Fimmtudaginn 17. september 1998.

Nr. 349/1997. **Óli Þorsteinsson**
(Björgvin Þorsteinsson hrl.)
gegn
**Hraðfrystihúsi Tálknafjarðar hf.**
(Karl Axelsson hrl.)

Vinnuslys. Sjómenn. Sératkvæði.

**Dómur Hæstaréttar.**

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

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 28. ágúst 1997. Hann krefst þess aðallega, að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 29.082.536 krónur með 6% ársvöxtum frá 2. júlí 1991 til 1. ágúst sama ár, 7% ársvöxtum frá þeim degi til 11. október sama ár, 4% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember sama ár, 3,75% ársvöxtum frá þeim degi til 21. sama mánaðar, 3,5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember sama ár, 3% ársvöxtum frá þeim degi til 1. febrúar 1992, 2,5% ársvöxtum frá þeim degi til 11. sama mánaðar, 2% ársvöxtum frá þeim degi til 21. mars sama ár, 1,25% ársvöxtum frá þeim degi til 1. maí sama ár, 1% ársvöxtum frá þeim degi til 11. ágúst 1993, 1,25% ársvöxtum frá þeim degi til 11. nóvember sama ár, 0,5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1995, 0,65% ársvöxtum frá þeim degi til 5. janúar 1996, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Til vara krefst áfrýjandi annarrar lægri fjárhæðar að mati dómsins. Þá krefst hann málskostnaðar fyrir héraðsdómi og Hæstarétti, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Málavöxtum er lýst í héraðsdómi. Eins og þar kemur fram, varð vart við olíuleka í togspili á afturþilfari skuttogarans Tálknfirðings, BA-325, daginn, sem slysið varð, 2. júlí 1991. Áfrýjandi, sem var yfirvélstjóri á skipinu, fór upp á þilfar til þess að gera við lekann, eins og heyrði til stöðu hans, og að því loknu þreif hann þilfarið

með olíuhreinsi. Hann þreif einnig skó sína, sem voru sérstaklega olíuvarðir, áður en hann hélt aftur niður í vélarrúm. Slysið varð, er hann var á leið niður stigana í vélarrúmið. Telur áfrýjandi, að olía hafi verið á stigaþrepi eða á skósólunum, sem hafi valdið því, að hann rann og féll niður stigann. Engin vitni voru að slysinu. Eftir atvikum hefði verið rétt að láta fara fram sjópróf vegna slyssins, en eins og mál þetta liggur fyrir, þykir ekki koma að sök, að það fórst fyrir.

Bókun áfrýjanda í véladagbók bendir ekki til, að um verulega bilun hafi verið að ræða. Er fallist á það með héraðsdómi, að þetta hafi verið tilfallandi leki og ósannað sé, að vart hafi orðið við leka frá togspili í næstu ferðum skipsins á undan og um verið kvartað. Þykir sýnt af því, sem fram er komið í málinu, að við slíkum leka megi búast, þegar skip eru að veiðum. Þá verður ekki talið, að fall áfrýjanda niður stigann hafi verið sennileg afleiðing af olíulekanum, og ekki er heldur óyggjandi, að hann hafi valdið fallinu.

Samkvæmt framansögðu og að öðru leyti með vísan til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta hann.

Rétt þykir, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður, en gjafsóknarkostnaður áfrýjanda greiðist úr ríkissjóði, svo sem nánar greinir í dómsorði.

Það athugast, að réttara hefði verið að dæma mál þetta með sérfróðum meðdómendum.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður áfrýjanda fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, 250.000 krónur.

**Sératkvæði**
**Hjartar Torfasonar**

Slys áfrýjanda um borð í togaranum Tálknfirðingi 2. júlí 1991 í veiðiferð á heimamiðum varð með þeim hætti, að hann missti fótanna við stigabrún á verkstæðispalli yfir vélarrúmi og steyptist öfug-

ur rúma tvo metra niður á gólf í vélarrúminu. Af fallinu hlaut hann meiðsl á baki og höfði, sem reyndust hin alvarlegustu, þótt bein væru ekki brotin og höfuðáverkinn ekki sýnilegur. Lögum samkvæmt hefði skipstjóri átt að hlutast til um sjópróf vegna slyssins, þótt hin beinu atvik þess væru einföld, en engin rannsókn fór fram. Með henni hefði mátt ganga úr skugga um, hvort bilunin á togvindu, sem áfrýjandi kom frá að sinna, bar vott um viðhaldsbrest eða galla og hvernig annars var ástatt um búnað og vinnuaðstöðu á skipinu, en það átti að fara í slipp mánuði síðar til árlegs eftirlits. Jafnframt hefðu skipverjar og umsjónarmaður í landi þá getað varpað skýrara ljósi á málsatvik en þeim var unnt mörgum árum síðar, þótt þeirri staðreynd yrði ekki breytt, að engin vitni voru að slysinu sjálfu. Þann skort á upplýsingum, er af þessu leiðir, hafa aðilar málsins ekki reynt að milda með því að leita álits óháðra kunnáttumanna, og sérfróðir meðdómendur voru ekki kvaddir að meðferð þess í héraði.

