Fimmtudaginn 2. nóvember 2000.

Nr. 177/2000. **Gústaf Gústafsson**
(Ástráður Haraldsson hrl.)
gegn
Hf. Eimskipafélagi Íslands
(Hákon Árnason hrl.)

Vinnuslys. Skaðabótaábyrgð. Sakarskipting.

G var við vinnu sína, sem var fólgin í því að festa landfestar skips á bryggjupolla, þegar hann slasaðist er landfestar skipsins S, sem var að leggjast upp að bryggjunni, slógust í hann og þeyttu honum um 6 metra á timburstafla. Talið var að skipstjórnarmenn S, sem voru starfsmenn E, hefðu haft ráðrúm til að vara G við og ættu því nokkra sök á slysinu. Jafnframt var talið að G hefði sýnt gáleysi með háttsemi sinni, enda ekki óvanur í starfi. Sökinni var skipt til helminga á milli G og E.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason og Gunnlaugur Claessen og Eiríkur Tómasson prófessor.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 28. apríl 2000. Krefst hann þess að viðurkennd verði skaðabótaskylda stefnda vegna slyss, sem áfrýjandi varð fyrir í starfi sínu 1. júlí 1991. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess aðallega að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og honum dæmdur málskostnaður fyrir Hæstarétti, en til vara að hann verði aðeins talinn skaðabótaskyldur að hluta og málskostnaður felldur niður.

I.

Ágreiningur málsaðila er sprottinn af slysi, sem áfrýjandi varð fyrir í starfi sínu við höfnina á Patreksfirði 1. júlí 1991 þegar flutningaskip stefnda, Selfoss, var að leggjast þar að bryggju. Áfrýjandi var þá starfsmaður Vöruafgreiðslunnar Patreksfirði hf. og fólst starf hans í því að taka við tveimur landfestum úr skut skipsins og festa þær á bryggjupolla. Eftir að stefndi hafði fest báðar landfestar skipsins að aftan slóst sú fyrri af miklu afli í áfrýjanda og þeytti honum um 6 metra á timb-

urstafla, sem var á bryggjunni. Hlaut áfrýjandi við það meiðsl og hefur honum verið metin 7% læknisfræðileg örorka vegna slyssins. Vegna afstöðu stefnda kveðst áfrýjandi aðeins leita í máli þessu eftir staðfestingu á bótaskyldu hins fyrrnefnda áður en stofnað sé til frekari kostnaðar af þessu tilefni.

Nánari tildrög slyssins voru þau að skipstjórnarmenn á Selfossi hugðust í umrætt sinn stýra skipinu að vesturkanti bryggjunnar þannig að stefni þess vísaði inn höfnina til norðurs. Verður ráðið að áfrýjandi hafi staðið nærri suðvesturhorni hafnarbakkans er hann tók við kastlínu úr skipinu, sem fyrri landfestin að aftan var fest við. Hafi hann dregið hana til sín og gengið meðfram suðurkanti bryggjunnar og því næst fest landfestina í polla, sem stóð við suðurkant bryggjunnar nokkurn spöl frá suðvesturhorni hennar. Lá landfestin eftir það slök í sjónum meðan skipið þokaðist áfram inn með hafnarbakkanum. Er skutur þess seig framhjá bryggjuhorninu myndaðist bugur á landfestinni. Ferð skipsins var síðan stöðvuð með vélarafli þess og landfestum að framan, en við það færðist skutur þess frá bryggjunni. Með því að landfestin að aftan var föst bæði í bryggjupolla og í dráttarspili um borð stríkkaði við þetta á henni uns hún skrapp upp fyrir bryggjuhornið og slöngvaðist á áfrýjanda með afleiðingum, sem nánar er lýst í héraðsdómi.

II.

