

Héraðsdómur Suðurlands

Dómur 3. júlí 2026

Mál nr. E-295/2025:

Ljósleiðarinn ehf.

(Birgir Tjörvi Pétursson lögmaður)

og Vestmannaeyjabær

(Heiðar Ásberg Atlason lögmaður)

gegn

Huginn ehf.,

Vinnslustöðinni hf.

og VÍS tryggingum hf.

(Einar Baldvin Axelsson lögmaður)

og HS Veitum hf. til réttargæslu

(Birgir Tjörvi Pétursson lögmaður)

Dómur

Mál þetta er höfðað með birtingu stefnu Ljósleiðarans ehf. á hendur öllum stefndu þann 7. júní 2025. Sama dag höfðaði Vestmannaeyjabær mál á hendur öllum stefndu vegna sömu atvika.

Að ósk allra lögmannna allra aðila beggja málanna voru málin sameinuð undir málánúmerinu E-295/2025 skv. heimild í c. lið 1. mgr. 30. gr. laga nr. 91/1991.

Málið var dómtekið að lokinni aðalmeðferð sem fram fór 12. og 13. maí 2026.

Stefnendur eru Ljósleiðarinn ehf., [...], fyrirvarsmaður er Einar Þórarinsson, framkvæmdastjóri, [...], og Vestmannaeyjabær, [...], fyrirvarsmaður er Íris Róbertsdóttir, bæjarstjóri, [...].

Stefndu eru Huginn ehf., [...] og Vinnslustöðin hf., [...], sem bæði eru til heimilis að [...], og VÍS tryggingar hf., [...]. Fyrirvarsmaður stefnda Hugins ehf. er Sindri Viðarsson, framkvæmdastjóri, [...], Fyrirvarsmaður stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. er Sigurgeir Brynjar Kristgeirsson, framkvæmdastjóri, [...]. Fyrirvarsmaður stefnda VÍS trygginga hf. er Guðný Helga Herbertsdóttir, framkvæmdastjóri, [...].

Þá hefur stefnandinn Vestmannaeyjabær stefnt HS Veitum hf., [...] til réttargæslu í málinu.

Upphaflegar dómkröfur stefnandans Ljósleiðarinn ehf. eru svofelldar:

„Aðalkrafa

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmd, *in solidum*, til að greiða honum kr. 53.119.140, auk skaðabótavaxta skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá 17. janúar 2024 til 14. júlí 2024, en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til 27. febrúar 2025, að frádreginni innborgun kr. 15.728.700 þann sama dag, en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, af kr. 37.390.440 frá 27. febrúar 2025 til greiðsludags.

Stefnandi krefst þess jafnframt að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. greiði honum, *in solidum*, skaðabótavexti skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, af fjárhæð 53.119.140, frá 17. nóvember 2023 til 17. janúar 2024.

Varakrafa

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmd, *in solidum*, til að greiða honum skaðabótavexti skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af kr. 53.119.140 frá 17. janúar 2024 til 14. júlí 2024, en dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 27. febrúar 2025, að frádreginni innborgun á vexti þann sama dag kr. 988.448, og dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af fjárhæð 37.390.440 frá 27. febrúar 2025 til greiðsludags.

Stefnandi krefst þess jafnframt að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. greiði honum, *in solidum*, skaðabótavexti skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, af kr. 53.119.140 frá 17. nóvember 2023 til 17. janúar 2024.

Málskostnaður

Þá krefst stefnandi málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefndu, í báðum tilvikum, annað hvort eftir framlögðum málskostnaðarreikningi eða að mati dómsins.“

Upphaflegar dómkröfur stefnandans Vestmannaeyjabær eru svofelldar:

„Aðalkrafa

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmd, *in solidum*, til að greiða honum kr. 2.034.420.414, auk skaðabótavaxta skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá 17. janúar 2024 til 30. júní 2024, en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr.

6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til 27. febrúar 2025, að frádreginni innborgun kr. 363.276.124 þann sama dag, en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af kr. 1.671.144.290 frá þeim degi til greiðsludags.

Stefnandi krefst þess jafnframt að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. greiði honum, *in solidum*, skaðabótavexti skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, af kr. 2.034.420.414, frá 17. nóvember 2023 til 17. janúar 2024.

Varakrafa

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmd, *in solidum*, til að greiða honum kr. 1.441.383.429, auk skaðabótavaxta skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, frá 17. janúar 2024 til 11. janúar 2025, en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til 27. febrúar 2025, að frádreginni innborgun kr. 363.276.124 þann sama dag, en með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af kr. 1.078.107.305 frá þeim degi til greiðsludags.

Stefnandi krefst þess jafnframt að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. greiði honum, *in solidum*, skaðabótavexti skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, af kr. 1.441.383.429, frá 17. nóvember 2023 til 17. janúar 2024.

Prautavarakrafa

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmd, *in solidum*, til að greiða honum skaðabótavexti skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 af kr. 2.034.420.414, eða af annarri lægri fjárhæð að mati dómsins, frá 17. janúar 2024 til 30. júní 2024, en dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 27. febrúar 2025, að frádreginni innborgun á vexti kr. 22.829.586 þann sama dag, og dráttarvexti skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 af kr. 1.671.144.290, eða af annarri lægri fjárhæð að mati dómsins, frá þeim degi til greiðsludags.

Stefnandi krefst þess jafnframt að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. greiði honum *in solidum* skaðabótavexti skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, af kr. 2.034.420.414, eða af annarri lægri fjárhæð að mati dómsins, frá 17. nóvember 2023 til 17. janúar 2024.

Málskostnaður

Þá krefst stefnandi málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefndu, í öllum tilvikum, annað hvort eftir framlögðum málskostnaðarreikningi eða að mati dómsins.“

Upphaflegar dómkröfur allra stefndu eru að verða sýknaðir af öllum kröfum stefnenda og að þeim verði dæmdur málskostnaður úr hendi stefnenda að mati dómsins, en *til vara* að kröfur stefnanda verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Undir rekstri málsins kom fram krafa um það frá stefnandanum Vestmannaeyjabæ að sakarefni málsins yrði skipt þannig að fyrst yrði dæmt um hvort stefndu sé heimilt að takmarka tjón sitt með vísan til 176. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Jafnframt var þess krafist að sakarskipting yrði samkvæmt heimild í 2. mgr. 31. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Undir þetta var tekið af hálfu stefnandans Ljósleiðarans ehf. Af hálfu stefndu var ekki lagst gegn sakarskiptingu, en á því byggt að hún yrði gerð samkvæmt heimild í 1. mgr. 31. gr. laga nr. 91/1991.

Var kveðinn upp úrskurður um sakarskiptingu í þinghaldi 21. apríl 2026 og var úrskurðarorð svohljóðandi: *Með heimild 1. mgr. 31. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991 er sakarefni málsins skipt þannig að fyrst verði dæmt um hvort stefndu geti takmarkað ábyrgð sína samkvæmt IX. kafla siglingarlaga nr. 34/1985 eða hvort þeim sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína vegna þess að skilyrði 176. gr. siglingarlaga séu fyrir hendi, meðan úrlausn um fjárhæð ætlaðs tjóns stefnenda hvílir og biður þess að verða dæmt.*

Við upphaf aðalmeðferðar voru dómkröfur lagaðar að sakarskiptingunni og var bókað um það í þingbók.

Eftir lögmennum stefnenda var bókað: *Að viðurkennt verði með dómi að stefndu beri skaðabótaábyrgð in solidum á því tjóni sem akkeri Hugins VE-55 olli á neysluvatnslögn NSL-3 og ljósleiðara sem liggja milli lands og Vestmannaeyja þann 17. nóvember 2023.*

Að viðurkennt verði með dómi að þeim sem ábyrgð ber sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 9. kafla siglingalaga nr. 34/1985.

Krafa um málskostnað er óbreytt.

Eftir lögmanni stefndu var bókað: ***Stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. fallast á að Huginn ehf. beri ábyrgð á tjóninu vegna yfirsjónar eða vanrækslu manna sem félagið ber ábyrgð á. Þeir byggja hins vegar á því að þeir verði sýknaðir af seinni kröfunni og það verði staðfest með dómi að þeim sé heimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 9. kafla siglingalaga, eins og þeir hafa gert.***

***Stefndi Vinnslustöðin hf.** byggir á því að félagið beri ekki ábyrgð á tjóninu og því beri að sýkna það af fyrri kröfunni. Sé ekki fallist á það og talið að félagið beri ábyrgð á tjóninu, byggir Vinnslustöðin hf. á því að félagið verði sýknaðir af seinni kröfunni og að það verði staðfest með dómi að félaginu sé heimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 9. kafla siglingalaga.*

Af hálfu aðila voru ekki gerðar athugasemdir við framangreindar breytingar á dómkröfum sem eru til samræmis við skiptingu sakarefnis.