Frá almennu sjónarhorni er líklegt, að hið hrapallega slys áfrýjanda hafi stafað af olíusmiti á stigabrúninni eða undir skóm hans, og verður við það að miða, eins og málsgögnum er farið. Er slysið þá jafnframt meðal sennilegra afleiðinga olíulekans frá togvindunni í skilningi skaðabótareglna. Áfrýjanda hefur ekki tekist að leiða beinar líkur að því, að ástand togvindunnar hafi farið í bága við góða útgerðarhætti. Skorturinn á sönnun um það atriði er þó svo eindreginn, að stefndi verður að bera halla af honum. Er því rétt að fallast á það með áfrýjanda, að stefndi sé skaðabótaskyldur vegna slyssins. Eftir sem áður er á það að líta, að viðgerðin á togvindunni og viðhald hennar voru innan verkahrings áfrýjanda sjálfs, auk þess sem slysið varð á yfirráðasvæði hans. Hefði hann enn fremur átt að geta forðast það með ýtrustu aðgæslu. Áfrýjandi hlýtur því einnig að bera ábyrgð á slysinu. Er hæfilegt, að hún falli á hann að 3/4 hlutum, en stefndi bæti honum sannað tjón hans að 1/4 hluta. Jafnframt greiði stefndi honum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Ég er sammála öðrum dómendum um gjafsóknarkostnað.

**Dómur Héraðsdóms Vestfjarða 30. maí 1997.**

Mál þetta höfðaði Óli Þorsteinsson, kt. 010559-3089, Byggðavegi 145, Akureyri, á hendur Hraðfrystihúsi Tálknafjarðar hf., kt. 630169-2089, Mið-

túni 5, Tálknafirði, að fengnu gjafsóknarleyfi með stefnu, birtri 28. mars 1996, en málið var þingfest hér fyrir dómi 24. apríl s. á.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær aðallega, að stefndi verði dæmdur til greiðslu skaða- og miskabóta, að fjárhæð 29.082.536 krónur, með 6% ársvöxtum frá 2. júlí 1991 til 1. ágúst 1991, 7% ársvöxtum frá þeim degi til 11. október 1991, 4% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1991, 3,75% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1991, 3,5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember 1991, 3% ársvöxtum frá þeim degi til 1. febrúar 1992, 2,5% ársvöxtum frá þeim degi til 11. febrúar 1992, 2% ársvöxtum frá þeim degi til 21. mars 1992, 1,25% ársvöxtum frá þeim degi til 1. maí 1992, 1% ársvöxtum frá þeim degi til 11. ágúst 1993, 1,25% ársvöxtum frá þeim degi til 11. nóvember 1993, 0,5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1995, 0,65% ársvöxtum frá þeim degi til 5. janúar 1996, en með hæstu lögleyfðu dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Til vara er krafist annarrar lægri fjárhæðar að mati dómsins.

Þá er krafist málskostnaðar úr hendi stefnda samkvæmt fram lögðum reikningi Björgvins Þorsteinssonar, lögmanns stefnanda, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar samkvæmt reikningi Karls Axelssonar, lögmanns stefnda.

I.

Þriðjudaginn 2. júlí 1991, er stefnandi var að störfum sem yfirvélstjóri um borð í skuttogaranum Tálknfirðingi, BA-325, eign stefnda, varð hann fyrir því um kl. 18.00 að detta niður um stigaop í vélarrúmi skipsins og slasast. Nánari tildrög slyssins voru þau, að leki hafði komið að spili eða togvindu á afturþilfari skipsins, bakborðs megin, og vætlaði þar olía með glussaröri. Þegar varpan var síðan látin fara, rann sjór úr veiðarfærunum og dreifði olíubrák úr togvindu yfir þilfarið. Stafaði af því hætta fyrir skipverja, sem voru að vinna á hálu þilfarinu. Einn hásetanna fór því niður í vélarrúm bakborðs megin og óskaði eftir, að stefnandi stöðvaði lekann. Stefnandi brá við skjótt og komst fyrir lekann. Að því búnu þreif hann þilfarið vandlega með olíuhreinsi og skolaði með vatni. Hélt hann því næst niður í vélarrúm bakborðs megin skips, en áður hreinsaði hann sólana undir sérstaklega olíuvörðum skóm sínum. Tveir brattir járnstigar liggja niður í vélarrúmið með handriði til hvorrar handar. Kveðst stefnandi hafa gengið aftur á bak niður fyrri stigann og komið niður á stigapall á verkstæðisdekki. Síðan hafi hann ætlað að snúa sér við til að ganga aftur á bak niður neðri stigann, er hann einhverra hluta vegna missti fótanna við brík á efsta þrepi stigans og féll

fram fyrir sig niður þröngt stigaopið og hafnaði á gólfi vélarrúmsins rúmum tveimur metrum neðar. Mun hann hafa misst meðvitund skamma stund. Kveður stefnandi olíu frá umræddri vindu, sem hafi annaðhvort borist með hásetanum niður á stigaþrep í vélarrúminu eða leynst undir il á eigin skóm, hljóta að hafa valdið því, að hann rann á stigaþrepinu og féll. Engin vitni voru að atvikinu.

