Í málinu liggur fyrir endurrit af dómum Hæstaréttar í máli eiganda v/b Eldeyjar gegn eiganda og vátryggjanda m/s Kötlu svo og máli eiganda og áhafnar v/b Vilborgar á hendur eiganda v/b Eldeyjar. Enn fremur liggur fyrir ágrip af hinu fyrrnefnda máli Hæstaréttar.

Eins og málið nú liggur fyrir, þykir stefndi eigi hafa fært að því sönnur, að um kröfur málsins hafi verið dæmt í dómi Hæstaréttar í máli eiganda v/b Eldeyjar á hendur eiganda m/s Kötlu frá 21. júní 1965. Þykir því eigi á þessu stigi unnt að taka frávísunarkröfu stefnda til greina.

Ákvörðun um málskostnað í þessum hluta málsins verður tekin við væntanlegan efnisdóm.

Emil Ágústsson borgardómari kvað upp úrskurð þennan ásamt Jóni Björnssyni skipstjóra og Gauki Jörundssyni prófessor, en uppkvaðning hans hefur dregizt fram yfir venju vegna anna.

Úrskurðarorð:

Framkomin frávísunarkrafa stefnda í málinu er ekki tekin til greina.

Mánudaginn 18. október 1971.

Nr. 221/1970. **Ólafur Finnbogason**
(Jón Oddsson hdl.)
gegn
Jöklum h/f
(Valgarð Briem hdl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Vinnuslys. Skaðabótamál. Sýkna.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi skaut máli þessu upphaflega til Hæstaréttar með stefnu 5. október 1970, en málið var fellt þar niður 2. desember 1970 sökum útivistar hans. Hann skaut málinu öðru

sinni til Hæstaréttar samkvæmt 36. gr. laga nr. 57/1962 með stefnu hinn 14. desember 1970. Hann gerir þessar dómkröfur:

Aðalkrafa: Að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 2.716.161.63.

1. varakrafa: Að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 2.427.352.65.

2. varakrafa: Að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 1.714.554.00.

3. varakrafa: Að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 1.636.486.00.

Í öllum tilvikum krefst áfrýjandi 8% ársvaxta af fjárhæðunum frá 11. október 1965 til greiðsludags og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst aðallega staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en til vara, að honum verði einungis gert að greiða óverulegan hluta tjóns áfrýjanda og málskostnaður verði látinn falla niður.

Eins og rakið er í hinum áfrýjaða dómi, hefur áfrýjandi skýrt svo frá, að hann geti ekki „gert sér nákvæma grein fyrir orsökum þess, að hann rann til", er hann kom með fæturna niður á milliþilfarið. Er ósannað, að áfrýjanda hafi orðið fótaskortur af orsökum, sem stefndi beri skaðabótaábyrgð á. Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Þar sem skipstjóri m/s Langjökuls hlutaðist ekki til um, að gefin væri sjóferðaskýrsla samkvæmt 39. gr. laga nr. 66/1963 vegna meiðsla þeirra, sem áfrýjandi hlaut, er rétt, að málskostnaður í Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður í Hæstarétti fellur niður.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 6. júlí 1970.

1.0.

1.1. Mál þetta, sem dómtekið var 16. júní s.l., hefur Ólafur Finnbogason stýrimaður, Meðalholti 7, Reykjavík, höfðað fyrir

sjó- og verzlunardóminum með stefnu, birtri 9. október 1968, á hendur Jöklum h/f, Reykjavík.

Krafa stefnanda sundurliðast þannig:

1.	Vinnutekjutap vegna örorku	kr. 2.293.022.24
2.	Kostnaður stefnanda vegna uppihalds og aðhlynningar í veikindum	— 80.000.00
3.	Útlagður kostnaður vegna lækninga, örorkumats, bótaútreiknings og bílkostnaðar	— 31.260.00
4.	Bætur fyrir þjáningar, óþægindi og röskun á stöðu og högum	— 250.000.00
		Samtals kr. 2.654.282.24

Af þessari kröfu krefst hann 8% ársvaxta frá 11. október 1965 til greiðsludags svo og málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands. Frá stefnufjárhæðinni vill hann draga kr. 150.921.00, er stefnandi fékk greiddar hjá Tryggingastofnun ríkisins. Til vara krefst hann fjárhæðar, kr. 2.131.822.00, í vinnutekjutap vegna örorku að viðbættum öðrum liðum óbreyttum.

Önnur varakrafa hans er, að vinnutekjutap vegna örorku verði metið kr. 2.044.241.55 og aðrir liðir óbreyttir.

Þriðja varakrafa hans er, að kr. 1.073.803.00 verði teknar til greina vegna vinnutekjutaps sökum örorku og aðrir liðir verði óbreyttir.

Fjórða varakrafa hans er, að vinnutekjutap vegna örorku verði metið kr. 995.735.00 og að aðrir liðir verði óbreyttir.

Dómkröfur stefnda eru þær, að umbjóðandi hans verði sýknaður af kröfum stefnanda í máli þessu og að honum verði dæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda samkvæmt taxta Lögmannafélags Íslands. Til vara krefst hann þess, að bætur vegna slyssins verði stórlega lækkaðar frá því, sem krafizt er.

1.2. Í þinghaldi þann 22. desember 1969 lýsti lögmaður stefnda Jökla því yfir, að tryggingafélag m/s Langjökuls hafi verið United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Ltd. Hann lýsti því yfir, að hann mætti einnig fyrir tryggingafélagið. Lögmaður stefnanda lýsti því yfir, að stefna málsins ætti einnig að skoðast sem réttargæzlustefna á hendur tryggingafélaginu.

