Föstudaginn 18. marz 1966.

Nr. 82/1964. **Dánarbú Jónatans Magnússonar**
(Þorvaldur Þórarinsson hrl.)
gegn
Guðmundi Jörundssyni
(Benedikt Blöndal hdl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Gizur Bergsteinsson, Jónatan Hallvarðsson og Logi Einarsson og prófessorarnir Ármann Snævarr og Theodór B. Líndal.

Vinnuslys. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi, Jónatan Magnússon, andaðist hinn 26. janúar 1966, og hefur dánarbú hans tekið við aðild málsins.

Áfrýjandi hefur, að fengnu áfrýjunarleyfi 6. apríl 1964, skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 2. maí 1964. Hefur hann fengið gjafsókn hér fyrir dómi. Gerir hann þær dómkröfur, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 868.475.00 ásamt 8% ársvöxtum frá 1 marz 1966 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndi krefst þess, að héraðsdómurinn verði staðfestur og að áfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Kröfur áfrýjanda:

1. kröfuliður, örorkubætur, nam kr. 283.-986.00 í héraði. Áfrýjandi hefur hér fyrir dómi fært hann ásamt 7% ársvöxtum frá slysdegi til 28. febrúar 1966 upp í .. kr. 644.420.00
2. kröfuliður, bætur fyrir þjáningar, óþægindi og lýti, nam í héraði kr. 160.000.00. Áfrýjandi hefur hér fyrir dómi fært hann ásamt 7% ársvöxtum frá slysdegi til 28. febrúar 1966 upp í ..... — 254.204.00

3.–6. kröfuliðir eru óbreyttir, samtals .... kr. 1.410.00
7. nýr kröfuliður vegna útreiknings örorkubóta nemur ..... — 2.000.00

Samtals kr. 902.034.00
Frá er dregin greiðsla frá Tryggingastofnun ríkisins ..... kr. 33.559.00

Dómkrafan kr. 868.475.00

Það athugast, að áfrýjandi hefur eigi farið eftir ákvæð- 45. gr. laga nr. 57/1962 við hina auknu kröfugerð.

Samkvæmt gögnum málsins, sem skilmerkilega eru greind í héraðsdómi, verða orsakir slyss þess, sem í málinu greinir, hvorki raktar til vanrækslu stefnda né handvammar þeirra manna, er hann bar sjálfskuldarábyrgð á við starfa þeirra. Samkvæmt þessu ber að staðfesta héraðsdóminn.

Eftir atvikum þykir mega láta málskostnað fyrir Hæstarétti falla niður, en laun talsmanna áfrýjanda fyrir Hæstarétti, kr. 25.000.00, greiðast úr ríkissjóði.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður. Laun talsmanns áfrýjanda fyrir Hæstarétti, Þorvalds Þórarinssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 25.000.00, greiðast úr ríkissjóði.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 29. apríl 1963.

Mál þetta, sem dómtekið var 22. apríl s.l., hefur Jónatan Magnússon, Norðurgötu 26, Akureyri, höfðað, að fengnu gjafsóknarleyfi, með stefnu, birtri 15. maí 1961, gegn Guðmundi Jörundssyni útgerðarmanni, Tryggvagötu 8, hér í borg, til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 423.665.00 með 6% ársvöxtum frá 2. október 1957 til 22. febrúar 1960 og 9% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt taxta L.M.F.Í., eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndi hefur aðallega krafizt sýknu af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar, enda verði fébótaábyrgð á síðargreindu slysi skipt. Í báðum tilvikum krefst stefndi þess, að málskostnaður verði látinn niður falla.

Reynt hefur verið að sætta aðiljana hér fyrir dóminum, en sú viðleitni hefur eigi borið árangur.

Málavextir eru þeir, að 2. október 1957 um kl. 1700 var botnvörpungurinn Jörundur, EA 335, að togveiðum 30—37 sjómílur norður af Patreksfirði. Skipstjórinn var sjálfur við stjórnvölinn og var að „skvera trollið", er allt í einu gaus mikil gufa út úr bræðsluhúsinu undir hvalbaknum, stjórnborðs megin. Var gufan svo mikil, að hún byrgði allt útsýni fram undan skipinu, og varð skipstjórinn því að slá á stopp, meðan hún var að rjúka burt. Í sama mund kvaðst skipstjórinn hafa heyrt óp frá bræðslumanninum, Jónatan Magnússyni, stefnanda máls þessa, er hafi verið að vinna í bræðsluklefanum. Skipstjórinn kallaði nú til manna þeirra, er voru við spilið, að fara stefnanda til hjálpar. Er gufuna tók af, sá hann stefnanda standa á fremstu lúgunni og skipverja í kringum hann. Var stefnandi þá mikið brenndur eftir sjóðandi lifur og gufu. Fötin voru nú klippt utan af stefnanda og reynt að gera að brunasárum hans með þeim meðulum, er fyrir hendi voru, og skipinu tafarlaust haldið til Flateyrar.