Meðal málsástæðna áfrýjanda, sem nánar eru raktar í héraðsdómi, er að skipverjum á Selfossi hafi orðið á mistök við það að láta landfestina liggja slaka í sjónum eftir að hún hafði verið fest í bryggjupollann. Of mikið hafi verið gefið út af henni. Ef híft hefði verið með spilinu og slaki tekinn af landfestinni áður en skutur skipsins leið inn fyrir bryggjuhornið, hefði hún ekki krækst í það og engin hætta myndast. Slík vinnubrögð séu hefðbundin þegar verið sé að binda skip. Þess í stað hafi skipverjar staðið aðgerðalausir við landfestina um borð og horft á hættuástand skapast. Þeim mun meiri ástæða hafi verið til varúðar af þeirra hálfu þar sem þeim hafi verið ljós sá eiginleiki skipsins að skutur þess leitaði á bakborða þegar skrúfu þess var beitt aftur á bak. Þá hafi áfrýjandi ekki verið varaður við í tíma, eftir að ljóst varð að hætta var á ferðum, svo hann gæti forðað sér. Starfsmenn stefnda hafi þannig getað afstýrt hættunni með einföldum aðgerðum, sem þeir hafi látið undir höfuð leggjast.

Við úrlausn þessa er á það að líta að áfrýjandi og aðrir starfsmenn í landi, sem höfðu það hlutverk að taka við landfestum, lutu fyrirmælum skipverja um það hvernig skipið skyldi bundið. Stjórnuðu skipstjóri og yfirstýrimaður skipinu við landtökuna, en þrír skipverjar unnu við að koma landfestum frá borði í stefni þess og tveir í skut. Annar hinna síðastnefndu, Jónas Pétur Þorleifsson bátsmaður, gaf skýrslu hjá lögreglu samdægurs og slysið varð og einnig fyrir dómi við aðalmeðferð málsins. Staðfesti hann fyrir dómi að það verklag hafi jafnan verið viðhaft að slaki hafi verið tekinn af landfestum. Taldi hann líklegt að hann og samstarfsmaður hans hafi verið að taka inn slakann af landfestinni þegar óhappið varð, en treysti sér ekki til að segja til um það með vissu. Ekkert kom fram um þetta í skýrslu hans hjá lögreglu heldur aðeins „að þegar búið var að setja endann fastan var slaki á endanum og þegar skipið færðist frá bryggjunni, strekktist á endanum ...“. Yfirstýrimaður skipsins, Nikulás Halldórsson, gaf einnig skýrslu fyrir dómi, en hann fylgdist með atburðarásinni. Taldi hann ólíklegt að bátsmaðurinn hafi verið að hífa með spilinu heldur hafi strekkst á landfestinni einungis fyrir það að skutur skipsins færðist frá bryggjunni og hugsanlega einnig vegna þess að örlítið framskrið hafi enn verið á skipinu. Hann kvað hins vegar líklegt að bátsmaðurinn hafi reynt að slaka út af spilinu þegar hætta myndaðist. Ekkert kom hins vegar fram um það hjá bátsmanninum.

Í skýrslu yfirstýrimanns kom fram að hann hafi séð í hvað stefndi. Hann hafi því haft samband við bátsmanninn í gegnum handtalstöð og beðið hann um að „ýta við“ áfrýjanda þannig að hann færði sig frá. Skipverjarnir í skut skipsins voru í góðri aðstöðu til að sjá hvað verða vildi og höfðu ráðrúm til að bregðast við með aðvörunum til áfrýjanda mun fyrr en raun varð á. Að þessu virtu, svo og því að ekki verður ráðið að neitt hafi verið aðhafst til að taka slaka af landfestinni meðan enn var ráðrúm til þess, áttu starfsmenn stefnda nokkra sök á slysi áfrýjanda. Verður stefndi að bera ábyrgð á þeim mistökum starfsmanna sinna.

III.

Í málsvörn stefnda er því meðal annars haldið fram að ógætni áfrýjanda sjálfs megi um kenna hve illa tókst til. Hafi gáleysi hans falist í því annars vegar að ganga með enda landfestarinnar að polla eftir suðurkanti bryggjunnar þannig að hún lægi út af bryggjunni í sjóinn.