Engar kröfur hafa verið gerðar á hendur réttargæzlustefnda né heldur hafa verið bornar fram kröfur af hans hálfu.

Sáttaumleitun hefur ekki borið árangur.

2.0.

2.1. Málavextir eru þeir, að 11. október 1965 var m/s Langjökull, eign stefnda, statt í höfninni í Montreal í Kanada, og var unnið við losun á farmi skipsins. Stefnandi var I. stýrimaður á skipi þessu og hafði verið ráðinn í upphafi ferðar. Mikill eða mestur hluti áhafnarinnar hafði verið ráðinn í upphafi þessarar ferðar, þar sem eldri áhöfn hafði verið hneppt í gæzluvarðhald vegna umfangsmikils smyglmáls. Kl. 1400 umræddan dag, er verið var að vinna við uppskipun á vörum úr frystilest skipsins, var stefnandi á eftirlitsferð og fór niður lestarleiðara milli 3. og 4. lestar. Þegar hann var kominn niður lestarleiðarann og niður á milliþilfar 3. og 4. lestar, rann hann skyndilega aftur fyrir sig og féll niður í botn 3. undirlestar.

Í útdrætti úr leiðarbók m/s Langjökuls frá 11. október 1965, sem lagður hefur verið fram í málinu, er svo bókað um atburð þennan:

„Unnið við losun með tveimur gengjum í neðri framlest og neðri afturlest. 1400 er 1. stýrimaður, Ólafur F. Finnbogason, að fara í eftirlitsferð niður á milliþilfar í afturlest. Er hann var kominn niður stigann, sem liggur niður á milliþilfarið, skrikaði honum fótur á rafmagnssnúru, sem lá á milliþilfarinu. Við það rann hann aftur fyrir sig með þeim afleiðingum, að hann datt ofan í botn undirlestar. Kom hann niður á höfuðið og hlaut við það stóran skurð á höfuðið og fleiri ókunn meiðsli. Var strax hringt á lækni og sjúkrabíl.

1715 var fyrstu læknisathugun lokið, og kom þá í ljós, að Ólafur var ekki lífshættulega slasaður. Fyrir utan svöðusár, er hann fékk á höfuðið, var Ólafur nefbrotinn, hnéskelin brákuð og marinn um líkamann".

Daginn eftir, þann 12. október 1965, er áfram bókað í leiðarbók um slys þetta:

„1100 kom umboðsmaður skipsins um borð, Mr. Jörgensen, og tilkynnti skipstjóra um líðan sjúklingsins. Honum hafði ekki liðið illa um nóttina, en læknirinn vildi nánari rannsókn á sjúklingnum.

Um eftirmiðdaginn var myndatökum lokið í annað sinn, og staðhæfði læknir spítalans við skipstjóra, sem áður var komið fram, að ekkert væri hægt að sjá á myndunum, sem gæfi tilefni til að álíta, að um höfuðkúpubrot væri að ræða eða brák á hryggjarliðum. Læknirinn gaf von um fullan bata, en sagði, að Ólafur yrði að vera að minnsta kosti 14 daga á spítalanum".

Einnig hefur verið lagt fram í málinu ljósrit af skýrslu um slys, sem rituð er á eyðublað frá Eastern Canada Shipping Ltd. Skýrsla þessi hljóðar svo í þýðingu löggilts skjalaþýðanda:

„Klukkan 2.05 eftir hádegi 11. október 1965.

Fyrsti stýrimaður F. Finnbogason, 43 ára gamall, frá Íslandi, var að líta eftir við lestar númer 3 og 4 — áhöfnin var að hreinsa lestarnar, þegar hann bersýnilega féll um rafmagnsvír ..... milli lesta 3 og 4 og féll á höfuðið ..... niður í neðri lestina, um tólf feta hátt fall. Talsvert meiddur á höfði. Menn okkar voru að vinna í lest númer 3, neðri lestinni frammí.

Staðfest af Benoch Bedard 1906, 9060 Blvd. St. Michel. Gilbert St. Cluge 55 1749 Plessis. Með sjúkrabifreið til Queen Mary sjúkrahússins. J. R. P.".

Löggilti skjalaþýðandinn hefur tekið fram, að þýðingin sé gerð með fyrirvara, þar sem frumritið sé ólæsilegt á köflum.

Við munnlegan flutning málsins lýsti lögmaður stefnanda því yfir, að hann hefði aflað sér upplýsinga um, að þar sem þýtt er „... þegar hann bersýnilega féll um ..." væri réttara „... þegar hann, að því er virtist, féll um ...". Lögmaður stefnda taldi síðari þýðinguna réttari. Þá tóku lögmenn vottorð þetta sem staðfest fyrir dómi.

Eftir slysið var stefnandi fluttur á Queen Mary Veterans Hospital, og þaðan er hann útskrifaður 26. október 1965. Endanleg sjúkdómsgreining þá er: „Fleiðrað höfuðleður og blæðing í liðhol í mjöðm og hægra hné". Læknirinn gefur þá eftirfarandi fyrirmæli: „Sjúklingurinn komi aftur á taugaskurðardeildina eftir eina viku og sé í sjúkraþjálfun daglega". Stefnandi fór síðan heim til Íslands og var hér undir læknishendi. Níu mánuðum eftir slysið hefur hann að nýju störf hjá Jöklum, þ. e. í júnílok árið 1966.

Sjópróf fóru aldrei fram vegna slyss þessa. M/s Langjökull hefur nú verið seldur til Norður-Kóreu, svo ekki reyndist unnt að skoða vettvang slyssins.

3.0.