Skipstjórinn fór nú fram í bræðsluklefann til að athuga verksummerki. Var klefinn þá allur útataður í grút og lifur og tesinn á aftasta bræðslukarinu brotinn rétt við miðju. Við það hafði lokið lyfzt upp og sjóðandi lifur og lýsi spýtzt út úr karinu.

Skipstjórinn kvað skipverja hafa sagt sér, að stefnandi hefði verið að bræða hákarlslifur, er slysið varð. Hafi þeir verið nýbúnir að fá hákarl þennan og lifrin úr honum fyllt ca. 6 körfur. Hákarlslifur sé seig og því taki lengri tíma að bræða hana en venjulega lifur. Skipstjórinn kvað bræðsluhúsið vera undir eftirliti 1. vélstjóra, en þar eð það sé ekki í beinu sambandi við vél skipsins, hafi verið stillt svo til, þegar unnt hefði verið, að bræðslumaður hefði vélstjórapróf og það hafi stefnandi haft.

Skipstjóri tók fram, að sér hefði fundizt stefnandi aðgætinn í starfinu og hirðusamur.

Skipstjórinn gat þess, að haustið, sem slysið varð, hafi bræðslukörin og annar öryggisútbúnaður í sambandi við þau verið rannsökuð af eftirlitsmanni Lloyd's og lagfært það, sem ástæða hafi þótt til. Hafi þetta staðið í sambandi við klössun skipsins.

Samkvæmt endurriti úr skipaflokkunarregistri Lloyd's, er lagt hefur verið fram í málinu, útg. 10. desember 1957, er þess getið, að eftirlitsmaður félagsins hafi skoðað vélar b/v Jörundar og tilkynnt þær í góðu ásigkomulagi („in good working condition") hinn 27. september 1957.

Hámundur Björnsson, 1. vélstjóri, hefur skýrt svo frá, að hann hafi strax farið inn í bræðsluhúsið eftir slysið og látið hreinsa það. Hafi þá komið í ljós, að tesinn á aftasta karinu, sem heldur lokinu, hafi verið brotinn rétt við miðju. Hann kvað tesinn þannig gerðan, „að hringurinn sé fyrst renndur og armarnir síðan rafsoðnir þar við." Hafi brotið verið við suðuna. Hann kvaðst hafa athugað tesinn og ekki getað séð, að hann hefði bognað eða aflagast, heldur hreinlega brotnað. Þá kvaðst hann og hafa athugað brotsárið og ekki séð þar neinn galla eða neitt, sem bent hafi til þess, að það hafi áður verið sprungið. Hann kvaðst hafa athugað öryggislokann á karinu. Hafi hann verið rétt stilltur og þrýstimælirinn í lagi. Hámundur kvað skipið hafa verið í slipp á Akureyri í september 1957. Hafi ketillinn þá verið kynntur upp samkvæmt kröfum eftirlitsmanns Lloyd's, Viggos Jessens, er hafi gert mælingar á þrýstimælum og komizt að raun um, að þeir væru réttir og annar búnaður ketilsins og bræðslunnar. Hámundur kvaðst hafa verið viðstaddur þessar athuganir eftirlitsmannsins. Hann kvaðst margsinnis hafa brýnt það fyrir stefnanda, að hann mætti ekki fara hærra með þrýstinginn á körunum en 1 kg. á fersentimetra, en öryggislokinn sé stilltur á 1½ kg. Hann kvað ketilinn blása við 5 kg. þrýsting, en venjuleg vinnsla sé milli 4½ til 5 kg, en það sé algerlega á valdi bræðslumannsins, hve miklum þrýstingi sé hleypt á körin.

Hámundur kvaðst enga kvörtun hafa fengið um það, að bræðslutækin hefðu verið í ólagi og kvaðst telja, að þau hefðu verið í fullkomnu lagi. Aðspurður um orsakir slyssins kvaðst hann telja, að það hefði til dæmis getað stafað af því, að ratthjólið, sem lokar karinu, hafi verið hert of mikið eða öryggisventillinn hafi staðið á sér vegna óhreininda úr lifrinni og benti á, að hafi tesinn verið ofhertur að viðbættum gufuþrýstingnum, hafi þetta hvort tveggja getað orðið tesinum ofraun.

