

Fimmtudaginn 12. desember 2002.

Nr. 272/2002.

Þrotabú Ögmundar ehf.

(Sigurður Jónsson hrl.)

gegn

Verði váttryggingafélagi

(Gústaf Þór Tryggvason hrl.)

Váttrygging. Skip. Skuldajafnaðarkrafa. Vanreifun.

Deilt var um váttryggingabætur vegna tveggja tjóna á vélbúnaði skips í desember 1999 og febrúar 2000, þá í eigu Ö ehf. Ekki var deilt um bótaskyldu V vegna fyrra tjónsins og var fallist á kröfu ÞÖ ehf. um að miða tjónið við hærri útreikning V. Varðandi síðari tjónsatburðinn var óumdeilt að tveir starfsmenn Ö ehf. hefðu gagnsett vél skipsins og farið skömmu síðar frá borði en tjónið hafði orðið meðan þeir voru að sinna verkum á verkstæði. Í héraðsdómi, sem skipaður var tveimur sérfróðum meðdómendum, kom fram að vélarúm skipsins hefði hvorki verið byggt né flokkað sem mannlaust vélarúm og því ljóst að ekki mætti fara úr hljóð- eða ljósmerkjasambandi við viðvörunarkerfi aðalvélarinnar á meðan hún var í gangi. Fallist var á það mat héraðsdóms að það hefði verið stórkostlegt gáleysi af hálfu starfsmanna Ö ehf. að yfirgefa skipið mannlaust með vélina í gangi. Var því ekki gert ábyrgt fyrir þessu tjóni og sýknað af kröfum ÞÖ ehf.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Hrafn Bragason, Haraldur Henrysson og Pétur Kr. Hafstein.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 13. júní 2002 og krefst þess aðallega að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 9.659.720 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 af 1.535.000 krónum frá 17. desember 1999 til 5. febrúar 2000, en af 7.362.300 krónum frá þeim degi til 18. nóvember 2000, en af 9.659.720 krónum frá þeim degi til 1. júlí 2001, en samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags. Til vara er krafist annarrar lægri fjárhæðar. Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar sér til handa í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess að dæmd fjárhæð í héraðsdómi verði lækkuð um 306.750 krónur og að honum verði heimiluð skuldajöfnun við ógreidd iðgiöld, að fjárhæð 2.548.509 krónur. Þá krefst hann málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lögð matsgerð Þorsteins Jónssonar, tækni-fræðings og vélfræðings, sem dómkvaddur var að beiðni áfrýjanda eftir uppsögu héraðsdóms, til að meta hvort það hefði breytt einhverju um tjón á aðalvél m.s. Adolfs Sigurjónssonar VE-182 hinn 5. febrúar 2000, að lögskráður vélstjóri eða vélavörður hefði ræst vélina og vélfróður maður verið viðstaddur þegar hún gaf sig og hvort hann hefði með nokkrum hætti getað komið í veg fyrir eða takmarkað tjónið. Matsgerðin er dagsett 3. júlí 2002 og staðfesti matsmaðurinn hana fyrir dómi 5. desember 2002. Í henni kemur fram meðal annars, að matsmaður telji að ekki hefði breytt neinu að lögskráður vélstjóri hefði ræst vélina, enda lægi fyrir að þeir, sem það gerðu umrætt sinn, hefðu gert það áður og benti starfsheiti þeirra til þess að þeir væru vanir að fást við vélar. Hins vegar lýsti matsmaður því álitinu sínu að hefði einhver, sem kunni að stöðva vélina, verið viðstaddur í vélarúminu þegar rörasamskeyti biluðu, hefði hann umsvifalaust stöðvað vélina og með því takmarkað eða jafnvel komið í veg fyrir tjónið. Ef vélstjóri hefði ekki verið í vélarúminu þegar þetta gerðist sé óvíst hvort hann hefði getað brugðist við í tíma. Í lok matsgerðar kveður matsmaður ástæðuna fyrir því að vélin skemmdist vera þá að sínu mati að sjálfvirkur öryggisbúnaður, sem átt hafi að stöðva vélina þegar olíuflæði að henni brást, hafi ekki virkað þegar á reyndi.

Af hálfu stefnda hefur verið lögð fram í Hæstarétti óstaðfest skýrsla Afllíss ehf. á Akureyri 6. desember 2000 um áðurgreint tjón. Segir þar meðal annars að þegar smurolíurör hafi farið í sundur hafi olía sprautast út yfir stórt svæði stjórnborðsmegin við aðalvél og smurolíuþrýstingur fallið. Nánast samstundis hafi viðvörðunarflauta gefið frá sér hljóð, en þar sem enginn hafi verið um borð til að stöðva vélina hafi hún haldið áfram þar til hún stöðvaðist sökum úrbræðslu á höfuð- og stangarlegum. Orsök tjónsins hafi verið að smurolíurör hafi farið í sundur vegna titrings og ónógrar festu á röraspennu yfir rörasamskeyti. Hár smurolíuþrýstingur vegna kaldrar smurolíu á kerfi hafi einnig stuðlað að losun smurolíurörs.

