Fimmtudaginn 22. janúar 1998.

Nr. 138/1997. **Lárus Arason**
(Steingrímur Þormóðsson hdl.)
gegn
íslenska ríkinu
(Einar Karl Hallvarðsson hrl.)

Skip. Haffæri. Lögskráning. Vinnuslys. Gjafsókn. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

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

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 25. mars 1997. Hann krefst þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 8.422.894 krónur með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 7. mars 1992 til 20. janúar 1994, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laganna frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en áfrýjandi naut gjafsóknar í héraði og fékk gjafsókn hér fyrir dómi með bréfi dóms- og kirkjumálaráðuneytisins 17. desember 1997.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Til vara er þess krafist, að kröfufjárhæðir áfrýjanda verðir lækkaðar og málskostnaður þá látinn falla niður.

Nokkur ný gögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

Atvikum málsins er lýst í héraðsdómi.

Samkvæmt 1. tl. 4. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna skal lögskrá í skiprúm hvert sinn, er nýr maður eða áhöfn er ráðin á skip, sbr. 1. mgr. 2. gr. Í 2. tl. 4. gr. laganna er mælt fyrir um það, að lögskrá skuli í skiprúm í fyrsta sinn á hverju ári, sem skip er afgreitt eða byrjar ferð frá hérlendri höfn, enda þótt engin breyting verði á skipshöfn. Þá skal sýna lögskráningarstjóra margvísleg gögn, þar á meðal haffærisskírteini og yfirlýsingu frá viðkomandi tryggingafélagi um líf- og slysatryggingu skipverja. Skal hann ganga úr skugga um, að þær séu í samræmi við gildandi lög og kjarasamninga, sbr. 6. tl. 1. mgr. 7. gr. lögskráningarlaga.

Ekki var leitað til lögskráningarstjóra, áður en áfrýjandi tók til starfa um borð í dýpkunarskipinu Reyni í Hafnarfjarðarhöfn aðfaranótt 7. mars 1992, en ekki voru í gildi haffærisskírteini fyrir skipið og flutningsprammann Loka I. Á könnunarskyldu lögskráningarstjóra gat því ekki reynt. Ósannað er, að áður hafi lögskráningu á þessi för verið neitað. Eru því ekki skilyrði fyrir bótaskyldu stefnda samkvæmt 3. málslið 6. tl. 1. mgr. 7. gr. lögskráningarlaga.

Í þágildandi lögum nr. 51/1987 um eftirlit með skipum voru ákvæði um haffæri skipa og framkvæmd eftirlits, sbr. nú lög nr. 35/1993 um sama efni, lög nr. 6/1996 um Siglingastofnun Íslands og lög nr. 7/1996 um breytingu á ýmsum lögum vegna sameiningar Vitastofnunar Íslands, Hafnamálastofnunar ríkisins og Siglingamálastofnunar ríkisins í Siglingastofnun Íslands. Í 3. gr. fyrstnefndu laganna sagði, að eiganda skips, útgerðarmanni og skipstjóra væri skylt að sjá um, að lögskipaðar skoðunargerðir færu fram á skipi og því væri haldið haffæru, hvenær sem því væri lagt úr höfn. Samkvæmt 6. gr. laganna skyldi Siglingamálastofnun ríkisins annast eftirlit með því, að fullnægt væri ákvæðum laga og reglugerða um öryggi skipa, og gat stofnunin tekið skip til skoðunar fyrirvaralaust og svipt það haffærisskírteini til bráðabirgða, ef vafi léki á um haffæri þess. Í 7. gr. var sagt, að yrðu meðal annarra starfsmenn Siglingamálastofnunar eða lögskráningarstjórar varir við brotalöm í framkvæmd laganna eða reglugerða á grundvelli þeirra eða þeir teldu sig hafa ástæðu til að ætla, að skip væri ekki haffært, skyldu þeir tafarlaust gera næsta umdæmisstjóra Siglingamálastofnunar viðvart, og skyldi hann þá að athuguðu máli gera nauðsynlegar ráðstafanir samkvæmt 6. gr. laganna. Þá var viðkomandi umdæmisstjóra jafnframt skylt samkvæmt 2. mgr. 26. gr. að leggja farbann á skip, ef því væri lagt úr höfn án þess að hafa gilt haffærisskírteini eða rökstuddur grunur léki á, að það stæði til, eða skip væri annars óhaffært á ferð.

Þau lagaákvæði, sem hér um ræðir, leggja ótvíræðar skyldur á eigendur skipa, útgerðarmenn og skipstjóra í því efni, að óhaffær skip séu ekki í förum. Eftirlitsskyldur opinberra aðila markast af því, sem þeir vita eða mega vita um. Það er því ekki á ábyrgð og áhættu stefnda, að dýpkunarskipið Reynir og Loki I voru í notkun umrætt sinn í andstöðu við ákvæði laga um hæffæri skipa og án þess að kostur hafi verið að tálma því.

Samkvæmt framansögðu ber að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms.

Áfrýjandi skal greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, en gjafsóknarkostnaður hans fyrir dóminum greiðist úr ríkissjóði, en hvort tveggja er nánar greint í dómsorði.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Lárus Arason, greiði stefnda, íslenska ríkinu, 150.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Allur gjafsóknarkostnaður áfrýjanda fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin þóknun málflytjanda hans fyrir réttinum, 150.000 krónur.

Sératkvæði
Hjartar Torfasonar

I.

Þegar framkvæmdastjóri Dýpkunarfélagsins hf., Jóhannes Lárusson, bað áfrýjanda að taka að sér starf í þágu félagsins í mars 1992, var félagið að vinna að dýpkun inni í Hafnarfjarðarhöfn, þar sem það virðist hafa átt bækistöð um þær mundir. Í málinu skortir á greinargóðar upplýsingar um þetta verkefni, en fyrir liggur, að það byggðist á notkun dýpkunarskipsins Reynis, sem félagið átti frá árinu 1988 og búið var djúpgröfu með föstum armi. Skipið hafði ekki eigin gangvél, og til brottflutnings á uppgröfnu efni þurfti að nota aðrar fleytur, sem í væri mokað. Átti félagið þrjá allstóra pramma, sem til þess mátti hafa. Var lestarrými þeirra með lokum í botni, sem opna mátti til að hleypa efninu niður. Einn prammanna gat gengið fyrir eigin vélarafli, en hinir tveir voru gangvélarlausir og dregnir milli hleðslustaðar og losunarstaðar hverju sinni. Við umrætt verkefni virðist félagið ekki hafa ráðið yfir eigin dráttarbáti, og var lóðsbátur frá Hafnarfjarðarhöfn notaður til að draga pramma þess út fyrir hafnarmynnið til losunar.

