

Fimmtudaginn 1. febrúar 1996.

Nr. 383/1994.

Sigurður Ingvason

(Hreinn Loftsson hrl.)

gegn

Skipatækni hf.

(Garðar Briem hdl.)

Ærumeiðingar. Áfrýjun. Málshöfðunarfrestur. Ómerking ummæla. Miskabætur. Sýkna af refsikröfu. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Haraldur Henrysson, Guðrún Erlendsdóttir, Hjörtur Torfason, Hrafn Bragason og Pétur Kr. Hafstein.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 6. september 1994. Hann krefst ómerkingar héraðsdóms og að málinu verði vísað frá héraði. Til vara krefst hann sýknu af öllum kröfum stefnda. Hver sem úrslit málsins verða, krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að kröfu áfrýjanda um ómerkingu og frávísun frá héraðsdómi verði hafnað og hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og honum dæmdur málskostnaður fyrir Hæstarétti.

Eftt var til sérstaks vitnamáls í héraði eftir uppkvaðningu héraðsdóms. Einnig voru lögð fyrir Hæstarétt nokkur ný skjöl. Þeirra á meðal var bréf lögmanns áfrýjanda til lögmanns stefnda frá 15. júní 1994. Þar sagði lögmaðurinn meðal annars, að hann sæi ekki ástæðu til þess að kalla blaðamenn sem vitni í málinu. Þá lýsti hann yfir, að hann myndi ekki í málflutningi halda því fram, að áfrýjandi hefði ekki látið hafa eftir sér þau ummæli, sem málið snýst um. Hann sagði hins vegar, að mikill hluti ummællanna væri ekki kominn til vitundar stefnda fyrir tilstilli áfrýjanda. Fréttamenn hefðu þar verið að fjalla um málið með sínum hætti. Þeir hefðu haft eftir áfrýjanda ummæli, sem í mörgum tilvikum hefðu verið tekin úr samhengi og sett í æsifréttastíl.

I.

Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 13. maí 1994 var hafnað kröfu áfrýjanda um frávísun og honum gert að greiða stefnda 30.000

krónur í málskostnað. Úrskurði þessum var ekki sérstaklega áfrýjað með hinum áfrýjaða dómi samkvæmt 1. mgr. 151. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, sbr. 5. gr. laga nr. 38/1994. Frávísunarástæður áfrýjanda koma þó hér til skoðunar, þar sem þær sæta eftir efni sínu úrlausn dómsins án kröfu. Áfrýjandi telur málið eiga að sæta frávísun frá héraðsdómi sökum þess, að málflutningur stefnda sé skriflegur, skjöl séu lögð fram oftár en einu sinni, sundurlausar úrklippur blaða séu lagðar fram, skjöl séu lögð fram á erlendum málum án þýðinga og loks, að framlagning skjala og málátílbúnaður allur sé meiri að vöxtum en efni standi til. Allt sé þetta í andstöðu við 101. gr. laga nr. 91/1991.

Fallast verður á það með áfrýjanda, að umfang málsins hafi orðið meira en þörf var á, en þar er stefnda ekki einum um að kenna. Skjöl voru lögð fram á erlendum málum, án þess að gætt væri ákvæðis 3. tl. 10. gr. laga nr. 91/1991. Enn fremur var sá galli á meðferð málsins í héraði, að ummæli, sem stefnt er fyrir og höfð eru eftir áfrýjanda, voru ekki borin undir hann við yfirheyrslur og hann spurður, hvort hann kannaðist við þau. Dómi hefur verið lokið á málið í þessum búningi í héraði. Sá dómur þykir hafa orðið það skýr, að flytja hafi mátt málið og leggja dóm á það fyrir Hæstarétti. Eru því ekki nægar ástæður til að ómerkja héraðsdóm og vísa málinu frá héraði.

II.

Mál þetta hafði tvisvar verið til umfjöllunar dómstóla, áður en því var stefnt til héraðsdóms í núverandi búningi. Var því í bæði skiptin vísað frá héraðsdómi, sbr. H. 1992, 60, og H. 1993, 1386. Í hið fyrra sinn hafði það verið höfðað með stefnu, birtri í Lögbirtinga-
blaði 9. ágúst 1991. Heimilisfang áfrýjanda var þó þekkt, en hann býr í Svíþjóð. Áfrýjandi sótti ekki þing, og var málinu sjálfkrafa vísað frá héraðsdómi og sá dómur staðfestur í Hæstarétti 18. janúar 1992. Hið síðara mál var höfðað með stefnu 10. febrúar 1992, en þá voru meira en sex mánuðir liðnir, frá því að hin umstefndu ummæli voru viðhöfð. Mál, sem ekki er réttilega höfðað, slítur ekki máls-
höfðunarfresti. Áfrýjanda verður því ekki gerð refsing fyrir ummæli sín þegar af þeirri ástæðu, að frestur samkvæmt 29. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 til að hafa uppi refsikröfu var liðinn, er

síðara málið var höfðað. Af því leiðir, að ekki eru skilyrði til að dæma áfrýjanda til greiðslu kostnaðar vegna birtingar dóms í málinu, sbr. 2. mgr. 241. gr. sömu laga. Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms. Stendur þá eftir að taka afstöðu til þeirra ummæla, sem eru ómerkt með héraðsdómi, og til þar dæmdra miskabóta og dæmds málskostnaðar.

III.

Ummælin, sem krafist er ómerkingar á, eru rakin í héraðsdómi. Ummæli þessi varða smíði Vestmannaeyjaferjunnar Herjólf, en stefndi gerði teikningar að henni. Í héraðsdómi er ummælum þessum skipt í þrjá flokka. Í fyrsta lagi eru ummæli, þar sem stefndi er ásakaður um að hafa ekki virt einkaleyfi áfrýjanda í Bandaríkjunum við gerð teikninga. Í öðru lagi eru ummæli um ófagleg vinnubrögð við hönnun skipsins. Í þriðja lagi eru ummæli um ætluð tengsl stefnda við skipasmíðastöð í Flekkefjord í Noregi.

Ummæli þessi beinast að miklu leyti að stefnda, enda þótt telja verði, að ummælin um ófagleg vinnubrögð hafi einnig víðari skírskotun, en ferjan var smíðuð fyrir almannafé, og var smíðin umdeild.

