

Mánudaginn 8. febrúar 1971.

Nr. 139/1970. **Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja**

(Páll S. Pálsson hrl.)

gegn

**Vélaverkstæði Sigurðar Sveinbjörnssonar h/f
og gagnsök** (Haukur Jónsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Vátrygging. Endurgreiðsla. Frávísun.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 14. júlí 1970. Krefst hann þess, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 1.953.888.00 með 7% ársvöxtum frá 1. október 1965 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi gagnáfrýjaði máli þessu með stefnu 14. ágúst 1970. Krefst hann sýknu af kröfum áfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi hefur ekki aflað sér áfrýjunarleyfis, og ekki gagnáfrýjaði hann málinu á þeim þriggja vikna fresti, sem um ræðir í 3. mgr. 20. gr. laga nr. 57/1962. Verður því að visa gagnsökinni frá Hæstarétti og taka kröfur stefnda þannig til greina, að hann krefjist staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Málsatvikum er nægilega lýst í héraðsdómi.

Fallast má á rök héraðsdóms fyrir því, að upptök eldsvoðans í m/b Kára, VE 47, megi rekja til rafsuðu starfsmanna stefnda í bátnum og að þeir hafi sýnt af sér gáleysi við störf sín í umrætt sinn, en sérstakrar aðgæzlu var þörf, eins og aðstæður voru. Vélstjóri bátsins, sem þarna var, virðist hins vegar hafa látið undir höfuð leggjast að benda starfsmönnum stefnda á það, að veruleg eldhætta væri þarna í vélarúmi bátsins. Þá var svo búið um slökkvitæki, er þarna var, að það varð eigi notað í skyndingu. Verður að telja slíkt óverjandi. Þessi atriði verða að valda því, að eigandi

bátsins, Hraðfrystistöðin í Vestmannaeyjum, beri að hluta sjálfur ábyrgð á tjóni sínu. Samkvæmt þessu bar stefndi að hluta fébótaábyrgð á tjóni því, er bátseigandinn, Hraðfrystistöðin í Vestmannaeyjum, varð fyrir í eldsvoða þeim, sem um er fjallað í málinu.

Áfrýjandi, sem hafði vátryggt m/b Kára, VE 47, bætti eiganda hans tjónið á bátnum að $\frac{9}{10}$ hlutum, þ. e. með kr. 1.860.300.00. Þá bætti áfrýjandi tjón skipverja á fatnaði og munum með kr. 78.588.00 og galt kr. 15.000.00 fyrir mat á brunatjóninu. Öðlaðist áfrýjandi þar með rétt bátseiganda á hendur þeim, er skaðabótaskyldu báru vegna brunans, í þeim mæli sem hann bætti tjónið, sbr. upphaf 1. mgr. 25. gr. laga nr. 20/1954. Þar sem fébótaábyrgð stefnda byggist á gáleysi starfsmanna hans, þykir eftir atvikum rétt að beita niðurlagsákvæðum 1. mgr. 25. gr. laga nr. 20/1954 um lækkun skaðabótaábyrgðar.

Fjárhæð kröfu áfrýjanda, að því er tjón á bátnum varðar, er byggð á mati dómkvaddra manna. Stefndi hefur mótmælt mati þessu sem of háu. Stefndi, sem gætti hagsmuna sinna við framkvæmd matsins, hefur eigi hnekkst mati þessu, og verður það því lagt til grundvallar. Að öðru leyti hafa kröfur áfrýjanda eigi sætt tölulegum andmælum. Með hliðsjón af þessu og með tilvísun til þess, sem áður greindi um hlut bátseiganda í tjóninu og lækkun skaðabótaábyrgðar áfrýjanda, telst hæfilegt, að stefndi bæti áfrýjanda tjón hans með kr. 450.000.00 auk 7% ársvaxta frá 1. október 1965 til greiðsludags.

Eftir þessum málalokum ber að dæma stefnda til að greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 90.000.00.

Dómsorð:

Gagnsök í máli þessu er vísað frá Hæstarétti.