3.1. Þann 15. janúar s.l. kom stefnandi fyrir dóm. Hann skýrði svo frá tildrögum slyssins, að hann hefði verið kominn niður á milliþilfarið með fæturna, en runnið þá um leið. Hann hafi hrasað tvö eða þrjú skref aftur á bak, um leið og hann sleppti stiganum, og síðan fallið til hægri á ská niður í lestina. Hann kvaðst ekki geta gert sér nákvæma grein fyrir orsökum þess, að hann rann

til. Þegar hann hafi litið niður um opið og niður stigann, hafi hann ekki séð neina hindrun. Hann kvaðst oft hafa farið um þennan stiga fyrir slysið og ekki hafa orðið var við neina hindrun þá. Hann sagði, að verkamenn hefðu farið upp og niður stigann. Hann kvað rafmagnssnúrur þær, sem um er getið í leiðarbók, ekki hafa legið í gangveginum í þau skipti, sem hann hafi farið um stigann, og gæti hann ekki sagt um það, hvort svo hafi verið, þegar slysið varð. Hann kvaðst ekki geta sagt um það, hver stjórnaði því, hvernig gengið var frá rafmagnssnúrunum, en þær hafi legið lausar niður um stigaopið og verið tenging vinnuljósa. Hann kvað það vera vakthafandi stýrimann, sem sjá ætti um lagningu þessara rafmagnsleiðslna. Þær væru aðeins notaðar við lestun og losun. Þeir stýrimenn, sem þarna geti verið um að ræða, væru Harry Steinsson og Jón Eyjólfsson, að því er hann minni. Hann kvaðst hafa verið frá vinnu um það bil níu mánuði eftir slysið. Hann sagðist hafa hafið störf að nýju hjá Jöklum h/f í júnílok árið eftir. Hann kvaðst hafa unnið hjá Jöklum h/f, þar til m/s Vatnajökull var seldur í janúar 1969. Hann kvaðst hafa verið skráður II. og III. stýrimaður megnið af þeim tíma. Hann kvað afleiðingar slyssins hafa bagað sig mjög í starfi. Hann taldi, að vegna slyssins hafi hann ekki treyst sér til að fara utan og til félags þess, sem hann vann hjá fyrir slysið. Hann hafi talið sig öruggari, eins og högum hans var komið, hérlendis. Hann kvaðst nú aðstoða konu sína við verzlunarstörf og hafa gert það síðan í marz 1969, en hann hafi farið tvo eða þrjá túra á m/s Vatnajökli, eftir að breytt var um nafn á skipinu, og það skipti um eigendur. Hann kvaðst hafa hætt á skipinu vegna eigendaskipta. Hann sagðist treysta sér til þess að vinna fyrri störf á sama hátt og hann gerði, þegar hann fór af Vatnajökli, en kvaðst ekki vita, hvort skipstjórnarmenn teldu sig hæfan.

Hann sagðist ekki hafa vitað betur en að fullkomin rannsókn hefði farið fram vegna slyssins á sínum tíma og segir, að sér hafi komið það mjög á óvart, er hann uppgötvaði, að svo var ekki. Hann kveðst ekki muna, hvenær hann komst fyrst að því, að sjópróf höfðu ekki farið fram vegna slyssins. Hann sagðist á sínum tíma hafa talað við Gunnar Ólafsson hjá Jöklum h/f og spurt hann, hvort hann fengi ekki bætur vegna slyssins, en verið svarað því, að hann fengi aðeins dagpeninga. Hann kvaðst síðar hafa rætt við Árna Guðjónsson hæstaréttarlögmann og spurt hann ráða og síðar Jón Oddsson héraðsdómslögmann. Hann segir, að það hafi verið, nokkru áður en hann kom til Jóns, að hann

hafði tal af Árna. Hann segir, að málið hafi dregizt hjá sér, vegna þess að hann hafi verið að sjá til með, hvaða heilsu hann næði.

Hinn 5. febrúar s.l. kom fyrir dóm Helgi Guðjónsson, sem var skipstjóri í þessari ferð m/s Langjökuls. Staðfesti hann útdrátt úr leiðarbók og bréf frá honum til Valgarðs Briems hæstaréttarlögmanns, sem hefur verið lagt fram í málinu. Í bréfinu kemur fram, að hann var ekki sjónarvottur að slysinu. Um búnaðinn á slysstaðnum segir skipstjórinn í bréfinu, að fyrr um morguninn hafi verið sett vinnuljós (sól) niður á milliþilfarið og það látið fara niður um „manholið" og síðan fest við lúgukant neðri lestar. Síðan hafi henni verið stungið í samband uppi í þilfarshúsi. Eftir að búið var að ganga frá sólinni á milliþilfarinu, var töluvert eftir af rafmagnssnúru niðri á milliþilfarinu, til þess að hægt væri að færa sólina um lestina.

Hvort milliþilfarið hafi verið frosið, kvaðst hann ekki eiga gott með að muna, en telur það mjög hæpið, en langt sé nú um liðið, síðan þetta varð. Hann kvaðst alltaf hafa staðið í þeirri meiningu, að það hafi verið þessi rafmagnssnúra, sem olli slysinu. Þó að einhver úrkoma sé, þá fari vætan niður í undirlest og frjósi þar, en ekki niður á milliþilfarið, svo framarlega sem lestaropin standi auð, eins og hafi verið í þessu tilfelli, þá myndist engin ísing á milliþilfari.

Hann kvað haga þannig til, að lúgustiginn sé í beinni línu hægra megin við lestarop 3. og 4. lestar, en mitt á milli lestanna og stytzta beina línan frá stiganum í lestaropinu sé um 130 cm, en 260 cm breitt þilfarsbil sé á milli hinna tveggja lestaropanna.