Ummælin féllu flest í mars 1991 og hin síðustu 5. apríl, en smíði ferjunnar hófst ekki fyrr en síðar í þeim mánuði. Stefndi teiknaði 70,5 m langt og 15 m breitt skip í ársbyrjun 1990, og í júní það ár var smíði skipsins boðin út á grundvelli þeirra teikninga. Frávik voru heimiluð. Tvö fyrirtæki, sem nutu aðstoðar áfrýjanda, gerðu tilboð í smíðina. Í ljós kom, að teiknað skip fullnægði ekki kröfum Siglingamálastofnunar um lekastöðugleika, sem breyttust síðast í apríl 1990. Varð það ásamt niðurstöðum endanlegra þyngdarútreikninga fyrir skipið til þess, að það var breikkað um einn metra, og voru fimm lágstbjóðendum send gögn um breikkunina og boðið að lagfæra tilboð sín að teknu tilliti til hennar. Fyrirtæki þau, sem áfrýjandi hafði aðstoðað, voru ekki í þessum hópi. Síðar kom í ljós að álitni smíðanefndar skipsins, að bæði fyrirtækin voru með fullgild tilboð og voru álitleg, sérstaklega annað þeirra. Stefnda hafði verið falið mat á tilboðunum. Í málinu liggur ekki fyrir, að áfrýjandi hafi haft frekari teikningar í höndum en samkvæmt upphaflega útboðinu. Af umstefndum ummælum sést þó, að hann mun hafa vitað af því, að skipið var breikkað. Prófanir á líkani af ferjunni hófust í nóvember

1990, en var fljótlega hætt, þegar í ljós kom, að skipið, eins og það var teiknað, gróf sig of mikið niður að aftan. Stefnda var því enn falið að breyta skipinu, og var það gert, og fóru fram nýjar prófanir í desember 1990 og janúar 1991, og tókust þær vel. Í febrúar var loks tveimur norskum fyrirtækjum boðið að koma með tilboð varðandi síðustu breytingarnar, sem gerðar höfðu verið á skipinu. Liggur ekki fyrir, hvaða tækifæri áfrýjandi hafði til að fylgjast með þessum breytingum. Af framangreindu leiðir, að við það verður að miða, að ummæli hans hafi beinst að hönnunarsögu skipsins og teikningum stefnda, en ekki að skipinu fullgerðu, eins og skilja má af rökstuðningi héraðsdóms.

IV.

Í bréfi lögmanns áfrýjanda 15. júní 1994, sem að framan er rakið, er lýst yfir því, að því sé ekki neitað, að áfrýjandi hafi látið hafa eftir sér umstefnd ummæli. Hins vegar er því haldið fram, að fréttamenn hafi í mörgum tilvikum tekið orð hans úr samhengi og birt þau í æsifréttastíl. Ummælin voru ekki hver fyrir sig borin undir áfrýjanda fyrir dómi, en þar sem hann kannast við þau á þann hátt, sem hér hefur verið rakinn, verður tekin afstaða til kröfu stefnda um ómerkingu þeirra í máli gegn honum. Hins vegar verður að taka tillit til þess við ákvörðun bóta, að ekki er nema að nokkru leyti um að ræða ummæli, sem hann viðhefur milliliðalaust.

Ummæli samkvæmt c-, d- og að nokkru leyti e-, i-, j-, k- og l-lið kröfugerðar stefnda varða ásakanir um, að ekki hafi verið virt einkaleyfi áfrýjanda. Staðfesta ber ákvæði héraðsdóms með skírskotun til forsendna hans um, að ekki hafi verið nægjanlega sýnt fram á, að stefndi hafi nýtt sér einkaleyfi áfrýjanda, og því beri að ómerkja þær aðdróttanir um það, sem í ummælunum felast.

Ummæli samkvæmt a-, b-, f-, h- og að nokkru leyti g-, i-, j-, k- og l-lið kröfugerðar stefnda varða ásakanir um ófagleg vinnubrögð við hönnun ferjunnar, en einnig er þar um að ræða gagnrýni, sem beinist ekki eingöngu að stefnda, svo sem við kostnað við smíðina og tilhögun útboða. Að framan er því lýst, að ummæli áfrýjanda beinast að teikningum að ferjunni, en ekki að henni fullbúinni. Telja verður, að hann sé þar að vara við smíði ferjunnar eftir þessum teikningum. Líta verður til þess, að breyta þurfti teikningum í verulegum atrið-

um, og ekki verður betur séð en vinnsla tilboðanna hafi bitnað á fyrirtækjum tengdum áfrýjanda, sbr. fyrrgreint álit smíðanefndar. Í ummælunum kom fram mat áfrýjanda. Viðurkenna verður, að áfrýjandi hafði við þessar aðstæður rúmt frelsi til að koma skoðunum sínum á framfæri. Verða því ummæli, sem lúta að hönnun skipsins, ekki ómerkt, þótt áfrýjandi hefði vissulega átt að haga orðum sínum af meiri varfærni.

Í e-, g-, j- og l-lið kröfugerðarinnar eru ummæli, sem lúta að tengslum stefnda við skipasmíðastöðina, sem fékk smíði skipsins. Þessi ummæli hafa ekki verið réttlætt, og ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm með skírskotun til raka hans um ómerkingu þeirrar aðdróttunar, sem felst í ummælum þessum.

V.

Aðdróttun sú, sem felst í ummælum um óeðlileg tengsl stefnda við hina norsku skipasmíðastöð, sem fékk smíði skipsins, var til þess fallin að skaða viðskiptavild og raska stöðu fyrirtækisins. Ber því að dæma áfrýjanda til að greiða stefnda bætur, sbr. 1. gr. laga nr. 71/1928 um vernd atvinnufyrirtækja gegn óréttmætum prentuðum ummælum, sbr. nú einnig 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Þykja þær hæfilega ákveðnar 200.000 krónur, og skulu þær bera dráttarvexti samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá dómsuppsögudegi í héraði 21. júlí 1994 til greiðsludags.

Með tilliti til þess, að málalögbúnaður stefnda í héraði var mun umfangsmeiri en þörf var á, og til úrslita málsins fyrir Hæstarétti þykir rétt, að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu í héraði og fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð:

Áfrýjandi, Sigurður Ingvason, á að vera sýkn af refsikröfu stefnda, Skipatækni hf., í máli þessu og kröfu hans um greiðslu kostnaðar af birtingu dóms.

Ummæli, sem greind eru í lið c, d, e, i, j, k og l í kröfugerð stefnda og varða notkun hans á einkaleyfum áfrýjanda, skulu ómerk. Jafnframt skulu ómerk ummæli hans í lið e, g, j og

l og varða tengsl stefnda við skipasmíðastöðina, sem fékk smíði Vestmannaeyjaferjunnar Herjólfss.

Áfrýjandi greiði stefnda 200.000 krónur í bætur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 21. júlí 1994 til greiðsludags.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

S é r a t k v æ ð i **Hjartar Torfasonar**

Ummæli áfrýjanda um ófagleg vinnubrögð við hönnun ferjunnar og hættulegar eigindir hins hannaða verður meðal annars að skoða í ljósi þess, að þar er einn hönnuður að ræða verk annars. Á stefndi þessa vegna rétt á því, að ummælin verði ómerkt, þótt þau eigi sér víðari skírskotun en verkum hans nemur, enda hefur áfrýjandi ekki getað réttlætt þau gagnvart honum.