Samkvæmt skipsdagbók var vestsuðvestangola og 3 vindstig á miðunum, er slysið varð. Um atvikið sjálft er fært í dagbók, að stefnandi hafi dottið niður stiga í vélarrúmi og meiðst á handlegg og í baki. Samkvæmt frásögn stefnanda mun hann ekki hafa fundið til verkja strax eftir slysið og segir ekki hafa sést á sér aðra ytri áverka en hrufl á öðrum framhandlegg, en auk þess hafi hann misst hár á bletti vinstra megin á höfði. Hálfri til einni klukkustund síðar hafi hann hins vegar fengið verki í bak, sem leitt hafi upp í háls og niður í kálfa. Hann stóð þó eina vakt eftir slysið, en er verkirnir ágerðust, ákvað skipstjóri að sigla í land. Komið var til hafnar á Tálknafirði 3. júlí, og var stefnandi þá lagður inn á sjúkrahúsið á Patreksfirði og meiðsl hans könnuð. Við skoðun reyndist stefnandi óbrotinn, en greindist með verki í handlegg, hálsi og í baki með leiðni út í hægra læri og dofa á framanverðum hægri fæti, eins og segir í vottorði sjúkrahússlæknis. Stefnandi var útskrifaður 5. júlí 1991 og hélt fljótlega til Akureyrar. Þar var hann undir eftirliti lækna fram á haust, en fór þá á sjóinn að nýju. Sökum þrálátra verkja hætti hann þó endanlega á sjó eftir tvo túra og hefur verið undir læknishendi síðan.

II.

Ekki er ágreiningur um afleiðingar slyssins 2. júlí 1991 á andlega og líkamlega hagi stefnanda, og eru lögmenn aðila sammála um að leggja þar til grundvallar yfirmatsgerð læknanna Grétars Guðmundssonar, Ríkharðs Sigfússonar og Tómasar Zoëga frá 28. október 1996. Lá þá fyrir örorkumat Sigurðar Thorlacius læknis frá 1. júní 1992 (tímabundin örorka stefnanda metin 100% í tíu mánuði frá slysdegi og varanleg örorka upp frá því 25%), örorkumat Júlíusar Valssonar læknis frá 23. ágúst 1994 (varanleg örorka stefnanda metin 40%) auk tveggja taugasálfræðilegra matsgerða, fjölda læknisvottorða og ýtarlegrar undirmatsgerðar læknanna Magnúsar Ólasonar og Stefáns Carlssonar frá 5. nóvember 1995, en gögn þessi gátu yfirmatsmenn stuðst við. Í matsgerð þeirra eru sjúkrasögu stefnanda gerð rækileg skil. Það er síðan niðurstaða yfirmatsmanna, að ótvírætt sé, að stefnandi hafi í umræddu slysi „hlotið áverka á háls og bak auk heilahristings og heilkennis eftir höfuðáverka. Í kjölfar áverkanna hafa komið dæmigerðar andlegar breytingar.

Tímabundin örorka Óla af völdum slyssins 2. júlí 1991 telst vera 100% í samanlagt tíu mánuði.

Varanleg örorka Óla vegna slyssins 2. júlí 1991 telst vera 30%, þrjátíu af hundraði. Eiga önnur slys eða sjúkdómar ekki þátt í þeirri örorku".

Jón Erlingur Þorláksson tryggingafræðingur hefur þrívegis reiknað út örorkutjón stefnanda, 9. nóvember 1994, 5. janúar 1996 og 28. apríl 1997, á grundvelli mismunandi örorkustiga og ólíkra forsendna. Verður nánar fjallað um útreikningana hér á eftir, en ágreiningur er um reikningsgrundvöll tjónsins og hvaða greiðslur koma skuli til frádráttar, verði bótaábyrgð felld á stefnda.

III.

Af gögnum málsins verður ekki ráðið, að rannsókn hafi farið fram á tildrögum slyssins 2. júlí 1991, og sjópróf var ekki haldið. Togarinn Tálknfirðingur, BA-325, var síðar seldur til Vestmannaeyja og þaðan úr landi árið 1995. Vettvangsskoðun dómara og lögmanna kom því ekki til álita. Undirmatsmenn fóru hins vegar um borð í togarann Stakfell, ÞH-360, á meðan þeir unnu að matsgerð sinni, en aðgengi niður í vélarrúm þess skips mun vera sambærilegt við það, sem verið hafði í Tálknfirðingi. Lýsing undirmatsmanna á aðstæðum og ljósmyndir, sem fylgdu matsgerð þeirra, eru til nokkurrar glöggvunar í máli þessu.

