Fimmtudaginn 5. júní 1997.

Nr. 209/1996. **Þrotabú Hafverks hf.**
(Vilhjálmur H. Vilhjálmsson hrl.)
gegn
**Sjóvá-Almennum tryggingum hf.**
(Skarphéðinn Þórisson hrl.)

Vátrygging. Húftrygging skips.

**Dómur Hæstaréttar.**

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Hrafn Bragason, Gunnlaugur Claessen og Hjörtur Torfason.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 30. maí 1996. Hann krefst þess aðallega, að stefndi verði dæmdur til að greiða 4.769.561 krónu, en til vara 3.548.880 krónur, í báðum tilvikum með dráttarvöxtum frá 20. nóvember 1993 til greiðsludags. Hann krefst enn fremur málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Nokkur ný skjöl hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

I.

Málsaðilar eru sammála um, að dráttarbáturinn Orion II hafi kennt grunns á skerinu Tösku við Rifshöfn á Snæfellsnesi 19. júlí 1991. Ágreiningur þeirra lýtur hins vegar að því, hvort sannað sé, að skemmdir á botni bátsins, sem í ljós komu, er hann var tekinn í dráttarbraut í mars 1993, verði raktar til þessa atviks. Reisir áfrýjandi kröfur sínar í málinu á því, að svo sé og stefnda sé þar með skylt að greiða bætur fyrir tjónið á grundvelli vátryggingarsamnings. Stefndi heldur hins vegar fram, að á þeim langa tíma, sem leið frá umræddu atviki, þar til honum var tilkynnt um ástand bátsins í mars 1993, hafi ýmislegt annað getað valdið skemmdunum. Þannig sé hugsanlegt, að þær hafi orðið á löngum tíma við eðlilega notkun bátsins eða önnur óhöpp hafi gerst, en vátryggður beri sjálfur tiltekna sjálfsáhættu í hvert sinn, sem vátryggingaratburður verður.

Er báturinn tók niðri 19. júlí 1991, var hann í eigu Köfunarstöðvarinnar hf., en síðan Íslandsbanka hf., sem seldi hann Hafverki hf. Var hann í eigu þess félags, er umræddar skemmdir á botni hans

komu í ljós. Allan þennan tíma var í gildi samningur um húftryggingu milli stefnda og eigenda bátsins. Í málinu liggur fyrir framsal skiptastjóra þrotabús Köfunarstöðvarinnar hf. til Hafverks hf. á kröfu hins fyrrnefnda á hendur stefnda á grundvelli vátryggingarsamnings um húftryggingu bátsins.

II.

Skemmdum á bátnum er að nokkru lýst í bréfi Siglingamálastofnunar ríkisins 29. september 1993. Segir þar, að þær viðgerðir, sem fram fóru fyrr á árinu og deilt er um í málinu, séu af völdum „áverka", sem skipið hafi orðið fyrir. Í meðfylgjandi skoðunarskýrslu er stuttlega getið viðgerða, meðal annars stjórnborðs megin á botni bátsins og á skrúfuöxlum, en auk þess hafi legur verið endurnýjaðar.

Skemmdunum er nánar lýst í skýrslu Hauks Óskarssonar véltæknifræðings fyrir dómi, en hann var starfsmaður Hafverks hf., er viðgerð fór fram. Þar kemur fram, að skrúfuöxlar hafi verið bognir og skrúfublöð skemmd, en blöðin þó verið bognari á annarri skrúfunni. Þá hafi sýnilega dregist til í stálinu á botni bátsins og það verið „krumpað". Bungur á stálinu hafi verið „alveg eins og eftir grjót eða einhvern árekstur við hlut". Hafi botninn verið verr farinn stjórnborðs megin en bakborðs megin. Þá kvaðst hann hafa fundið óeðlilegan titring í bátnum, allt frá því að hann kom fyrst um borð, en hann hafi minnkað verulega við viðgerðina. Í framburði vitnisins kom einnig fram, að dagbók skipsins hefði verið skoðuð og þar sé ekki getið um annað óhapp en atvikið 19. júlí 1991, sem hugsanlega mætti rekja umræddar skemmdir til.

