

Fimmtudaginn 7. júní 2018.

Nr. 611/2017.

Stálsmiðjan Framtak ehf. og

Tryggingamiðstöðin hf.

(Hjörleifur B. Kvaran lögmaður)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(Kristín Edwald lögmaður)

og gagnsök

Skaðabætur. Orsakatengsl. Eigin sök. Vátryggingarsamningur. Vátrygging. Skaðatrygging. Ábyrgðartrygging. Endurgreiðsla.

S hf. krafði SF ehf. og T hf., ábyrgðartryggjanda félagsins, um greiðslu skaðabóta vegna tjóns sem B ehf. varð fyrir er skip þess Perlan RE sökk í Reykjavíkurhöfn. Hafði B ehf. samþykkt tilboð SF ehf. um að taka skipið í slipp. Tilboðið fól meðal annars í sér að taka skipið upp og sjósetja á ný þegar slippvinnu lyki. Til viðbótar óskaði B ehf. eftir því að SF ehf. ynni ýmis aukaverk og var eitt þeirra vinna við botntanka skipsins. Voru göt gerð á stökk og á botntank í tengslum við viðgerðir til að koma í veg fyrir leka milli botntanka í skipinu. Þegar verkinu samkvæmt tilboðinu var lokið var skipið sjósett á ný. Tók þá sjór að leka í lestar þess og fylltist það að lokum af sjó og sökk. Greiddi S hf. bætur til B ehf. á grundvelli vátrygginga sem félagið var með hjá S hf. Talið var að þrjár samverkandi orsakir hefðu verið fyrir því að sjór náði að berast inn í skipið með þeim afleiðingum að sökk. Í fyrsta lagi hefði blöndunarloki verið opinn þegar skipið var sjósett, í öðru lagi hefðu verið skorin tvö göt í lestargólfíð og ofan við botntank stjórnborðsmegin þannig að sjór átti greiða leið niður úr lestinni í botntankinn. Í þriðja lagi hefði mannop verið opið úr botntanknum og inn í verkstæði. Þar með hefði sjór komist úr honum inn í þurrými skipsins. Var talið að engin ein þessara orsaka hefði verið nægileg en hver þeirra nauðsynleg forsenda skipskaðans. Ósannað var í málinu að skipið hefði verið yfirfarið af SF ehf. með fulltrúum B ehf. áður en því var slakað niður í sjó eins og áskilið var í verklagsreglum sem SF ehf. hafði sett sér. Þá hefði meðal þeirra aukaverka sem SF ehf. tók að sér verið smíðavinna og önnur aðstoð til að komast fyrir leka milli botntanka. Hlyti úttekt og yfirferð yfir þau verk sem unnin hefðu verið áður en sjósetning fór fram meðal annars að hafa náð til stöðu þess verks og aðstæðna þar, þó að verkið hefði að einhverju leyti verið unnið í samvinnu við B ehf. Gæti SF ehf. því ekki borið fyrir sig að það hefði ekki verið í verkahring hans að taka þennan verkþátt út með tilliti til öryggis við sjósetninguna. Þá hefðu það verið sagnæm mistök af hálfu starfsmanna SF ehf. að huga ekki að stöðu blöndunarlokans áður en niðurslökun fór fram. Var því talið að SF ehf. bæri skaðabótaábyrgð á tjóninu. Á hinn bóginn var talið að B ehf. eða skipstjóri skipsins, sem ekki var um borð umrætt sinn, hefði ekki tryggt að vélstjóri hjá B ehf., sem var um borð, væri upplýstur um nauðsyn þess að loka blöndunarlokanum og hvernig það skyldi gert. Með þessu hefði B ehf. sýnt af sér vanrækslu sem átti þátt í því að tjónið varð. Var jafnframt talið að ófullnægjandi mönnun skipsins við sjósetninguna hefði átt þátt í því að viðbrögð skipverja urðu fálmennd eftir að það fór að halla. Var S hf. því látinn bera helming tjónsins. SF ehf. og T hf. héldu því fram að sýkna bæri þá af kröfu um greiðslu úr hagsmunatryggingu skipsins þar sem S ehf. hefði í engu sannað að B ehf. hefði orðið

fyrir tilteknu tjóni við að missa skipið úr rekstri sínum vegna þess að skipið hefði orðið ónýtt. Kom fram að hagsmunatrygging fæli í sér fyrirfram umsamdar bætur, meðalhófsbætur, fyrir það tjón sem B ehf. yrði fyrir við að missa skipið úr rekstri sínum. Fullvíst væri að B ehf. hefði við það orðið fyrir tjóni. Gæti S hf. því krafist SF ehf. og T ehf. um þá fjárhæð sem hann hafði þegar greitt B ehf. úr hagsmunatryggingunni, sbr. 2. mgr. 19. gr. og 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Var SF ehf. og T hf. gert að greiða S hf. helming þess sem S hf. hafði greitt B ehf. úr húfútryggingu meðal annars vegna björgunar, hagsmunatryggingu og áhafnartryggingu skipsins.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómaramarnir Markús Sigurbjörnsson og Viðar Már Matthíasson og Arngrímur Ísberg héraðsdómari.

Aðaláfrýjendur skutu málinu til Hæstaréttar 27. september 2017. Þeir krefjast aðallega s ýknu af kröfu gagnáfrýjanda, en til vara að hann „verði látinn bera meginhluta tjónsins.“ Þá krefjast þeir málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi áfrýjaði héraðsdómi fyrir sitt leyti 25. október 2017. Hann krefst þess að aðaláfrýjendum verði óskipt gert að greiða sér 225.025.790 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 1. desember 2016 til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Staðfest verður sú niðurstaða hins áfrýjanda dóms að sannað sé að skilyrðum þess að gagnáfrýjandi innti af hendi greiðslu váttryggingarbóta, 16.500.000 krónur, úr hagsmunatryggingu Perlu RE hafi verið fullnægt. Aðaláfrýjendur halda því fram að allt að einu beri að sýkna þá af þessum kröfuflið þar sem gagnáfrýjandi hafi í engu sannað að hinn váttryggði hafi orðið fyrir tilteknu tjóni við það að missa Perlu RE úr rekstri sínum vegna þess að skipið hafi orðið ónýtt. Ekki sé unnt að gera kröfu um endurgreiðslu váttryggingarfjárhæðarinnar nema að því marki sem raunverulegt fjártjón hins váttryggða hafi verið sannað.

Hagsmunatrygging sú, sem váttryggði tók hjá gagnáfrýjanda, felur í sér vernd gegn því tjóni sem hann verður fyrir við að missa skipið úr rekstri sínum. Váttryggingarfjárhæðin er fyrirfram umsamin sem tiltekið hlutfall af váttryggingarverði þess skips, sem hún tengist. Ágreiningslaust er að váttryggingarfjárhæðin hafi verið ákveðin í samræmi við váttryggingarskilmála. Váttryggingarfjárhæðin er því fyrirfram umsamdar bætur, meðalhófsbætur, fyrir það tjón sem váttryggður verður fyrir við að missa skipið úr rekstri sínum. Fullvíst er að váttryggður hefur við það orðið fyrir tjóni. Það kann að hafa verið meira eða minna en greitt var samkvæmt váttryggingunni.

Vátryggingarfjárhæðin er ákveðin með þessum hætti þar sem vandkvæðum er bundið að sanna tjón hins vátryggða eins og við á í rekstrarstöðvunartryggingum. Í 2. mgr. 19. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 er mælt fyrir um að skaðabótaréttur stofnist vegna tjóns sem munatryggingar og rekstrarstöðvunartryggingar taka til. Með sama hætti veitir 1. mgr. 22. gr. laganna vátryggingafélagi, sem greitt hefur bætur úr skaðatryggingu, en til hennar heyra meðal annars framangreindar vátryggingar, rétt tjónþola á hendur hinum skaðabótaskylda að því marki sem það hefur greitt bætur. Gagnáfrýjandi gat því krafið aðaláfrýjendur um þá fjárhæð sem hann hafði greitt vátryggða úr hagsmunatryggingunni.

Með framangreindum athugasemdum, en að öðru leyti með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms, verður hann staðfestur.

Með því að héraðsdómi hefur verið áfrýjað af hálfu allra málsaðila er rétt að hver þeirra beri sinn kostnað af rekstri málsins fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Héraðsdóms Reykjavíkur 12. júlí 2017

I

Mál þetta, sem var dómtekið 23. maí 2017, er höfðað 1. nóvember 2016 af Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Kringlunni 5 í Reykjavík, gegn Stálsmiðjunni-Framtaki ehf., Vesturhrauni 1 í Garðabæ, og Tryggingamiðstöðinni hf., Síðumúla 24 í Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndu verði gert að greiða félaginu óskipt (in solidum) 231.234.990 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 1. desember 2016 til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar óskipt úr höndum stefndu.

Stefndu krefjast aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda en til vara að dómkröfur hans verði lækkaðar verulega. Þá gera stefndu kröfu um greiðslu málskostnaðar.

Aðalmeðferð málsins hófst með vettvangsgöngu 26. apríl sl. Þá var sanddæluskiptið Perlan RE skoðað á athafnasvæði Furu ehf. við Hafnarfjarðarhöfn, en félagið hafði þá eignast skipið til niðurriffs. Sama dag var gengið á vettvang á athafnasvæði stefnda, Stálsmiðjunnar-Framtaks ehf., við Reykjavíkurböfn. Aðalmeðferð var svo fram haldið dagana 22. og 23. maí sl.

II

Stefnandi er váttryggingafélag. Félagið gerði váttryggingarsamning við Björgun ehf. þar sem stefnandi samþykkti að húftryggja skipið Perlu RE með skipsnúmerið 1402. Skipið er dýpkunar- og sanddæluskip sem er ríflega 331 rúmlest að stærð. Samkvæmt framlögðu váttryggingarskírteini nam váttryggingarverðmæti skipsins 135.000.000 króna og eigin áhætta í hverju tjóni nam 4.830.000 krónum. Einnig veitti stefnandi Björgun ehf. hagsmunatryggingu vegna sama skips að fjárhæð 16.500.000 krónur sem og áhafnatryggingu með váttryggingarfjárhæð allt að 270.000.000 króna vegna hvers einstaks tjóns. Að lokum sömdu stefnandi og Björgun ehf. um svokallaða P&I ábyrgðartryggingu vegna skipsins og var váttryggingarfjárhæð 500.000.000 bandaríkjadollara.

Stefndi, Stálsmiðjan-Framtak ehf. (Stálsmiðjan) rekur viðgerðar- og skipaþjónustu í Reykjavíkurhöfn. Þar eru skip tekin í slipp, en þá eru þau skorðuð í þar til gerðan sleða og dregin á land þar sem viðhalds- og viðgerðarvinna fer fram. Skipin eru síðan sjósett þannig að sleðanum er slakað út í sjó að nýju þar sem þau eru losuð úr sleðanum. Stefndi Stálsmiðjan er með ábyrgðartryggingu hjá stefnda, Tryggingamiðstöðinni hf.

Stefndi Stálsmiðjan gerði Björgun ehf. tilboð 15. september 2015 um að taka Perlu RE í slipp. Tilboðið fól meðal annars í sér að taka „skipið upp og sjósetja að nýju þegar slippvinnu lýkur“. Að öðru leyti laut tilboðið m.a. að botnþvotti og -málningu, þvotti og málningu á síðum, sem og þvotti og málningu „ofandekks“. Ef nauðsyn krefði yrðu botn- og síðulokar einnig teknir í sundur og lokahús hreinsað og málað, auk þess sem „sæti og keila“ yrðu slípuð, spindill liðkaður og hreinsaður og allt sett saman að nýju. Um verktíma sagði í tilboðinu að hann réðist af veðurfari og umfangi verks, en áætlað var að það tæki u.þ.b. tvær til þrjár vikur. Þá kom fram í tilboðinu að verkið gæti hafist frá 1. til 20. október 2015 „eða eftir samkomulagi“.

Ekki liggur annað fyrir en að fyrirvarsmenn Björgunar ehf. hafi samþykkt tilboðið og samningur hafi því komist á á grundvelli þess. Ágreiningslaust er að skipið hafi verið tekið í slipp 23. september 2015.

Í greinargerð stefndu kemur fram að til viðbótar við verk sem tilgreind voru í tilboðinu hafi Björgun ehf. óskað eftir því að ýmis önnur verk yrðu unnin. Hafi átt að vinna þau gegn gjaldi samkvæmt tilboðinu. Í stefnu segir um þetta atriði að þegar unnið hafi verið að viðgerð í samræmi við samkomulag aðila hafi komið í ljós að tiltekin aukaverk hafi verið óhjákvæmileg, s.s. að skipta um forpikkspil, þetta þil milli sjótanka og þrýstiprófa þá. Stefnandi kveður stefnda Stálsmiðjuna hafi samþykkt að vinna þessi aukaverk. Í málinu er að nokkru leyti deilt um að hvaða marki stefndi hafi samþykkt að vinna aukaverk af þessum toga.

Samkvæmt því sem fram hefur komið fyrir dómi var slíptöku Perlu RE hagað á þann veg að skipinu var siglt 23. september 2015 að slíppnum í Reykjavíkurböfn. Ægir Þór Sverrisson skipstjóri sigldi skipinu ásamt Björgvini Helgasyni stýrimanni, en auk þeirra var Ágúst Ágústsson vélstjóri um borð. Þegar skipinu hafði verið komið fyrir í sleðanum sem notaður var til að draga það á land opnaði skipstjórinn, í samráði við Gunnar Richter, slíppstjóra hjá stefnda Stálsmiðjunni, fyrir sérstakan blöndunarloka sem er notaður til að hleypa sjó inn og út úr lest skipsins, til að tæma lestina af sjó. Blöndunarloki þessi er framarlega á skipinu en er stjórnað úr brú með vökvadælu.

Daginn eftir, 24. september 2015, varð að slaka skipinu aftur niður í sjó þar sem það sat skakkt í sleðanum. Fyrrgreindur blöndunarloki var þá opinn. Þegar skipið hafði náð að setjast rétt í sleðann var það dregið á land að nýju.

Meðan unnið var að viðgerð á skipinu var Ágúst Ágústsson vélstjóri á verkstað fyrir hönd Björgunar ehf. Fyrir dómi kvaðst hann hafa verið að fylgjast með og sjá til þess að verkið gengi eðlilega fyrir sig. Stefndu telja aftur á móti að Ágúst hafi haft stjórn á verkum sem Björgun ehf. hafi haft umsjón með, þ. á m. viðgerð á þili milli botntanka undir lest skipsins og þrýstiprófun þeirra.

Upplýst er að meðal þess sem stefndi Stálsmiðjan gerði meðan skipið var í slipp var að skera göt á botni skipsins til að unnt væri að hreinsa sand úr lestum þess. Þeirri hreinsun sinni verktaki á vegum Björgunar ehf. Þegar henni var lokið lokuðu starfsmenn stefnda þessum götum. Þá liggur fyrir að starfsmenn stefnda hafi skorið þrjú göt á botni lestar skipsins, tvö ofan í botntank nr. 1 stjórnborðsmegin og eitt í stökk sem liggur eftir miðri lestinni. Samkvæmt því sem fram kom í skýrslu Ágúst Ágústssonar og Jóhanns Húmarang, starfsmanns stefnda, Stálsmiðjunnar, voru götin gerð í tengslum við viðgerðir til að koma í veg fyrir leka milli botntanka í skipinu.

Í greinargerð stefndu er því haldið fram að vinnu samkvæmt tilboði hafi verið lokið í lok október 2015. Hafi Páll Kristjánsson, aðalverkstjóri og einn eigenda stefnda Stálsmiðjunnar, því óskað eftir því að skipið yrði sjósett 29. október 2015. Jóhann Garðar Jóhannsson, útgerðarstjóri Björgunar ehf. hafi þá óskað eftir því að sjósetningu yrði frestað. Sjósetning fór fram 2. nóvember 2015. Hafði Hermann Baldvinsson verkstjóri og einn eigenda stefnda Stálsmiðjunnar þá tekið við yfirumsjón verksins af hálfu Stálsmiðjunnar. Ágreiningur er um samskipti Jóhanns Garðars við Pál og síðar Hermann í aðdraganda sjósetningarinnar og tilefni hennar sem og um hvort vinnu af hálfu stefnda Stálsmiðjunnar hafi að öllu leyti verið lokið þegar sjósetningin fór fram.

