

Fimmtudaginn 5. desember 1996.
 Nr. 213/1996. **Sjóvá-Almennar tryggingar hf.**
 (Brynjólfur Kjartansson hrl.)
 gegn
protabúi BRA ehf.
 (Skarphéðinn Þórisson hrl.)
og gagnsök

Vátrygging.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason og Arnljótur Björnsson og Viðar Már Matthíasson prófessor.

Aðaláfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 4. júní 1996 og krefst aðallega sýknu og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann lækkunar á kröfum gagnáfrýjanda og að málskostnaður verði látinn falla niður.

Gagnáfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 2. júlí 1996. Hann krefst þess, að aðaláfrýjandi verði dæmdur til að greiða 5.999.750 krónur ásamt dráttarvöxtum frá 20. febrúar 1993 samkvæmt vaxtalögum nr. 25/1987, sbr. 24. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga. Einnig krefst gagnáfrýjandi staðfestingar á málskostnaðarákvæði héraðsdóms svo og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Upphaflegur gagnáfrýjandi málsins var Björn R. Alfreðsson hf. Fyrir Hæstarétt voru lögð fram gögn þess efnis, að nafni þess félags hefði verið breytt í BRA ehf. 11. júlí 1995 og að bú hins nýja félags hefði verið tekið til gjaldþrotaskipta 5. mars 1996. Breytist aðild málsins í samræmi við það.

I.

Mál þetta varðar greiðsluskyldu aðaláfrýjanda vegna tjóns, sem gagnáfrýjandi telur hafa orðið vegna skemmda á bílkrana í eigu Björns R. Alfreðssonar hf., eftir að lyftivírar í honum slitnuðu 25. apríl 1991. Gildissvið húftryggingar, sem hlutafélagið keypti hjá aðaláfrýjanda, er markað í 1. gr. vátryggingarskilmála hennar. Þar segir, að vátryggingin taki til tjóns „á hinni vátryggðu vinnuvél, sem

verður vegna skyndilegra og óvæntra atvika, sem stafa af utanaðkomandi orsökum, ...“. Vefengir aðaláfrýjandi ekki, að atburður þessi teljist til slíkra atvika

II.

Í héraðsdómi er rakin orðrétt niðurstaða matsgerðar þeirra Gísla Gíslasonar véltækniþræðings og Sigurðar Sigfússonar verkþræðings, en þeir voru dómkvaddir til þess að láta í ljós álit á, hverjar væru orsakir skemmda, sem urðu á snúningslegu bílkрана váttryggðs.

Fallist er á með héraðsdómi, sem skipaður var sérfróðum meðdómendum, að yfirgnæfandi líkur séu til þess, að meginorsök þess, að vírarnir slitnuðu, hafi verið innra ryð í vír þeim, er fyrr slitnaði.

Aðaláfrýjandi heldur því fram í fyrsta lagi, að sér sé óskýlt að greiða bætur fyrir tjón váttryggðs, vegna þess að það verði rakið til ónógs viðhalds eða umsjónar. Séu skemmdir, sem verða með slíkum hætti, undanþegnar ábyrgð aðaláfrýjanda með 2.5. gr. í skilmálum húftryggingar kranans. Þetta ákvæði skilmála ber að meta í samræmi við ákvæði 18. og 20. gr. laga um váttryggingarsamninga, en samkvæmt þeim hefur vangá, sem ekki er stórfelld, almennt ekki áhrif á rétt váttryggðs til váttryggingarbóta.

Þegar það er virt, sem áður segir um líklega meginorsök þess, að kranavírarnir brustu, og jafnframt litið til þess, að ekki er leitt í ljós, að yfirborðsskemmdir á vírunum hafi verið svo miklar, að ófært hafi verið að nota þá í umrætt sinn án undanfarandi könnunar á vírkjarna, verður það ekki metið til stórfelldrar vangár af hálfu váttryggðs að hafa ekki endurnýjað víra kranans. Getur aðaláfrýjandi því ekki borið fyrir sig áðurnefnt ákvæði váttryggingarskilmálanna með vísun til þess, að vírarnir hafi verið ryðgaðir og slitnir á yfirborði. Þarf þá ekki að taka afstöðu til gildis ákvæðisins að öðru leyti.

Í öðru lagi vísar aðaláfrýjandi til 4.1. gr. í skilmálunum, en þar segir meðal annars, að greiðsluskylda félagsins sé háð því skilyrði, að „váttryggður og starfsmenn, sem gegna ábyrgðarstöðu hjá honum, haldi hinni váttryggðu vinnuvél og tilheyrandi búnaði í góðu rekstrarástandi og bæti ... án tafar úr þeim göllum eða skorti sem þeim kann að vera kunnugt um ...“. Í grein þessari er sérstaklega vísað til ákvæða um varúðarreglur í 51. gr. laga um váttryggingar-

samninga. Tilgreint ákvæði skilmálanna er almenns efnis og verður ekki talið fela í sér varúðarreglur, sem séu nægilega skýrar, til þess að 51. gr. geti átt við um tjónsatvikið. Aðaláfrýjandi getur þess vegna ekki borið nefnt skilmálaákvæði fyrir sig. Hann hefur ekki heldur sýnt fram á, að önnur ákvæði greinar 4.1. eigi við um vátryggingaratburðinn.

III.

Hinir dómkvöddu matsmenn telja sennilegt, að höggið, sem kom á bílkranann við það, að lyftivírnir slitnuðu, hafi valdið skemmdum á snúningslegu hans. Niðurstaða héraðsdóms um þetta er sú, að höggið sé meginorsök skemmdanna.

Matsmenn álíta líklegt, að efri hluti snúningslegunnar hafi verið „orðinn nokkuð slitinn“, þegar óhappið varð. Telja þeir skemmdirnar verða raktar til samverkandi þátta, annars vegar slits eftir 15.000 klst. notkun og að minnsta kosti tímabundið ófullkomið eftirlit og hins vegar höggsins. Héraðsdómur telur hins vegar, að ætla verði, að viðhald legunnar hafi verið nægilegt.

Þegar litið er til niðurstöðu matsmanna og álits héraðsdóms, sem var, eins og fyrr segir, skipaður sérfróðum meðdómendum, verður að telja nægilega sannað, að skemmdir á snúningslegunni verði að minnsta kosti að verulegu leyti raktar til þess, að vírnir brustu, en aðaláfrýjandi heldur því ekki fram, að snúningslega bílkranans hafi skemmst af utanaðkomandi atvikum fyrir eða eftir vátryggingaratburðinn.

IV.

Fyrir dómi kvað Björn R. Alfreðsson, framkvæmdastjóri vátryggðs, aðaláfrýjanda hafa fengið vitneskju um atburðinn 25. apríl 1991 í tengslum við bótakröfu frá Samskipum hf. vegna skemmda, sem urðu á bifreið þess félags við það, að vörugámur féll úr bílkrana vátryggðs í umrætt sinn. Þá bar hins vegar ekki á góma, að sjálfur bílkraninn hefði skemmst. Framkvæmdastjórinn sagðist ekki muna gerla, hvenær fyrst hefði orðið vart við, að ástand legunnar var óeðlilegt, en sagðist halda, að farið hefði að bera á torkennilegu hljóði frá henni tæplega ári eftir tjónsatburðinn. Af hálfu gagnáfrýjanda er því ekki haldið fram, að aðaláfrýjandi hafi verið látinn vita af þessu. Mátti framkvæmdastjóranum þó vera ljóst, að hætt var við,

að legan hefði skemmt, ekki síst vegna þess, að eftir frásögn hans sjálfs höfðu skemmdir sama eðlis áður hlotist af sambærilegum orsökum á öðrum krana í eigu váttryggðs. Framkvæmdastjóri váttryggðs ber enn fremur, að ekki hafi verið haft samband við aðaláfrýjanda, áður en ný lega var pöntuð í kranann, en samkvæmt stefnu í héraði var pöntun send erlendum framleiðanda í júlí 1992.