Við aðalmeðferð gaf aðilaskýrslu vegna stefnda Vinnslustöðvarinnar hf., Sigurgeir Brynjar Kristgeirsson, framkvæmdastjóri Vinnslustöðvarinnar hf., og stjórnarformaður Hugins ehf. Þá gaf aðilaskýrslu Sindri Viðarsson vegna stefnda Hugins ehf., framkvæmdastjóri Hugins ehf.

Vitnaskýrslur gáfu Guðmundur Huginn Guðmundsson, Gylfi Viðar Guðmundsson, Guðmundur Ingi Guðmundsson, Hilmar Ingi Ómarsson, Willum Andersen og Guðni Ingvar Guðnason.

Málsatvik

Mál þetta má rekja til þess að 17. nóvember 2023 var fiskveiðiskipið Huginn VE-55 á leið til hafnar í Vestmannaeyjum að lokinni veiðiferð. Á siglingunni hafði skipið misst niður stjórnborðsakkeri sitt sem dróst með hafsbotninum, án þess að skipverjar hefðu orðið þess varir. Á leið til hafnar kræktist stjórnborðsakkeri skipsins í vatnslögnina NSL-3 og ljósleiðara sem liggur á hafsbotni milli lands og Eyja, með þeim afleiðingum að ljósleiðarinn fór í sundur og vatnslögnin stórskemmdist.

Stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. á og rekur ljósleiðarastrenginn, sem lagður var eftir hafsbotni milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja.

Stefnandinn Vestmannaeyjabær er eigandi neysluvatnslagnarinnar, sem liggur eftir hafsbotni milli lands og Vestmannaeyja,

Réttargæslustefndi HS Veitur hf. á og rekur vatnsveituna í Vestmanneyjum og starfrækir NSL-3 í þágu veitunnar skv. leigusamningi við stefnandann Vestmannaeyjabæ, dags. 27. janúar 2009.

Stefndi Vinnslustöðin hf. er útgerðar- og fiskvinnslufyrirtæki, sem á og gerir út þrjú togveiðiskip, einn netabát og þrjú uppsjávarskip. Þá á félagið og rekur fiskvinnslu. Jafnframt rekur félagið verkstæði, frystigeymslur, löndunarþjónustu, ísframleiðslu og skipaafgreiðslu ásamt umboðssölu.

Þessu til viðbótar á stefndi Vinnslustöðin hf. að fullu útgerðarfélagið stefnda Huginn ehf., sem gerir út uppsjávarfrystiskipið Huginn VE-055 með skráningarnúmer 2411, sem skráð er í aðalskipaskrá Samgöngustofu. Stefndi Vinnslustöðin hf. kveður að stefndi Huginn ehf. sé rekið sjálfstætt og stjórnað af stjórn og framkvæmdastjóra félagsins, eins og lög mæli fyrir um. Stefndi Huginn ehf., eins og önnur dótturfélög stefnda Vinnslustöðvarinnar hf., eigi viðskipti við stefnda Vinnslustöðina hf. á sama grundvelli og viðskipti við ótengda aðila.

Stefndi Huginn ehf. er útgerðarfyrirtæki, að öllu leyti í eigu stefnda Vinnslustöðvarinnar hf., með aflaheimildir sem á og gerir út uppsjávarfrystiskipið Huginn VE-055.

Stefndi Huginn ehf. var með húftryggingu hjá stefnda VÍS tryggingum hf. fyrir skipið. Innifalið í húftryggingunni mun vera ábyrgðartrygging sem tekur til tjóns sem skipið veldur þriðja manni vegna mistaka við stjórnun þess.

Eins og fyrr segir gerðist það föstudaginn 17. nóvember 2023 að Huginn var á leið til Vestmannaeyjahafnar og mun hafa verið fulllestaður af afla og sjó. Skipstjóri og stýrimenn voru í brúnni, en skipverjar voru frammi á skipinu að gera klárt fyrir landfestar. Þegar skipið sigldi fram hjá Klettsnefi kl. 17:16 mun það hafa verið á 7-8 hnúta ferð. Þegar komið var inn fyrir Klettsnefið var slegið af. Þá tók skipstjórinn eftir því að það virtist sem skipið hægði óeðlilega mikið á sér, en siglingahraðinn hafi þá verið kominn í 3-4 hnúta en hafi átt að vera 5-6 hnútar að hans mati. Kl. 17:18 stöðvaðist skipið alveg. Skipstjórinn athugaði hvort eitthvað væri að vélinni, sem ekki reyndist vera. Stuttu síðar kom í ljós að stjórnborðsakkerið hafði runnið út í sjóinn af sjálfsdáðum án þess að nokkur skipverji tæki eftir því.

Kallað var í Lóðsinn um leið og skipið stöðvaðist. Ákveðið var að hífa keðjuna inn og bakka skipinu til þess að koma því á niðurstöðu, en það mun vera þegar akkeriskeðjan liggur beint niður. Þegar skipið var komið á niðurstöðu var allt fast og í samráði við Lóðsinn var ákveðið að hífa ekki meira og skera á keðjuna, enda hafi verið vitað af lögnum sem liggja í innsiglingunni.

Kl. 18:01 var búið að skera á akkeriskeðjuna og kl. 18:15 var skipið lagst að bryggju í Vestmannaeyjum.

Upplýst er að akkerið dróst eftir hafsbotninum þegar grynnaði í innsiglingunni, krækti þá í vatnslögnina og dró með sér þar til bæði akkeri og lögn festust við hafsbotn og skipið stöðvaðist. Á lögnina kom kröpp beygja þar sem akkerið festist við botninn og

hún strekktist í drættinum til beggja handa. Færðist lögnin úr stað á mörg hundruð metra kafla, dróst hluti hennar upp á urðina neðan Ystakletts og á kafla hékk hún strekkt í lausu lofti út frá klettinum. Átökin munu hafa verið slík að margra tonna steypusökkur, sem settar höfðu verið til að fergja lögnina, þeyttust af henni. Lögnin stórskemmdist af þessum sökum. Meðal annars mun ytri plastkápa hafa flettst af lögninni á löngum kafla, styrktir stálvafringar laskast, auk þess sem göt hafi komið á pípuna innan vafringanna. Í þessari sömu atburðarás slitnaði sæstrengur stefnandans Ljósleiðarinn ehf., en gagna- og símasamband um sæstrenginn til Vestmannaeyja mun hafa rofnað um kl. 17:15 umræddan dag.

Stefnendur lýsa því að engar tilkynningar hafi verið sendar til viðeigandi aðila um tjónsatvik af hálfu útgerðar skipsins þegar tjónið varð. Mælingar stefnandan Ljósleiðarans ehf. frá Hvolsvelli að kvöldi 17. nóvember hafi hins vegar staðfest að sæstrengur hans til Eyja væri slitinn. Þótt stefnandanum Ljósleiðaranum ehf. væru atvik ekki ljós á þeim tíma hafi hann strax gert ráðstafanir til að senda viðgerðarteymi til Vestmannaeyja að morgni 18. nóvember. Þann dag hafi stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. skoðað aðstæður með aðstoð kafara, án þess að upplýsa stefnendur eða hafa þá með í ráðum.

Stefnendur lýsa því að stefnandinn Vestmannaeyjabær og réttargæslustefndi HS Veitur hf. hafi sent tilkynningar til rannsóknarnefndar samgönguslysa og lögreglu um miðjan dag 18. nóvember 2023 eftir að þeim urðu atvik ljós. Stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. hafi sent frá sér tilkynningu til rannsóknarnefndar samgönguslysa nokkrum dögum síðar með bréfi, dags. 22. nóvember 2023.

Sjópróf voru haldin í Héraðsdómi Suðurlands vegna atviksins skv. XIII. kafla siglingalaga nr. 34/1985. Fóru þau fram í Vestmannaeyjum 30. janúar 2024 og á Selfossi 15. febrúar s.á., undir stjórn dómsformanns í þessu máli. Farið var um borð í skipið og skýrslur teknar. Gögn úr sjóprófum, þ.m.t. endurrit framburða, hafa verið lögð fram í málinu.