IV.

Stefnandi reisir málatilbúnað sinn á því, að slysið sé afleiðing bilunar eða galla í tækjabúnaði skipsins, sem stefndi beri ábyrgð á, óháð því, hvort bilunin eða gallinn verði rakinn til sakar stefnda eða ekki. Þá hafi búnaður skipsins og ástand þess ekki fullnægt þeim kröfum, sem gerðar séu til haffæris skipa í 1. gr. reglna nr. 413/1988, sbr. ákvæði V. kafla þágildandi laga um eftirlit með skipum nr. 51/1987.

Stefnandi heldur því jafnframt fram, að slysið sé afleiðing saknæmrar og ólögmætrar háttsemi starfsmanna stefnda. Sams konar leki hafi áður komið fram í bakborðsvindu skipsins í síðustu veiðiferð fyrir slysið og skipverjar þá kvartað undan lekanum við stefnanda, sem skráð hafi í hliðardagbók vélstjóra, að gera þyrfti við lekann, þegar skipið væri næst í höfn. Þrátt fyrir þetta hafi maður sá, er annaðist viðgerðir fyrir stefnda í landi, Jón Halldór Gíslason, látið viðgerð farast fyrir. Segir stefnandi ástæðuna mega rekja til þess, að stefndi hafi ætlað að bíða með þá viðgerð, uns skipið færi í slipp í ágúst 1991. Vanræksla þessi og tjónið, sem hún olli stefnanda, sé allsendis á ábyrgð stefnda, enda verði stefnandi ekki með nokkru móti talinn eiga sök á slysinu. Hann hafi gætt allrar mögulegrar og eðlilegrar varúðar í starfi sínu um borð.

Um bótaábyrgð stefnda vísar stefnandi til almennu skaðabótareglunnar, reglna skaðabótaréttar um húsbóndaábyrgð og reglna um hlutlæga ábyrgð. Þá skírskotar hann einnig til ákvæða 1. mgr. 171. gr. og gagnályktunar frá 1. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Stefnandi bendir á, að rannsókn hafi ekki farið fram á slysinu og tildrögum þess, og eigi stefndi að bera hallann af því, ef málsatvik eru óljós, þar sem skipstjóri hafi ekki gætt þess að láta sjópróf fara fram þrátt fyrir lagaskyldu samkvæmt 219. gr., 221. gr. og 224. gr. siglingalaga. Stefnda beri því að sanna, að ekki hafi verið um sök að ræða af hálfu starfsmanna sinna samkvæmt reglum um öfuga sönnunarbyrði.

Stefnandi vísar um miskabótakröfu sína til 264. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, en kröfunni sé í hóf stillt. Augljóst sé, að miski stefnanda sé mikill. Hann stundi ekki lengur þá tómstundaiðju, sem hann áður gerði. Þá sé kynlíf hans nú með allt öðru móti en áður var, og valdi það togstreitu í annars ágætu hjónabandi. Samskipti við börn hans og aðra séu einnig með öðrum hætti en áður. Þá sé ljóst, að allt frá því að slysið varð, hafi stefnandi þurft að vera nær stöðugt undir læknishendi og noti verkja- og þunglyndislyf að staðaldri.

Fjárkröfu sína styður stefnandi við örorkumat dómkvaddra yfirmatsmanna, álit Júlíusar Valssonar læknis þess efnis, að stefnandi sé ófær til sjómannsstarfa, og örorkutjónsútreikning Jóns Erlings Þorlákssonar tryggingafræðings frá 5. janúar 1996. Stefnandi gerir ráð fyrir, að hann sé 100% öryrki til sjómannsstarfa og missi því sjómannstekjur að öllu leyti, en afli með starfsorku sinni 70% af meðaltekjum iðnaðarmanna. Reiknað sé með missi sjómannstekna í 20 ár frá slysdegi, en frá þeim tíma sé miðað við missi meðallauna iðnaðarmanna. Tjón stefnanda sé mismunur þeirra tekna, sem hann hefði aflað sér, ef slysið hefði ekki orðið, og þeirra tekna, sem hann geti aflað sér eftir slysið miðað við metna starfsorkuskerðingu. Telur stefnandi sanngjarnt að ætla, að hann hefði verið á sjó í 20 ár til viðbótar, ef slysið hefði ekki borið að höndum. Stefnandi sundurliðar fjárkröfur sínar annars með svofelldum hætti:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Tap vegna tímabundinnar örorku | kr. | 2.388.500 |
| 2. Tap vegna varanlegrar örorku | – | 31.678.500 |
| 3. Töpuð lífeyrisréttindi | – | 1.900.700 |
| 4. Miskabætur | – | 2.500.000 |
| | kr. | 38.467.710 (?) |