Ósannað er, að váttryggður hafi gefið aðaláfrýjanda í skyn, að hann hygðist gera kröfur á hendur honum vegna tjónsins fyrr en í byrjun febrúar 1993, en 5. þess mánaðar fól aðaláfrýjandi Sigurði Erni Karlssyni verkfræðingi að skoða skemmdir á bílkrananum. Skýrði stjórnandi kranans Sigurði þá frá óhappinu, sem varð, þegar lyftivírarnir slitnuðu. Samkvæmt skýrslu Sigurðar óskaði hann eftir því, að kranastjórinn léti sig vita, þegar kraninn yrði tekinn í sundur, en það var ekki gert. Sigurður kvaðst hafa farið á vettvang 12. febrúar 1993, en þá hafi verið búið að flytja efri hluta kranans brott. Nokkrum dögum síðar var Sigurður viðstaddur, þegar sjálf legan var tekin í sundur á nafngreindu vélaverkstæði. Váttryggður tilkynnti ekki aðaláfrýjanda skriflega um váttryggingaratburðinn fyrr en í bréfi 17. mars 1993. Þegar aðaláfrýjandi fékk vitneskju um, að váttryggður hygðist gera kröfu vegna tjónsins, var liðið hátt á annað ár frá tjónsatburðinum og sennilega nærri eitt ár, frá því að stjórnandi kranans og framkvæmdastjóri váttryggðs urðu varir við hávaða frá snúningslegunni. Þykir váttryggður hafa vanrækt skyldu, sem á honum hvíldi, til að tilkynna aðaláfrýjanda um váttryggingaratburðinn, sbr. 7.1. gr. váttryggingarskilmálanna og 21. gr. laga um váttryggingarsamninga.

Svo sem áður greinir, þykir sannað, að skemmdir á snúningslegunni verði að minnsta kosti að verulegu leyti raktar til atburðarins 25. apríl 1991. Verður því ekki talið, að líkur séu að því leiddar, að aðaláfrýjandi hafi vegna nefndrar vanrækslu váttryggðs misst af tækifæri til að leiða sönnur að atvikum, sem myndu hafa leitt til þess, að ábyrgð aðaláfrýjanda hefði fallið niður, sbr. 2. málslíð 1. mgr. 21. gr. laga um váttryggingarsamninga. Hins vegar verður að telja, að aðaláfrýjandi hafi af þessum sökum glatað tækifæri til að láta kanna ástand legunnar í tæka tíð í því skyni að afla upplýsinga um, hvort eða að hve miklu leyti legan hafi fyrir váttryggingaratburðinn verið orðin óeðlilega slitin.

Gagnáfrýjandi sundurliðar kröfu sína á sama hátt og greinir í héraðsdómi. Eru hinir eiginlegu kröfuliðir fjórir og nema samtals 7.199.750 krónum, en frá þeirri fjárhæð dregur gagnáfrýjandi 1.200.000 krónur, sem eru umsamin eigin áhætta hans vegna hvers váttryggingaratburðar. Er heildarkrafa hans því 5.999.750 krónur.

Um 1. kröfulið.

Fyrsti liður kröfu gagnáfrýjanda er að fjárhæð 6.100.433 krónur. Eru aðilar sammála um, að það sé enduröflunarverð nýrrar snúningslegu, er sett var í kranann í stað þeirrar, sem skemmdist. Ekki er sannað, að unnt hafi verið að gera við leguna, og verður þess vegna að leggja til grundvallar, að nauðsynlegt hafi verið að kaupa nýja. Bílkraninn var smíðaður 1975 og var því um 16 ára gamall, þegar váttryggingaratburðinn bar að höndum. Telja héraðsdómarar, að „líftími“ slíkrar vinnuvélar sé almennt um 30 ár. Aðaláfrýjanda ber eftir 8.1. gr. váttryggingarskilmálanna að greiða eðlilegan viðgerðarkostnað. Hinum dómkvöddu matsmönnum var ekki falið að meta tjón váttryggðs til fjár. Tók álitsgerð þeirra því ekki til þess, hvað kosta myndi að gera við skemmdirnar. Í málinu liggja hvorki fyrir upplýsingar um hæfilegan viðgerðarkostnað né að hve miklu leyti viðgerðin jók verðmæti eða notagildi kranans. Verður því ekki komist hjá að ákveða bætur fyrir leguna að álitum. Þar sem váttryggður fékk við viðgerðina nýjan hlut í stað gamals og þegar jafnframt er litið til þess, sem áður greinir um vanrækslu váttryggðs á tilkynningarskyldu, þykir hæfilegt, að aðaláfrýjandi greiði 70% kostnaðar við kaup á hinni nýju legu. Verða bætur fyrir kostnaðinn ákveðnar í einu lagi vegna 1. og 2. kröfuliðar.

Um 2. kröfulið.

Hér er krafist greiðslu vegna 122.009 króna stofngjalds, sem féll á váttryggðan, er hann tók hina nýju legu á leigu hjá fjármögnunarfyrirtækinu Glitni hf. Eins og atvikum er háttað, verður litið svo á, að þessi útgjaldaliður sé eðlilegur hluti kostnaðar við að afla varahlutar þess, sem hér um ræðir. Kostnaður við öflun hinnar nýju snúningslegu nemur því samkvæmt framansögðu samtals 6.222.442 krónum (6.100.433 + 122.009 krónur). Af honum ber aðaláfrýjanda að greiða 70%, 4.355.709 krónur.

Um 3. kröfulið.

Þessi kröfuliður nemur 32.108 krónum, sem eru fjárhæð reiknings, dagsetts 9. febrúar 1993, frá Tæknistáli hf. Reikningurinn er fyrir vinnu „við legu á krana“ í 23 klukkustundir. Þó að greinargerð gagnáfrýjanda um kostnaðarlið þennan sé áfátt, þykir með hliðsjón af öðrum málsgögnum nægilega leitt í ljós, að hér sé um að ræða vinnu við að taka hina skemmdu legu úr krananum. Verður hann tekinn til greina að fullu.

Um 4. kröfulið.

Í héraðsdómi er lýst, hvernig váttryggður gerir grein fyrir þessum lið, sem er að fjárhæð 945.200 krónur. Fallast má í aðalatriðum á rök héraðsdóms fyrir því að hafna þessum lið, og verður hann ekki tekinn til greina.

Samkvæmt framansögðu verður aðaláfrýjandi dæmdur til að greiða gagnáfrýjanda 4.387.817 krónur (4.355.709 + 32.108 krónur) að frádreginni eigin áhættu váttryggðs, 1.200.000 krónum, samtals 3.187.817 krónur, ásamt dráttarvöxtum eftir vaxtalögum nr. 25/1987. Upphafstími þeirra skal vera þingfestingardagur í héraði, 29. júní 1995, en svo sem í héraðsdómi greinir, er ósannað, að aðaláfrýjanda hafi verið kynnt niðurstaða matsgerðar fyrr en þá, sbr. 1. og 3. mgr. 24. gr. laga um váttryggingarsamninga.