Stefndi, Vélaverkstæði Sigurðar Sveinbjörnssonar h/f, greiði áfrýjanda, Bataábyrgðarfélagi Vestmannaeyja, kr. 450.000.00 með 7% ársvöxtum frá 1. október 1965 til

greiðsludags og kr. 90.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 16. apríl 1970.

Mál þetta, sem dómtekið var 15. apríl 1970, hefur stjórn Bataábyrgðarfélags Vestmannaeyja f. h. félagsins höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 27. október 1965 á hendur Vélaverkstæði Sigurðar Sveinbjörnssonar í Reykjavík til greiðslu á kr. 1.953.888.00 með 7% ársvöxtum frá 1. október 1965 til greiðsludags svo og til greiðslu málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndi hefur aðallega krafizt algerrar sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hans hendi að mati dómsins. Til vara hefur stefndi krafizt þess, að stefnukröfur verði lækkaðar og að málskostnaður verði látinn niður falla.

Málsatvik eru þau, að hinn 26. júní 1965 voru starfsmenn stefnda að vinna um borð í m/s Kára, VE 47, eign Hraðfrystistöðvarinnar í Vestmannaeyjum. Meðal annarra verka rafsuðu þeir fastan reimstrekkingara á vélarundirstöðu í vélarúmi. Er þeir voru að starfi við það verk, kviknaði skyndilega í skipinu undir vélarúminu. Mönnunum tókst ekki að slökkva eldinn, og urðu þeir að flýja vélarúmið vegna elds og reyks. Miklar brunaskemmdir urðu á bátnum, og hinn 1. júlí 1965 voru dómkvaddir matsmenn til að meta það tjón. Í matsgerð hinna dómkvöddu manna, dags. 15. júlí 1965, var tjónið metið á kr. 2.067.000.00. Baturinn var í tryggingu hjá stefnanda, sem greiddi bátseiganda tjónfjárhæðina samkvæmt matinu að frádregnum 10%, eða kr. 1.860.300.00. Gerir stefnandi því kröfu á hendur stefnda um endurgreiðslu á þessari fjárhæð svo og kr. 78.588.00 fyrir fatatjón skipverja og kr. 45.000.00 fyrir matsgerð, eða samtals kr. 1.953.888.00, þar sem hann telur, að starfsmenn stefnanda eigi sök á brunanum.

Stefán Hreinn Arnþórsson hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi sem starfsmaður stefnda unnið við að festa strekkjarann með rafsuðu ásamt starfsfélaga sínum, Bjarna Thoroddsen. Muni það hafa verið vélstjórinn á bátnum, sem hafi pantað strekkjarann hjá vélaverkstæðinu og sagt til um, hvar hann ætti að vera. Kvaðst hann telja sig vera vanan slíkri vinnu, sem hér um ræðir, enda hafi hann byrjað við slíka vinnu, er hann hóf nám í vélvirkjun hinn 1. október 1963. Hann kvað strekkjarann hafa verið staðsettan á bita undir vélinni, sem stóð aftur