Stefndu lýsa því að eftir að komið var í land hafi stefndi Huginn hf. strax gert ráðstafanir í samráði við fulltrúa réttargæslustefnda HS veitna hf. í Vestmannaeyjum til að fá kafara til að skoða ástand lagna í innsiglingunni. Aðstæður til köfunar hafi verið óhagstæðar vegna veðurs og því ekki fyrr en sunnudaginn 19. nóvember 2023 verið hægt að kafa. Þá hafi komið í ljós að akkerið hefði festst í vatnslögninni og ljósleiðara sem

liggja í innsiglingunni með þeim afleiðingum að skemmd varð á vatnslögninni og ljósleiðarinn slitnaði.

Þá lýsa stefndu því að nokkrum dögum eftir atvikið hafi Sjóþækni ehf. gert fjölgeisla-mælingu á innsiglingunni og vatnslögninni. Í skýrslu þeirra sé þessi mæling borin saman við mælingar um fjórum mánuðum fyrr.

Skipið mun vera búið tveimur akkerum, stjórnborðs- og bakborðsakkeri, og er akkerisbúnaður hvors akkeris af venjulegri og viðurkenndri gerð. Stjórnborðsakkeri skipsins er stjórnað með akkerisspili sem er hluti af fjórum sambyggðum spilum sem nota sama aflgjafa. Hverri einingu er stjórnað með sinni kúplingsstöng.

Ein af þessum einingum er akkerisspil sem er notað til að slaka út og hífa inn stjórnborðsakkerið. Þetta spil er með bremsu sem heldur við akkeriskeðjuna. Við hlið kúplingsstangarinnar er handfang fyrir þessa bremsu.

Akkerið er auk þess fest með öryggislás sem heldur akkeriskeðjunni læstri með sérstökum öryggisloka sem lagt er yfir keðjuna og keðjunni síðan slakað í öryggislokann. Með því er akkeriskeðjan læst til þess að tryggja að akkerið geti ekki runnið út af sjálfsdáðum.

Gögn málsins bera með sér að 1. október 2023 lá öryggislásinn ólæstur á akkeriskeðjunni og frá 2. október 2023 þangað til atvikið átti sér stað 17. nóvember 2023 var öryggislásinn fullpinn. Það liggur því fyrir að ekki neinn öryggislás var á akkeriskeðjunni í 47 daga.

Samkvæmt haffærissskírteini dagsettu 28. desember 2022 mun skipið hafa fullnægt ákvæðum skipalaga nr. 66/2021 og afleiddum reglugerðum þann dag án athugasemda, en haffærissskírteinið gildi til 5. febrúar 2024.

Þá mun skipið hafa verið með gilt og athugasemdalaust flokkunarfélagsvottorð frá DNV á sama tíma sem gildi til 30. apríl 2026. Samkvæmt flokkunarfélagsvottorði skipsins fór síðasta skoðun á skipinu fram 6. febrúar 2023.

Öryggislásinn hafi því verið úttekinn og viðurkenndur af flokkunarfélagi skipsins.

Samkvæmt haffærissskírteini var akkerisspilið prófað þann 22. desember 2022 án athugasemda.

Samkvæmt vélardagbók voru kúplingar akkerisspilanna liðkaðar og smurðar 23. september 2023.

Stefndu lýsa því að vélstjórar hafi reglulega framkvæmt skoðanir og prófanir á þeim búnaði sem akkerisspilið er hluti af, búnaðurinn hafi verið smurður og sjónskoðaður. Í „viðhaldsstjóra“, sem sé skráningarkerfi skipsins fyrir reglubundið viðhald þess, komi fram að síðasta skoðun fyrir atvikið hafi verið 2. nóvember 2023. Þá hafi akkerisspilið verið smurt og liðkað.

Þá lýsa stefndu því að eftir atvikið hafi verið gerðar prófanir á akkerisspilinu og bremsunni sem hafi reynst í lagi.

Stefnendur beindu bótakröfum sínum að stefndu Vinnslustöðinni hf. og Hugin ehf., sem óskuðu eftir að málinu yrði beint að stefnda VÍS tryggingum hf., sem váttryggjanda skipsins. Með bréfi, dags. 14. mars 2024, viðurkenndi stefndi VÍS tryggingar hf. bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu skipsins, vegna tjónsins. Segir m.a. í bréfinu:

„Eftir yfirferð yfir gögn málsins þ.m.t. vitnisburð aðila úr sjóprófum þá hefur félagið ákveðið að viðurkenna bótaskyldu úr ábyrgðarlið húftryggingar Hugins VE 55 vegna atviksins, en bótaskylda er viðurkennd með fyrirvara um orsakatengsl milli tjónsins og atviksins og að tjón teljist sennileg afleiðing af atvikinu.“

Stefndi VÍS tryggingar hf. bar svo fyrir sig ákvæði 173. gr., 1. tl. 1. mgr. 174. gr. og 177. gr. siglingalaga, þar sem segir að útgerðarmanni sé heimilt að takmarka ábyrgð sína að því er varðar kröfur sem snerta tjón á munum, þegar tjón verður í beinum tengslum við rekstur skips, en þar segir jafnframt að váttryggjandi hafi sömu heimild. Samkvæmt framangreindum ákvæðum takmarkast ábyrgð við 1.510.000 SDR, að viðbættum 604 SDR fyrir hvert tonn umfram 2.000. Skipið er skráð 2.724 brúttótonn og er þessi takmörkunarfjárhæð í þessu tilviki því 1.947.296 SDR.

Stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. hafa þannig viðurkennt bótaskyldu, en borið fyrir sig rétt sinn til takmörkunar á bótafjárhæðum. Stefndi Vinnslustöðin hf. hefur hafnað allri bótaskyldu vegna málsins.

Þrátt fyrir ágreining um umfang bótaábyrgðar sammæltust aðilar um að láta meta tjónið, sbr. sameiginlega matsbeiðni, dags. 16. september 2024. Mun m.a. hafa sagt í matsbeiðninni að tilgangur aðila væri að freista þess að ná samkomulagi um viðgerðarkostnað og annan kostnað sem hægt væri að miða við ákvörðun bóta fyrir tjónið. Endanleg, undirrituð matsgerð er dags. 20. febrúar 2025 og hefur verið lögð fram í málinu. Þar kemur fram að áætlað tjón, þ.m.t. vegna bráðaaðgerða og viðgerðar á NSL-3, nemi um kr. 1.157.222.000, án virðisaukaskatts.

Í framhaldi munu stefnendur og réttargæslustefndi, ásamt stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. hafa gert með sér samkomulag, dags. 26. febrúar 2025, um greiðslu takmörkunarfjárhæðarinnar, samtals kr. 379.004.824, þar af kr. 23.818.034 í vexti vegna tímabilsins frá 17. janúar 2024 til greiðsludags. Greiðslan skiptist milli stefnenda og réttargæslustefnda skv. sérstöku samkomulagi þeirra á milli, en skv. því munu 4,15% fjárhæðinnar hafa runnið til stefnandans Ljósleiðarans ehf., eða sem nemur kr. 15.728.700, þar af kr. 988.448 í vexti.

Í 6. gr. samkomulags aðila við stefnda VÍS tryggingar hf. eru skjalfest mótmæli stefnenda og réttargæslustefnda við því að með greiðslunni séu kröfur vegna tjónsins að fullu greiddar. Kemur þar fram að tjónþolar taki á móti greiðslu stefnda VÍS trygginga hf. sem innborgun á bótakröfur. Segir jafnframt í 2. mgr. 6. gr. samkomulagsins að stefnendur og réttargæslustefndi áskilji sér rétt til að krefja stefndu um fullar bætur fyrir tjón sitt að viðbættum almennum skaðabótavöxtum, auk dráttarvaxta og málskostnaðar. Stefndi VÍS tryggingar hf. mun hafa innti greiðslu framangreindrar fjárhæðar af hendi inn á reikning lögmanns sem móttók greiðslur fyrir hönd tjónþola hinn 27. febrúar 2025.