Þess í stað hefði hann átt að bíða uns skutur skipsins væri kominn fram fyrir bryggjuhornið og draga landfestina eftir það upp á bryggjuna um leið og hann festi hana í pollann. Í annan stað hafi áfrýjandi brugðist seint við aðvörunarhrópum skipverja og því ekki náð að forða sér í tæka tíð.

Skipverjar stjórnuðu því hvernig skipið skyldi fest. Þeir köstuðu línu til áfrýjanda áður en skutur skipsins fór framhjá bryggjuhorninu og eðlileg viðbrögð hans voru að fara þegar með landfestina að þeim polla, sem bundið skyldi í. Skipverjum, sem stjórnuðu verkinu, var í lófa lagið að bíða með að kasta línunni til hans eða segja honum að doka við um stund með línuna í höndum hafi þeir viljað hafa þann hátt á. Áfrýjandi hafði að auki ekki ástæðu til að ætla á þessari stundu að hætta gæti hlotist af þessu, enda hefði það ekki orðið ef stytt hefði verið í landfestinni um borð þegar eftir að hún var orðin föst í landi. Verður samkvæmt þessu ekki fallist á að áfrýjandi hafi á þessu stigi sýnt af sér óvarkárni.

Í skýrslu, sem áfrýjandi gaf hjá lögreglu degi eftir slysið var haft eftir honum að „þegar fór að strekkjast á fastsetningarendanum færði mætti sig aðeins frá, hinum megin við timburbúntið sem lá á bryggjuendanum og í framhaldi af því kallaði einhver skipverji af ms. Selfossi til mætta að færa sig lengra frá. Hann segir að þegar hann er að ganga lengra frá bryggjuendanum, þá segir mætti hafa heyrt að fastsetningarendinn hafi skroppið upp af bryggjuendanum ...“. Yfirstýrimaður skýrði svo frá að þegar áfrýjandi hafi lokið við að setja landfestar á polla hafi hann greinilega áttað sig á að „það er óklárt við bryggjuhornið“. Hafi hann gengið þangað og virst ætla sjálfur að draga upp festina eða greiða úr málinu með einhverjum hætti, en sýnilega ekki alveg gert sér grein fyrir hættu, sem þarna var orðin. Bátsmaðurinn hafi kallað og beðið hann að forða sér og þurft að byrsta sig hressilega áður en áfrýjandi færði sig frá, sem hafi þó verið um seinan. Birgir Gunnarsson háseti, sem vann við að koma fremri landfestunum frá borði, bar með sama hætti um þetta.

Í skýrslu áfrýjanda kom fram að hann hafði á slysdegi starfað við höfnina á Patreksfirði frá því skóla lauk um vorið og sumarið áður, þar á meðal við að taka á móti skipum. Hann var því ekki óvanur því starfi er slysið varð. Þess vegna mátti honum vera ljóst þegar hann gekk að bryggjuhorninu að hætta væri á ferðum og hann brást seint við viðvör-

unarhrópum skipverja. Með þessari háttsemi sinni þykir hann hafa sýnt gáleysi, sem leiði til þess að hann verði einnig að bera ábyrgð á slysinu. Að öllu virtu verður niðurstaða málsins sú, að stefndi skal bæta áfrýjanda helming tjóns hans vegna slyssins, en helming þess skal áfrýjandi bera sjálfur.

Stefndi skal greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem verður ákveðinn í einu lagi eins og segir í dómsorði.

Dómsorð:

Viðurkennt er að stefndi, Hf. Eimskipafélag Íslands, sé skaðabótaskyldur fyrir helmingi þess tjóns, sem áfrýjandi, Gústaf Gústafsson, varð fyrir í slysi 1. júlí 1991.

Stefndi greiði áfrýjanda samtals 400.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 31. janúar 2000.