undan vélinni. Búið hafi verið að opna kjalsogið, er þeir hófu starfið, og muni vélstjóri bátsins hafa gert það. Þeir félagarnir hafi síðan verið rétt byrjaðir á rafsuðunni, er þeir veittu því athygli, að kviknað var í kjalsoginu, og taldi hann, að vart hafi liðið meira en 40 sekúndur, þar til eldurinn var orðinn svo mikill, að þeim var ekki vært lengur niðri í vélarúminu. Hann kvað ekkert annað óbyrgt ljós hafa verið í vélarúminu en rafsuðu. Hann kvað það hafa verið sín fyrstu viðbrögð að ná til eldsins með hendinni, en hafi ekki náð nógu langt ofan í kjalsogið til þess. Hann hafi þá reynt að ná í slökkvitæki, sem verið hafi á vegg í vélarúminu, en það hafi verið bundið við vegginn með trolltvinna og því hafi hann ekki getað náð því. Hann kvað þeim starfsmönnum hafa verið ljóst, að neistaflug færi niður í kjalsogið, en þar hafi verið svo skuggsýnt, að þeir hafi ekki séð, hvort þar væri sjór eða hvort kjalsogið væri olíumettað. Hann segist hafa séð sjó í kjalsoginu framan við vélina og hafa reiknað með, að sjór væri aftan við hana líka. Hann kvað venjulega vera haft handhægt slökkvitæki tiltækt af öryggisástæðum, þegar svona verk séu unnin, eða vatn í fötu, þar sem alltaf megi búast við, að eitthvað komi fyrir, þegar unnið sé með rafsuðu nálægt kjalsogi. Í þetta sinn hafi þeir treyst á slökkvitækið, sem var í vélarúminu. Stefán kvaðst ekki minnast þess, að vélstjóri bátsins hafi varað þá við framkvæmd verksins. Ekki kvaðst hann heldur minnast þess, að vélstjórinn hafi haft á móti strekkjaranum, né heldur, að hann hafi bannað þeim að festa hann. Kvaðst hann þess fullviss, að þeir hafi ekkert hreyft sig með strekkjarann, eftir að þeir voru einu sinni komnir með hann niður í vélarúmið, en hann kvaðst hafa farið fram með vélinni til að ná í lykla, sem þar voru á borði.

Bjarni Thoroddsen hefur skýrt svo frá, að hann hafi unnið við að rafsjóða strekkjarann ásamt Stefáni Hreini. Lýsti hann upptökum eldsins á nákvæmlega sama hátt og Stefán hér að framan. Hann kvað það engum vafa undirorpið, að kviknað hafi í út frá rafsuðunni, enn ekkert annað óbyrgt ljós hafi verið í vélarúminu. Hafi Stefán fyrst ætlað að reyna að slökkva eldinn með hendinni, þ. e. a. s. að slá eldinn með leðurvettlingum, sem þeir bera, en það sé algeng aðferð, þegar smældur kvikni út frá rafsuðu. Síðan hafi Stefán reynt að ná niður slökkvitækinu, sem þarna var, en þegar honum tókst það ekki, hafi hann hlaupið fram í vélarúmið til að ná þar í meitil til að höggva á böndin, sem héldu því, en á meðan hafi Bjarni reynt að losa tækið. Hann

kvað þá hafa verið búna að sjá slökkvitækið þarna á staðnum og hafi þeir treyst á það. Þeim hafi ekki komið til hugar, að það væri bundið jafnfast og það var. Hann kvaðst ekki treysta sér til að segja um það, hvort tekizt hefði að slökkva eldinn, þótt slökkvitækið hefði verið laust. Þegar Stefán hafi komið aftur með meitilinn, hafi verið kominn svo mikill eldur og reykur í vélarúmið, að þeim hafi ekki verið vært. Hann kvaðst ekki hafa greint sökum dimmu, hvort kjalsogið væri olíumengað. Bjarni kannaðist ekki við það, að vélstjórinn hefði varað þá starfsmennina við að rafsjóða niðri í vélarúminu, og heldur ekki hafi vélstjórinn minnt á það við þá féлага, að hann vildi ekki fá reimstrekkjarann, vegna þess að hann væri of þungur. Hann kvað þá féлага ekki hafa farið upp aftur með strekkjarann, eftir að þeir fóru í upphafi með hann niður í vélarúmið.