Eftir þessum úrslitum þykir rétt að dæma aðaláfrýjanda til að greiða málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti í einu lagi, eins og greinir í dómsorði.

D ó m s o r ð:

Aðaláfrýjandi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., greiði gagnáfrýjanda, þrotabúi BRA ehf., 3.187.817 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 29. júní 1995 til greiðsludags.

Aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda samtals 500.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 3. apríl 1996.

Mál þetta, sem dómtekið var 18. mars sl., er höfðað með stefnu, sem þingfest var 29. júní 1995, af Birni R. Alfreðssyni hf., kt. 571085-0709, Leið-

hömrum 36, Reykjavík, á hendur Sjóvá-Almennum tryggingum hf., kt. 550176-0419, Kringlunni 5, Reykjavík, til greiðslu 5.999.750 króna með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 með síðari breytingum frá 20. febrúar 1993 til greiðsludags. Þess er krafist, að dráttarvextir leggjast við höfuðstól fjárhæðarinnar á tólf mánaða fresti, í fyrsta sinn 20. febrúar 1994. Einnig er krafist málskostnaðar samkvæmt mati dómsins.

Af hálfu stefnda er þess aðallega krafist, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og stefnandi dæmdur til þess að greiða stefnda málskostnað að mati réttarins. Til vara er þess krafist, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar og málskostnaður látinn niður falla.

Málavextir.

Stefnandi er þjónustufyrirtæki, sem á og rekur kranabifreið af gerðinni LIMA 7700, ágerð 1975, skrásetningarnúmer BG 0038. Bifreiðin er húftryggð hjá stefnda. Hinn 25. apríl 1991 varð það óhapp, er greind kranabifreið var í notkun við fermingu skips við Holtabakka í Reykjavík, að lyftivírar kranans slitnuðu, er verið var að hífa frystigám í skip í eigu Samskipa. Er talið, að annar vírinn hafi slitnað fyrr og hinn skorist í sundur í blakkarhjóli. Byrðin, sem var um fjörutíu tonn, féll niður. Við þetta kom mikill sláttur á bómu kranans, svo að hún sveiflaðist a. m. k. tvisvar fram og aftur af miklu afli.

Í ársbyrjun 1992 mun hafa farið að bera á óeðlilegu marri frá snúningslegu kranabifreiðarinnar, sem hafi ágerst. Var talið, að ekki væri hægt að gera við leguna og skipta yrði um legu. Ný lega var pöntuð frá framleiðanda í júlímánuði 1992. Í febrúar 1993 kom hún til landsins, og var eldri legan þá tekin úr og skoðuð. Við þá skoðun kom í ljós, að hún var verulega skemmd og brotið upp úr leguflötum. Fulltrúi stefnda, Sigurður Ö. Karlsson verkfræðingur, var boðaður, þegar legan var opnuð, en ekki, þegar kraninn var tekinn í sundur.

Stefnandi telur, að skemmdirnar á legunni verði raktar til óhappsins við Holtabakka 25. apríl 1991. Krafði hann því stefnda um bætur vegna tjóns á snúningslegunni úr húftryggingu kranabifreiðarinnar á þeirri forsendu, að orsök tjónsins væri framangreindur atburður og að tækið væri tryggt fyrir tjóni, sem yrði vegna skyndilegra og óvæntra atvika, er stöfuðu af utanáðkomandi orsökum. Stefndi hafnaði bótakröfum með bréfi, dagsettu 15. apríl 1993, með þeim rökum, að ekki hefði verið gætt tilkynningarskyldu samkvæmt húftryggingarskilmálum stefnda og að um gróflega vanrækslu á viðhaldi vegna langrar notkunar kranans hefði verið að ræða.

Stefnandi leitaði álits Paul B. Hansen tæknifræðings og Jóhönnu B. Hansen, verkfræðings hjá Tækniþjónustu & rekstrarráðgjöf, á orsökum skemmd-

anna á legunni. Niðurstaða þeirra, sem dagsett er 8. mars 1994, er sú, að rekja megi skemmdirnar til óhappsins við Holtabakka 25. apríl 1991. Á grundvelli hennar var stefndi beðinn að endurskoða afstöðu sína, en úttekt þessi hafði ekki áhrif á hana, og hafnaði hann enn bótakröfu stefnanda.

Að beiðni stefnanda voru 4. apríl 1994 dómkvaddir tveir menn, Gísli Gíslason tæknifræðingur og Sigurður Sigfússon vélaverkfræðingur, til þess að skoða og meta greinda snúningslegu. Töldu þeir skemmdirnar á legunni vera dæmigerðar afleiðingar óhapps eins og þess, sem varð 25. apríl 1991.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi kveðst hafa verið með húftryggingu hjá stefnda á kranabifreið sinni, og reisir hann dómkröfuna á skilmálum fyrir húftryggingu vinnuvéla frá 1. febrúar 1989, sem í gildi voru, þegar óhappið varð. Samkvæmt 1. gr. þeirra skal váttryggingin bæta hvers konar tjón á hinni váttryggðu vinnuvél, sem verður vegna skyndilegra og óvæntra atvika, sem stafa af utanaðkomandi orsökum. Stefnandi kveður víra kranans hafa slitnað óvænt og skyndilega, þegar verið var að hífa frystigám í skip. Við víraslitið hafi kröftugur sláttur komið á bómu kranans. Við slíkar aðstæður verði punktálag á yfirborðsflötum snúningslegu umtalsvert meira en yfirborðið þoli og sprungur myndist í hertu yfirborði legunnar, en sprungumyndun sé talin dæmigerð afleiðing yfirálags á yfirborðshertan flöt. Við lengri notkun flagni smám saman upp úr yfirborðinu, og legan verði ónothæf.

Samkvæmt skýrslu Tæknipjónustu & rekstrarráðgjafar eigi skemmdirnar uppruna sinn á tveimur stöðum, sem séu í 180° innbyrðis afstöðu. Í matsgjörð hinna dómkvöddu manna sé þetta orðað svo, að skemmdirnar séu á svæði, sem myndar 90° horn við lengdarás kranabifreiðarinnar. Þessi svæði hafi snúið fram og aftur miðað við stöðu kranans, þegar óhappið varð, og sé því ljóst, að þau hafi orðið fyrir mestu álagi við víraslitið. Hinir dómkvöddu matsmenn telja, að mikið högg hafi komið á snúningslegu kranans við óhappið og keflalegur þoli illa högg. Í niðurlagi matsgerðarinnar komi fram sú ályktun matsmanna, að höggið hafi valdið skemmdum á legunni.

Stefnandi heldur því fram, að tjónið á snúningslegunni stafi frá fyrrnefndu óhappi, þar sem kranabifreið sín hafi hvorki fyrr né síðar orðið fyrir sambærilegu áfalli og sé vel við haldið. Snúningslega kranabifreiðarinnar sé smurð reglulega og rækilega samkvæmt leiðbeiningum framleiðanda, enda hafi stefnandi varið verulegum fjármunum til smurfeitikaupa.