Guðvarður Vilmundarson, 1. stýrimaður, skýrði svo frá, að stefnandi hefði verið að bræða hákarlslifur, er slysið vildi til, og kvað hann stefnanda hafa tjáð sér, að það hefði gengið illa. Hins vegar hafi stefnandi sagt, að hann skildi ekki, hvernig á sprengingunni hafi staðið, þar eð hann hafi verið nýbúinn að

minnka gufuþrýstinginn, en Guðvarður kvaðst eigi hafa spurt stefnanda að því, hversu mikinn þrýsting hann hefði notað í umrætt sinn, og gat hann því ekkert borið um það atriði.

Guðvarður sagði sér hafa verið kunnugt um, að bræðslutækin hefðu verið skoðuð, áður en skipið fór út, og aldrei hefði verið kvartað við sig út af bræðslutækjunum, enda hafi hann álitið þau vera í ágætis ásigkomulagi.

Steingrímur Aðalsteinsson, 2. stýrimaður, kveðst hafa athugað tesinn eftir slysið, en treysti sér ekki til að segja, hvort hann hefði brotnað í suðunni við miðju tessins eða rétt utan við hana. Hann kvað tesinn hafa hangið á smátaug neðan til og hafi hann athugað brotsárið og sér virzt vera svartur blettur í því miðju, en kringum hann hafi brotsárið verið alveg hreint. Hafi því strax sú hugsun vaknað með sér, að þarna væri um að ræða galla í suðunni eða járninu. Ekki gat Steingrímur hins vegar gert sér nákvæma grein fyrir því, hversu stór þessi blettur var né heldur, hvort bletturinn hefði eigi getað stafað af óhreinindum, sem komizt hefðu í sárið eftir brotið, enda hafi hann ekki gert neitt til að sannreyna það.

Hann kvaðst engar upplýsingar geta gefið um orsakir slyssins og eigi hafa vitað annað en bræðslutækin hefðu verið í fullkomnu lagi, áður en slysið varð. Hann kvaðst hafa veitt því athygli, að um leið og slysið varð, hafi ketillinn blásið út af sér stutta stund.

Hámundur Björnsson, 1. vélstjóri, kom nú aftur fyrir réttinn vegna þessa framburðar Steingríms Aðalsteinssonar. Kvað hann það rétt, að tesinn hefði hangið á dálítilli taug neðan til, en ekki séð neinn efnisgalla í brotsárinu né heldur veitt þar athygli svörtum bletti eða litarbreytingu. Hann kvað sárið allt hafa verið útatað í grút og sora og því hafi verið erfitt að sjá, hvort um nýtt brot hafi verið að ræða alla leið. Hann tók fram, að við bræðsluna myndist svört skán innan í bræðslukarinu, er skafin sé svo innan úr því öðru hverju. Við gosið úr karinu hafi þessi svarta skán losnað og blandazt grútnum, sem í karinu var. Skán þessi sé sterkt litarefni, sem erfitt sé að þvo af með sjó. Þess vegna hafi sárið verið óhreint og erfitt að sjá litarbreytingu. Að endingu tók Hámundur fram, að hann væri alveg viss um, að tesinn hefði brotnað við suðuna, en ekki í henni sjálfri. Brotið hafi verið alveg slétt og enga holu þar í járninu að sjá.

Guðmundur Jörundsson, stefndi í máli þessu, kom einnig fyrir rétt og skýrði svo frá, að er framangreind skoðun á katli og

bræðslutækjum skipsins hefði farið fram, hefði eftirlitsmaðurinn komið fram með þá einu aðfinnslu að endurnýja þyrfti annan gufuþrýstimælinn og hafi það verið gert. En auk þess kvaðst stefndi hafa látið yfirfara lok og nagla í ratthjóli, því að nokkuð hafi viljað á því bera, að skrúfugangur slitnaði á þeim. Er eftirlitsmaðurinn framkvæmdi skoðun sína, kveður stefndi bræðsluketillinn hafa verið kynntan upp og allir kranar og ventlar verið reyndir samkvæmt hans fyrirsögn. Þá kveður stefndi, að öryggislokarnir hafi einnig verið reyndir og þeir verið í lagi. Stefndi kvaðst því ekki sjá, hvaða fleiri varúðarráðstafanir hefði verið unnt að gera, til að umrædd tæki væru í lagi.