Könnun hf. skoðaði bátinn á vegum stefnda, meðan hann var í dráttarbraut, og fór yfir viðgerðarreikninga.

III.

Skipstjóri og vélstjóri Orions II komu fyrir dóm og lýstu nefndu atviki við Rifshöfn. Voru teknar af þeim skýrslur 10. september 1993, er sérstök sönnunarfærsla fór fram fyrir dómi, og aftur við aðalmeðferð málsins. Þá liggja fyrir yfirlýsingar tveggja annarra skipverja, þar sem atvikinu er lýst, en þeir hafa ekki komið fyrir dóm.

Svo sem rakið er í héraðsdómi, skrifaði skipstjóri í dagbók skipsins, að við losun úr efnispramma 19. júlí 1991, er unnið var við dýpkun Rifshafnar, hafi Orion II tekið niðri við Töskusker. Hafi verið kafað við bátinn, og virtist botn skipsins og skrúfur vera óskemmd. Hefur hann síðar staðfest, að þá könnun hafi hann sjálfur gert.

Fyrir dómi gerði skipstjóri lítið úr atvikinu. Hann hafi ekki orðið var við neitt högg, er báturinn tók niðri, en veður hafi þá verið mjög gott. Hann hafi ákveðið að stytta sér leið á ákvörðunarstað í stað þess að fara hefðbundna siglingaleið með prammann, en þar eð áttaviti hafi verið rangt stilltur, hafi hann siglt bátnum á grynningar. Hann staðfesti jafnframt, að slokknað hefði á bakborðsvél bátsins, er hann kenndi grunns. Við síðari skýrslutökuna taldi hann, að skrúfan hefði rekist niður í eitthvað, sem hafi stöðvað vélina. Í framburði skipstjóra kom fram, að báturinn hefði ekki tekið niðri í önnur skipti, meðan hann var skipverji þar, en hann gegndi starfi stýrimanns, áður en hann tók við skipstjórn.

Vélstjóri bátsins lýsti atvikinu mjög á annan veg en skipstjóri. Kvaðst hann hafa verið sofandi, en vaknað við snöggt högg, er báturinn tók harkalega niðri og kastaðist til. Getur hann jafnframt um velting á bátnum. Hafi viðvörunarbjalla farið í gang, er slokknaði á bakborðsvél skipsins, en allt hafi þetta gerst nánast samtímis. Taldi hann bátinn ekki hafa stöðvast alveg, heldur skriðið yfir skerið og slegist eitthvað niður á meðan. Kvaðst vitnið hafa flýtt sér í vélarrúmið og ræst vélina að nýju, sem hafi gengið vel. Taldi hann, að báturinn hefði ekki tekið niðri í önnur skipti, meðan vitnið var þar skipverji á tímabilinu 28. maí 1991 til 6. júní 1992. Var honum ekki kunnugt um neitt annað, sem skýrt gæti skemmdirnar.

Í málinu liggur fyrir yfirlýsing fyrsta stýrimanns, þar sem atvikinu er lýst. Kemur þar fram, að hann hafi vaknað við talsvert mikla skruðninga, þegar skipið kom við sjávarbotninn. Er hann kom upp í brú, hafi hann séð, að efnisflutningapramminn, sem Orion II dró, var einnig strandaður. Er aflvél bátsins var komin í gang að nýju, hefði báturinn slegist í sjávarbotn við tilraunir til að losa prammann af skerinu. Í niðurlagi yfirlýsingar stýrimanns kemur fram, að hann hafi lesið yfirlýsingu skipstjóra frá 12. júlí 1993 um atvikið og geti ekki fallist á frásögn hans. Við aðalmeðferð málsins var bókað, að stefndi mótmælti ekki þessari yfirlýsingu sem óstaðfestri.