Stefnandi telur frumorsök tjónsins vera þá, að lyftivír hafi slitnað við hífingu 40 tónna byrðar. Kranabifreiðin hafi verið útbúin með fjórum vírum og hafi þannig búin átt að geta lyft 54,432 tonnum samkvæmt upplýsingum

kranaframleiðanda, en allt burðarvirkið sé hannað fyrir 300 tonna lyftigetu. Lyftivírar séu af gerðinni Dyform 17, 28 mm Ø 17×26 WSC Rotation resistant frá British Ropes Ltd. Brotþol nýs 28 mm lyftivírs sé upp gefið af framleiðanda 58 tonn, svo að kranastjóri hafi verið í góðri trú um, að tveir lyftivírar myndu halda 40 tonna byrði auðveldlega. Lyftivírar hafi verið nýlegir, þegar óhappið varð, og rúmum fimm mánuðum áður hafi kranabifreiðin verið skoðuð ýtarlega af Vinnueftirliti ríkisins. Engar athugasemdir hafi verið gerðar við skoðunina, hvorki við ástand bifreiðar né lyftivíra, sbr. eftirlitsskýrslu Vinnueftirlits ríkisins nr. D-00490m fyrir kрана. Í stefnu telur stefnandi lyftivírinn, sem slitnar fyrr, hafa verið á dauðum legg, að öllum líkindum vegna innri ryðmyndunar, sem hvorki stefnandi né kranastjóri hafi mátt gera sér grein fyrir, enda sé um nýlega víra að ræða og bóman ávallt felld vikulega og vírar skoðaðir. Innri ryðmyndun eða þráðaslit í kjarna sé ekki unnt að ákvarða með sjónskoðun, heldur þurfi að opna vírinn.

Stefnandi kveðst hafa fullnægt tilkynningarskyldu sinni samkvæmt gr. 7.1. í váttryggingarskilmálum með því að tilkynna stefnda, að kranabifreiðin yrði tekin í sundur vegna bilaðrar snúningslegu, og hafi Sigurður Ö. Karlsson verkfræðingur verið viðstaddur fyrir hönd stefnda, þegar legan hafi verið tekin sundur. Skemmdir á legunni hafi ekki komið strax í ljós eftir óhappið, heldur brotni smám saman upp úr leguflötum vegna sprungumyndunar, sem verði við víraslitið, uns legan er orðin ónothæf. Tjónið sé því lengi að koma fram og stefnanda í raun loks orðið ljóst, að skemmdir á snúningslegunni mætti rekja til óhappsins 25. apríl 1991, þegar legan hafi verið tekin í sundur. Stefnandi teljist því hafa tilkynnt tjónið, um leið og það hafi verið uppgötvað. Engin viðgerð hafi verið hafin, þegar stefnda var gefinn kostur á að skoða og meta tjónið og gæta hagsmuna sinna, heldur hafi varahlutur aðeins verið pantaður. Snúningslega í kranabifreið stefnanda sé ekki til sem stöðluð lagervara hjá framleiðanda, heldur þurfi að sérsníða leguna erlendis í hverju tilfelli. Af þeim sökum hafi bæði verið nauðsynlegt og fullkomlega eðlilegt að panta varahlutinn með góðum fyrirvara til að lágmarka rekstrarstöðvun og þar með allt umfang tjónsins.

Stefnandi telur, að tjónið á vinnuvél sinni verði rakið til óhappsins 25. apríl 1991, og telur sig hafa að öllu leyti staðið við skyldur sínar samkvæmt váttryggingarsamningnum. Því beri stefnda að greiða stefnanda bætur samkvæmt 1. gr. skilmála um húftryggingu vinnuvéla, sbr. 8.-10. gr. skilmálanna, auk dráttarvaxta frá gjalddaga kröfunnar samkvæmt 24. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga.

Stefnandi segir kröfugerð sína um skaðabætur sundurliðast þannig:

1. Kaupverð Rotek bearing model 3R10-102N4D snúningslegu:	kr. 6.100.433
2. Stofngjald fjármögnunarleigusamnings Stofngjaldið sé lántökugjald, sem stefnandi hefði ekki þurft að greiða, ef stefndi hefði bætt honum tjónið á gjalddaga, en stefnandi hafi orðið að taka lán hjá Glitni hf. til að fjármagna viðgerðir á kranabifreið sinni.	– 122.009
3. Reikningur Tæknistáls vegna vinnu við snúningslegu	– 32.108
4. Kostnaður vegna ísetningar snúningslegu	– 945.200
5. Samtals	kr. 7.199.750
6. Frádráttur sjálf-sárhættu skv. vátrskírteini	(1.200.000)
7. Heildarfjárhæð kröfu nettó	sanntals kr. 5.999.750

Heildarfjárhæðin beri dráttarvexti frá 20. febrúar 1993 skv. 1. og 3. mgr. 24. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 20/1954 með síðari breytingum, enda séu þá liðnir 14 dagar, frá því að stefnda hafi fyrst gefist kostur á að skoða og meta tjónið 5. febrúar s. á. og ákveða fjárhæð vátryggingarbóta.

Kröfur um greiðslu skaðabóta fyrir tjón á vinnuvél styður stefnandi við almennar reglur samninga- og kröfuréttar um efndir loforða og samninga og lög um vátryggingarsamninga nr. 20/1954 með síðari breytingum.

Kröfu um dráttarvexti kveðst stefnandi styðja III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 með síðari breytingum, sbr. 24. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 20/1954, sbr. 7. gr. laga nr. 33/1987 um breytingar á þeim lögum.

Krafa um málskostnað sé studd við 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Af hálfu stefnda er því í fyrsta lagi haldið fram, að orsök tjóns stefnanda, ef það stafi frá atburðinum 25. apríl 1991, hafi verið ónógt viðhald og eftirlit víra kranans. Starfsmenn stefnanda hafi átt að hafa umsjón með viðhaldi víranna, og hafi áhættan því verið undanþegin með vísan til liðar 2.5. í vátryggingarskilmálunum. Þessu til stuðnings sé vísað til skýrslu Sigurðar Ö. Karlssonar hjá Stjórnun & eftirliti hf. ásamt fylgiskjöllum, en niðurstaða hans sé sú, að kranavírin hafi verið í ónothæfu ástandi, ryðgaður og með yfirborðsskemmdir ásamt skemmdum kjarna. Um þessa niðurstöðu sína vísi Sigurður á minnisblað Hauks Sölvasonar hjá Vinnueftirliti ríkisins og skýrslu sömu stofnunar.

Í öðru lagi sé alls ósannað, að atburðurinn 25. apríl 1991 hafi valdið sjálfstæðum skemmdum á leggunni. Í þessu sambandi vísar stefndi til matsgerðarinnar á bls. 4, en þar segir: „Það má því telja líklegt, að efri hluti leg-

unnar hafi verið orðinn nokkuð slitinn, þegar óhappið varð.“ Þá telji matsmenn, að um samverkandi þætti sé að ræða, legan hafi verið orðin slitin eftir 15.000 klst. notkun og a. m. k. tímabundið ófullkomið eftirlit. Höggið hafi valdið skemmdum á legunni, svo að endingartími legunnar sé verulega styttri en annars hefði orðið. Um sé því að ræða eðlilegt slit, sem bætist ekki skv. lið 2.11., og ónógt viðhald, sem bætist ekki skv. lið 2.5. Þá sé einnig vísað til kafla 4.1.

Þá kveðst stefndi benda á lið 7.1. váttryggingarskilmálanna, þ. e. a. s. á það, að stefnandi hafi ekki tilkynnt um tjónið, þegar það varð. Síðan hafi notkun kranans verið haldið áfram, þrátt fyrir það að marr og hávaði hafi heyrst frá snúningslegu.