Eins og að ofan greinir var atvikið tilkynnt til Rannsóknarnefndar samgönguslysa. Hefur skýrsla hennar verið lögð fram í málinu. Í skýrslunni kemur fram að útgerð skipsins er tilgreind stefndi Huginn ehf. Segir í skýrslunni að fljótlega eftir atvikið hafi nefndin farið um borð í skipið og gert prófanir á akkerisspílinu eins og hægt var, en sá hluti af keðjunni og akkerið sem skorið hafði verið frá var enn í innsiglingunni. Segir að allur búnaður hafi virst vera í lagi.

Í skýrslunni kemur fram að ákvarðanatöku um viðhald skipa hjá útgerðinni sé þannig háttað að yfirvélstjóri/skipstjóri sendi beiðni um viðhald á búnaði með tölvupóstsamskiptum til þjónustustjóra skipa útgerðarinnar og/eða tæknilegs rekstrarstjóra hennar. Báðir séu þeir með mikla reynslu af viðhaldi skipa og hafi tæknilegi rekstrarstjórinn meðal annars starfað mörg ár sem yfirvélstjóri á skipinu.

Í skýrslu rannsóknarnefndarinnar segir eftirfarandi:

„Að sögn vélstjóra voru framkvæmdar vikulegar skoðanir og prófanir á þeim búnaði sem akkerisspílið var hluti af. Þó var ekki losað upp á bremsum eða öryggislásar opnaðir í þessum prófunum heldur búnaður smurður og hann sjónskoðaður.

Öryggislásinn var úttekin og viðurkenndur af flokkunarfélagi skipsins. Hvort akkeri átti að vera með 8 liði af keðju eða alls 220 metra af keðju en hver liður er 27,5 metrar.

Árið 2018 fór skipið í breytingar í Póllandi þar sem það var lengt. Við þá breytingu varð skipið þyngra og voru því settar sverari akkeriskeðjur. Keðjurnar komu frá Kína en í stað 16 liða komu einungis 15. Flokkunarfélag skipsins samþykkti því að notaður yrði besti hlutinn úr eldri keðjunum og yrði sá hluti innstur á bakborðskeðjunni. Af þeim sökum hefur þetta ekki áhrif á þessa rannsókn.

Keðjuhjólið á akkerisspilinu er „universal“ sem þýðir að það er hannað fyrir mismunandi sverleika af keðju.

Akkerið hafði tapast í janúar 2022. Þá veitti þjónustustjóri skipa útgerðarinnar því athygli að akkeri vantaði þegar skipið lagðist að bryggju að veiðiferð lokinni. Á sama tíma veitti áhöfnin því athygli að akkerið vantaði. Ekkert var skráð í dagbók skipsins um það atvik.

Tæknilegur rekstrarstjóri útgerðarinnar pantaði nýtt akkeri og var það eitt af hans fyrstu verkum sem tæknilegur rekstrarstjóri. Hann hafði því ekki komið að því að greina orsök þess að 9 það tapaðist. Honum var tjáð að keðjan hefði ekki slitnað heldur hafi akkerið farið af endanum á keðjunni, að lás hefði gefið sig og ekkert hafi verið minnst á keðjuna.

EKKI var unnt að greina hvað orsakaði það að akkerið losnaði af keðjunni, hvorki af hálfu starfsmanna útgerðar í landi, né áhafnar Hugins.

Þann 1. mars 2022 fékk þjónustustjóri skipa útgerðarinnar tölvupóst frá starfsmanni innflytjanda um að vinna við að finna nýtt akkeri og aukahluti eins og sigurnagla og lása væri hafin.

Það var svo 5. apríl 2022 sem á viðhaldslista skipstjóra/vélstjóra var óskað eftir nýju akkeri stjórnborðsmegin. EKKI var þess getið að liði í akkeriskeðju vantaði og athuguðu þjónustuaðilar það ekki heldur og því var eingöngu pantað nýtt akkeri sem var sett á akkeriskeðjuna þann 6. október 2022 að viðstöddum yfirvélstjóra sem var um borð þegar akkerið tapaðist.

Fram kom í viðtölum að skipstjóri Hugins taldi víst að þjónustustjóri skipa útgerðarinnar hefði tekið að sér umsjón með viðgerð á akkeri og minntist þess ekki að hafa rætt við hann frekar um atvikið.

Í maí 2023 fór Huginn í slipp til Akureyrar þar sem meðal annars var skorið af akkerinu þar sem það var of stórt til að falla rétt í sætið. Yfirvélstjórinn taldi að það hafi verið gert á staðnum án þess að akkerið hafi verið látið síga. Að sögn skipstjóra vissi

hann ekki að til stæði að fara í þessa vinnu þó hann bæri ábyrgð á öryggisbúnaði skipsins. Þar með var búnaðurinn ekki yfirfarinn af hans hálfu eftir þessa breytingu á akkerinu.

Skipstjóri Hugins þann 17. nóvember 2023 var ekki um borð þegar akkerið tapaðist og var ekki með upplýsingar um það verklag sem viðhaft var þegar nýtt akkeri var sett undir.

Þann 6. janúar 2024 var akkerið og sá hluti akkeriskeðjunnar sem tapaðist þann 17. nóvember 2023 sótt á hafsbötn úr innsiglingunni í Vestmannaeyjahöfn. Þá kom í ljós að akkerinu fylgdi 9,4 metra akkerisliður auk 14,2 metra akkerisliðar sem tekinn var í sundur, samtals um 23,6 metrar. Eftir atvikið voru 3 heilir akkerisliðir auk þess akkerisliðar sem skorið var á um borð í Hugin. Því var ljóst að 4 akkerisliðir auk 9,4 metra samtals 119,4 metrar af akkeriskeðju voru um borð í Hugin stjórnborðsmegin þegar akkerið festist í innsiglingunni þann 17. nóvember 2023 en ekki 220 metrar eins og átti að vera.“

Niðurstöðukaflí skýrslu rannsóknarnefndarinnar er svohljóðandi:

„Ástæða þess að akkeri skipsins festist í innsiglingunni telur nefndin vera að ekki hafi verið gengið rétt né nægjanlega vel frá akkerisbúnaði skipsins.

Skipstjóri Hugins hafði ekki réttar forsendur til að meta staðsetningu akkerisins þar sem hann vissi ekki að akkeriskeðjan var ekki í réttri lengd.

Samskiptum skipstjórnarmanna og útgerðar var ábótavant.

Þá telur nefndin að staðsetning svo mikilvægra innviða eins og vatnslagna, rafstrengja og ljósleiðarar sé afar óheppileg í innsiglingu til hafnar enda er akkerisbúnaður skipa öryggistæki sem gripið er til við óvæntar aðstæður.“

Af hálfu lögreglunnar í Vestmannaeyjum fór fram sakamálarannsókn vegna atviksins. Hún leiddi ekki til saksóknar og mun vera lokið.

Málsástæður og lagarök stefnenda

Stefnandinn Vestmannaeyjabær byggir aðild sína á því að bærinn sé eigandi neysluvatnslagnar, sem liggur eftir hafsbötni milli lands og Vestmannaeyja, NSL-3, og varð fyrir tjóni því sem mál þetta varðar, en tjónið hafi orðið í umdæmi sveitarfélagsins. HS Veitur hf. eigi og reki vatnsveituna í Vestmanneyjum og starfræki NSL-3 í þágu veitunnar skv. leigusamningi við Vestmannaeyjabæ, dags. 27. janúar 2009. HS Veitur hf. hafi í tengslum við innborgun stefnda VÍS á bætur vegna tjónsins framselt til

stefnandans kröfurétt sinn á hendur stefndu vegna tjónsins, eftir því sem hann kann að vera fyrir hendi.

Stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. byggir aðild sína á því að hann eigi og reki ljósleiðarastreng, sem lagður var eftir hafsbotni milli Landeyjahafnar og Vestmannaeyja, en skemmdist þegar akkeri fiskiskipsins Hugins VE 55 dróst eftir hafsbotninum á innsiglingu í Vestmannaeyjahöfn með þeim afleiðingum að sæstrengurinn fór í sundur. Stefnandi sé fjarskiptafélag sem sé alfarið í eigu Orkuveitu Reykjavíkur. Starfsemi félagsins felist í eignarhaldi og rekstri ljósleiðarastrengja víða um land, fjarskiptaneti sem standi öðrum fjarskiptafélögum til boða að nýta, til þjónustu við fyrirtæki og einstaklinga.

Báðir stefnendur byggja aðild stefndu á eftirfarandi rökum.