Yfirlýsing annars skipverja á Orion II liggur fyrir í málinu. Var sá um borð í prammanum, er atvikið varð, og verður ráðið, að hann hafi ekki séð, er báturinn kenndi grunns. Í þessari yfirlýsingu segir, að á umræddum stað sé grýttur botn. Er báturinn reyndi að draga prammann af skerinu, hafi verið hliðartilfærsla og nokkur veltingur á bátnum. Kveðst skipverjinn hafa lesið áðurnefnda yfirlýsingu skipstjóra 12. júlí 1993 og ekki fallast á frásögn hans.

IV.

Samkvæmt bréfi Siglingamálastofnunar ríkisins og lýsingu Hauks Óskarssonar verður ekki fallist á með stefnda, að umræddar skemmdir á bátnum geti talist slit, sem orðið hafi við eðlilega notkun hans. Ágreiningslaust verður að telja, að þær hafi orðið á gildistíma fyrrnefndrar húftryggingar. Skemmdirnar geta vel samrýmst lýsingu vélstjórans og tveggja annarra skipverja á atburðinum við Rifshöfn 19. júlí 1991. Engar vísbendingar eru fram komnar um það í málinu, að þær hafi getað orðið við eitthvert annað óhapp. Að virtu öllu því, sem að framan er rakið, verður fallist á með áfrýjanda, að sannað sé, að tjónið hafi orðið með þeim hætti, sem hann heldur fram. Ekki hefur verið bent á nein ákvæði í samningi stefnda við Köfunarstöðina hf. um húftryggingu bátsins, sem undanþiggi hann ábyrgð.

Fjárhæð kröfu áfrýjanda er ekki vefengd, en hún styðst við reikning Drafnar hf., skipasmíðastöðvar, fyrir viðgerð á umræddu tjóni. Verður krafan tekin til greina með dráttarvöxtum, eins og krafist er. Verður stefnda jafnframt gert að greiða málskostnað, sem verður ákveðinn sameiginlega í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og segir í dómsorði.

Dómsorð:

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., greiði áfrýjanda, þrotabúi Hafverks hf., 4.769.561 krónu með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 20. nóvember 1993 til greiðsludags.

Stefndi greiði áfrýjanda samtals 500.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

**Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 4. mars 1996.**

Mál þetta, sem dómtekið var 13. febrúar sl., er höfðað með stefnu, þingfestri 31. maí 1994, upphaflega af Hafverki hf., kt. 460492-2119, Garðatorgi 3, Garðabæ, gegn Sjóvá-Almennum tryggingum hf., kt. 701288-1739, Kringlunni 5, Reykjavík. Fyrir aðalmeðferð málsins var bú Hafverks hf. tekið til gjaldþrotaskipta og málið því nú rekið af þrotabúi Hafverks hf.

*Dómkröfur.*

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefnda verði gert að greiða stefnanda 4.769.561 kr. með dráttarvöxtum frá 20. nóvember 1993 til greiðsludags auk málskostnaðar að mati réttarins.

Dómkröfur stefnda eru þær, að félagið verði algjörlega sýknað af kröfum stefnanda. Jafnframt er þess krafist, að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað samkvæmt mati réttarins.

*Málavextir.*

Stefnandi er eigandi og útgerðarmaður dráttarskipsins Orions II, skipaskrárnúmer 2059. Skipið keypti stefnandi af Íslandsbanka hf. árið 1992, en það hafði áður verið í eigu Köfunarstöðvarinnar hf.

