

Fimmtudaginn 9. febrúar 1995.

Nr. 371/1994.

Albert Reimarsson

(Brynjólfur Kjartansson hrl.)

gegn

Söltunarfélagi Dalvíkur hf.

(Árni Pálsson hrl.)

og gagnsök

Skaðabætur. Vinnuslys. Sjómenn. Örorka. Sakarskipting.

Dómur Hæstaréttar.

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

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 30. ágúst 1994. Krefst hann þess, að gagnáfrýjanda verði gert að greiða sér 5.238.463 krónur eða til vara aðra lægri fjárhæð með sömu vöxtum og raktir eru í kröfugerð hans fyrir héraðsdómi fyrir tímabilið frá 10. júní 1985 til þingfestingardags í héraði 15. júní 1989, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Hann krefst og málskostnaðar úr hendi gagnáfrýjanda í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi áfrýjaði málinu með stefnu 16. september 1994. Hann krefst þess aðallega, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur um annað en málskostnað og sér dæmdur málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess, að sök verði skipt og kröfur aðaláfrýjanda lækkaðar verulega.

Mál þetta var áður fyrir Hæstarétti sem mál nr. 189/1991 og hafði þá verið dæmt á bæjarþingi Dalvíkur af öðrum dómendum en þeim, er nú hafa um það fjallað í Héraðsdómi Norðurlands eystra. Var dómur kveðinn upp síðara sinnið að undangengnum munnlegum málflutningi, en aðilar og vitni komu ekki aftur fyrir dóm til skýrslugjafar.

I.

Í málinu krefur aðaláfrýjandi bóta fyrir líkamstjón vegna slyss, sem hann varð fyrir 11. september 1984 um borð í m/s Dalborgu, EA

317, þegar skipið var að leggja frá bryggju á Dalvík. Skip þetta er tæplega 300 brúttórúmlasta skuttogari, sem gagnáfrýjandi átti og gerði út. Var það nýkomið af veiðum með fullfermi, en átti að sigla til Englands með aflann. Aðaláfrýjandi var tvítugur að aldri og hafði lokið námi til skipstjórnar á fiskiskipum árið áður. Hafði hann verið 2. stýrimaður á Dalborgu frá ársbyrjun 1984 og gegnt þeirri stöðu í veiðiferðinni. Í söluferðinni átti hann að leysa af sem 1. stýrimaður, en Willard Helgason, er venjulega hafði þá stöðu, tók við stjórn skipsins af Snorra Snorrasyni skipstjóra, sem fór í land. Stýrði Willard skipinu frá bryggju, en Snorri var nýgenginn frá borði og fylgdist með af bryggjunni, þar sem hann tók þátt í losun landfesta. Aðaláfrýjandi var á frampilfari skipsins og átti að stýra þar verkum samkvæmt stöðu sinni.

Atvik að slysinu eru rakin í hinum áfrýjaða dómi eftir skýrslum skipverja hjá lögreglu og fyrir bæjarþingi Dalvíkur. Sjóferðapróf samkvæmt 39. gr. þágildandi siglingalaga nr. 66/1963 var ekki haldið eftir slysið. Var það ekki fyrr en í janúar 1986, eftir að fram var komið við ítrekaða lækni meðferð, að afleiðingar þess fyrir aðaláfrýjanda gætu orðið varanlegar, sem beðið var um rannsókn á slysinu. Var hún þá falin lögreglunni á Akureyri, er gerði málinu ýtarleg skil. Aðdragandi slyssins er þó ekki svo ljós sem skyldi, og verður gagnáfrýjandi að bera af því nokkurn halla vegna hinnar síðbúnu rannsóknar.

Þegar lagt var upp, lá skipið við syðri hafnargarð á Dalvík með stjórnborðssíðu að garðinum og stefni í norður. Til að koma því út úr höfninni þurfti að sigla fyrir enda garðsins og beygja þar þvert á stjórnborða út um hafnarmynnið austur með nyrðri hafnargarðinum. Var ákveðið sem oft áður að snúa skipinu um garðsendann með því að sigla í fremstu landfesti þess, sem brugðið var á nyrsta bryggjupollann. Á skipinu var henni slegið um þilfarspolla bakborðs megin við akkerisspil, og sá aðaláfrýjandi þar sjálfur um hana með aðstoð eins hásetanna. Stóð hann aftan við pollann og hélt við festina, þegar skipið var sett á ferð. Frá pollanum lá festartógið um kefa í borðstokk skipsins framan við járnrullu, sem sat á bolta í miðjum kefanum. Siglt var í festina með þungu skriði, án þess að hún gæfi eftir, og kom af því hnykkur á skipið. Segja báðir skipstjórnarnir, að það hafi slegist í bryggjuna og dældast við. Um leið brotn-

aði járnboltinn, er hélt fyrrgreindri kefarúllu, og þeyttist hún í akkerisspilið og þaðan í aðaláfrýjanda, sem slasaðist á mjöðm.

Skipstjórinn, Willard Helgason, bar ábyrgð á þeim stjórn tökum, sem beitt var í þetta sinn, og stjórnaði vél skipsins úr brúnni. Í skýrslu sinni fyrir lögreglu 5. febrúar 1986 sagði hann um orsakir slyssins, að þar hefðu einkum komið til tveir samverkandi þættir. Annars vegar hefði hann misreiknað slakann á landfestinni eða ekki vitað, hversu lítill hann var. Hins vegar hefði festin verið látin liggja framan við kefarúlluna, svo að átakið lenti á henni, en ekki á kefanum sjálfum. Þetta síðarnefnda hefði þó ekki verið óvanalegt. Hann kvað ferð skipsins hafa verið of mikla, þegar í festina tók. Í greinargerð og framburði fyrir bæjarþingi Dalvíkur skýrði hann þetta nánar og lagði á það áherslu, að aðaláfrýjandi hefði átt að geta gefið eftir af festinni með því að slá vafningi af þilfarspollanum, þannig, að strekkjast myndi á tóginu með sígandi átaki. Kvaðst hann ekki hafa verið búinn að skipa aðaláfrýjanda að setja tógið fast á pollanum, en aðaláfrýjandi heldur hinu gagnstæða fram. Að því slepptu er skýrsla skipstjórans mjög í samræmi við aðrar frásagnir af slysinu.

II.

Samkvæmt gögnum málsins verður ekki á það fallist, að aðaláfrýjandi hafi þurft að færa festina aftur fyrir kefarúlluna að eigin frumkvæði, og ekki verður fullyrt, að skipstjóri hafi ætlast til, að svo yrði gert. Þá verður ekki á því byggt, að aðaláfrýjandi hafi átt að standa úti við stjórnborðssíðu skipsins og stýra þaðan slaka á landfestinni, þar sem fyrir liggur, að hvorugur skipstjóranna gerði athugasemd við staðsetningu hans við pollann bakborðs megin. Rekja verður slysið til þess, að ferð skipsins hafi verið of mikil, og er það á ábyrgð skipstjóra. Á hinn bóginn verður einnig að telja, að aðaláfrýjandi hefði átt að geta stýrt átakinu á festina að nokkru marki, en ósannað er, að skipstjóri hafi gefið skipun um að setja tógið fast. Verður að rekja það til mistaka áfrýjanda sjálfs, að hann var ekki nægilega viðbúinn því, sem gerðist. Þykir rétt eftir öllum atvikum, að aðaláfrýjandi beri tjón sitt af slysinu að hálfu, en stefndi ábyrgist það að hálfu.

Afleiðingum slyss aðaláfrýjanda er lýst í hinum áfrýjaða dómi. Jónas Hallgrímsson læknir mat örorku hans 31. október 1986 og taldi varanlega örorku af völdum slyssins nema 25%. Mati þessu hefur ekki verið hnekkt, og er rétt að hafa það til hliðsjónar við ákvörðun bóta til aðaláfrýjanda.

Jón Erlingur Þorláksson tryggingastærðfræðingur gerði líkinda-reikning um fjárhagstjón aðaláfrýjanda 3. nóvember 1987 á grundvelli örorkumatsins. Höfuðstólsverðmæti vinnutekjutaps vegna varanlegrar örorku var þar áætlað 4.965.800 krónur á slysdegi. Reikningi þessum hefur ekki verið mótmælt tölulega, og ný gögn um tekjur aðaláfrýjanda hafa ekki verið lögð fram.