Að öðru leyti er ég sammála öðrum dómendum um annað en fjárhæð fébóta, sem á ekki að vera lægri en ákveðið var í héraðsdómi, 250.000 krónur. Einnig tel ég rétt eftir atvikum málsins, að áfrýjandi greiði stefnda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 21. júlí 1994.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 1. júlí sl., er höfðað með stefnu, birtri 13. október 1993. Greinargerð stefnda var lögð fram 1. febrúar sl. og málinu úthlutað til dómars 1. mars sl. Stefndi krafðist frávísunar, og var málið flutt um kröfuna 10. maí sl. Með úrskurði 13. maí sl. var henni hafnað.

Stefnandi er Skipatækni hf., kt. 420675-0389, Grensásvegi 14, Reykjavík.

Stefndi er Sigurður Ingvason, kt. 260826-2399, Gärdesvägen 31, 43080 Hovås, Svíþjóð.

Dómkröfur stefnanda eru, „að eftirfarandi ummæli stefnda, sem auðkennd eru með undirstrikun, verði dæmd dauð og ómerk, sbr. 1. mgr. 241. gr. alm. hgl. nr. 19/1940:

a. Birt á Stöð 2 8. 3. '91:

Sigurður segir, að það skip, sem fyrirhugað er að smíða, sé stórgallað og hættulegt, sannkölluð manndrápsfleyta, eins og hann sjálfur orðar það.

b. Flutt á Bylgjunni í hádegisfréttum 9. 3. '91:

Hann segir jafnframt, að nýja Vestmannaeyjaferjan sé manndrápsfleyta.

c. Flutt í ríkisútvarpinu í kvöldfréttum 9. 3. '91:

Sigurður segir, að Skipatækni hafi notað útfærslu hans varðandi frágang við skrófu skipsins. Hann hafi sýnt teikningar af þeirri hönnun á fundi með stjórnarmönnum Herjólfss og forsvarsmönnum Skipatækni fyrir 2 árum gegn loforði um, að þær yrðu ekki notaðar nema að fengnu leyfi. Þetta hafi Skipatækni svikið.

d. Birt á Stöð 2 9. 3. '91:

Sigurður sagði í samtali við Stöð 2 í gær, að hönnuðir ferjunnar hefðu tekið einkaleyfi hans ófrjálsri hendi.

e. Flutt á Bylgjunni 14. 3. '91:

Hann segir einnig, að viðskipti Skipatækni, sem hannaði skipið, og skipasmíðastöðvarinnar Flekkefjord í Noregi, sem á að smíða skipið, séu í fyllsta máta óeðlileg. Fyrir utan stuldinn á hugmyndum sínum gerir hann athugasemd við, að stál í stefni skipsins sé of þunnt og vélar þess of stórar.

f. Flutt í ríkisútvarpinu í kvöldfréttum 14. 3. '91:

Þú hefur einnig gert ýmsar athugasemdir við þessa ferju, eins og hún liggur núna fyrir, hönnunina á henni, og sagt, að hún sé lífshættuleg.

Að mörgu leyti er hún það, og þessa teikning, sem ég hef áður, en það getur verið, að þeir hafa breytt einhverju, sem ég þekki ekki til í dag, en þá hafa þeir verið að taka athugasemdir, sem að ég hefi gert á þessu skipi, en ég álít þrátt fyrir allt, að þetta skip er slæmt, og ég álít, að þetta skip er of dýrt, og ég álít, að þetta skip er hönnunarrugl.

g. Birt á Stöð 2 14. 3. '91:

Sigurður telur, að skipið sé illa hannað og stórhættulegt. Það verði of dýrt og óhagkvæmt í rekstri, og hann segir, að svo virðist sem allt kapp sé lagt á, að skipið verði smíðað hjá ákveðinni skipasmíðastöð í Noregi, og reynt sé að þrýsta málinu í gegn í miklum flýti fyrir kosningar.

Ef ég get ekki fengið það fram, að öll einkaleyfi, sem notuð eru í hönnun skipsins, að þá verð ég að fara fram á lögbann á skipinu, vegna þess að ég ætla mér ekki að láta tækni mína koma í skip, sem ég álít vera illa hannað.

Þetta skip er stórhættulegt að mínu mati, og þeir hafa að mörgu leyti viðurkennt það, vegna þess að eftir að ég hafði bent á, að skipið væri óstöðugt, þá breikkuðu þeir skipið frá 15–16 metrum. Ein spurning er bara, er þetta nóg? Þar að auki er skipið með stóru opnu stykki, hliði að framan, 6 metra á breidd. Það þýðir, að hálfa stefnið að framan er laust, þó að það hangi á lömum og læsingum, en þá, þegar það fer í sjó með svakalegu afli á

skipinu, 8.000 hestöflum, að þá getur verið þannig, að það raskist á og sjór komi inn á dekk.

Hann segir fleira athugavert. Stál í stefni skipsins sé of þunnt, vélar séu allt of stórar, og olíueyðsla verður þriðjungi of mikil. Hann gerir ekki atugasemdir við hönnun skipsins, heldur einnig smíðasamninga. Öll vinnubrögð miða að því að koma skipinu til Flekkefjord í Noregi.

Það er verið að reyna að koma skipinu til Flekkefjord í Noregi, það vitum við. Vegna þess að þeir hafa byggt öll skip, sem Skipatækni hefur gert.

Sigurður segir, að svo virðist sem öryggi skipsins skipti engu máli og það sé sama, hvað skipið kosti og hverju það eyði. Öllu skuli fórnað til að þrýsta því í flýti í gegn fyrir alþingiskosningar.

h. Birt á Stöð 2 19. 3. '91:

Ég veit ekki, hvort þeir vilja flytja steypu milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, eins og þeir gera á Baldri á Breiðafirði, og leysa það á sama hátt. Það er ekki nógu gott. Þetta hefur ekki með skipahönnun Skipatækni að gera. Ég kalla þetta hönnunarrugl.

Þá segir hann plötubýkkt í yfirbyggingu of litla.

Svo er það, að skipið er rándýrt.

i. Birt í Morgunblaðinu 9. 3. '91:

Sigurður sagði ..., að hann hefði haft hugmyndir um smíði 79 metra skips, sem hefðu síðan verið notaðar í styttra skip.

Ég álit þetta skip vera hörmulegt, dýrt í smíðum, það þarf mikla orku og er stórhættulegt, því að hlutföllin eru röng.

Þeir nota tækni, sem ég hef verið að þróa í 15 ár, og mér líkar ekki, þegar er verið að stela frá mér.

j. Birt í Morgunblaðinu 16. 3. '91:

Sigurður segir, að þar séu sínar hugmyndir notaðar.

Þar reyndu þeir að notfæra sér útfærslur, sem ég gerði á Esjunni ...

Menn verða að vita, hverju þeir eru að stela, til að geta notfært sér hlutina.

Sigurður sagði, að samkvæmt teikningum skipsins væri það stórhættulegt.