Í mars og apríl 1993 var skipið í slipp til skoðunar og viðgerða hjá Dröfn hf. í Hafnarfirði. Við skoðun á bol skipsins og skrúfubúnaði komu í ljós skemmdir, sem eigendum var áður ókunnugt um. Við skoðun dagbóka skipsins og í viðtölum við fyrri skipsverja kom í ljós, að skipið hafði tekið niðri við Rifshöfn á Snæfellsnesi 19. júlí 1991, þegar það var að draga efnisprammann Merkúr út úr höfninni í Rifi. Jafnframt komu fram gögn um, að skipið hefði verið í slipp vegna bolskoðunar í nóvember árið 1990.

Vegna grunsemda eigenda skipsins um, að skemmdir á bol og skrúfubúnaði, sem í ljós komu við skoðun í mars og apríl 1993, ættu rætur að rekja til óhappsins við Rifshöfn, fór fram sönnunarfærsla fyrir Héraðsdómi Reykjaness 10. september 1993. Skýrslur voru teknar af tveimur fyrrum skipverjum skipsins, skipstjóra og vélstjóra.

Stefndi hefur eindregið hafnað bótagreiðslum vegna tjóns þessa og telur ósannað að skemmdir þær, sem uppgötvaðar voru í mars og apríl 1993, megi rekja til atburðarins 19. júlí 1991.

*Málsástæður stefnanda og lagarök.*

Stefnandi reisir aðild sína að málinu á því, að þrotabú Köfunarstöðvarinnar hf., sem var eigandi Orions II á þeim tíma, er ætlað tjón varð, hafi framselt stefnanda bótakröfur vegna tjónsins 8. ágúst 1993.

Kröfur sínar styður hann því, að vátryggingaratburður hafi orðið og bæta beri sér það tjón, sem af honum hlaust. Stefnandi sé rétthafi vátryggingar-

skírteinis, sem í gildi var, þegar tjónsatburðurinn varð, enda hafi stefndi hingað til ekki borið brigður á aðild sína að bótakröfu úr húftryggingu skipsins. Stefnandi telur því, að mál þetta snúist nánast eingöngu um sönnun orsakatengsla milli strandsins í Rifshöfn og þeirra miklu brotaskemmda, sem komið hafi í ljós við slipptöku Orions II í mars 1993.

Stefnandi telur, að þau gögn séu komin fram í málinu, er sanni, að tjón sitt megi rekja til strandsins í Rifshöfn.

Eins og fram komi í yfirlýsingum Halldórs Steinþórssonar, þáverandi 1. stýrimanns, og Kristjáns Sigurðssonar, sem hafi verið um borð í efnisprammanum Merkúr, hafi skipið og pramminn tekið niðri á Tösku við Rifshöfn, nokkuð utan venjulegrar siglingaleiðar. Samkvæmt framburði þeirra hafi efnisflutningapramminn strandað á grynningum, en Orion II hafi reynt að draga prammann af skerinu. Hafi það ekki tekist, fyrr en farminum úr Merkúr var hleypt niður. Við þessar aðgerðir hafi Orion II rekist í grýttan botninn, svo að drapst á annarri aðalvél skipsins.

Stefndi hafi hafnað bótaskyldu í málinu með vísan til yfirlýsingar Aðalsteins Aðalsteinssonar, þáverandi skipstjóra á Orion II. Stefndi telur þá yfirlýsingu ekki standast. Ljóst sé, að ef upp hefði komist um atburðina, eins og þeir virðist í raun hafa verið, gæti það varðað hann sjálfan viðurlögum. Einnig verði að telja, að ekki sé hægt að leggja mikið upp úr skoðun hans á skipsbotninum í Rifshöfn. Sé hvort tveggja, að Orion II sé flatbotna og mjög erfitt að sjá botnskemmdir nema með sérstakri lýsingu, sem ekki hafi verið tiltæk. Einnig hafi skemmdirnar verið þannig, að krappi á beygjum var lítill, þar sem beygjurnar náðu yfir langt svæði og bönd voru beygð. Einnig sé víst, að með köfun sé nánast ómögulegt að sjá þær beygjur á öxlum og skemmdir á skrúfu sem um hafi verið að ræða.