Fyrir liggur í málinu að ekki hafi staðið til að ræsa aðalvél skipsins og að dráttarbáturinn Magni frá Faxaflóahöfnum hafi átt að flytja skipið að Ægisgarði í Reykjavíkurböfn þar sem stefnandi segir að ljúka hafi átt vinnu við skipið. Í greinargerð stefndu kemur fram að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar

hafi í fyrstu talið að skipinu yrði siglt að athafnasvæði Björgunar ehf. við Sævarhöfða, en þar hafi átt að ljúka vinnu við að lagfæra skipið af hálfu útgerðarinnar.

Sjósetning hófst að morgni dags 2. nóvember 2015, eins og áður segir. Þrír voru um borð í skipinu, Ágúst Ágústsson vélstjóri og tveir starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar, fyrrgreindur Jóhann Humerang auk Jasons Pineda. Gunnar Richter, slippstjóri hjá stefnda Stálsmiðjunni, stjórnaði sjósetningunni. Hann stóð á bryggju sem liggur út í sjó til hliðar við hallann þar sem sleðanum með skipinu var slakað niður. Hann var í talstöðvarsambandi við áhöfn dráttarbátsins og í kallfæri við þá sem stóðu á dekki skipsins. Sjósetningin mun hafa hafist kl. 10, en fram er komið að bilun í rafbúnaði í spili hafi seinkað henni.

Ágúst vélstjóri mun hafa ræst ljósavél skipsins og aftengt landstraum. Skipinu var því næst slakað niður á hefðbundinn hátt. Þegar skutur skipsins var kominn í sjó var spilið stöðvað og þeir sem voru um borð gengu úr skugga um hvort botn- og síðulokar lækju. Í ljós kom að leki var á tveimur stöðum í afturvélarymi sem Ágúst og Jason þéttu. Fram kemur í stefnu að þeir hafi síðan athugað hvort leki væri í lest og framvélarymi skipsins. Skipinu var eftir það slakað áfram niður í sjó. Í stefnu segir að Ágúst hafi þá verið í afturvélarymi skipsins. Þegar skipið var komið nógu langt niður til þess að það gæti flotið voru gálgar sem héldu því á sleðanum látnir síga.

Samkvæmt því sem fram hefur komið fyrir dómi byrjaði skipið að halla á stjórnborða fljótlega eftir að það losnaði úr sleðanum. Að sögn stefnanda mun Ágúst þá hafa tekið eftir því að sjór hafði lekið inn í lestina. Ágreiningur er um samskipti Ágústs og Gunnars í kjölfarið. Ágúst kveðst hafa farið upp í brú og reynt að ræsa vökvadæluna sem stjórnar lokum, en það hafi ekki tekist sem skyldi. Kvað hann rafkerfið í skipinu hafa slegið út og að hann hafi ekki náð að slá því inn aftur þar sem of mikill sjór var þá kominn neðan þilja. Það hafi enn fremur komið í veg fyrir að unnt væri að ræsa sanddæluna úr lest skipsins.

Klukkan 10.25 lagðist dráttarbáturinn Magni upp að hlið Perlu RE og dráttartaug var komið fyrir milli skipanna. Hafnsögumaður af Magna, Erling Þór Pálsson, átti að fara um borð í Perlu RE, en það var ekki talið óhætt sökum þess að skipið hallaði of mikið. Meðan á flutningi skipsins stóð jókst hallinn á því. Klukkan rúmlega 10.34 óskaði áhöfn dráttarbátsins eftir því að Gunnar Richter kallaði eftir dælum til að dæla sjó úr Perlu RE þar sem dælurnar í skipinu virkuðu ekki. Skipið lagðist að bryggju við Ægisgarð um klukkan 10.43 og var það bundið við bryggjuna. Fimm mínútum síðar var framskipið komið á kaf og landfestar slitnuðu. Skipið sökk dýpra, fyrst með stefnið, auk þess sem það hallaði mikið á stjórnborða. Afturskipið náði síðan að fyllast af sjó þannig að skipið sökk til botns í höfninni kl. 11.13.

Slökkvilið kom á vettvang en dælur höfðu ekki undan að dæla sjó úr skipinu þegar hér var komið sögu. Premeningunum sem voru um borð var hjálpað í land. Lögregla kom einnig á vettvang. Í lögregluskýrslu kemur fram að Ágústi vélstjóra hafi verið boðið inn í lögreglubíl til viðræðna um atvikið. Í henni er gerð grein fyrir lýsingu hans á því sem gerst hafði. Þar segir orðrétt:

Ágúst kvaðst hafa óskað eftir því fyrr um morguninn, við yfirmann hjá Björgun, að fá skipstjóra með sér í verkefnið en verið neitað um það þar sem ekki hafi staðið til að sigla úr höfninni. Ástæða þess að skipið sökk sagði Ágúst vera að einhverjar stórar lestarlokur í stefni skipsins hafi verið opnar. Aðspurður um hver bæri ábyrgðina á þessu sagði Ágúst „ætli ábyrgðin sé ekki mín“ en tók það jafnframt skýrt fram að hann hefði þurft meiri mannskap í þetta verkefni. Ágúst sagði að venjulega stjórnáði skipstjórinn svona lokum og hann hefði hreinlega aldrei komið að því að loka eða opna lestarlokum. Ágúst sagðist hafa steingleymt þeim.

Ágúst ritaði ekki undir skýrsluna. Þá ber hún ekki með sér að honum hafi verið kynnt vitnaskylda og vitnaábyrgð.

Fulltrúar stefnanda og stefndu sem og Björgunar ehf., hafnaryfirvalda, lögreglu, Umhverfisstofnunar, slökkviliðsins og Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur funduðu um björgunaraðgerðir sama dag og óhappið varð. Þar mun hafa verið ákveðið að Björgun ehf. skyldi senda hafnarstjóra áætlun um hvernig koma skyldi í veg fyrir mengun og ná skipinu af botni hafnarinnar. Degi síðar var lögð fram aðgerðaráætlun sem var samþykkt af Faxaflóahöfnum með tilteknum skilyrðum.

Allt frá því að skipið sökk unnu kafarar að því að þetta öll op skipsins. Við skoðun kafara kom m.a. í ljós að mannop, sem liggur úr botntanki nr. 1 á stjórnborða upp í rými framan við lestina, sem er skilgreint sem verkstæði/geymsla á teikningum, var opið. Reynt var að ná skipinu á flot 4. og 6. nóvember 2015, en það tókst ekki þar sem ekki náðist að lyfta framskipinu. Aðgerðaráætlunin var þá endurskoðuð og frekari stöðugleikaútreikningar gerðir af hálfu skipaverkfræðinga og -tæknifræðinga frá NAVIS ehf. og Ráðgarði skiparáðgjöf ehf. Kafarar unnu áfram að því að þetta skipið. Ný aðgerðaráætlun var samþykkt á fundi 12. nóvember 2015. Aðgerðir til að ná skipinu á flot hófust að nýju 16. nóvember 2015. Þá tókst að lyfta skipinu og flaut það bundið við bryggju þá um kvöldið.

Stefnandi fékk skiptatæknifræðinga og -verkfræðinga hjá NAVIS ehf. til þess að skoða og meta „með óháðum hætti, með tilliti til ábyrgðar váttryggjenda, eðli, umfang og orsakir tjóns sem varð af völdum“ þessa slyss, „ásamt því að skoða og meta viðgerðir á umræddu tjóni með tilheyrandi skýrslugerð“. Skýrsla um þessi atriði er dagsett 30. nóvember 2015 og undirrituð af Hirti Emilssyni skiptatæknifræðingi. Þar er farið yfir atburðarásina 2. nóvember 2015 þegar Perla RE var sjósett. Þá er björgunaraðgerðum þar lýst og gerð grein fyrir því sem fram kom við skoðun kafara og aðgerðum

þeirra meðan skipið var á hafsbotni. Í niðurstöðukafla um ástæður þess að skipið sökk segir orðrétt í skýrslunni:

Þegar skipið var sjósett úr dráttarbraut Stálsmiðjunnar í Reykjavík streymdi sjór óhindrað í gegnum opinn Ø 450 mm blöndunarloka á botni skipsins framanverðum. Sjór komst þannig í lest skipsins í gegnum gat sem skorið hafði verið í tankbotninn í stökk sem liggur eftir miðri lestinni endilangri. Úr lestinni streymdi sjórinn niður í ballasttank nr. 1, SB-megin í gegnum tvö mannop sem skorin höfðu verið á tanktoppinn. Þegar tankur nr. 1 fylltist streymdi sjór upp úr honum í gegnum opið mannop á tanktoppnum á verkstæðinu/geymslunni sem er framan við lestina og einnig inn í þurrými sem opin eru frá verkstæðinu aftur með lestinni á bæði borð. ... Af þessu orsökum fylltist skipið af sjó og hallaði í SB og sökk að lokum til botns í höfninni þar sem það hafði verið bundið við Ægisgarð.

Í skýrslunni kemur fram að engin mengun hafi hlotist af óhappinu og að engin slys hafi orðið á fólki. Var áætlað að viðgerðarkostnaður skipsins myndi nema u.þ.b. 202.400.000 krónum og að kostnaður við björgunaraðgerðir væri áætlaður 70 milljónir króna. Í stefnu kemur fram að váttryggingafélagið hafi metið það svo að um altjón væri að ræða.

Niðurstaða í lokaskýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa frá 16. september 2016 var á sömu leið um ástæður þess að skipið sökk og virðast aðilar sammála um framangreindar meginorsakir þess að svo fór. Aðila greinir hins vegar á um hver beri ábyrgð á tjóninu.

Með bréfi 10. desember 2015 áskildi stefnandi sér rétt til þess að endurkrefja stefnda, Tryggingamiðstöðina hf., um þann kostnað sem stefnandi kæmi til með að verða fyrir vegna þessa tjónsatviks. Í bréfinu var hinu stefnda tryggingafélagi gefið færi á því að skoða skipið frekar til að leggja eigið mat á hvort um altjón væri að ræða. Stefndi, Tryggingamiðstöðin hf., svaraði með tölvuskeyti 21. desember 2015. Þar kom fram að félagið gæti ekki fallist á að atvik málsins væru með þeim hætti að þau ættu undir ábyrgðartryggingu stefnda Stálsmiðjunnar.

Í stefnu kemur fram að stefnandi hafi greitt Björgun ehf. og aðilum sem komu að björgunaraðgerðum samtals 232.911.668 krónur. Skipið hafi verið selt Furu ehf. til niðurrifs en engar greiðslur hafi komið til vegna þess.

III

1. Helstu málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi reisir kröfur sína á hendur stefndu á því að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar beri ábyrgð á því tjóni sem varð þegar sanddæluskipið Perlan sökk í Reykjavíkurböfn 2. nóvember 2015. Telur stefnandi ljóst að við niðurslökun Perlunnar umrætt sinn hafi starfsmenn stefnda sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Í fyrsta lagi hafi stefndi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við undirbúning

sjósetningar Perlunnar, meðal annars hafi ekki verið farið eftir þeim reglum sem stefndi hafi sjálfur sett um niðurslökun skipa úr dráttarbraut, s.s. þá reglu að kanna áður alla botnloka. Í öðru lagi hafi Gunnar Richter slippstjóri hjá stefnda ekki sinnt beiðni um að taka skipið aftur upp í dráttarbrautina þegar í ljós hafi komið að mikill leki var kominn að skipinu. Í þriðja lagi hafi Gunnar Richter ekki sinnt óskum um að koma skipinu að bryggjunni við hlið slíppsins en með því hefði mátt koma í veg fyrir það tjón sem varð.

Stefnandi telur að öll skilyrði almennu skaðabótareglunnar séu uppfyllt og að hann eigi því rétt á því að endurkrefja stefndu um þær bætur sem hann hafi þurft að greiða Björgun og öðrum aðilum vegna tjónsins sem varð þegar sanddæluskipið sökk. Um bótaskyldu stefnda Stálsmiðjunnar fari eftir hinni almennu reglu um ábyrgð vinnuveitenda á skaðaverkum starfsmanna fyrirtækisins en ábyrgð stefnda Tryggingamiðstöðvarinnar byggir á 44. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingasamninga, enda sé stefndi Stálsmiðjan með ábyrgðartryggingu hjá stefnda Tryggingamiðstöðinni.

Stefnandi telur að orsakir tjónsins megi rekja til stórkostlegs gáleysis starfsmanna stefnda Stálsmiðjunnar. Hann byggir á því að vanræksla þeirra hafi verið saknæm og ólögmat auk þess sem tjónið sé sennileg afleiðing hennar.

Stefnandi kveður endurkröfuna byggja á almennum reglum skaðabótaréttar um heimild til að endurkrefja þann sem ber skaðabótaábyrgð á tjóni að því marki sem tjónsbætur hafi verið greiddar. Þá vísar stefnandi til 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 og ákvæða í skilmálum þeirra váttrygginga sem stefnandi hafði veitt Björgun. Að mati stefnanda verði þessi réttur hans ekki takmarkaður með nokkrum hætti, sbr. II. kafla skaðabótalaga nr. 50/1993.

Til stuðnings því að starfsmenn stefnanda hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi vísar stefnandi til þess að stefndi Stálsmiðjan hafi haft umráð og borið ábyrgð á Perlunni meðan á framkvæmdum við viðgerð stóð. Hafi meðal annars verið tekið fram í verktíloði að upptaka og sjósetning skipsins væri hluti af verki stefnda. Þá liggur fyrir að viðgerð hafi ekki verið lokið. Ætlunin hafi verið að halda henni áfram við bryggju við austanverðan Ægisgarð. Umráðaréttur og ábyrgð á skipinu hafi því verið hjá stefnda þegar skipið sökk í Reykjavíkurböfn 2. nóvember 2015. Jafnframt vísar stefnandi til þess að Hermann Baldvinsson, verkstjóri hjá stefnda, hafi talið að fullnægjandi væri að einungis Ágúst vélstjóri yrði viðstaddur úr áhöfn skipsins við niðurslökunina.

Stefnandi kveður starfsmenn stefnda hafa gert röð mistaka við niðurslökunina. Hafi verklag og framkvæmd hennar af hálfu stefnda farið í bága við hans eigin verklagsreglur. Í þessu sambandi tekur stefnandi fram að starfsmenn stefnda hafi haft vitneskju um að blöndunarloki á skrokki skipsins væri opinn, enda hafi Gunnar Richter, slippstjóri stefnda, veitt skipstjóra Perlunnar leyfi fyrir því að hann yrði hafður opinn eftir að skipið hafði verið tekið í slipp þann 23. september 2015. Einnig hafi

starfsmönnum stefnda verið ljóst að sjór kæmist í lest skipsins þar sem degi síðar, eða þann 24. september 2015, hafi skipinu verið slakað niður og það tekið aftur upp þar sem það hafi setið skakkt í sleðanum. Við þá aðgerð hafi sérstaklega verið vísað til þess að við framkvæmdina þyrfti að hafa hraðar hendur þar sem sjór kæmist inn í lestina.

Stefnandi bendir einnig á að við viðgerðina hafi starfsmenn stefnda síðan skorið þrjú göt á framanverðan botn lestar skipsins ofan í botntank nr. 1 stjórnborðsmegin. Hafi götin verið opnuð til að komast að vegna viðgerðar í botntönkunum sem enn hafi ekki verið lokið. Þar sem viðgerð hafi enn verið yfirstandandi hafi starfsmenn stefnda ekki heldur verið búnir að loka opnanlegu mannopi á botntanki nr. 1 stjórnborðsmegin í framvélarrými enda suðuvinnu ekki lokið og hafi hún átt að klárast við bryggju. Að öllu eðlilegu kveður stefnandi að þessu mannopi hefði verið lokað eftir viðgerð og síðan hefði farið fram þrýstiprófun til að taka viðgerðina út áður en skipinu hefði verið slakað úr slippnum.

Stefnandi dregur þá ályktun af framangreindu að starfsmönnum stefnda Stálsmiðjunnar hafi verið fulljóst hver verkstaðan var og að blöndunarloki væri opinn. Þá hafi starfsmenn stefnda skorið götin í botntankinn og opnað framangreint mannop sem hafi átt eftir að skipta sköpum þegar altjón varð á Perlunni. Stefnandi kveður umrædd mannop hafa verið ástæðu þess að sjór hafi komist í þurrrými skipsins og skipið sokkið. Fullyrðir stefnandi að ekkert tjón hefði orðið hefðu mannopin ekki verið skorin á botntankinn enda hefði sjór þá ekki komist úr botntankinum og yfir í þurrrými.