Mál þetta, sem dómtekið var 15. desember sl., er höfðað með stefnu áritaðri um birtingu 8. janúar 1999 af Gústaf Gústafssyni, Brávallagötu 14, Reykjavík, gegn Eimskipafélagi Íslands, Pósthússtræti 2, Reykjavík.

Dómkröfur.

Stefnandi höfðar mál þetta til viðurkenningar á skaðabótaskyldu stefnda vegna vinnuslyss sem stefnandi varð fyrir í starfi þann 1. júlí 1991. Þá krefst hann málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi

Dómkröfur stefnda eru þær aðallega að félagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda og að því verði dæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi. Til vara er þess krafist að sök verði skipt í málinu og málskostnaður felldur niður.

Málavextir.

Málavextir eru þeir að stefnandi var starfsmaður Skipaafgreiðslunnar á Patreksfirði er hann varð fyrir vinnuslysi þann 1. júlí 1991. Er slysið varð var skip stefnda, m/s Selfoss, að leggjast að bryggju í höfninni á Patreksfirði. Var legustaður skipsins áætlaður við svokallaða Hafskipabryggju og átti skutur skipsins að standa út fyrir bryggjuendann svo sem vaninn mun hafa verið með skip af þessari stærð.

Stefnanda hafði verið falið, ásamt öðrum starfsmanni við höfnina, Guðmundi Þ. Sigurðssyni hafnarverði, að taka á móti landfestum skipsins. Hlutverk stefnanda var að taka við landfestum skipsins að aftan en Guðmundur tók á móti landfestum að framan.

Skipverjar á m/s Selfossi köstuðu kastlínu í land en svo vildi til að aftari kastlínan hafnaði í sjónum. Hún var dregin inn og henni kastað að nýju til stefnanda sem dróg til sín landfestina og setti fast á polla. Slaki var á landfestinni og lá hluti hennar út af bryggjunni ofan í sjó. Þetta varð til þess að hún kræktist fyrir bryggjuhornið. Er skipið skreið fram stríkkaði á aftari landfestinni sem að lokum skrapp upp fyrir bryggjuhornið og smaug yfir höfuð stefnanda af miklum krafti. Því næst slóst taugin til baka og lenti á stefnanda með miklu afli þannig að hann þeyttist um það bil 6 metra í átt að bryggjuendanum þar sem hann kastaðist á timburstafla. Áður en slysið varð hafði einn skipverjanna um borð í m/s Selfossi kallað til stefnanda að forða sér. Stefnandi hörfaði en ekki nægilega langt frá og því fór sem fór.

Við höggið missti stefnandi meðvitund um nokkurn tíma, hlaut talsverða áverka og mar á hægri mjöðm, annaðhvort vegna þess að landfestin hafi slegist í hann eða vegna höggsins þegar hann kastaðist á timburstaflann. Auk þess hlaut stefnandi aðra smærri áverka. Frá slysdegi kveðst stefnandi hafa haft talsverða verki í hægri mjöðm og baki auk reglulegra höfuðverkjakasta. Þá kveðst hann eiga í erfiðleikum með að beita hægra fæti af fullu afli vegna áverkans á mjöðminni.

Þann 31. október 1996 framkvæmdi dr. Atli Þór Ólason læknir örorkumat vegna afleiðinga slyssins og komst þar að þeirri niðurstöðu að varanleg læknisfræðileg örorka hans væri hæfilega metin 7%. Stefnandi hefur ekki viljað una við þetta mat og hyggst láta framkvæma annað örorkumat.

Mál þetta er ekki höfðað til greiðslu skaðabóta heldur aðeins til viðurkenningar á ábyrgð og bótaskyldu stefnda. Stefndi hefur hafnað bótaskyldu vegna slyssins. Stefnandi kveður nauðsynlegt að fá skorið úr um bótaskyldu stefnda áður en stofnað verði til frekari kostnaðar af hans hálfu.

Málsástæður stefnanda og lagarök.