Fyrir liggi, að við skoðun og úttekt Siglingamálastofnunar í nóvember 1990 hafi skipið verið komið í fullkomið lag. Jafnframt megi sjá af leiðabókum skipsins, að því var lagt við Vogabakka í nóvember 1992 og var óhreyft, þangað til það var tekið í slipp í mars 1993.

Þrátt fyrir verulega eftirgrennslan hafi ekki tekist að afla neinnar vitneskju um aðra tjónsatburði þessa 24 mánuði, sem um ræði. Verkefni Orions II á tímabilinu séu: Ein ferð til Englands, ferð að Rifi ásamt vinnu þar við drátt á efnisflutningapramma. Eftir að núverandi eigandi skipsins tók við því, séu verkefnin: Dráttur út innsiglinguna í Vestmannaeyjum og dráttur á tveimur prömmum til Reykjavíkur í nóvember 1992, áður en því var lagt. Forráðamenn Hafverks hf. telji óhugsandi, að svo verulegar botnskemmdir hafi getað orðið, eftir að skipið kom í þeirra eigu.

Samkvæmt framansögðu sé ekki um að ræða aðra hugsanlega tjóns-

atburði en þann í Rifshöfn á Snæfellsnesi. Stefnendur telja, að þeir hafi leitt verulegar líkur að því, að einungis sé um þann eina tjónsatburð að ræða, og skora á stefnda að leggja fram gögn um annað.

Niðurstaða af gögnum málsins sé sú, að skipið hafi orðið fyrir tjóni á tilteknu afmörkuðu tímabili. Sannað sé, að það tók niðri við Rifshöfn með þeim afleiðingum, að drapst á aðalvél, og einnig hljóti að vera óumdeilt, að skipið hafi ekki skemmst af sjálfu sér. Skipið hafi verið húftryggt hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. á þeim tíma, þegar tjónið varð.

Við athugun á úrlausnum Hæstaréttar Íslands í sambærilegum málum, þ. e. Hrd. 1956, bls. 609, Hrd. 1961, bls. 142, og Hrd. 197?, bls. 535, megi draga þá ályktun, að útgerðarmaður verði að sanna eða a. m. k. gera líklegt, að skemmdir megi rekja til einhverra tiltekinna áfalla. Tjón, sem verði smám saman af venjulegri notkun skips, sé ekki bætt úr húftryggingu. Stefnandi telur sig hafa sýnt fram á, að eina skýringin, sem um sé að ræða á þeim stórfelldu sköðum, sem fram komu á bol og búnaði Orions II í mars 1993, sé margnefnt strand skipsins við Rifshöfn 19. júlí 1991. Því beri að dæma stefnda til að greiða bætur fyrir viðgerð að frádreginni sjálfsáhættu fyrir eitt tjón.

Dómkrafan samkvæmt reikningum Drafnar hf. fyrir viðgerð á því tjóni, sem stefnandi telur stafa af áðurnefndu strandi, sé alls 5.676.561 kr., að frádreginni sjálfsábyrgð samkvæmt vátryggingarsamningi, að fjárhæð 907.000 kr. Sundurliðist tjónið þannig, að 950.025 kr. séu vegna botntjóns, 521.581 kr. vegna skrúfu, 1.804.191 kr. vegna viðgerða á öxlum, 268.612 kr. afrétting á vél og legur 2.132.152 kr.

*Málsástæður stefnda og lagarök.*

Stefndi reisir sýknukröfu sína einkum á því, að ósannað sé, að rekja megi skemmdir á Orion II til atburðarins 19. júlí 1991. Fram komi í framburði skipstjóra nákvæm lýsing á umdeildum atburði. Skipstjóri hafi kafað undir skipið til að kanna hugsanlegar skemmdir á því. Fram komi, að hann hafi talið, að engar líkur væru á því, að skipið hefði orðið fyrir botnskemmdum, og að skrúfur og stýri virtust óskemmd. Skipstjóri sé lærður kafari og hafi talið sig rannsaka þessa hluti við mjög góðar aðstæður. Stefndi telur, að með framburði skipstjóra sé komin fram full sönnun á því, að ekki sé hægt að rekja skemmdir á skipinu til þessa sérstaka atburðar.