Þá hefur stefndi lagt fram endurrit dóms Héraðsdóms Suðurlands, sem kveðinn var upp 10. september 1999 í máli stefnda gegn Ögmundi ehf. vegna ógreiddra váttryggingaiðgjalda frá ársbyrjun 1997. Var um úti-vistarmál að ræða og var krafa stefnda um greiðslu á 3.301.112 krónum auk vaxta tekin til greina, en hafnað var lögveðskröfu. Þá liggur fyrir í málinu úrskurður sama dómstóls 11. apríl 2002 í máli milli aðila þessa máls, þar sem kröfu stefnda í bú Ögmundar ehf., að fjárhæð 2.493.220 krónur, var hafnað sem lögveðskröfu í m.s. Adolf Sigurjónsson VE-182.

II.

Eins og fram kemur í héraðsdómi er í málinu deilt um váttrygginga-bætur vegna tveggja tjóna á vélbúnaði m.s. Adolfs Sigurjónssonar VE-182, þá eign Ögmundar ehf., þ.e. 17. desember 1999 og 5. febrúar 2000. Áfrýjandi gerir hér fyrir dómi kröfu um að niðurstöðu héraðsdóms um sýknu stefnda af kröfu vegna síðarnefnda atburðarins verði hnekkð og hann dæmdur til greiðslu þeirrar fjárhæðar, er krafist var í stefnu málsins. Af hálfu stefnda er krafist lækkunar á dæmdri fjárhæð í héraðs-dómi vegna fyrra tjónsins og jafnframt að skuldajafnaðarkrafa hans, sem hafnað var í héraðsdómi, verði tekin til greina.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms verður staðfest niðurstaða hans um bætur vegna tjónsatburðarins 17. desember 1999.

Óumdeilt er í málinu að tveir starfsmenn Ögmundar ehf. gangsettu vél fyrrgreinds skips 5. febrúar 2000 vegna viðgerðar á spili þess og fóru skömmu síðar frá borði á verkstæði í landi, en enginn varð eftir um borð. Varð tjónið á meðan þeir voru að sinna verkum á verkstæðinu. Fyrir liggur að í skipinu var viðvörunarkerfi, sem gefa átti hljóðmerki í vélarúmi, á stjórnþalli og í borðsal ef bilun kom upp í aðalvél. Hins vegar er óumdeilt að vélin var ekki búin sjálfvirkum stöðvunarbúnaði eins og hinn dómkvaddi matsmaður gerir ráð fyrir í matsgerð sinni.

Í héraðsdómi, sem skipaður var tveimur sérfróðum meðdómendum, vélfræðingi og vélaverkfræðingi, segir að vélarúm skipsins hafi hvorki verið byggt né flokkað sem mannlaust vélarúm og því megi vera ljóst að ekki megi fara úr hljóð- eða ljósmerkjasambandi við viðvörunarkerfi aðalvélarinnar á meðan hún er í gangi. Var það mat dómsins að það hafi verið stórkostlegt gáleysi af hálfu starfsmanna Ögmundar ehf. að ræsa aðalvélina án viðveru lögskráðs vélarmanns og yfirgefa skipið mannlaust

með vélina í gangi. Fallast ber á að það hafi verið stórkostlegt gáleysi að yfirgefa skipið mannlaust við þessar aðstæður og breytir matsgerð hins dómkvadda matsmanns þar engu um. Verður niðurstaða héraðsdómsins um þennan tjónsatburð því staðfest.

III.

Í héraði gerði stefndi kröfu um skuldajöfnuð vegna ógreiddra iðgjalda að fjárhæð 2.493.220 krónur, að því er best verður séð. Fallast verður á það með héraðsdómi að málatilbúnaður stefnda um þetta hafi verið með þeim hætti að erfitt væri að finna honum stoð í gögnum málsins. Í greinargerð fyrir Hæstarétti gerir stefndi kröfu um frádrátt frá dæmdri fjárhæð vegna ógreiddra iðgjalda á grundvelli ofangreinds dóms Héraðsdóms Suðurlands, sem dæmdi áfrýjanda til greiðslu á 3.301.112 krónum. Iðgjaldaskuld vegna ársins 1999 er sögð 2.425.974 krónur og vegna ársins 2000 2.399.580 krónur, en bakfærðar eru 1.899.942 krónur vegna þess árs, þannig að iðgjaldaskuld telst vera í heild 6.226.724 krónur. Frá þeirri fjárhæð eru dregnar greiðslur frá Landssambandi íslenskra útvegsmanna, að fjárhæð 3.678.215 krónur, og eru eftirstöðvar þá taldar nema 2.548.509 krónum, sem krafist er að heimilt verði að skuldajafna. Við munnlegan flutning fyrir Hæstarétti kom fram hjá lögmanni stefnda að þessar tölur væru ekki með öllu réttar.