Kröfu sinni um bætur fyrir fjártjón vegna slyssins hefur aðaláfrýjandi breytt á þann veg hér fyrir dómi, að hann gerir nú einvörðungu tilkall til bóta fyrir varanlega örorku. Er krafan studd fyrrgreindum reikningi og nemur umgetnu höfuðstólsverðmæti að frádregnum 227.337 krónum, sem hann fékk greiddar frá Brunabótafélagi Íslands úr slysatryggingu sjómanna, eins og um getur í héraðsdómi. Verður fjárhæð kröfunnar þá 4.738.463 krónur. Miskabótakrafa er óbreytt, 500.000 krónur miðað við slysdag.

Eins og um getur í héraðsdómi, kom aðaláfrýjandi aftur til starfa á m/s Dalborgu nokkru eftir slysið, en hvarf þaðan í september 1986 að landbúnaðarstörfum til júliloka 1987. Hann stundaði síðan ýmsa vinnu, en frá því um vorið 1989 hefur hann aðallega starfað á togskipum, síðast sem stýrimaður á Björgólfi, EA 312. Hann kveður þau störf þó ganga nærri sér og þannig óvíst, hvað við taki á næstunni. Um tekjur hans til þessa verður að ætla, að þær hafi ekki rýrnað að marki vegna slyssins.

Með hliðsjón af því, sem hér var rakið, ásamt hagræði af eingreiðslu og skattfrelsi bóta telst óbætt tjón aðaláfrýjanda vegna varanlegrar örorku af völdum slyssins hæfilega ákvarðað 2.650.000 krónur, en bætur fyrir miska 150.000 krónur. Verður gagnáfrýjanda gert að greiða aðaláfrýjanda helming þessara fjárhæða, samtals 1.400.000 krónur.

Bæturnar ber að gjalda með vöxtum frá 10. júní 1985, eins og nánar er mælt um í dómsorði.

Gagnáfrýjandi greiði aðaláfrýjanda samtals 600.000 krónur í

málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Hefur þá ekki verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

D ó m s o r ð:

Gagnáfrýjandi, Söltunarfélag Dalvíkur hf., greiði aðaláfrýjanda, Albert Reimarssyni, 1.400.000 krónur með 22% ársvöxtum frá 10. júní 1985 til 28. febrúar 1986, 12% ársvöxtum frá þeim degi til 31. mars sama ár, 9% ársvöxtum frá þeim degi til 20. janúar 1987, 10% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar sama ár, 11% ársvöxtum frá þeim degi til 14. apríl sama ár og vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til 15. júní 1989, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laganna frá þeim degi til greiðsludags.

Gagnáfrýjandi greiði aðaláfrýjanda samtals 600.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Norðurlands eystra 15. júní 1994.

Mál þetta, sem dómtekið var 20. f. m. að undangengnum munnlegum málflutningi, hefur Brynjólfur Kjartansson hrl. höfðað f. h. Alberts Reimarssonar, Reynishólum 5, Dalvík, með stefnu, út gefinni 10. 4. 1989 og þingfestri 15. 6. s. á., á hendur Söltunarfélagi Dalvíkur hf., Dalvík.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi greiði sér skaðabætur, að fjárhæð 5.946.500 kr., auk [nánar tilgreindra vaxta og málskostnaðar].

Aðalkrafa stefnda er, að hann verði sýknaður af öllum dómkröfum stefnanda. Til vara krefst hann þess, að sök verði skipt og dómkröfur stefnanda lækkaðar verulega og að stefnandi verði í öllum tilvikum dæmdur til að greiða stefnda málskostnað.

Við munnlegan málflutning kröfðust báðir aðilar gagnkvæmt greiðslu virðisaukaskatts á málskostnað í stað söluskatts.

Dómur gekk í máli þessu á bæjarþingi Dalvíkur 1. febrúar 1991, en með dómi Hæstaréttar 5. maí 1994 var sá dómur ómerktur og málinu vísað heim í hérað til löglegrar meðferðar frá og með munnlegum málflutningi 7. janúar 1991 og uppsögu dóms að nýju.

Samkvæmt gögnum málsins eru málavextir þeir, að þriðjudaginn 11. september 1984 kl. 10.20, er b/v Dalborg, EA-317, var að fara frá bryggju á Dalvík, vildi til það slys, að rúlla brotnaði úr kefa á stjórnborðskinnungi og þeyttist í mjöðm stefnanda. Var til kvaddur læknir og sjúkrabíll og farið

með stefnanda á sjúkrahús á Akureyri, og kl. 10.45 lét skipið úr höfn. Efnislega á þessa leið er svo bókað um atvik þetta í leiðabók skipsins: Stefndi var 1. stýrimaður í afleysingum á skipinu, en skipið var að fara í söluferð til Englands. Hafði það verið bundið við syðra hafnargarðinn á Dalvík, og voru allar landfestar lausar nema frambandið. Skipstjóri ákvað að keyra í það til þess að snúa skipinu, svo að hægt yrði að sigla beint út úr höfninni. Frambandið var fest við nyrsta bryggjupollann og lá í framkefa stjórnborðs megin og inn á aftari dekkpolla bakborðs megin. Í miðjum kefanum, þar sem bandið lá, var föst rúlla, og lá bandið framan við rúlluna. Er skipið var komið rétt norður fyrir bryggjuhausinn, fór að reyna mikið á landfestina, og vildi þá svo til, að bolti, sem hélt rúllunni í kefanum, brotnaði, og spýttist rúllan þá í átaksstefnu aftur á dekk og lenti á stefnanda með þeim afleiðingum, að hann mjaðmarbrotnaði.

Nánari atvikum verður nú lýst samkvæmt framburði vitna og aðila málsins, þar sem stefndi reisir málsástæður sínar og lagarök á því, hvernig að verki var staðið.

Stefndi bar fyrir lögreglu 5. febrúar 1986, að þeir hefðu verið að leggja upp í siglingu til Hull í Englandi, þar sem átt hefði að selja aflann, en skipið verið fulllestað með 105,8 tonnum af fiski. Hefðu þeir komið til heimahafnar á Dalvík til að taka ís og setja í land þá skipverja, sem áttu siglingarfrí. Í veiðiferðinni hafi Snorri Snorrason verið skipstjóri, en Willard Helgason 1. stýrimaður og stefndi 2. stýrimaður. Hafi Snorri skipstjóri farið í frí og Willard tekið hans stöðu og stefndi stöðu 1. stýrimanns. Eftir rúmlega tveggja tíma stopp við bryggju átti að leggja af stað í siglinguna. Hafi skipið legið vestan á suðurgarðinum í Dalvíkurhöfn með stefni í norður. Minnti hann, að skipið hefði verið bundið við endapollann á bryggjunni og að Willard hafi verið uppi í stýrishúsi skipsins. Einn maður hefði verið aftur á þilfari og þrír frammi á, þ. á m. stefndi. Willard hafði talað um að keyra í frambandið stjórnborðs megin, væri það þægilegra en keyra í springinn og þetta oft gert. Búið hefði verið að losa skipið að aftan og springinn, en Willard síðan gefið skipun um það, hvenær ætti að setja frambandið fast. Með því að keyra þannig í frambandið hefði verið ætlunin að snúa skipinu í því skyni að auðvelda siglingu austur úr höfninni. Þar eð skipið var fulllestað, hefði átakið verið meira. Á framdekki framan við brú eru grandaraspil á hvorri hlið, framan við þau fyrir miðju akkerisspil og tveir pollar sinn hvorum megin við akkerisspilið, annar því sem næst við hlið spilsins og hinn aðeins framar. Þegar keyrt er í frambandið, sé fest í annan hvorn pollann, að jafnaði hinn fremri, og minnti stefnanda, að þannig hefði það einmitt verið í þetta skipti. Frambandið liggi svo fram í kefann, þá ýmist bak-