Í réttinum var hann að því spurður, hvort einhver handriðð eða annar öryggisbúnaður hafi verið um lestarop á milliþilfari, og svaraði hann því til, að svo hafi ekki verið og að hans áliti sé yfirleitt ekki slíkur útbúnaður á þessum skipum. Hann taldi, að ráð væri fyrir því gert, að „styttur" væru settar við lestaropin og kaðall strengdur á milli. Hann sagði, að „stytturnar" vildu ganga fljótt úr sér og væru þær þá ekki endurnýjaðar. Hann sagðist minnast þess, að eftir slysið hafi verið strengdur kaðall á milli stoða á milliþilfari til þess að girða þann stað af, sem Ólafur datt á. Hann taldi, að það hefði aðeins verið gert í þetta eina skipti.

Hann kvaðst ekki vita, hvernig þetta hafi verið með Langjökul, en hann hefði tekið þátt í að sækja Hofsjökul nýbyggðan og í því skipi hefðu „stytturnar" aldrei verið notaðar. Hann sagði þetta sennilega stafa af því, að „styttur" þessar væru þungar

og óþjálar í meðförum og gætu hreinlega valdið því, að farmur, sem verið væri að lesta eða losa, skemmdist við að rekast í þær, t. d. þegar verið væri að hífa sekkjavörur, gætu pokarnir rifnað á „styttum" þessum eða heisið snúizt við að rekast í þær og pokar þannig losnað og dottið ofan í lestina. Hann sagði, að stefnandi hefði verið ráðinn í upphafi þessarar ferðar sem I. stýrimaður á skipið. Hann kvaðst ekki vita, hvort Ólafur var í fríi frá öðrum atvinnurekanda. Hann sagði, að ferðin hefði í upphafi átt að vera stutt, en þeir hefðu ekki komið heim fyrr en eftir fjóra og hálfan mánuð.

Hann sagði, að m/s Langjökull hefði farið úr höfn í Montreal daginn eftir slysið. Hann hefði áður heimsótt Ólaf á sjúkrahúsið og skilizt á honum, að hann hefði flækzt um rafmagnssnúruna. Hann hefði snúið baki í lestaropið og þegar hann flæktist um snúruna, hafi hann stigið skref aftur á bak og fallið niður í undirlest. Hann kvaðst hafa skoðað slysstaðinn eftir slysið og hafi umbúnaður verið svo sem hann hafi lýst. Hann kvaðst hafa sent leiðarbókarútdrátt til Jökla h/f og fastlega gert ráð fyrir því, að Jöklar hefðu samband við sitt tryggingafélag og kæmu málinu til réttra aðilja í sambandi við sjópróf. M/s Langjökull hafi ekki komið heim til Íslands fyrr en þrem mánuðum seinna. Sjúklingurinn hafi þá verið kominn heim og eftir því sem honum hafi skilizt, með allt að því fullan bata. Hann kvaðst trúa því, að þetta hefði sljóvgað sig fyrir þeirri staðreynd, að sjópróf væri nauðsynlegt. Hann sagði það vera verkefni I. stýrimanns að hafa yfirumsjón með öllu í sambandi við lestun og losun, þ. á m. að setja upp vinnuljós þau, sem áður er um rætt.

Jón Reynir Eyjólfsson, sem var III. stýrimaður á m/s Langjökli í umræddri ferð, hefur komið fyrir dóm, fyrst þann 5. janúar 1970 og síðar 16. júní s.l. Hann kvaðst ekki hafa verið sjónarvottur að slysinu, en hafa verið á vakt. Rétt fyrir slysið hafi hann verið að ræða við stefnanda í herbergi hans um losunina og hafi Ólafur ætlað að bregða sér frá og fylgjast með losuninni, og kvaðst hann hafa ætlað að bíða eftir honum. Eftir um það bil tvær til þrjár mínútur hafi háseti komið hlaupandi og skýrt honum frá því, að Ólafur hafi fallið niður í lestina. Hann kvað sig minna, að hann hafi bókað í dagbókina, að Ólafur hefði runnið á snúru, sem lá niður í gegnum „manholið" vegna ljósa, sem notuð voru í hornum lestanna. Hann sagði sig minna, að einhver af verkamönnunum segði sér þetta. Hann kvaðst ekki minnast þess, að þeir yfirmennirnir rannsökuðu slysstaðinn sér-

staklega eftir slysið. Hann kvaðst muna, að rafmagnssnúrurnar lágu þarna um milliþilfarið, en ekki hvernig. Hann kvaðst gera ráð fyrir því, að sólirnar hafi verið staðsettar í hornum lestanna. Hann kvaðst gera ráð fyrir því, að rafmagnssnúrurnar hafi verið settar þarna að fyrirsögn einhvers þeirra stýrimanna, þ. e. þess þeirra, sem var á vakt fyrsta kvöldið, sem losun átti sér stað. Han man ekki, hver þeirra það var.