Stefnandi telur, að frá tapi vegna varanlegrar örorku og vegna tapaðra lífeyrisréttinda beri að draga 20% vegna hagræðis af eingreiðslu og skatt-

frelsi bóta sökum varanlegrar örorku, samtals 6.715.840 krónur. Þá komi einnig til frádráttar greiðslur frá Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, að fjárhæð 850.409 krónur, greiðslur frá Samábyrgð Íslands 1996, 337.816 krónur, greiðslur frá Tryggingastofnun ríkisins 1992, að fjárhæð 555.862 krónur, greiðslur frá sömu stofnun 1994, 381.554 krónur, greiddir dagpeningar frá stofnuninni, 20.958 krónur, og loks greiðslur frá stefnda vegna vinnutaps, 522.735 krónur. Samtals verði frádrátturinn því 9.385.174 krónur, en mismunur á þeirri tölu og hinni fyrri nemi fjárhæð kröfugerðar á hendur stefnda, þ. e. 29.082.536 krónum.

Stefnandi styður kröfur um vexti og dráttarvexti við venjuhelgaðar reglur skaðabótaréttar og reglur III. kafla vaxtalaga. Loks styður hann kröfuna um málskostnað við 1. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

V.

Stefndi reisir málsvörn sína á því, að ekki sé fullnægt neinum skilyrðum bótaskyldu. Umrætt slys verði hvorki rakið til bilunar né galla í tækjum eða annars vanbúnaðar í skipinu né saknæmrar háttsemi skipstjóra, skipverja eða annarra starfsmanna stefnda, heldur verði slysið öðru fremur rakið til óhappatilviljunar og/eða aðgæsluskorts stefnanda sjálfs.

Stefndi kveður í fyrsta lagi ekkert orsakasamband vera milli þess, að olía leki frá vindu á afturþilfari og að maður falli í stiga í vélarrúmi. Þá bendir hann á, að stefnandi hafi að eigin sögn þrifið þilfarið og skó sína vandlega, áður en hann hvarf aftur til vinnu í vélarrúmi skipsins. Fullyrðingar stefnanda um, að olía frá vindunni hafi verið í stiganum, á stigapallinum eða undir skóm sínum umrætt sinn og valdið falli niður stiga, séu því aðeins getgátur stefnanda og með öllu ósannaðar. Margt annað komi til greina sem orsakavaldur. Skip séu á stöðugri og óreglubundinni hreyfingu, og verði sjómenn að gera sér grein fyrir þeirri hættu, sem því getur fylgt. Góðum og gætnum sjómanni sé jafnframt ljóst, að þegar farið er niður bratta stiga um borð í skipi, verði að gæta varúðar, halda í handrið stigans og fara sér hægt. Þá séu þrep umrædds stiga þannig hönnuð, að fljótandi efni eigi torvelt með að setjast á þau. Loks bendir stefndi á, að stefnandi hafi verið yfirvélstjóri, sem unnið hafi flest störf sín í vélarrúmi skipsins, og því sé allt eins líklegt, að olía eða annað þaðan hafi borist undir skófatnað stefnanda og valdið slysinu. Sönnunarbyrði um, að slys stefnanda verði rakið til olíu frá vindu eða einhvers annars, sem frá skipinu eða starfsmönnum þess stafaði, hljóti að hvíla á stefnanda samkvæmt almennum sönnunarreglum, en engin rök séu fyrir því að snúa sönnunarbyrði við, enda hafi stefnandi ekki sýnt fram á sök stefnda eða einhvers starfsmanna hans. Verði talið sannað, að olía í stiga eða undan skóm stefnanda hafi valdið falli hans, skorti engu að

síður skilyrði um orsakatengsl og sennilega afleiðingu. Ábyrgð á tjóninu verði því ekki felld á stefnda.

Stefndi mótmælir sem röngum og ósönnuðum fullyrðingum stefnanda um, að orðið hafi vart olíuleka frá umræddri vindu í fyrri veiðiferðum og stefnandi vakið athygli stefnda eða starfsmanna hans á því. Fullyrðingar stefnanda í þá veru eigi sér enga stoð í gögnum málsins, s. s. skipsdagbók og véladagbók, en í hina síðari hafi stefnanda þó borið að færa slíkar upplýsingar. Standi því óhrakið, að um tilfallandi leka hafi verið að ræða, sem verði ekki rakinn til neinnar handvammar eða yfirsjónar stefnda eða starfsmanna hans.

Stefndi vísar á bug sjónarmiðum stefnanda um hlutlæga ábyrgð á grundvelli bilunar, galla eða vanbúnaðar á tækjum eða tækjabúnaði skipsins. Þar sé um að ræða sérreglu, sem dómstólar hafi ekki viðurkennt nema í örfáum undantekningartilvikum, þegar um skyndilega eða óvænta bilun sé að ræða í tækjum, sem séu hættulegri en gengur og gerist, og sú bilun hafi beinlínis valdið tjóni. Um slíkt sé ekki að ræða í máli þessu. Þá telur stefndi tilvísun stefnanda til ákvæða þágildandi laga um eftirlit með skipum og reglugerða, settra samkvæmt þeim, engu breyta í málinu. Tilfallandi leki frá þilfarsvindu geti ekki talist brot á reglum um gerð og búnað skipa og véla, enda ógerningur að koma í veg fyrir slit eða minni háttar bilanir í slíkum tækjum, sem séu í stöðugri notkun. Þá hafi stefnandi ekki heldur bent á neitt sérstakt í búnaði Tálknfirðings, BA-325, sem í bága hafi farið við tilvitnuð laga- og reglugerðarákvæði.