borðs eða stjórnborðs megin, í þessu tilviki stjórnborðs. Bandið komi fyrir kefarúlluna og liggi síðan aftur með skipinu, þannig, að það myndar nánast V frá pollanum um kefann og í festipunkt í landi. Þegar þá er keyrt var í frambandið, sé beygt um leið á stjórnborða, og snúist þá skipið. Frammi á dekki auk stefnanda hafi verið Stefán Aðalsteinsson, sem stóð frammi við fremri pollann bakborðs megin, og Smári Björnsson, sem stóð aftur undir brú eða framan við stjórnborðsganginn. Hann kveðst hafa staðið við aftari pollann. Hafi Willard svo gefið þeim merki um að festa í pollann, um leið og hann keyrði í frambandið. Ekki mundi stefnandi, hvort hann kallaði í hátalarakerfið eða hvort hann barði í brúarglugga. Þeir hefðu fylgst með og beðið eftir þeirri bendingu. Þegar hún kom, hefði hann og Stefán hjálpast að við að setja bandið fast. Mikil átök urðu á bandinu, pollanum og kefanum, sérstaklega þar sem skipið var fulllestað, og í varúðarskyni hefði hann fært sig aftar á dekkið, þegar fór að strekkjast á bandinu. Hefði átakið aukist meira og meira, þar til allt í einu virtist bolti, sem festir kefarúlluna við kefann, brostið, svo að rúllan spýttist með miklu afli aftur á dekkið. Kefarúllan, sem er allþungt járnstykki, virðist í fyrstu hafa lent á spilkopp akkerisspilsins eftir ummerkjum á rúllunni að dæma og síðan lent á mjöðm stefnanda eða strokist við hana hægra megin. Hefði hann fundið strax til mikils sársauka og fallið niður á dekkið og þurft að bíða smástund eftir lækni og sjúkrabifreið, en síðan verið fluttur á sjúkrahús á Akureyri. Þar hefði komið í ljós, að hægri mjaðmaspaði hefði brotnað. Hefði hann legið þar í 10 daga og síðan verið sendur heim. Hefði hann þurft að notast við hækjur í 1½ mánuð og síðan eina hækju í 3 vikur eftir það. Þrisvar hefði hann farið til eftirlits á slysadeild á vikufresti og nokkru síðar verið lagður inn á Borgarspítalann og þá komið í ljós við sneiðmyndatöku, að brotið var meira en talið var í fyrstu.

Stefnandi staðfesti skýrslu þessa fyrir dómi 7. janúar 1991 og sagði, að sér hefði verið gefið merki af skipstjóra um að festa í pollann, annaðhvort í gegnum hátalarakerfi eða hann hefði barið í rúðu á stýrishúsinu. Hefði Stefán Aðalsteinsson aðstoðað sig við frambandið, að setja það fast og losa upp á því og setja það fast aftur, en Stefán hefði verið háseti. Þeir hefðu verið samtaka um að setja það fast. Hefði hann verið 1. stýrimaður, þegar þetta var, og unnið við þetta áður og farið eftir þeim vinnureglum, sem verið hafi. Hann kvað það almennt, þar sem hann þekkti til, að 1. stýrimaður sinnsti þessum störfum. Hefðu þeir tekið slakann af og þá áttað sig á því á síðustu stundu, að bandið myndi slitna, og farið til baka og kallað í Stefán. Hefði skipstjóri ekki gefið skipun um að slaka á bandinu á pollanum, og ekki kveðst hann minnst þess, að 1. stýrimaður tæki við stjórn frammi án

fyrirskipana skipstjóra. Ef hann hefði slakað á bandinu, hefði skipið ekki snúið út úr höfninni og stefnt á nyrðri hafnargarðinn, en hægt hefði verið að stöðva það, áður en það hefði lent á honum. Hann kvað slakann hafa verið tekinn af og hann fest frambandið, og fari það eftir veðri, hvort það sé gert, þegar siglt er út. Hann upplýsti, að ekki hefði verið hægt að hafa opinn glugga framan í brúnni. Hann kvað það vera venju að setja fast og keyra í það. Hann kvaðst hafa talið, að bandið myndi fara og því varað Stefán við. Hann upplýsti, að hann hefði starfað sem 2. stýrimaður frá áramótum 1983–1984 og leyst af sem 1. stýrimaður. Þar sem hann starfi nú, sé frambandið sett fast og skipinu snúið þannig. Hann kvaðst hafa komið á skipið aftur í lok febrúar 1985 og hætt þar í september 1986, og þá hefði hann starfað við landbúnaðarstörf til júliloka 1987, við landanir í mánuð og verið á rækjubáti í 11 mánuði og hjá Dalvíkurbæ á gröfu og dráttarvél í rúman mánuð og unnið á loðdýrabúi til 1. maí 1989, þá í frystihúsi í 3 mánuði, á bv. Súlnafelli, EA, í september 1989 til páska 1990 og til aprílloka það ár á bv. Björgúlf, EA, og verið þar síðan 2. stýrimaður. Poli hann illa langarnir í einu og sé þá lengi að jafna sig.

5. febrúar 1986 var tekin lögregluskýrsla af Níelsi Heiðari Kristinssyni, Hlíðarbraut 17, Dalvík, fæddum 13. júlí 1943, en vitnið var starfsmaður stefnda, sem er útgerðarmaður Dalborgar, EA-317. Hann kvaðst hafa verið við vinnu sína niðri á bryggju við að losa skipið frá, en skipið hefði verið nyrst við syðri hafnargarðinn. Fastsetningarbönd skipsins hefðu verið losuð nema frambandið. Það var ákveðið að keyra í frambandið til þess að snúa skipinu, svo að stefnið snerist til austurs, til að hægt yrði að sigla beint út úr höfninni. Taldi hann, að frambandið hefði verið á nyrsta pollanum, en þó kunni það að hafa verið á næstnyrsta polla, og hefði frambandið legið frá pollanum í framkefa stjórnbörðs megin og þaðan inn á aftari dekkpolla bakborðs megin. Í miðjum kefanum hefði verið föst rúlla, og hefði frambandið legið fyrir framan rúlluna, og þegar keyrt sé áfram, reyni því mikið á rúlluna í kefanum. Í umrætt sinn hefði verið keyrt áfram, þar til frambandið fór að taka í. Þá hefði frambandið verið farið að liggja aftur með skipinu, og megi segja, að þá hafi það legið í V, þ. e. a. s. frá fastsetningarstað í skipinu og í pollann í landi, og átakspunkturinn hafi því, megi segja, aðallega verið rúllan í kefanum. Hann kvaðst margsinnis hafa verið viðstaddur á bryggju, þegar keyrt hafi verið í frambandið á sama hátt og þarna var gert. Þarna hefði ekkert verið staðið að hlutunum öðruvísi en venja var. Hið eina, sem þarna var frábrugðið, var það, að skipið var fulllestað, en oftast sé það tóm, þegar þetta hafi verið gert. Hefði framhluti skipsins verið rétt kominn norður fyrir bryggjuendann, þegar frambandið fór að taka í.

Hefði verið tekið í með sígandi afli eða hraða, enginn kippur eða hnykkur hefði komið á frambandið, og það hefði verið tekið í með ákveðnu sígandi afli í bandið og aflið ekki verið aukið, eftir að skipið var farið að taka í bandið. Hefði skipið verið farið að færast lítils háttar frá bryggjunni að aftan, þegar hann heyrði brest. Um leið hefði komið smáhnýkkur á skipið. Strax á eftir hefði verið sett á stopp. Í ljós hefði komið, að rúllan í kefanum hefði gefið sig þar, sem frambandið reyndi á. Hefðu þrír menn verið á dekki frammi á, þegar þetta gerðist, þ. á m. stefnandi, og hann orðið fyrir rúllunni, þegar hún kastaðist aftur með skipinu, fyrst í spil og síðan lent á honum. Þegar ljóst var, að eitthvað hafði komið fyrir, hefðu verið gerðar viðeigandi ráðstafanir. Hefði stefnandi verið með fulla meðvitund, en kvartað undan verkjum í hægri síðu eða mjöðm.

