

Fimmtudaginn 28. janúar 1999.

Nr. 244/1998.

Helgi Skúlason

(Ástráður Haraldsson hrl.)

gegn

Hólmadrangi hf.

(Jón Steinar Gunnlaugsson hrl.)

Sjómenn. Vinnuslys. Skaðabætur. Líkamstjón. Gjafsókn.

H slasaðist við vinnu sína um borð í togveiðiskipi. Stefndi hann útgerðarmanninum til greiðslu skaðabóta á þeim grunni að slysið hefði hlotist af háttsemi skipstjórans og vanbúnaði skipsins. H hafði farið aftur í skut til að kanna hvernig veiðarfærin höfðu snúist saman og stóð og studdi hendi á borðstokkinn. Skipið tók dýfu og skall togvírinn á hönd H. Talið að nægilega væri í ljós leitt hvernig slysið bar að höndum og því skipti ekki máli þótt útgerðin hefði vanrækt að hlutast til um að sjópróf væri haldið vegna slyssins. Þar sem ekki var sýnt fram á að slysið yrði rakið til atvika sem útgerðin bæri ábyrgð á, var hún sýknuð af kröfum H. Talið að heppilegt hefði verið að skipa héraðsdóm sérfróðum meðdómsmönnum án þess að það varðaði ómerkingu að svo var ekki gert.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Markús Sigurbjörnsson, Arnljótur Björnsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 8. júní 1998 og krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða 8.955.674 krónur ásamt 2% ársvöxtum frá 10. október 1994 til 14. maí 1996, en dráttarvöxtum samkvæmt vaxtalögum nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Einnig krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti án tillits til gjafsóknar, sem honum var veitt á báðum dómstigum.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I.

Áfrýjandi lagði fyrir Hæstarétt bréf, sem hann ritaði framkvæmdastjóra rannsóknarnefndar sjóslysa 4. desember 1998 og svar framkvæmdastjórans frá 23. sama mánaðar. Í svarinu kemur meðal annars fram umsögn um héraðsdóminn.

Því hefur verið hreyft af hálfu áfrýjanda, að atriði, sem fram koma í bréfi framkvæmdastjórans, séu þess eðlis að leiða ætti til ómerkingar héraðsdóms án kröfu. Þá hefur áfrýjandi bent á fyrir Hæstarétti, að rétt hefði verið að kveðja til sérfróða meðdómendur í héraði. Þótt fallast megi á að heppilegt hefði verið að skipa dóminn sérfróðum meðdómsmönnum, verður ekki talið að á héraðsdómi séu slíkir annmarkar að efni séu til að ómerkja hann.

II.

Samkvæmt dagbók Hafðísar SF 75 var vindur suðvestan 5-6 stig klukkan 10 árdegis slysdaginn 10. október 1994. Um sjólag er ekki getið. Í dagbókina er skráð að klukkan 10.10 „þegar verið var að hífa var trollið óklárt“, en bakborðshlerinn kominn upp og stjórnborðshlerinn enn í sjó. Þá hafi áfrýjandi komið aftur á stjórnborðshornið til að athuga hvernig „törnin“ væri. Hafi þá skipið hallast til stjórnborða undan veðri. Við það hafi togvír skroppið upp fyrir hornið og áfrýjandi klemmst á hendi.

Frásögn áfrýjanda um atvik að slysinu í skýrslu hjá rannsóknarlögreglu 8. febrúar 1995 er í aðalatriðum á sama veg og framangreind lýsing í dagbókinni. Áfrýjandi tók fram að töluverð alda hafi verið. Hann hafi farið aftur á skipið til að sjá hvernig veiðarfæri hafi verið snúin saman. Síðan segir að „í veltingnum hafi hann stutt sig við lunninguna. Í því hafi skipið tekið dýfu og um leið hafi stjórnborðsvírinn farið fyrir hornið á lunningunni og á v. hendi sína ...“.