Harry Sampsted hefur skýrt svo frá, að hann hafi haft með höndum verkstjórn fyrir stefnda um borð í bátnum í umrætt sinn. Hafi aðalstarf þeirra verið að gera við spil bátsins og hafi hann verið með fjóra starfsmenn með sér. Er þeir fóru til þessa verks, hafi þeir haft með sér reimstrekkjarann, sem smíðaður hafði verið á vélaverkstæðinu fyrir bátinn. Hafi vélstjórinn beðið sig að láta sjóða fastan reimstrekkjarann, en Harry kvaðst hafa viljað komast undan því, en vélstjórinn hafi lagt hart að honum, að verkið yrði framkvæmt. Kveðst hann hafa færzt undan þessu verki vegna erfiðrar aðstöðu við það og einnig vegna þess, að hann hafi átt í erfiðleikum með að fá menn sína til að vinna lengur, þar sem vinnan hafi verið framkvæmd að kvöldi laugar-dags. Kvaðst hann hafa haft á orði við vélstjóran, hvort hann gæti ekki látið vinna það verk í Vestmannaeyjum. Hafi vélstjórinn talið öll tormeðki á því. Hafi hann því beðið vélstjóran að ákveða staðsetningu reimstrekkjarans og falið þeim Stefáni og Bjarna að framkvæma verkið. Kvað hann Stefán vera vélvirkjanema og muni líklega hafa verið búinn að vera tvö til þrjú ár í því námi, þegar óhappið varð, en Bjarni hafi verið aðstoðar-maður hans, en ekki haft iðnréttindi. Kvað hann báða þessa menn vera vana við meðferð á rafsuðu og þrýðilega færa starfsmenn. Sjálfur kvaðst Harry ekki hafa farið niður í vélarúmið, en verið að vinnu í lestinni þar fyrir framan og hafi verið opið þar á milli. Hafi hann ekki vitað fyrr en kallað var, að eldur væri laus í bátnum, og hafi hann þá hlaupið upp á bryggjuna og kvatt slökkviliðið til. Hann kvað vélstjóra bátsins aldrei hafa orðað það við sig, að honum líkaði ekki strekkjarinn, og sér vitan-

lega hafi þeir Stefán og Bjarni aldrei komið með strekkjarann aftur upp og kvaðst álíta, að svo geti ekki verið, þar sem þá mundu þeir hafa ráðfært sig við hann. Hann kvað það vera venju, að þegar unnið sé að rafsúðu í vélarúmi, eins og þarna var gert, þá hafi starfsmennirnir hjá sér vatn í fötu eða slökkvitæki, og hafi þeir venjulega með sér tæki af verkstæðinu, ef slíkt sé ekki til á staðnum. Í hér umræddu tilviki hafi slökkvitæki verið í vélarúmi bátsins rétt fyrir aftan menn þá, sem verkið unnu.

Hörður Jóhannsson, vélstjóri á bátnum, hefur skýrt svo frá, að hann hafi pantað umræddan strekkjara hjá stefnda og hafi honum verið komið niður í skipið undir sinni stjórn. Niðri í skipinu hafi hann athugað strekkjarann og komið þá að raunum, að hann væri of þungur í snúningi og því ónothæfur. Kvaðst hann hafa viljað hætta við verkið og sagt við vélvirkjana, að sér fyndist strekkjarinn of þungur. Hafi vélvirkjarnir þá látið orð falla á þá leið, að þeir skyldu athug þetta, og fært strekkjarann eitthvað til á skipinu. Hann kvaðst ekki fyrirfram hafa hugsað neitt sérstaklega út í það, hvort strekkjarinn mundi verða rafsoðinn fastur eða boltaður. Er hann hafi orðið var við, að rafsjóða átti strekkjarann, þá hafi hann sagt við vélvirkjana, „ætlíð þið að fara að rafsjóða hér niðri, allt löðrandi í olíu, og vitið þið, hvaða afleiðingar það getur haft“, eða eitthvað því um líkt.

Sagði hann vélvirkjana ekki hafa tekið sig alvarlega, en slegið því fram í glensi, að þá mundi kvikna í skipinu. Eftir orðræður sínar við vélvirkjana hafi þeir farið aftur upp með strekkjarann, og kvaðst hann hafa talið, að þeir væru hættir við að festa hann. Kvaðst hann síðan hafa farið upp úr vélarúminu og fram í lúkar, þar sem hann hafi verið staddur, er kviknaði í skipinu. Hann kvað sér hafa verið það fullkunnugt, að hættulegt væri að rafsjóða niðri í vélarúminu, eins og þar var ástátt, en hann hafi séð, að allt var löðrandi í olíu niðri í kjalsoginu. Af þeim sökum hafi hann bannað vélvirkjunum að festa strekkjarann. Hann kvað slökkvitækið hafa verið bundið við vegginn í vélarúminu, þegar hann kom um borð í skipið, og hafi aldrei verið hreyft við því þann rúma mánuð, sem hann hafi verið á því. Ekki hafi vélvirkjarnir óskað eftir því, að hann væri viðstaddur, meðan strekkjarinn væri festur, og hafi það ekkert komið til tals millum þeirra.