Stefndi kvaðst jafnan hafa stillt svo til, að vélfróðir menn önnuðust lifrarbræðslu á skipinu og hafi bæði hann og vélstjóri margrætt það við bræðslumenn á skipinu, að þeir yrðu að hafa opinn frágang frá kötlunum út í gegnum síðu skipsins, þegar bræðsla færi fram, til öryggis því, að þrýstingur yrði ekki of hár í körunum og bent þeim jafnframt á, að þannig væri það gert á öllum skipum. En stefndi kvað sér hafa verið margtjáð, að það gerðu bræðslumenn á Jörundi ekki, er þeir væru að bræða, þar sem þeir hafi haldið því fram, að ketill þessi væri of lítill og því yrðu þeir að jafnaði að nota alla gufu hans til að bræða.

Stefndi tók fram, að umrædd kör væru smíðuð í Vélsmiðjunni Héðni og væru af sömu gerð og í öllum íslenzkum togurum, er smíðaðir hefðu verið eftir stríð.

Stefndi kvað það eitt sinn hafa komið fyrir áður, að tesinn á einu karinu hafi brotnað og smávægileg meiðsli orðið í sambandi við það. Hafi hann þá brýnt það sérstaklega fyrir stefnanda að fara gætilega við bræðsluna og hafa opið fyrir gufuna út eins og á öðrum skipum. Eftir fyrra óhappið kveður stefndi tesana á tveim aftari körunum hafa verið endurnýjaða og þeir gerðir traustari en áður. En á fremsta karinu, sem sé varakar, hafi tesinn hins vegar eigi verið endurnýjaður. Stefndi sagði, að það hefði aldrei verið minnzt á það við sig, að öryggislokarnir væru ekki á réttum stað á bræðslukörunum og yfirleitt aldrei verið fundið neitt að öryggisútbúnaði af Vélaöryggiseftirliti ríkisins.

Í sjó- og verzlunardómi Akureyrar, sem haldinn var í sjúkrahúsi Akureyrar hinn 4. febrúar 1958, skýrði stefnandi svo frá, að hann hefði verið bræðslumaður á b/v Jörundi í 2—3 ár, er slysið bar að höndum, að undanskilinni síldarvertíðinni. Er slysið vildi til, kvaðst hann hafa verið að bræða hákarlslifur ásamt annarri lifur í aftasta bræðslukarinu.. Þrýstimælirinn hafi staðið

á 1½ kg., en mesti þrýstingur, er hann hafi áður notað á karið, hafi verið tæp 2 kg. Meðan hann var að hita lifrina í karinu, kveður hann gufuþrýstinginn hafa fallið niður í ca. 4 kg., eins og vant var. Eftir u. þ. b. 14 mínútur hafi gufuþrýstingurinn aftur stigið upp í ca. 5 kg., eða fullan þrýsting. Kveðst stefnandi þá hafa slökkt á katlinum og ætlað að láta lifrina malla í karinu við fallandi þrýsting ketilsins í ca. 30 mínútur og taldi, að þá mundi lifrin vera orðin fullbrædd. Fór hann nú fram að fremsta karinu í bræðsluklefanum og aftur til baka og leit á gufumælinn og sá, að hann var eðlilegur. En til frekara öryggis kveðst stefnandi hafa minnkað aðeins gufuinnstreymið inn á karið. Kveðst hann hafa staðið þannig, að hann sneri fram og hafði vinstri höndina á þrýstikrananum. Allt í einu, segir hann, að sér hafi fundizt hann lyftast upp og svífa í lausu lofti og um leið misst meðvitundina örlitla stund. Er hann hafi rankað við sér aftur, hafi hann verið kominn út úr bræðsluklefanum og hásetarnir komnir til hans.

Stefnandi kvaðst hafa lokað karinu á nákvæmlega sama hátt og hann hafi verið vanur að gera. Hafi hann hert rattið með styttra járninu, er hann hafi notað sem vogarstöng, beitt sígandi átaki, og telur, að það hafi ekki verið meira en venjulega. Stefnandi kvaðst ekki minnast þess, að 1. vélstjóri hefði lagt fyrir hann að láta þrýstinginn ekki fara yfir 1 kg. Hann kvaðst ekki geta gert sér grein fyrir því, hvers vegna tesinn brotnaði. Hafi sér virzt öll bræðslutækin í fullkomnu lagi, enda nýkomin úr skoðun.