Annar síðarnefndu prammanna var Loki I, sem félagið var að taka í notkun við verk sitt, þegar áfrýjandi var kvaddur til. Í honum

var vélbúnaður, sem knúði botnlokurnar, og var stjórntækjum hans og aflvél komið fyrir í stálkassa á þilfarspalli, eins og frá greinir í héraðsdómi. Enginn aðbúnaður fyrir menn var í prammanum, enda var smíði hans við það miðuð, að ekki væri nauðsynlegt að hafa þá um borð við losun efnis, þar sem henni mætti stjórna með fjarstýribúnaði, sem hafður væri í dráttarbátnum. Sá búnaður var þó farinn forgörðum, þegar atvik málsins gerðust. Þurfti að stýra losuninni með beinum tökum á búnaðinum í vélarhúsinu, og hafði það oft verið gert áður. Að sögn framkvæmdastjórans hafði pramminn legið ónotaður allt að tveimur árum, þegar ákveðið var að nota hann til verksins. Samkvæmt öðrum gögnum málsins getur þetta þó ekki talist sannað, og er ekki ástæða til annars en miða við, að félagið hafi getað gripið til prammans og gert það, þegar við þurfti.

Samkvæmt frásögnum áfrýjanda og framkvæmdastjórans var starf áfrýjanda við dýpkunarvinnuna fólgið í því að leggja síðustu hönd á frágang prammans Loka I fyrir fyrstu ferð hans með jarðefni út úr höfninni og sjá um losun farmsins. Virðist það hafa verið óráðið milli þeirra, hvort hann héldi áfram störfum eftir þá ferð. Kom áfrýjandi á vettvang aðfaranótt 7. mars og fór út með prammanum um hádegið. Í ferðinni slasaðist áfrýjandi á höfði, eins og lýst er í héraðsdómi. Stjórnandi dráttarbátsins sá, að hann var meiddur, þegar þeir voru á leið til lands, en að öðru leyti er áfrýjandi einn til frásagnar um slysið. Ber á það að fallast með dómendum í héraði, að leggja verði framburð hans um atvik þess til grundvallar í meginatriðum.

II.

Dýpkunarskipið Reynir og flutningapramminn Loki I voru bæði á skipaskrá. Var það í samræmi við stærð og gerð þessara fljótandi fara og væntanlega byggt á ákvörðun siglingamálastjóra, sbr. 2. mgr. 3. gr. laga nr. 115/1985 um skráningu skipa. Starfsemi Dýpkunarfélagsins hf. var og einkum fólgin í vinnu á sjó. Af þessu leiddi, að rétt var að lögskrá þá starfsmenn félagsins, sem sinntu þeirri vinnu, í skiprúm á einhverri af fleytum þess, sbr. 2. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna. Á það má fallast, að ekki hafi verið efni til sérstakrar skráningar á prammann, sem ef til vill má líkja við nótabáta síldveiðiskips í þessu tilliti. Hins vegar mátti binda lögskrán-

ingu mannanna við dýpkunarskipið eða við dráttarbát, sem félagið ætti. Þetta hafði þó ekki verið gert, svo að nokkrum árum skipti að minnsta kosti. Um það var ekki við fyrirsvarsmenn félagsins eina að sakast, heldur virðist sýnt, að afskiptaleysi hlutaðeigandi lögskráningarstjóra hafi þar einnig komið til, sbr. 3. gr. laga nr. 43/1987.

Ætla verður, að skortur lögskráningar á skip Dýpkunarfélagsins og eftirlits í því efni hafi verið meðal ástæðna þess, að félagið hafði um skeið látið hjá líða að halda við lögbundinni og umsaminni slysatryggingu fyrir starfsmenn sína. Skilyrði til ábyrgðar af hálfu ríkissjóðs á bótum úr slíkri tryggingu gátu því komið til greina, sbr. niðurlagsákvæði 6. tl. 1. mgr. 7. gr. laga nr. 43/1987, sem skýra verður eftir markmiðum málsgreinarinnar í heild. Á hinn bóginn var starf áfrýjanda fyrir félagið íhlaupastarf, sem hann var ráðinn til í skyndingu og án þess að fyrir lægi, að hann hefði þar verið að leysa af annan starfsmann. Hefur hann ekki sýnt fram á, að slysatrygging starfsmanna á vegum félagsins hefði náð til sín, hefði hún annars verið í gildi, nema frá því yrði gengið við vátryggjandann með viðeigandi hætti. Ráðning áfrýjanda var einnig afbrigðileg að því leyti, að hún réðst að nokkru af frændsemi milli hans og framkvæmdastjórans. Sýnist varhugavert að byggja ábyrgð ríkissjóðs á aðhaldsskorti gagnvart félaginu einu saman, þegar litið er til þessara atvika. Samkvæmt því verður að fallast á það með stefnda, að áfrýjandi eigi ekki rétt á bótagreiðslu úr ríkissjóði vegna slyssins á grundvelli þessa lagaákvæðis.

III.

Umrædd skip Dýpkunarfélagsins hf. féllu bæði undir ákvæði laga nr. 51/1987 um eftirlit með skipum, sbr. 1. og 2. gr. laganna. Átti starfræksla þeirra samkvæmt því að vera háð eftirliti af hálfu Siglingamálastofnunar ríkisins, sem þá starfaði á grundvelli laga nr. 20/1986. Ætla verður, að þetta eftirlit hafi eftir atvikum átt að taka til alls búnaðar um borð, meðal annars þar sem lög nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum hafi gefið til kynna, að eftirlit með honum væri ekki á starfssviði Vinnueftirlits ríkisins, sbr. 2. og 3. gr. þeirra.