Kristján Hólm Tryggvason 1. vélstjóri var eini sjónarvotturinn að slysinu. Kvaðst hann í skýrslu hjá lögreglu 20. júní 1995 hafa verið við vinnu aftur á skipinu ásamt áfrýjanda og séð þegar slysið varð. Hafi áfrýjandi stutt sig við borðstokkinn, en þá hafi skipið tekið dýfu og vírinn skroppið af borðstokknum og lent á hendi áfrýjanda. Kristján bar og að „hífing hafi ekki verið í gangi“ þegar slysið varð.

Telja verður að með gögnum þessum sé nægilega leitt í ljós hvernig slys áfrýjanda bar að höndum og þykir því ekki skipta máli að af hálfu stefnda var vanrækt að hlutast til um sjópróf til rannsóknar á atvikum.

Þegar litið er til þess, sem nú var greint, þykir áfrýjandi ekki hafa sýnt fram á, að slys hans verði rakið til gáleysis skipstjórnarmanna, vanbúnaðar skips, galla á veiðarfærum eða annarra atvika, sem stefndi beri bótaábyrgð á. Verður því staðfest niðurstaða héraðsdóms um sýknu stefnda.

Eftir atvikum þykir mega fella málskostnað niður í héraði og fyrir Hæstarétti.

Ákvæði héraðsdóms um gjafsóknarkostnað er staðfest. Gjafsóknarkostnaður áfrýjanda fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, eins og nánar greinir í dómsorði.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður áfrýjanda fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin þóknun lögmanns hans, 225.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 28. apríl 1998.

Mál þetta, sem dómtekið var 31. mars síðastliðinn, er höfðað með stefnu, þingfestri 21. október 1997, af Helga Skúlasyni, kt. 200170-3429, Orrahólum 7, Reykjavík, gegn Hólmaðrangi, kt. 470180-0219, Skeiði 3, Hólmavík, til greiðslu skaðabóta, að fjárhæð 8.955.674 kr. með 2% vöxtum samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 frá 10. október 1994 til 14. maí 1996, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist höfuðstólsfærslu dráttarvaxta á 12 mánaða fresti samkvæmt 12. gr. sömu laga, í fyrsta sinn 14. maí 1997. Ennfremur er krafist málskostnaðar samkvæmt málskostnaðarreikningi.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda. Jafnframt er krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda, ásamt virðisaukaskatti.

Engar kröfur eru gerðar á hendur réttargæslustefnda eða af þeim stefnda á hendur stefnanda.

I. Málavextir.

Hinn 10. október 1994 var skipið Hafdís SF-75, skipaskrárnúmer 1415, á rækjuveiðum í Skagafjarðardýpi. Í áhöfn skipsins voru fimm menn, þar á meðal stefnandi, sem var þar í afleysingum og sinni fyrstu ferð með skipinu. Í ljós kom, að togvírar og -hlerar voru snúnir. Varð því að hífa trollið inn og gera veiðarfærin klár á ný. Að fyrirmælum skipstjóra var stefnandi sendur aftur á skipið til að athuga með legu trollsins og hvernig snúningur þess væri. Veður var gott, en nokkur alda. Er stefnandi studdi vinstri hendi á lunninguna á stjórnborðshorni skipsins, tók skipið dýfu, og við það skropp togvír upp fyrir borðstokkshornið og lenti á hendi stefnanda. Við þetta klofnaði hönd stefnanda upp milli vísi-fingurs og löngutangar, alveg upp á miðhönd, en auk þess urðu miklir mjúk-

partaáverkar á hendinni og beinbrot á III. hnúalegg. Búið var um sár stefnanda um borð og skipinu snúið til hafnar á Siglufirði. Þaðan var stefnandi fluttur til Akureyrar, þar sem hann gekkst undir aðgerð á sjúkrahúsi. Þá gekkst stefnandi undir aðgerð á Landspítalanum 31. ágúst 1995, þar sem flutt var taug frá vinstri kálfa og í vinstri hönd. Í örorkumati Grétars Guðmundssonar, sérfræðings í heila- og taugasjúkdómum, dagsettu 15. maí 1996, kemur fram, að fyrrnefnt handarmein skerði mjög getu stefnanda til að stunda áfram vinnu sem sjómaður á frystitogara og til annarrar vinnu til sjós, en stefnandi ætti við þrálát verkjavandamál að stríða, sem viðhaldið væri af sjálfráða taugakerfistrufnunum. Mat lækni­rinn tímabundna örorku stefnanda 100% í 5 mánuði og 2 vikur, en varanlega örorku 25%. Þá mat lækni­rinn varanlegan miska 18%. Er slysið átti sér stað, var stefndi með gilda ábyrgðartryggingu hjá réttargæslustefnda, sem hafnað hefur bótaskyldu.

II. Málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi byggir kröfu sína til skaðabóta á því, að tjón hans megi rekja beint til sakar skipstjóra, vanbúnaðar skipsins og alvarlegrar bilunar í tækjabúnaði þess, en á öllu þessi beri stefndi ábyrgð. Er slysið varð, hafi skipstjóri verið einn í brú þess og stjórnað bæði skipinu og hífingu trollsins. Samkvæmt reglum um vinnuöryggi á fiskiskipum nr. 413/1988, sem settar hafi verið með heimild í lögum nr. 51/1987 og verið í gildi á þeim tíma, er stefnandi slasaðist, megi sami maður eigi samtímis stjórna skipi og þílfarsvindum, sbr. gr. 1.2.9. Af atvikum máls megi ráða, að þessi ófrávíkjanlega regla hafi verið brotin, er slysið átti sér stað. Jafnframt bendi stefnandi á, að aðstæður í skipinu hafi verið þannig, að ekki hafi verið unnt að sjá úr brú þess niður á þílfarið. Þannig hafi skipstjórinn ekki haft þá yfirsýn yfir þílfar skipsins, sem nauðsynleg hafi verið og sent stefnanda þannig út á það, án þess að hafa nokkra vitneskju um, hvernig aðstæðum væri háttað þar eða getað fylgst með ferðum hans. Sé hér um að ræða saknæma háttsemi skipstjórans, sem stefndi beri ábyrgð á.

Í áðurgreindum reglum um vinnuöryggi á fiskiskipum sé einnig ákvæði, sem kveði á um, að kallkerfi skuli vera í brú skips, svo unnt sé með auðveldum hætti að hafa samskipti við skipverja á þílfari, sbr. gr. 1.2.11. Ekkert kallkerfi hafi verið í skipinu umrætt sinn og skipstjóranum því verið ómögulegt að vara stefnanda við aðvífandi hættum, m.a. vegna sjógangs. Hafi skipstjórinn því ekki getað gefið stefnanda nauðsynlegar leiðbeiningar eða varað hann við hættum, áður en hann sendi stefnanda út á þílfarið. Þá hafi ólög­mætur vanbúnaður skipsins leitt til þess, að skipstjóranum hafi verið ómögulegt að bæta úr þessari sök sinni, eftir að stefnandi hafi verið farinn út á þílfarið. Beri stefndi ábyrgð á hvoru tveggja.

Skipstjóri hafni því eindregið, að hífing hafi verið í gangi, er slysið varð, en

stefnandi byggi á því, að svo hafi verið. Styður stefnandi það við framburð vélstjórans Ævars S. Ingólfssonar. Þó svo að ekki verði talið sannað í máli þessu, að hífing hafi verið í gangi, sé augljóst af atvikum öllum og því tjóni, sem stefnandi varð fyrir, að mikið átak hafi verið á togvírnum skipsins. Hafi það átak stafað annaðhvort af hífingu trollsins, ferð skipsins sjálfs eða legu þess, miðað við vind. Hafi ekkert komið fram, sem bendi til þess, að slakað hafi verið á togvindum, ferð skipsins stöðvuð eða legu þess breytt vegna þeirrar flækju, sem virst hafi verið á trollinu. Að mati stefnanda sé það sök skipstjórans, að svo mikið átak hafi verið á togvírnum, sem raun beri vitni. Þá hafi stefnanda ekki verið gert ljóst, að mikið átak væri á togvírnum, er hann var sendur aftur á skipið. Jafnframt hafi honum ekki verið gerð ljós sú hætta, sem stafað gæti að mönnum á þílfari skipsins, er hann hafi verið þangað sendur, að því er virðist án þess að skipstjóri eða aðrir skipverjar hafi vitað nákvæmlega um legu togvíranna. Sé bent á það sérstaklega, að stefnandi hafi verið nýr um borð og því ekki þekkt til aðstæðna á þílfarinu og ekki haft starfsreynslu til að átta sig á aðstæðum eða gera sér grein fyrir hættu, sem stafað gat af vinnubrögðum skipstjórans. Byggir stefnandi á því, að skortur þessi á leiðbeiningu og tilsögn sé saknæmur af hálfu yfirmanna skipsins og að á þeirri sök beri stefndi ábyrgð.