Framsetning kröfugerðar stefnda um þetta er enn mjög óglögg og torvelt að henda reiður á, hvar ofangreindar fjárhæðir eiga sér stoð í gögnum málsins. Miðað við úrlausn héraðsdóms hefði stefnda verið rétt að leggja fyrir Hæstarétt glögga greinargerð og samantekt til styrktar kröfu sinni með vísan til viðeigandi málsskjala, sbr. b- og c-liði 1. mgr. 159. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Eins og málið liggur fyrir þykir ekki unnt gegn mótmælum áfrýjanda að taka kröfu hans um skuldajöfnuð til greina í máli þessu.

Samkvæmt framansögðu verður héraðsdómur staðfestur að öllu leyti.

Rétt þykir að hvor aðili fyrir sig beri sinn málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 14. mars 2002.**I**

Mál þetta var höfðað 20. júní 2001 og dómtekið 18. febrúar sl. Stefnandi er Protabú Ögmundar ehf. kt. 410798-2129, Strandvegi 48, Vestmannaeyjum en stefndi Vörður váttryggingafélag kt. 690269-6359, Skipagötu 9, Akureyri.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til greiðslu skaðabóta að fjárhæð 9.659.720 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga nr. 25/1987 af 1.535.000 frá 17. desember 1999 til 5. febrúar 2000 en af 7.362.300 krónum frá þeim degi til 18. nóvember 2000 en af 9.659.720 frá þeim degi til 1. júlí 2001 en samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar.

Dómkröfur stefnda eru að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og að stefnanda verði gert að greiða honum málskostnað. Til vara gerir hann þær kröfur að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar verulega og málskostnaður í því tilviki felldur niður.

Mál þetta er rekið fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur samkvæmt 34. gr. í váttryggingarskilmálum fyrir íslensk fiskiskip sem eru stærri en 100 rúmlrestir frá 1. janúar 1998 og aðilar eru sammála um að hafi gilt í lögskiptum þeirra.

II

Með kaupsamningi 16. september 1998 keypti Ögmundur ehf. togskipið Adolf Sigurjónsson VE-182 af útgerðarfélaginu Hlín og hóf útgerð skipsins á því ári. Hafði seljandi skipsins haft tryggingar hjá stefnda og hélt kaupandinn því áfram.

Þann 17. desember 1999 fékk skipið vörpuna í skrúfuna er það var statt á Skeiðarárdýpi. Var kallað eftir aðstoð frá nærstöddu skipi, Fróða ÁR 33, sem dró skipið vélarvana til hafnar í Vestmannaeyjum.

Tókst Ögmundi ehf. að gera skipið sjófært aftur eftir tjónið og í janúar 2000 var því haldið til veiða og lauk síðustu veiðiferðinni 4. febrúar 2000. Þann 5. febrúar 2000 bræddi aðalvél skipsins úr sér er skipið var í Vestmannaeyjahöfn er starfsmenn útgerðarinnar, Gunnar Darri Adolfsson og Sigurjón Adolfsson, unnu við að gera við vírastýri togspila og þurftu af þeim sökum að hafa aðalvél í gangi. Brugðu þeir sér frá, að eigin sögn í um það bil 15 mínútur, til að sækja verkfæri og er þeir komu til baka var vélin stopp og búin að bræða úr sér.

Með bréfi 15. febrúar 2000 til Ögmundar ehf. tilkynnti Óli Þór Ástvaldar fyrir hönd stefnda um uppsögn á öllum tryggingum vegna skipsins frá og með 16. mars 2000. Kemur og fram í því bréfi að stefndi muni nýta sér rétt sinn til skuldajafnaðar þannig að vangoldin iðgjöld og lán samkvæmt skuldabréfi sem sé í vanskilum muni ganga upp í óuppperðar tjónabætur.

Tjónsatburðurinn 17. desember 1999 hafði í för með sér kostnað fyrir

Ögmund ehf. vegna viðgerðar og skoðunar á skrófu og stýrisbúnaði skipsins. Kom í ljós að skrófublöðin voru löskuð auk þess sem leki hafði myndast inn og út með stefnisröri.