Af hálfu stefnanda er á það bent að í verklagsreglu sem stefndi Stálsmiðjan hafi sett sér um niðurslökun skipa komi fram að yfirfara skuli öll verk sem hafi veri framkvæmd. Þá segi þar að athuga skuli sérstaklega að allir botnlokar og síðulokar séu komnir í. Einnig sé vísað til þess að áður en niðurslökun hefjist skuli yfirfara skipið með verkkaupa. Að mati stefnanda sé ljóst að stefndi hafi ekki sinnt þessum starfsskyldum. Ekki hafi verið farið yfir þau verk sem höfðu verið unnin eða voru enn í vinnslu. Þá hafi botnlokar ekki verið athugaðir og yfirferð yfir skipið ekki átt sér stað með verkkaupa áður en niðurslökun hófst.

Stefnandi tekur einnig fram að í umræddum verklagsreglum komi fram að upptökustjóri hafi samband við áhöfn og dráttarbáta um hvenær allt sé tilbúið til slökunar. Stefnandi byggir á því að þegar Gunnar Richter hafi hafið niðurslökun hafi ekki verið gengið úr skugga um að allt væri tilbúið til slökunar. Því hafi hann brotið gegn þessari verklagsreglu.

Í verklagsreglunum sé því einnig lýst að eftir að byrjað er að slaka skipi niður skuli dráttarbraut stoppuð þegar sjávarhæð nær u.þ.b. sjólínu og athuga hvort botnlokar og síðulokar séu þéttir. Verkstjórinn, Gunnar Richter, hafi einnig brotið gegn þessari reglu. Þegar Gunnar hafi stoppað niðurslökun og gefið Ágústi, ásamt Jóhannesi og Jasoni, tækifæri til að kanna hvort leka væri vart, þá

hafi skipið ekki verið komið nægjanlega langt niður þannig að hægt væri að kanna leka í framvélarrými eða lest. Enginn sjór hafi því verið kominn undir framskipið þegar Gunnar stöðvaði niðurslökunina. Gunnar hafi verið á bryggjunni að stýra niðurslökun og hafi því haft þá yfirsýn sem hafi þurft til að meta hversu langt skipið væri komið og hvort hægt væri að kanna leka í framvélarrými eða lest. Þeir sem hafi verið í skipinu hafi hins vegar ekki haft slíka yfirsýn og orðið að treysta alfarið á Gunnar að þessu leyti. Gunnar hafi því brotið gegn hinni skýru verklagsreglu um að stöðva skipið þegar sjávarhæð væri náð auk þess sem honum hafi mátt vera ljóst, miðað við afstöðu skipsins á þeim tíma sem hann stöðvaði niðurslökunina, að það hefði enga þýðingu að kanna leka í framvélarrými þegar skipið var ekki komið nægjanlega langt niður þannig að sjór gengi undir framskipið. Öll skoðun þeirra starfsmanna sem hafi verið um borð í skipinu á framvélarrými á þessum tíma hafi því verið algerlega þýðingarlaus.

Að lokum byggir stefnandi á því að verkstjórinn hafi brotið gegn þeirri verklagsreglu að samþykki þurfi frá fulltrúa útgerðar fyrir endanlegri slökun skips úr dráttarbraut. Ekkert liggi fyrir um að Gunnar hafi fengið samþykki frá Ágústi Ágústssyni vélstjóra um að endanlega mætti slaka Perlunni úr dráttarbrautinni. Ágúst hafi gefið Gunnari meldingu um að komist hefði verið fyrir leka í afturvélarrými. Hins vegar verður ekki ráðið að með því hafi hann verið að veita samþykki fyrir endanlegri slökun skipsins úr dráttarbrautinni. Með vísan til þess að viðgerð á skipinu var ekki lokið var enn ríkari ástæða fyrir stefnda til að fylgja öllum verklagsreglum um sjósetningu.

Þegar allt framangreint er virt telur stefnandi ljóst að starfsmenn stefnda hafi þverbrotið eigin verklagsreglur um niðurslökun umrætt sinn. Hafi sú vanræksla falið í sér stórkostlegt gáleysi af þeirra hálfu en afleiðing af þeirri vanrækslu hafi verið að sjór hafi komist óhindraður inn í gegnum opinn blöndunarloka á framanverðum botni skipsins og niður um göt sem starfsmenn stefnda höfðu skorið ofan í botntank nr. 1 stjórnborðsmegin og þaðan inn í geymslu og þurrými í framvélarrými skipsins. Um hafi verið að ræða göt sem starfsmenn stefnda höfðu sjálfir ýmist skorið upp eða opnað með því að losa marga bolta í tilviki mannopsins í framvélarrými, enda hafi viðgerð skipsins enn þá staðið yfir. Við þetta hafi skipið fyllst af sjó og sokkið til botns á innan við 50 mínútum.

Stefnandi telur að vanræksla starfsmanna stefnda hafi einnig falist í því að hafa ekki orðið við ósk Ágústs Ágústssonar vélstjóra um að taka Perluna aftur upp dráttarbrautina þegar ljóst var að skipið hallaði verulega, að sjór streymdi inn um blöndunarlokann og inn um mannopin. Perlan hafi þá enn verið við dráttarbrautina og telur stefnandi að tiltölulega einfalt hefði verið að taka skipið aftur upp hana eða í það minnsta halda því við dráttarbrautina þar sem dýpi hafi verið lítið. Gunnar Richter slippstjóri hafi hins vegar ekki fallist á þessa beiðni og óskað eftir því við áhöfn dráttarbátsins Magna

að koma línu yfir í Perluna. Einnig hafi hann óskað eftir dælum þegar í ljós hafi komið að dælur Perlunnar virkuðu ekki þar sem vélar og rafkerfi hafi verið komið á kaf í sjó og því óstarfhæf.

Að mati stefnanda hafi Gunnar Richter slippstjóri sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þegar hann hunsaði beiðni Ágústssónar um að skipið yrði tekið aftur upp dráttarbrautina. Hafi Gunnari mátt vera vel ljóst á þessum tímapunkti að eitthvað verulega mikið hefði farið úrskeiðis, enda hafi verið kominn töluverður halli á skipið. Einnig sé ljóst að bæði Ágúst, ásamt þeim Jóhannesi og Jasoni, hafi upplýst Gunnar um að sjór streymdi inn í lest skipsins og hafi hann því fengið fullnægjandi upplýsingar um ástandið í skipinu sjálfu.

Stefnandi kveður Gunnar hafa haft fullnægjandi upplýsingar til að leggja mat á hvaða úrræði myndu fela í sér minnsta röskun á þeim hagsmunum sem í húfi voru. Í stað þess að bregðast við hafi Gunnar haldið óbreyttri áætlun um að dráttarbáturinn Magni myndi halda áfram með sitt hlutverk auk þess sem hann hafi óskað eftir dælum þegar í ljós hafi komið að skipsdælur Perlunnar yrðu ekki virkjaðar. Telur stefnandi að þetta stórkostlega gáleysi Gunnars hafi átt meðvirkandi þátt í því að tjónið hafi orðið eða í það minnsta að tjón stefnanda hafi orðið svo umfangsmikið sem raun bar vitni.

Stefnandi telur að starfsmenn stefnda hafi einnig sýnt af sér stórfellt gáleysi með því að bregðast ekki við beiðni Ágústssónar vélstjóra um að leggja Perlunni við setningsbryggjuna þegar í ljós kom að sjór streymdi inn í lest og vélarrými skipsins. Ágúst hafi kallað til Gunnars Richter slippstjóra að leggja skipinu við setningsbryggjuna til að hægt væri að kanna botnlokana nánar. Gunnar hafi hins vegar ekki orðið við þessari beiðni heldur haldið því til streitu að láta draga skipið til bryggju við austanverðan Ægisgarð eða alls um 400 metra leið.

Stefnandi telur ljóst að Gunnar Richter hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi umrætt sinn. Augljóst hafi verið á þessu tíma að eitthvað verulega mikið hafði farið úrskeiðis enda hafi skipið hallað töluvert. Þá bárust Gunnari strax upplýsingar frá Ágústi, Jóhannesi og Jasoni um að sjór streymdi inn í skipið. Gunnar hafi því haft fullnægjandi upplýsingar til að leggja mat á hvað skyldi taka til bragðs og skynsamlegast væri að leggja skipinu við setningsbryggjuna svo að tóm gæfist til að kanna nánar með botnloka ellegar gera aðrar ráðstafanir til að fyrirbyggja það tjón sem síðar hafi orðið raunin.

Í þessu sambandi bendir stefnandi á að dýpi við setningsbryggjuna sé 1,5 til 1,9 metrar þar sem stefni skipsins var en 3,8 metrar við skut þess. Þannig sé ljóst að ef skipinu hefði verið lagt við setningsbryggjuna, og allt farið á versta veg, hefði sjór ekki komist í þurrými. Í stað þess hafi Gunnar Richter tekið þá afdrifaríku ákvörðun að láta dráttarbátinn Magna draga Perluna að bryggjunni í austanverðum Ægisgarði þar sem dýpi sé um 7 metrar. Þar virðist hafa ráðið mestu að stefndi hafi viljað tryggja að ekkert gæti hindrað upptöku annarra skipa í dráttarbrautina í stað þeirra hagsmuna sem fólust í því að tryggja að Perlan myndi ekki sökkva.

Í tengslum við sakarmatið telur stefnandi nauðsynlegt að hafa í huga að stefndi sé sérfræðingur á sínu sviði og selji útgerðum þjónustu sem felist í viðgerð og endurbótum á skipum. Öll sérfræðipækning og reynsla liggi því hjá starfsmönnum stefnda og hafi þeir áratuga reynslu af slíkum verkum. Þá hafi Gunnar Richter slippstjóri ekki brugðist við beiðnum frá vélstjóra um borð sem hefði orðið til þess að koma í veg fyrir tjónið eða allavega stærstan hluta þess. Að mati stefnanda feli háttsemi starfsmanna stefnda við niðurslökun skipsins í sér stórkostlegt gáleysi eða að minnsta kosti einfalt gáleysi og því teljist sagnæmisskilyrði almennu skaðabótareglunnar uppfyllt.

Í stefnu er gerð grein fyrir umfangi tjónsins. Þar kemur fram að þegar hafi verið hafist handa við að kanna það af hálfu eiganda skipsins, Björgunar ehf., eftir að tekist hafði að koma því á flot. Daníel Friðriksson, skipatæknifræðingur hjá Ráðgarði skiparáðgjöf ehf., hafi verið fenginn til þess að leggja mat á kostnað við viðgerð skipsins eftir tjónið. Að mati bæði eiganda skipsins og Daníels Friðrikssonar hafi verið talið að um altjón væri að ræða á skipinu. Því hafi Björgun krafist fullra bóta úr þeim tryggingum sem stefnandi hafði veitt félaginu.

Stefnandi upplýsir í stefnu að félagið haf greitt samtals 232.911.668 krónur í váttryggingabætur vegna þess tjóns sem orðið hafi þegar Perlan sökk. Bótageiðslurnar séu sundurliðaðar þannig að 130.170.000 krónur hafi komið til greiðslu úr húftryggingu skipsins, 85.615.747 krónur hafi verið greiddar vegna björgunaraðgerða, 16.500.000 krónur hafi verið greiddar úr hagsmunatryggingu skipsins og 625.921 króna úr áhafnatryggingu. Í stefnu er nánar fjallað um hvernig þessar kröfur eru til komnar.

Varðandi kröfu um greiðslu 130.170.000 króna, sem greitt hafi verið úr húftryggingu, vísar stefnandi til váttryggingarskránnar nr. 1928204. Váttryggingarverðmæti skipsins hafi numið 135.000.000 króna en eigin áhætta numið 4.830.000 krónum. Samkvæmt ákvæði í grein 20.2 í váttryggingarskilmálum hafi stefnanda borið að greiða bætur í þeim tilvikum þegar skipið verður fyrir svo miklum skemmdum að kostnaður við að bjarga því og gera við það nemur hærri fjárhæð en váttryggingarverði. Að mati stefnanda sé ljóst að Perlan hafði orðið fyrir algeru tjóni og voru Björgun ehf. greiddar fullnaðarbætur samkvæmt tryggingunni að teknu tilliti til eigin áhættu eða alls 130.170.000 krónur. Þá sé í 23. gr. váttryggingarskilmála húftryggingar skipsins vísað til þess réttar stefnanda að öðlast rétt váttryggðs gagnvart þriðja manni sem ber skaðabótaábyrgð á tjóni, að því marki sem tjón hafi verið bætt. Þetta ákvæði sé sama efnis og 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

Stefnandi kveðst hafa fengið greiðslu frá endurtryggjendum vegna tjónsatburðarins sem nemi 76.591.015 krónum. Endurtryggjendur hafi framselt stefnanda þá kröfu með vísan til þess að þeim beri einnig réttur til að endurkrefja tjónvald um það tjón sem þeir hafa orðið fyrir. Þar af leiðandi endurkrefur stefnandi stefndu um alla þá greiðslu sem greidd hafi verið Björgun ehf.

Um útlagðan kostnað við björgunaraðgerðir að fjárhæð 85.615.747 krónur vísar stefnandi til þess að stefnandi hafi greitt útlagðan kostnað sem stofnast hafi til í því skyni að bjarga Perlunni. Kostnaðurinn felist að stærstum hluta í greiðslum til þeirra aðila sem komið hafi að björguninni, s.s. köfunarþjónustu og skipatæknifræðinga en einnig fyrir vinnu starfsmanna Björgunar. Í stefnu sé þessi kostnaður sundurliðaður með eftirfarandi hætti:

Kostnaður vegna köfunarþjónustu	kr.	48.231.903,-
Kostnaður vegna þjónustu Navis ehf.	kr.	1.977.138,-
Kostnaður vegna vinnu/kostnaðar Björgunar ehf.	kr.	35.405.206,-
Kostnaður sýslumanns v/veðbókarvottorðs	kr.	1.500,-
<hr/>		
Samtals:	kr.	85.615.747,-

Stefnandi bendir á að við björgunaraðgerðir hafi verið nauðsynlegt að leita til kafara til að koma í veg fyrir olíuleka úr skipinu, auk þess sem þeir hafi séð um að þetta öll op. Hafi það verið nauðsynlegur undanfari þess að dæla sjó úr skipinu og lyfta því upp á yfirborðið. Kostnaður köfunarþjónustu felist einkum í vinnu kafara ásamt útlögðum kostnaði í tengslum við dælur, kapla og annan útbúnað. Stefnandi hafi greitt Köfunarþjónustu Sigurðar ehf. samtals 48.231.903 krónur úr váttryggingunni.

Stefnandi tekur fram að hluti af björgunaraðgerðum hafi verið að fá skipaverkfræðinga til að gera ítarlega stöðugleikaútreikninga fyrir skipið og útbúa teikningar sem hafi síðan verið lagðar til grundvallar aðgerðaáætlun við björgun skipsins. Stefnandi hafi greitt Navis ehf. samtals 1.977.138 krónur úr váttryggingunni til.

Eins og áður segir vísar stefnandi til þess að hann hafi greitt Björgun ehf. kostnað í tengslum við björgunaraðgerðir skipsins, samtals 35.405.206 krónur. Hafi sá kostnaður einkum falist í vinnuframlagi starfsmanna, kaupum á efni sem nýtt hafi verið við björgunaraðgerðir, vinnu starfsmanna og notkun tækja frá Faxaflóahöfnum, auk þjónustu skipaverkfræðinga og lögmanna. Sá kostnaður er sundurliðaður í stefnu auk þess sem þar er vísað til framlagðra reikninga án virðisaukaskatts. Undir rekstri málsins lækkaði stefnandi kröfu sem á þessu byggist um 1.679.678 krónur. Þeir liðir sem eftir standa og stefnandi krefst endurgreiðslu á eru eftirfarandi:

Olía	kr.	401.760,-
Einangrun	kr.	57.961,-
Akstur, lestun og losun	kr.	4.560,-
Aðstoð starfsmanna Hafrannsóknastofnunar	kr.	1.250.000,-
Plötuefni	kr.	30.411,-
Krossviður	kr.	12.760,-
Leiga á dælum og börkum	kr.	434.796,-
Olíubíll	kr.	447.252,-
Dælubíll	kr.	1.082.662,-
Vörubíll og vinna bílstjóra	kr.	188.250,-
Suðumúffa	kr.	9.355,-
Faxaflóahafnir	kr.	5.441.559,-
Ráðgarður skiparáðgjöf	kr.	1.684.800,-
Stálsmiðjan-Framtak – vinna og útlagður kostnaður	kr.	7.196.758,-
Lögfræðiráðgjöf	kr.	874.820,-
Teikningar – Samgöngustofa	kr.	9.350,-
Stöðugleikaútreikningar – Navis	kr.	2.037.551,-
Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins	kr.	7.007.373,-
Vinna starfsmanna Björgunar ehf.	kr.	6.209.200,-
<hr/>		
Samtals:	kr.	34.381.178,-

Samkvæmt váttryggingarskríteini hafi eigin áhætta numið 5.000 bandaríkjadollurum. Við útgreiðslu úr váttryggingunni hafi verið miðað við sölugengi bandaríkjadollars 8. janúar 2016 og miðist eigin áhætta því við 652.650 krónur ($130,53 \times 5.000 = 652.650$). Útgreiðsla úr váttryggingu stefnanda hafi því numið alls 35.405.206 kr. vegna þessa hluta tjónsins ($36.057.856 - 652.650 = 35.405.206$). Stefnandi kveðst hafa greitt Björgun ehf. úr tryggingunni sem þessu nemur, en vegna lækkunar kröfunnar á hendur stefnanda í þessum lið er gerð krafa um 34.381.178 – 652.650 krónur eða 33.728.528 krónur.