Staðfest er í bréfi Siglingastofnunar Íslands til lögmanns áfrýjanda 2. júní 1997, sem lagt hefur verið fyrir Hæstarétt, að eftirlit

Siglingamálastofnunar með íslenskum skipum hafi náð til skipa Dýpkunarfélagsins. Á það er bent, að fljótandi atvinnutæki, er ekki séu knúin eigin hreyfiafli, hafi nokkra sérstöðu um skráningu og eftirlit. Megi meðal annars sjá þess stað í 3. mgr. 1. gr. laga nr. 51/1987, sem heimilað hafi setningu reglugerðar um eftirlit með tækjum af þessu tagi. Slík reglugerð hafi ekki verið sett, svo að Siglingamálastofnun hafi sjálf mótað venjur um þetta eftirlit með tilliti til séreðlis tækjanna. Tekið er fram, að stofnunin hafi átt samstarf við Vinnueftirlit ríkisins um einstaka skoðunarþætti. Skipuleg samvinna milli þeirra í þessu efni virðist þó ekki hafa komist á fyrr en eftir þann tíma, sem hér skiptir máli.

Um feril dýpkunarskipsins Reynis er fram komið, að félagið hafi flutt það til landsins með leyfi samgönguráðuneytisins samkvæmt 2. gr. heimildarlaga nr. 27/1989, en skipið var þá meira en tólf ára gamalt, sbr. 2. mgr. 21. gr. laga nr. 51/1987. Fyrir innflutninginn var skipið skoðað af fulltrúa Siglingamálastofnunar 22. október 1988, þar sem það var statt í erlendri höfn. Var skoðunin til bráðabirgða og átti að skera úr því, hvort fært væri að mæla með innflutningi á skipinu, sbr. 21. gr. laganna. Niðurstaðan var ekki neikvæð, en ýmsar athugasemdir gerðar. Skipið mun hafa verið endanlega skrásett hér á landi 24. ágúst 1989, en ekki verður séð, að fullnaðarskoðun eftir komu þess hafi farið fram, og haffærisskírteini handa því virðist ekki hafa verið gefið út. Um síðara eftirlit með skipinu fram til 7. mars 1992 liggur ekkert fyrir, sem hönd sé á festandi, en 11. sama mánaðar munu fulltrúar Siglingamálastofnunar hafa komið þar um borð til skoðunar vegna slyss áfrýjanda. Hinn 1. júlí sama ár framkvæmdi stofnunin svo skoðun á skipinu, sem ekki varð endanleg vegna ýmissa athugasemda, og leiddi hún ekki til útgáfu haffærisskírteinis.

Um flutningaprammann Loka I, sem smíðaður var erlendis 1976, gegnir svipuðu máli. Hann var skoðaður 22. janúar 1988 og fékk þá haffærisskírteini, sem gilti til 1. apríl sama árs. Eftir það fór engin heildarskoðun fram fyrr en í desember 1994, svo að haffærisskírteini var ekki endurnýjað, meðan hann var í eigu félagsins.

Af hálfu Vinnueftirlits ríkisins er það staðfest í bréfi 5. ágúst 1997 til lögmanns áfrýjanda, sem lagt hefur verið fyrir Hæstarétt, að sú stofnun hafi ekki haft eftirlit með eða afskipti af prömmum, gröfu-

skipum eða skipum Dýpkunarfélagsins á árunum 1988–1992. Í bréfinu er gerð grein fyrir samkomulagi milli Vinnueftirlitsins og Siglingamálastofnunar, sem stofnanirnar hafi fylgt í meginatriðum frá árinu 1995 og varði verkaskiptingu um eftirlit með flotkvíum, vinnuprömmum og öðrum fljótandi tækjum, er notuð séu til vinnu í höfnum eða við þær. Kveðst Vinnueftirlitið jafnframt líta svo á, að búnaðurinn, sem áfrýjandi slasaði sig á, hafi heyrt til prammanum og rekstri hans. Hafi hann þannig átt að heyra undir Siglingamálastofnun.

Samkvæmt því, sem gögn málsins benda til, höfðu bæði skipin þannig verið án eftirlits, svo að árum skipti, þegar slys áfrýjanda bar að höndum. Gat fyrirsvarsmönnum félagsins haldist uppi að starfrækja þau án viðhalds, sem fullnægjandi væri með tilliti til öryggis og vinnuverndar. Upplýsingar um búnað skipanna vorið 1992 bera vitni um, að þetta hafi gerst í raun, og ekki síður sú ákvörðun framkvæmdastjórans að taka prammann í notkun í þetta sinn. Fram er og komið, að félagið átti í fjárhagsörðugleikum á þessum tíma. Það var tekið til gjaldþrotaskipta 26. janúar 1993.

Þennan skort á eftirliti verður að telja svo alvarlegs eðlis, að óhjákvæmilegt sé að virða hann til vanrækslu af hálfu hinna opinberu aðila, er því áttu að gegna og gátu að lögum hlutast til um, að starfræksla þessara atvinnutækja yrði stöðvuð eða úrbótum komið við. Er Siglingamálastofnun ríkisins þar öðrum fremur til að dreifa. Hafi eftirlitsskorturinn í einhverju stafað af óvissu um hlutverk stofnunarinnar gagnvart tækjunum, sem kalla hafi mátt vinnuvélar fremur en skip, verður að meta það til mistaka, er ekki sé unnt að verja nema með skírskotun til annarra opinberra stofnana, er leiði til sömu ábyrgðar.

Samkvæmt þessu verður ólögmætt ástand hinna fljótandi fara Dýpkunarfélagsins ekki aðeins rakið til framgöngu eiganda þeirra og útgerðarmanns, heldur einnig til afskiptaleysis af hálfu stjórnvalda, sem um þau áttu að sýsla. Að mati dómenda í héraði var óforsvaranlegt að hafa mann um borð í flutningaprammanum, eins og hann var á sig kominn. Á þetta ber að fallast, og var slys áfrýjanda ótvírætt innan marka þeirrar hættu, sem til var stofnað.

Þau atvik málsins, sem hér voru rakin, leiða til þess eftir almennum reglum skaðabótaréttarins, að stefndi verði að bera bótaábyrgð

á slysi áfrýjanda. Hins vegar verður að líta svo á, að áfrýjandi hafi sjálfur einnig átt sök á slysinu. Honum mátti vera ljóst að miklu leyti, að hverju hann gekk um borð í prammanum, og aðgæsluskortur virðist hafa ráðið nokkru um það, hvernig hann meiddist. Er hæfilegt samkvæmt því, að stefnda verði gert að bæta honum tjón hans að hálfu, en ekki eru efni til að fjalla hér um fjárhæð bótanna. Jafnframt greiði stefndi honum hæfilegan málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 30. desember 1996.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var 5. desember sl., var höfðað með stefnu, birtri 17. janúar 1996.