Spurður að því, hvað merki í dagbókarútdrætti „unnið við losun með tveimur gengum í neðri framlest og neðri afturlest" kvaðst hann ekki muna það. Hann kvaðst eingöngu muna, að unnið var í þeirri lest, sem Ólafur datt niður í. Hann kvað engin öryggistæki hafa verið á lestaropinu, sem Ólafur datt niður um, og kveðst álíta, að ekki sé hægt að koma þeim þar fyrir. Hann kvað sig minna, að ekki væri hægt að koma fyrir svokölluðum „seftaraböndum" við lestarop þetta. Hann sagði, að eftir slysið hefði verið reynt að strengja kaðal á milli stoða á milliþilfarinu til að girða af þetta op og einnig fleiri lestar seinna í ferðinni. Hann kvaðst hafa verið í afleysingum í þessari ferð, en hafa verið fastráðinn stýrimaður á varðskipum. Hann kvaðst ekki þekkja til, hvernig öryggisbúnaður sé við lestar í öðrum skipum, en hann hafi verið háseti á m/s Helgafelli og þá hafi þeir notað slík „seftarabönd", þegar lágt var í lestunum. Hann sagðist álíta, að annað hvort hann eða Harry Steinsson, II. stýrimaður, hafi látið koma sólunum fyrir í lestunum, þar sem hann reiknaði með því, að það hafi verið gert að kvöldi til, og þá sé I. stýrimaður ekki á vakt. Hann tók það fram, að enda þótt talað sé um það, að Ólafur hafi runnið á rafmagnssnúru, þá telji hann ekki útilokað, að hann hefði getað runnið á hálku, sem þarna gæti hafa myndazt. Hann kvaðst þó ekki muna eftir því, hvort þarna var hált í þetta skipti. Hann sagði, að vel gæti myndazt þarna hálka, því að þarna sé um frystilestar að ræða, og vera kynni, að þar sem losun var lokið á milliþilfari, hafi blásturinn verið tekinn af því. Hann kvaðst muna eftir því síðar í þessari för, að hann hafi verið að ausa upp í fötu einhvers staðar þarna á milliþilfarinu.

Lagt hefur verið fram í málinu bréf frá Harry Steinssyni, II. stýrimanni í þessari ferð, til Valgarðs Briems héraðsdómslögmanns. Bréf þetta hefur verið tekið sem staðfest, en Harry hefur ekki komið fyrir dóminn. Harry kveðst ekki hafa verið sjónarvottur að slysinu og að því er hann minni, enginn af skipverjum. Hann kveðst hafa verið staddur í herbergi sínu, þegar slysið

varð, og hafi honum verið tilkynnt slysið. Hann hafi farið á vettvang og aðstoðað við að koma Ólafi upp úr lestinni.

Um afstöðuna á slysstað lýsir hann í byrjun, hvernig rafmagnssnúrunum var fyrir komið, og segir síðan, að í þetta umrædda skipti minnist hann þess, að rafmagnssnúrurnar væru teknar niður í gegnum „manholið", enda hafi afferming gengið frekar seint og vitað hafi verið, að ferming ætti sér stað að lokinni affermingu og væntanleg vinna í undirlest þrír til fjórir dagar. Frágangur á þessum rafmagnssnúrum hafi ekki verið annar en sá, að reynt hafi verið að hafa þær sem minnst í gangveginum. Á milliþilfarinu, sem er ståldekk, hafi verið hafðar trégrindur undir farminum, til að kalda loftið léki betur um farminn. Hann kveðst minnast þess, að þessar trégrindur hafi verið teknar upp og þeim raðað upp úti við síðu skipsins á milliþilfarinu. Hann kveðst minnast þess, að tvær sólir hafi verið við þessa ákveðnu lest í þetta umrædda skipti. Hvort sólirnar voru færðar niður dagana 9. eða 10., kvaðst hann ekki þora að fullyrða, en töluverður umgangur hafi þó verið um þetta ákveðna svæði, frá því að þær voru færðar niður og þar til slysið varð, enda sé „manholið" fyrir báðar aftari lestarnar. Í þetta umrædda skipti hafi trégrindurnar ekki verið á sínum venjulega stað, eins og hann hafi áður tekið fram, og rafmagnssnúrurnar því hættulegri ofan á óvörðu járndekkinu. Ef grindurnar hefðu legið á milliþilfarinu, þá hefðu rafmagnssnúrurnar legið niður á milli rimlanna á trégrindunum, alla vega á stöðum þeim, sem rafmagnssnúrurnar hefðu legið í sömu áttina og rimlarnir á grindunum. Ekki kvaðst hann minnast þess, að ísing hafi verið á milliþilfarinu, en þó geti það hafa verið. Engin bönd hefðu verið strengd í kringum lestaropið á milliþilfarinu í þetta umrædda skipti né heldur áður, þótt það hafi orðið föst regla eftir þetta, a. m. k. fyrst í stað.

3.2. Að tilhlutan dómsins var þann 19. maí s.l. farið um borð í skipið m/s Hofsjökul, sem þá lá hér í Reykjavíkurhöfn, en skip þetta er einnig í eigu stefnda og hefur einnig millidekk eins og m/s Langjökull. Ásamt dómurum og lögmönnum var með í förinni Ingólfur Möller, fyrrverandi skipstjóri, en hann var einmitt með m/s Langjökul um tíma. Var skoðað „manhol" á dekki milli 3. og 4. lestar svo og stigi frá því „manholi" niður á millidekk skipsins og aðstæður þar, sem stiginn kemur niður á dekkið. Skýrði Ingólfur nokkuð frá mismuni staðhátta á m/s Hofsjökli og m/s Langjökli. Hefur Ingólfur skilað vottorði til dómsins frá þessari för, og hefur vottorð þetta verið tekið sem staðfest fyrir

dómi. Segir þar, að á m/s Langjökli hafi verið samsvarandi „manhol". Aðstæður hafi þó verið þar nokkuð á annan hátt. „Manholið" hafi verið heldur nær miðju skipsins og nær lestaropi nr. 3 heldur en lestaropi nr. 4. Ekki kvaðst hann geta sagt um það með vissu, hve langt var frá stiganum, þar sem hann nam við milliþilfarið, að brún lúgu neðri lestar nr. 3. Þegar komið hafi verið niður umræddan stiga á m/s Langjökli, hafi verið snúið baki að miðju skipsins.