Sama dag var tekin lögregluskýrsla af Smára Björnssyni, Furulundi 8 g, Akureyri, fæddum 11. 11. 1956, háseta á Dalborgu, EA-317. Sagði hann, að þegar slysið varð, hefði verið búið að losa öll festingabönd skipsins nema frambandið. Ákveðið var að keyra í frambandið til þess að snúa skipinu. Skipið hefði verið nyrst við bryggjuna og snúið norður. Þegar verið var að keyra í bandið og það fór að taka í, hefði framhluti skipsins verið rétt norðan við norðurenda garðsins, en ætlunin hefði verið að snúa skipinu til austurs, svo að hægt væri að sigla út úr höfn. Að verki hefði verið staðið að öllu leyti eins og venja væri. Það hefði fyrr verið keyrt í spring, eins og þarna var gert. Taldi hann, að þarna hefði verið nauðsynlegt að keyra í frambandið til þess að komast með góðu móti út úr höfninni, því að þarna sé þröngt. Hefði verið tekið í frambandið með sígandi afli og hann ekki orðið var við neinn hnykk og afl ekki verið aukið, eftir að frambandið var farið að taka í. Hefði hann verið á dekki og staðið fast við brúna stjórnborðs megin og verið með hugann við fólk, sem þarna var á bryggjunni. Stefán Aðalsteinsson skipverji hefði verið fremst við kefann stjórnborðs megin, en stefnandi verið staddur við aftari pollann bakborðs megin, en frambandið verið fest í fremri polla bakborðs megin. Hefði bandið legið þaðan í kefa á stjórnborðshlið og síðan aftur með skipinu í polla í landi. Í miðjum kefanum hefði verið föst rúlla og frambandið legið framan við rúlluna, þannig, að allt átak lenti á henni. Tekið hefði verið í með sígandi afli, svo sem áður getur, en er skipið var byrjað að færast frá bryggju að aftan, heyrðist hvellur, og næst hefði hann orðið var við, að skífur og þess háttar járn þeyttist um í átt að brúnni. Skipið hefði strax verið stöðvað og fólk þyrpt að stefnda, sem hafði hlotið meiðsl við að fá kefarúlluna í sig, en hún hefði brotnað. Hefði verið hlúð að honum, þar til lækni kom á vettvang.

Sama dag var tekin lögregluskýrsla af Stefáni Aðalsteinssyni háseta,

fæddum 14. 9. 1933, Víðilundi 2 b, Akureyri. Hann kvað þá hafa verið að leggja upp í siglingu og Willard verið skipstjóri á skipinu, sem legið hefði vestan á suðurgarðinum í Dalvíkurhöfn og verið nyrst á garðinum. Þegar slysið varð, var búið að sleppa springnum, og hefði verið ætlun skipstjóra að keyra í frambandið til þess að snúa skipinu og auðvelda á þann hátt siglingu út úr höfninni. Frammi á dekki voru auk hans stefnandi og Smári Björnsson. Hefði hann staðið fremst á dekkinu með það í huga að draga inn frambandið, um leið og það yrði gefið laust. Skipstjóri hefði svo keyrt í frambandið, eins og venja er til, en átakið orðið meira, þar sem skipið var fulllestað. Ekki varð hann var við, að neitt óvenjulegt kæmi upp á eða staðið væri að þessu á annan hátt en venja væri til. Er keyrt hefði verið í frambandið, hefði það gerst, að bolti, sem haldi kefarúllunni í kefanum, virðist hafa brotnað undan átakinu með þeim afleiðingum, að rúllan spýttist undan bandinu í átaksstefnu aftur á dekk, þar sem hún mun hafa lent á stefnanda. Hann kvaðst raunar hafa snúið baki við honum, svo að hann sá ekki, þegar rúllan lenti á honum, en sá, þegar hún brotnaði. Þá hefði hann orðið var við, að eitthvert stykki, hugsanlega boltinn, sem festi rúlluna, lenti í sjónum 20–30 metra frá skipinu. Eftir slysið hefði verið slegið strax af og skipið stöðvast þá um leið, en það hafði þá lítið sem ekkert færst frá bryggju. Kvaðst hann álíta, að einhver slaki hefði verið á frambandinu, áður en keyrt var í það; hins vegar hefði ekki komið snöggt átak, er keyrt var í bandið.

Eftir slysið hafi verið gerðar viðeigandi ráðstafanir.

Hinn 7. janúar 1991 kom vitnið Stefán Aðalsteinsson, nú grunnskólakennari, fyrir dóm. Staðfesti hann skýrslu sína, gefna hjá lögreglu. Hann kvað þetta oft hafa gerst áður þ. e. a. s. siglt svona út, og yfirleitt hefði bandið verið látið liggja í rúllunni. Þegar tekið hefði í bandið, hefði hann verið við kefann og aftan við bandið, en þegar tekið hefði í það, hefði hann farið fram fyrir það, en einhver slaki hefði verið á bandinu, þegar farið var af stað. Hann kvað 1. stýrimann alltaf hafa stjórnað frammi á og öll framkvæmd verið eins og venja var. Vera kunni, að ferð skipsins hafi verið heldur meiri en venjulega, en það hafi ekki verið neitt óvenjulegt. Hann minntist þess, að skipstjóri hefði kallað af brúarvæng, og hefði það verið, er verið var að undirbúa sleppingu. Það hefði verið, áður en skipið fór af stað. Hann kvaðst ekki minnast þess, að skipstjóri hefði barið í glugga í stýrishúsi eða kallað í hátalarakerfið. Eftir á að hyggja kvaðst hann ekki vilja fullyrða, á hvern hátt skipstjóri hefði haft samband við þá frammi á, en það hefði verið eitthvað af þessu þrennu, sem hér var nefnt að framan.

Willard Helgason skipstjóri, Svarfaðarbraut 30, Dalvík, fæddur 11. 5. 1951, gaf skýrslu hjá rannsóknarlögreglu 5. 2. 1986.

Hann kvaðst hafa verið skipstjóri á b/v Dalborgu, EA-317, þegar slysið varð, en þeir hefðu verið að fara í söluferð til Englands með fullfermi af fiski. Í þetta sinn hefði hann ákveðið að keyra í frambandið, til þess að auðveldara væri að sigla skipinu út úr höfninni. Hefði frambandið verið fært á nyrsta polla bryggjunnar. Það lá síðan um kefann stjórnborðs megin, en ekki mundi hann, hvort frambandið var fest í festingarpolla skipsins bakborðs eða stjórnborðs megin. Eftir að frambandið hafði verið fært á nyrsta pollann, hefði komið á það slaki, og hefði hann því gert ráð fyrir, að skipið næði eitthvað norður fyrir norðurenda bryggjunnar, þegar strekkvist á frambandinu. Hefði hann verið með minnsta mögulega afl á vél, sem hann hefði stjórnað uppi í brú. Hefði hann misreiknað eða ekki fylgst nægilega vel með því, hversu langur slakinn var á frambandinu. Hefði hann kúplað saman og skipið farið að færast áfram. Hefði hann svo ætlað að kúpla sundur og setja í bakkgír, áður en færi að strekkjast á frambandinu. Rétt áður en fór að stríkka á frambandinu, áttaði hann sig á því, hversu stuttur slakinn hefði verið á því, en nokkrar sekúndur líði, áður en skipið fer að fara aftur á bak. Hefði því komið snögg átak á frambandið, þegar stríkkaði á því. Við þetta átak slitnaði úr boltinn, sem heldur rúllunni í kefanum og allt átakið var á. Hefði hann heyrt brest og síðan séð stefnanda hníga niður bakborðs megin rétt við akkerisspilið. Hann áleit, að þriðjungur skipsins hefði verið kominn norður fyrir bryggjuendann, þegar tók í frambandið. Eftir slysið hefði hann lagt á það alla áherslu að komast sem fyrst að bryggju, og hlúð hefði verið að stefnanda. Segja megi, að þarna hafi verið um að ræða tvo samverkandi þætti varðandi slysið, annars vegar sá feill hjá sér að misreikna eða vita ekki, hversu slakinn var lítill á frambandinu, og hins vegar að láta frambandið liggja framan við rúlluna, svo að allt átakið lenti á henni. Það hefði mátt láta frambandið liggja aftan við rúlluna í kefanum. Hann vildi taka fram, að það væri ekki óvanalegt, að frambandið sé látið liggja framan við rúlluna, ferð skipsins hefði verið of mikil, þegar tók í frambandið.

Í þinghaldi 7. september 1989 var lögð fram greinargerð Willards Helgasonar, og er hún þingmerkt sem dskj. nr. 10. Hann upplýsir, að hann hafi verið afleysingarskipstjóri á skipinu, er slysið varð, en ella hafi hann gegnt stöðu 1. stýrimanns. Hann getur þess, að 23. janúar 1986 hafi hann farið fram á, að sjópróf yrðu haldin, en í stað þess hafi farið fram lögregluþyr-heyrslur 5. febrúar það ár. Telur hann, að við sjópróf hefði skýrsla sín verið mun ýtarlegri og margt komið þar fram, er hann lét ósagt í skýrslu hjá lögreglu. Í þetta sinn hafi skipið verið mjög framarlega á garðinum, og hafi þeir notað þessa aðferð oftár en ekki, að snúa skipinu á enda hans út úr

höfninni. Öðru máli gegni, ef innar er legið, þá sé oftast bakkað í afturbandið til að fá stefnið frá og farið síðan út í sveig frá garðinum. Í þetta sinn megi segja, að ferð skipsins hafi verið of mikil miðað við lengd slakans á frambandinu. En til varna því, að snögg átök komi á landfestingarendana, sé maður hafður við pollana til að láta bandið renna smávegis eftir átaki um pollann til að mýkja átakið. Það stöðvi enginn skip með bandi á punktinum. Hann fullyrti, að aldrei hefði verið gefin skipun um að setja fast, þegar keyrt er í frambönd, fyrr en bandið sé fullstrekt undan átaki skipsins áfram og það hafi verið mýkt með því að láta renna mismikið um pollann, áður en fastsett sé endanlega. Í þessu tilfelli var fast á pollanum og bandið flutt á milli bryggjupolla þannig, að hann hefði ekki gefið skipun um að setja fast.