Það er ekki á allra færi að hanna skip.

Hönnunin er hörmung.

Hann benti enn fremur á, að svo virtist sem alltaf hefði staðið til að smíða skipið hjá Flekkefjord í Noregi.

... en það er á hreinu, að tækni minni var stolið, og það sætti ég mig ekki við.

k. Birt í Morgunblaðinu 5. 4. '91:

Fyrir allt þetta hönnunarrugl hafa íslenskir skattborgarar þurft að greiða milli 60–70 milljónir króna.

... ég tel hana hættulega, en það, sem ég vil, er, að öll sú tækni, sem tilheyrir einkaleyfum mínum, verði fjarlægð af þessu skipi ...

l. Birt í DV 20. 3. '91:

... sá ég, að þeir höfðu stolið tækni frá mér, sem þeir höfðu lofað að gera ekki. Þeir höfðu lofað að virða mín einkaleyfi, en gerðu það ekki.

Ef skipið verður byggt eftir þessum teikningum, verður það stórhættulegt.

Þeir hjá Skipatækni hf. hafa alla tíð reynt að stýra smíði nýs Herjólfss í Flekkefjord í Noregi, þar sem þeir hafa látið smíða 23 togara. Það er dálítið óheildarlegt og skrítið.“

Stefnandi krefst þess, að stefndi verði látinn sæta þyngstu refsingu, er landslög heimila, fyrir refsiverðar aðdróttanir og ærumeiðandi ummæli, sem auðkennd eru hér að framan með undirstrikun. Hann telur ummælin aðallega varða við 236. gr. almennra hegningarlaga, en til vara við 235. gr. og til þrautavara við 234. gr. sömu laga.

Þá krefst stefnandi skaðabóta, að fjárhæð 15.000.000 króna, auk dráttarvaxta samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 8. mars 1991 til greiðsludags. Til vara er krafist lægri fjárhæðar að mati dómsins.

Enn fremur krefst stefnandi miskabóta, að fjárhæð 5.000.000 króna, auk dráttarvaxta samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá 8. mars 1991 til greiðsludags.

Þá krefst stefnandi þess, að stefndi verið dæmdur til að greiða hæfilega fjárhæð að mati dómsins, „til að standa straum af kostnaði af birtingu dómsins og niðurstöðu dóms“, sbr. 2. mgr. 241. gr. almennra hegningarlaga.

Loks er krafist málskostnaðar.

Stefndi krefst sýknu og málskostnaðar.

Málavextir.

Stefndi, sem er skipaverkfræðingur, hefur búið og starfað í Svíþjóð frá árinu 1951. Frá árinu 1977 hefur hann rekið eigið ráðgjafar fyrirtæki á starfs sviði sínu. Árið 1985 var honum veitt einkaleyfi í Bandaríkjunum á uppfinningu varðandi byggingarlag á skipsskrokkum, og snertir hluti af því skrifubúnað skips. Hann hefur starfað fyrir ýmis erlend fyrirtæki og þar á meðal fyrirtæki, sem Íslux hf. er umboðsmaður fyrir hér á landi.

Árið 1989 var ákveðið að smíða nýja Vestmannaeyjaferju fyrir Herjólfss hf., er að mestu var hönnuð af dönsku fyrirtæki. Stefnandi annaðist útboð vegna smíðarinnar, og var Íslux hf. boðið að taka þátt í því vegna hinna erlendu fyrirtækja, er það hafði umboð fyrir.

Í málavaxtalýsingu stefnda segir, að tilboðsgjöfum hafi verið frjálst að bjóða í aðra valkosti í sambandi við hönnun, og hafi stefndi því verið fenginn til að yfirfara útboðsgögnin, áður en eitt af þeim fyrirtækjum, er Íslux hf. hafði umboð fyrir, lagði inn tilboð til stefnanda. Í tilboðinu hafi komið fram ýmsar ábendingar frá stefnda varðandi hönnunina, auk þess sem í því hafi falist boð um, að skipið yrði endurhannað að verulegu leyti. Þegar ekkert heyrðist frá forráðamönnum stefnanda og Herjólfss hf., hafi verið óskað eftir fundi með þeim, og var hann haldinn 18. desember 1989 á skrifstofu stefnanda. Á fundinum skýrði stefndi frá því, að hann hefði einkaleyfi í Bandaríkjunum á tilteknum atriðum varðandi smíði skipa, og taldi hann sig fá loforð fundarmanna fyrir því, að ábendingar hans og úrlausnir yrðu ekki notaðar án hans leyfis, enda þótt einkaleyfisréttur hans væri bundinn við Bandaríkin.

Næst gerist það í málinu, að hætt er við smíði þessa skips og stefnanda falið að hanna minna skip. Í júní 1990 kveður stefndi, að sér hafi boðist útboðsgögnin og sér þá orðið ljóst, að ekki hafi verið staðið við loforð varðandi einkaleyfið. Þrátt fyrir það hafi Íslux hf. boðið í smíðina vegna tveggja erlendra fyrirtækja, annars á Taiwan, en hins í Flórída. Tilboðum þessum fylgdu sem fyrr athugasemdir stefnda. Í ágúst þ. á. þinguðu stefndi og framkvæmdastjóri Íslux hf. með smíðanefnd ferjunnar, og á þeim fundi kveðst stefndi hafa komið með fleiri ábendingar um smíðina.

Niðurstaðan í smíðamálinu varð sú, að í mars 1991 var samið við skipasmíðastöð í Flekkefjord í Noregi um smíði nýrrar ferju. Þykir ekki ástæða til að rekja þann þátt málsins frekar, nema hvað stefndi heldur því fram í málavaxtalýsingu sinni, að eftir að smíði skipsins lauk, hafi komið í ljós, að tekið hefði verið tillit til ýmissa ábendinga hans.

Ummæli þau, sem stefnt er út af í þessu máli, eiga rót sína að rekja til þeirra samskipta aðila málsins, er lýst hefur verið.

Málsástæður og lagarök.

Stefnandi heldur því fram, að stefndi hafi með ummælum sínum vegið á ósvífinn og meinfýsinn hátt að mannorði hans og æru. Hann reki fyrirtæki, sem vinni að faglegri hönnun hágæðaskipa, og starfi auk þess sem hlutlaus ráðgjafi á sviði skipaverkfræði.

Stefnandi reisir refsikröfuna á hendur stefnda á því, að stefndi hafi með því að drótt að stefnanda ósannindum og bera auk þess slíkar aðdróttanir út, brotið gegn ákvæðum í XXV. kafla almennra hegningarlaga. Þeim ákvæðum sé ætlað að vernda menn gegn atlögunum að æru þeirra, sem eru til þess fallnar að lækka þá á áliti út á við.