„Seftarastoðir" og „seftarabönd" hafi aldrei verið notuð á Langjökli né heldur muni hann eftir því, að slíkur búnaður hafi verið notaður á öðrum skipum, sem hann hafi starfað á.

Þann 16. júní s.l. kom að tilhlutan dómsins fyrir Óli Kristján Jóhannsson, fyrrverandi stýrimaður. Hann kvaðst hafa verið I. stýrimaður á m/s Langjökli og hafi Ólafur Finnbogason tekið við af honum, þegar hann hætti. Minnti hann, að þetta hafi verið í ágúst 1965. Hann kvaðst ekki vita til þess, að þegar hann hætti störfum á m/s Langjökli, hafi verið til „seftarabönd" og „seftarar" til þess að setja kringum op lestanna á milliþilfari. Hann kvaðst minnast þess, að slíkur útbúnaður var til um borð, þegar skipið var sótt, en þá hafi hann verið háseti á skipinu. Hann kvaðst ekki minnast þess, að þessi útbúnaður hafi verið notaður í hans stýrimannstíð.

Hann sagði sig minna, að þegar farið var með skipið í skoðun 6 mánuðum eftir viðtöku þess, hafi verið settar niðurgangslúgur á milli 1. og 2. lestarops og 3. og 4. lestarops. Hann sagði þetta hafa verið gert til þess að fá greiðari aðgang að lestinni. Hann kvað lúgu hafa verið á milliþilfari án nokkurs karms. Um hana hafi verið gengið áfram og niður í undirlestina. Hann sagði lúguna á milliþilfarinu vera beint niður undan stiganum, sem lá frá aðalþilfarinu. Hann kvað lausa hlera hafa verið yfir lestaropum á milliþilfari og hafi þeir venjulega verið hífðir upp á aðalþilfarið við lestun og losun, en þó hafi þeim stundum verið komið fyrir fremst og aftast í lúguopinu, staflað þar hverjum ofan á annan. Hann sagði, að þetta væru einangraðir stállúguhlerar.

Í þessu réttarhaldi kom á ný fyrir dóminn Ólafur Finnbogason, stefnandi máls þessa.

Hann kvaðst hafa leitað að því um borð í m/s Langjökli fyrir slysið og einnig eftir slysið, eftir að hann kom um borð í skipið aftur, hvort til væru „seftarar" og „seftarabönd", en kveðst ekki hafa fundið þau.

Hann kvaðst ekki muna eftir því, að hann hafi rætt um þetta við aðra yfirmenn skipsins. Hann sagðist minnast þess, að þegar hann hafi verið á dönsku vöruflutningaskipi, sem hafði milliþilfar, hafi þessir „seftarar" og „seftarabönd" verið notuð. Hann sagði, að þetta danska skip hefði verið 3ja ára gamalt, þegar hann hafi verið á því, og hann kvaðst hafa verið um ár á skipinu og „seftarar" og „seftarabönd" hafi alltaf verið notuð á því skipi. Hann kvaðst minnast þess, að í Bandaríkjunum, sérstaklega á vesturströndinni, hafi verið gengið mjög ríkt eftir því, að enginn færi niður í lestarnar, nema þessi „seftarabönd" væru sett upp. Hann kvaðst annars hafa verið á norskum olíuskipum fyrir slysið. Hann kvaðst hafa hugað að „sefturum" og „seftaraböndum" í þeim tilgangi að setja þau upp þarna í höfninni í Montreal.

Hann var að því spurður, hvort hann vissi, hvernig vinnutilhögun var í lestunum. Hann sagðist muna, að unnið var í lestaropi 3, en það var lestin, sem stefnandi datt niður í. Þeir hafi verið að „klára" úr þeirri lest.

Hann kvaðst ekki hafa vanizt því á íslenzkum skipum, að „seftarar" og „seftarabönd" væru sett upp við op lesta.

Hann kvaðst minnast þess, að lúgan, sem gengið var um áfram niður af milliþilfarinu og niður í undirlestina, hafi aðeins verið til hliðar og til vinstri við stigann, sem komið var niður um af aðalþilfari.

Hann segir, að sú lúga hafi verið rétt hjá stiganum. Hann kvaðst ekki hafa farið niður um þá lúgu, heldur lestaropið. Hann sagði, að lúga þessi sé á millidekkinu, aftan til við stigann og til vinstri, þegar snúið sé að stiganum.

Upplýst hefur verið undir rekstri málsins, að þeim stað skipsings, sem var vettvangur slyss þessa, hefur verið breytt frá byggingu, svo sem einnig kemur fram í framburði Óla Kristjáns Jóhannssonar. Ekki hefur tekizt að afla teikninga yfir þessar breytingar. Fyrirliggjandi teikningar gefa litla vísbendingu um aðstæður.

4.0.

4.1. Af hálfu stefnanda hefur því verið haldið fram, að útgerð m/s Langjökuls beri sönnunarbyrði á tildrögum slyssins, þar sem sjópróf hafi ekki farið fram og skipið sé ekki lengur tiltækt, svo að vettvangsrannsókn geti farið fram. Er því haldið fram, að upplýsingar þær, sem fyrir liggja í málinu, séu ófull-

komnar og að líkindi væru til, að ef málið upplýstist betur, kæmi í ljós, að á hafi skort um örryggisbúnað á vettvangi. Þá er því haldið fram, að ekki sé upplýst, hver var orsök slyssins, það sé ágizkun í leiðarbók, að stefnanda hafi skrikað fótur á rafmagnssnúru. Ef svo hafi verið, hljóti rafmagnssnúran að hafa legið í gangvegi við stigann niður á millidekkið, og virðist því sem henni hafi verið lagt með ógætilegum hætti. Telja verði, að það séu II. og III. stýrimaður, sem séu valdir að slysinu með því að skilja rafmagnssnúruna svo gáleysislega eftir í gangvegi á millidekki og skapa þannig hættuástand, en telja verði, að útgerðin beri ábyrgð á þeim. Þá hafi samkvæmt vottorði Harrys Steinssonar umbúnaður verið óvandaðri og hættulegri en venjulega, vegna þess að grindur hafi ekki verið yfir þilfarinu, heldur hafi rafmagnssnúrurnar legið á beru járninu.