Auk þessa liggja fyrir útlagður kostnaður að fjárhæð 1.500 kr. vegna veðbókarvottorðs, en stefnandi hafi greitt þann útlagða kostnað úr váttryggingunni. Að viðbættum framangreindum liðum vegna köfunarþjónustu, 48.231.903 krónur, og vegna þjónustu Navis ehf., 1.977.903 krónur, nemi kröfugerð á hendur stefndu vegna björgunarkostnaðar 83.939.069 krónum.

Stefnandi bendir á að samkvæmt ákvæðum liðum A-D í 12. kafla undir reglu 2 í skilmálum P&I í váttryggingunni eigi váttryggingartaki rétt til greiðslu fyrir allan þann kostnað sem til fellur við að bjarga skipsflaki. Réttur stefnanda til endurkröfu ráðist af ákvæði 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

Stefnandi vísar og til þess að Björgun hafi haft hagsmunatryggingu skipa hjá stefnanda á tjónsdegi, sbr. váttryggingarskírteini nr. 1931324. Samkvæmt ákvæði 4. og 5. gr. skilmála tryggingarinnar skuli stefnandi greiða váttryggingartaka váttryggingarverðið ef hið váttryggða skip verður fyrir algeru tjóni í skilningi 20. gr. húftryggingarskírteinis. Með greiðslu 21. mars 2016 hafi stefnandi greitt Björgun ehf. váttryggingarverðið, alls 16.500.000 krónur. Með vísan til 6. gr. skilmála hagsmunatryggingar, sbr. 23. gr. skilmála húftryggingar og 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, byggir stefnandi á því að honum sé rétt að endurkrefja þann sem skaðabótaábyrgð ber á tjóninu um þennan kostnað.

Stefnandi kveður Björgun hafa á tjónsdegi haft gilda áhafnatryggingu hjá stefnanda, sbr. skírteini nr. 1924735. Samkvæmt ákvæði 1. gr. C-hluta váttryggingarskilmála tekur tryggingin til tjóns á eignum skipverja. Þegar Perlan sökk hafi orðið tjón á farangri skipverja sem fellur undir framangreint ákvæði skilmálanna. Í stefnu eru þær greiðslur sundurliðaðar með eftirfarandi hætti:

Tjón á fatnaði Ægis Þórs Sverrissonar	kr.	121.810,-
Tjón á fatnaði Ágúst Ágústssonar	kr.	193.100,-
Tjón á fatnaði Óttars Jónssonar	kr.	90.700,-
Tjón á fatnaði Péturs Matthíassonar	kr.	62.500,-
Tjón á fatnaði Þórs Sævaldssonar	kr.	157.811,-
<hr/>		
Samtals:	kr.	625.921,-

Fram kemur í stefnu að stefnandi hafi bætt framangreint tjón með greiðslum til áhafnameðlima. Með hliðsjón af 4. gr. skilmála áhafnatryggingar og 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 geti stefnandi endurkrafið þann sem skaðabótaábyrgð beri á tjóninu um þennan kostnað.

Stefnandi áréttar að endurkrafa hans sé reist á almennum reglum skaðabótaréttar um heimild til að endurkrefja þann sem ber skaðabótaábyrgð á tjóni að því marki sem tjónsbætur hafi verið greiddar. Þá vísar stefnandi til 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 og áðurgreindra ákvæða í skilmálum þeirra váttrygginga sem stefnandi hafi veitt Björgun. Að mati stefnanda verði þessi réttur hans ekki takmarkaður með nokkrum hætti, sbr. II. kafla skaðabótalaga nr. 50/1993. Tjóninu hafi verið valdið í einkaatvinnurekstri auk þess sem stefnandi telur ljóst að tjóninu hafi verið valdið með stórfelldu gáleysi starfsmanna stefnda.

Stefnandi vísar einnig til þess að stefndi beri ábyrgð á skaðaverkum starfsmanna sinna samkvæmt hinni ólögfestu reglu íslensks skaðabótaréttar um vinnuveitandaábyrgð. Fyrir liggir að tjóni því sem hafi orðið þegar sanddæluskipið Perlan sökk hafi verið valdið með saknæmri og ólögmætri háttsemi starfsmanna stefnda við niðurslökun skipsins úr dráttarbraut stefnda. Óumdeilt sé að þeir starfsmenn sem komið hafi að verkinu umrætt sinn teljist hafa verið starfsmenn stefnda í skilningi reglunnar.

Stefnandi kveður kröfu sína á hendur stefnda Tryggingamiðstöðinni byggja á 44. gr. laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga, en félagið sé ábyrgðartryggjandi stefnda. Um varnarþing vísar stefnandi til 42. gr. laga nr. 91/1991 en varnarþing stefnda Tryggingamiðstöðvarinnar sé í Reykjavík. Kröfu sína um dráttarvexti byggir stefnandi á 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, en stefnandi telur að dráttarvextir skuli lagðir á dómkröfuna frá því þegar mánuður var liðinn frá þingfestingu málsins, eða þann 8. desember 2016.

Kröfu sína um málskostnað styður stefnandi við XXI. kafla laga nr. 91/1991, um með ferð einkamála, einkum 1. mgr. 130. gr.

2. Málsástæður og lagarök stefndu

Stefndu vísa til þess að því sé haldið fram af hálfu stefnanda að stefndi Stálsmiðjan beri ábyrgð á tjóni því sem hlaut þegar Perla RE sökk í Reykjavíkurböfn. Geri stefnandi annars vegar kröfu um húftryggingarverðmæti skipsins, sem greitt hafi verið útgerð þess, og hins vegar um afleiddan kostnað vegna björgunar skipsins af hafsbotni, en þær greiðslur hafi verið inntar af hendi til fjölmargra aðila. Stefndu vísa til þess að samkvæmt meginreglum skaðabótaréttarins verði stefnandi að sýna fram á og sanna að tjóninu hafi verið valdið af stefnda með saknæmum og ólögmætum hætti og að orsakasamband sé á milli bótaskyldrar háttsemi og þess tjóns sem gerð sé krafa um.

Stefndu byggja sýknukröfu sína á því að stefndi Stálsmiðjan hafi að öllu leyti staðið við skuldbindingar sínar gagnvart útgerð Perlu og að tjónið verði með engu móti rakið til saknæmrar og ólögmætrar athafnar starfsmanna stefnda.

Í tilefni af málsástæðum stefnanda fyrir kröfum sínum leggur stefndi áherslu á nokkur atriði sem hafa verði í huga. Í fyrsta lagi fari skipstjóri með æðsta vald á skipi samkvæmt 15. tölulið 2. mgr. 3. gr. laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007. Samkvæmt 1. mgr. 12. gr. laganna skuli vera skipstjóri á hverju skipi. Samkvæmt 6. gr. siglingalaga nr. 34/1985 annist skipstjóri um að skip sé haffært og að það sé vel útbúið. Þegar Perlu hafi verið siglt í slipp í Reykjavíkurböfn hafi Ægir Sveinsson skipstjóri, Björgvin Helgason stýrimaður og Ágúst Ágústsson vélstjóri verið um borð í skipinu. Þeir hafi allir verið um borð meðan upptakan fór fram og ekki farið frá borði fyrr en skipið hafði verið dregið á land.

Stefndu taka fram að samkvæmt 23. tölulið 2. mgr. 3. gr. laga nr. 30/2007 sé það útgerð sem manni skipið, en í því felist ábyrgð á að skip sé rétt mannað. Útgerðin hafi metið það svo að nauðsynlegt væri að hafa skipið vel mannað við upptökuna. Við sjósetningu hafi verið gert ráð fyrir því að skipstjóri yrði um borð enda hafi hann verið lögskráður á skipið. Útgerðin hafi hins vegar ákveðið að hafa hvorki skipstjóra né stýrimann við sjósetninguna og þar með hafi enginn verið um borð sem hafi þekkt til stjórnbúnaðar í brú skipsins. Með þessu hafi útgerðin ekki aðeins brotið gegn lögum nr. 30/2007 og lögum nr. 34/1985 heldur hafi útgerðin einnig sýnt af sér stórkostlegt gáleysi.

Stefndu vísa einnig til þess að blöndunarloki hafi verið hafður opinn til að hleypa sjó úr lestum skipsins eftir að skipið var komið í slipp. Hafi það verið venjubundið verk þegar Perla kom í slipp. Blöndunarlokanum sé stýrt frá brú skipsins. Af stefnu verði ráðið að skipstjórinn hafi lítið eða ekkert komið á verkstað meðan á viðgerð og viðhaldi stóð. Að loka blöndunarlokanum hafi verið verkefni skipstjórans. Með því að loka ekki blöndunarlokanum eða fela öðrum fulltrúa útgerðarinnar að gera það hafi skipstjórinn sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Tjónið verði með beinum hætti rakið til þessa gáleysis skipstjórans. Starfsmenn stefnda hafi aldrei annast þetta verk og hafi engan aðgang haft að stýribúnaði blöndunarlokans í brú skipsins. Af framburði Ágústs Ágústssonar vélstjóra hjá lögreglu, en Ágúst hafi verið eini fulltrúi útgerðarinnar við sjósetningu, verði ráðið að hann hafi ekki kunnað að loka blöndunarlokanum „og hann hefði hreinlega aldrei komið að því að loka eða opna lestarlokum“. Í skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa sé haft eftir Ágústi að „hann hafi ekki haft þekkingu á stjórnun blöndunarlokans“.

Stefndu benda einnig á að í lögregluskýrslunni sé haft eftir Ágústi vélstjóra að hann hafi fyrr um morguninn óskað eftir því við yfirmann hjá Björgun að fá skipstjóra með sér í verkefnið en verið neitað um það þar sem ekki hafi staðið til að sigla úr höfninni. Útgerðin hafi því ákveðið að eini fulltrúi hennar um borð yrði vélstjórinn, sem áður hafi farið fram á að vera leystur undan þeirri ábyrgð sem fólst í því að tilkynna skipið hæft til sjósetningar og bera ábyrgð á flutningi þess um Reykjavíkurböfn. Með því að hafa ekki skipstjóra um borð hafi útgerðin brotið gegn 1. mgr. 12. gr. laga nr. 30/2007. Þá hafi skipstjóri ekki sinnt þeirri skyldu sem á honum hafi hvílt að annast um að skip sé haffært og að það sé vel útbúið og nægilega mannað, sbr. 1. mgr. 6. gr. siglingarlaga.

Af hálfu stefndu er enn fremur vísað til þess að Ágúst vélstjóri hafi óskað eftir því að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar skæru tvö göt á botn lestar skipsins ofan í botntank nr. 1 stjórnborðsmegin og eitt í stökk sem liggur eftir miðju lestarinnar. Þessi verk hafi ekki verið hluti tilboðsins en skilgreind sem aukaverk. Starfsmenn stefnda hafi að öðru leyti ekki komið að vinnu við botntankinn og aldrei verið beðnir um að loka þessum götum. Stefndi hafi lánað einn starfsmann sem hafi verið vélstjóranum til aðstoðar. Einnig hafi vélstjórinn opnað mannop á tanktoppum. Opið mannop og göt á botntanki 1

hefðu ekki komið að sök hefði skipstjórinn lokað blöndunarlokanum eða vélstjóri gætt að því áður en hann tilkynnti skipið hæft til sjósetningar. Áður en vélstjóri hafi gefið fyrirmæli um að skipið væri hæft til sjósetningar hafi honum borið að yfirfara þá verkþætti sem voru á ábyrgð útgerðarinnar, s.s. að sjá til þess að blöndunarloki væri lokaður og að sjór gæti ekki flætt um göt eða mannop sem hann hafði fyrirskipað að yrðu gerð.

Þegar skipið var komið á flot og ábyrgð alfarið í höndum útgerðarinnar hafi þeir sem um borð voru orðið varir við leka. Vélstjórinn, sem ábyrgð bar á flutningi skipsins, hafi m.a. getað gripið til þess að gangsetja dælustöð fyrir opnun og lokun blöndunarlokans og lokað blöndunarlokanum. Það hafi hann ekki gert, en fram hafi komið að hann hafi ekki kunnað að loka blöndunarlokanum. Hann hafi einnig getað ræst dæluvel skipsins. Þetta hafi hann getað gert hvenær sem var frá því að skipið flaut og þar með einnig frá því að menn um borð urðu fyrst varir við að sjór flæddi inn í lestar skipsins. Þetta hafi hann ekki gert. Þá hefði hann getað óskað eftir því að skipið yrði fært aftur í sleða og dregið á þurrt. Það hafi hann ekki heldur gert. Jafnframt hefði hann getað óskað eftir því að Magni flytti skipið að setningsbryggjunni en þar hefði skipið aldrei sokkið í kaf, enda dýpi þar innan við tveir metrar. Það hafi hann ekki gert. Að lokum hefði hann getað óskað eftir því að Magni ýtti skipinu á land að vestanverðu á athafnasvæði slíppsins en „strand“ þar hefði ekki haft skemmdir í för með sér þar sem skipið er flatbotna. Þetta hafi hann ekki gert. Í stað þess að grípa til þeirra aðgerða sem hér sé lýst hafi fulltrúi útgerðarinnar, vélstjórinn um borð, ákveðið að halda áætlun um að Magni flytti skipið að Ægisgarði. Með þessu háttalagi telur stefndi að vélstjórinn hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi sem hafi orðið þess valdandi að skipið sökk.

Stefndi vísar til þess að skýrslum rannsóknarnefndar samgönguslysa um rannsókn einstakra slysa og atvika verði ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum, sbr. 5. mgr. 4. gr. laga nr. 18/2013, um rannsókn samgönguslysa. Í ljósi meginreglu íslensks réttar um frjálst mat á sönnun er tilvitnað lagaákvæði því hins vegar ekki til fyrirstöðu að við staðreynslu atvika málsins sé litið til lýsingar rannsóknarnefndar samgönguslysa á tildrögum atviks, svo og gagna sem nefndin kann að hafa aflað, þ. á m. frásagna sjónarvotta, sbr. dóm Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu E- 962/2016.

Stefndi tekur fram að við rannsókn rannsóknarnefndar samgönguslysa hafi m.a. komið fram hjá skipstjóra að hann hefði opnað blöndunarlokann þegar skipið var tekið í slipp eins og alltaf sé gert við þær aðstæður. Skipstjórinn hafi ekki verið um borð í skipinu við sjósetninguna og engar ráðstafanir hafi verið gerðar til að tryggja þéttleika lokans, en umræddum loka var stjórnað úr brú. Enn fremur að einn vélstjóri úr áhöfn hafi verið um borð þegar skipið var sjósett og hafi hann einungis haft eftirlit með ástandi í vélarúmi. Komið hafi fram hjá honum að hann hafi ekki haft þekkingu á stjórnun blöndunarlokans. Þá hafi komið fram við rannsóknina að þegar dráttarbáturinn Magni hafði tekið við

Perlu hafi að þeirra mati verið kominn talsverður stjórnborðshalli og kvaðst hafsögumaðurinn þá hafa óskað eftir upplýsingum um ástandið hjá vélstjóranum um borð. Áhöfn Magna hafi dregið þá ályktun af fyrstu upplýsingum um ástandið að lítil hættu væri á ferðinni. Á grundvelli þeirra upplýsinga hafi verið haldið áfram með skipið að Ægisgarði. Að lokum hafi komið fram við rannsóknina að eigendur skips séu samkvæmt verklagi slíppsins ávallt áminntir um að manna skip þannig að sigling og/eða flutningur þess úr slippnum sé öruggur. Skipum sé ekki slakað nema samþykki skipsmanna liggi fyrir enda skipið á þeirra ábyrgð þegar það flýtur.