Stefnandi er Lárus Arason, kt. 260469-3989, Kleifarseli 61, Reykjavík.

Stefndi er íslenska ríkið.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 8.422.894 kr. ásamt vöxtum skv. 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 7. mars 1992 til 20. janúar 1994, en með vöxtum skv. III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt málskostnaðaryfirliti og að málskostnaður verði tildæmdur stefnanda, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Af hálfu stefnda er aðallega krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda og að tildæmdur verði málskostnaður úr hans hendi samkvæmt mati dómsins, til vara, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar og málskostnaður látinn falla niður.

II.

Málsatvik.

7. mars 1992 slasaðist stefnandi við vinnu um borð í efnisflutningaprammanum Loka I, er verið var að losa efni úr prammanum.

Eftir því sem í stefnu greinir, eru atvik málsins þau, að framkvæmdastjóri Dýpkunarfélagsins hf. óskaði eftir því við stefnanda aðfaranótt 7. mars 1992, að hann réði sig til starfa á dýpkunarskipið Reyni, skipaskrárnúmer 2022, sem notað var til dýpkunar hafnarinnar í Hafnarfirði. Dýpkunarskipið Reynir var í eigu Dýpkunarfélagsins hf. Stefnandi fór um borð í dýpkunarskipið og beið þess, að efnisflutningaprammins Loki I, sem fylgdi dýpkunarskipinu og var notaður til að flytja efni frá skipinu, yrði tilbúinn fyrir móttöku á efni. Þegar mokað hafði verið í prammann um kl. 12.00 á hádegi, pantaði stefnandi lóðs til að draga prammann út til losunar. Dró lóðsbáturinn prammann að losunarstað utan hafnarinnar. Stefnandi var um borð í efnisflutningaprammanum til að sjá um losunina.

Losun prammans fór þannig fram, að botn hans var opnaður með þrýstivökvabúnaði, og var stjórnbúnaður hans í vélarhúsi á þilfari prammans. Til þess að komast að stjórntækjum losunarbúnaðarins þurfti að opna vélarhlíf á vélarhúsi. Stöng, sem halda átti vélarhlífinni í opinni stöðu, vantaði í umrætt skipti. Stefnandi opnaði því hlerann og hallaði honum yfir þilfarið og hóf að vinna við stjórntæki þau, sem í vélarhúsi voru. Kom þá veltingur á prammann og síðan vindhviða, eftir því sem greinir í stefnu. Skall þá hlerinn til baka yfir vélarhúsið og í höfuð stefnanda, sem hafði hallað sér yfir vélarhúsið til að opna botnhlera prammans og losa þannig það efni, sem í prammanum var.

Stefnandi mun hafa verið einn um borð í prammanum, þegar slysið varð, og því einn til frásagnar um tildrög þess. Þrátt fyrir höggið gat stefnandi haldið áfram að opna botnhlerana og losa efnið. Pramminn var síðan dreginn til hafnar og stefnandi fluttur á slysadeild, þar sem í ljós kom, að hann var slasaður á höfði.

Með örorkumati Sigurðar Thorlacius læknis, dags. 12. apríl 1993, var örorka stefnanda metin 100% í eitt ár frá slysdegi og varanleg örorka 20%. Á grundvelli örorkumats gerði lögfræðingur stefnanda kröfu í þrotabú Dýpkunarfélagsins hf., dags. 10. mars 1993, en Dýpkunarfélagið hf. var tekið til gjaldþrotaskipta 26. janúar 1993.

Krafa stefnanda er:

1. Vegna tímabundinnar örorku	kr.	1.095.400
2. Vegna varanlegrar örorku	–	6.543.400
3. Vegna tapaðra lífeyrisréttinda	–	387.200
4. Miskabætur	–	1.000.000
5. Vegna útlagðs kostnaðar	–	81.544
6. Áfallinn lögmannskostnaður	–	50.000
Frádráttur		
Frá Tryggingastofnun ríkisins	–	537.000
Frá Ábyrgðasjóði launa	–	197.650
Samtals	kr.	8.422.894

Styðjast liðir 1–3 við örorkutjónsútreikning Jóns Erlings Þorlákssonar tryggingafræðings, dags. 22. september 1995. Krafa um miskabætur miðast við það, að stefnandi hafi þurft að þola miklar þjáningar vegna slyssins.

Ekkert kom upp í kröfu stefnanda við skipti þrotabúsins. Með bréfi til ríkislögmanns var kröfu stefnanda beint að ríkissjóði, en áður hafði kröfu vegna tjónsins verið beint að Ábyrgðasjóði launa. Sá aðili hafði einungis að litlu leyti tekið til greina kröfu um staðgengilslaun, að höfuðstólsfjárhæð 197.650 kr.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi kveðst hafa unnið við prammann Loka I á árinu 1989, og hafi þá allur búnaður prammans verið í lagi. Hafi stefnanda ekki verið ljóst, að stjórntæki losunarbúnaðarins voru ekki í lagi, fyrr en komið var að því að losa efnið úr prammanum. Auk áðurnefndrar stangar, sem vantaði, voru stjórntæki losunarbúnaðarins einnig löskuð. Var m. a. handfang brotið, og þurfti stefnandi að nota skrúfjárn, sem lá við hliðina á stjórntækinu, til að setja vökvadælu af stað, svo að hægt væri að losa efnið úr prammanum. Þurfti hann að hafa báðar hendur á stjórntækjum, svo að losun tækist. Við þessa vinnu varð stefnandi að teygja sig niður í vélarhúsið og halla sér um leið yfir það. Því hafi hann með engu móti getað varað sig á hleranum, þegar hann skall til baka.

Þegar verið var að draga efnisflutningaprammann Loka I út á losunarstað, hafi skyndilega farið að hvessa, og því hafi verið ógerlegt að láta draga prammann aftur inn í höfnina án þess að losa hann áður. Pramminn hafi verið um 300 tonn á þyngd með efninu, og hefði aldrei tekist að fara með hann aftur inn í höfnina án hættu á stórkostlegu tjóni. Stefnanda hafi því verið sá einn kostur nauðugur að halda áfram að losa efnið úr prammanum.