Stefnandi kvað alla aðstöðu til vinnu í bræðsluklefanum hafa verið frekar erfiða, en að öðru leyti hafi hann ekki undan neinu að kvarta.

Þá hefur og verið lögð fram í málinu óstaðfest skýrsla stefnanda, dags. 25/2 1961. Í skýrslu þessari tekur stefnandi fram, að hann hafi verið rúmliggjandi, sárþjáður með nokkra hitasótt, er skýrslan var tekin af honum í sjó- og verzlunardómi Akureyrar hinn 4. febrúar 1958. Hafi hann því engan veginn verið vel fyrirkallaður og sjáist þess nokkur merki í skýrslunni. Sérstaklega vill hann leiðrétta eitt atriði í dómskýrslu sinni, þ. e. viðvíkjandi þrýstingnum í karinu. Hið rétta sé, að hann hafi haft þá reglu að nota 1¼ kg. þrýsting við bræðsluna. Meiri þrýsting hafi hann eigi notað viljandi, en hitt hafi getað komið fyrir, er hann hafi haft í öðru að snúast, að þrýstingurinn yrði talsvert meiri, án þess þó að öryggisventillinn blési nokkru sinni út.

Enn fremur segir svo í þessari skýrslu stefnanda:

„Ég gerði mér það að reglu að athuga alltaf þrýstinginn í gufukatlinum (sérstakur mælir, sem aldrei brást), áður en ég hleypti úr honum inn í það ker, sem átti að bræða í hverju sinni. Þegar mér þótti vera kominn hæfilegur þrýstingur í karið, lokaði ég fyrir gufuaðstreymið, en áður en ég byrjaði að hleypa á, hafði ég lokað fyrir afrennslið úr karinu. Til þess að verkið gengi svo, að hefðist undan, er sæmilega aflaðist, var ekki fært að sjóða lifrina við opna krana, eins og gert var á öðrum togurum. Til þess var gufuframleiðslan of lítil. En með því móti að hafa opna krana á gufuleiðslunum að og frá kerinu getur enginn teljandi þrýstingur myndazt í því. Á Jörundi var gufan sem sé ekki framleidd í gangvélinni, því hún er dísilvél, heldur með sérstakri olíukyndingu, sem átti að hafa sjálfvirka stillingu eftir hita (thermostat), en sá hitastillir var ekki í lagi. Olli sú bilun mér talsverðum aukaáhyggjum.

Út af skýrslu Guðmundar Jörundssonar fyrir sjódómi vil ég taka fram, að það er rétt hermt hjá honum, að hann varaði mig við vinnunni og bað mig að fara varlega, en ég svaraði honum, að það væri ekki hægt annað en brúka kranana til að loka gufuna inni í kerunum, því annars gengi verkið svo seint, því körin væru of fá og gufan einnig of lítil. Því mátti Guðmundur vita, að ég viðhefði þessa aðferð. Þótt fremsta karið væri kallað varakar, notaði ég það ásamt hinum, þegar mikið barst að, en það var óþægilegra í notkun en hin, vegna þess að lifrin rann treglegar til þess en hinna tveggja ...“

Í sjó- og verzlunardómi Akureyrar hinn 15. janúar 1958 voru þeir Jón Guðmann Albertsson vélaverkfræðingur og Finnur Daníelsson skipstjóri dómkvaddir til að framkvæma skoðunargerð á bræðslutækjum b/v Jörundar, rannsaka öryggisútbúnað tækjanna og leitast við að gera sér grein fyrir orsökum slyssins. Skoðunargerð þeirra er dags. 3/2 1958 og hljóðar svo að loknum upphafsorðum:

„... Mánudaginn 15/1 1958 fórum við undirritaðir um borð í b/v Jörund, sem lá við innri Torfunesbryggju á Akureyri, til athugunar og skoðunar á öryggistækjum og aðstæðum. Aðstaðan til vinnu fyrir bræðslumanninn í bræðsluhúsi b/v Jörundar teljum við, að sé óaðfinnanleg og að aðstaða þar hafi ekki á nokkurn hátt orsakað slysið. Stærð á vinnuplássinu er lík og í öðrum botnvörpungum, það er að vísu staðsett annars staðar á Jörundi en á mörgum eða vel flestum botnvörpungum. Það eru þrjú bræðslukör í bræðsluhúsinu, tvö standa hlið við hlið, en eitt

framar, og er vinnupláss á milli þeirra. Slysið hafði átt sér stað við aftasta karið, það er stendur næst dyrunum, bræðslumaðurinn hafði verið að bræða hákarlslifur í því.