Kröfu um ómerkingu ummæla styður stefnandi því, að þau séu staðlausir

stafir og óviðurkvæmileg, enn fremur því, að um refsiverðar ærumeiðingar sé að ræða. „Komist dómurinn hins vegar að þeirri niðurstöðu, að einungis hluti tilvitnaðra ummæla stefnda eða jafnvel einungis einstaka orð teljist óviðurkvæmileg í skilningi 241. gr. 1. nr. 19/1940, felst í kröfugerð stefnanda krafa um, að sá hluti eða stakt orð verði þá dæmd dauð og ómerk. Þó að um mismiklar og misalvarlegar aðdróttanir sé að ræða í hvert skipti, mynda þær heild, sem telja verður rógsherferð (brotasamsteypu), og hlýtur það að vega þungt við refsíákvörðun og ákvörðun skaðabóta.“

Stefnandi skiptir ummælunum í þrjá meginflokka. Í fyrsta lagi eru „aðdróttanir stefnda í garð stefnanda um þjófnað, hugverkastuld og að stefnandi hafi gengið bak orða sinna“. Í öðru lagi eru „aðdróttanir um, að hönnun stefnanda sé fallin til manndrápa, stórgölluð og hættuleg, að hönnun stefnanda sé rugl og að fagleg þekking, fagleg hæfni og fagleg vinnubrögð stefnanda séu af skornum skammti“. Í þriðja lagi eru „aðdróttanir í garð stefnanda um, að hann hafi vegna óheiðarlegra tengsla við skipasmíðastöð í Flekkefjord látið eigin hagsmuni ráða við ráðgjöf til stjórnar Herjólfss hf. og nefndar um smíði nýrrar Vestmannaeyjaferju“.

Skaðabótakröfu sína reisir stefnandi á því, að stefndi hafi með ummælum sínum valdið honum miklu fjártjóni, er hann meti varlega á 15.000.000 kr. Stefnandi kveðst hafa misst af verkefnum vegna þessa, m. a. við frekari hönnun Vestmannaeyjaferjunnar. Einnig kveðst stefnandi hafa tilefni til að ætla, að hann hafi misst af verkefni við hönnun togara vegna ummæla stefnda. Tjón á viðskiptavild sé erfitt að meta, en stefnandi bendir á, að hann starfi á viðkvæmum markaði í harðri samkeppni, þar sem mikilvægt sé að vera trúverðugur út á við. Þá heldur stefnandi því fram, að velta sín hafi minnkað um 13.655.169 kr. á tímabilinu frá 1. mars 1991 til jafnlengdar 1993 miðað við tímabilið 1. mars 1989 til 1. mars 1991.

Kröfu um miskabætur styður stefnandi því, að hann hafi orðið fyrir verulegum óþægindum og álitshnekki vegna ummæla stefnda. Stefnandi hafi orðið að svara aðdróttunum stefnda á opinberum vettvangi og þannig þurft að sæta því að vera miðpunktur neikvæðrar umræðu. Vegna þessa hafi stefnandi orðið fyrir röskun á stöðu og högum, er hafa muni neikvæð áhrif á rekstur hans til margra ára. Miskabótakrafan, að fjárhæð 5.000.000 kr., sé því hóflega áætluð.

Kröfu um fjárgreiðslu til að standa undir kostnaði við birtingu dóms reisir stefnandi á því, að nauðsynlegt sé, að rangfærslur og aðdróttanir stefnda séu leiðréttar á sama vettvangi og þær birtust.

Máli sínu til stuðnings vísar stefnandi til ákvæða XXV. kafla almennra hegningarlaga, almennu skaðabótareglunnar, ákvæða 264. gr. almennra

hegningarlaga, einkamálalaga og ákvæða vaxtalaga, en upphafsdag vaxta, 8. mars 1991, kveður hann miðaðan við þann dag, er fyrstu ummæli stefnda birtust.

Sýknukrafa stefnda byggist í fyrsta lagi á því, að ummælin, sem krafist er ómerkingar á, séu ekki meiðyrði í skilningi XXV. kafla almennra hegningarlaga, þar eð þau geti vel átt við rök að styðjast. Í öðru lagi er á það bent, að verulega stór hluti ummælanna sé „ekki kominn til vitundar stefnanda fyrir tilstilli stefnda. Þar eru fréttamenn að fjalla um málið með sínum hætti, hafandi eftir stefnda einhver ummæli, sem í mörgum tilfellum eru tekin úr samhengi. Stefnanda hafi verið mikið niðri fyrir, þegar honum varð ljóst, að ekki yrði staðið við það loforð, sem hann taldi, að sér hefði verið gefið“. Í þriðja lagi bendir stefndi á, að virða verið ummælin í ljósi aðdraganda þeirra, sem fram kemur í málavaxtalýsingu.

Á sama hátt og stefnandi flokkar stefndi ummælin í þrjá flokka. Í fyrsta lagi eru ummæli, „sem lúta að því, að loforð stefnanda og fleiri aðila um, að réttur hans samkvæmt einkaleyfi í Bandaríkjunum verði virtur“. Stefndi kveður þetta vera kjarna málsins og heldur því fram, að fullyrðingar sínar í þessu efni séu réttar. Í öðru lagi er um að ræða ummæli um lélega hönnun, ófagleg vinnubrögð o. s. frv. Stefndi bendir hér m. a. á, að hætt hafi verið við smíði skipsins, er fyrst hafi verið ráðgert að smíða, að fengnum ábendingum sínum. Stefnandi hafi síðan hannað annað og minna skip, er hafi verið breytt mikið að faglegum ábendingum sínum. Þrátt fyrir það telji hann hönnun skipsins ábótavant, og verði sér vart refsað fyrir að hafa skoðun á því. Í þriðja lagi eru svo „ummæli, sem lúta að því, að stefnandi hafi óvenjuleg tengsl við tiltekna skipasmíðastöð“. Stefndi kveður sig hafa haft fyllstu ástæðu til að draga þessa ályktun, þar eð skipasmíðastöð sú, er hann hafi unnið fyrir, hafi boðið lægri fjárhæð í smíði skipsins en hin norska. Þrátt fyrir það hafi ekki verið óskað eftir viðræðum við stöðina, er hann hafi unnið fyrir, heldur hafnar viðræður við þá norsku.

Skaðabóta- og miskabótakröfum stefnanda er mótmælt sem vanreifuðum og órökstuddum.

Máli sínu til stuðnings vísar stefndi til almennra reglna samningalaga um skuldbindingargildi loforða, en auk þess til 3. mgr. 35. gr. laga nr. 56/1978 um verðlag, samkeppnishömlur og óréttmæta viðskiptahætti og í samkeppnislög nr. 8/1993. Einnig vísar hann til ákvæða einkamálalaga.

Niðurstaða.

Ómerking ummæla.

Eins og fram er komið, skipta aðilar ummælum stefnda í höfuðatriðum í þrjá flokka. Í fyrsta lagi er um það að ræða, að stefnandi hafi ekki virt

einkaleyfi stefnda í Bandaríkjunum við hönnunina á Herjólfri þrátt fyrir loforð um að gera það. Stefnandi hefur eindregið mótmælt því að hafa notað útfærslur, er stefndi hafi einkaleyfi á.