Af hálfu stefndu er gerð athugasemd við það sem fram kemur í stefnu að stefndi Stálsmiðjan hafi haft umráð og borið ábyrgð á skipinu meðan á viðgerð þess stóð. Í því sambandi leggja stefndu áherslu á að ábyrgð stefnda hafi fyrst og fremst lotið að þeim verkþáttum sem hann hafði tekið að sér samkvæmt tilboði eða samkvæmt umsömdum aukaverkum. Ábyrgð útgerðarinnar hafi áfram verið til staðar á þeim verkum sem útgerðin hafi framkvæmt sjálf og aðrir á hennar vegum. Verki stefnda samkvæmt tilboðinu hafi verið lokið þegar ákveðið hafi verið að sjósetja skipið. Við sjósetninguna hafi ábyrgðin venju samkvæmt og samkvæmt eðli máls alfarið færst á hendur útgerðar, enda enginn starfsmaður stefnda með skipstjórnarréttindi eða með þekkingu á stjórnbúnaði skipsins. Stefndi hafi fyrst gert ráð fyrir því að skipinu yrði siglt á starfsstöð Björgunar við Sævarhöfða. Útgerðin hafi hins vegar ákveðið að færa skipið aðeins að bryggju við Reykjavíkurböfn. Útgerðin hafi ákveðið hvernig staðið yrði að mönnum skipsins. Útgerðinni hafi lögum samkvæmt borið að hafa skipstjóra um borð við sjósetninguna enda hafi slíkt verið ráðgert samkvæmt lögskráningarvottorði. Stefndi mótmælir því að Hermann Baldvinsson, verkstjóri hjá stefnda, hafi talið fullnægjandi að Ágúst vélstjóri yrði einn viðstaddur úr áhöfn skipsins. Þetta hafi aldrei verið borið undir Hermann. Það sé heldur ekki í verkahring Hermanns, né annarra starfsmanna stefnda, að ákveða hvernig útgerðin vill manna skip sitt. Það sé hlutverk útgerðarinnar og skipstjóra, sbr. 23. tölulið 2. mgr. 3. gr. laga nr. 30/2007 og 1. mgr. 6. gr. laga nr. 34/1985.

Stefndu mótmæla því að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar hafi borið ábyrgð á því að blöndunarlokinn hafi verið opinn. Starfsmenn hans hafi ekki opnað blöndunarlokann. Það hafi skipstjórinn gert. Enginn annar en fulltrúi útgerðarinnar hafi getað lokað blöndunarlokanum, enda stjórnbúnaðurinn í brú skipsins. Þetta sé sérstakur loki tengdur sérhæfðu hlutverki skipsins. Hann sé ekki sjáanlegur ólíkt síðu- og botnlokum. Blöndunarlokinn sé staðsettur framarlega í skipinu og hafi verið notaður til að taka sjó í lestina til blöndunar við farm (jarðefni) til að auðvelda losun með dælingu. Jóhann Garðar Jóhannsson, útgerðarstjóri Björgunar, hafi gefið heimild til að sjósetja skipið 2. nóvember. Ágúst vélstjóri hafi tilkynnt starfsmönnum stefnda að skipið væri af hálfu útgerðarinnar tilbúið til sjósetningar. Jóhann Garðar útgerðarstjóri, Ægir skipstjóri og Ágúst vélstjóri beri fulla

ábyrgð á þeim verkþáttum sem hafi tilheyrt útgerðinni, þ. á m. að loka blöndunarlokanum. Það sé alfarið skipstjórans að taka ákvörðun um hvort blöndunarlokinn sé opinn eða lokaður við sjósetningu.

Stefndu gera athugasemd við það sem stefnandi haldi fram, að rekja megi tjónið til þess að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar hafi skorið þrjú göt á framanverðum botni lestar skipsins ofan í botntanka nr. 1 stjórnborðsmegin og að starfsmenn stefnda hafi ekki verið búnir að loka opnanlegu mannopi á botntanki nr. 1 stjórnborðsmegin í framvélarrými. Stefndi tekur fram að starfsmenn hafi skorið götin að fyrirskipan vélstjóra enda hluti af verkþætti sem útgerðin hafi haft með höndum og borið ábyrgð á. Að öðru leyti hafi starfsmenn stefnda ekki komið að neinni vinnu í framhluta skipsins. Stefndi hafi lánað útgerðinni einn starfsmann sem hafi verið vélstjóranum til aðstoðar og lotið verkstjórnarvaldi hans. Útgerðin sjálf hafi ætlað að annast þéttingu og þrýstiprófun tanksins, enda hafi vinna við hann alfarið verið á vegum útgerðarinnar. Engin beiðni hafi borist stefnda um að loka þessum götum eða mannopi fyrir sjósetningu. Þá hafi Ágúst vélstjóri komið fram í skipið fyrir sjósetningu, væntanlega til að ganga úr skugga um að enginn leki kæmist þar að skipinu. Götin og opið mannop hafi ekki getað farið fram hjá honum við þá skoðun. Opið mannop og göt á botntanki 1 hefðu ekki komið að sök hefði skipstjórinn lokað blöndunarlokanum eða vélstjóri gætt að því áður en hann tilkynnti skipið hæft til sjósetningar.

Stefndu taka fram að réttilega sé fullyrt í stefnu að komast hefði mátt hjá tjóninu hefði mannopið ekki verið opið. Fyrir það fyrsta hafi það verið opnað af vélstjóranum sjálfum og sem liður í þeim verkþætti sem útgerðin hafi sjálf haft með höndum. Það sem skipti sköpum hafi verið að útgerðin hafi gleymt og vanrækt að loka blöndunarlokanum sem skipstjórinn opnaði. Ekkert tjón hefði orðið hefði hann munað eftir að loka blöndunarlokanum eða falið einhverjum sem kunnir á stjórnbúnað skipsins í brúnni að gera það. Enn hafi verið hægt að loka blöndunarlokanum eftir sjósetningu meðan straumur var á skipinu ef einhver hefði verið um borð á vegum útgerðarinnar sem kunnir á stjórnbúnað blöndunarlokans í brú skipsins.

Stefndu mótmæla því að stefndi Stálsmiðjan hafi ekki sinnt starfsskyldum sínum og verklagsreglum, eins og haldið sé fram í stefnu, og gætt að því hvort botnlokar og síðulokar væru komnir í. Venju samkvæmt hafi starfsmenn stefnda farið yfir þá verkferla sem tilheyrðu þeim. Allir síðu- og botnlokar hafi verið í, en engin vanræksla á yfirferð þeirra hafi orðið þess valdandi að skipið sökk. Til hafi staðið að sjósetningin færi fram 30. október en um hádegi þann dag hafi Jóhann Garðar, útgerðarstjóri Björgunar, haft samband við Hermann Baldvinsson, verkstjóra hjá stefnda, og beðið hann um að sjósetningu yrði frestað til mánudagsmorguns 2. nóvember. Eftir að hafa ráðfært sig við Hilmar Kristinsson, verkstjóra hjá stefnda, hafi Hermann samþykkt þessa seinkun með því fororði að skipið yrði klárt og mannað af hálfu útgerðar á þessum degi. Hermann hafi boðist til að fara yfir skipið fyrir

sjósetningu með Jóhanni Garðari og Ágústi. Því hafi verið hafnað með þeim orðum að þeir tveir ætluðu að yfirfara skipið og þyrftu ekki á hjálp Hermanns að halda við það.

Stefndu gera jafnframt athugasemd við þá staðhæfingu í stefnu að skipið hafi ekki verið tilbúið til niðurslökunar þegar Gunnar Richter, slippstjóri hjá stefnda, hóf að slaka skipin niður. Af hálfu stefndu er á það bent að í verklagsreglum stefnda Stálsmiðjunnar segi m.a.: „Upptökustjóri hefur samband við áhöfn og dráttarbáta um hvenær allt er tilbúið til slökunar.“ Þetta hafi Gunnar gert. Vélstjórinn fyrir hönd áhafnar og útgerðar hafi gefið heimild til slökunar og sjósetningar. Skipum sé aldrei slakað nema með leyfi skipsmanna.

Stefndu gera einnig athugasemd við þá staðhæfingu í stefnu að starfsmaður stefnda, Gunnar Richter, hafi brotið verklagsreglur með því að stöðva ekki sjósetningu þegar sjávarhæð náði u.þ.b. sjólínu og athuga hvort botnlokar og síðulokar væru þéttir. Botnlokar sem stefndi hafi unnið við hafi eingöngu verið í afturskipi og hafi þeir allir verið yfirfarnir af starfsmönnum stefnda. Tjónið verði ekki rakið til þess að lekið hafi með botnlokum eða síðulokum. Tjónið verði rakið til þess að skipstjórinn eða fulltrúi útgerðarinnar lokaði ekki blöndunarlokanum sem var eingöngu á færi hans og útgerðarinnar að gera.

Þá gera stefndu athugasemd við það sem segir í stefnu að ekkert liggi fyrir um að Gunnar hafi fengið samþykki Ágústs vélstjóra fyrir endanlegri slökun skipsins. Samt sé staðhæft að Ágúst hafi gefið Gunnari meldingu um að komist hefði verið fyrir leka í afturrými. Þessi melding hafi verið gefin eftir að slökun hófst. Ágúst vélstjóri hafi verið þátttakandi í slökun skipsins frá upphafi til enda. Hann hafi gefið leyfi fyrir slökun og tilkynnt að skipið væri tilbúið af hálfu útgerðarinnar. Það hafi hins vegar verið rangt mat hjá honum og á því beri stefndi enga sök. Jóhann Garðar, útgerðarstjóri Björgunar, hafi áður gefið heimild til sjósetningar þennan dag og fullyrt að skipið yrði þá tilbúið til sjósetningar og fullmannað. Fullyrðing stefnanda, að ekki hafi legið fyrir samþykki útgerðar fyrir sjósetningu, sé því með öllu haldlaus að mati stefnda.

Þegar allt framangreint er virt telja stefndu að verklag stefnda Stálsmiðjunnar við sjósetningu skipsins hafi verið með hefðbundnum hætti. Starfsmenn stefnda hafi farið yfir þá verkþætti sem þeir höfðu unnið við og hafi verið á þeirra ábyrgð. Skipstjóri skuli annast um að skip sé haffært, sbr. 6. gr. siglingarlaga nr. 34/1985. Stefndi hafnar því alfarið að starfsmenn hans hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við undirbúning og sjósetningu skipsins.

Stefndu staðhæfa að starfsmenn útgerðarinnar, útgerðarstjóri og vélstjóri hafi fullvissað starfsmenn stefnda að skipið væri tilbúið til sjósetningar af þeirra hálfu. Það hafi reynst rangt. Útgerðin hafi neitað vélstjóranum um að hafa skipstjóran viðstaddan sjósetninguna, skipstjóran sem hafi opnað blöndunarlokann. Með því hafi útgerðin brotið gegn lögum nr. 30/2007. Svo virðist sem

vélstjórinn hafi ekki vitað að skipstjórinn hafði skilið blöndunarlokann eftir opinn. Vélstjórinn hafi ekki kunnað að loka blöndunarlokanum enda aldrei komið að því að loka eða opna lestarlokum. Sú yfirsjón útgerðarinnar, að hafa ekki skipstjóran við sjósetninguna, hafi valdið því að enginn hafi verið í áhöfn skipsins sem hafi haft þekkingu til að bregðast við og loka blöndunarlokanum. Þar sé um saknæma og ólögmeta yfirsjón að ræða af hálfu útgerðarinnar og verði tjónið að öllu leyti rakið til þessarar yfirsjónar.

Stefndu mótmæla því sem haldið er fram í stefnu að rekja megi tjónið til þess að Gunnar Richter, slippstjóri hjá stefnda, hafi hafnað beiðni Ágústs vélstjóra um að taka skipið aftur upp í dráttarbrautina. Stefndi kveður þessi samskipti aldrei hafa átt sér aldrei stað. Fullyrðingum stefnanda um þau er hafnað, þau sé ósonnuð og er þeim mótmælt. Þegar þeir sem komið hafi að sjósetningunni hafi orðið þess áskynja að skipið hallaði hafi vélstjórinn sagt að hann ætlaði að dæla milli tanka og rétta skipið af eins og algengt sé við sambærilegar aðstæður. Hvorki Gunnar Richter slippstjóri eða aðrir í landi hafi gert sér grein fyrir því að útgerðin hefði gleymt að loka blöndunarlokanum.

Ágúst vélstjóri hafi aldrei óskað eftir því að færa skipið aftur upp í dráttarbrautina. Engin ástæða hefði verið til að synja beiðni um slíkt hefði henni verið komið á framfæri við starfsmenn stefnda. Vélstjórinn hefði einnig getað komið beiðni um að færa skipið aftur í upptökusleða á framfæri við áhöfn Magna. Það hafi hann ekki gert. Vélstjórinn, fulltrúi útgerðarinnar um borð, og sá sem stjórnaði flutningnum hafi ekki gert sér grein fyrir alvarleikanum. Það hafi verið vélstjórinn sem hafi ákveðið að halda óbreyttri áætlun. Þá benda stefndu á að í samskiptum áhafnar dráttarbátsins Magna og Gunnars Richters slippstjóra, sé aldrei minnst á að færa skipið aftur að upptökusleðanum. Þá halda stefndu því fram að enn hafi verið rafmagn í skipinu á þessum tíma og setja hefði mátt dælubúnað skipsins í gang.

Stefndu mótmæla enn fremur staðhæfingum í stefnu þess efnis að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að bregðast ekki við beiðni Ágústs vélstjóra um að leggja Perlu við setningsbryggjuna þegar í ljós hafi komið að sjór streymdi inn í lest og framvélarými skipsins. Sé því haldið fram að Gunnar Richter, slippstjóri, hafi hunsað beiðni Ágústs vélstjóra um þetta. Þeim fullyrðingum mótmæla stefndu sem ósonnuðum. Þegar skipið hafi verið komið á flot og færst fjær landi hafi samskipti milli lands og skips verið erfiðari en vélstjórinn hafi þá verið í talfæri við áhöfn dráttarbátsins og getað gefið henni fyrirmæli um að leggja skipinu við setningsbryggjuna. Það hefði þá verið gert. En það hafi vélstjórinn ekki gert, heldur ákveðið að halda áfram með skipið að Ægisgarði.

Stefndu árétta í þessu sambandi að Gunnar Richter slippstjóri hafi ekki haft stjórn á skipinu eftir að útgerðin tók alfarið yfir stjórn þess við sjósetningu. Stjórnanda skipsins, Ágústi vélstjóra, hafi borið að grípa til þeirra ráðstafana sem hann taldi réttar til að bjarga skipinu gerði hann sér á annað borð

grein fyrir að það væri í hættu. Hann hafi getað gefið áhöfn Magna fyrirmæli um að færa skipið að setningsbryggjunni. Allar aðgerðir til að bjarga skipi sem er í hættu að geta sokkið séu réttlætningar við slíkar aðstæður. Hafi Ágúst vélstjóri talið einhverja fyrirstöðu á því að leggjast við setningsbryggjuna hafi hann getað gefið áhöfn Magna fyrirmæli um að fleyta skipinu upp í fjöru í vestanverðum slippnum. Það hefði ekki haft neinar varanlegar afleiðingar í för með sér enda skipið flatbotna og hefði setið vel í fjörunni. Vélstjórinn, fulltrúi útgerðarinnar, ákvað að grípa ekki til neinna varúðarráðstafana og koma skipinu í var. Þess í stað hafi hann ákveðið að halda óbreyttri áætlun og látið færa skipið að Ægisgarði þar sem það sökk eftir skamma viðlegu.

Stefndi Stálsmiðjan hafnar því alfarið að starfsmenn hans hafi sýnt af sér vanrækslu eða gáleysi, hvað þá stórkostlegt gáleysi eftir að skipið hafði verið sjósett. Eins og rakið hafi verið hafi ábyrgð á stjórn og flutningi skipsins eftir sjósetningu þess alfarið verið í höndum útgerðar. Útgerðin hafi ekki getað reitt sig á að starfsmenn stefnda gætu komið í stað skipstjóra um borð enda hafi þeir enga þekkingu á stjórnbúnaði skipsins eða réttindi til að sinna störfum skipstjóra um borð. Því hafi útgerðinni verið rétt og skylt að manna skip með áhöfn sem þekki eiginleika skipsins og stjórnbúnað. Útgerðin hafi kosið að gera það ekki í þessu tilviki. Þá hafi hún hafnað framsettri beiðni vélstjórans um að skipstjóri yrði hafður um borð eins og kveðið sé á um í lögum nr. 30/2007. Útgerðarstjóri skipsins hafi ákveðið að vélstjórinn hefði umsjón með flutningi skipsins um Reykjavíkurborg. Vélstjórinn hafi ekki kunnað á stjórnbúnað skipsins, hann hafi ekki kunnað að loka blöndunarlokanum, og hann hafi ekki ræst dælustöðina meðan enn var rafmagn í skipinu. Vélstjórinn hafi ekki hætt við flutninginn. Enginn kannast við að hann hafi sett fram beiðni um að færa skipið aftur upp í dráttarbrautina. Enginn kannast við að hann hafi óskað eftir að leggja skipinu við setningsbryggjuna. Vélstjórinn hafi ekki gripið til neinna þeirra ráða sem tiltæk voru þegar ljóst hafi orðið í hvað stefndi.