Þá hafi átaksjöfnunarbúnaður togspila á þílfari skipsins verið bilaður um nokkra hríð, er slysið átti sér stað, án þess að stefndi hafi gert nokkurn reka að því að láta fara fram viðgerð. Hafi því hending ein ráðið því, hvernig átak skiptist á togvíra hverju sinni. Að auki hafi verið notast við talsvert stærri og viðameiri toghlera við veiðarnar en gert hafi verið ráð fyrir með hönnun skipsins og tækjum þess.

Samkvæmt framansögðu sé á því byggt, að stefndi beri ábyrgð á tjóni stefnanda, bæði vegna sakar skipstjóra og vanbúnaðar skipsins. Sé beint orsakasamband milli tjóns stefnanda og allra ofangreindra atvika. Þá byggir stefnandi á því, að ekki sé um eigin sök hans að ræða. Hafi stefnandi ekki gert sér grein fyrir þeirri hættu, sem hafi verið yfirvofandi vegna skorts á tilsögn og leiðbeiningu, auk þess sem sök skipstjóra hafi orðið til þess, að hætta á tjóni hafi verið stórlega aukin á því tímabili, sem stefnandi hafi verið staddur á þílfari skipsins.

Stefnandi byggir fjárkröfu sína á örorkumati Grétars Guðmundssonar læknis, sbr. og skaðabótalögum nr. 50/1993, en samkvæmt niðurstöðu matsins sé varanleg örorka stefnanda 25% og varanlegur miski 18%. Við útreikning kröfu stefnanda sé miðað við uppfærðar meðaltekjur hans 12 mánuði fyrir tjón, eða 3.714.248 kr., og við útreikning verðbreytinga sé miðað við eftirtalin vísitölustig: við gildistöku laga nr. 50/1993, 3282 stig, á slysdagi, 3378 stig, og á útreikningsdegi 14. maí 1996, 3471 stig. Stefnandi sundurliðar endanlega fjárkröfu sína sem hér segir:

1.	Tímabundin örorka skv. 2. gr. 100% í 5 mánuði og 2 vikur Frádráttur vegna greiddra launa	kr.	1.624.158
		kr.	– 511.609
2.	Þjáningabætur skv. 3. gr., sbr. og 15. gr. 5 mán. og 2 vikur án rúmlegu (164 dagar x 730 kr.)	kr.	119.720
3.	Varanlegur miski skv. 4. gr., sbr. og 15. gr. 18% x 4.230.000	kr.	761.400
4.	Varanleg örorka skv. 5. gr. 3.714.248 x 7,5% x 25%	kr.	6.964.215
	Verðmæti tapaðra lífeyrisréttinda 6%	kr.	417.853
	Verðbætur örorkubóta skv. 2. mgr. 15. gr.	kr.	203.247
	Frádráttur vegna slysstryggingar	kr.	– 623.310
	Samtals bætur	kr.	8.955.674