Aðilar hafa lagt fram ýmis erlend gögn um þetta atriði, og eru niðurstöður þeirra ekki samhljóða. Þykir ekki ástæða til að rekja þau nánar, enda kom enginn þeirra, er vottorð gáfu, fyrir dóm, og þrátt fyrir það að þau séu að mestu auðskilin, hafa þau ekki verið þýdd á íslensku.

Pá er meðal gagna málsins álitserð Gunnars Arnar Harðarsonar vél-tæknifræðings, er starfar hjá íslenski einkaleyfa- og vörumerkjastofu. Í álitserðinni, sem hann hefur staðfest fyrir dómi, kemur fram, að hann hefur borið saman þrjár kröfur um hönnun afturskips í hinu bandaríska einkaleyfi stefnda við teikningar af afturskipi Herjólfs. Um kröfu 5, er varðar form skrufukilja, segir í álitserðinni, „að ekki sé hægt, svo að óyggjandi sé, að lesa alla kröfuna á hönnun skipsins, þ. e. a. s., að ekki sé farið inn á gildissvið einkaleyfisins, og því sé ekki um að ræða brot, ef samhljóða einkaleyfi hefði verið út gefið á Íslandi“. Um síðari kröfurnar segir svo í álitserðinni: „Það er mat mitt, að hönnun afturskips Herjólfs fari mjög nálægt því, sem skilgreint er í tveimur einkaleyfiskröfum í U.S. einkaleyfi 4,550,673, þ. e. a. s. kröfum 14 og 22. Ég treysti mér hins vegar ekki til að fullyrða, að ef ameríska einkaleyfið væri út gefið hér á landi, færi hönnun Skipatækni hf. í bága við það.“ Vísar Gunnar Örn til þess, að þekking sín á straumfræðilegri hönnun sé takmörkuð.

Í öðru lagi er um að ræða ummæli um ófagleg vinnubrögð stefnanda. Ekki hafa verið lögð fram gögn um vinnubrögð stefnanda, enda hlýtur hér alltaf að vera um mat að ræða. Við yfirheyrslur kom þó fram, að Herjólfur hefur reynst vel og breytingar, sem á honum voru gerðar, hafi verið til þess, að hann gæti betur athafnað sig í höfninni í Þorlákshöfn.

Í þriðja lagi eru ummæli, er varða ætluð tengsl stefnanda við skipasmíða-stöð í Flekkefjord í Noregi. Þar eru tvær stöðvar, og við meðferð málsins kom fram, að sú, er smíðaði Herjólf, hefur áður smíðað eitt skip hannað af stefnanda. Enn fremur kom það fram, að stefnandi hafði engin afskipti af, hvar skipið var smíðað.

Ummæli stefnda verða nú tekin fyrir í sömu röð og í upphafi og komist að niðurstöðu um kröfur stefnanda um þau.

a. Sigurður segir, að það skip, sem fyrirhugað er að smíða, sé stórgallað og hættulegt, sannkölluð manndrápsfleyta.

b. Hann segir jafnframt, að nýja Vestmannaeyjaferjan sé manndrápsfleyta.

Stefndi er skipaverkfræðingur, er starfað hefur hjá stórum erlendum

skipasmíðastöðvum í yfir 40 ár. Því var haldið fram af lögmanni hans við munnlegan flutning, að hann væri eini Íslendingurinn, er nyti alþjóðlegrar viðurkenningar á þessu sviði. Skipið, sem hann velur þessi orð, er stærsta farþegaskip landsmanna, er flytur þúsundir farþega ár hvert á fjölfarinni siglingaleið. Ummæli þessi eru verulega meiðandi fyrir stefnanda, er hann aði skipið, sérstaklega þegar haft er í huga, hver það er, sem lætur sér þau um munn fara. Ummælin hafa ekki verið réttlætt á nokkurn hátt, og vott-orð Orðabókar Háskólans, sem kveður orðið „manndrápsfleytu“ fela í sér ofhvörf og ýkjur, er ekki beri að skilja bókstaflega, og ekki geta átt við hér, þegar litið er til þess, að orðin falla sem gagnrýni á hönnun Herjólf. Verða undirstrikuðu ummælin öll ómerkt. Þá þykja þau einnig refsiverð og varða við 234. gr. almennra hegningarlaga.

c. Sigurður segir, að Skipatækni hafi notað útfærslu hans varðandi frágang við skrófu skipsins. Hann hafi sýnt teikningar af þeirri hönnun á fundi með stjórnarmönnum Herjólf og forsvarsmönnum Skipatækni fyrir 2 árum gegn loforði um, að þær yrðu ekki notaðar nema að fengnu leyfi. Þetta hafi Skipatækni svikið.

d. Sigurður sagði í samtali við Stöð 2 í gær, að hönnuðir ferjunnar hefðu tekið einkaleyfi hans ófrjálsri hendi.

Með vísan til þess, sem rakið var í upphafi þessa kafla, er ósannað, að stefnandi hafi nýtt sér einkaleyfi stefnda við hönnun Herjólf. Verða undirstrikuðu ummælin því ómerkt, enda eru þau óviðurkvæmileg. Þrátt fyrir það að þetta sé ósannað, bendir margt til þess í gögnum málsins, að hönnun stefnanda fari nálægt einkaleyfi stefnda, og þykir af þeirri ástæðu ekki alveg nægilegt tilefni til að refsa honum fyrir þessi ummæli.

e. Hann segir einnig, að viðskipti Skipatækni, sem hannaði skipið, og skipasmíðastöðvarinnar Flekkefjord í Noregi, sem á að smíða skipið, séu í fyllsta máta óeðlileg. Fyrir utan stuldinn á hugmyndum sínum gerir hann athugasemdir við, að stál í stefni skipsins sé of þunnt og vélar þess of stórar.

Ekki hafa verið lögð fram gögn í málinu um ætluð tengsl stefnanda við skipasmíðastöðina, er smíðaði Herjólf, og við aðalflutning kom ekkert fram, er benti til þess, að þau hefðu nokkur verið. Með orðunum, „að viðskipti Skipatækni ... og skipasmíðastöðvarinnar Flekkefjord í Noregi ... séu í fyllsta máta óeðlileg“, dróttar stefndi því að stefnanda, að hann hafi haft óeðlileg tengsl við skipasmíðastöðina og það valdið því, að hún fékk smíðina. Þykja þessi ósönnuðu ummæli refsiverð og varða við 235. gr. almennra hegningarlaga. Enn fremur ber að ómerkja þau svo og ummælin: „Fyrir utan stuldinn á hugmyndum sínum“, en með vísan til þess, er sagði í d-lið hér á undan, verður stefnda ekki refsað fyrir þau. Síðustu ummælin í þessum lið um of þunnt stál og of stórar vélar eru eðlileg gagnrýni og verða hvorki ómerkt né stefnda refsað fyrir þau.

f. Þú hefur einnig gert ýmsar athugasemdir við þessa ferju, eins og hún liggur núna fyrir, hönnunina á henni, og sagt, að hún sé lífshættuleg.