Aðild stefnda Hugins ehf. skýrist af því að skv. skipaskrá sé félagið skráð eigandi og útgerðaraðili fiskiskipsins Hugins VE-55 sem olli tjóninu sem málið varðar. Þá hafi bótaskylda vegna tjónsins verið viðurkennd af hálfu stefnda Hugins ehf., sbr. bréf dags. 14. mars 2024.

Stefndi Vinnslustöðin hf. sé útgerðarfyrirtæki og móðurfélag stefnda Hugins ehf. Aðild stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. skýrist af því að félagið sé í reynd útgerðaraðili skipsins, þ.e. Hugins VE55, og stjórnir útgerð þess í öllum meginatriðum. Þetta komi m.a. skýrt fram í atvikaskýrslu stefnda Hugins ehf., dags. 22. janúar 2024, og hafi auk þess verið staðfest enn frekar í sjóprófum sem haldin voru vegna tjónsins. Stefnendur vísa enn fremur til þess að framkvæmdaráð stefnda Vinnslustöðvarinnar hf., sem sé skipað æðstu stjórnendum fyrirtækisins, sitji í stjórn stefnda Hugins ehf.; að framkvæmdastjóri stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. sé bæði æðsti stjórnandi stefnda Hugins ehf. og æðsti yfirmaður skipverja; að sviðsstjóri uppsjávarsviðs stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. sé útgerðarstjóri skipsins og skráður framkvæmdastjóri stefnda Hugins ehf.; að tæknilegur rekstrarstjóri stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. gegni því sama hlutverki gagnvart skipinu, eins og öðrum skipum stefnda Vinnslustöðvarinnar hf.; að þjónustustjóri skipa hjá stefnda Vinnslustöðinni hf. sé þjónustustjóri skipsins; og að lögfræðingur og mannauðsstjóri stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. annist lögfræði- og mannauðsmál stefnda Hugins ehf. og skipsins. Þá hafi hin stefndu félög Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. sama heimilisfang og starfsstöð. Byggja stefnendur á því að allir framangreindir séu á launaskrá stefnda Vinnslustöðvarinnar hf.

Aðild stefnda VÍS trygginga hf. byggja stefnendur á því að hinn 1. janúar 2025 hafi váttryggingastarfsemi Váttryggingafélags Íslands hf., [...], verið færð til stefnda VÍS trygginga hf. Stefndi VÍS tryggingar hf. hafi þar með tekið við öllum réttindum og skyldum Váttryggingafélags Íslands hf. Ráðstöfunin hafi verið tilkynnt til Nasdaq verbréfamiðstöðvar og fjármálaeftirlit Seðlabanka Íslands hafi veitt leyfi til yfirfærslunnar hinn 30. desember 2024 og hún hafi farið fram 1. janúar 2025. Réttindi og skyldur váttryggingataka, váttryggðra og annarra haldi sjálfkrafa gildi sínu við yfirfærsluna skv. 5. mgr. 34. gr. laga nr. 100/2016 um váttryggingastarfsemi, þ.m.t. váttrygging skipsins, sbr. váttryggingarskírteini nr. 6512419, sem hafi verið í gildi þegar tjónið varð sem mál þetta varðar. Stefndi VÍS tryggingar hf. hafi auk þess viðurkennt bótaskyldu úr ábyrgðarlið húftryggingar skipsins með bréfi til tjónþola, dags. 14. mars 2024.

Kveða stefnendur að aðilasamlag stefndu til varnar byggi á 1. mgr. 19. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefnendur byggja báðir á eftirfarandi málsástæðum og lagarökum.

Stefnendur krefjast þess að fá tjón sitt að fullu bætt úr hendi stefndu og að þau verði dæmd til greiðslu óskipt, *in solidum*.

Tjón stefnandans Vestmannaeyjabæjar sé fólgið í þeim skemmdum sem urðu á NSL-3 og áætluðum eða metnum kostnaði við að bæta úr þeim, auk annars kostnaðar sem stefnandinn hafi greitt vegna atviksins.

Tjón stefnandans Ljósleiðarans ehf. sé fólgið í kostnaði við viðgerð á sæstrengnum og öðrum kostnaði sem stefnandi varð fyrir vegna tjónsatviksins.

Byggja stefnendur á því að stefndu Huginn ehf. og Vinnslustöðin hf. beri ábyrgð á tjóninu, enda hafi helstu stjórnendur þessara lögaðila, auk annarra starfsmanna þeirra í áhöfn skipsins, sýnt af sér stórfellt gáleysi við stjórn og rekstur þess, sem leitt hafi til tjónsins.

Krafa stefnandans Ljósleiðarans ehf. er einkum reist á lokamálsl. 4. mgr. 86. gr. fjarskiptalaga nr. 70/2022, en þar segir:

„Ef tjón verður á fjarskiptastreng í sjó, sem valdið er af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi, skal sá sem tjóni hefur valdið bæta beint og óbeint fjártjón sem af því hlýst nema hann sýni fram á að hann hafi gert allar nauðsynlegar varúðarráðstafanir til þess að komast hjá tjóni.“

Kröfur beggja stefnenda eru enn fremur reistar á almennum meginreglum skaðabótaréttar utan samninga, bæði sakarreglunni og reglunni um ábyrgð vinnuveitanda á skaðaverkum starfsmanna. Enn fremur eru kröfurnar reistar á 171. gr. siglingalaga um ábyrgð útgerðarmanns á tjóni sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu þeirra sem starfa í þágu skips.

Stefnendur telja fullsannað að tjóninu hafi verið valdið af stórfelldu gáleysi og að á því beri stefndu ábyrgð. Með eðlilegri aðgæslu og ábyrgð í stjórnun og rekstri skipsins hefði verið unnt að afstýra tjóni því sem varð. Stefndu hafi jafnframt mátt vera ljóst að slíkt tjón sem varð myndi sennilega hljóta af vanrækslu þeirra og yfirsjónum við rekstur skipsins. Samkvæmt 176. gr. siglingalaga geti stefndu því ekki borið fyrir sig takmörkunarákvæði laganna eins og þeir hafi gert, sbr. m.a. 173. gr. og 174. gr. þeirra. Stefnendur byggja jafnframt á því að slíka takmörkunarheimild verði að skýra þröngt, enda frávik frá meginreglum skaðabóta- og fjármunaréttar.

Stefnendur byggja á því að ábyrgð verði lögð á stefndu, hvort heldur sem er eftir 171. gr. siglingalaga, sakarreglunni eða reglunni um vinnuveitandaábyrgð, sjálfstætt eða öllum samtímis, m.a. með vísan til 176. gr. siglingalaga. Þá byggja stefnendur á fordæmum Hæstaréttar við túlkun á reglum siglingalaga um takmörkun ábyrgðar, m.a. um ábyrgð vinnuveitanda á skaðaverkum starfsmanna. Vísa stefnendur m.a. til dóma Hæstaréttar í málunum nr. 99/1989 og 19/1992.

Auk þess byggja stefnendur á því, að í tilviki lögaðila verði að skilja hugtakið „sjálfur“ í 176. gr. siglingalaga þannig, að það nái til stjórnenda lögaðila, sem hafa raunverulegar heimildir til að taka ákvarðanir um stjórnun, viðhald og atriði sem varða öryggi skips. Stefnendur telja það því ná bæði til stjórnenda í landi og æðstu stjórnenda á skipi, svo að líta megi á athafnir þeirra og/eða athafnaleysi sem athafnir og/eða athafnaleysi lögaðilanna „sjálfra“ í skilningi 176. gr. laganna. Byggja stefnendur á því að framkvæmdastjórar beggja stefndu, Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf., útgerðarstjóri skipsins og tæknilegir yfirmenn í landi og aðrir lykilstjórnendur hafi komið fram fyrir hönd þessara lögaðila við ákvarðanatöku um málefni skipsins þannig að vanræksla þeirra og yfirsjónir teljist vanræksla og yfirsjónir lögaðilanna sjálfra. Þá beri æðstu stjórnendur útgerðar skipsins ábyrgð á öllu verklagi í öryggismálum í útgerð þess, eins og annarra skipa sinna, og verði að líta á stórfellda vanrækslu þeirra þar á, í því tilviki sem mál þetta varðar, þannig að hún falli með réttu undir ákvæði 176. gr. siglingalaga. Áréttastefnendur þó, að þetta atriði ráði ekki úrslitum um ábyrgð stefndu,

enda hafi fordæmisgefandi dómar Hæstaréttar, sem að framan er vísað til, lagt vinnuveitandaábyrgðarregluna til grundvallar við túlkun 176. gr. siglingalaga.