III. Málsástæður og lagarök stefnda.

Því er mótmælt af hálfu stefnda sem röngu og ósönnuðu, að skipstjóri á umræddu skipi hafi verið einn í brúnni og stjórnað bæði skipinu og hífingu trollsins. Vísar stefndi í því sambandi til framburðar skipstjórans og Sigurðar Hjörleifssonar. Auk þess bendi stefndi á, ef talið yrði sannað, að skipstjórinn hafi verið einn í brúnni greint sinn, sé þar ekki um gálausa háttsemi að ræða. Fyrir liggir í málinu, að ekki var verið að hífa, er slysið átti sér stað. Liggir því ekki fyrir orsakasamband milli áðurnefndrar háttsemi skipstjórans og slyssins. Reglur nr. 413/1988 um vinnuöryggi á fiskiskipum gildi samkvæmt skýru orðalagi sínu um skuttogara. Sé fráleitt, að reglur þessar gildi um 150 tonna rækjuskip, þar sem aðeins fimm manns séu í áhöfn og allt aðrar aðstæður en á hefðbundnum skuttogurum. Beri stefnandi sönnunarbyrði fyrir því, að reglur þessar eigi einnig við um skip stefnda.

Stefndi lýsi furðu sinni á þeirri fullyrðingu stefnanda, að ekki sé hægt að sjá úr brú skipsins niður á þilfarið og telji hana ekki eiga sér neina stoð í raunveruleikanum. Ef stefnandi hefði kynnt sér skipið, myndi hann átta sig á, að auðveldlega sjáist úr brúnni yfir allt dekkið. Haldi stefnandi öðru fram, beri honum að sanna það.

Skýrlega komi fram í örorkumati Grétars Guðmundssonar læknis, að stefnandi hafi verið nær samfleytt til sjós frá 17 ára aldri. Þá komi fram í skýrslu Vinnueftirlits ríkisins, að stefnandi hafi verið ráðinn sem sjómaður og að hann hafi unnið við sömu eða sambærileg störf í meira en eitt ár. Sé því alveg ljóst, að stefnandi hafi verið þaulvanur sjómennsku til margra ára og skipstjóra því ekki borið nein sérstök leiðbeiningarskylda gagnvart jafn reyndum manni. Sú staðreynd, að stefnandi hafi verið ráðinn sem matsveinn í umrætt sinn, skipti

ekki máli, þar sem á bátum, sem eru með fáa menn í áhöfn, vinni allir almenn störf um borð.

Varðandi þá málsástæðu stefnanda, að vanbúnaður skipsins, þ.e. skipið hafi ekki verið búið kallkerfi til þess að unnt sé að vara menn úti á dekki við tilfallandi hættum, leiði til bótaábyrgðar stefnda gagnvart stefnanda, vísar stefndi til þess, að reglur nr. 413/1988 eigi ekki við um skip stefnda. Þá bendi stefndi á, að þrátt fyrir að talið yrði, að reglurnar ættu hér við, hefðu þær ekkert gildi í máli þessu, þar sem stefnandi hafi borið sig að, svo sem eðlilegt hafi verið. Hafi slysið því orðið með þeim hætti, að ómögulegt hafi verið að sjá það fyrir, en um hafi verið að ræða algjöra óhappatilviljun, sem hvorki skipstjóri né nokkur annar hefði getað séð fyrir. Engu máli hafi því skipt, hvort kallkerfi hefði verið í skipinu eða ekki, þar sem engin ástæða hafi verið til að nota slíkan búnað. Sé því ekki um að ræða orsakasamband milli vöntunar á kallkerfi og slyss stefnanda.

Sú fullyrðing stefnanda, að átaksjöfnunarbúnaður á togspilum skipsins hafi verið bilaður og toghlerar hafi verið stærri en búnaður skipsins hafi ráðið við, sé beinlínis röng, enda sé enginn átaksjöfnunarbúnaður í skipinu, heldur sé um að ræða tvær sjálfstæðar trommur, sem hafi verið í ágætu lagi. Þá bendi stefndi á, að toghlerar þeir, sem notaðir hafi verið, séu 1500 kg franskir hlerar, sem sé hentug stærð fyrir þennan bát, enda séu til mun stærri toghlerar. Þá hafi það ekki haft áhrif á slysið, enda þótt talið yrði, að hlerarnir, sem notaðir voru, hafi verið of stórir. Það, að snúningur kom á trollið, sé eitthvað, sem ætíð gerist með vissu millibili og skipti stærð toghleranna engu máli í því sambandi. Sé því ekkert orsakasamband milli stærðar toghleranna og slyssins.