Af hálfu stefnanda er byggt á því að stefndi beri skaðabótaábyrgð á saknæmum mistökum starfsmanna sinna, skipverja á m/s Selfossi, á grundvelli meginreglu skaðabótaréttar um húsbóndaábyrgð.

Í fyrsta lagi er byggt á því að starfsmönnum stefnda hafi orðið á mistök þegar þeim tókst ekki að kasta umræddri kastlínu í land. Afleiðingin hafi orðið sú að landfestin lenti í sjónum. Þrátt fyrir þessi mistök hafi engar ráðstafanir verið gerðar til þess að stöðva ferð skipsins. Þess í stað hafi endinn verið dreginn inn aftur og undirbúið fyrir næsta kast.

Í öðru lagi er byggt á því af hálfu stefnanda að meginmistök starfsmanna stefnda, og í raun orsök slyssins, hafi falist í því að eftir að tekist hafði að koma landfestinni í land og upp á bryggjupollann hafi starfsmönnum stefnda láðst að stytta í landfestinni. Hafi landfestin verið svo slök að hún hékk niður í sjó á milli bryggjupollans og skipsins. Við þessar aðstæður hafi verið nauðsynlegt að bregðast skjótt við annaðhvort með því að stöðva þegar ferð skipsins eða með því að stytta strax í landfestinni eins og hægt var.

Þriðju og sömu mistökin virðist hafa átt sér stað hvað varði fremri landfestina. Hún hafi verið sett í land frá stefni skipsins. Hafi henni verið ætlað að stöðva ferð þess og koma því að bryggju. Það hafi hins vegar ekki gerst þar sem allt of mikill slaki hafi verið á tauginni alveg eins og á þeirri aftari. Afleiðingin hafi verið sú að skipið hafi ekki stöðvast heldur hafi haldið áfram för sinni inn með bryggjunni. Mun lengra en til hafi staðið. Í raun hafi það því verið aftari landfestin sem stöðvaði skipið en ekki sú fremri, sem hefði átt að gegna því hlutverki ef rétt hefði verið staðið að verki.

Allir fyrrnefndir þættir hafi valdið þeirri hættu sem orsakaði slys það sem stefnandi varð fyrir. Af ljósmyndum sem lögregla tók strax eftir slysið sé ljóst að skipið hafi verið mun innar við bryggjuna en til hafi staðið. Ef starfsmenn stefnda hefðu staðið réttilega að stjórn skipsins, eða gætt þess að strekkja á landfestum, þá hefði aldrei komið til þess að stefnandi yrði fyrir slysi. Virðist þannig ljóst að starfsmönnum stefnda hafi í raun mistekist með öllu það verk að binda landfestar skipsins í greint sinn, bæði að framan og aftan. Virðist stjórn verksins hafa verið ómarkviss af hálfu skipstjórnarmanna. Rétt sé að geta þess að það hafi aðeins verið skipverjar sem hafi haft yfirsýn yfir það sem var að gerast.

Þá beri stefndi einnig ábyrgð á þeim hættueiginleikum sem landfestin var búin. Fram komi í lögregluskýrslu að landfestar m/s Selfoss hafi verið úr nælonefni og bæði þungar og ómeðfæranlegar fyrir einn mann. Auk þess sé þetta efni mjög teygjanlegt og þar af leiðandi augljóst að slysahætta við þær aðstæður hafi verið talsvert meiri en ella. Stefnandi hafi hvorki vitað né getað vitað af þessum hættueiginleikum landfesta skipsins.