Stefndi viðurkenndi bótaskyldu vegna tjónsins 17. desember 1999 og í bréfi hans til lögmanns Ögmundar ehf. 23. mars 2000 kemur fram að tjónið sé gert upp í samræmi við taxta yfir aðstoð við skip yfir 100 tonn og einnig í samræmi við tilboð í viðgerð á skrófubúnaði. Gerði stefndi tvo tjónsútreikninga af þessu tilefni og ber þeim ekki saman. Annar er dagsettur 16. mars 2000 og er svohljóðandi:

Köfun	kr. 40.000
Viðgerð samkvæmt tilboði	kr. 2.045.000
Samtals	kr. 2.085.000

Tjónsreikningur dagsettur 17. mars 2000 er svohljóðandi:

Viðgerð á skrófubúnaði	kr. 1.738.250
Köfun	kr. 40.000
Sjálfhábyrgð	kr. 550.000
Samtals	kr. 1.228.250
Köfun	kr. 40.000
Köfun	kr. 40.000

Stefndi gerði tjónið upp miðað við síðari tjónreikninginn 17. mars 2000 með því að færa 1.228.250 krónur inn á meinta skuld Ögmundar ehf. við hann þann 16. mars 2000 á grundvelli skuldajafnaðar.

Útgerðaraðili Fróða ÁR 33, Þormóður Rammi-Sæberg hf., krafði stefnda um björgunarlaun samkvæmt reikningi að fjárhæð 1.729.848 krónur en án árangurs.

Bú Ögmundar ehf. var tekið til gjaldþrotaskipta með úrskurði Héraðsdóms Suðurlands uppkveðnum 8. nóvember 2000 og var Jón G. Valgeirsson hdl. skipaður skiptastjóri búsins. Hefur því verið haldið fram af hálfu stefnanda að sú ákvörðun stefnda að beita skuldajöfnuði og greiða ekki bætur hafi leitt til þess að forsendum hafi algerlega verið kippt undan útgerð skipsins. Stefndi hefur mótmælt þessu og bent á að fullljóst hafi verið að á þeim tíma sem skipið fékk vörpuna í skrófuna hafi skuldir Ögmundar ehf. verið orðnar óviðráðanlegar og útilokað fyrir útgerðina að halda áfram án samhjálpar stærstu kröfuhafa. Þar sem einn stærsti kröfuhafinn, Sparisjóður Vestmannaeyja, hafi haldið að sér höndum hafi reksturinn stöðvast.

Lögmaður stefnanda, sem jafnframt er skiptastjóri þrotabúsins, sendi fyrirspurn til stefnda 15. desember 2000 þar sem hann óskaði meðal annars eftir formlegri afstöðu stefnda til bótaskyldu vegna tjóns 5. febrúar 2000 og á hvaða

lagalega grunni stefndi byggji rétt sinn til skuldajafnaðar. Þá óskaði hann eftir upplýsingum um útreikning stefnda á tjóninu 17. desember 1999 og hvers vegna stefndi hefði hafnað því að greiða björgunarlaun.

Lögmaður stefnda svaraði bréfi lögmanns stefnanda 31. janúar 2001 og kemur þar fram að hafnað sé bótaskyldu stefnda á vélartjóninu 5. febrúar 2000 á grundvelli gr. 9.4 í skilmálum félagsins þar sem skipið hefði verið skilið eftir mannlaust með aðalvél í gangi. Um bótafjárhæð vegna tjóns 17. desember 1999 vísar hann til þess að fjárhæðin byggji á tilboði frá viðgerðaraðila. Hvað snertir björgunarlaun kveður hann að ekki hafi verið um að ræða björgun heldur aðstoð. Hafi stefndi ekki fengið tækifæri til að semja við þann sem aðstoðina veitti.

Í greinargerð stefnda er hins vegar viðurkennt að stefnandi eigi rétt á að fá bætt björgunarlaun og hafi stefndi látið 1.120.000 krónur vegna þessa kostnaðar ganga upp í skuld stefnanda við stefnda með skuldajöfnuði á sama hátt og bætur vegna skráfútjónsins. Til grundvallar þessum útreikningum byggir stefndi á skjali sem virðist stafa frá Árnesi hf. á Akureyri og er dagsett 25. janúar 2000 þar sem niðurstaðan er 1.670.000 krónur og ef sjálfsábyrgð að fjárhæð 550.000 krónur eru dregnar frá fæst niðurstaðan 1.120.000 krónur.

Við meðferð málsins viðurkenndi stefndi að björgunarlaunin sem hann ætti að greiða væru 1.729.848 og ekki ætti að draga sjálfsábyrgð frá þeim þar sem það hefði þegar verið dregið frá skráfútjóninu. Mótmælti stefndi kröfu stefnanda hins vegar að því er varðar áfallna vexti og kostnað á þennan kröfulið.