Dýpkunarfélagið hf. hafi látið undir höfuð leggjast að láta fara fram rannsókn á slysinu og tildrögum þess. Stefnandi hafi því óskað eftir því við lögregluna í Reykjavík svo og Siglingamálastofnun ríkisins, að slysið yrði rannsakað. Hafi báðir aðilar orðið við því.

Aðalábyrgðarregla vegna slysa á þeim, sem vinna á skipum, sé í 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Segir þar, að ábyrgð útgerðarmanns nái einnig til þess, er maður verði fyrir tjóni í tengslum við rekstur skips. Ekki sé nauðsynlegt, að hann sé um borð í skipinu. Stefnandi telur ljóst, að hann hafi unnið í beinum tengslum við rekstur skipsins Reynis, og því taki ábyrgðarreglan til tjóns stefnanda.

Stefnandi telur og líklegt, að Loki I sé skip í skilningi 172. gr. siglingalaga og bótaábyrgð því ljós að þessu leyti. Stefnandi telur, að slysið 7. mars 1992 megi einkanlega rekja til vanbúnaðar prammans Loka I sem og ófullnægjandi vinnuaðstöðu að öðru leyti. Hafi því bótaskylda útgerðarinnar verið ótvíræð.

Samkvæmt kjarasamningi Sjómannasambands Íslands og Landssambands íslenskra útvegsmanna, ákvæði 1.22, beri útgerðarmönnum að kaupa tryggingar, sem bæti skipverjum það tjón, sem þeir verði fyrir vegna slysa, í samræmi við 172. gr. siglingalaga. Enn fremur beri útgerðarmönnum að taka ábyrgðartryggingu skv. hinum almennu skilmálum um ábyrgðartryggingar.

Verði þetta ekki skilið öðruvísi en svo, að átt sé við tryggingu vegna tjóns, sem útgerðaraðili sé bótaskyldur vegna. Telur stefnandi, að tjón sitt falli þar undir. Ef Dýpkunarfélagið hf. hefði staðið við kjarasamninginn, hefði tjón stefnanda því fengist bætt samkvæmt ábyrgð tryggingafélagsins.

Skylt hafi verið að lögskrá á dýpkunarskipið Reyni og kaupa lögboðnar tryggingar. Það hafi ekki verið gert, og beri ríkissjóður því ábyrgð á tjóni stefnanda, sbr. 3. ml. 6. tl. 7. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna. Enn fremur hafi starfsmenn ríkisins gróflega brotið gegn eftirlits- og skoðunarskyldum sínum og þannig átt sök á tjóninu.

Samkvæmt 2. gr. laga um lögskráningu sjómanna segir, að skylt sé að lögskrá alla skipverja, sem ráðnir séu til starfa á íslenskum skipum og séu tólf rúmlestir eða stærri. Brúttórúmlestatala dýpkunarskipsins Reynis sé 230 brúttórúmlestir.

Í 2. ml. 5. tl. 7. gr. lögskráningarlaga segir: „Nú vanrækir útgerðarmaður að hafa líf- og slysatryggingu í gildi, og er hann þá ábyrgur fyrir viðkomandi bótagreiðslum.“ Þessi ábyrgðarregla hafi verið lögleidd með lögum nr. 71/1962 um breytingar á lögum um lögskráningu sjómanna nr. 63/1961. Hafi tilgangurinn með þeirri breytingu verið að bæta réttaröryggi sjómanna vegna slysa. Með lögum nr. 24/1980 hafi nýjum málslið verið bætt við 6. tl. 7. gr., sem segir: „Nú reynist útgerðarmaður eigi fær um greiðslu slíkra bóta, og ber ríkissjóður fulla ábyrgð á greiðslu þeirra.“ Sök starfsmanns ríkissjóðs er ekki gerð að skilyrði, samanber enn fremur orðalagið „fulla ábyrgð“, en nægilegt sé hlutlægt séð, að vanrækt hafi verið að hafa umræddar tryggingar í gildi og útgerðarmaður sé eigi fær um greiðslu bóta.

Stefnandi vísar til þess, að útgerðarmaður dýpkunarskipsins Reynis, Dýpkunarfélagið hf., hafi vanrækt að hafa líf- og slysatryggingu í gildi. Þá sé Dýpkunarfélagið hf. gjaldþrota. Beri því ríkissjóður fulla ábyrgð á greiðslu á tjóni stefnanda.

Eigi sé hægt að gera sök lögskráningarstjóra eða fulltrúa hans að skilyrði bótaskyldu. Orðalag ábyrgðarákvæðisins leyfi ekki slíka fyrirvara. Einnig beri að líta til tilgangs ábyrgðar ríkissjóðs, en hann sé sá að tryggja það, að skipverjar fái bætur, verði þeir fyrir ótryggðu tjóni og útgerðarmaður reynist ógjaldfær.

Stefnandi skírskotar einnig til þess, að ábyrgð ríkissjóðs sé í gildi á grundvelli 3. ml. 6. tl. 7. gr. laganna, enda þótt því yrði hafnað, að ábyrgð ríkissjóðs byggðist á hlutlægum skilyrðum. Ástæða þess sé tvíþætt, annars vegar sú, að lögskráningarstjóri heimahafnar dýpkunarskipsins Reynis, sýslumaðurinn á Siglufirði, hafi hafnað að lögskrá áhöfn skipsins, þar sem hann hafi ekki talið það skylt. Hin ástæðan sé sú, að þar sem forráðamenn

Dýpkunarfélagsins hf. hafi ekki farið fram á lögskráningu, hafi lögskráningarstjóri eða fulltrúi hans átt að grípa til viðeigandi aðgerða. Vísast þar til 2. mgr. 3. gr. laganna. Bendir stefnandi þannig á, að bæði sýslumaðurinn á Siglufirði og lögskráningarfulltrúi hans hafi vitað um, að eigi var lögskráð á dýpkunarskipið Reyni. Hafi þeim borið að stöðva notkun skipsins, strax og þetta var ljóst. Um þetta megi vísa til staðfestingar Páls Guðmundssonar, deildarstjóra hjá Siglingamálastofnun ríkisins, og bréfs til sýslumannsins á Siglufirði. Þrátt fyrir þessar athugasemdir Siglingamálastofnunar hafi skipið Reynir ekki verið stöðvað.