Þá byggja stefnendur ábyrgð stefnda VÍS trygginga hf. vegna framangreinds á váttryggingarsamningi milli stefndu VÍS trygginga hf. og Hugins ehf., sbr. ábyrgðarskírteini nr. 6512419, skilmála nr. MM30, sbr. og sameiginlega skilmála nr. YY10, sbr. og lög um váttryggingarsamninga nr. 30/2004.

Stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. byggir á því að um ábyrgð útgerðarmanns á munatjóni sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu þeirra sem starfa í þágu skips gildi jafnframt 171. gr. siglingalaga, en stefnandinn byggir kröfu sína fyrst og fremst á fyrrgreindu ákvæði fjarskiptalaga og almennum meginreglum skaðabótaréttar til fyllingar, en fjarskiptalög séu sérlæg frá árinu 2022 sem gangi framur siglingalögum frá árinu 1985 hvað tjón hans varðar.

Kveður stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. að í 4. mgr. 86. gr. fjarskiptalaga sé sérstök varúðarregla þar sem þess sé krafist að sjófarendur sýni aðgæslu í nánd við fjarskiptasæstrengi. Þá sé í lokamálslið ákvæðisins sérstök sönnunarregla, sem í sé fólgin öfug sönnunarbyrði. Stefnandinn telur skýrt mega álykta af gögnum málsins, þ.m.t. úr sjóprófum sem haldin hafa verið, að stefndu hafi alfarið mistekist að sýna fram á, að allar nauðsynlegar varúðarráðstafanir hafi verið gerðar til að forða tjóni. Þvert á móti telur stefnandinn upplýst, að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. og starfsmenn þeirra, hafi sýnt alvarlegt hirðuleysi um mikilvæg öryggisatriði skipsins í tengslum við viðhald þess, rekstur og siglingu í umrætt sinn, þannig að stefnandinn hafi orðið fyrir tjóni.

Stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. telur á móti fullsannað að tjóninu hafi verið valdið af stórfelldu gáleysi og þurfi því ekki sérstaklega að grípa til ofangreindrar sönnunarreglu. Telur hann einsýnt, að með eðlilegri aðgæslu og ábyrgð í stjórnun og rekstri skipsins hefði verið unnt að afstýra tjóni því sem varð. Stefndu hafi jafnframt mátt vera ljóst að slíkt tjón sem varð myndi sennilega hljóta af vanrækslu þeirra og yfirsjónum við rekstur skipsins.

Kveður stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. að ákvæði fjarskiptalaga heimili ekki takmörkun ábyrgðar þegar svo stendur á sem lýst er í lokamálsli. 4. mgr. 86. gr. laganna. Stefnandinn byggir á því að stefndu geti þar af leiðandi ekki borið fyrir sig ákvæði 173. gr., sbr. 174. gr. siglingalaga. Auk þess verði að skýra slíkar takmörkunarheimildir þröngt, enda frávik frá meginreglum skaðabóta- og fjármunaréttar.

Stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. kveður að um ábyrgð á grundvelli 176. gr. siglingalaga vegna stórfellds gáleysis leiði jafnframt að stefndu geti ekki borið fyrir sig takmörkunarákvæði siglingalaga eins og þau hafi gert. Byggir stefnandi á því ákvæði til vara, en telur aðallega, að vegna lokamálsl. 4. mgr. 86. gr. fjarskiptalaga gildi önnur sönnunarregla um tjón hans og ábyrgð vegna þess, en sú almenna sönnunarregla skaðabótaréttar sem birtist í 176. gr. siglingalaga.

Um helstu orsakir tjónsins og atriði sem horfa beri til við sakarmat byggja stefnendur á eftirfarandi málsástæðum.

Bremsubúnaður illa hertur á spili. Akkerislás opinn við keðju. Eftirliti á innsiglingu og almennu verklagi á skipinu ábótavant.

Stefnendur vísa til þess að upplýst sé í málinu að akkeri skipsins á stjórnborða var úti við innsiglinguna til hafnar síðdegis 17. nóvember 2023 áður en tjónið varð. Ummerki á skipsskrokki séu til marks um þetta. Í sjóprófum hafi jafnframt verið upplýst að skipverjar hefðu ekki orðið varir við stöðu akkerisins fyrr en eftir að það tók niður í höfninni, og að þeir gættu ekki sérstaklega að því fyrir og við innsiglinguna. Dimmt hafi verið og hvasst í veðri þegar atvik urðu.

Kveða stefnendur bersýnilegt að ekki hafi verið hert nægjanlega á bremsubúnaði á akkerisspili, sem notað er til að hífa og slaka akkerinu. Það hafi því runnið út á siglingunni. Þá sé að fullu upplýst að ekki hafi verið tryggilega gengið frá akkerislási á stjórnborða þegar atvikið varð, en lásnum sé einmitt ætlað að koma í veg fyrir að akkerið renni út. Ljósmyndir og myndbönd úr öryggismyndavélum skipsins sýni að akkerislásinn hafi staðið opinn í sex vikur samfleytt, allt frá því í byrjun október 2023 og þar til atvikið varð.

Vísa stefnendur til þess að álit áhafnar og annarra sem gáfu skýrslu við sjóprófin hafi verið samdóma um að frágangur akkerislássins á stjórnborða hafi verið ófullnægjandi, enda hefði hann átt að vera lokaður. Skipverjar hafi lýst því að þeir hefðu ekki sýnt eðlilega aðgæslu að þessu leyti. Þeir hafi ekki gefið viðhlítandi skýringar á háttalaginu.

Stefnendur byggja á því að í 7. kafla öryggishandbókar fiskiskipa sem gefin sé út af Samgöngustofu og beri að aðlaga að hverju skipi, sé fjallað um verklags- og vinnureglur um borð. Í kafla 7.2 um ábyrgð yfirmanna skips segi að vakthafandi stýrimaður skuli gaumgæfa akkerisbúnað áður en komið sé í höfn. Staðfest hafi verið í

sjóprófum að þessu verklagi handbókarinnar hafi ekki verið fylgt í aðdraganda þess að tjónið varð. Hvorki æðstu yfirmenn skipsins né aðrir skipverjar hafi getað gert viðhlítandi grein fyrir því hvaða verklag væri almennt haft um frágang á akkerislási og öðrum akkerisbúnaði í hverri veiðiferð, né hvernig eftirliti væri háttað.

Í þessu sambandi hafi jafnframt verið upplýst í sjóprófum að útgerðaraðilar skipsins hafi ekki fylgt 4. kafla öryggishandbókarinnar um skipan og starfshætti öryggisstjóra og öryggisfulltrúa skips, hvorki á sjó né í landi. Hafi þar verið staðfest að útgerðin hefði ekkert aðhafst til að innleiða handbókina fyrir skipið og ekki heldur kynnt efnisatriði hennar fyrir skipverjum. Þegar öryggishandbókin var kynnt skipverjum fyrir dómi við sjóprófin hafi þeir ekki kannast við að hafa barið hana augum.

Missir akkeris í janúar 2022. Engin eftirfarandi skoðun öryggisbúnaðar og ófullnægjandi eftirfylgni. Ófullnægjandi upplýsingagjöf og samskipti. Reglum og viðurkenndum viðmiðum ekki fylgt.

Stefnendur byggja á því að við sjópróf hafi áhafnar meðlimir skipsins og stjórnendur stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. upplýst að skipið hefði áður misst akkeri á stjórnborða, nánar tiltekið í janúar 2022, eða tæpum tveimur árum áður en atvikið varð, sem mál þetta varðar. Æðstu stjórnendur stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. hafi staðfest að útgerðin hefði enga úttekt gert á hinu fyrra atviki eða orsökum þess. Útgerðin hafi látið setja nýtt akkeri á stjórnborða skipsins, þó ekki fyrr en í október 2022, en ekki gert heildstæða athugun á akkerisbúnaðinum á stjórnborða af því tilefni. Búnaðurinn hafi heldur ekki verið kannaður heildstætt, þ.m.t. akkeriskeðjan, þegar skipið fór í slipp í maí 2023.