Um eigin sök stefnanda sé ekki að ræða í þessu máli. Hann hafi komið böndum á skipið í samræmi við fyrirmæli skipverja á m/s Selfossi og hafi fært sig síðan frá bryggjuendanum þegar honum hafi virst ljóst að landfestin myndi liggja yfir bryggjuendann þrátt fyrir að annað hefði verið ráðgert. Stefnandi hafi þannig verið kominn út fyrir þá stefnu sem landfestin lá í og hafi honum verið ómögulegt að vita að svo myndi stríkka á festinni að hún myndi slöngvast upp fyrir hann og kasta honum, líkt og úr teygjubyssu, eftir bryggjunni. Þá hafi atburðurinn gerst svo snöggt að hann hafi ekki haft ráðrúm til að færa sig fjær auk þess sem viðvörun skipverja barst honum of seint. Til þess beri einnig að líta að stefnandi var 18 ára námsmaður á slysdegi og starfaði einungis í sumar-

afleysingum hjá Patreksfjarðarhöfn. Það sé þannig rangt sem haldið sé fram af hálfu stefnda að hann hafi verið vanur starfsmaður sem öllum hnútum hafi verið kunnugur í starfi við móttöku stórra skipa. Er slysið varð hafði stefnandi starfað um tveggja mánaða skeið við Patreksfjarðarhöfn en á þeim tíma hafi aldrei áður komið fyrir að skipverjum flutningaskipa mistækist svo hrapallega að leggjast að bryggju eins og gerðist í greint sinn með m/s Selfoss.

Um ábyrgð stefnda vísar stefnandi til meginreglna skaðabótaréttar um skaðabótaskyldu utan samninga og reglna um húsbóndaábyrgð á skaðaverkum starfsmanna. Þá er byggt á ákvæðum laga nr. 46/1980.

Krafa um málskostnað styðst við 130. gr. eml. nr. 91/1991. Krafa um virðisaukaskatt á málflutningsþóknun styðst við lög nr. 50/1988. Stefnandi sé ekki virðisaukaskattsskyldur og beri því nauðsyn til að fá dóm fyrir skatti þessum úr hendi stefnda.

Málsástæður stefnda og lagarök.

Aðalkrafa stefnda um sýknu er á því byggð að stefndi beri ekki bótaábyrgð á tjóni stefnanda heldur hafi verið um að kenna óhappatilviljun og óaðgætni stefnanda sjálfs. Þá hafi leiðbeiningarskylda hvílt á starfsmönnum vöruafgreiðslunnar og eða hafnarverði en ekki starfsmönnum stefnda. Verði stefnda ekki kennt um ef henni hafi ekki verið sinnt.

Beri stefnandi alfarið sönnunarbyrðina um orsök og umfang tjóns síns samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar.

Þá hafi stefnandi ekki sýnt fram á að hann hafi orðið fyrir tjóni í slysinu, sem varð þann 1. júlí 1991. Í örorkumati sem hann hafi lagt fram sé engin sundurliðun á því hvort eða hve miklu tjóni stefnandi hafi orðið fyrir í slysinu. Þar sé þess eins getið að samanlögð örorka stefnanda sé 7%, vegna slyssins 1. júlí 1991 og bílslyss sem stefnandi hafi orðið fyrir síðar og stefndi ber enga ábyrgð á. Sé frumskilyrði skaðabótaréttarins því ekki fullnægt að sýnt hafi verið fram á raunverulegt tjón. Sé það skilyrði þess að efnisdómur verði á lagður, hvort sem krafist sé skaðabóta eða látið við það sitja að krefjast viðurkenningardóms. Beri þegar af þeirri ástæðu að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Því er alfarið mótmælt að skipverjar um borð í skipi stefnda hafi sýnt af sér saknæma óaðgætni sem leitt geti til bótaskyldu. Ekkert orsakasamband sé á milli þess að landfestin hafnaði í sjónum í fyrstu tilraun og slyss stefnanda. En jafnvel þótt svo væri hafi stefnandi ekki sýnt fram á að hirðuleysi eða gáleysi starfsmanna stefnda hafi valdið því að ekki tókst að kasta kastlínunni upp á land í fyrstu tilraun. Megi ætla að slíkt geti iðulega hent við aðstæður sem þessar og hafi ekki verið sýnt fram á annað. Þrátt fyrir að línan hafi þannig farið í sjóinn hefði stefnanda eftir sem áður átt að vera unnt að festa landfestina án þess að hætta stafaði af eða láta það ógert hafi honum ekki verið það vel unnt.