Stefnandi, 1. stýrimaður, var við endann og pollann, og honum var fullkunnugt um þessa vinnuvenju, enda verkstjóri á dekki í umrætt sinn og hefði starfsins vegna átt að vera sér meðvitaður um, hvað var að gerast, og slá vafningum af pollanum, er strektist á honum, í stað þess að færa sig frá. Átti hann að taka eftir því, að bandið var ekki fært aftur fyrir rúlluna, og sjá til þess, að það yrði gert, því að ljóst var, að allur átakspunkturinn yrði þarna. Skipstjóri geti ekki haft augun alls staðar í einu, en með 1. stýrimann frammi á endum felist nokkurt öryggi fyrir skipstjóra, því að hann eigi að fylgja ákveðnum og þekktum vinnureglum, sem skipstjóri eigi ekki að þurfa sí og æ að endurtaka. Sé það rangt, eins og fram komi í vitnisburði flestra, að um sígandi átak hafi verið að ræða. Of mikill hnykkur hafi komið á skipið, og það hafi henst með kinnunginn á garðinn. Megi enn sjá dældina, sem komið hafi. Einnig dró hann í efa, að lestun skipsins hefði nokkru máli skipt. Eftir langar veiðiferðir, eins og flestir siglingatúrar séu, hafi skipið lést um 40 til 60 tonn af olíu, og heildarpungi þess sé ekki eins mikill og sýnist á legu þess, heldur hafi þungi þess verið fluttur aftan frá og fram, sem valdi stefnuhallabreytingu, og virðist skipið fyrir vikið mikið hlaðið. Einnig séu það hrein ósannindi, sem fram komi í greinargerð stefnanda, að hann hafi ekki gegnt neinum stjórnunarstörfum um borð í þetta sinn. Hafi hann verið 2. stýrimaður á veiðum og vaktformaður á annarri vaktinni og tekinn við sem 1. stýrimaður, er leggja átti í siglinguna, og þar með hægri hönd skipstjóra og verkstjóri á dekki. Sé það einnig rangt, sem fram komi í greinargerð stefnanda, að hann og Stefán Aðalsteinsson hafi hjálpast við að festa frambandið. Eins og áður greinir, hafi bandið verið fast og flutt á milli bryggjupolla, og neiti hann því, að um gáleysi hafi verið að ræða í þessu tilviki. Ef hann hefði haft minnsta grun um, að þessi aðgerð gengi ekki eðlilega, hefði hann beitt annarri aðferð. En með 1. stýrimann á

endanum frammi á taldi hann sig hafa ákveðið öryggi, þar sem stýrimaður átti starfs síns vegna að þekkja hefðbundnar vinnureglur í slíkum tilvikum. Í lögregluskýrslu sinni segi hann, að um tvo samverkandi þætti hafi verið að ræða, en svo sem hér að framan sé rakið, hafi þeir verið miklu fleiri, t. d. það, að hann hafi ekki tekið eftir því, að bandið hafi verið fyrir framan rúlluna í kefanum. Svo hafi stefnandi einnig gert, sem var að vinna við endann athugasemdalaust, og öryggið við að hafa hann við pollann hafi brugðist. Í lögregluskýrslu stefnanda 15½ mánuði eftir slysið komi hvergi fram, að neitt hafi verið óeðlilega staðið að verki, þaðan af síður, að um gáleysi hafi verið að ræða. En síðan sé hann borinn þeim sökum af lögmanni stefnanda að hafa sýnt gáleysi í starfi og að hann hefði mátt vita, að eitthvað myndi undan láta.

Willard Helgason staðfesti efni lögregluskýrslu og greinargerðar sinnar fyrir dómi 7. janúar 1991. Hann kvað það ekki hafa verið gáleysi að sigla út með því að setja frambandið fast. Hann kvað Albert hafa stjórnað frammi á, það sé venja, að 1. stýrimaður stjórnir frammi á og sjái þar um verkstjórn. Hann kvaðst ekki kannast við að hafa gefið Albert merki um að losa frambandið, og bandið hefði verið fært á nyrsta polla af næstnyrsta og hengt á hann. Hann segir það rangt hjá stefnanda, að hefði verið slakað á frambandinu, hefði skipið ekki getað siglt út úr höfninni. Hefðu vafningar verið slegnir út á pollanum og þeir fengið að renna út, segir hann, að ekkert hefði farið úrskeiðis. Hann segir það vinnuvenju, er hann var 1. stýrimaður, að vera tilbúinn að gefa út bandið og hafa ekki nema 1–2 vafninga á pollanum. Hann kvaðst hafa sagt stefnanda, hvað hann ætlaði að gera, þ. e. að nota frambandið til að snúa skipinu. Hann kvað þá sennilega ekki hafa starfað áður saman við þessar aðstæður, þ. e. a. s. hann sem skipstjóri og stefnandi sem 1. stýrimaður. Hann kvað við þetta notaðar sömu vinnureglur og þegar springur væri notaður. Hann kvað það eflaust hafa einhver áhrif, hvort skipið væri fulllestað eða tómmt, en ekki mikil, og það hefði oft verið gert áður á sama stað að snúa skipinu svona.

Á dskj. nr. 9, sem er greinargerð Snorra Snorrasonar skipstjóra, Karlsbraut 10, Dalvík, dags. 3. september 1989, er lögð var fram í dómi 7. s. m., segir, að 11. september 1984 hafi þeir komið á b/v Dalborgu, EA-317, úr veiðiferð til hafnar á Dalvík til að taka ís og búast til siglingar til Englands. Afli hafi verið góður, og hafi þeir verið með rúmlega 100 tonn, er séu sá afli, sem nánast rúmist í skipinu. Sú venja sé, þegar siglt er með afla og skipverjar fara í siglingarfrí, að þeir skipverjar sjái um undirbúning ferðar. Svo hafi verið að þessu sinni; hann ásamt öðrum skipverjum sá um það, sem gera þurfti. Ekki hafi verið staðið við nema rúmar 2 klukkustundir.

Hafi þeir þá skipt störfum og Willard Helgason tekið við skipstjórn af sér, en Willard hafi verið 1. stýrimaður í veiðiferðinni, og stefnandi hafi tekið við störfum 1. stýrimanns, en hann var 2. stýrimaður í veiðiferðinni. Við komuna hafi hann lagt skipinu við syðri hafnargarð eins og oft áður og farið að því eins og venjulega. Skipið sneri í norður, var bundið að framan í næstfremsta bryggjupolla. Síðan hafi það óhapp viljað til, þegar haldið var frá bryggju, að rúlla í framkefa stjórnborðs megin hafi brotnað og lent á stefnanda, sem meiddist illa. Læknir hafi komið fljótt á vettvang og stefnandi fluttur í sjúkrabíl á Fjórðungssjúkrahúsið á Akureyri.