Vísa stefnendur til þess að þegar viðeigandi akkerisbúnaður á stjórnborða var skoðaður eftir tjónsatburðinn í nóvember 2023 hafi komið í ljós að um 120 metra vantaði upp á rétta lengd akkeriskeðjunnar, eða meira en helming af lögmætri lengd hennar. Sé þetta m.a. staðfest í skriflegri atvikaskýrslu Hugins ehf., dags. 22. janúar 2024, sem gefin hafi verið af æðstu stjórnendum stefndu Hugins ehf. og Vinnslustöðvarinnar hf. Í skýrslunni sé jafnframt staðfest, eins og af vitnum og aðilum við sjóprófin, að þessi hluti keðjunnar hafi glatast á hafi úti ásamt akkeri í ársbyrjun 2022. Þá hafi sömuleiðis komið fram við sjóprófin, að skipverjum hafi virst alls ókunnugt ástand akkeriskeðjunnar og komið verulega á óvart við tjónsatvikið hversu stutt keðjan var. Stefnendur byggja á því að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. geti ekki vikist undan ábyrgð á þessu.

Þá vísa stefnendur, sem fyrr segir, að í sjóprófum hafi verið upplýst að útgerðin hefði ekki innleitt öryggishandbók Samgöngustofu í starfsemi skipsins þegar atvikið varð í janúar 2022 og ekki heldur þegar tjónsatvikið varð í nóvember 2023. Þá hafi útgerðin heldur ekki byggt upp öryggisstjórnunarkerfi þegar atvik urðu, eins og gert sé ráð fyrir í handbókinni og ekki fylgt neinum þeim ferlum vegna atviksins í ársbyrjun 2022, sem þar sé mælt fyrir um. Handbókin byggir á alþjóðlegum staðli (ISM) um öryggisstjórnun skipa, sbr. 16. tölul. 1. mgr. 2. gr. laga nr. 82/2022 um áhafnir skipa, en lögunum sé m.a. ætlað að tryggja öryggi skipa og áhafna. Benda stefnendur t.d. á 9. kafla handbókarinnar um viðbrögð við tjónsatvikum, greiningu þeirra, nánari úrvinnslu, tilkynningar til viðeigandi aðila o.s.frv. Upplýst sé til fulls að stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. hafi algerlega brugðist slíkum skyldum vegna atviksins í janúar 2022, sem þeim hafi þó verið fullkunnugt um, bæði þegar litið er til viðmiða öryggishandbókar Samgöngustofu og þess sem almennt verði að telja sanngjarnt að krefjast af útgerðaraðilum skipa af þessu tagi. Verði í því sambandi ekki gert lítið úr mikilvægi akkerisbúnaðar fyrir öryggi skipa. Stefnendur telja rétt að taka fram að þótt leitt hafi verið í ljós í sjóprófum að skipverjum hafi verið ókunnugt um öryggishandbók Samgöngustofu, hafi komið þar skýrt fram að stjórnendum útgerðarinnar, stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf., hafi verið fullkunnugt bæði um tilvist og efni handbókarinnar.

Stefnendur vísa hér enn fremur til ábyrgðar stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. á grundvelli laga nr. 82/2022 um áhafnir skipa. Vísast hér sérstaklega til VII. kafla um skyldur útgerðar varðandi upplýsingagjöf til skipverja og samskipti milli útgerðar og skipverja um öryggisþætti, sbr. m.a. 5. og 7. tölul. 1. mgr. 28. gr. laganna. Gögn málsins, ekki síst skýrslur áhafnar við sjóprófin, taki af allan vafa um að þessum skyldum hafi stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. brugðist. Sama gildi um skyldur þeirra á grundvelli reglugerðar nr. 200/2007, um ráðstafanir til að stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum. Vísa stefnendur hér m.a. til 5. gr. um almennar skyldur vinnuveitanda, þ.m.t. ábyrgð hans á nauðsynlegum ráðstöfunum sem lúta að öryggi starfsmanna og forvarnir gegn áhættu í starfi og skyldu hans til að hrinda ráðstöfunum í framkvæmd til að forðast áhættu, sbr. m.a. a-lið 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar. Þá er hér enn fremur vísað til 9. gr. reglugerðarinnar um upplýsingagjöf vinnuveitanda til starfsmanna um öryggismál og áhættuþætti og 10. gr. um samráð um sömu atriði. Byggja stefnendur á því að skortur á vönduðu ferli um öryggismál, þ.m.t. í samskiptum útgerðar og áhafnar um slík mál, m.a. vegna öryggisbresta, hafi verið þáttur

í tjóninu sem varð og sé fyrst og fremst á ábyrgð stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf.

Aukaskoðun fór ekki fram. Haffærisskírteini gaf ranga mynd. Akkeriskeðja ekki í lögmæltu horfi.

Stefnendur kveða að skv. 15. reglu II. kafla reglugerðar nr. 122/2004 sem sett sé með stoð í 30. gr. skipalaga, sbr. og viðauka IV með reglugerðinni, skuli skip á borð við Huginn VE-55 vera búið tveimur akkerum af ákveðinni gerð, þyngd, lengd o.fl. Skipið hafi ekki uppfyllt þetta skilyrði þegar tjónið varð 17. nóvember 2023.

Vísa stefnendur til þess að Samgöngustofa hafi gefið út haffærisskírteini fyrir skipið, dags. 28. desember 2022, sem gilda skyldi til 5. febrúar 2024. Flokkunarfélagið DNV AS sé skoðunaraðili skipsins í umboði Samgöngustofu, skv. samningi, dags. 14. febrúar 2022, sbr. IV. kafla skipalaga nr. 66/2021. Samkvæmt upplýsingum frá DNV AS hafi lengd og slit akkeriskeðju skipsins síðast verið könnuð af hálfu félagsins 28. apríl 2021 og sé ekki fyrirhuguð á nýjan leik fyrr en 30. apríl 2026.

Þá komi fram í 32. gr. skipalaga nr. 66/2021 að aukaskoðun skuli fara fram hafi skip orðið fyrir tjóni, verið til viðgerðar eða af slíkum ástæðum sem varða öryggismál. Þetta komi sömuleiðis fram í reglugerð nr. 122/2004, sem sett sé með stoð í skipalögum, og í handbókum útgefnum af Samgöngustofu. Vísa stefnendur hér um skipaskoðun enn fremur til reglugerðar nr. 466/2023 um skoðanir á skipum og búnaði þeirra og eldri reglugerðar sem hún hafi leyst af hólmi nr. 1017/2003. Gögn frá Samgöngustofu sem fylgi skírteininu sem í gildi var þegar tjónið varð í nóvember 2023, staðfesti upplýsingarnar frá DNV AS, þ.e. að engin aukaskoðun hafi farið fram á akkeriskeðju eða akkerisbúnaði að öðru leyti á stjórnborða eftir atvikið í janúar 2022.

Þá kveða stefnendur að af gögnum frá Samgöngustofu og DNV AS og svörum þeirra við sérstökum fyrirspurnum af þessu tilefni megi enn fremur ráða, að útgerðin hafi ekki sérstaklega upplýst DNV AS eða Samgöngustofu um atvikið frá því í janúar 2022 þegar nýtt haffærisskírteini var gefið út í desember sama ár, þannig að aukaskoðun gæti farið fram skv. 32. gr. skipalaga. Þessi vanræksla útgerðar skipsins hafi því haft í för með sér að skírteinið hafi gefið ranga mynd af stöðu þessa búnaðar.

Vísa stefnendur til þess að við sjóprófin hafi hvorki útgerðaraðilar né æðstu yfirmenn um borð í skipinu getað gefið viðhlítandi skýringar á þessu ásigkomulagi akkeriskeðjunnar í nóvember 2023. Þeir hafi heldur ekki gefið neinar viðhlítandi

skýringar á því hvers vegna engin athugun hefði farið fram á búnaðinum í heild í framhaldi af atvikinu í janúar 2022, sem allir helstu stjórnendur stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. hafi að fullu verið upplýstir um. Þeir hafi ekki getað gefið neinar viðhlítandi skýringar á því hvers vegna viðeigandi verkferlar hefðu ekki verið innleiddir fyrir skipið vegna atvika af þessu tagi sem varði mikilsverð öryggismál. Þeir hafi bent hverjir á aðra.