Lögmaður Þormóds Ramma-Sæbergs hf. lýsti kröfu vegna björgunarlaunanna í þrotabúið sem sjóveðskröfu í samræmi við 4. tl. 197. gr. laga nr. 34/1985 og er krafa félagsins þannig sundurliðuð miðað við 8. nóvember 2000:

Höfuðstóll	kr. 1.729.848,00
Dráttarvextir til 8. nóvember 2000	kr. 334.389,20
Málskostnaður	kr. 216.547,00
Vextir af kostnaði	kr. 13.281,55
Kröfúlýsing	kr. 3.355,00
Samtals	kr 2.297.420,75

Auk þess að mótmæla bótaskyldu varðandi tjón sem varð 5. febrúar 2000 þá mótmælir stefndi fjárhæð bótanna verði hann talinn bótaskyldur vegna þess tjóns. Krafa stefnanda byggir á reikningi söluaðilans Heklu sem metur viðgerðarkostnað og varahluti 6.427.300 krónur og að frádreginni sjálfsáhættu, 600.000 krónum, gerir stefnandi kröfu um greiðslu bóta sem nemur 5.827.300 krónum vegna þessa tjóns. Í málinu liggur fyrir tjónsreikningur sem stefndi hefur gert af þessu tilefni þar sem vélartjónið er metið á 5.084.300.000(sic) krónur, en öll rök hníga að því að hér eigi að standa 5.084.300 krónur. Stefndi vill þó ekki miða

bætur við þennan tjónsreikning heldur telur að bætur vegna þessa tjóns verði aldrei hærra en 3.911.000 krónur að fráðreginni sjálfsábyrgð.

Fyrir dóminum gáfu skýrslur vitnin Gunnar Darri Adolffson, Sigurjón Adolffson, Þorvaldur Pálmi Guðmundsson, Pétur Erlingsson, Rúnar Helgi Bogason og Gunnar Skagfjörð Gunnarsson.

III

Stefnandi byggir málssókn sína á því að stefndi beri sem tryggingarfélag Ögmundar ehf. bótaábyrgð á því tjóni sem félagið varð fyrir í hinum tveimur tjóns-atburðum sem raktir hafa verið. Byggi bótaskylda stefnda á vátryggingasamningi milli stefnda og Ögmundar ehf., þ.e. vátryggingaskilmálum fyrir íslensk fiskiskip sem eru stærri en 100 rúmlestir og auk þess vísar stefnandi til vátryggingasamningalaga nr. 20/1954 og laga um vátryggingastarfsemi nr. 60/1994.

Telur stefnandi að tilgangur vátryggingar fiskiskipa hljóti að vera sá að ef tjón verði, beri viðkomandi tryggingarfélagi að greiða fyrir björgun og viðgerðir sem nauðsynlegar séu til þess að koma skipinu í sama horf og verið hefði ef ekkert tjón hefði orðið, svo það geti haldið til veiða á ný og gegnt hlutverki sínu.

Í skuldaviðurkenningum til þeirra veðhafa sem veðrétt eigi í skipinu sé jafnan að finna ákvæði um að skipið skuli vera tryggt og einnig að ef tjón verði færist veðréttur veðhafans yfir á vátryggingabæturnar.

Væru þessi ákvæði og veðréttindin almennt lítils virði ef tryggingafélag sem eigi almenna kröfu eða veðkröfu einhvers staðar í veðröð geti gert sér lítið fyrir og skuldajafnað bótagreiðslu sinni við slíka kröfu. Leiði þetta af eðli máls og sé skuldajafnaðarréttur ekki fyrir hendi eins og hér standi á. Stefnandi vísar til 8. gr. Vátryggingaskilmála fyrir íslensk fiskiskip stærri en 100 rúmlestir.

Þá kveður stefnandi mótbáru stefnda um að hafna greiðslu bóta fyrir véla-tjón vegna ónógrar mönnunar skipsins ekki fá staðist í ljósi þess að skipið hafi legið bundið við bryggju og starfsmenn hafi verið að sinna viðgerðum á því er óhappið varð. Ekkert bendi til að rekja megí vélarbilunina til gáleysis starfsmann-anna.

Hvað snertir kröfur um dráttarvexti þá miðist hún við tjónsdag þar sem bóta-réttur falli í gjalddaga þann dag enda hafi stefndi verið krafinn um bætur frá þeim degi eins fljótt og kostur var.

Um greiðsluskyldu stefnda vísar stefnandi til meginreglna skaðabótaréttar auk laga nr. 20/1954 og ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993. Þá byggir hann á siglingalögum nr. 34/1985. Hvað snertir málskostnað vísar hann til 130. gr. laga nr. 91/1991 og laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt.