Dýpkunarskipið Reynir hafi komið til landsins síðara hluta árs 1988. Hafi skipið verið skoðað af Siglingamálastofnun. Þar hafi komið í ljós, að endanleg skoðun ætti eftir að fara fram. Reynir var síðan færður á skipaskrá 24. ágúst 1989. Áður hafði Siglingamálastofnun kvartað um ástand skipsins við sýslumanninn á Siglufirði, m. a., að ekki væri lögskráð á það.

Þrátt fyrir það að dýpkunarskipið Reynir væri skráð á skipaskrá, hafi ekki verið gefið út haffærisskírteini fyrir skipið, og engin skoðun virðist hafa farið fram fyrr en 11. mars 1992 og svo 1. júlí s. á., þá að kröfu stefnanda. Þá höfðu þeir efnisflutningaprammar, er fylgdu Reyni, Loki I og Loki II, ekki verið skoðaðir frá 22. janúar 1988, en þá fengu þeir haffærisskírteini til 1. apríl 1988. Reynir og efnisflutningaprammarnir virðast því hafa verið eftirlitslausir af hálfu ríkisins árum saman, áður en slysið varð. Eins og rakið hefur verið, megi rekja tildrög slyssins til vanbúnaðar.

Stefnandi heldur því fram, að um hafi verið að ræða saknæmt aðgerðaleysi þeirra starfsmanna stefnda, Siglingamálastofnunar ríkisins, sem gerðu Dýpkunarfélaginu hf. kleift að gera út dýpkunarskipið Reyni ásamt þeim efnisflutningaprömmum, sem honum fylgdu, án þess að gæta laga og reglugerða um skoðun skipa, öryggisútbúnað, lögskráningu, tryggingar og fleira. Hafi siglingamálastjóri staðfest, að forráðamenn Dýpkunarfélagsins hf. hafi framið lögbrot með notkun dýpkunarskipsins. Það hafi verið vítavert af hálfu starfsmanna stefnanda að sinna ekki skoðun og eftirlitsskyldum sínum. Um saknæmt aðgerðaleysi hafi verið að ræða, sem leiddi til þess, að Dýpkunarfélagið hf. hafi getað árum saman brotið fjölda lagaákvæða og þannig ekki aðeins stefnt lífi og limum starfsmanna sinna í hættu, heldur einnig vanrækt að kaupa skyldutryggingar.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Stefndi telur, að varaábyrgð ríkissjóðs samkvæmt ákvæðum 6. tölul. 1. mgr. 7. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna velti algerlega á því, hvort skráningarstjóra hafi orðið á saknæm mistök, þá er lögskráning fer

fram, með því að krefjast ekki yfirlýsingar tryggingafélags um líf- eða slysatryggingu skipverja og ganga ekki úr skugga um, að þær séu í samræmi við gildandi lög og kjarasamninga. Skýrt komi fram í orðalagi ákvæðisins, að um sé að ræða sakarábyrgð. Þá er einnig vísað til athugasemda, sem fylgdu frumvarpi, er varð að lögum nr. 24/1980, um breytingu á þágildandi lögum um lögskráningu sjómanna nr. 63/1961. Stefndi bendir einnig á til stuðnings þessu, að meginskilyrði þess, að réttur stofnist til skaðabóta, sé saknæmi, en bótaskylda án sakar sé undantekning að íslenskum rétti. Engin rök hnígi að því að telja framangreint ákvæði um ábyrgð ríkissjóðs reist á hlutlægum grundvelli.

Samkvæmt gögnum málsins sé upplýst, að lögskráning áhafnar dýpkunarskipsins Reynis hafi aldrei farið fram, hvorki á skipið né prammana. Þar sem skráning hafi aldrei komið til kasta lögskráningarstjóra, geti ekki verið til að dreifa saknæmum mistökum af hans hálfu, er leiddu til þess, að dýpkunarskipið hafi haldið út án þess að stefnandi væri líf- eða slysatryggður. Lögskráningarstjóri hafi aldrei fengið til meðferðar skráningu áhafnar dýpkunarskipsins eða stefnanda sérstaklega. Þegar af því beri að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Mótmælt sé sem röngu og ósönnuðu, að lögskráningarstjóri á Siglufirði hafi hafnað að lögskrá áhöfn dýpkunarskipsins. Hvergi komi fram í málinu, að lögskráningarstjóri, hvorki á Siglufirði né í Hafnarfirði, þar sem dýpkunarskipið og pramminn voru að jafnaði staðsett, hafi neitað að lögskrá áhöfnina. Engar löglíkur eru fyrir því, að hafnað hafi verið lögskráningu, svo fremi sem framvísað hafi verið gildum haffærisskírteinum.

Lögskráningarstjórar hafi ekki með höndum eftirlit að eigin frumkvæði með því að leita uppi þau skip, þar sem áhafnir eða einstakir skipverjar hafi ekki verið lögskráðir. Eftirlit af því tagi sé óraunhæft og óframkvæmanlegt. Þá er því mótmælt sem röngu og ósönnuðu, að sýslumaðurinn á Siglufirði og fulltrúi hans hafi vitað, áður en slysið varð, að ekki hafi verið lögskráður skipverji á prammanum. Enginn þeirra starfsmanna stefnda, sem stefnandi telur hafa vanrækt starfsskyldur sínar, hafi haft ástæðu til að ætla, að forráðamenn Dýpkunarfélagsins héldu út með dýpkunarskipið óhaffært í skjóli nætur og að pramminn yrði notaður, en hann hafði, sem fyrr segir, staðið óhreyfður í tvö ár.