Að því er varakröfu varðar, sé ljóst, að verði stefndi talinn bótaskyldur, hafi snúningslegan verið komin til ára sinna og tími til kominn að skipta um hana. Hér hafi verið um venjulegt viðhald að ræða. Stefndi bendir á lið 8.3. í váttryggingarskilmálunum, en dómkrafa sé um kaupverð nýrrar legu og ísetningu hennar. Ljóst sé, að setja hafi þurft nýja legu í kranann, hvort sem var, ef halda átti notkun hans áfram.

Þá mótmælir stefndi kostnaðaryfirliti stefnanda vegna ísetningar snúningslegu svo og stofnkostnaði vegna fjármögnunarleigusamnings.

Niðurstaða.

Stefnandi, Björn Alfredsson hf., hafði keypt húftryggingu vinnuvéla hjá stefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., og var sú trygging í gildi, er atburður sá varð, sem mál þetta er sprottið af. Samkvæmt 1. gr. skilmála fyrir trygginguna segir, að váttryggingin bæti „hvers konar tjón á hinni váttryggðu vinnuvél, sem verður vegna skyndilegra og óvæntra atvika, sem stafa af utanaðkomandi orsökum“. Í 2. gr. eru ýmsar undantekningar gerðar, m. a. tjón, sem stafar af ónógu „viðhaldi eða umsjón“. Stefndi telur kranavírana hafa verið í ónothæfu ástandi og að legan hafi verið orðin slitin, meðal annars af ónógu eftirliti, a. m. k. á einhverju tímaskeiði.

Hinn tryggði bifreiðarkrani er af gerðinni BLH-Lima 7700, árgerð 1975, skrásetningarnúmer BG-0038. Burðarvirki hans er hannað fyrir allt að 300 tonna lyftigetu. Snúningslegan er af Rotek-gerð. Samkvæmt upplýsingum framleiðanda ber að nota 28 mm víra. Umrætt sinn, 25. apríl 1991, var verið að lyfta u. þ. b. 40 tonna byrði, og var hún komin í um 6 metra hæð, þegar annar lyftivír kranans slitnaði skyndilega, og lýsir stefnandi afleiðingunum svo í bréfi sínu til tryggingafélagsins: „Við það kom töluverður slinkur á kranabómuna, og slitnaði þá hinn krókvírin, og við það kom geysimikið og snöggt bakslag á bómuna, hún slóst aftur og fór næstum því yfir sig og

síðan til baka aftur. Var um að ræða mikið högg, sem kom á snúning „krans“ kranans.“ Forsvarsmaður stefnanda, Björn Alfreðsson, bar fyrir dóminum, að hann hefði fljótlega eftir óhappið haft samband við fulltrúa tryggingafélagsins, Geirarð Geirarðsson. Hins vegar hefði ekki komið í ljós strax, að tjón hefði orðið á krananum. Auk Björns Alfreðssonar komu fyrir dóminn Ástþór Björnsson, stjórnandi kranans og meðeigandi í fyrirtækinu, matsmennirnir Gísli Gíslason tæknifræðingur og Sigurður Sigfússon véla-verkfræðingur, Paul B. Hansen tæknifræðingur, Sigurður Örn Karlsson verkfræðingur, Eiríkur Ormur Víglundsson rennismiður, forsvarsmaður Vélsmiðju Orms og Víglundar, og Hjalti Ásgeirsson, starfsmaður vinnu-eftirlits.

Hinn 25. nóvember 1994 voru Gísli Gíslason og Sigurður Sigfússon dómkvaddir til þess að meta hina umdeildu snúningslegu af lyftikrana stefnanda, og var niðurstaða þeirra þessi:

„Frumorsök óhappsins er að sjálfsögðu, að vír slitnar. Kranavírar hafa verið undir nokkru yfirálagi og ending þeirra stutt. Vír slitnar á dauðum legg, sem ekki gengur yfir skífu né fær smurningu, og því getur verið um tæringu innan frá að ræða, en allar vírleifar eru glataðar og ekki hægt að sannprófa neitt í því efni.

Mikið högg hefur komið á snúningslegu kranans við óhappið 25. apríl 1991. Keflalegur þola illa högg, sérstaklega ef komið er í þær hlaup vegna slits.

Frá því að legan var tekin úr krananum í febrúar 1993, eru liðnir 22 mánuðir, en geymslustaður var utandyra. Legufletir voru að vísu vel smurðir feiti, en erfitt er þó um að dæma, hvað telst nýtt og gamalt ryð.

Hér að ofan er minnst á merki á efri legufleti, sem líta út eins og afrit af keflagrindum. Þetta er athyglisvert í ljósi þess, að kefli og grindur voru geymd í sérstöku íláti, en ekki á sínum stað í leguflötunum þennan langa geymslutíma. Merki þessi gefa því til kynna, að ryð hafi verið í legunni, áður en hún var tekin í sundur eftir áfallið. Einhvern tíma á „líftíma“ kranans hefur legan ekki fengið næga feiti.

Það má því telja líklegt, að efri hluti legunnar hafi verið orðinn nokkuð slitinn, þegar óhappið varð.

Þegar vírar kranans slitnuðu 25. apríl 1991, var hann að lyfta 40 tonna byrði. Burðarvirki kranans, þ. m. t. snúningslega, er hannað fyrir 300 tonna lyftigetu. Þunginn var því tiltölulega lítill hluti af burðargetu kranans, enda urðu ekki skemmdir á kranabómu við áfallið.

Höggði hefur þó sennilega valdið skemmdum á keflagrindum og legufleti, eins og ummerkin á efri legufleti miðkambs bera vitni um. Flögur hafa

losnað upp úr legufletinum, og er það dæmigerð afleiðing af yfirálagi á yfirborðshertan flöt. Við höggið lætur óhert stálið undir yfirborðinu undan, og sprungur koma í yfirborðið. Meðfylgjandi ljósrit úr sænskum staðli, SS 3147, skýrir nánar þetta atriði (Fsk. nr. 5). Þótt dæmið sýni tennur í tannhjóli, er lýst sama fyrirbrigði.

Samkvæmt ofansögðu teljum við undirritaðir matsmenn, að um samverkandi þætti sé að ræða. Legan hafi verið orðin slitin eftir 15.000 klst. notkun og a. m. k. tímabundið ófullkomið eftirlit. Höggið hefur valdið skemmdum á legunni, þannig að endingartími legunnar er verulega styttri en annars hefði orðið.“

Lyftivírar þeir, sem slitnuðu, voru ekki varðveittir, og sáu matsmenn þá því ekki. Þeir lýsa því hins vegar, að 4 vírar hafi verið í kranakrök og byrðin verið alls um 40 tonn og þannig um 10 tonna átak á hvern vír. Þeir fjalla einnig um alþjóðlegar hönnunarreglur um þol víra vegna hugsanlegs yfirálags. Segja þeir, að samkvæmt evrópskum hönnunarreglum fyrir kranavíra fari „leyfilegt álag á kranavír með tilteknum sverleika eftir stálgæðum vírsins, eftir hlutfallslegum notkunartíma eða vinnustundum á dag og samsetningu álags, þ. e., hve mikið er hlutfallslega af þungum byrðum miðað við mesta leyfilegt álag“. Síðan lýsa þeir þeim stöðlum, sem eru notaðir, hvernig leyfilegt álag á vírinn verði ákvarðað. Útreikningur þeirra leiðir í ljós, að samkvæmt alþjóðlegum stöðlum sé leyfilegt álag á vír um 7 tonn, og hafi vírarnir miðað við uppgefna notkun verið með ca. 40% yfirálag að staðaldri, og sé ekki óeðlilegt, að vír slitni hratt við slíka notkun. Vírskífur og tromlur séu hannaðar fyrir 28 mm vír, en kranann sé hægt að víra með ýmsu móti. Matsmennirnir taka hins vegar einnig fram, að kranaframleiðandinn gefi út töflu fyrir leyfilegar byrðar eftir fjölda víra, þar sem fram komi leyfileg byrði eftir fjölda víra, og sé leyfileg byrði á 4 víra gefin 54.432 kg. Telja matsmenn ekki óeðlilegt, að eigandi kranans hafi haft þessa töflu til viðmiðunar í sínum rekstri sem og það, að brotþol á nýjum vír sé gefið upp um 60 tonn.