Þessar upplýsingar fengum við hjá hr. skipstjóra Einari Sigurjónssyni, þegar við athuguðum lokið og „tersann" sem á því er; þegar athugun fór fram þá var það í lagi. Það hefur verið soðið styrktarjárn neðan á tersana á aftari körunum, en tersinn á fremsta karinu er óstyrkur. Öll hafa bræðslukörin orðið fyrir það miklum gufuþrýstingi, að allar hliðar þeirra, sem sjást, bunga út, styrktarjárn eru rafsoðin á allar hliðar í hverju kari, og þau eru bogin vegna hins mikla þrýstings, sem körin hafa orðið fyrir.

Á hverju kari er öryggisventill og úr körunum liggur 2ja tommu rör út úr síðu skipsins, á hverju röri er 2ja tommu krani, sem hægt er að opna og loka rörinu með.

Samkvæmt athugun okkar eru lok karanna hert niður með ratthjóli og jafnvel notað á þau vogarafl til frekari áherzlu. Hafi öryggislokinn staðið á sér, vegna þess að óhreinindi úr lifrinni hafi setzt í hann og frágangursrör þau, er að ofan getur að liggi út úr síðu skipsins eiga að létta á þrýstingi karanna, verið með lokaða krana og það enn komið til, að lokaður hafi verið krani á gufuleiðslu, sem liggur að þrýstingsmæli (tvö körin hafa sameiginlegan mælir), þá hefur aftasta karið ekki sýnt neinn þrýsting, þrátt fyrir það að hann væri orðinn of mikill. Hafi fyrrgreindar aðstæður verið fyrir hendi ásamt því, að miklum gufuþrýstingi hafi verið hleypt í karið, teljum við, að það sé orsakirnar að broti tersans, sem leiddi af sér, að bræðslumaðurinn brenndist."

Jóhannes Zoëga vélaverkfræðingur hefur reiknað út mestu áraun efnisins (tessins), er slysið vildi til, og fengið út þessa tölu 2780 kg/cm^2, er hann kveður vera um tvöfalda áraun miðað við það, sem leyfilegt geti talizt fyrir venjulegt stál.

Páll Sigurðsson tryggingayfirlæknir hefur skoðað stefnanda og metið örorku hans af völdum slyssins. Mat þetta er dags. 18. maí 1960. Í upphafi matsins er tildrögum slyssins stuttlega lýst og vitnað í vottorð Guðmundar Karls Péturssonar yfirlæknis, Akureyri, dags. 8. janúar 1958, þar sem segir, að stefnandi hafi við slysið hlotið þriðja stigs brunasár um báða handleggi og brunabletti á fótleggi.

Síðan segir svo í örorkumatinu:

„Slasaði var þegar eftir slysið fluttur til Flateyrar við Önundarfjörð og dvaldi í sjúkraskýlinu þar frá 2/10—16/10 '57.

Þá var hann fluttur til Akureyrar og lagður þar í sjúkrahúsið. Þar dvaldi hann frá 16/10 '57—24/4 '58, en þá var hann fluttur í Landspítalann, og þar dvaldi hann til 7/12 '58.

Í Landspítalanum var gerður á slasaða allmikill tilflutningur á skinni til þess að lagfæra verstu brunasárin og örin.

Í vottorði Guðm. Karls Péturssonar, yfirlæknis á Akureyri, dags. 10. okt. 1959, örorkuvottorði, segir meðal annars:

„Samfelld ör, blárauð og víða talsvert upphleypt og samandregin um báða handleggi. H. megin frá því litlu ofan úlnliðs og upp fyrir miðjan upphandlegg. V. megin frá úlnlið og að miðjum upphandlegg. Ofan við hið samfellda ör h. megin eru mörg upphleypt, bláleit ör á handleggnum og upp á öxlina. Á handarbökum, neðst á fótleggjum og um öklaliði, á hálsi og enni eru ör, en öll mjúk og ekki samandregin, nema á nokkru svæði á v. handarbaki.

Á báðum lærum, á kvið og brjósti neðan til eru ör eftir skinntökuna, sum regluleg í laginu, mjúk og húðin vel hreyfanleg, misstór, það stærsta um 20 cm. × 15 cm.

Ofan til á kvið og síðum eru hins vegar nokkur ljót ör, þar sem húðin hefur kiprast mjög saman, og myndast mikill örvefur (keloid), upphleyptur, bláleitur. Hefur sjúkl. til þessa haft mikil óþægindi í þessum örum, en heldur fara þau óþægindi minnkandi."