Loks mótmælir stefndi þeim skilningi stefnanda á ákvæðum siglingalaga, að skylt hafi verið að halda sjópróf og það eigi að leiða til einhverrar tilfærslu á sönnunarbyrði, að sjópróf fór ekki fram. Skilyrði siglingalaga fyrir því, að skylt sé að halda sjópróf, séu meðal annars þau, að um meiri háttar líkamstjón hafi verið að ræða. Í upphafi og framan af benti hins vegar ekkert til þess, að svo væri í tilviki stefnanda. Slysið hafi hins vegar, svo sem lögboðið er, verið tilkynnt til Tryggingastofnunar ríkisins. Þess utan sýnist stefnda með hliðsjón af málavöxtum, að engar líkur hafi verið til þess, að sjópróf hefði upplýst frekar um tildrög eða orsakir slyssins.

Verði bótaábyrgð að einhverju leyti felld á stefnda, mótmælir hann bótakröfum stefnanda sem of háum. Ósannað sé, að slysið hafi valdið þeirri tekjuskerðingu stefnanda, sem dómkröfur hans ráðgera, en honum beri að sanna tjón sitt og umfang þess.

Um kröfur vegna tímabundinnar örorku segir stefndi, að engin rök hafi verið færð fyrir því, að stefnandi hafi tapað tekjum fyrstu tíu mánuði eftir slysdag, heldur hafi hann miklu fremur haldið launum á umræddu tímabili,

a. m. k. að einhverju leyti. Slíkar greiðslur eigi allar að koma til frádráttar kröfunni vegna tímabundinnar örorku.

Um kröfu stefnanda vegna varanlegrar örorku er því mótmælt, að 30% læknisfræðileg örorka, sem að verulegum hluta sé andleg, hafi í för með sér 30% starfsorkuskerðingu eða samsvarandi skerðingu á tekjuöflunarhæfi stefnanda framvegis. Þá er mótmælt tekjuviðmiði stefnanda, studdu á líkindareikningi tryggingafræðings, sem geri ráð fyrir, að stefnandi tapi sjómannslaunum, en fái í staðinn 70% af meðaltekjum iðnaðarmanna. Slíkur uppgjörsmáti sé hvorki í samræmi við raunveruleikann né uppgjörshefðir. Beri og að líta til þess, að tekjur sjómanna séu mjög mismunandi, og auk þess starfi flestir sjómenn aðeins hluta starfsævinnar á sjó. Engin sönnunargögn liggi fyrir þess efnis, að stefnandi hafi áformað að stunda sjómennsku til langframa eða að umrætt slys hafi eitt og sér bannað alla möguleika hans þar að lútandi. Þá beri hér sem endranær að miða við tekjur síðustu þrjú ár fyrir slys, en í útreikningi tryggingafræðingsins frá 5. janúar 1996 og 28. apríl 1997 sé að finna hefðbundinn útreikning miðað við 30% varanlega örorku og launatekjur stefnanda árin fyrir slys. Verði hins vegar fallist á það sjónarmið stefnanda að nota meðaltekjur við útreikning tjónsins, komi ekki til greina að nota annan tekjumælikvarða en almennar meðaltekjur, þ. e. meðaltekjur iðnaðarmanna miðað við 30% starfsorkuskerðingu. Þá verði við ákvörðun bótanna að kanna sérstaklega, hvort skert heilsa stefnanda sé líkleg til að valda skerðingu á aflahæfi eða ekki, en auk vélstjórnarréttinda sé stefnandi lærður bátasmiður og reki nú eigið ljósmyndafyrirtæki.

Stefndi mótmælir eindregið kröfum stefnanda vegna tapaðra lífeyrisréttinda, enda styðjist sú krafa hvorki við dómvenju né fyrri uppgjörshefðir, nema þegar um sannað tap sé að ræða. Liggi hér ekki fyrir útreikningur þar að lútandi. Þá kveður stefndi dómkröfur stefnanda gera ráð fyrir allt of lágum frádrætti frá hinu útreiknaða örorkutjóni og töpuðum lífeyrisréttindum vegna skattfrelsis bótanna og hagræðis af eingreiðslu þeirra, en með hliðsjón af háu tekjuviðmiði í örorkutjónsútreikningi og nýlegum dómafordæmum ætti frádráttur vegna skatthagræðis að nema u. þ. b. 40% auk frádráttar vegna eingreiðsluhagræðis. Stefndi kveður rétt hjá stefnanda máls, að til frádráttar skuli koma bætur samkvæmt samningsbundinni slysatryggingu, samtals að fjárhæð 1.188.225 krónur, og dagpeningar og bætur frá Tryggingastofnun ríkisins, samtals 958.374 krónur. Þá komi einnig til frádráttar greiðslur frá stefnda vegna vinnutaps, að fjárhæð 522.735 krónur, sem og aðrar greiðslur, sem stefnandi hafi fengið eftir umrætt slys. Þá beri við bótaákvörðun að líta til lífeyrisréttinda stefnanda og lækka bætur með tilliti til þeirra, en samkvæmt gögnum málsins hafi stefnandi bæði notið greiðslna frá Lífeyrissjóði Vestfirðinga og Lífeyrissjóði sjómanna.