Að mörgu leyti er hún það, og þessa teikning, sem ég hef áður, en það getur verið, að þeir hafa breytt einhverju, sem ég þekki ekki til í dag, en þá hafa þeir verið að taka athugasemdir, sem að ég hefi gert á þessu skipi, en ég álit þrátt fyrir allt, að þetta skip er slæmt, og ég álit, að þetta skip er of dýrt, og ég álit, að þetta skip er hönnunarrugl.

Fyrstu ummælin, þar sem stefndi kveður ferjuna vera „lífshættulega“, eru refsiverð og varða við 234. gr. almennra hegningarlaga með vísan til þess, er sagði um lið a og b í upphafi. Þá verða þau og ómerkt. Að öðru leyti eru ummæli stefnda í þessum lið ekki refsiverð, og ekki þykir ástæða til að ómerkja þau nema orðið „hönnunarrugl“, sem er óviðurkvæmilegt. Það athugast, að stefndi talar um, að stefnandi hafi tekið athugasemdir hans, en fram hefur komið, að stefndi gerði athugasemdir við teikningar af báðum skipunum, er hönnuð voru fyrir Herjólf hf.

g. Sigurður telur, að skipið sé illa hannað og stórhættulegt. Það verði of dýrt og óhagkvæmt í rekstri, og hann segir, að svo virðist sem allt kapp sé lagt á, að skipið verði smíðað hjá ákveðinni skipasmíðastöð í Noregi, og reynt sé að þrýsta málinu í gegn í miklum flýti fyrir kosningar.

Ef ég get ekki fengið það fram, að öll þau einkaleyfi, sem notuð eru í hönnun skipsins, að þá verð ég að fara fram á lögbann á skipinu, vegna þess að ég ætla mér ekki að láta tækni mína koma í skip, sem ég álit vera illa hannað.

Þetta skip er stórhættulegt að mínu mati, og þeir hafa að mörgu leyti viðurkennt það, vegna þess að eftir að ég hafði bent á, að skipið væri óstöðugt, þá breikkuðu þeir skipið frá 15–16 metrum. Ein spurning er bara, er þetta nóg? Þar að auki er skipið með stóru opnu stykki, hliði að framan, 6 metra á breidd. Það þýðir að hálfa stefnið að framan er laust, þó að það hangi á lömum og læsingum, en þá, þegar það fer í sjó með svakalegu afli á skipinu, 8.000 hestöflum, að þá getur verið þannig, að það raskist á og sjór komi inn á dekk.

Hann segir fleira athugavert. Stál í stefni skipsins sé of þunnt, vélar séu allt of stórar, og olíueyðsla verður þriðjungí of mikil. Hann gerir ekki aðeins athugasemdir við hönnun skipsins, heldur einnig smíðasamninga. Öll vinnubrögð miða að því að koma skipinu til Flekkefjord í Noregi.

Það er verið að reyna að koma skipinu til Flekkefjord í Noregi, það vitum við.

Vegna þess að þeir hafa byggt öll skip, sem Skipatækni hefur gert.

Sigurður segir, að svo virðist sem öryggi skipsins skipti engu máli og það sé sama, hvað skipið kosti og hverju það eyði. Öllu skuli fórnað til að þrýsta því í flýti í gegn fyrir alþingiskosningar.

Í þessum lið segir stefndi tvívegis, að skipið sé „stórhættulegt“, og enn fremur, „að svo virðist sem öryggi skipsins skipti engu máli“. Þetta eru refsiverð ummæli, er varða við 234. gr. almennra hegningarlaga, og ber að ómerkja þau með vísan til þess, er sagði um liði a og b í upphafi.

Pá eru ummælin: „Það er verið að reyna að koma skipinu til Flekkefjord í Noregi, það vitum við. Vegna þess að þeir hafa byggt öll skip, sem Skipatækni hefur gert“, refsiverð og varða við 235. gr. almennra hegningarlaga með vísan til þess, er segir í lið e hér að framan. Einnig ber að ómerkja þau, en þarna er því aftur dróttað að stefnanda, að hann hafi óeðlileg tengsl við skipasmíðastöðina.

Vandséð er, hvernig ummælin: „að svo virðist sem allt kapp sé lagt á, að skipið verði smíðað hjá ákveðinni skipasmíðastöð í Noregi“, og öllu skuli fórna til að þrýsta því í flýti í gegn fyrir alþingiskosningar“ og að „Öll vinnubrögð miða að því að koma skipinu til Flekkefjord í Noregi“ geti í þessu samhengi tengst stefnanda eða með hvaða hætti þau gætu verið meiðandi fyrir hann, og verða þau því hvorki ómerkt né stefnda refsað fyrir þau.

Öll önnur ummæli í þessum lið eru innan marka eðlilegrar gagnrýni og verða því hvorki ómerkt né stefnda refsað fyrir þau.

h. Ég veit ekki, hvort þeir vilja flytja steypu milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar, eins og þeir gera á Baldri á Breiðafirði, og leysa það á sama hátt. Það er ekki nógu gott. Þetta hefur ekki með skipahönnun Skipatækni að gera. Ég kalla þetta hönnunarrugl.

Pá segir hann plötubykkt í yfirbyggingu of litla.

Svo er það, að skipið er rándýrt.

Í þessum lið er orðið „hönnunarrugl“ óviðurkvæmilegt, og ber að ómerkja það, en ekki er ástæða til að refsa stefnda fyrir þessi ummæli. Að öðru leyti eru ummæli hans í þessum lið innan marka eðlilegrar gagnrýni, sem honum verður ekki refsað fyrir, og ummælin ekki heldur ómerkt.

i. Sigurður sagði ..., að hann hefði haft hugmyndir um smíði 79 metra skips, sem hefðu síðan verið notaðar í styttra skip.

Ég álit þetta skip vera hörmulegt, dýrt í smíðum, það þarf mikla orku og er stórhættulegt, því að hlutföllin eru röng.

Þeir nota tækni, sem ég hef verið að þróa í 15 ár, og mér líkar ekki, þegar er verið að stela frá mér.

Í þessum lið verður orðið „stórhættulegt“ ómerkt og stefnda jafnframt refsað fyrir að nota það með vísan til þess, er segir í lið a – b hér að framan. Varðar notkun þess hér við 234. gr. almennra hegningarlaga. Pá verða orðin: „að stela frá mér“ ómerkt með vísan til þess, er segir í lið c – d hér að

framan, en ekki er ástæða til að refsa fyrir þau. Að öðru leyti eru orð í þessum lið ekki meiðandi fyrir stefnanda, þótt þau feli í sér gagnrýni á störf hans.

j. Sigurður segir, að þar séu sínar hugmyndir notaðar.