Pegar óhappið varð 25. apríl 1991, kom eftirlitsmaður vinnueftirlitsins, Hjalti Ásgeirsson, á staðinn, og segir í skýrslu hans, sem dagsett er sama dag, að um sé að ræða útkall vegna óhapps, þar sem kranavír slitnaði og gámur féll úr krana, og orsök þess, að vírinn slitnaði, sé ryð og yfirborðsslit. Á minnisblaði Hauks Sölvasonar hjá vinnueftirliti um óhappið, dagsettu 21. maí 1991, segir: „...Við skoðun kom í ljós, að báðir lyftivírar kranans voru mikið ryðgaðir á vissum svæðum. Sá vír, sem kranamaður segir, að hafi slitnað fyrst, var þó minna ryðgaður. Greinilegar yfirborðsskemmdir voru á þeim vír kranans, sem kranamaður sagði, að slitnað hefði seinna, einnig

voru þráðaslit í kjarna hans. Orsök óhappsins má rekja til skemmda á lyftivír.“

Björn Alfreðsson, aðaleigandi fyrirtækisins, bar, að engin ástæða hefði verið talin vera til að varðveita vírin, enda hefði ekki verið búist við því, að um tryggingamál yrði að ræða. Björn og sonur hans, Ástþór Björnsson, sem hefur verið stjórnandi kranans frá árinu 1980, báru, að kraninn væri felldur vikulega, smurður og vírar yfirfarnir. Það verk annast Ástþór. Kvaðst hann bregða máli á vírana hér og hvar og minntist þess ekki að hafa mælt minna en 28 mm. Hann andmælti því, að yfirborðsslit eða yfirborðsryð hefði verið á vírunum. Kvaðst hann ekki hafa orðið var við neitt óeðlilegt við síðustu skoðun, sem líklega hefði verið tæpri viku áður. Báru þeir báðir, að skipt hefði verið um víra um 7 mánuðum áður en óhappið varð; væri það vinnuregla í fyrirtækinu að skipta um víra á u. þ. b. 7 mánaða fresti, svo að komið hefði verið að næstu víraskiptum. Þeir vírar, sem voru í krananum, þegar óhappið varð, höfðu verið í geymslu í nokkurn tíma, áður en þeir voru settir í kranann, en þá hafi engin ytri merki um skemmdir verið á þeim. Fram kom, að Ástþór opnar ekki vírana til að kanna innra ástand þeirra og hefur ekki tæki til þess, en vírarnir koma smurðir frá framleiðanda. Fyrir komi, að galli sé í vír, t. d. innri ryðmyndun; sé það vegna þess, að hann hafi ekki verið nægilega vel smurður í upphafi.

Sigurður Ö. Karlsson verkfræðingur, sem var fulltrúi stefnda, telur, að vírin hafi slitnað við 55% af leyfilegu álagi og langt undir brotálagi. Á grundvelli ofangreindra skýrslna vinnueftirlitsins ályktar hann, að lyftivírinn hafi verið „í ónothæfu ástandi“. Í skýrslu Pauls og Jóhönnu B. Hansen er bent á, að líkur séu á því, að álag á vírin hafi verið a. m. k. 10% meira en það, sem kemur fram í útreikningum Sigurðar Ö. Karlssonar.

Vitnið Hjalti Ásgeirsson taldi, þegar hann var spurður um yfirborðsskemmdir, að á hluta af vírnum hefði rýrnun verið allt að 10%, en þá mælingu hefur hann ekki skráð. Væri nánast eins og vírin hefði nuddast utan í eitthvað. Ryð á yfirborði kvað hann hafa verið óverulegt. Staðfesti vitnið, að vírin hefði slitnað á stað, þar sem hann var þurr og með innra ryði.

Ekki er fullljóst, hvor vírin slitnaði fyrr, en líkur eru til, að það hafi verið á svonefndum dauðum legg. Hinn vírin hafi þá fest í krókhjólinu og slitnað í sundur. Dómurinn, sem skipaður er sérfróðum meðdómendum, telur, að yfirgnæfandi líkur séu til, að meginorsök þess, að fyrri vírin slitnar, sé innra ryð í vírnum, sem stefnandi hafi ekki getað varast. Þá þykir ekki óeðlilegt, að rekstraraðili hafi farið eftir þeim stöðlum, sem krananum fylgdu frá framleiðanda, við mat sitt á burðarþoli vírana. Þykir verða að leggja þá fullyrðingu forsvarsmanna stefnanda til grundvallar, að skipt hafi

verið um víra reglulega á um 7 mánaða fresti. Ættu vírarnir að þola lengri notkun að öllu eðlilegu. Enn fremur virðist kraninn samkvæmt þeim upplýsingum, sem fyrir liggja, almennt hafa verið notaður undir frekar litlu álagi miðað við lyftigetu. Þykir stefnandi samkvæmt því, sem hér hefur verið rakið, hafa verið í góðri trú um burðarþol víranna og endingartíma, og þykir ekki sannað, að hann hafi vitað um ástand víranna eða sýnt af sér svo stórkostlegt gáleysi við meðferð þeirra að það leysi stefnda undan bóta-skyldu.

Ber þá að meta, hvort orsakatengsl séu á milli höggins, sem kom á legu kranans við slátt kranabómunnar, þegar vírarnir slitnuðu og byrði hans féll 25. apríl 1991, og þeirra skemmda, sem komu í ljós í legunni, þegar hún var opnuð 17. febrúar 1993.

Í matsgjörð er legunni lýst þannig: „Lega er þreföld keflalega, sem tekur við átaki í þrjár áttir, þ. e. lárétt ásamt lóðrétt upp og niður. Kambur er í miðri legu, og á honum velta kefli, bæði að ofanverðu og neðanverðu, sem og á ysta lóðréttu fleti. Á móti keflunum koma leguhringir að ofan og neðan, tengdir saman með lóðréttum leguhólk og síðan við kranahúsið. Kamburinn er tengdur við burðargrind bílkranans og hefur tannkrans fyrir snúning að innanverðu.“ Ástandi legunnar við skoðun er síðan lýst á eftirfarandi hátt:

„Miðkambur:

Efri lárétti leguflötur kambins er mun slitnari en hinir fletirnir tveir. Einkum er kamburinn illa skemmdur á svæði, sem myndar nálægt því 90° horn við lengdarás bílkranans, sjá mynd nr. 1. Á öðrum svæðum flatarins má sjá merki eftir járnagnir, sem marist hafa ofan á hann. Heildarútlit flatarins er nokkuð jafnt nema á svæði því, sem áður er nefnt.