Fari svo, að stefndi yrði að einhverju leyti talinn bótaskyldur vegna tjóns stefnanda, er bótakröfum hans mótmælt sem of háum.

Fyrir dóminum hafa gefið skýrslu stefnandi málsins, Guðmundur Magnússon, skipstjóri í umræddri veiðiferð, skipverjarnir Ævar Sigurpór Ingólfsson vélstjóri og Sigurður Birgir Hjörleifsson, svo og Hjálmar Halldórsson.

IV. Niðurstaða.

Aðdragandi slyss þess, sem mál þetta er sprottið af, var á þann veg, að snúningur („hálförn“) hafði komið á togvíra umrædds rækjuveiðiskips og trollið þannig orðið óklárt, en alkunnugt er, að svo getur gerst af ýmsum ástæðum við notkun veiðarfæra, eins og þeirra, er hér um ræðir. Er toghlerinn bakborðsmegin var kominn upp, en hlerinn stjórnbordsmegin var enn í sjó, gaf skipstjóri stefnanda fyrirmæli um að fara aftur á skipið og athuga með legu trollsins og hvernig snúningurinn væri. Í sömu andrá og stefnandi studdi vinstri hendi á lunninguna aftast á skipinu stjórnbordsmegin, tók skipið mikla dýfu. Við

það skráttu togvír upp fyrir borðstokkshornið og lenti á hendi stefnanda með þeim afleiðingum, sem áður greinir.

Í gögnum málsins kemur fram, að veður hafi verið gott, er slysið varð, en nokkur alda. Verður að telja, að miðað við þær aðstæður hafi ekki verið óvarlegt af skipstjóra að senda stefnanda, sem á slysdegi hafði verið samfellt sjö ár til sjós og því vanur störfum á þeim vettvangi, aftur á skipið til þess að sinna áðurnefndu verkefni.

Skipstjórinn, Guðmundur Magnússon, hefur þverttekið fyrir, að hífing hafi verið í gangi, er hann sendi stefnanda aftur á skipið til að athuga með legu togvíranna. Verður eigi við annað miðað við úrlausn málsins en að sú fullyrðing skipstjórans sé sannleikanum samkvæm, þar sem engum gögnum, er hníga í aðra átt, er hér til að dreifa. Þá er ósannað, að togspilunarbúnaður skipsins hafi verið bilaður greint sinn eða að notast hafi verið við stærri og viðameiri toghlera við veiðarnar en hönnun skipsins og tækja þess gerði ráð fyrir.

Samkvæmt því, sem rakið hefur verið, er það niðurstaða dómsins, að orsök slyssins verði ekki rakin til saknæmrar háttsemi skipstjóra, vanbúnaðar skipsins, bilunar í tækjum þess eða annarrar áhættu, sem stefndi beri að lögum ábyrgð á. Verður því að telja, að hér sé um óhappatilvik að ræða, sem hvorugur málsaðila beri sök á.

Af ofangreindri niðurstöðu leiðir, að sýkna ber stefnda af kröfum stefnanda í máli þessu, en eftir atvikum er rétt, að málskostnaður milli aðila falli niður.

Stefnandi fékk gjafsókn með bréfi dóms- og kirkjumálaráðuneytisins, dagsettu 14. júlí 1997. Samkvæmt því verður allur gjafsóknarkostnaður stefnanda lagður á ríkissjóð, þar af laun lögmanns stefnanda, Ástráðs Haraldssonar hrl., er þykja hæfilega ákveðin 450.000 kr., að meðtöldum virðisaukaskatti, og útlagður kostnaður, 600 kr., eða samtals 450.600 kr.

Dóminn kveður upp Helgi I. Jónsson héraðsdómari.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Hólmadrangur hf., skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Helga Skúlasonar, í máli þessu.

Málskostnaður milli aðila fellur niður.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda, 450.600 kr., þar af laun lögmanns stefnanda, Ástráðs Haraldssonar hrl., 450.000 kr., og útlagður kostnaður, 600 kr., greiðist úr ríkissjóði.