Pó að hann hafi skipt eða látið af störfum 5 mínútum áður en slysið varð, telur hann sér skylt að segja álit sitt á orsökum þessa óhapps, þar sem hann sé hinn reglulegi skipstjóri skipsins og þekki öll viðbrögð þess og hafi mót- að allar aðferðir við að koma skipi í og úr höfn. Fullyrðir hann, að þar sé í öllu farið með fyllstu gætni og af öryggi. Í þetta sinn, er þeir Willard ræddu saman, áður en lagt var úr höfn, hafi það verið hið síðasta, sem á milli þeirra fór, að farið yrði að öllu eins og venjulega og eins og gert hafi verið í tugi skipta áður, þ. e. að sleppa afturbandi og spring, en framband, sem lá í framkefa stjórnborðs megin, fært, um leið og skipið færðist áfram, á fremsta bryggjupollann í því skyni að snúa skipinu til austurs og auðvelda siglingu út úr höfninni. Þrír menn hafi verið framan á skipinu við böndin; stýrimaður, stefnandi, hafi sjálfur verið með frambandið, sem var bundið í fremri polla bakborðs megin. Nauðsynlegt sé, þegar þannig er keyrt í bönd, að þess sé gætt, að böndin séu ekki rígföst í polla, heldur slakað á þeim, þegar tekur í. Svo hafi átt að vera að þessu sinni. Annar maður stóð nálægt kefanum og beið þess að draga inn bandið, þriðji maðurinn dró inn springinn. Hann kvaðst hafa sleppt springnum á bryggjunni og gengið með skipinu fram bryggjuna, og hafi sér virst ferðin á skipinu vera óþarflega mikil, en þar sem hann sá stýrimann kláran við pollann með fastsetningarbandið í höndum sér, taldi hann allt í góðu lagi. Frá þeim stað, sem hann var á, hafi hann ekki séð, að gleymst hafði að færa bandið til í kefanum. Afleiðingin af þessu hafi orðið sú, þegar tók í bandið, sem var fast á pollanum, að átök urðu mikil og skipið hentist á bryggjuna. Dæld hafi komið í kinnunginn og boltinn í rúllunni í kefanum brotnað með fyrrgreindum afleiðingum. Orsök þessa slyss sé að hans mati, að þess hafi ekki verið gætt, að frambandið var fast á pollanum, og að gleymst hafði að færa bandið aftur fyrir rúlluna í kefanum, eins og á að gera, þegar frambandið er notað sem springur. Stýrimaður í þessu tilviki var þaulvanur og hafði verið lengi á skipinu. Hann var frammi á með böndin og hefði auðvitað átt að sjá um þetta hvort tveggja. Það sé tæpast hægt að ætlast til þess, að skipstjórnamaður geti í hverju ein-

stöku tilviki passað svo upp á hvert handtak og hvert viðvik eða þurfi að gæta svo manna við vanaverk, að ekki megi treysta næstráðanda við venjuverk við fastsetningarbönd. Margt manna hafi verið á bryggjunni, og virðist það hafa truflað athygli manna. Eftir þetta óhapp hafi hann og vélstjórar skipsins og margir fleiri skoðað boltabrotið, sem fast var í kefanum, og hafi allir verið samdóma um, að brotið væri hreint og ekki nein skemmd. Framkvæmdastjóri útgerðarinnar, Jóhann Antonsson, hafi verið staddur á bryggjunni, þegar óhappið varð, og hafi hann spurt hann, hvort ekki væri ástæða til að hafa sjópróf, þegar skipið kæmi úr siglingunni. Hafi hann tjáð sér nokkrum dögum síðar, að ekki væri talin ástæða til þess. Eftir að stefnandi hafði náð sér af þessum meiðslum, hefði hann komið aftur til starfa á skipinu. Kvaðst hann hafa haft vitneskju um það, að fyrst á eftir hefði hann haft einhver óþægindi, svo sem eðlilegt væri, en hann hefði aldrei séð þess merki og stefnandi aldrei orðað það við sig.

Fyrir liggur í málinu örorkumat Jónasar Hallgrímssonar lækni á dskj. nr. 4, dags. 31. október 1986. Kom stefnandi til læknisins 26. 9. 1986. Hann skoðaði ekki stefnanda, þar sem fyrir lá nýleg niðurstaða frá Júlíusi Gestsyni, sérfræðingi í bæklunarlækningum, dags. 12. 10. 1986, og er vottorð Júlíusar tekið upp í örorkumatinu, en vottorð hans er reist á sjúkraskýrslum Fjórðungssjúkrahúsins á Akureyri svo og skoðun hans á stefnanda 18. 9. og 22. 9. 1986. Við komu stefnanda á Fjórðungssjúkrahúsið á Akureyri er áverka hans lýst svo:

„Við komu hér hafði hann mikið mar hægra megin yfir mjaðmargrind aftanvert utanvert og smásár í húðinni. Hann átti erfitt með hreyfingar í hægri mjöðm. Röntgenrannsókn á F.S.A. sýndi brot á hægra mjaðmarspaða með allmörgum beinbitum, en ekki verulegri tilfærslu. Hann var meðhöndlaður með rúmlegu, bólgueyðandi lyfjum og sýklalyfjum. Líðan fór smátt og smátt batnandi, og við útskrift 10 dögum seinna gat hann hreyft sig um með hjálp tveggja hækjustafa, sem hann notaði enn til gangs 17. 10. '84, þá enn haltur.

Samkvæmt læknabréfum frá slysadeild Borgarspítalans var Albert síðan lagður þar inn til rannsókna 6. 12. '84 – 7. 12. '84 vegna kvartana um óþægindi, sem geisluðu frá hægri mjöðm og niður eftir ganglimnum. Í þessari legu var gerð skuggaefnisrannsókn á mænugöngum og tölvusneiðmyndartaka af hrygg, mjaðmagrind og hægri mjöðm. Skuggaefnisrannsókn af mænugöngum gaf grun um, að blæðing hefði orðið á milli himnanna, sem klæða mænugöngin og hryggjarliðina framan við neðri hluta mænuganganna. Við tölvusneiðmyndatökuna kom í ljós, að auk brotanna uppi í mjaðmarspaðanum hafði orðið sprunga í þakinu á hægra mjaðmarlið.

Þessar rannsóknir gáfu ekki tilefni til frekari lækni-aðgerða, en þar eð áfram voru kvartanir um óþægindi, var Albert lagður inn á slysadeild Borgarspítalans aftur 5. 9. '85 – 6. 9. '85 og þá á ný gerð skuggaefnis-rannsókn á mænugöngum, og var ástand óbreytt frá fyrri rannsókn samkvæmt læknaþréfinu.

Ég hafði Albert til skoðunar 10. 9. '86, og við þá skoðun lýsir hann, að eftir áverkann '84 hafi alltaf sótt í óþægindi frá utanverðu mjaðmarsvæði hægra megin með geislun niður eftir ganglimnum í sambandi við álag. Hann kvaðst hafa verið 1. stýrimaður á togara og lítið þurft að vinna á dekki. Hann kvaðst hafa verið óþægindalítill í góðviðri, en í brælum sæki fljótt í þreytuónot í mjaðmarsvæðinu með geislun niður undir hné, eitthvað upp í bak, en þó ekki verulega. Ef hann síðan þyrfti að taka eitthvað á úti á dekki, sækti í svipuð óþægindi. Hvað varðar óþægindi í frítíma, kveðst hann vera óþægindalítill eða -laus, þegar hann sé í rólegheitum í landi, en eigi þó erfitt með að sitja lengi, þannig að ef hann aki bíl frá Dalvík til Reykjavíkur, þurfi hann að stansa og hreyfa sig á um 100 km fresti.

Við skoðun er hann verulega ofan við kjörþyngd, annars hraustlegur. Hryggur virðist eðlilega lagaður og hreyfigeta góð. Það var inndráttur í húðinni á litlu svæði yfir hægra mjaðmarkambi á gamla áverkasvæðinu. Hann lýsti svolítið minnkaðri tilfinningu fyrir snertingu fingra innanvert á hægri fótlegg niður á stórutá. Við próf á viðbrögðum í vöðvum, þegar slegið er með gúmmíhamri á vöðvafestur fyrir lærvöðva og á hælsein, var ekki að finna merki um, að verulegur þrýstingur væri á taugarætur tauga til viðkomandi vöðva upp í hrygg.

Við skoðun á hægri mjöðm var minni snúningshreyfing í hægri mjöðminni en þeirri vinstri, og hann kvartaði um sársauka við núning inn á við í mjöðminni. Hann kvartaði einnig um eymsli yfir lærhnútu.

Röntgenrannsókn 19. 9. '86 af mjaðmagrind og hægri mjöðm sýndi nokkra aflögun á hægri mjaðmarspaða, en ekki var að sjá sjúklegar breytingar við þessa rannsókn á hægri mjöðm. Við endurtekna skoðun á hægri mjöðm 22. 9. '86, eftir að Albert hafði tekið þátt í göngum, lýsti hann, að hann hefði verið við þokkalega líðan, á meðan hann var á ferli, en sólarhring seinna sótti í veruleg óþægindi frá mjaðmarsvæðinu. Við skoðun hafði hann sársauka, sem virtist koma frá utanverðu mjaðmarsvæði við snúning inn á við í mjöðminni, og veruleg eymsli yfir og í kringum lærhnútna. Gerð var tilraun til að hafa áhrif á þessi óþægindi með því að sprauta bólguminnkandi efni (Cortison) í og kringum vöðvafestur á hægri lærhnútu. Ekki hefur verið aðstaða til að kanna áhrif þeirrar meðferðar, þar eð Albert var í þann mund að flytjast búferlum til Danmerkur.