Stefndi mótmælir miskabótakröfunni sem allt of hárri og á skjön við dómvenju. Við ákvörðun slíkra bóta beri að líta til þess, að miski er að jafnaði, a. m. k. að hluta, innifalinn í venjulegu örorkumati. Þá mótmælir stefndi forsendum og upphafstíma dráttarvaxtaútreiknings stefnanda, enda eigi kröfur hans þar að lútandi ekki stoð í III. kafla vaxtalaga. Stefndi ber ekki fyrir sig fyrningu vaxta samkvæmt samkomulagi við stefnanda. Kröfu um dráttarvexti er hins vegar mótmælt frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi. Eigin málskostnaðarkröfu styður stefndi við ákvæði XXI. kafla einkamálalaga, einkum 130. gr. laganna.

VI.

Skipstjóri í umræddri veiðiferð Tálknfirðings, BA-325, var Örn Sveinsson. Hefur vitnið skýrt svo frá fyrir dómi, að það kannist ekki við, að upp hafi komið leki í togvindu í greindri veiðiferð eða næstu veiðiferðum þar á undan. Í slíku tilviki hefði strax verið gert við vinduna í landi. Vitnið kveður viðhald skipsins almennt hafa verið til fyrirmyndar og umgengni um skipið góða. Vitninu er ekki kunnugt um, að færð hafi verið hliðardagbók umfram lögskylda véladagbók, en sjálfsagt hafi annað skriflegt og munnlegt gengið milli vélstjóra um borð og viðgerðamanns útgerðar í landi.

Ingvi Friðriksson kveðst hafa verið stýrimaður á Tálknfirðingi, BA-325, frá sumrinu 1979 og 1. stýrimaður í umræddri veiðiferð. Vitnið kveður ástand skipsins hafa í heild verið mjög gott og minnist ekki neins vanda vegna leka frá umræddri vindu eða öðrum togvindum og tækjum, meðan það var um borð. Vitnið minnist þess ekki heldur, að stefnandi eða aðrir hafi kvartað við sig um slíkt. Það kveðst ekki vita til þess, að vélstjórar skipsins hafi haldið sérstaka hliðardagbók umfram hina lögskyldu véladagbók, en minnir, að þeir hafi líkt og aðrir yfirmenn fært á laus blöð eða lista viðgerðir og annað, sem óskað var eftir, að gert yrði í landi.

Bjarni Magnússon var 2. stýrimaður í nefndri veiðiferð. Minnist vitnið þess ekki, að vart hafi orðið leka frá bakborðsvindu, hvorki í þeirri ferð né í næstu veiðiferðum þar á undan. Vitnið kannast ekki við, að haldin hafi verið hliðardagbók í vélarrúmi auk hinnar lögskyldu véladagbókar.

Jón Sigurðsson var netamaður á Tálknfirðingi, BA-325, í umræddri veiðiferð. Vitnið kveðst muna eftir slysi stefnanda og að í sömu veiðiferð hafi komið upp leki í bakborðsvindu skipsins, sem stefnandi hafi verið beðinn um að gera við. Vitnið minnist þess hins vegar ekki, að fram hafi komið leki í sömu vindu í fyrri veiðiferðum. Það kveður almennt viðhald skipsins hafa verið með ágætum.

Björn Bragi Sigmundsson var 1. vélstjóri í umræddri veiðiferð. Vitnið kveðst ekki hafa verið á vakt, er slys stefnanda bar að höndum, og því ekki

geta borið um málsatvik. Það kveðst ekki vita til þess, að lekið hafi frá bakborðsvindu skipsins í ferðinni eða í næstu veiðiferðum þar á undan. Vitnið segir, að auk véladagbókar hafi verið fylltur út viðgerðalisti í tvíriti, sem afhentur hafi verið þeim, sem annaðist viðhald skipsins í landi.