Þá heldur stefndi því einnig fram, að ekki hafi verið sýnt fram á greiðslufall útgerðarmanns. Þar með sé ekki komið fram meginskilyrði varaábyrgðar ríkissjóðs samkvæmt 7. gr. laga nr. 43/1987 og því sjálfstæð ástæða til sýknu af kröfum stefnanda. Útgerðarmaður og vinnuveitandi stefnanda, Jóhannes Lárusson, beri persónulega sem útgerðarmaður ábyrgð á tjóni

stefnanda, sbr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 svo og ákvæði 6. tl. 1. mgr. 7. gr. laga nr. 43/1987. Þessari ábyrgð geti hann ekki velt yfir á Dýpkunarfélagið hf. eða þrotabú þess. Í öðru lagi hafi ekki verið sýnt fram á niðurstöðu skiptaloka vegna þrotabús Dýpkunarfélagsins hf. og því ekki unnt að fullyrða, hvort stefnandi hefði fengið kröfu sína greidda úr þrotabúinu sem forgangskröfu eða hvort hann hefði glatað þeim rétti. Í þriðja lagi hafi stefnandi lýst sjóveðskröfu í skipið Reyni og prammann Loka I, en ekkert sé komið fram um fullnustu þeirrar veðkröfu. Í fjórða lagi bendi stefndi einnig á, að stefnandi hafi ekki látið reyna á afstöðu Ábyrgðasjóðs launa fyrir dómi. Í fimmta lagi hafi ekki verið látið á það reyna, hvort í gildi hafi verið slysatrygging vegna áhafnar dráttarbátsins Þróttar frá Hafnarfirði, en þegar slysið varð, var pramminn Loki I tengdur við þann bát og því um að ræða slys í beinum tengslum við rekstur Þróttar.

Engri saknæmri háttsemi starfsmanna Siglingamálastofnunar sé til að dreifa. Skipið og pramminn hafi verið óhaffær með öllu. Ekki sé til að dreifa neinum orsakatengslum milli ætlaðrar saknæmrar háttsemi og tjóns stefnanda að þessu leyti. Ekki séu orsakatengsl milli þess, að skipið var óhaffært, ætlaðrar saknæmrar háttsemi stefndu, slyss stefnanda um borð í prammanum og svo þess, að hann hafi ekki fengið slysatryggingarbætur. Hafi vanbúnaður prammans verið orsök tjóns stefnanda, hafi þar algerlega verið um að kenna vanrækslu vinnuveitanda stefnanda, en skoðun, athugasemdir eða viðvaranir hafi sýnilega engu breytt um slys stefnanda.

Stefndi heldur því fram, að verði ekki fallist á framangreint, hafi stefnandi sýnt af sér vítavert og stórfellt gáleysi við vinnu sína, og beri að lækka bætur.

Stefndi mótmælir því, að lögð verði á sig sönnunarbyrði í málinu á grundvelli hættulegrar starfsemi, svo sem stefnandi krefst. Engin tengsl séu á milli starfsemi Dýpkunarfélagsins hf. annars vegar og starfsemi stefnda hins vegar.

Um lækkun bóta vísar stefndi til b-liðar 2. tölul. 2. mgr. og 4. mgr. 172. gr. laga nr. 34/1985. Stefndi mótmælir örorkutjónsútreikningum sem þýðingarlausum í máli þessu.

Stefndi mótmælir bótum vegna tímabundinnar örorku og enn fremur miskabótakröfu stefnanda, enda séu bætur fyrir miska ekki meðal þess, sem ábyrgð útgerðarmanns nái til samkvæmt slysatryggingu eftir 2. mgr. 172. gr. laga nr. 34/1985. Stefnandi beri mestan hluta tjónsins sjálfur vegna eigin sakar.

Stefnandi gaf aðilaskýrslu fyrir dóminum. Þá gáfu vitnaskýrslur Jóhannes Lárusson afgreiðslumaður, Páll Guðmundsson, deildarstjóri hjá Siglinga-

málastofnun, Björgvin Guðmundsson skipaskoðunarmaður, Erlingur Óskarsson lögmaður, Hreiðar Hugi Hreiðarsson, fyrrv. starfsmaður Dýpkunarfélagsins hf., og Sigurgeir Hjalti Högnason.

III.

Forsendur og niðurstaða.

Stefnandi kveðst hafa orðið fyrir slysi um borð í efnisflutningaprammanum Loka I 7. mars 1992. Engir sjónarvottar voru að slysinu, en stefnandi gaf skýrslu um atvikið hjá rannsóknardeild lögreglunnar í Reykjavík 24. apríl s. á. Þá hefur hann einnig gefið skýrslu fyrir dóminum. Í málinu liggur einnig fyrir lögregluskýrsla skipstjóra dráttarbátsins Þróttar, dags. 24. apríl 1992, sem er í samræmi við framburð stefnanda um atvik slyssins. Verður að gera ráð fyrir, að slysið hafi borið að með þeim hætti, sem stefnandi greinir frá, enda ekkert, sem bendir til þess, að orsökin hafi verið önnur.

Dýpkunarskipið Reynir nr. 2022 er skráð á skipaskrá sem skip án vélar til framdrifs á sama hátt og efnisflutningapramminn Loki I, skipaskrárnúmer 7026. Pramminn gegnir því hlutverki að taka við efni frá dýpkunarskipinu Reyni. Þegar skipin eru í notkun, liggur pramminn við hlið dýpkunarskipsins, og er efninu mokað í hann. Þegar pramminn er losaður, er hann dreginn af hafnarbát á losunarstað utan hafnar. Við losun prammans opnast botn hans til hliðar, þannig, að efnið rennur út. Við opnun og lokun eru notaðir vökvatjakkar, sem stjórnað er frá vélarhúsi á þilfari. Upphaflega var vökvatjökkunum fjarstýrt frá dráttarbátnum. Er því gert ráð fyrir, að enginn sé um borð í prammanum, meðan á drætti stendur eða við losun. Búnaður þessi var ekki umrætt sinn.

Samkvæmt ljósmyndum af búnaði Loka I, sem teknar voru 24. apríl 1992, er augljóst, að hvergi er aðbúnaður fyrir mann um borð í prammanum, t. d. ekkert handrið umhverfis vélarkappann. Þá vantaði umrætt sinn stöng þá, sem heldur uppi einu vélarlokinu af þremur. Að mati dómsins var það óverjandi að hafa mann um borð í prammanum við þær aðstæður, sem hér um ræðir.

Upplýst hefur verið í málinu, að stefnandi var fenginn með stuttum fyrirvara til Dýpkunarfélagsins hf. vegna verkefna þess við dýpkunarframkvæmdir í Hafnarfjarðarhöfn, en hann hafði starfað áður hjá félaginu og þekkti til starfans. Vanræksla félagsins í því að tryggja öryggi starfsmanna sinna leiðir til bótaskyldu þess.