IV

Stefndi styður kröfu sína um sýknu á því að hann hafi þegar greitt það tjón

sem orðið hafi 17. desember 1999 með færslu á móti iðgjaldsskyldum. Hafi skrufutjónið verið bætt með 1.228.250 krónum og skýrist mismunur tveggja tjónsreikninga á því að í útreikningi stefnda sé miðað við þann lægri sem sé tilboð með 15% afslætti. Þá hefur stefndi viðurkennt bótaskyldu vegna björgunarlauna en mótmælir áföllnum vöxtum og kostnaði.

Bótaskyldu vegna síðara tjóns, þann 5. febrúar 2000, hafnar stefndi alfarið. Kvæður hann að skipið hafi verið skilið eftir mannlaust með aðalvél í gangi. Hafi starfsmenn þeir sem unnu við viðgerð á skipinu farið að sækja verkfæri og telur stefndi það vafasamt að vélin hafi brætt úr sér á þeim stutta tíma sem þeir hafi sagst vera í burtu, án þess að nein merki hafi verið um að eitthvað væri að áður en þeir fóru frá borði. Eins og fram komi í tölulið 9.4 í váttryggingaskilmála séu tjón sem verði vegna þess að skip séu ófullnægjandi mönnuð undanskilin áhættu. Sé enginn vafi á því að ef einhver hefði verið um borð hefði tjónið aldrei orðið eins verulegt og raun beri vitni.

Varðandi útreikning stefnda samkvæmt tjónsreikningi, vegna tjónsins 5. febrúar 2000, sé rétt að geta þess að hann hafi verið gerður áður en skriflegar skýrslur hafi borist um tjónið. Hafi ekki verið hægt að taka afstöðu til tjónsins eða bótaskyldu fyrr en gögn lágu fyrir, þar með matsgerð vélar. Hafi síðan komið í ljós að vélin hafi aðeins verið tryggð fyrir 3.911.000 krónur.

Vaðandi varakröfu krefst stefndi þess, verði honum gert að greiða skaðabætur, að þær bætur verði dregnar frá ógreiddum iðgjöldum.

Stefndi vísar til váttryggingaskilmála fyrir íslensk fiskiskip svo og laga nr. 20/1954. Þá vísar hann til 130. og 131. gr. laga nr. 91/1991.

V

Ekki er deilt um bótaskyldu stefnda hvað snertir tjón það sem varð 17. desember 1999 heldur snýst ágreiningur aðila varðandi það tjón um bótafjárhæð og rétt stefnda til að beita skuldajöfnuði vegna meintra vangreiddra iðgjalda stefnanda. Stefndi byggir útreikning sinn á tjónsútreikningi stefnda sjálfs, en eins og rakið hefur verið liggja frammi í málinu tveir tjónsútreikningar frá honum og byggir stefndi á þeim sem er hærri en stefndi vill byggja á þeim lægri. Engin fullnægjandi skýring er fram komin á því af hálfu stefnda hvers vegna byggja eigi á þeim sem er 15% lægri eða á hverju sá frádráttur byggist en komið hefur fram hjá honum að útreikningur sá sem hann miði við hafi verið tilboð án þess að það sé útskýrt frekar og verður hann að bera hallann af þeim sönnunarskorti. Þykir því ekkert fram komið í málinu sem dregur í efa rétt stefnanda til að miða tjón sitt við útreikning stefnda sjálfs sem ekki gerir ráð fyrir afslætti, þar sem kostnaður vegna viðgerðar og kofunar er metinn að fjárhæð 2.085.000 krónur að frádreginni sjálfsábyrgð 550.000 krónur eða 1.535.000 krónur.

Stefndi hefur við meðferð málsins viðurkennt greiðsluskyldu sína gagnvart

stefnanda varðandi björgunarlaun og hefur viðurkennt höfuðstól kröfunnar að fjárhæð 1.729.848 og að hann muni hækka innborgun inn á meinta skuld stefnanda við hann sem nemur 609.848 krónum. Eins og fram hefur komið hefur Þormóður Rammi-Sæberg hf. lýst kröfu vegna björgunarlauna á hendur stefnanda samtals að fjárhæð 2.297.420 krónur og vegna vanskila hafa fallið á kröfuna kostnaður og dráttarvextir. Samkvæmt 4. tl. 197. gr. siglingalaga nr. 34/1985 fylgir kröfu þessari sjóveðrættur í skipi stefnanda.