Þar reyndu þeir að notfæra sér útfærslur, sem ég gerði á Esjunni ...

Menn verða að vita, hverju þeir eru að stela, til að geta notfært sér hlutina.

Sigurður sagði, að samkvæmt teikningum skipsins væri það stórhættulegt.

Það er ekki á allra færi að hanna skip.

Hönnunin er hörmung.

Hann benti enn fremur á, að svo virtist sem alltaf hefði staðið til að smíða skipið hjá Flekkefjord í Noregi.

... en það er á hreinu, að tækni minni var stolið, og það sætti ég mig ekki við.

Í þessum lið verður orðið „stórhættulegt“ ómerkt og stefnda jafnframt refsað fyrir að nota það með vísan til þess, er segir í lið a – b hér að framan. Varðar notkun þess hér við 234. gr. almennra hegningarlaga. Þá verður setningin: „Menn verða að vita, hverju þeir eru að stela, til að geta notfært sér hlutina“ – og setningarhlutinn: „en það er á hreinu, að tækni minni var stolið“ – ómerkt með vísan til þess, er segir í c – d-lið hér að framan, en stefnda verður ekki refsað fyrir þessi ummæli með vísan til þess, er í sömu liðum segir. Þá verður setningin: „Það er ekki á allra færi að hanna skip“ ómerkt, enda er hún meiðandi fyrir stefnanda. Hér dróttar stefndi því að stefnanda, að hann kunni illa sitt fag almennt séð og hefur ekkert með gagnrýni hans á hönnun Herjólfss að gera. Þykja ummæli þessi vera refsiverð og varða við 235. gr. almennra hegningarlaga.

k. Fyrir allt þetta hönnunarrugl hafa íslenskir skattborgarar þurft að greiða milli 60–70 milljónir króna.

... ég tel hana hættulega, en það, sem ég vil, er, að öll sú tækni, sem tilheyrir einkaleyfum mínum, verði fjarlægð af þessu skipi ...

Í þessum lið verður orðið „hönnunarrugl“ ómerkt, enda er það meiðandi fyrir stefnanda. Stefnda verður hins vegar ekki refsað fyrir að nota það. Þá verður orðið „hættulega“ einnig ómerkt og stefnda jafnframt refsað fyrir að nota það með vísan til þess, er segir um lið a – b hér að framan.

l. ... sá ég, að þeir höfðu stolið tækni frá mér, sem þeir höfðu lofað að gera ekki. Þeir höfðu lofað að virða mín einkaleyfi, en gerðu það ekki.

Ef skipið verður byggt eftir þessum teikningum, verður það stórhættulegt.

Þeir hjá Skipatækni hf. hafa alla tíð reynt að stýra smíði nýs Herjólfss til

Flekkefjord í Noregi, þar sem þeir hafa látið smíða 23 togara. Það er dálítið óheiðarlegt og skrítið.“

Í þessum lið verður orðið „stórhættulegt“ ómerkt og stefnda jafnframt refsað fyrir að nota það með vísan til þess, er segir í lið a – b hér að framan. Varðar notkun þess hér við 234. gr. almennra hegningarlaga. Þá verður þessi setningarluti: „sá ég, að þeir höfðu stolið tækni frá mér, sem þeir höfðu lofað að gera ekki“ ómerktur svo og setningin: „Þeir höfðu lofað að virða mín einkaleyfi, en gerðu það ekki“, – með vísan til þess, er segir um lið c – d hér að framan, en ekki þykja þessi ummæli refsiverð með vísan til þess, er þar segir. Þá ber einnig að ómerkja setningarnar: „Þeir hjá Skipatækni hf. hafa alla tíð reynt að stýra smíði nýs Herjólfss til Flekkefjord í Noregi, þar sem þeir hafa látið smíða 23 togara. Það er dálítið óheiðarlegt og skrítið“, enda eru þær meiðandi fyrir stefnanda og refsiverðar. Varða ummælin við 235. gr. almennra hegningarlaga. Á hér við sami rökstuðningur og um e-lið hér að framan.

Auk þess sem framangreind ummæli verða ómerkt, þykir hæfilegt að dæma stefnda í 50.000 króna sekt til ríkissjóðs, er afplánast skal með 10 daga varðhaldi, verði hún ekki greidd innan fjögurra vikna.

Skaðabótakrafa.

Eins og rakið var, styður stefnandi skaðabótakröfu sína því, að velta hans hafi minnkað og hann hafi misst af verkefnum, annars vegar við frekari hönnun Herjólfss og hins vegar við hönnun á togara. Telur hann þetta afleiðingar af ummælum stefnda.

Hvorki í gögnum málsins né við munnlega meðferð þess hafa verið leiddar líkur að því, að tengsl séu á milli ummæla stefnda og minnkaðrar veltu stefnanda, og þykir stefnandi ekki hafa sýnt fram á, að hann hafi beðið fjárfjón vegna þessara ummæla. Þegar af þeirri ástæðu verður stefndi sýknaður af skaðabótakröfunni.

Miskabótakrafa.

Eins og rakið var hér að framan, viðhafði stefndi mjög meiðandi ummæli um hönnun stefnanda á skipinu Herjólf og dróttaði því að honum, að hann kynni ekki að hanna skip, – enn fremur, að óeðlileg tengsl hefðu verið á milli hans og skipasmíðastöðvarinnar, er smíðaði Herjólf. Ummælin hafa verið dæmd ómerk og stefndi verið sektaður fyrir að viðhafa þau. Með hliðsjón af þessu er rétt að taka miskabótakröfu stefnanda til greina og dæma stefnda til að greiða honum 250.000 krónur í miskabætur, er bera skuli dráttarvexti samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá dómsuppsögudegi til greiðsludags.

Krafa um birtingarkostnað og málskostnað.

Að kröfu stefnanda og með heimild í 2. mgr. 241. gr. almennra hegningarlaga verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 100.000 krónur í kostnað við að birta dóminn í opinberu blaði.

Með hliðsjón af þessum málsúrslitum verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 200.000 krónur í málskostnað, og hefur þá ekki verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Arngrímur Ísberg héraðsdómari kvað upp dóminn.

D ó m s o r ð:

Framangreind ummæli, sem tilgreind eru í niðurstöðu dómsins, skulu vera ómerk.

Stefndi, Sigurður Ingvason, greiði 50.000 krónur í sekt til ríkissjóðs, er afplánist með 10 daga varðhaldi, verði hún ekki greidd innan fjögurra vikna.

Stefndi greiði stefnanda 250.000 krónur í miskabætur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá dómsuppsögudegi til greiðsludags, 100.000 krónur í birtingarkostnað og 200.000 krónur í málskostnað, og hefur þá ekki verið tekið tillit til virðisaukaskatts.