Það hafi verið hlutverk stefnanda sjálfs og samstarfsmanna hans að binda landfestar skipsins í umrætt sinn. Stefndi hafi keypti þá þjónustu af Vöruafgreiðslunni á Patreksfirði ehf.

Þá er því mótmælt að starfsmönnum stefnda hafi borið að strekkja á slakri tauginni. Hafi það miklu fremur verið í verkahring stefnanda og samstarfsmanna að sjá til þess að skipið væri bundið tryggilega. Hafi einn skipverjanna ennfremur reynt að forða slysi með því að vara stefnanda við yfirvofandi hættu. Þá sé ósannað að skipverjar á m/s Selfossi hafi sýnt af sér saknæmt gáleysi með því að stöðva ekki skipið fyrr en raun bar vitni. Ekki verði ætlast til þess með nokkurri sanngirni að því verði komið við að stöðva samstundis skip sem býr yfir svo miklum skriðþunga sem hér um ræði. Stefnandi hafi miklu frekar mátt búast við því að skipið skriði nokkuð áfram og að stríkkað gæti á landfestinni frá því augnabliki er hann festi hana. Verði starfsmönnum stefnda ekki kennt um óaðgæslu af þeim sökum.

Þá sé órökstudd sú fullyrðing stefnanda að fremri fastsetningarendinn hafi verið slakur og því verði kennt um að skipið skreið fram. Þvert á móti verði ráðið af gögnum málsins að fremri endinn hafi verið stríður er slysið varð. Sé þessi fullyrðing stefnanda því með öllu ósönnuð.

Þá verði stefnanda sjálfum kennt um hvernig fór enda hafi honum verið ljóst að hætta gæti stafað af landfestinni er á henni fór að stríkka, allt frá því að skipverji á m/s Selfossi kallaði til hans að færa sig frá. Við það hafi stefnandi hörfað dálítið en ekki nægilega og hefði hann með réttu átt að færa sig fjær. Hefði hann mátt vita að festin væri úr teygjanlegu efni og gæti slengst til og frá enda hafi hann sjálfur fest hana á pollann. Við þessu hafi hann þó ekki brugðist þó honum hefði verið það unnt og verði honum sjálfum um það kennt að tjón hlaust af. Verði auk þess að gera sérstakar kröfur til stefnanda um aðgæslu í ljósi þess að hann hafi sinnt umræddum störfum um árabil og hafi því mátt vita hvaða hættur geta fylgt þeim.

Ósannað sé með öllu að fastsetningarendarnir á m/s Selfossi hafi verið haldnir sérstökum hættueiginleikum umfram aðra fastsetningarenda. Hafi stefnandi engin gögn fært fram þeirri fullyrðingu til stuðnings.

Varakrafa stefnda um skiptingu sakar er reist á því að meginorsök slyss stefnanda hafi verið gáleysi stefnanda sjálfs. Stefnandi hafi verið 18 ára á slysdegi og alvanur vinnu við höfnina. Enn fremur hafi hann sérstaklega verið varaður við og beðinn um að færa sig frá af einum skipverjanna. Að öðru leyti er vísað til málsástæðna fyrir aðalkröfu um eigin sök stefnanda.

Niðurstaða.

Stefnandi hefur lagt fram í málinu örorkumat Atla Þórs Ólasonar dr. med. Í niðurstöðu matsins segir að stefnandi hafi við slysið 1. júlí 1991 hlotið 100%

tímabundna örorku frá 1. júlí 1991 til 7. júlí 1991 en 7% varanlega örorku. Samkvæmt því verður að telja að stefnandi hafi gert sennilegt að hann hafi við slysið orðið fyrir einhverju tjóni, enda hefur þessu örorkumati enn ekki verið hnekkt. Teljast því full efni til að efnisdómur verði kveðinn upp í málinu um bótaábyrgð stefnda vegna slyssins 1. júlí 1991.