Í málinu liggja ekki fyrir gögn um annað en að krafa Þormóðs Ramma-Sæbergs hf. hafi verið viðurkennd á hendur þrotabúinu eins og henni er lýst enda ekki öðru haldið fram af hálfu stefnda. Það er grundvallarregla í skaðabótarétti að tjónþoli skuli fá tjón sitt bætt og samkvæmt þeirri grundvallarreglu á tjónvaldur ekki að greiða hærri bætur en sem nemur tjóni. Til að stefnandi fái tjón sitt bætt hvað þetta varðar verður því krafa hans tekin til greina með áföllnum kostnaði og vöxtum miðað við 8. nóvember 2000 að fjárhæð 2.297.420 krónur enda hefur stefndi ekki rökstutt það með neinum hætti á hvaða forsendum hann eigi að vera undanþeginn áföllnum kostnaði og vöxtum sem óhjákvæmilega hafa fallið á kröfuna frá gjalddaga hennar þar til bú Ögmundar ehf. var tekið til gjaldþrotaskipta. Ekki verður af gögnum séð að hann hafi viðurkennt greiðsluskyldu björgunarlauna fyrr en með greinargerð sinni í máli þessu og þá að mun lægri fjárhæð en hann viðurkenndi síðar við aðalmeðferð málsins.

Varðandi tjón það sem varð á aðalvél skipsins þann 5. febrúar 2000 hefur stefndi borið því við að hann sé ekki bótaskyldur þar sem tjón verði rakið til þess að skipið hafi verið skilið eftir mannlaust og sé hann því undanskilinn bótaskyldu. Í 14. gr. váttryggingaskilmála fyrir íslensk fiskiskip sem eru stærri en 100 rúmlestir segir meðal annars að ef váttryggingaratburður verður rakinn til ásetnings eða stórkostlegs gáleysis váttryggðs eigi hann enga kröfu á hendur váttryggingafélaginu. Umrætt tjón varð með þeim hætti að tveir starfsmenn Ögmundar ehf. sem af gögnum málsins verður ráðið að hvorugur var skipverji á Adolfi Sigurjónssyni VE-182, voru að vinna við vírastýri á togvindu skipsins við bryggju í Vestmannaeyjahöfn. Að þeirra sögn þurftu þeir að hafa aðalvél í gangi til að geta sinnt umræddri viðgerð. Vélstjórar skipsins höfðu samkvæmt undanþágu frá lögum tímabundið leyfi til að annast keyrslu aðalvélarinnar um borð í Adolfi Sigurjónssyni VE-182. Gísli Már Ragnarsson hafði leyfi til að gegna starfi vélavaraðar frá 1. janúar 2000 til 30. júní 2000 og Pétur Erlingsson til að gegna starfi yfirvélstjóra frá 13. janúar 2000 til 13. apríl 2000. Starfsmenn Ögmundar ehf., þeir Gunnar Darri Adolfsson og Sigurjón Adolfsson kölluðu hvorki til Pétur Erlingsson, lögskráðan vélstjóra skipsins, né Gísla Má Ragnars-son vélavörð til að keyra aðalvélina, sem ætla má að þeim hafi verið í lófa lagið að gera, heldur settu aðalvél skipsins sjálfir í gang og fóru skömmu síðar frá borði og á verkstæði sem er utan þess svæðis sem ætla má að hljóð- og ljósmerki frá

viðvörunarkerfi vélarinnar heyrir. Vélarúm skipsins er hvorki byggt né flokkað sem mannlaut vélarúm og má því vera ljóst að ekki má fara úr hljóð- eða ljósmerkjasambandi við viðvörunarkerfi aðalvélarinnar á meðan hún er í gangi. Upplýst hefur verið í málinu að merki frá viðvörunarkerfi vélarinnar heyrir í vélarúmi, á stjórnþalli og í borðsal skipsins til að skipverjum um borð verði strax ljóst ef viðvörunarkerfi vélarinnar fer af stað og geti þannig gripið inn í atburðarás strax.

Sú háttsemi starfsmanna Ögmundar ehf. að láta hjá liða að kalla til annað hvort Pétur Erlingsson vélstjóra eða Gísla Má Ragnarsson vélavörð, sem lögskráðir voru á skipið til að gangsetja aðalvél skipsins og gæta hennar meðan viðgerð fór fram og að þeir skyldu síðan fara af skipinu og skilja það eftir mannlaut með vélina í gangi, er að mati dómsins stórkostlegt gáleysi af þeirra hálfu. Verður stefndi því ekki gerður ábyrgur fyrir þessu tjóni og hann því sýknaður af þeim kröfulið í kröfugerð stefnanda.