Stefnandi byggir kröfur sínar í málinu á því, að eldsupptök

í skipinu verði einvörðungu rakin til handvammrar starfsmanna stefnda. Þeir hafi tekið að sér framkvæmd verksins við að rafsjóða strekkjarann í vélarúminu, sem hafi verið orsök að upp-tökum eldsins í skipinu. Verkstjóri frá stefnda hafi verið á staðnum og hafi honum borið að varast eldhættu af rafsuðunni með ráðum, sem krefjast verður við slík störf. Vélstjóri skipsins hafi enga verkstjórn haft með höndum um framkvæmd verksins. Hafi hann og varað starfsmenn stefnda um framkvæmd þess vegna eldhættu, en þeir ekki farið eftir aðvörðunum hans. Verkið hafi því að öllu leyti verið unnið að ákvörðun og fyrirlagi starfsmanna stefnda. Upptök eldsins og síðari bruni í skipinu hafi orsakazt af stórkostlegri vangæzlu starfsmanna stefnda á framkvæmd verksins, en á þeirri vangæzlu starfsmanna sinna beri stefndi ábyrgð samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttarins.

Stefnanda var skylt gagnvart eigendum skipsins að greiða honum bætur vegna tjóns af eldsvoðanum, en hann öðlaðist jafnframt endurheimturétt á hendur stefnda, sem ábyrgð ber á tjóninu, er af eldsvoðanum varð, samkvæmt 25. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga.

Sýknukrafa stefnda er studd þeim rökum, að um óhappatilvik hafi verið að ræða, og því beri hann ekki fébótaábyrgð á tjóni því, sem af eldsvoðanum leiddi. Vinnubrögðum starfsmanna stefnda hafi í engu verið áfátt né meðferð rafsuðutækja af þeirra hálfu verið óvarleg. Vinnubrögð þeirra hafi í öllu verið venjuleg og eðlileg. Undirbúningi verksins af hálfu starfsmannanna hafi í engu verið áfátt. Þeir hafi haft við höndina slökkvitæki tilheyrandi skipinu. Hins vegar hafi þeir ekki varazt það, að það var svo tryggilega bundið, að það var algerlega ónothæft til sinnar notkunar. Vélstjóri skipsins hafi beðið um, að verkið væri unnið þrátt fyrir það, að verkstjóri stefnda hafi mælt undan því að framkvæma það. Vélstjóri skipsins hafi vitað, að slökkvitækið var fast bundið, en hann getið þess í engu við starfsmennina. Alltaf megi búast við því, að neistar falli, á meðan verið sé að rafsjóða, en það fylgi slíkri vinnu. Sá, sem láti vinna fyrir sig með rafsuðu, hljóti að vita af slíku og hljóti hann að taka á sig áhættu af því. Vélstjóri skipsins hafi opnað gólf vélarúmsins og séð, að þar hafi allt verið löðrandi í olíu í kjalsoginu. Honum hafi því borið að upplýsa starfsmennina um það, hvernig umhorfs þar var. Hljóti því hann að bera ábyrgð vegna ófullnægjandi upplýsinga á því, hvernig umhorfs var.

Varakrafa stefnda byggist á því, að við viðgerð á skipinu hafi

nýir munir komið í stað eldri hluta, jafnframt sem hann vísar til 25. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 20 frá 1954 um lækkun eða niðurfall skaðabótaábyrgðar stefnda.