Hinn 29. marz 1960 mætir slasaði til viðtals og skoðunar. Frásögn hans um nánari atvik að slysinu er í samræmi við það, sem áður er sagt. Slasaði er frekar veiklulegur útlits. Hann þjáist af bæklun í báðum mjaðmarliðum, sem er meðfædd, en hefur smátt og smátt farið versnandi með aldrinum. Auk þess þjáist hann af langvinnri liðagigt, bæði í handlimum, fótlimum og hrygg. Vafalítið hefur þessi liðagigt verið byrjuð, áður en hann varð fyrir slysinu, en versnað eftir það, einkum sökum hinnar löngu rúmlegu. Á árunum 1952, 1953 og 1954 naut hann sjúkrabóta hjá Tryggingastofnun ríkisins. Hann hefur vafalaust verið öryrki frá miðju ári 1952, og sennilega hefur örorkan náð allt að 75%.

Við hlustun á lungum fannst ekkert óeðlilegt. Hlustun á hjarta: Starfsemi þess er dálítið óregluleg = púls, — 100. Hjartatónar hreinir, blóðþrýstingur 178/80.

Slasaði hefur, eins og áður segir, útbreidd ör á handlimum, fótlimum, kvið og brjósti eftir brunasár og skinntöku til skinnflutnings, og vísast í því efni til lýsingar Guðm. Karls Péturssonar, yfirlæknis á Akureyri, hér að framan.

Með því að Jónatan var áberandi fatlaður, áður en hann varð fyrir slysinu 2. okt. 1957, var eftir atvikum talið rétt að meta hina almennu örorku hans sérstaklega og hafa hliðsjón af henni við matið á örorkunni vegna slyssins 2. okt. 1957 og afleiðinga þess.

Matið á þessari almennu örorku er dags. 16. maí 1960 og fer hér á eftir:

„Greinargerð: Alvarleg meðfædd bæklun í báðum mjaðmarliðum, sem hefur versnað smátt og smátt með aldrinum. Auk þess langvinn liðagigt.

Örorka: 75% vegna þessara sjúkdóma. Sjá enn fremur athugasemd.

Athugasemd: Ums. varð fyrir alvarlegu slysi 2/10 '57. Hann hlaut þá útbreidd og mikil brunasár. Framtíðarörorka vegna þess slyss telst hæfilega metin: 20%.

Samanlögð almenn örorka og framtíðarörorka vegna slyssins 2/10 '57 verður því 95%."

Slasaði er nú svo illa farinn, að hann má heita algerlega óvinnufær og staulast lítið eitt um við staf. Batahorfur eru mjög slæmar.

Örorka, þar á meðal framtíðarörorka vegna slyssins 2. okt. 1957, telst hæfilega metin svo sem hér segir:

Frá slysdegi til 31/3 '60 25%.

Frá 1/4 '60 framtíðarörorka:

20%."

K. G. Guðmundsson tryggingafræðingur hefur reiknað út atvinnutjón stefnanda á grundvelli þessa örorkumats. Útreikningurinn er dags. 24. júní 1960 og byggður á hámarkstekjum undirmanna á togurum. Telst tryggingafræðingnum verðmæti hins áætlaða vinnutekjutaps miðað við slysdag nema kr. 283.986.00. Frá þeirri fjárhæð dregur stefnandi dagpeninga, er hann hefur fengið greidda hjá Tryggingastofnun ríkisins yfir tímabilið 17/10 1957 til 31/12 1958, að fjárhæð kr. 21.731.00. Eftir standa þá kr. 262.255.00, er mynda fyrsta liðinn í kröfugerð stefnanda. Aðrir liðir eru þessir:

2.	Bætur fyrir þjáningar, óþægindi og lýti	kr.	160.000.00
3.	Læknisvottorð	—	250.00
4.	Myndir	—	60.00
5.	Örorkumat	—	500.00
6.	Útreikningur örorkubóta	—	600.00
		Samtals kr.	423.665.00

Fjárhæð þessi kemur heim við stefnukröfu málsins. Dómkröfur sínar byggir stefnandi á því, að bræðsluklefinn og tæki hans hafi verið vanbúin til þeirrar notkunar, er þau hafi verið ætluð. Í því sambandi vitnar stefnandi í álitsgerð Jóns G. Albertssonar vélaverkfræðings, dags. 3/2 1958, en þar segir m. a.: „Öryggislokarnir eru að mínum dómi settir á rangan stað á bræðslukörunum. Heppilegri staður mundi vera á eymleiðslunni, sem flytur eyminn inn í karið á milli krana og kars."