Jón Halldór Gíslason var vélstjóri á Tálknfirðingi, BA-325, til margra ára, en hætti á sjó 1984 og tók þá við starfi sem umsjónarmaður með vélaviðhaldi skipsins í landi og vann við það til ársins 1995. Vitnið kveður vélstjóra hafa átt að færa í hina lögskyldu véladagbók allt, sem ámælisvert væri í vélbúnaði skipsins og gera þyrfti við í landi. Þess utan hafi vitnið komið á þeirri reglu sér til hægðarauka, þegar það hóf viðhaldsstörf í landi, að vélstjórar færðu jafnframt á A-4 minnisblöð í tvíriti, hvað gera þyrfti í hverri landlegu, svo sem athuga koppafeiti, smurolíu, brennsluolíu, varahluti o. fl. Áður en skipið lét úr höfn hverju sinni, hefði vitnið síðan farið um borð og farið yfir með vélstjóra, hvað gert hefði verið við. Vitnið kannast ekki við, að jafnframt þessu hafi verið haldið það, sem stefnandi kallar „hliðardagbók". Þá kannast vitnið ekki við, að stefnandi hafi komið að máli við sig sumarið 1991 vegna leka í bakborðsvindu skipsins, en hafi svo verið, hefði vitnið gert við slíkan leka án tafar, enda hafi útgerðin lagt metnað sinn í, að allt viðhald og allt, er varðaði öryggi skips og áhafnar, væri til fyrirmyndar. Vitnið kveður minni háttar leka frá togvindu vera smávægilega bilun, sem engin ástæða hefði verið til að bíða með, þar til skipið færi í slipp. Slík bilun varði ekki sérstaklega öryggismál skips eða skipverja um borð.

VII.

Af framburði vitna, sem rakinn er hér að framan, og öðrum gögnum málsins verður ekki ráðið, að haldin hafi verið önnur dagbók í vélarrúmi Tálknfirðings, BA-325, en hin lögskylda véladagbók. Er ósannað, að í þá dagbók hafi verið færðar athugasemdir vegna bilunar í bakborðsvindu skipsins fyrir veiðiferð þá, sem hófst 28. júní 1991. Með vætti sömu vitna er einnig ósannað, að orðið hafi vart spilleka í næstu veiðiferðum þar á undan og að um hafi verið kvartað við yfirmenn skipsins. Þá er og ósannað gegn eindreginni neitun vitnisins Jóns Halldórs Gíslasonar, að stefnandi hafi komið á framfæri við hann athugasemdum vegna leka frá bakborðsvindunni, en vitnið annaðist viðgerðir og viðhald á vélbúnaði skipsins milli veiðiferða. Af framburði sama vitnis og vitnanna Arnar Sveinssonar, Ingva Friðrikssonar og Jóns Sigurðssonar verður ráðið, að viðhald og annað, er varðaði öryggi og aðbúnað skipsáhafnar, hafi almennt verið í lagi og í samræmi við kröfur þágildandi laga um eftirlit með skipum. Er því ekkert í gögnum málsins, sem bendir til annars en greint sinn hafi verið um tilfallandi og fremur smávægilegan leka að ræða frá glussaröri í bakborðsvindu,

sem stefnandi komst fyrir með fullnægjandi hætti. Er ósannað, að orsök lekans verði rakin til vanrækslu eða annarra yfirsjóna stefnda eða starfsmanna í þjónustu hans. Þá hefur ekki verið sýnt fram á orsakasamband milli lekans frá vindunni og þess, að stefnanda, sem var yfirvélstjóri, skrikaði fótur í vélarrúmi skipsins, en miðað við frásögn stefnanda sjálfs virðist hafa verið um hreina óhappatilviljun að ræða. Sönnunarbyrði um hið gagnstæða hvílir hér á stefnanda, enda verður það ekki lagt stefnda til lasts, eins og málsatvikum er háttað, að opinber rannsókn fór ekki fram á tildrögum slyssins. Verður trauðla séð, að slík rannsókn hefði varpað ljósi á orsakir þess, en stefnandi reisir kröfu um ábyrgð stefnda á grundvelli sakar einkum á ætlaðri sök þess starfsmanns, sem annaðist viðhald með skipinu í landi. Þá verður samkvæmt framanrituðu ábyrgð ekki felld á stefnda á grundvelli hlutlægrar ábyrgðarreglu vegna bilunar eða galla í tæki. Ber því að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda í málinu. Þrátt fyrir þau úrslit málsins þykir hér rétt, að hvor aðili beri sinn kostnað af því.

Stefnandi hefur gjafsókn í málinu samkvæmt leyfi, út gefnu 22. maí 1995. Ber því að greiða úr ríkissjóði útlagðan kostnað hans af rekstri málsins samkvæmt fram lögðum reikningum, samtals að fjárhæð 83.490 krónur, svo og málflutningsþóknun talsmanns hans, Björgvins Þorsteinssonar hæstaréttarlögmanns, sem þykir hæfilega ákveðin 500.000 krónur. Hefur þá ekki verið tekið tillit til greiðslu virðisaukaskatts.

Dóminn kveður upp Jónas Jóhannsson héraðsdómari.

Dómsorð:

Stefndi, Hraðfrystihús Tálknafjarðar hf., er sýkn af kröfum stefnanda, Óla Þorsteinssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin þóknun talsmanns hans, Björgvins Þorsteinssonar hæstaréttarlögmanns, 500.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.