Í þessu sambandi benda stefndu einnig á að í talstöðvarsamskiptum skipstjóra Magna við Gunnar Richter kl. 10:34 komi fram af hálfu skipstjórans að það verði „að dæla úr honum það virkar ekkert hjá honum hérna“. Í kjölfarið spyr Gunnar „virka ekki dælurnar hjá honum“. Áhöfn Magna hafi því næst óskað eftir því að stefndi útvegaði dælur þar sem dælurnar um borð virkuðu ekki. Gunnar Richter hafi strax brugðist við þessari beiðni og sett sig í samband við Hilmar Kristinsson, verkstjóra hjá stefnda, sem hafi haft samband við slökkvilið höfuðborgarsvæðisins, en það hafi yfir að ráða öflugum dælubúnaði. Af gögnum málsins verði ekki annað ráðið en að á þessum tíma hafi Gunnar og aðrir starfsmenn stefnda fyrst orðið þess varir að ekki væri allt með felldu, en þá hafi skipið verið komið út á höfnina við vesturhorn Ægisgarðs. Í skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa komi fram að samkvæmt mati hafnaryfirvalda hafi eini kosturinn á þessu stigi verið að halda áfram með skipið að

bryggju þar sem ekki hafi verið nægur tími til að koma því aftur í sleðann vegna þeirra aðstæðna sem höfðu skapast.

Að mati stefndu beri útgerð Perlu, útgerðarstjóri, skipstjóri og vélstjóri ábyrgð á því að Perla RE sökk í Reykjavíkurhöfn. Starfsmenn útgerðarinnar hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi og með saknæmri og ólögmati hegðun sinni hafi þeir valdið því tjóni sem um er deilt í dómsmáli þessu. Í ljósi þeirra röksemda sem stefndu hafi sett fram í málinu telja þeir að sýkna beri þá af öllum kröfum stefnanda.

Til vara er þess krafist af stefndu að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar verulega. Kveða stefndu að sú krafa sé öðrum þræði reist á því að skipta beri sök en hinum þræðinum á því að dómkröfur stefnanda séu tölulega of háar.

Krafa stefndu um sakarskiptingu byggist á sömu málsástæðum og lagarökum og aðalkrafa. Þá telja stefndu ljóst að starfsmenn útgerðar Perlu beri meginábyrgð á því hversu hrapallega tókst til eftir sjósetningu skipsins. Því geti einungis komið til álita að stefndu beri lítinn hluta sakar.

Í tengslum við athugasemdir stefndu við fjárhæð kröfugerðar stefnanda telja stefndu nauðsynlegt að hafa í huga að krafa á hendur þeim sé endurkrafa á skaðabótgrundvelli og lúti því þeim skilyrðum og þeim sönnunarlögmálum sem um slíkar kröfur gildi. Gildi þá einu hvort stefnandi hafi ákveðið að bæta kostnað eða tjón úr váttryggingu hjá því félagi á váttryggingarréttarlegum grundvelli.

Af hálfu stefndu eru ekki gerðar athugasemdir við fjárhæð kröfunnar að því er lýtur að bótum fyrir algert tjón. Stefndu gera heldur ekki athugasemdir við greiðslu bóta úr áhafnatryggingu. Hins vegar gera stefndu athugasemdir við fjárhæðina að því er lýtur að kostnaði við björgunaraðgerðir. Í greinargerð eru tilgreindir tilteknir liðir og reikningar sem stefndi mótmælir í þessu sambandi. Að hluta var þeim mótmælt á þeim grunni að ekki bæri að greiða bætur vegna muna sem hefðu verið keyptir við björgunaraðgerðir og aðillinn eignast eftir að hafa fengið þá greidda í formi skaðabóta. Undir rekstri málsins féll stefnandi frá hluta þessara krafna. Eftir standa mótmæli við reikning að fjárhæð 874.820 krónur vegna lögfræðiráðgjafar, reikning að fjárhæð 9.350 krónur frá Samgöngustofu vegna teikninga og reikningur Björgunar ehf. að fjárhæð 6.209.200 krónur vegna ósundurliðaðrar vinnu útgerðarinnar í 750 klukkustundir.

Í greinargerð gera stefndu sérstaka athugasemd við reikninga frá lögmannsstofnunni Lex, en þeir telja óljóst á hvaða forsendu stefndu eigi að greiða þennan kostnað í formi skaðabóta. Sá reikningur sem enn er til umfjöllunar í máli þessu vísi aðeins til tjóns á Perlu.

Stefndu gera einnig athugasemd við reikning vegna vinnu starfsmanna Björgunar ehf. að fjárhæð 6.209.200 kr. Reikningurinn tilgreini annars vegar aðeins vinnu Jóhanns Garðars að fjárhæð 2.117.200 krónur og hins vegar annarra starfsmanna að fjárhæð 4.092.000 krónur. Enga frekari tilgreiningu sé að

finna, hvorki um fjölda tíma, hvaða verk hafi verið unnin eða á hvaða einingaverðum. Þar sem um sjálfan tjónþola sé að auki að ræða verði að telja þennan lið ósannaðan.

Stefndu telja framangreinda reikningsliði með öllu vanreifaða og að þeir verði ekki teknir til greina.

Varðandi greiðslu 16.500.000 króna úr hagsmunatryggingunni benda stefndu á að skilyrði greiðslu samkvæmt skilmálum váttryggingarinnar sé að altjón verði á skipinu. Samkvæmt 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga öðlist váttryggingafélagið rétt tjónþola á hendur hinum skaðabótaskylda að svo miklu leyti sem það hafi ekki greitt bætur. Tjónþoli verði að sanna að hann hafi orðið fyrir tilteknu fjártjóni gagnvart hinum skaðabótaskylda. Stefnandi geti ekki gert kröfu um endurgreiðslu váttryggingarfjárhæðarinnar nema að því marki sem sýnt sé fram á hvert raunverulegt fjártjón útgerðarinnar hafi verið. Hvorki í stefnu né dómskjöllum sé sýnt fram á neitt fjártjón útgerðarinnar að þessu leyti. Tjón útgerðarinnar sé því ósannað og þar með endurkrafa stefnanda.

Af hálfu stefndu er krafist málskostnaðar, en krafan byggist á 130. gr., sbr. 129. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

IV

Í máli þessu gáfu eftirfarandi einstaklingar ýmist aðila- eða vitnaskýrslu fyrir dómi: Jóhann Garðar Jóhannsson, útgerðarstjóri hjá Björgun; Ágúst Ágústsson, fyrrverandi vélstjóri hjá Björgun; Ægir Þór Sverrisson, skipstjóri hjá Björgun; Hjörtur Emilsson skipatæknifræðingur; Sverrir Steindórsson, verkstæðisformaður hjá Björgun, Oddur Jósep Halldórsson, skipstjóri hjá Faxaflóahöfnum; Erling Þór Pálsson, hafnsögumaður hjá Faxaflóahöfnum; Sæmundur Örn Sveinsson lögreglumaður; Bjarni E. Thoroddsen, framkvæmdastjóri og einn eigenda stefnda Stálsmiðjunnar, Óskar Rúnar Olgeirsson, verkefnastjóri, stjórnarformaður og einn eigenda stefnda Stálsmiðjunnar; Páll Kristjánsson, verkstjóri og einn eigenda stefnda Stálsmiðjunnar; Hermann Baldvin Baldvinsson, verkstjóri og einn eigenda stefnda Stálsmiðjunnar; Hilmar Kristinsson, verkefnastjóri, stjórnarmaður og einn eigenda stefnda Stálsmiðjunnar; Gunnar Stefán Richter, fyrrverandi slippstjóri hjá stefnda Stálsmiðjunni; Þróstur Sigfreður Daníelsson verktaki; Jóhannes Bouy Perea Humarang, starfsmaður stefnda Stálsmiðjunnar og Jason Dela Cruz Pineda, starfsmaður stefnda Stálsmiðjunnar. Gerð verður grein fyrir því sem fram kom í skýrslum þeirra eftir því sem tilefni er til.

Eins og rakið hefur verið hefur stefnandi greitt samtals 232.911.668 krónur á grundvelli váttrygginga sem Björgun ehf. var með hjá stefnanda í tilefni af því að skip í eigu félagsins, Perla RE, sökk í Reykjavíkurrhöfn 2. nóvember 2015. Í máli þessu krefur stefnandi stefnda um 231.234.990 krónur af framangreindum bótagreiðslum með þeim rökum að stefndi, Stálsmiðjan-Framtak ehf., beri skaðabótaábyrgð á því tjóni sem hlaut af því að skipið sökk.

Samkvæmt 1. mgr. 19. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 stofnast ekki skaðabótaréttur vegna tjóns sem munatrygging tekur til. Sú regla á þó ekki við í tveimur tilvikum, annars vegar þegar tjóninu er valdið af ásetningi eða stórfelldu gáleysi, sbr. 1. tölulið 2. mgr. 19. gr. laganna, og hins vegar þegar því er valdið í opinberri starfsemi eða einkaatvinnurekstri eða sambærilegum rekstri, sbr. 2. tölulið sömu málsgreinar. Stefndi Stálsmiðjan er atvinnufyrirtæki og er á því byggt af hálfu stefnanda að starfsmenn þess hafi bakað því skaðabótaábyrgð við rækslu starfa sinna í þágu fyrirtækisins. Af 2. tölulið 1. mgr. 19. gr. skaðabótalaga leiðir því að einfalt gáleysi af þeirra hálfu nægir til þess að til skaðabótaábyrgðar stefnda Stálsmiðjunnar stofnist.

Í málinu er ekki ágreiningur um ástæður þess að Perlan RE sökk í Reykjavíkurbörn 2. nóvember 2015. Eins og ráða má af greinargerð Hjartar Emilssonar, skiptatæknifræðings hjá NAVIS ehf., og fleiri gögnum barst sjór inn um op framarlega á botni skipsins, um opinn blöndunarloka og inn í stökk sem lá eftir lestinni endilangri og þaðan inn í lestina, annars vegar um op sem skorið hafði verið í stökkinn og hins vegar um tvo opna renniloka aftarlega á stökknum. Úr lestinni barst sjór um tvö göt sem skorin höfðu verið í lestargólfið niður í botntank nr. 1 stjórnborðsmegin í skipinu. Þegar botntankurinn hafði náð að fyllast streymdi sjór því næst upp úr tankinum í gegnum mannop sem liggur upp í þurrými í skipinu sem er kallað verkstæði/geymsla á teikningum. Þaðan mun sjór hafa borist inn í önnur þurrými sem eru opin frá verkstæðinu.

Samkvæmt framansögðu voru þrjár samverkandi meginástæður fyrir því að sjór náði að berast inn í skipið með þeim afleiðingum að það sökk. Engin þeirra var út af fyrir sig nægileg til að svo illa færi, en hver þeirra var nauðsynleg forsenda óhappsins.

Í fyrsta lagi var blöndunarlokinn opinn þegar skipið var sjósett. Þessi blöndunarloki er 450 mm í þvermál og staðsettur fremst í stökknum sem liggur eftir endilangri lestinni. Að utanverðu sést ekki hvort lokinn er opinn eða lokaður öndvert við botn- og síðuloka skipsins. Eins og fram hefur komið er stjórnbúnaður lokans í brú skipsins. Tilgangur blöndunarlokans er að hleypa sjó inn í lestina þegar sandi er dælt úr henni. Þessi útbúnaður tengist því sérstöku hlutverki skipsins. Í skýrslu Ægis Þórs Sverrissonar skipstjóra fyrir dómi kom fram að hann hafi opnað lokann í samráði við Gunnar Richter, slippstjóra hjá stefnda Stálsmiðjunni, þegar komið var með skipið í slipp. Gunnar staðfesti fyrir dómi að hann hefði beðið Ægi Þór um að bíða með að opna blöndunarlokann þar til skipið væri „staðið í kjölinn“ bæði að framan og aftan. Síðan hafi hann gefið Ægi Þór til kynna að það væri í lagi að opna lokann. Í greinargerð sem og í skýrslum Páls Kristinssonar, verkefnisstjóra hjá stefnda Stálsmiðjunni, og Ægis Þórs skipstjóra fyrir dómi kemur fram að blöndunarlokinn sé ávallt hafður opinn meðan skipið er í slipp. Gunnar Richter staðfesti fyrir dómi að daginn eftir að skipið hafði verið tekið í slipp hafi þurft að færa það til. Hafi skipið þá verið sjósett í stutta stund, en ekki skipti þá máli hvort

blöndunarlokinn var opinn eða lokaður. Hann kvaðst fyrir dómi hins vegar ekki hafa átt sig á því að blöndunarlokinn var enn þá opinn þegar skipið var sjósett 2. nóvember 2015.

Í öðru lagi verður óhappið rakið til þess að tvö göt höfðu verið skorin í lestargólfíð ofan við botntank nr. 1 stjórnborðsmegin þannig að sjór átti greiða leið niður úr lestinni í botntankinn. Við það jókst slagsíðan á skipinu og stöðugleika þess var raskað. Af skýrslu Ágústs Ágústssonar vélstjóra og Jóhanns Humarang, starfsmanns stefnda Stálsmiðjunnar, verður ráðið að þessi göt hafi verið gerð til þess að finna út hvar læki milli botntanka skipsins og komast að lekastöðum til að unnt væri að lagfæra þilið þar á milli. Fyrir liggur að Jóhann skar götin en ljóst er af skýrslu þeirra beggja að Ágúst tók þátt í vinnu við að komast fyrir lekann milli tankanna. Af skýrslum þeirra verður jafnframt ráðið að búið hafi verið komast fyrir leka á einum stað milli tankanna, en Ágúst kvað þá hafa átt eftir að finna fleiri lekastaði þegar skipið var sjósett. Ljóst er af skýrslum Jóhanns og Gunnars Richter, sem og því sem fram kom fyrir dómi í skýrslum Páls Kristinssonar verkefnastjóra og Hermanns Baldvinssonar, verkstjóra stefnda Stálsmiðjunnar, að þeir hafi, auk Ágústs, vitað af því að opið var niður í botntank úr lestinni þegar skipið var sjósett.

Í þriðja lagi var mannop opið sem liggur úr verkstæði ofan við botntank nr. 1 niður í tankinn. Þar með komst sjór úr honum inn í þurrými skipsins, en það, ásamt stjórnborðshallanum, leiddi að lokum til þess að skipið sökk. Í skýrslu Ágústs fyrir dómi kemur fram að mannop þetta hafi verið opnað, en lokað aftur, og opnað að nýju miðvikudaginn 28. október 2015 vegna fyrirhugaðrar eftirlitsheimsóknar frá Samgöngustofu. Þá má ráða af skýrslu hans sem og þeim skýrslum sem Jóhann Garðar Jóhannsson, útgerðarstjóri Björgunar ehf., og Sverrir Steindórsson, verkstæðisstjóra fyrirtækisins, gáfu fyrir dómi að eftirlitsmaður frá Samgöngustofu hafi skoðað skipið fimmtudaginn 29. sama mánaðar. Hafi þá verið farið niður um mannop þetta og hafi eftirlitsmaðurinn m.a. viljað að þilið milli botntankanna yrði þykktarmælt. Samkvæmt skýrslum Ágústs og Sverris hafi sérfræðingur í þykktarmælingu ætlað að koma daginn eftir til að mæla þykkt þilsins, en hann hafi ekki látið sjá sig. Af þessari ástæðu virðist mannopið enn þá hafa staðið opið að morgni mánudagsins 2. nóvember 2015. Ekki verður annað ráðið af skýrslu Ágústs en að hann hafi vitað af þessu þegar sjósetningin fór fram. Þá bar Hermann Baldursson, verkstjóri stefnda Stálsmiðjunnar, fyrir dómi að hann hafi haft „hugmynd um“ að mannop þetta væri opið, en Ágúst og Jóhannes hefðu minnst á það. Gunnar Richter kvaðst hins vegar ekki hafa vitað af því að mannop væri opið frá botntanki upp í þurrými þar fyrir ofan.