Athygli vekur, að sjá má merki í fletinum, sem lítur út eins og afrit af keflagrindunum, sjá mynd nr. 2. Hér var greinilega um ryðmyndun að ræða.

Lóðréttur leguflötur kambins bar merki um heldur meira slit við efri brún, sem væntanlega má rekja til málagna að ofan. Áferðin var jöfn allan hringinn.

Neðri lárétti leguflötur hafði ekki verið hreinsaður, en virtist í allgóðu ástandi.

Efri leguhringur:

Hringurinn er mótpartur efri láréttis leguflatar, enda bar leguflötur hringsins sams konar merki um slit og skemmdir eftir agnir og svarf, sjá mynd nr. 3. Ekki er þar þó að finna sérstakt svæði, sem er verr farið en aðrir hlutar, eins og sjá má á kambinum.

Neðri leguhringur:

Hringurinn (mótpartur neðri lárétts leguflatar á kamb) var ekki hreinsaður, þannig, að auðvelt væri að meta ástand hans, sjá mynd nr. 4. Lausleg skoðun benti til, að ástand hans væri ekki slæmt og í góðu samræmi við neðri lárétta flötinn á kambinum.

Kefli og keflagrindur:

Sjá mátti ryð- og slitmerki á keflum, einkum keflum frá efri legufleti, sjá mynd nr. 5.

Tannkrans:

Kransinn var í mjög góðu ástandi og engin ummerki slits, sjá mynd nr. 6.“

Það er mat dómsins, að skemmdir þær, sem eru á legunni, komi heim við stöðu kranans, eins og henni er lýst, þegar óhappið varð, og að höggið, sem kemur á snúningsleguna við áfallið, sé meginorsök skemmdanna. Þar sem vænta má, að skemmdin komi fyrst fram undir yfirborði legunnar og sprengi svo síðar hert stálið í ytra byrði þess, er eðlilegt, að skemmdanna hafi ekki orðið vart í fyrstu. Þegar pyttir hafa myndast, skemmast hreyfifletir legunnar enn hraðar. Getur þessi þróun tekið nokkurn tíma og eðlilegt, að skemmdanna verði ekki vart strax. Ástþór Björnsson bar fyrir dóm-inum, að einhverjir mánuðir hefðu liðið, þar til hann tók eftir einhverju athugaverðu, og hafi hann frekar fundið það en heyrt í fyrstu, enda hús stjórnanda kranans í 10 m hæð og hljóðeinangrað, en þá hafi hann farið að athuga málið. Telja hinir sérfróðu meðdómendur, að ekki sé unnt að gera við skemmd af þessu tagi, jafnvel þótt gripið sé til ráðstafana, áður en skemmast fer út frá upphaflegu skemmdinni.

Að því er varðar slitskemmdir, er eðlilegt að áætla, að miðað við lýsta notkun kranans hefðu þær einkum komið fram á þeirri hlið, sem snýr að skipi því, sem verið er að ferma eða afferma, en ekki til hliðanna, þar sem greindar skemmdir koma einkum fram. Þess er einnig að gæta, að kraninn virðist almennt vera notaður undir frekar litlu álagi. Þegar óhappið varð, var til dæmis verið að lyfta 40 tonna byrði, og mun það vera algeng þyngd, en kraninn þolir 300 tonn. Eitthvað af slitmyndun þeirri, sem matsmenn lýsa og sést á ljósmyndum þeim, sem teknar voru af legunni, þegar hún var tekin í sundur, hefur væntanlega stafað af núningi við flögur, sem brotnað hafa úr yfirborði legunnar og er því afleiðing óhappsins. Hafa ber í huga, að matsmenn skoða leguna ekki fyrr en 22 mánuðum eftir að hún er tekin úr krananum og opnuð; ryðblettir, sem þeir nefna, kunna að hafa myndast á geymslutímanum eða vera frá eldri tíma. Kraninn var 16 ára gamall, þegar óhappið varð, og hafði verið fluttur notaður til landsins af stefnanda fyrir

um 7 árum. Þegar allt þetta er haft í huga, er ekkert, sem bendir til þess að mati hinna sérfróðu meðdómenda, að mikið slit hafi verið komið í leguna fyrir óhappið 25. apríl 1991.

Stjórnandi kranans, Ástþór Björnsson, lýsti því fyrir dóminum, að hann sæi um viðhald kranans; bóman væri felld vikulega og allt smurt, sem smyrja bæri, og vírar skoðaðir. Kvað hann þetta vera um fjögurra tíma vinnu í hvert sinn. Skoðunarskýrslur vinnueftirlits frá desembermánuði 1990 og 1991 hafa verið lagðar fram, og eru þær báðar án nokkurra athugasemda. Sigurður Ö. Karlsson bar fyrir dóminum, að hann teldi viðhald hafa verið í lagi. Samkvæmt þessu og með vísan til þess, sem sagt hefur verið um skemmdir á legunni hér að framan, verður að ætla, að viðhald hafi verið í lagi.

Vélaverkstæði Orms og Víglundar sér um viðgerðir á krananum, og var Eiríkur Víglundsson kallaður til, þegar heyrast fór í snúningslegunni. Hann bar fyrir dóminum, að hann teldi ekki hægt að gera við legu af þessu tagi og hefði ráðlagt áframhaldandi notkun, því að smíða þyrfti nýja legu erlendis. Sigurður Ö. Karlsson verkfræðingur, trúnaðarmaður stefnda, taldi fyrir dóminum, að lítið mál væri að gera við slíkar legur. Aðspurður kvað hann þó Vélaverkstæði Orms og Víglundar vera framarlega á þessu sviði og Eirík dómberan um það, hvort hægt væri að gera við leguna. Það er mat dómsins, að hagsmunir stefnda hafi ekki verið fyrir borð bornir, að því er varðar tjón á snúningslegunni, þótt kraninn hafi verið í notkun áfram eftir óhappið. Annars vegar koma skemmdir ekki strax í ljós, og hins vegar var að mati dómenda ekki hægt að gera við leguna. Auk þess verður að líta til þess, að rekstrarlega var þetta væntanlega hagstæðasti kosturinn, þar sem nokkra mánuði tók að smíða nýja legu og rekstrarstöðvun á mánuði nemur að sögn stefnanda u. þ. b. einni milljón. Ekki verður séð, að draga hefði mátt úr tjóninu með því að haga málum á annan veg. Stefndandi mun hafa pantað nýja legu í júlí 1992 í framhaldi eftirgrennslunar um möguleika á viðgerð eða varahlut, m. a. hjá framleiðanda kranans, en hélt notkun kranans áfram.