Enn fremur telur stefnandi, að sér hafi eigi verið veittar nægilegar leiðbeiningar um meðferð tækjanna. Að endingu telur stefnandi, að stefndi beri fébótaábyrgð á slysinu samkvæmt þeim reglum, er gilda um skaðabótaábyrgð á hættulegum atvinnurekstri.

Stefndi reisir sýknukröfu sína á því í fyrsta lagi, að slysið verði eingöngu rakið til gáleysis stefnanda sjálfs, þar sem hann hafi eigi gætt þess, að þrýstingurinn yrði ekki of mikill í bræðslukarinu, svo sem honum hafi borið skylda til og hafi verið vel aðvaraður um að gæta vel. En auk þess bendir stefndi á, að stefnandi hafi haft mótorvélstjóraréttindi og verið vanur bræðslumaður.

Í annan stað byggir stefndi sýknukröfu sína á því, að þótt litið verði svo á, að stefnandi hafi eigi átt alla sök á slysinu sjálfur, þá séu kröfur hans allt að einu fallnar niður sakir fyrningar með vísan til 13. gr. sbr. 251. gr. siglingalaganna nr. 56/1914. En samkvæmt þeim ákvæðum telur stefndi kröfur stefnanda vera þess eðlis, að hann hefði einungis getað leitað fullnustu fyrir þeim í þeim munum, er hann hafi átt sjóveðrétt í, en slíkar kröfur missist, ef þeim sé ekki fylgt eftir með lögsókn innan tveggja ára, frá því að tjónið bar að, sbr. 3. mgr. 251. gr. nefndra laga. Tjónið hafi viljað til 2. október 1957, en stefna í máli þessu hafi ekki verið birt fyrr en 15. maí 1961 og sé því ljóst, að farið hafi verið langt fram úr þeim tímamörkum, er lögin mæli fyrir um.

Að áliti hinna sérfróðu meðdómenda verður slysið eigi rakið til galla í bræðslutækjum togarans, heldur til of mikils þrýstings í bræðslukarinu, er myndaðist við það, að stefnandi lokaði fyrir útblástursrör það, er frá því lá út um síðu togarans og ætlað var það hlutverk að fyrirbyggja, að þrýstingur myndaðist í karinu við bræðslu. Þá telja hinir sérfróðu menn, að ofherzla stefnanda á ratthjólinu með vogarstangarafli hafi veikt tesinn og þannig verið meðorsök á slysi þessu.

Stefnandi hefur viðurkennt, að stefndi hafi varað hann við að hafa framangreint útblástursrör lokað við bræðsluna. Þá kveðst Hámundur Björnsson, 1. vélstjóri togarans, einnig hafa margsinnis brýnt fyrir stefnanda að fara ekki með þrýstinginn á körunum hærra en í 1 kg. pr. cm^2.

Stefnandi hefur ekki neitað, að 1. vélstjóri hafi gefið honum þessa aðvörun, en kvaðst ekki minnast þess.

Við starf sitt í umrætt sinn braut stefnandi í bág við aðvaranir stefnda. Þykir því ekki unnt að taka dómkröfur hans til greina, þar sem stefnandi var vanur bræðslumaður og hafði auk þess mótorvélstjóraréttindi, enda verður ekki fallizt á það, að hér hafi verið um að ræða hættulega starfsemi í merkingu skaðabótaréttarins.

Verður stefndi því sýknaður af dómkröfum stefnanda, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Málskostnaður stefnanda, sem hefur gjafsókn, ákveðst kr. 16.350.00 og greiðist úr ríkissjóði. Af þessari fjárhæð ber skipuðum talsmanni stefnanda, Ragnari Jónssyni hæstaréttarlögmanni, kr. 15.000.00 í málflutningslaun.

Magnús Thoroddsen, fulltrúi yfirborgardómara, kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Guðfinni Þorbjörnssyni vélstjóra og Þóröi Gröndal verkfræðingi.

Dómsorð:

Stefndi, Guðmundur Jörundsson, á að vera sýkn af kröfum stefnandans, Jónatans Magnússonar, í máli þessu. Málskostnaður fellur niður.

Málskostnaður stefnanda ákveðst kr. 16.350.00 og greiðist úr ríkissjóði. Af þessari fjárhæð ber skipuðum talsmanni stefnanda, Ragnari hæstaréttarlögmanni Jónssyni, kr. 15.000.00 í málflutningslaun.