Af gögnum þeim, sem fyrir liggja í málinu og hér að framan hafa verið rakin, telur dómurinn, að enginn vafi leiki á því, að upptök eldsins í bátnum eigi rætur að rekja til rafsúðu strekkjarans í vélarúminu.

Það kemur fram í framburðum þeirra Stefáns Hreins, Harrys Sampsteds og Harðar Jóhannssonar, að mikillar gát er þörf gegn eldhættu, þá er verið er að vinna með rafsúðu í vélarúmi báta, svo sem hér átti sér stað, og sérstakar ráðstafanir þurfi að hafa við gegn þeirri hættu. Er þetta og einróma álit hinna sérfróðu meðdómenda.

Verkstjóri stefnda á staðnum kynnti sér ekki aðstæður við festingu strekkjarans, en fól undirmönnum sínum framkvæmd þess, hvorugum lærðum vélvirkja, en þó með nokkra reynslu við slík störf. Starfsmennirnir hófu framkvæmd verksins, áður en þeir tryggðu það, að við hendina væri tiltækur búnaður til að koma í veg fyrir eldsvoða, en það verður að telja, að þeim hafi borið í hér umræddu tilviki.

Dómurinn lítur því svo á, að starfsmenn stefnda hafi við framkvæmd verksins sýnt af sér mikið gáleysi við framkvæmd þess og orðið með því valdir að eldsvoðanum í skipinu. Stefndi beri ábyrgð á skaðaverki starfsmannanna, en til álita kemur, hvort lækka eða fella skuli niður skaðabótaskyldu hans samkvæmt 25. gr. laga nr. 20 frá 1954 um váttryggingarsamninga um þann hluta tjónsins, sem váttryggður var af stefnanda. Með tilliti til almennra varnarsjónarmiða þykir varhugavert að fella niður skaðabótaábyrgð hans, en hins vegar telur dómurinn rétt, að ábyrgð hans verði lækkuð. Eftir öllum atvikum þykir hæfilegt að lækka ábyrgðina í kr. 200.000.00, og verður stefndi því dæmdur til að greiða stefnanda þá fjárhæð með vöxtum, eins og krafizt er í stefnu.

Eftir þessari niðurstöðu ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda málskostnað, og þykir hann hæfilega ákveðinn kr. 35.000.00.

Emil Ágústsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Guðmundi Péturssyni vélstjóra og Gísla Jónssyni verkfræðingi.

Dómsorð:

Stefndi, Vélaverkstæði Sigurðar Sveinbjörnssonar, greiði stefnanda, Bataábyrgðarfélagi Vestmannaeyja, kr. 200.000.00 með 7% ársvöxtum frá 1. október 1965 til greiðsludags svo og kr. 35.000.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 12. febrúar 1971.

Nr. 10/1971. **Saksóknari ríkisins**
 gegn
Yfirsakadómaranum í Reykjavík.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Kærumál. Lagt fyrir yfirsakadómarann í Reykjavík að heyja dómsrannsókn.

Dómur Hæstaréttar.

Saksóknari ríkisins hefur samkvæmt 3. tl. 171. gr. laga nr. 82/1961 skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru 27. janúar 1971. Krefst hann þess, að hinn kærði úrskurður verði úr gildi felldur og sakadómi Reykjavíkur dæmt skylt að heyja dómsrannsókn um ætlaða óleyfilega stöðu bifreiðarinnar R 17711 við stöðumæli í Austurstræti í Reykjavík hinn 29. maí 1969.

Skjöl málsins bærust Hæstarétti frá yfirsakadómarara 28. janúar 1971, en greinargerð saksóknara ríkisins 3. þ. m.

Astæður þær, sem raktar eru í hinum kærða úrskurði, valda eigi því, að synja beri um dómsrannsókn, sbr. 74. gr. laga nr. 82/1961. Ber því að fella hinn kærða úrskurð úr gildi.

Dómsorð:

Lagt er fyrir yfirsakadómarann í Reykjavík að heyja framangreinda dómsrannsókn.