Í því ástandi sem lýst hefur verið er einsýnt að skipið Perla RE var ekki nægilega öruggt til að láta það fljóta, enda átti sjór greiða leið upp í þurrými þess um opinn blöndunarloka og þau mannop sem rakin hafa verið. Stefnandi rökstyður kröfu sína á hendur stefnda Stálsmiðjunni einkum með því að við undirbúning og framkvæmd sjósetningar Perlu RE hafi starfsmenn stefnda gert röð mistaka sem leiddi

til þess að skipið var sjósett í þessu ástandi. Hafi þeir m.a. ekki fylgt því verklagi sem stefndi hafði sett sér við niðurslökun skipa úr slippnum.

Mótmæli stefndu lúta einkum að því að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar hafi ekki borið ábyrgð á því að blöndunarlokinn var opinn, en honum sé stjórnað úr brú skipsins. Þá hafi vinna við að þetta botntanka og þrýstiprófa þá ekki verið í höndum stefnda heldur hafi útgerðin, Björgun ehf., borið ábyrgð á þeim verkþáttum. Hafi fulltrúi útgerðarinnar borið að yfirfara þá fyrir sjósetninguna og geti stefndu ekki borið hallann af misbrestum við þá yfirferð. Þá byggja stefndu á því að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar hafi fylgt viðeigandi verklagi við niðurslökunina og farið gaumgæfilega yfir þau verk sem félagið bar ábyrgð á.

Eins og rakið er í kafla II var sjósetning hluti af tilboðsverki því sem stefndi Stálsmiðjan tók að sér þegar Perla RE var tekin í slipp. Félagið seldi Björgun ehf. sérfræðiþjónustu á því sviði og verður að meta ábyrgð þess í því ljósi.

Félagið hafði sett sér skriflega verklýsingu um niðurslökun skipa úr slippnum. Liggur hún fyrir í málinu. Páll Kristinsson, verkefnastjóri hjá stefnda, sem og slippstjórinn, Gunnar Richter, og Hermann Baldursson verkstjóri, báru allir á þann veg að þessu verklagi sé ávallt fylgt við sjósetningu hjá stefnda Stálsmiðjunni. Páll gat þess jafnframt að eintak af þessu skjali eigi að liggja fyrir þegar farið sé yfir skipið og að þeir sem annist þá yfirferð setji upphafsstafi sína á skjalið að henni lokinni. Hann gat hins vegar ekki borið um hvort þessi háttur hefði verið hafður á við niðurslökun á Perlu RE í umrætt sinn, enda hefði hann farið í frí fimmtudaginn 29. október 2015. Ekki hefur verið lagt fram í málinu eintak af verklýsingunni sem ber með sér að hafi verið notað við sjósetningu Perlunnar RE 2. nóvember 2015.

Verklýsing þessi gerir ráð fyrir því að farið sé yfir öll verk „sem voru framkvæmd“. Þar eru einstakir liðir tilgreindir og bent á hvað þurfi að „athuga sérstaklega“. Enn fremur er gert ráð fyrir því að farið skuli yfir skipið með verkkaupa áður en niðurslökun hefst. Eru útgerðarstjóri og vélstjóri sérstaklega nefndir í þessu sambandi. Áður en byrjað er að slaka niður er við það miðað í verklýsingunni að slippstjóri hafi samband við áhöfn og dráttarbát um hvenær „allt er tilbúið til slökunar“. Síðan er landtenging aftengd og hafist handa við að slaka skipinu niður. Þegar sjávarhæð „nær c.a. sjólínu“ er dráttarbrautin stöðvuð „og botnlokar og síðulokar athugaðir hvort þeir séu þéttir“, eins og segir í verklýsingunni. Að því loknu er fengið „samþykki frá fulltrúa útgerðar fyrir endanlegri slökun skipa úr dráttarbraut“.

Samkvæmt því sem fram hefur komið fyrir dómi hugðist stefndi Stálsmiðjan sjósetja skipið fimmtudaginn 29. október 2015. Jóhann Garðar Jóhannsson, útgerðarstjóri Björgunar ehf., mótmælti því og var sjósetningu þá frestað. Hermann Baldvinsson tók við verkstjórn af Páli Kristinssyni frá þeim tíma. Aftur var fyrirhugað að sjósetja skipið föstudaginn 30. sama mánaðar. Fram kemur í skýrslum

Hermanns og Jóhanns Garðars fyrir dómi að sá síðarnefndi hafi þá óskað eftir því að henni yrði aftur frestað þar sem útgerðin taldi vinnu við skipið ólokið. Hermann kvaðst fyrir dómi hafa samþykkt í samráði við annan verkefnisstjóra Stálsmiðjunnar, Hilmar Kristinsson, að fresta sjósetningu til mánudagsins að því tilskildu að útgerðin sæi til þess að skipið „yrði klárt af þeirra hálfu“ að morgni þess dags. Jóhann Garðar kannaðist fyrir dómi ekki við að Hermann hafi sagt þetta. Þvert á móti kvað hann sig hafa tjáð Hermannni að kæmi til þess að skipið yrði sjósett á mánudeginum þyrfti Stálsmiðjan „að klára skipið“ um helgina.

Hermann bar einnig fyrir dómi að hann hafi boðið þeim Jóhanni Garðari og Ágústi vélstjóra að fara yfir skipið með þeim þegar þeir hittust föstudaginn 30. október 2015. Hann kvað þá hafa afþakkað það, en að þeir hafi síðan farið sjálfir um borð til að ganga úr skugga um að allt væri í lagi. Í skýrslum Jóhanns Garðars og Ágústs var ekki vikið að þessu. Þvert á móti kvað Jóhann Garðar að hann hafi aldrei verið beðinn um að koma „í úttekt“ á skipinu. Gunnar Richter slippstjóri var einnig spurður að því fyrir dómi hvort hann vissi til þess að úttekt hefði farið fram á skipinu áður en það var sjósett. Svaraði hann spurningunni með því að vísa til þess að Hermann hafi boðið Jóhanni Garðari upp á úttekt en að hann hafi ekki þegið það. Kvaðst Gunnar hins vegar hafa farið „í kringum skipið á landi“ með Ágústi á mánudagsmorgninum án þess þó að þeir færu um borð.

Ganga verður út frá því að úttekt af hálfu stefnda Stálsmiðjunnar yfir unnin verk sem og yfirferð yfir skipið með verkkaupa, sem verklýsing stefnda mælir fyrir um, miði m.a. að því að meta, í samvinnu við verkkaupa, hvort óhætt sé að sjósetja skipið. Í ljósi þess sem hér hefur verið rakið úr skýrslum fyrir dómi er upplýst að skipið var ekki yfirfarið af hálfu stefnda með fulltrúum Björgunar ehf. áður en því var slakað niður mánudaginn 2. nóvember 2015, eins og kveðið er á um í fyrrgreindum verklagsreglum. Með vísan til þess sem fram hefur komið fyrir dómi verða fullyrðingar af hálfu starfsmanna og eigenda stefnda Stálsmiðjunnar, um að Jóhann Garðar hafi hafnað því að slík úttekt færi fram, að teljast ósannaðar.

Aðilar eru sammála um að stefndi Stálsmiðjan tók að sér að vinna aukaverk við skipið meðan það var í slipp. Í málinu hefur verið lagt fram yfirlit stefnda Stálsmiðjunnar yfir svonefnd reikningsverk í tengslum við vinnu við Perlu RE. Lýtur hún m.a. að vinnu við tanka í lest, en þar eru tilgreindir samtals 825 tímar. Páll Kristinsson, sem áður er getið, bar fyrir dómi að mestur hluti þessarar vinnu hafi lotið að því að skera göt og loka þeim aftur á ytra byrði skipsins í tengslum við hreinsun á sandi úr lest skipsins. Hluti þessara reikningsverka hafi þó verið vegna vinnu Jóhanns Humarangs við þrýstiprófun og lagfæringu á botntönkum. Áður hefur verið gerð grein fyrir því sem fram kom í skýrslum Ágústs Ágústssonar vélstjóra og Jóhanns Humarang fyrir dómi um þá vinnu. Af því verður ekki annað ráðið en að þeir hafi unnið sameiginlega að því að finna út úr því hvar læki milli botntanka og ráða fram úr því

hvernig skyldi brugðist við. Jóhann virðist þó einn hafa unnið nauðsynlega smíðavinnu í tengslum við þennan verkþátt, en ekkert liggur fyrir um að Ágúst hafi haft réttindi til slíkrar vinnu.

Í þessu ljósi verður að ganga út frá því að meðal þeirra aukaverka sem stefndi Stálsmiðjan tók að sér hafi verið smíðavinna og önnur aðstoð til að komast fyrir leka milli botntanka. Hlaut úttekt og yfirferð yfir þau verk sem unnin höfðu verið áður en sjósetning færi fram m.a. að ná til stöðu þessa verks og aðstæðna þar, þó að verkið hafi að einhverju leyti verið unnin í samvinnu við útgerðina. Getur stefndi Stálsmiðjan, sem eins og áður segir hafði tekið að sér að sjósetja skipið úr slippnum, ekki borið fyrir sig að það hafi ekki verið í verkahring félagsins að taka þennan verkþátt út með tilliti til öryggis við sjósetninguna. Þá verður að ætla að við yfirferð um skipið með verkkaupa hefði verið skoðað hvort óhætt væri að hafa mannop opið niður í botntank nr. 1 við sjósetningu skipsins í ljósi þess að göt voru úr lestinni niður í tankinn. Eins og áður segir fór sú yfirferð hins vegar aldrei fram þvert á verklýsingu stefnda Stálsmiðjunnar um niðurslökun.

Hvað sem þessu líður þá er ljóst að frumástæða tjónsins var að blöndunarlokinn var opinn þegar skipið var sjósett. Aðstæður í lest og botntönkum hefðu ekki skapað þá hættu sem til staðar var við sjósetninguna 2. nóvember 2015 ef blöndunarlokinn hefði verið lokaður. Eins og rakið hefur verið vissu verkefnastjóri og slippstjóri hjá stefnda Stálsmiðjunni af því að blöndunarlokinn hafði verið opnaður þegar skipið var tekið í slipp. Þá var staðfest í skýrslu Páls Kristinssonar fyrir dómi að þessi loki væri alltaf hafður opinn meðan skipið væri í slipp. Ekkert er fram komið í málinu um að fulltrúi útgerðarinnar á staðnum hafi í orði eða verki gefið starfsmönnum stefnda Stálsmiðjunnar til kynna að blöndunarlokinn hefði verið lokaður. Að mati dómsins voru það því saknæm mistök af hálfu starfsmanna stefnda Stálsmiðjunnar, sem stjórnðu sjósetningu skipsins, að huga ekki að stöðu blöndunarlokans áður en niðurslökun hófst, eða gefa sér að honum hefði verið lokað.

Í ljósi þess hvernig skipið var útbúið, og með vísan til þess að blöndunarlokinn hafði staðið opinn í slippnum og starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar vissu eða máttu vita um götin í lestargólfinu niður í botntank nr. 1, er það einnig mat dómsins að rétt hefði verið að stöðva niðurslökun, og gefa þeim sem voru um borð í skipinu færi á því að athuga hvort sjór læki inn í lestina áður en skipið var losað af sleðanum og það látið fljóta. Eins og rakið hefur verið er blöndunarlokinn inni í stökk sem liggur af framanverðum botni skipsins og undir endilöngu lestargólfinu. Inntakið í stökkinn er framar á skipinu en botn- og síðulokar í vélarrými. Þá þarf skipið að ná sjávarhæð sem nær upp fyrir botn lestarinnar til að í ljós komi hvort sjór leki þangað inn. Af þeim sökum verður að ganga út frá því skipið hafi ekki verið komið nógu djúpt við inntakið inn í stökkinn þegar slippstjóri stöðvaði niðurslökun til að athuga botn- og síðuloka og fleira. Því urðu þeir sem voru um borð ekki varir við leka þegar litið var inn í lestina í umrætt sinn, heldur varð að slaka skipinu lengra út til að ganga úr skugga um hvort þar læki.

Það var ekki gert. Við niðurslökunina var því ekki hugað nægilega að leka hættu í lestina. Verður að virða það starfsmönnum stefnda Stálsmiðjunnar, sem önnuðust sjósetningu skipsins og stjórnúð framkvæmd hennar, til sakar að hafa ekki gert það.

Samkvæmt framansögðu er upplýst að starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar hafi sýnt af sér saknæmt aðgæsluleysi við undirbúning og framkvæmd niðurslökunar á Perlu RE 2. nóvember 2015. Af þeim sökum var skipið sjósett í ástandi sem skapaði mikla hættu á því að það yrði fyrir tjóni þegar það varð laust úr sleðanum við slippinn. Skilyrðum um orsakatengsl og sennilega afleiðingu er við þessar aðstæður fullnægt að mati dómsins. Í þessu ljósi og að teknu tilliti til almennra reglna skaðabótaréttar verður því að fallast á með stefnanda að stefndi Stálsmiðjan beri skaðabótaábyrgð á því tjóni sem hlaut af því að skipið sökk í Reykjavíkurrhöfn.

Kemur þá skoðunar hvort viðbrögð starfsmanna stefnda Stálsmiðjunnar eftir að skipið var sjósett auki þá ábyrgð sem stefndu bera á tjóninu. Í því sambandi verður að hafa í huga að viðgerð á skipinu á vegum stefnda Stálsmiðjunnar var ólokið, eins og rakið hefur verið, en ganga verður út frá því henni hafi átt að ljúka með skipið bundið við Ægisgarð. Í þessu efni verður þó einnig að líta til fyrirmæla siglingalaga nr. 34/1985 um stjórn skipa. Samkvæmt 6. gr. laganna er það skipstjóri sem annast um að skip sé haffært og það sé vel útbúið og nægilega mannað. Þá á hann að sjá til þess að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku, sbr. 7. gr. laganna. Sé skip ekki fest í höfn eða við akkeri í tryggu lægi má skipstjóri ekki vera frá skipi „nema að nauðsynjaerindum“, eins og segir í 2. mgr. 12. gr. siglingalaga. Fari skipstjóri frá skipi skal hann áður gefa „hinum æðsta stýrimanni sem kostur er á eða að öðrum kosti, ef ekki næst til stýrimanns, öðrum skipverja eða skipverjum nauðsynleg fyrirmæli eða leiðbeiningar um það sem þörf er á“, sbr. 1. mgr. sömu greinar.

Með gagnályktun af fyrrgreindri 2. mgr. 12. gr. siglingalaga verður að komast að þeirri niðurstöðu að við flutning á skipi innan hafnarsvæðis eigi skipstjóri eða skipverji, sem fengið hefur nauðsynleg fyrirmæli eða leiðbeiningar skipstjóra, að vera um borð. Ekki eru fyrirmæli í lögum sem létta þessari kvöð af skipstjóra sem og útgerð og eiganda skips þó að ætlunin sé að draga skipið stutta vegalengd innan hafnarsvæðisins. Vélstjóri, sem var lögskráður á skipið, var um borð þegar Perla RE var sjósett. Í þessu ljósi verður að ganga út frá því að við sjósetninguna hafi ábyrgð á skipinu færst í hendur útgerðar og skipstjóra þó að vinnu stefnda Stálsmiðjunnar við það hafi ekki enn þá verið lokið.

Í málinu er ágreiningur um hvað hafi farið á milli Gunnars Richters slippstjóra og Ágústssonar vélstjóra eftir að skipið byrjaði að halla. Við það kveðst Ágúst hafa óskað eftir því að skipið færi aftur í sleðann, en að Gunnar hafi neitað því þar sem skipið hallaði of mikið. Fyrir dómi þvertók Gunnar fyrir að slíkri ósk hafi verið komið á framfæri af hálfu Ágústssonar. Þá kveðst Ágúst hafa

farið fram á leyfi Gunnars til þess að skipinu yrði lagt við bryggjuna þar sem Gunnar stóð. Gunnar neitaði því einnig fyrir dómi að beiðni þess efnis hafi komið fram. Lýsti hann því yfir að ekkert hefði verið því til fyrirstöðu að skipið hefði verið fest við þá bryggju en dýpi þar er minna en við Ægisgarð.