Því var haldið fram, að II. og III. stýrimaður hafi verið á vakt til skiptis og beri því ábyrgð á lestun og losun, I. stýrimaður hafi aðeins verið á bakvakt.

Þá var því haldið fram, að engar öryggisgrindur hafi verið um lestaropin. Þær öryggisgrindur hafi ekki verið til staðar, en ráð sé fyrir þeim gert á teikningu.

Enn fremur var því haldið fram, að ekki komi til greina, að stefnandi hafi á neinn hátt hagað sér öðruvísi en honum bar við vinnu sína og slysið verði á engan hátt talið hans sök.

Að lokum var því haldið fram, að þar sem þarna hafi verið um frystilest að ræða, en telja verði rekstur hennar almennt hættulegan, þá beri stefndi objektiva bótaskyldu á slysinu.

4.2. Af hálfu stefnda var því mótmælt, að sönnunarbyrðin hvíldi á honum. Það, að sjópróf hafi ekki farið fram, geri það aðeins að verkum, að beita ætti hann sektum, en ekki, að sönnun þess, hverjar væru orsakir slyssins, hvíldi á honum. Því var haldið fram, að engin vitni hefðu orðið að atburðinum og því hefði sjópróf ekki haft þýðingu né hefði við þau upplýtstst annað og meira en upplýst hafi verið undir rekstri málsins.

Stefnandi telji sig í stefnu hafa runnið á hálku og/eða rafmagnsvír. Það sé verkefni I. stýrimanns að hafa umsjón með lestun og losun, þ. á m. að sjá um umbúnað vinnuljósa. Ekki sé heldur sannað, að rafmagnssnúrur hafi legið þannig á millidekkinu, að lega þeirra hafi valdið falli stefnanda.

Ekki sé sannað, að ísing eða aðrar aðstæður á milliþilfarinu hafi valdið því, að stefnanda skrikaði fótur. Jafnvel þótt svo hafi verið, væri ekki hægt að meta slíkt stefnda til áfellis, því

að við slíku megi jafnan búast, þegar uppskipun fari fram, og það hljóti stefnanda að hafa sjálfum verið ljóst.

Jafnvel þótt rafmagnssnúrur hefðu legið þarna á milliþilfarinu, gæti slíkt ekki verið talin vangá af hálfu stefnda, þ. e. starfsmanna hans, enda sé ekki sýnilegt, hvernig lega rafmagnssnúranna gat valdið slíkri byltu, sem stefnandi varð fyrir, ef sæmileg aðgát var viðhöfð.

Hafi hálka verið á millidekki eða rafmagnssnúrurnar legið þar, hafi það einmitt verið verkefni stefnanda sem stýrimanns að sjá um, að af því hlytist ekki slys. Hafi hann sjálfur orðið fyrir því, sé það honum sjálfum um að kenna, en ekki öðrum starfsmönnum stefnda. Þá var því haldið fram, að ekki væri fram komið, að búnaði skipsins hafi í nokkru verið svo áfátt, að slysið mætti rekja til þess.

5.0.

5.1. Rétt þykir að reisa dóm á því, að yfirgnæfandi líkur séu á, að stefnandi hafi fallið um rafmagnssnúru þá, sem um getur í málinu. Er þá til þess litið, að það er fullyrt í leiðarbók og talið líklegast í skýrslu þeirri um slysið, sem frammi liggur frá Eastern Canada Shipping Ltd., svo og eru skipstjóri, II. og III. stýrimaður þeirrar skoðunar.

Það mun alvanaleg aðferð að lýsa upp lestar við lestun og losun á þann hátt, sem þarna var gert. Þar sem sólirnar þarf að flytja til, kemur fyrir, að leiðslurnar liggja óreglulega um milliþilfarið. Flekar, sem eru lagðir á þilfarið, eru settir í þeim tilgangi, að loft geti leikið um vöru þá, sem flutt er. Mun gert svo, þegar um frystivöru er að ræða. Flekarnir eru alltaf teknir upp við lestarhreinsun eftir losun. Skoðun vettvangs strax eftir slysið hefði hugsanlega leitt í ljós, að rafmagnsleiðslurnar lágu í leið stefnanda, hefði því einhvers konar rannsókn slyssins þá strax hugsanlega getað upplýst það frekar að þessu leyti. Þetta þykir hér þó ekki koma að sök, þar sem byggt er á því, að snúran hafi legið í gangveginum.