Bótakröfu sína á hendur ríkissjóði styður stefnandi 3. ml. 6. tl. 7. gr. laga nr. 43/1987.

Í 6. tl. 7. gr. laga nr. 43/1987 kemur fram, að við lögskráningu í skiprúm skuli sýna lögskráningarstjóra m. a. yfirlýsingu frá tryggingafélagi um líf- og

slysatryggingu skipverja, og skuli skráningarstjóri ganga úr skugga um, að hún sé í samræmi við gildandi lög og kjarasamninga. Síðan segir: „Nú vanrækir útgerðarmaður að hafa líf- og slysatryggingu í gildi, og er hann þá ábyrgur fyrir viðkomandi bótagreiðslum. Reynist útgerðarmaður eigi fær um greiðslu slíkra bóta, ber ríkissjóður fulla ábyrgð á greiðslu þeirra."

Í 7. gr. laga nr. 43/1987 um lögskráningu sjómanna eru fyrirmæli um þau gögn, sem sýna skal við gerð lögskráningar. Samkvæmt 1. tl. 1. mgr. 7. gr. skal framvísa atvinnuskírteini skipstjóra, og skv. 2. tl. greinarinnar skal sýna mælibréf skips og haffærisskírteini. Í 4. gr. laga nr. 51/1987 er að finna skýrgreiningu á haffæri skips. Í 3. tl. greinarinnar kemur fram, að skip telst óhaffært, ef bol þess, búnaði, vélum eða tækjum eða mönnum er áfátt eða það af öðrum ástæðum svo illa búið, að telja verði, að það sé eigi öruggt til siglingar vegna sjóferða þeirra, er skipið skyldi fara.

Samkvæmt framburði Páls Guðmundssonar, deildarstjóra Siglingastofnunar Íslands, hér fyrir dómi voru flotvirki og önnur fljótandi för, sem ekki höfðu vél sér til framdrifs, aðeins skoðuð með tilliti til burðarvirkis. Hins vegar hafi slík tæki ekki fengið haffærisskírteini. Aðeins hafi verið gefið út haffærisskírteini fyrir prammann um skamman tíma árið 1988. Síðan hafi slíkt skírteini ekki verið gefið út. Þar sem menn úr landi hafi unnið á slíkum prömmum, hafi Vinnueftirlit ríkisins séð um eftirlit á búnaði að öðru leyti. Enginn skipstjóri var skráður á dýpkunarskipið Reyni og enginn lögskráður á það skip. Samkvæmt framburði vitnisins Erlings Óskarssonar, fyrrv. lögskráningarstjóra á Siglufirði, hér fyrir dómi var aldrei leitað eftir því að lögskrá á dýpkunarskipið Reyni né Loka I.

Dómurinn telur, að ekki hafi verið sýnt fram á í málinu, að það álitaefni hafi komið til kasta lögskráningarstjóra í heimahöfn skipsins að lögskrá á skipin og að slíkri beiðni hafi verið hafnað, enda ljóst, að skilyrði lögskráningar af hendi útgerðar hafi ekki verið um að ræða lögum samkvæmt. Þegar af þeirri ástæðu eru ekki skilyrði til að styðja bótakröfu á hendur ríkissjóði við 3. ml. 6. tl. 7. gr. laga nr. 43/1987.

Samkvæmt 3. gr. laga nr. 51/1987 um eftirlit með skipum er eiganda skips, útgerðarmanni og skipstjóra skylt að sjá um, að lögskipuð skoðun fari fram á skipi og því sé haldið haffæru, hvenær sem því er lagt úr höfn. Í 2. mgr. 14. gr. er ákvæði um, að aukaskoðun skuli gera á skipi, þegar eigandi skips, útgerðarmaður, skipstjóri, vélstjóri, einstakir skipverjar eða stjórn stéttarfélags krefjast skoðunar. Skuli slík krafa vera skrifleg.

1. júlí 1992 skoðuðu starfsmenn Siglingamálastofnunar ríkisins dýpkunarskipið Reyni í Hafnarfjarðarhöfn. Athugasemdir voru gerðar vegna vanbúnaðar skipsins og tekið fram, að skoðun væri ekki lokið og ekkert haf-

færisskírteini gefið út. Samkvæmt 26. gr. laga nr. 51/1987 var því óheimilt að nota skipið. Ekkert liggur fyrir um ástand skipsins fyrir slys. Í málinu liggur fyrir, að efnisflutningapramminn Loki I hafði legið ónotaður í Hafnarfjarðarhöfn um tíma, þegar forsvarsmenn Dýpkunarfélagsins hf. tóku hann í notkun umrætt skipti. Hefur Jóhannes Lárusson, fyrrv. framkvæmdastjóri félagsins, upplýst fyrir dóminum, að til hafi staðið að prófa búnað prammans.

Ekki er fallist á með stefnanda, að það, að stöng sú, sem hélt uppi vélarhlíf Loka I og vantaði umrætt sinn, teljist saknæmt aðgerðaleysi starfsmanna Siglingamálastofnunar ríkisins, enda hafði enginn þeirra aðila, sem tilgreindir eru í 3. gr. og 2. mgr. 14. gr. laga nr. 51/1987, krafist þess, að lögskipuð skoðun færi fram á skipunum.

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

Málskostnaður fellur niður.

Stefnandi fékk gjafsókn í máli þessu samkvæmt bréfi dómsmálaráðuneytisins, dags. 19. september 1996.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ. m. t. þóknun talsmanns hans, Steingríms Þormóðssonar hdl., 250.000 kr., að meðtöldum virðisaukaskatti af málflutningsþóknun greiðist úr ríkissjóði.

Valtýr Sigurðsson héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnunum Jóni B. Hafsteinssyni skipaverkfræðingi og Þorvaldi Ingibergssyni stýrimanni.

Dómsorð:

Stefndi, íslenska ríkið, skal vera sýkn af öllum kröfum stefnanda, Lárusar Arasonar.

Málskostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ. m. t. þóknun talsmanns stefnanda, Steingríms Þormóðssonar hdl., 250.000 kr., að meðtöldum virðisaukaskatti af málflutningsþóknun greiðist úr ríkissjóði.