Við fyrri skoðun strax eftir og fljótlega eftir áverkann og aftur nú hef ég ekki fundið neitt, sem mælir gegn því, að áverkinn hafi orðið á þann hátt, sem Albert lýsir. Það hefur ekki heldur komið neitt fram, sem mælir gegn því, að óþægindin, sem hann lýsir nú í starfi og frítíma, séu afleiðingar áverkans '84. Þar eð um 2 ár hafa þegar liðið frá áverkanum, er ekki að vænta verulegra breytinga á óþægindunum. Vegna sprungunnar niður í hægri mjaðmarlið er viss hætt á, að slitbreytingar verði í mjaðmarliðnum, fyrr en vænta mætti aldurs sjúklings vegna. Þar eð slíkar breytingar eru ekki komnar fram á röntgenmyndum nú, er þó ótrúlegt, að svo verði á næstu árum.“

Einnig er örorkumatið reist á vottorði frá Rögnvaldi Þorleifssyni, lækni við slysadeild Borgarspítalans, sem dagsett er 10. 10. 1986, og er það vottorð tekið upp í heild sinni, en niðurstöður úr því eru raktar hér að framan í vottorði Júlíusar Gestssonar.

Við komuna til Jónasar Hallgrímssonar læknis 26. 9. 1986 upplýsti stefnandi lækninn, að hann hefði verið í landi í 4 mánuði eftir slysið, en síðan hefði hann aftur farið á sjó sem 1. stýrimaður. Hefði hann verið það samfelldt nema 2 mánuði 1985, er hann var í landi til að hvíla sig og til að vera í rannsóknnum, sem fram koma í vottorðum lækna Júlíusar Gestssonar og Rögnvalds Þorleifssonar. Stefnandi segist finna fyrir mjöðminni nánast hvern dag; sé hann mjög slæmur, þegar veður er vont, því að þá þurfi hann að stíga ölduna. Hafi hann verkjarseyðing á kvöldin, þó að ekki hafi verið slæmt í sjó. Mikla vinnu þoli hann illa. Verkurinn sé mestur í hægri mjaðmarlið og leggi upp í spjaldhrygginn hægra megin. Sé hann slæmur, ef hann gangi mikið, og geti lítið hlaupið. Enn fremur sé hann misjafn í göngu í stiga. Þegar óþægindin séu veruleg, verði hann haltur, og við komuna til læknisins gengur hann örlítið haltur. Hafi hann verið miklu meira frá vinnu en ella. Hafi hann þín sig í 6–7 túra í röð og síðan tekið 3–4 túra frí til þess að hvíla sig. Nú sé hann á förum til léttar vinnu við landbúnað í Danmörku, þar sem allt mun vera vélvætt, og sé hann að þessu til reynslu, þar sem hann telji sig ekki færan um að stunda sjó eins og áður.

Niðurstaða örorkumatsins er þessi:

„Albert hefur orðið fyrir tímabundinni og varanlegri örorku af slysinu. Við slysið varð gliðnun í hægri mjaðmarlið, en ekki misgengi. Enn fremur fannst útbungun á liðþófa á milli 4. og 5. lendaliðar og 5. og efsta spjaldhryggjarliðar. Er nokkur grunur á, að þetta hafi orðið við slysið auk brotsins í mjaðmagrindinni, og benda einkennin til þess, að þar sé væg erting á taugarætur. Hann hefur minnkaða snúningshæfni í hægri mjöðm og sársauka við hreyfingar. Útlitið er því þannig, að hann sé með byrjandi slitgigt í

mjaðmarliðnum og enn fremur væg einkenni frá taugarótum neðst í mænu-gangi. Allar horfur eru á því, að hann verði að hætta sjómennsku, og er það mjög skaðlegt fyrir hann, þar sem menntun hans og starfsreynsla er á því sviði. Hann þarf því að leita sér annarra starfa, og eru töluverðar líkur á því, að hann þurfi að fara í lægra launað starf, þar sem ekki er krafist sér-stakrar menntunar, eða að hann þurfi að endurmennta sig. Við örorkumat þetta er gert ráð fyrir, að byrjandi slitgigt í hægri mjöðm svari til 20% varanlegrar örorku og væg einkenni frá liðþófa svari til 5% örorku, samtals 25%. Örorka Alberts vegna slyssins er því sem hér segir:

Frá slysinu í 4 mánuði	100%
síðan í 8 mánuði	20%
síðan í 2 mánuði	100%
loks varanleg örorka	25%“

Á grundvelli þessa örorkumats reiknaði Jón Erlingur Þorláksson trygg-ingastærðfræðingur út höfuðstólsverðmæti vinnutekjutaps stefnanda á slys-degi. Er útreikningur þessi á dskj. nr. 5 og dagsettur 3. nóvember 1987. Segir svo í forsendum útreiknings tryggingastærðfræðingsins:

„Samkvæmt ljósritun af skattframtölum Alberts voru vinnutekjur hans næstu 3 árin fyrir slysið að slysaárinu meðtöldu eins og að neðan greinir, og eru þar einnig sýndar tekjur, eftir að þær hafa verið umreiknaðar vegna kaupbreytinga:

		Tekjur	Umreiknaðar tekjur
Árið 1982	kr.	125.459	609.200
Árið 1983	–	415.870	1.333.000
Árið 1984	–	684.316	1.770.800

Árin 1982 og 1983 var Albert í Stýrimannaskólanum í Reykjavík, 8 mán-uði fyrra árið og 5 mánuði hið síðara. Hann er sagður hafa verið stýrimaður á togara, þegar slysið varð. Ég geri ráð fyrir, að hann hafi notið svo til fullra tekna árið 1984 þrátt fyrir slysið. Með hliðsjón af því, hve háar þær tekjur eru, geri ég ekki ráð fyrir hærri tekjum síðar, heldur miða framtíðartekjur Alberts við tekjur hans árið 1984.

Á framangreindum forsendum um tekjur og miðað við, að tekjutap vegna slyssins sé á hverjum tíma sami hundradshluti tekna og örorka er metin, eins og tíðkast hefur, fæst eftirfarandi áætlun:

	Áætlaðar tekjur	Tekjutap
Árið 1984, frá slysdagi	kr. 226.500	226.500
Árið 1985	– 915.600	347.200

Árið 1986	–	1.237.400	309.300
Árið 1987	–	1.655.000	413.700
Síðan árlega	–	1.770.800	442.700

Höfuðstólsverðmæti vinnutekjutaps reiknast mér nema á slysdegi:

Vegna tímabundinnar örorku	kr.	480.700
Vegna varanlegar örorku	–	4.965.800
Samtals	kr.	5.446.500

Albert fékk dagpeninga frá Tryggingastofnun ríkisins vegna slyssins, 9.207 kr., en engan örorkubætur.“

Við útreikning höfuðstólsverðmætisins fram að útreikningsdegi 3. nóvember 1987 voru notaðir einfaldir vextir af almennum sparisjóðsbókum í Landsbanka Íslands og eftir útreikningsdag 6% vextir og vaxtavextir. Dánarlíkur eru eftir reynslu árána 1976–1980 og líkur fyrir missi starfsorku í lifanda lífi eftir samskri reynslu. Ekki var tekið tillit til launa í veikindum eða skatta.

Samkvæmt dskj. nr. 6 greiddi Brunabótafélag Íslands stefnanda 19. 12. 1986 vegna slysatryggingar sjómanna 243.472 kr., en skv. bótakvittuninni nam váttryggingarfjárhæð vegna örorku 909.348 kr., og samkvæmt sundurliðun fjárhæðarinnar er greiðsla 25% af váttryggingarfjárhæðinni vegna örorku 227.337 kr., áður greiddir dagpeningar 20.100 kr., + vextir í 458 daga, 36.235 kr., eða 243.472 kr. Á dskj. nr. 3 kemur fram, að stefndi hefur greitt stefnanda í veikindalaun frá slysdegi 11. 9. 1984 til 27. 11. s. á. 227.738,02 kr., og segir í bréfi lögmanns stefnanda, dagsettu 24. f. m., að þetta hafi verið laun skv. kjarasamningi. Á dskj. nr. 2, sem er vottorð sýslumannsins á Akureyri, dags. 26. 4. 1994, um siglingatíma stefnanda kemur fram, að árið 1990 hefur hann verið lögskráður á b/v Björgúlfi, EA-312, í samtals 149 daga, þar af stýrimaður í 102 daga, bátsmaður í 38 daga og háseti í 9 daga. Árið 1991 var hann skráður stýrimaður í alls 233 daga, árið 1992 samtals í 247 daga og árið 1993 stýrimaður samtals í 295 daga.