Þáverandi eigandi skipsins hafi engar kröfur gert um tryggingabætur, enda hafi hann ekki talið skipið hafa skemmst. Kröfuframsal þrotabús Köfunarstöðvarinnar hf. á dskj. nr. 9 sé því markleysa og hafi ekkert gildi að lögum. Stefnandi geti ekki öðlast meiri réttindi til tryggingabóta en þáverandi vátryggingartaki, Köfunarstöðin hf.

Það sé grundvallarregla í vátryggingarsamningum, að vátryggði tilkynni viðkomandi vátryggingafélagi strax um tjón, sem hann ætlar, að sé bótaskylt. Jafnframt sé það skylda hans að sýna fram á það, með hvaða hætti tjónið hafi orðið. Vátryggingafélag verði að geta metið hvert einstakt tjón og dregið sínar eigin ályktanir. Til dæmis skipti þetta máli um sjálfsáhættu vátryggðs, því að af hverju einstöku tjóni beri vátryggða að greiða eigin áhættu og hafi ekki leyfi til að fella annað tjón undir einn tjónsatburð.

Í þessu máli hafi verið tilkynnt um tjón og gerð krafa um bætur tæpum tveimur árum eftir ætlaðan atburð, atburð, sem þar að auki sé meira og minna byggður á getgátum. Auk þess hafi hann verið tilkynntur af öðrum aðila en vátryggða, og í millitíðinni hafi enn annar aðili verið eigandi að sama skipi, og sá aðili hafi ekki haft uppi neinar kröfur um tryggingabætur. Fyrir utan skort á orsakasamhengi sé hér um tómlæti að ræða af hálfu fyrri eiganda skipsins, sem nægi til sýknu.

Frá því í júlí 1991 hafi skipið tvisvar skipt um eigendur. Ekki sé vitað, hvernig að skoðun skipsins var staðið, t. d. þegar stefnandi keypti skipið af Íslandsbanka hf. Við kaup á skipum sé það venja, að kaupandi skoði viðkomandi skip ýtarlega, og yfirleitt sé það m. a. framkvæmt með þeim hætti, að skip sé tekið upp í dráttarbraut og t. d. bolur, skrúfa og stýri skoðuð þannig. Ef stefnandi hefði skoðað skipið á þennan venjulega og hefðbundna hátt, hefðu hugsanlegar skemmdir strax komið í ljós. Að sleppa slíkri skoðun sé áhætta, sem stefnandi taki sjálfur og auðvitað hans mál, en hann geti ekki dregið aðra til ábyrgðar fyrir þessi mistök sín, sem verði að teljast stórkostlegt gáleysi. Sama verði að segja um þátt Íslandsbanka hf. og Köfunarstöðvarinnar hf. varðandi fyrri sölusamning þeirra um skipið. Ef eðlilega hefði verið staðið að skoðun skipsins við þau tímamót, hefði sönnunarþáttur þessa máls hugsanlega verið auðveldari. Á því er byggt í máli þessu af hálfu stefnda, að sýkna beri hann af kröfum stefnanda, vegna þess að gáleysislega hafi verið staðið að skoðun skipsins af hálfu fyrri eigenda við fyrri sölumeðferðir. Því er haldið fram, að eðlileg og venjubundin skoðun hefði hugsanlega getað afsannað fullyrðingu stefnanda um tjónið 19. júlí 1991 og að Köfunarstöðin hf. og stefnandi beri m. a. ábyrgð á því, að ekki var réttilega staðið að þessum þætti sölumeðferðar.