Oddur Jósep Halldórsson, skipstjóri á dráttarbátnum Magna, og Erling Þór Pálsson hafnsögumaður gáfu skýrslu við aðalmeðferð málsins. Að þeirra sögn var kominn of mikil slagsíða á Perlu RE, þegar dráttarbáturinn kom upp að hlið skipsins, til þess að Erlingur Þór kæmist um borð. Var á Erlingi að skilja að hann hafi frá þeim tíma þó verið í aðstöðu til að heyra samskipti Gunnars og Ágústs. Kvaðst hann hvorki hafa heyrt Ágúst fara fram á að skipið yrði dregið á land né að það fengi að leggjast upp að setningsbryggjunni. Í skýrslum Odds Jóseps og Erlings Þórs fyrir dómi kom einnig fram að ekki sé óvenjulegt að skip halli þegar þau eru sjósett. Gunnar Richter slippstjóri bar á sama veg um þetta atriði en kvað Perlu RE hafa hallað óvenjumikið. Því hafi hann kallað til Ágústs og spurt hann hvort allt væri lagi og hafi hann svarað því játandi, það þyrfti bara að „dæla á milli tanka“. Erlingur Þór kvaðst fyrir dómi einnig hafa spurt Ágúst hvort eitthvað væri að þegar dráttarbáturinn var kominn upp að Perlu RE. Kvað hann Ágúst hafa ítrekað fullyrt að svo væri ekki.

Staðhæfingar stefnanda um að Gunnar Richter hafi neitað að gripið yrði til framangreindra ráðstafana, til koma í veg fyrir eða draga úr hættu á því að skipið yrði fyrir tjóni, fá samkvæmt framansögðu ekki stoð í öðru en skýrslu Ágústs fyrir dómi. Í ljósi staðfastrar neitunar Gunnars um þetta atriði, og að teknu tilliti til framburðar Erlings Þórs, þykir stefnandi ekki hafa fært sönnur á framangreindar staðhæfingar sínar. Liggur þannig ekki fyrir að Ágúst hafi óskað eftir því að vikið yrði frá upphaflegri áætlun um að fara með skipið að Ægisgarði. Í þessu ljósi verður ekki talið upplýst að Gunnar Richter eða aðrir starfsmenn stefnda Stálsmiðjunnar hafi sýnt af sér sök, er auki auki ábyrgð stefndu í málinu, eftir að skipið var komið á flot og fór að halla.

Stefndi krefst lækkunar á bótakröfu stefnanda m.a. á þeim grunni að tjónþoli, Björgun ehf., hafi sýnt af sér eigin sök. Félagið var eigandi skipsins og fulltrúi þess, Ágúst Ágústsson vélstjóri, fylgdist með viðgerðum og tók þátt í vinnu við að komast fyrir leka milli botntanka þess. Þá verður í ljósi þess sem rakið hefur verið að ganga út frá því að hann hafi tekið við skipinu af hálfu eiganda við sjósetningu þess. Ágúst hóf störf sem vélstjóri hjá Björgun ehf. í febrúar 2015 og hafði því aðeins unnið í skamman tíma hjá félaginu þegar atvik urðu. Fyrir liggur að hann kunni ekki á stjórnbúnað blöndunarlokans, enda er honum stjórnað af skipstjóra eða stýrimanni úr brú. Þá má af skýrslu hans fyrir dómi og framlagðri lögregluskýrslu ráða að hann hafi verið í óvissu um það hvort blöndunarlokinn væri opinn eða lokaður.

Eins og rakið hefur verið opnaði skipstjóri Perlu RE, Ægir Þór Sverrisson, blöndunarlokann þegar skipið var tekið í slipp. Samkvæmt því sem fram hefur komið fyrir dómi varð honum ekki lokað nema

með því að ræsa rafstöð fyrir glussakerfi og þrýsta á hnapp í brú skipsins. Það stóð því raunar skipstjórnarmönnum nær en starfsmönnum stefnda Stálsmiðjunnar að loka fyrir blöndunarlokann fyrir sjósetningu. Skipstjórinn var lögskráður á skipið 28. október 2015, daginn áður en fyrst stóð til að sjósetja skipið, og allt til 3. nóvember 2015. Gefur það vísbendingu um að það hafi staðið til að hann væri um borð við sjósetningu skipsins. Jóhann Garðar Jóhannsson, útgerðarstjóri Björgunar ehf., ákvað hins vegar að skipstjórinn yrði fjarstaddur. Áleit hann ekki þörf á því að hann væri um borð þar sem ekki var fyrirhugað að skipið sigldi fyrir eigin vélarafli auk þess sem ætlunin var að ljúka vinnu við skipið við Ægisgarð skammt frá slippnum.

Þegar hefur verið gerð grein fyrir efni 6. og 7. gr. siglingalaga er lýtur að hlutverki og ábyrgð skipstjóra á skipi. Þá ber að áréttu að skipstjóra Perlu RE bar samkvæmt 12. gr. sömu laga, sem rakin hefur verið, að vera við stjórn skipsins eftir að skipið varð laust úr sleðanum við slippinn nema að nauðsyn krefði að hann væri annars staðar, enda skipið ekki fest í höfn eða við akkeri. Hafi ekki verið kostur á því bar honum að tryggja að skipverjinn, sem þar var um borð, fengi þau fyrirmæli og leiðbeiningar sem honum voru nauðsynlegar.

Dómurinn telur að alvarlegur misbrestur hafi orðið á þessu við sjósetningu Perlu RE. Þannig verður ekki séð að tryggt hafi verið að Ágúst vélstjóri væri upplýstur um nauðsyn þess að loka blöndunarlokann áður en skipið var sjósett og hvernig það skyldi gert. Sérstaklega var mikilvægt að huga að þessu í ljósi þess að viðgerð á botntönkum var ólokið og enn þá opið niður úr lestinni í botntank nr. 1 stjórnborðsmegin. Með þessu sýndu starfsmenn tjónþola af sér vanrækslu sem átti þátt í því að tjónið varð. Þá er það niðurstaða dómsins að ófullnægjandi mönnum skipsins við sjósetningu þess hafi átt þátt í því að viðbrögð skipverja urðu fálmkennd eftir að skipið fór að halla. Með skipstjóra um borð hefði mögulega mátt draga úr því tjóni sem varð. Í þessu ljósi verður einnig að fella sök á tjónþola í máli þessu.

Réttur stefnanda til endurgreiðslu váttryggingarbóta helgast af upphaflegum rétti tjónþola til bóta. Endurgreiðslukrafan er reist á almennum reglum skaðabótaréttar. Verður að virða saknæma vanrækslu tjónþola á þann veg að endurgreiðsluréttur stefnanda skerðist í hlutfalli við meðábyrgð tjónþola. Vanræksla af hálfu stefnda Stálsmiðjunnar og tjónþola varð til þess að skipið sökk. Dómurinn telur hins vegar ekki efni til þess að álykta að annar beri meiri sök en hinn á tjóninu. Í ljósi alls þess sem að framan er rakið þykir rétt að skipta sök þannig að stefndi Stálsmiðjan beri helming tjónsins en að það hvíli að öðru leyti á stefnanda.

Eins og rakið hefur verið eru gerðar athugasemdir af hálfu stefnda við einstaka liði í fjárkröfu stefnanda. Lúta mótmæli stefnda m.a. að kröfu sem á rætur að rekja til reiknings tjónþola, Björgunar ehf., vegna vinnu starfsmanna og stjórnarmanna félagsins í tengslum við björgun á skipinu af botni

hafnarinnar. Reikningurinn er að fjárhæð 6.209.200 krónur auk virðisaukaskatts. Hann byggist annars vegar á vinnu „v/Perlu við Ægisgarð, Jóhann G.“, að fjárhæð 2.117.200 krónur, og hins vegar á vinnu „v/Perlu við Ægisgarð, aðrir starfsmenn“, að fjárhæð 4.092.000 krónur. Undir rekstri málsins lagði stefnandi fram nánari sundurliðun á því hvaða starfsmenn og stjórnarmenn ættu í hlut auk þess sem þar er gerð grein fyrir vinnutíma þeirra hvern sólarhring við málið á tímabilinu 2. til 17. nóvember 2015. Einingaverð eru breytilegt eftir því hver á í hlut, allt frá 15.800 krónum niður í 6.500 krónur. Af þessum gögnum verður ekki ráðið á hvaða grunni þessi krafa er fram sett. Þannig er óljóst hvort ætlað tjón, sem reikningurinn á að endurspegla, helgist af greiddum launum og launatengdum gjöldum vegna þeirrar vinnu sem um ræðir, eða hvort um sé að ræða útselda vinnu. Krafa stefnanda er að þessu leyti vanreifuð og kemur því ekki til álita að fallast á hana.

Stefndu mótmæla einnig kröfu sem byggist á reikningi frá lögmannsstofunni LEX að fjárhæð 874.820 krónur auk virðisaukaskatts. Reikningur þessi er beint að tjónþola, Björgun ehf. Til stuðnings þessari kröfu hefur stefnandi lagt fram yfirlit yfir vinnu tveggja lögmannna í samtals 38,75 klukkustundir. Yfirlit þetta gefur til kynna að umrædd vinna hafi lotið að hagsmunagæslu fyrir tjónþola í tengslum við tjónið sem varð á Perlu RE og aðstoð vegna samskipta við váttryggingafélag tjónþola. Fyrir liggur að stefnandi hefur greitt reikninginn og ber að fallast á það með honum að sá kostnaður sem hann lýtur að sé afleitt tjón sem hlaust af því að skipið sökk. Verður krafan því tekin til greina að þessu leyti.

Stefndu mótmæla einnig kröfu sem byggist á reikningi Samgöngustofu vegna vinnu við að afla teikninga. Reikningur þessi var gerður á hendur Björgun ehf. og er að fjárhæð 9.350 krónur. Með reikningnum fylgdi vinnuskýrsla þar sem fram kemur að vinnan, sem liggur honum til grundvallar, átti sér stað 9. nóvember 2015. Þar er vinnunni lýst á þann veg að teikningar hafi verið fundnar og „sendar Daníel Ráðgarði og Frímann Navis ehf.“. Eins og málið liggur fyrir má ganga út frá því að um sé að ræða teikningar af skipinu Perlu RE sem hafi þurft að afla í tengslum við stöðugleikaútreikning og endurskoðun aðgerðaráætlunar til að ná skipinu af hafsbotni. Fyrir liggur að stefnandi hefur greitt reikninginn og ber að fallast á með honum að sá kostnaður sem hann lýtur að sé afleitt tjón sem hlaust af því að skipið sökk. Verður krafa þessi því tekin til greina.

Stefndi mótmælir því einnig að hann eigi að bera ábyrgð á greiðslu úr hagsmunatryggingu tjónþola hjá stefnanda að fjárhæð 16.500.000 krónur. Mótmælin eru á því reist að ekki liggi fyrir að skilyrði greiðslu samkvæmt skilmálum váttryggingarinnar um altjón hafi verið fullnægt.

Samkvæmt skilmálum tryggingar þessarar greiðir váttryggingafélagið bætur þegar „algert tjón verður á skipinu, sbr. 20. gr. húftryggingarskráteisins“. Í 20. gr. skilmála húftryggingarinnar kemur fram að algert tjón verði m.a. þegar skipið verður fyrir svo miklum skemmdum að kostnaður við að

bjarga því og gera við það nemi hærri fjárhæð en váttryggingarverði. Fyrir liggur að váttryggingarverð Perlu RE nam 135 milljónum króna.

Stefnandi leitaði til verkfræði- og ráðgjafafyrirtækisins Navis ehf. m.a. til að meta kostnað við að gera við Perlu RE. Samkvæmt framlagðri skoðunarskýrslu fyrirtækisins, dags. 30. nóvember 2015, var það mat unnið af Hirti Emilssyni skipatæknifræðingi og Karli Lúðvíkssyni skipaverkfræðingi. Þeir áætluðu að þessi kostnaður næmi samtals 202.400.000 krónum. Áætlunin var gerð 6. nóvember 2015, en þá hafði skipinu ekki verð náð upp af botni hafnarinnar. Áætlunin er sundurliðuð þannig að hreinsun á innréttingum á tækjum sem og raflögnum úr ýmsum vistarverum skipsins kæmi til með að verða 10 milljónir króna. Þá var áætlað að viðgerð og hreinsun á aðalvél og gír, á fjórum hjálparvélum, á skrúfu- og stýrisbúnaði sem og yfirferð á drifbúnaði þverskrúfu, yfirferð og hreinsun á dælum og skilvindum o.fl. myndi kosta 45 milljónir króna. Talið var að kostnaður við nýjar innréttingar í stýrishús, íbúðum í reisin og undir afturþilfari næmi 41 milljón króna. Nýjar raflagnir, lýsing og tæki í íbúðum, stýrishúsi og vélarúmi var áætlað að myndi kosta 35 milljónir króna. Jafnframt var talið að endurnýja þyrfi fjarskipta- og rafeindatæki sem og annan tækjabúnað fyrir 20 milljónir króna. Kostnaður við ýmsar lagfæringar og viðgerðir ofan þilfars var áætlaður 7 milljónir króna. Þá myndi slíptaka og málun kosta 8 milljónir króna og teikningar og eftirlit 10 milljónir króna. Ófyrirséður kostnaður var áætlaður 15% eða 26.400.000 krónur.

Stefndu var með bréfi stefnanda 10. desember 2015 gerð grein fyrir því að framangreind kostnaðaráætlun lægi fyrir sem og önnur áætlun frá Ráðgarði skiparáðgjöf ehf. þar sem viðgerðarkostnaður var talinn nema 241 milljón króna. Var stefndu gerð grein fyrir því að Björgun ehf. hefði lýst yfir altjóni á skipinu. Þá var þar vísað til þess að tjónamatsmaður frá Tryggingamiðstöðinni hefði þegar skoðað ástand skipsins eftir að það náðist upp af botni hafnarinnar. Með bréfinu var félaginu gefið færi á því að skoða skipið frekar ef það teldi að ekki væri um altjón að ræða. Ekki liggur fyrir hvort slík skoðun hafi farið fram af hálfu stefnda Tryggingamiðstöðvarinnar.

Stefndu áttu þess kost samkvæmt framansögðu að leggja sjálfir mat á viðgerðarkostnað skipsins eða afla mats sérfræðinga, eftir atvikum með dómkvaðningu matsmanna, til að hnekkja þeim áætlunum um viðgerðarkostnað sem stefnandi aflaði í öndverðu. Það gerðu stefndu ekki og er ósannað að viðgerðarkostnaður skipsins nemi lægri fjárhæð en 135 milljónum króna. Telur dómurinn að stefndu verði að bera hallann af því. Ekki er því efni til annars en að greiðsla úr hagsmunatryggingunni komi ásamt öðrum tryggingabótum til endurgreiðslu í samræmi við ábyrgð stefndu á tjóninu sem varð þegar Perla RE sökk í Reykjavíkurböfn.

Samkvæmt framansögðu er á það fallist að stefndu greiði stefnanda óskipt helming þess sem stefnandi hefur greitt úr húftryggingu Perlu RE, eða 65.085.000 krónur. Enn fremur verður stefndu gert

að greiða stefnanda helminginn af 77.726.869 krónum (83.939.069 - 6.209.200), eða 38.863.435 krónur, sem stefnandi hefur greitt úr P&I ábyrgðartryggingu Perlu RE. Þá er á það fallist að stefndu greiði stefnanda helminginn af því sem stefnandi hefur greitt úr hagsmunatryggingu sama skips, eða 8.250.000 krónur, sem og helming þess sem greitt hefur verið úr áhafnatryggingu skipsins, eða 312.960 krónur. Samtals verður stefndu því gert að greiða stefnanda óskipt 112.511.395 krónur.

Stefnandi krefst dráttarvaxta á grundvelli 9. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá þeim degi er mánuður var liðinn frá málshöfðuninni. Dráttarvaxtakröfunni er ekki mótmælt og verður á hana fallist eins og í dómsorði greinir.

Í ljósi niðurstöðu málsins og með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, þykir rétt að hver aðila beri sinn kostnað af rekstri málsins fyrir dómi.

Dómsuppkvaðning hefur dregist fram yfir frest samkvæmt 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991 vegna embættisanna dómsformanns. Dómendur og aðilar töldu ekki efni til þess að málið yrði flutt að nýju.

Ásmundur Helgason héraðsdómari kveður upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Bárði Hafsteinssyni skipaverkfræðingi og Jóni I. Pálssyni skipatæknifræðingi.

D Ó M S O R Ð:

Stefndu, Stálsmiðjan-Framtak ehf. og Tryggingamiðstöðin hf., greiði stefnanda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., óskipt 112.511.395 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 1. desember 2016 til greiðsludags.

Málskostnaður milli aðila fellur niður.