Stefndi tilkynnti tjónið með bréfi til stefnda 17. mars 1993, en ljóst er, að hann gerði það fyrr munnlega. Björn Alfredsson bar fyrir réttinum, að hann hefði rætt við tryggingafélagið, m. a. um gámarammann og vörubifreiðina, sem gámurinn féll á. Samkvæmt því hefur stefnda verið kunnugt um atburðinn fljótlega. Einnig mun fulltrúi stefnda, Sigurður Örn Karlsson verkfræðingur, hafa skoðað kranann 5. febrúar 1993, en hann var ekki boðaður, þegar hann var tekinn í sundur og ný lega sett í. Kveður stefndandi það hafa verið fyrir misskilning, að hann var ekki látinn vita. Sigurður kom á

staðinn, þegar legan var tekin í sundur 17. febrúar 1993. Það er loks, þegar legan er opnuð 17. febrúar 1993 og skemmdirnar verða sýnilegar, að hægt er að greina, hvers eðlis þær eru, og rekja þær með nokkurri vissu til höggsins, sem kom á leguna við óhappið 25. apríl 1991. Ekki hefur tekist að upplýsa, hvenær stefnandi tilkynnti stefnda, að grunur lægi á, að tjón hefði orðið á krananum við óhappið 25. apríl 1991, en sannanlega hefur hann ekki gert það eins fljótt og honum bar. Samkvæmt því, sem hér að framan er rakið um eðli tjónsins og gerð legunnar, verður hins vegar ekki séð, að unnt hefði verið að draga úr tjóninu, þótt stefndi hefði fengið vitneskju um það fyrr. Að öllu þessu athuguðu þykir stefnandi ekki hafa glatað bótarétti á hendur stefnda vegna dráttar á tilkynningu. Svo sem einnig hefur verið rökstutt hér að framan, telur dómurinn, að skemmdirnar á legunni verði að langmestu leyti raktar til atburðarins 25. apríl 1991 og orsök hans verið, að lyftivír slitnaði vegna innra ryðs, sem stafaði af skorti á feiti, og verði stefnanda ekki kennt um þetta ástand vírsins. Af öllu þessu leiðir, að stefnandi, sem var með gilda tryggingu hjá stefnda, á rétt á váttryggingarbótum vegna tjóns síns.

Að því er varðar bótafjárhæð, ber fyrst að líta til þess, að um fimmtán ára gamla kranabifreið var að ræða, en hins vegar er ending slíkrar vinnuvélar u. þ. b. þrjátíu ár, sé viðhald í lagi og engin áföll verði. Snúningslega kranans ætti að endast jafnlengi bifreiðinni að mati hinna sérfróðu meðdómenda. Ósannað er, að legan hafi verið verulega slitin fyrir atburðinn, og engin ástæða er til að ætla annað en hún hefði enst í önnur fimmtán ár, jafnlengi og lyftikraninn sjálfur, ef hún hefði ekki orðið fyrir greindu höggi 25. apríl 1991. Fellst dómurinn ekki á þá fullyrðingu Sigurðar Ö. Karlssonar, sem fram kemur í bréfi hans til stefnda, dagsettu 22. mars 1993, „að samkvæmt ‚almennum forsendum‘ er legan komin nokkuð yfir ‚normalending-artíma‘ og ekki óeðlilegt, að hún sé orðin slitin og jafnvel ónýt“. Fram hefur komið í málinu, að sérsníða þarf legu af þessu tagi erlendis, því að ekki er um lagervöru að ræða og ekki hægt að kaupa notaða legu. Af þessu leiðir, að stefnandi átti ekki önnur úrræði til þess að fá kranabifreiðina jafngóða og fyrir óhappið en láta sníða nýja legu, og telst tjón hans því jafngilda þeim kostnaði, sem af því leiðir. Vegna þessa þykir ekki vera forsenda til að lækka bótafjárhæð vegna aldurs og notkunar hinnar skemmdu legu, og telst kaupverð legunnar, 6.100.433 kr., vera eðlilegt enduröflunarverð.

Fjármögnunarleigusamningur um Rotek-snúningslegu er gerður 30. apríl 1993. Stefndi hafnaði bótageiðslu með bréfi, dagsettu 15. apríl 1993. Þar sem félagið telst bótaskyldt og ekki hefur verið sýnt fram á, að stefnandi gæti fjármagnað kaup á þessum varahlut með öðrum og ódýrari hætti en hann

gerði, er stofnkostnaður leigusamningsins tekinn til greina, svo sem krafist er, með 122.009 kr.

Loks krefst stefnandi greiðslu vegna eigin vinnu við að lyfta kрана af bíl til að ná snúningslegu af kрана og að setja nýju leguna undir. Er um að ræða vinnu tveggja kрана og kranamanna dagana 8. til 10. febrúar 1993, samtals 55 kranatíma og 111 vinnustundir kranamanna, þar af 39 í næturvinnu, kostnaður samtals 945.200 kr. Einnig er krafist greiðslu á reikningi Tæknistáls, að fjárhæð 39.974 kr., vegna vinnu við legu á kрана 9. febrúar í 23 tíma, að fjárhæð 32.108 kr. án virðisaukaskatts. Upplýst er, að fulltrúi tryggingafélagsins, Sigurður Ö. Karlsson, var ekki boðaður til að vera viðstaddur, þegar kraninn var tekinn í sundur. Hann hafði skoðað kranann 5. sama mánaðar, og segir í skýrslu hans, að los hafi verið á milli efri hluta kranans og kranslegunnar og honum verið tjáð, að kraninn gæti aðeins snúist í um það bil fjórðung úr hring. Stefnandi gerir ekki aðra grein fyrir reikningi sínum en geta tímafjölda og taxta. Það er því ekki ljóst, hvort hinn langi tími, sem liðinn var, frá því að tjónsatburður varð, hefur að einhverju leyti haft áhrif á umfang þess verks, sem þarna var unnið. Stefnandi hafði ekki tilkynnt tryggingafélaginu formlega, svo að sannað sé, að hann teldi skaðabótaskyld tjón hafa orðið. Er því ekki sannað, að hann hafi við þennan verkþátt gefið stefnda kost á að gæta réttar síns og hugsanlega að draga úr þessum kostnaðarlið. Vegna þessa tómlætis þykir stefnandi hafa fyrirgert rétti sínum til bóta, að því er þessa tvo liði varðar.

Samkvæmt þessari niðurstöðu ber stefnda að greiða stefnanda vátryggingarbætur, að fjárhæð 6.222.442 kr. að fráðreginni sjálfsáhættu samkvæmt vátryggingarskírteini, 1.200.000 kr., alls 5.022.442 kr. Stefnandi hefur ekki gert grein fyrir öðrum kostnaði vegna kaupa á legunni en stofngjaldi fjármögnunarleigusamnings. Snúningslegan var fyrst opnuð 17. febrúar 1993, en það er ekki fyrr en 25. nóvember 1994, sem matsmenn eru dómkvaddir. Þeir ljúka matsgjörð strax 21. desember 1994. Stefna í máli þessu er þingfest hálfu ári síðar, 29. júní 1995. Vegna tómlætis, sem stefnandi hefur sýnt í málinu í heild, og þar sem ósannað er, að stefnda hafi verið kynnt niðurstaða matsgjörðar fyrr en með málsókn þessari, þykir rétt, að stefndi greiði dráttarvexti frá þingfestingardegi 29. júní 1995, en dráttarvaxtakröfu stefnanda frá fyrri tíma var mótmælt við munnlegan málflutning.

Stefndi skal greiða stefnanda málskostnað, þar með talinn matskostnað, alls 471.000 kr.

Dóminn kveður upp Hjördís Hákonardóttir héraðsdómari ásamt meðdómendum Sigurði Brynjólfssyni dósent og Hafliða Loftssyni vélaverkfræðingi.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., greiði stefnanda, Birni Alfreðssyni hf., 5.022.442 kr. auk dráttarvaxta samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 29. júní 1995 til greiðsludags og 471.000 kr. í málskostnað.