Samkvæmt kröfulýsingu stefnda í þrotabú Ögmundar ehf. sem dagsett er 9. janúar 2001, lýsti stefndi kröfu vegna iðgjaldaskulda stefnanda að fjárhæð 2.493.220 krónur og var kröfunni lýst sem lögveðskröfu. Samkvæmt yfirliti er skuld vegna iðgjalda þann 1. janúar 1999 sögð vera 3.887.191 en skuld vegna iðgjalda þann 1. janúar 2000 1.832.076 krónur. Fyrir Héraðsdómi Suðurlands er rekið ágreiningsmál milli aðila þessa máls þar sem ágreiningur sýnist aðallega vera um það hvort meint krafa stefnda á hendur stefnanda samkvæmt framanskraðu nýtur lögveðsréttar. Þó má af þeim gögnum sem fyrir liggja í máli þessu ráða að enn fremur sé ágreiningur í því máli um tilvist kröfunnar yfirleitt. Stefndi heldur því fram að krafan sé greidd og ekki liggur fyrir niðurstaða dómstólsins um þennan ágreining.

Stefndi hefur krafist sýknu á þeim forsendum að hann hafi þegar greitt þær bætur sem honum beri vegna tjónsins 17. desember 1999 með því að lýsa yfir skuldajöfnuði vegna iðgjaldaskulda stefnanda, en því er ekki lengur haldið fram af hálfu stefnda að hann geti jafnframt beitt skuldajöfnuði við kröfur vegna skuldabréfs. Stefndi hefur ekki í greinargerð sinni lýst því yfir að hann geri í máli þessu gagnkröfu til skuldajafnaðar, en málatilbúnaður hans verður þó ekki skilinn á annan hátt en svo að sýknukrafa hans að þessu leyti byggi á því að hann eigi gagnkröfu til skuldajafnaðar.

Samkvæmt yfirlitum sem stefndi hefur lagt fram um skuldastöðu vegna skipsins Adolfs Sigurjónsonar VE-182 eru færslur inn á þann reikning margvíslegar og ekki með góðu móti hægt að sjá svo ekki verði um villst hverjar af færslunum eru álögð iðgjöld eða fyrir hvaða tíma eða hverjar færslunnar eru vegna greiddra iðgjalda, en stefndi hefur meðal annars fært inn á reikning þennan til lækkunar 1.228.250 krónur þann 16. mars 2000. Þá nær umrætt yfirlit yfir tímabil frá janúar 1997 fram til 12. apríl 2000 en fyrir liggur að Ögmundur

ehf. keypti skipið ekki fyrr en í september 1998 og engin gögn eru í þessu máli um þau viðskipti. Eins og málatilbúnaði stefnda er háttað að þessu leyti verður ekki hægt með vissu að slá neinu föstu um hvort og þá hve háa kröfu hann kann að eiga á hendur stefnanda eða hvort skilyrði skuldajafnaðar eru fyrir hendi yfirleitt. Þá liggur ekki fyrir niðurstaða í framangreindu dómsmáli þar sem því er haldið fram að krafa stefnda sé greidd þótt meginágreiningur þess máls sýnist snúast um lögveðsrétt kröfu stefnda. Þykir stefndi því ekki hafa lagt fram fullnægjandi gögn til stuðnings kröfu þessari þannig að unnt sé að taka hana til greina sem gagnkröfu til skuldajafnaðar.

Í 99. gr. laga nr. 91/1991 er boðið að í greinargerð skuli lýst á gagnorðan og skýran hátt málsástæðum stefnda og öðrum atvikum sem þarf að greina til þess að samhengi málsástæðna verði ljós. Þykir ekki hjá því komist að benda á að verulega skortir á að stefndi hafi í málatilbúnaði sínum fylgt þessum reglum.

Að öllu því virtu sem nú hefur verið rakið er það niðurstaða máls þessa að stefndi verður dæmdur til að greiða stefnanda 3.832.420 krónur auk dráttarvaxta eins og getur í dómsorði, en stefndi hefur ekki andmælt þeirri kröfu sérstaklega.

Eftir atvikum þykir rétt að stefndi greiði stefnanda 500.000 krónur í málskostnað.

Af hálfu stefnanda flutti mál þetta Jón G. Valgeirsson hdl. en af hálfu stefnda flutti málið Gústaf Þór Tryggvason hrl.

Dóminn kveða upp Greta Baldursdóttir, héraðsdómari og dómsformaður, og meðdómendurnir Ásgeir Guðnason vélfræðingur og Magnús Þór Jónsson véla-verkfræðingur.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Vörður váttryggingafélag, greiði stefnanda, þrotabúi Ögmundar ehf., 3.832.420 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga nr. 25/1987 af krónum 1.535.000 frá 17. desember 1999 til 18. nóvember 2000 en af 3.832.420 krónum frá þeim degi til 1. júlí 2001 en samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 500.000 krónur í málskostnað.