Í greinargerð stefnda er tölulegri fjárkröfu stefnanda mótmælt sem ósannaðri. Við munnlegan flutning málsins var fjárkröfum stefnanda mótmælt sem ósönnuðum.

Dráttarvaxtakröfu stefnanda mótmælir stefndi sem of hárri og vísar til 7. gr. og 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987.

*Niðurstaða.*

Óumdeilt er, að skipið Orion II tók niðri við Rifshöfn á Snæfellsnesi 19. júlí 1991. Þá er jafnframt óumdeilt, að við það hafi bakborðsaðalvél skipsins stöðvast.

Við aðalflutning málsins komu til skýrslutöku skipstjóri og vélstjóri skipsins auk eftirlitsmanns útgerðar og framkvæmdastjóra Drafnar hf.

Umrætt sinn var skipstjóri við stjórn skipsins. Við sönnunarfærslu í Héraðsdómi Reykjaness og hér fyrir dómi staðfesti hann, að bakborðsaðalvél skipsins hefði stöðvast. Hann hafi ekki orðið var við neitt högg og talið, að þörungar hefðu stöðvað skrúfuna. Vélstjóri bar, að hann hefði verið sofandi, er skipið tók niðri, en vaknað við högg og viðvörunarkerfi annarrar vélarinnar. Kvað hann skipið hafa tekið harkalega niðri og drepist hafi á bakborðsvél við höggið. Bar hann, að skrúfan hefði aldrei snert niðri stjórnborðs megin.

Vélstjóri bar einnig fyrir dómi, að eftir atburðinn hefði hann ekki orðið var við óeðlilegan titring á vélbúnaði skipsins. Tæknimaður Hafverks hf. bar hins vegar, að verulegur titringur hefði verið á vélbúnaði fyrir slipptöku í mars 1993, sem síðan hafi horfið eftir viðgerð á skrúfubúnaði.

Í framburði skipstjóra, sem er lærður kafari, kom fram, að hann hefði tveimur dögum eftir umræddan atburð kafað og skoðað botn skipsins og skrúfur við góðar aðstæður. Bar hann, að engar skemmdir hefðu verið á botni og skrúfum, er rekja mætti til hins umrædda atburðar.

Við skoðun á skipinu í slipp hjá Dröfn hf. í mars og apríl 1993 komu í ljós skemmdir á botni skipsins, stjórnborðshlið og á skrúfum. Í skýrslu Siglingamálastofnunar ríkisins kemur fram, að skemmdirnar eru allar stjórnborðs megin, þ. e. a. s. þeim megin, sem skipið tók ekki niðri. Skemmdum á hvorri skrúfu er ekki lýst sérstaklega, heldur er sagt, að legur í skrúfuásum hafi verið endurnýjaðar og skrúfuásar réttir. Á þessu verður ekki séð, hvort bakborðsskrúfa hafi verið meira skemmd en stjórnborðsskrúfa.

Þegar þetta er virt svo og framburður þeirra aðila, sem að framan er getið, þykir hvorki sýnt fram á né gert sennilegt í máli þessu, að skemmdir þær, sem í ljós komu við slipptöku vs. Orions II í Hafnarfirði í mars 1993, hafi stafað af atburðinum 19. júlí 1991 utan við Rifshöfn.

Ber því að sýkna stefnda, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., af kröfum stefnanda, þrotabús Hafverks hf.

Eftir atvikum er talið rétt, að hvor aðila beri sinn kostnað af máli þessu.

Dóminn kvað upp Kristjana Jónsdóttir héraðsdómari ásamt meðdómendunum Hrafnkeli Guðjónssyni stýrimanni og Jóni B. Hafsteinssyni skipaverkfræðingi.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., skal vera sýkn af kröfum stefnanda, þrotabús Hafverks hf.

Málskostnaður fellur niður.