Málsástæður og lagarök.

Stefnandi reisir skaðabótakröfu sína á hendur stefnda á því, að óvarlegt hafi verið af skipstjóra að reyna að snúa fullhlöðnu skipi með því að láta allan þunga þess hvíla á framtuginni. Hefði hann mátt gera ráð fyrir, að eitthvað myndi láta undan, hvort sem það væri sjálf landfestin, kefi, rúlla eða pollar. Gáleysi skipstjóra sé því um að kenna, hvernig fór, enda hafi stefnandi ekki gegnt neinum skipstjórnarstörfum, er skipið lagði úr höfn. Sé slysið því á ábyrgð útgerðar skipsins samkvæmt almennu skaðabótaregl-

unni og reglum íslensks skaðabótaréttar um húsbóndaábyrgð. Við munnlegan málflutning féll lögmaður stefnanda frá þeirri málsástæðu, að krafan væri reist á hlutlægri ábyrgð samkvæmt siglingalögum nr. 66/1963 og sjómannalögum nr. 67/1963.

Stefndi mótmælir þeim málsástæðum sem röngum, að slysið megi rekja til þess, hvernig sigla átti skipinu út úr höfninni, þ. e. a. s., að skipstjóri hafi látið allan frambungann hvíla á framtauginni, þar sem gera mátti ráð fyrir, að eitthvað myndi undan láta. Svo og er þeirri staðhæfingu mótmælt sem rangri, að skipstjóri, Willard Helgason, hafi skipað stefnanda að festa frambandið, og því mótmælt, að Willard hafi sýnt af sér gáleysi, og er því sérstaklega mótmælt sem alröngu, að stefnandi hafi ekki gegnt stjórnunarstörfum, er skipið lagði úr höfn.

Fyrir aðalkröfu sinni færir stefndi fram þær málsástæður og lagarök, að orsakir slyssins megi rekja til þess, að stefnandi, sem stjórnaði vinnu frammi á dekki sem 1. stýrimaður skipsins, gætti þess ekki að færa frambandið af kefarúllunni, svo að allur þungi skipsins hvíldi ekki á einum járnstaur, þ. e. kefarúllunni, þegar skipinu yrði snúið út úr höfninni. Hefði hann séð til þess, að frambandið lægi í sjálfum kefanum, hefði a. m. k. rúllan aldrei brotnað. Hafi stefnandi sem stjórnandi vinnunnar frammi á átt að gera sér grein fyrir því, að járnstaurinn, sem rúllan snerist í, héldi aldrei öllum þunga skipsins. Ágreiningslaust sé, að hvorki steypugalli né sprunga hafi verið í járnstautnum, heldur hafi hann brotnað vegna átaksins, svo og telur stefndi, að ástæðu slyssins megi rekja til annarra stjórnunarmistaka stefnanda sjálfs. Hafi honum borið sem stjórnanda frammi á að sjá til þess, að frambandið væri það laust í pollanum, að hægt væri að slaka á því, ef átakið yrði of mikið á frambandið, þegar skipið tæki í. Í stað þess hafi stefnandi látið frambandið vera áfram kirfilega fest á pollann og fært sig frá því, þegar fór að reyna á það. Þessi stjórnunarmistök stefnanda hafi umfram allt leitt til þess, að óhappið varð. Stefndi bendir á, að Willard Helgason skipstjóri neiti því að hafa fyrirskipað stefnanda að festa frambandið, sem var fast fyrir. Sé það ekki venja, að skipstjóri segi 1. stýrimanni, sem stjórnir frammi á bakka, hvernig hver einstök handtök hans eigi að vera, enda hafi skipstjóri um nóg annað að hugsa. Þá bendir stefndi á það, að fram komi í lögregluskýrslum, að staðið hafi verið að siglingu skipsins út úr höfninni eins og venja hafi verið til. Reisir stefndi sýknukröfu sína á því, að stefnandi hafi sjálfur átt sök á því, að hann slasaðist, vegna eigin gáleysis. Hafi hann sem 1. stýrimaður stjórnað vinnunni frammi á, er sigla átti skipinu úr höfn, og hafi hann gert þau mistök að færa ekki frambandið af rúllunni og látið það liggja í kefanum, áður en keyrt var í bandið. Eigin mistök

hafi verið fólgin í því, að honum hafi láðst að losa um frambandið, svo að hægt væri að slaka á, þegar stríkkaði á því, er á það reyndi. Þó að hraði skipsins hafi e. t. v. verið meiri en efni stóðu til, hefði það ekki átt að koma að sök og slysið aldrei orðið, ef stefnandi, sem stjórnaði vinnunni frammi á, hefði farið rétt að, svo sem áður er getið. Verði því að telja, að slysið megi eingöngu rekja til mistaka stefnanda, og leiði það til sýknu. Á þeim tíma, er slysið varð, hafi verið í gildi siglingalög nr. 66/1963, sbr. lög nr. 108/1972, sbr. lög nr. 25/1977. Samkvæmt 205. gr. laganna hafi útgerðarmaður borið hlutlæga skaðabótaábyrgð á lífs- og líkamstjóni skipverja, sem slasast, þegar þeir voru staddir um borð í skipi. Samkvæmt bráðabirgðaákvæði laga nr. 25/1977 bar útgerðarmaður ekki frekari fébótaábyrgð, ef hann hefði keypt sér líf- og örorkutryggingu og ekki var um sök af hans hálfu eða skipverja hans að ræða. Þessa tryggingu hafi stefndi keypt og stefnandi fengið hana greidda hjá Brunabótafélagi Íslands, sbr. dskj. nr. 6. Þar sem stefnandi hafi sjálfur átt sök á öförum sínum, eigi hann ekki frekari fébótakröfur á hendur stefnda. Stefndi gerir það ekki að málsástæðu, að kvittun stefnanda fyrir þeirri greiðslu sé án fyrirvara.

Að því er varakröfuna varðar, krefst stefndi þess, að tekið verði tillit til hagræðis stefnanda af eingreiðslu og skattfrelsi bóta, svo og verði við ákvörðun bóta tekið tillit til annarra greiðslna, sem stefnandi kynni að hafa fengið, svo og er miskabótakröfu stefnanda mótmælt sem allt of hárrí.

Stefndi bendir á, að hann hafi óskað eftir sjóprófi með bréfi, dagsettu 23. janúar 1986, til bæjarfógetans á Dalvík, en það hafi ekki verið haldið, svo að stefndi hafi gert sitt til að reyna að upplýsa málið. Svo og bendir stefndi á starfsskyldur stefnanda skv. 45. gr. þágildandi sjómannalaga nr. 67/1963.

Álit dómsins.

Það er álit dómsins, að ósönnuð sé sú staðhæfing og málsástæða stefnanda, að Willard Helgason hafi gefið honum þá skipun að setja frambandið fast í bakborðspollann. Neitar Willard skipstjóri því að hafa skipað stefnanda að gera það, svo og styrkir hvorki framburður Stefáns Aðalsteinssonar né Smára Björnssonar þá staðhæfingu stefnanda, svo sem að framan er rakið. Ber vitnið Stefán Aðalsteinsson það, að 1. stýrimaður stjórninni alltaf frammi á. Er það álit dómsins, að það hafi verið starfsskylda stefnanda sem 1. stýrimanns að standa þannig að verki, þegar keyrt var í landfestina, að ekki stafaði hættu af. Hefði verið eðlilegt, að stefnandi stæði úti við stjórnborðssíðu og fylgdist með og gæfi skipun um það, hvenær átt hefði að setja fast á pollann. Er því fallist á málsástæður stefnda fyrir sýknukröfu hans, og er stefndi því sýknaður af skaðabótakröfum stefnanda.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kvað upp Ásgeir Pétur Ásgeirsson héraðsdómari ásamt meðdómsmönnum skipstjórunum Gunnari Arasyni og Sverri Valdimarsyni.

D ó m s o r ð:

Stefnda, Söltunarfélag Dalvíkur hf., er sýknað af kröfum stefnanda, Alberts Reimarssonar.

Málskostnaður fellur niður.