Grein 45 í lögum nr. 67/1963 segir til um skyldur stýrimanns. Segir þar í lok 1. mgr., að hann skuli sjá um nauðsynlega skrásetningu og affermingu og búlkun farms og vista. Hann skal og líta eftir öðrum skipverjum, eftir skipinu sjálfu, áhöldum þess og útbúnaði að svo miklu leyti sem þetta er ekki í verkahring vélstjóra. Stefnandi var sem I. stýrimaður æðstur stýrimannanna og bar sem slíkur höfuðábyrgð verka þeirra, sem unnið var að,

þá er slysið varð. Bar honum því að hafa yfirumsjón með þessum verkum, þ. á m. uppsetningu vinnuljósa þeirra með tilheyrandi rafmagnssnúrum, sem hér eru taldar orsök slyssins. Það kemur fram í framburði hans, að honum var ljóst, að rafmagnssnúrurnar lágu niður um „manholið", og hafði sjálfur farið eftirlitsferðir þarna um og vissi, að verkamenn notuðu þennan uppgang úr lestinni. Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, stóð það stefnanda næst að láta fjárlægja þá hættueiginleika, sem hugsanlega gátu bakað stefnda bótaábyrgð. Af þessu leiðir, að bótaréttur hans verður ekki á því byggður, hvernig rafmagnssnúrunum var lagt. Þá hefur það komið fram við rekstur málsins og stefnandi síðan á því byggt, að lestarop það, er stefnandi féll niður um, var óvarið, enda þótt við byggingu væri ráð fyrir því gert, að setja mætti svokallaða „seftara" og „seftarabönd" um lestaropið. Slíkur útbúnaður hefði hugsanlega dregið úr afleiðingum þess, að stefnanda skrikaði fótur. Hefur stefnandi haldið því fram, að hann hafi leitað að „seftaraböndum" og „sefturum" í þeim tilgangi að setja þau upp um lestaropin, en ekki fundið. Verður að reikna með því, að slíkur búnaður hafi ekki verið aðgengilegur í skipinu. Er þá auk framburðar stefnanda stuðzt við framburð vitnanna Ingólfs Möllers og Óla Kristjáns Jóhannssonar.

Dómurinn hefur aflað sér alþjóðasamþykktar um varnir gegn slysum á verkamönnum við lestun og losun. Samþykkt þessi er nr. 32 af samþykktum „The international Labour Organisation". Íslendingar eru ekki aðiljar að samþykkt þessari. En sjötti kafli, 1. mgr., samþykktarinnar gerir ráð fyrir, að þau lestarop, sem ekki eru í notkun, séu annað hvort lokuð eða afgirt, svo að öruggt megi teljast. Í 31. gr., 9. mgr., reglugerðar nr. 11/1953 segir: „Opum, sem eigi hafa a. m. k. 80 cm háa karma og eigi eru ætluð til umferðar, skal loka með hlerum, þegar þau þurfa ekki að standa opin vegna vinnu á skipinu, nema handrið sé kringum þau eða grindur yfir". Svo sem fram kemur í framburði stefnanda sjálfs og fleiri, stóð yfir vinna í þeirri lest, sem stefnandi féll niður í. Umferð var því um lestaropið. Ákvæði þau, sem hér hafa verið rakin, eiga því ekki hér við, en ákvæði alþjóðasamþykktarinnar skýra, hvers vegna ráð er gert fyrir „sefturum" og „seftaraböndum" við byggingu skipa, en svo sem kunnugt er, eru skip Íslendinga byggð almennt erlendis og koma til með að sigla til landa, sem eru aðiljar að samþykktinni. Á hérlendum skipum munu þessir „seftarar" og „seftarabönd" lítið notuð, og

svo sem fram kemur í framburði vitnisins Helga Guðjónssonar, þykir af þeim bagi við lestun og losun. Sést líka af ákvæðum alþjóðasamsþykktarinnar, að þar er ekki gert ráð fyrir notkun þeirra um lestarop, sem er í notkun. Af þessu leiðir, að telja verður þrátt fyrir staðhæfingu stefnanda, að enda þótt útbúnaður þessi hefði verið til staðar, hafi verið harla litlar líkur til þess, að hann hefði verið notaður um þetta lestarop, enda ekki skylt. Þykir 6. mgr. 31. gr. áðurnefndrar reglugerðar ekki breyta þessu, þegar hún er skoðuð í samhengi við 9. mgr. sömu greinar. Verður því bótaskylda stefnda í þessu tilviki ekki byggð á vöntun á útbúnaði þessum. Er þá einnig það haft í huga, að ef stefnanda var alvara með það að girða af lestaropið, mátti hann reyna aðrar aðferðir, en svo sem fram kemur af framburðum skipsfélaga hans, var slíkt gert síðar í ferðinni. Ekki þykja efni til að fallast á þá málsástæðu stefnanda, að frystilestar séu almennt svo hættulegur vinnustaður, að það eitt út af fyrir sig eigi að orsaka bótaskyldu stefnda.

5.2. Niðurstaða máls þessa verður því sú, að bótaskylda verður ekki lögð á stefnda sökum vanbúnaðar skipsins né af umbúnaði á slysstað, sem stefndi beri ábyrgð á gagnvart stefnanda.

5.3. Stefnanda var rétt, þá er hann varð þess var, að skipstjóri hafði ekki látið fara fram sjópróf, að mælast til þess við stefnda, að sjópróf færu fram, og ef ekki yrði farið að þeirri málaleitan, að hlutast til um sjópróf sjálfur, áður en hann hæfi mál þetta. Því fremur var stefnanda þetta rétt, að honum sakir stýrimannsmenntunar sinnar mátti vera ljós nauðsyn sjóprófa. Þetta þykir þó ekki eiga að varða frávísun málsins, eins og á stendur. Samkvæmt 39. gr. laga nr. 66/1963 bar skipstjóra m/s Langjökuls að gefa sjóferðarskýrslu vegna slyss þess, sem stefnandi varð fyrir. Þykir af þessum ástæðum rétt að fella málskostnað niður.

Dóm þenna kvað upp Hrafn Bragason, dómari í héraði, ásamt meðdómsmönnunum Guðmundi Hjaltasyni skipstjóra og Óttari Karlssyni skipaverkfræðingi.

Dómsorð:

Stefndi, Jöklar h/f, skal sýknaður af kröfu stefnanda, Ólafs Finnbogasonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.