Auk stefnanda hafa komið fyrir dóminn til skýrslugjafar Nikulás Halldórsson yfirstýrimaður, sem var skipstjóri í umræddri ferð skipsins m/s Selfoss, Jónas Pétur Þorleifsson háseti og Birgir Gunnarsson háseti.

Eins og fram er komið misheppnaðist fyrsta tilraun skipverja á Selfossi við að koma landfestum að aftan í land og féllu þær í sjóinn og voru síðan dregnar inn aftur. Ekki verður séð að það atvik hafi á nokkurn hátt haft áhrif á eða breytt framgangi atburða að neinu marki. Eins og greinir í framburði vitna, sem voru skipverjar um borð í Selfossi, var landfestum að aftan ætlað að halda skipinu að bryggjunni en framskrið skipsins var fyrst og fremst stöðvað með því að láta vél skipsins vinna aftur á bak. Þá er fram komið að skipið hafi haft þá eiginleika að afturendi þess hafi leitað frá bryggju þegar því var bakkað (bakkað í bak).

Landfestum var kastað að nýju í land. Stefnandi lýsti því fyrir dómi að hann hefði dregið landfestarendann upp á bryggjuna og fest hann á pollann en mikill slaki hefði verið á landfestinni sem lá neðan við bryggjukantinn í sjónum. Eins og fram er komið lá landfestin fyrir bryggjuhornið og er skipið skreið fram stríkkaði á henni og skrapp hún síðan upp fyrir bryggjuhornið, eins og áður er lýst.

Ekkert þykir hafa komið fram í gögnum málsins eða við yfirheyrslur er styðji það að skipið hafi farið lengra fram en til stóð eða að það hafi verið bundið á óvenjulegum stað. Þá þykir ekkert það komið fram er sýni fram á að áhöfn m/s Selfoss hafi gert mistök við að leggja skipinu að bryggju í umrætt sinn.

Stefnandi lýsti því fyrir dómi að honum hafi fundist fullmikil ferð á skipinu þegar það kom inn. Hafi svo verið bar honum að sýna sérstaka varkárni, einkum er landfestin lá neðan við bryggjukantinn eins og áður er lýst. Stefnandi bar fyrir dómi að honum hefði verið leiðbeint um það af forsvarsmanni skipaafgreiðslunnar hvernig hann hafi átt að bera sig að er hann tók á móti landfestum skipa. Telja verður að stefnanda hafi því mátt vera ljósar þær hættur er lúta að starfinu og snerta hreyfingu skipa, slakar landfestar og eiginleika þeirra og bar því að gæta sín. Ekkert hefur komið fram í málinu er styðji það að landfestar skipsins umrætt sinn hafi borið í sér hættueiginleika eða að það hafi verið óforsvaranlegt að nota slíkar nælonlandfestar.

Stefnandi var starfsmaður Skipaafgreiðslu Patreksfjarðar en stefndi hafði keypt þá þjónustu af fyrirtækinu að starfsmenn þess sæju um að taka á móti landfestum skipsins og ganga frá þeim í umrætt sinn.

Það er álit dómsins að ekki hafi verið sýnt fram á annað en að vinnubrögð skipverja um borð í m/s Selfossi við að koma landfestum í land og leggja skipinu að bryggju hafi verið eðlileg og orsök slyssins verði ekki rakin til atvika er þá varðar heldur til óhappatilviljunar eða óaðgætni stefnanda sjálfs.

Ber því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í máli þessu.

Samkvæmt þessari niðurstöðu ber stefnanda að greiða stefnda málskostnað sem ákveðst 250.000 krónur.

Kristjana Jónsdóttir héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Pálma Hlöðverssyni stýrimanni og Víði Sigurðssyni stýrimanni.

Dómsorð:

Stefndi, Eimskipafélag Íslands hf., skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Gústafs Gústafssonar.

Stefnandi greiði stefnda 250.000 krónur í málskostnað.