Stefnendur byggja á því að af gögnum málsins megi skýrt leiða, t.d. af skýrslum æðstu yfirmanna skipsins við sjóprófin, upplýsingum um siglingaferil skipsins, afstöðumyndum af skipi og lögnum o.fl., að hefði keðjan verið að fullri lengd hefði akkerið tekið niður á öðrum stað, fjarri lögnum, þannig að alfarið hefði verið unnt að afstýra tjóni. Þá hefðu réttar upplýsingar um stöðu þessa mikilvæga öryggisbúnaðar skipt sköpum. Telja stefnendur að þessi vinnubrögð útgerðarinnar og ábyrgðarleysi í samskiptum helstu stjórnenda vegna atviksins í janúar 2022 feli í sér vítaverða háttsemi, stórfellt gáleysi, sem hafi verið ríkur þáttur í að tjónið varð sem mál þetta snertir.

Önnur atriði er varða bótaábyrgð og sakarmat.

Stefnendur telja ástæðu til að nefna að stefndi Vinnslustöðin hf. hafi vikið skipstjóra og yfirstýrimanni í umræddri veiðiferð brott úr starfi fljótlega eftir atvikið og tilkynnt um það opinberlega í framhaldi. Framkvæmdastjóri Vinnslustöðvarinnar hf., æðsti yfirmaður útgerðar skipsins, hafi lýst því yfir opinberlega í kjölfarið að ástæðan væri brot þeirra í starfi þ.e. „að í aðdraganda atviksins hefðu skipstjórnarmenn Hugins ekki rækt skyldur sínar með viðunandi hætti.“ Telja stefnendur að í ákvörðuninni hafi birst samtímamat stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. á því að um stórfellt gáleysi hafi verið að ræða.

Stefnendur kveða að fyrir liggi að vegna háttsemi stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. hafi orðið alvarlegar skemmdir á NSL-3. Öllum sem gera út frá Vestmannaeyjum megi vera fullkunnugt um viðkvæmar aðstæður á hafsbotni í Vestmannaeyjahöfn með tilliti til þeirra lagna sem þar liggja. Telja verði hafið yfir vafa, að varúð hafi verið nægjanlega brýnd fyrir stefndu þannig að sú sérstaka aðgæsla sem viðhafa þurfi vegna lagna í Vestmannaeyjahöfn hafi verið þeim kunn. Auk þess hafi þýðing lagnanna fyrir vatnsbúskap samfélagsins og innviði þess ekki getað verið þeim dulin. Alvarleiki málsins hafi því mátt vera þeim ljós fyrirfram. Um borð í skipinu sé fullkominn tækjabúnaður sem sýni vel legu vatns-, raf- og fjarskiptalagna við

innsiglingu, svo stefndu geti hvorki borið við grandleysi né þekkingarskort. Þetta eigi jafnt við um stjórnendur skips og útgerðar á sjó og í landi. Stefnendur byggja á því að fyrirsjáanlegt sé, að vanræksla við viðhald og viðgerðir akkerisbúnaðar og gáleysi í umgengni við svo mikilvægan öryggisbúnað á innsiglingu, auk almenns hirðuleysis og slælegra vinnubragða við meðferð fyrri tjónsatvika og öryggisbresta, sem rakin eru að framan, geti leitt tjóns á lögnum við Vestmannaeyjar og í Vestmannaeyjahöfn.

Nánar um viðurkenningu sakarábyrgðar og tjóns

Stefnendur telja að með viðurkenningu bótaábyrgðar og með greiðslu hafi stefndu VÍS tryggingar hf. og Huginn ehf. staðfest ákveðið lágmarkstjón stefnanda. Enn fremur að öll skilyrði bótaábyrgðar séu uppfyllt á tiltekinni saknæmri háttsemi skipstjóra og skipshafnar í störfum þeirra í þágu skipsins, sem útgerðin og þar með váttryggjandi beri ábyrgð á skv. samningi þeirra í milli og skv. viðeigandi reglum skaðabótaréttar. Aftur á móti hafi ekki verið nánar upplýst af hálfu stefndu Hugins ehf. og VÍS trygginga hf. á hvaða atvikum nákvæmlega, viðurkenningin sé byggð. Þá hafi stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. mótmælt öllum sjónarmiðum stefnanda um stórfellt gáleysi. Stefndi Vinnslustöðin hf. hafi ekki gengist við neinni ábyrgð með beinum hætti.

Stefnendur telja að eins og skipulagi í starfsemi útgerðaraðila sé háttað, stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf., sé rétt að gera kröfur á hendur þeim, *in solidum*, enda sé ljóst af atvikum öllum að bæði stefndi Huginn ehf. og móðurfélag þess, stefndi Vinnslustöðin hf., og æðstu stjórnendur beggja þessara lögaðila stýri og beri ábyrgð á útgerð skipsins og að starfsemi annars sé samofin starfsemi hins. Vísast nánar um þetta til aðildarkafli hér að framan.

Ábyrgð stefnda VÍS trygginga hf. vegna framangreinds, byggja stefnendur á váttryggingarsamningi milli stefndu VÍS trygginga hf. og Hugins ehf., sbr. og viðeigandi lög og skilmála sem vísað er til að framan. Samkvæmt ábyrgðarskírteininu sé váttryggingarfjárhæðin 14.745.597 evrur, eða sem nemi kr. 2.260.500.020 m.v. skráð gengi evru kr. 153,3 hjá Seðlabanka Íslands á tjónsdegi 17. nóvember 2023.

Málkostnaður og lagarök

Til stuðnings dómkröfu sinni um fullar bætur vísar stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. sem fyrr er rakið aðallega til 4. mgr. 86. gr. fjarskiptalaga. Jafnframt vísa báðir stefnendur til almennra reglna skaðabóta- og fjármunaréttar, þ.m.t. sakarreglunnar og

vinnuveitandaábyrgðarreglunnar. Enn fremur vísa stefnendur til 171. gr. og 176. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Þá vísa stefnendur til annarra ákvæða siglingalaga eftir því sem við á og rakið er að framan. Jafnframt vísa stefnendur til fordæma dómstóla um túlkun ákvæða siglingalaga, einkum dóma Hæstaréttar í málunum nr. 99/1989 og 19/1992, að því marki sem 176. gr. siglingalaga verði talin eiga við í máli þessu.

Stefnendur vísa til IV. kafla skipalaga nr. 66/2021 og sérstaklega til 32. gr. laganna. Auk þess til reglugerðar nr. 122/2004 sem sett sé með stoð í skipalögum, m.a. 15. reglu II. kafla, sbr. og viðauka IV með reglugerðinni, auk reglugerðar nr. 466/2023, sbr. og reglugerð nr. 1017/2003. Þá er vísað til ákvæða laga nr. 82/2022 um áhafnir skipa og reglugerðar nr. 200/2007 um ráðstafanir til að stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum.

Að því er varðar kröfur um vexti og dráttarvexti vísa stefnendur til 3. og 4. mgr. 5. gr., 1. mgr. 6. gr., 1. mgr. 8. gr. og 11. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Aðilaslagnag til varnar byggja stefnendur á 1. mgr. 19. gr. laga nr. 91/1991. Um aðild stefnda VÍS trygginga hf. byggja stefnendur jafnframt á 5. mgr. 34. gr. laga nr. 100/2016 um váttryggingastarfsemi.

Um varnarþing er vísað til 1. mgr. 39. gr., 41. gr. og 1. mgr. 42. gr. laga nr. 91/1991.

Vegna málskostnaðar vísa stefnendur til 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991. Þá byggja stefnendur á 6. tölul. 1. mgr. 175. gr. siglingalaga, eftir því sem við á, en þar segi að heimild til takmörkunar ábyrgðar nái ekki til málskostnaðar.

Málsástæður og lagarök stefndu

Sýkna vegna aðildarskorts

Stefndi Vinnslustöðin hf. byggir fyrst og fremst á aðildarskorti gagnvart báðum stefndum, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991.

Um aðildarskortinn, gagnvart báðum stefndum, vísar stefndi Vinnslustöðin hf. til þess að stefnendur byggi á því að stefndi Vinnslustöðin hf. sé í reynd útgerðarmaður Hugins og stjórni útgerð skipsins í öllum meginatriðum. Af þeim sökum beri stefndi in solidum ásamt stefnda Hugin ehf. skaðabótaábyrgð á tjóninu, enda hafi helstu stjórnendur þessara lögaðila auk annarra starfsmanna þeirra í áhöfn skipsins sýnt af sér stórfellt gáleysi við stjórn og rekstur þess, sem leitt hafi til tjónsins.

Þessu mótmælir stefndi Vinnslustöðin hf., sem og stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf., og byggja allir stefndu á því að stefndi Huginn ehf. sé eini útgerðarmaður skipsins samkvæmt lögum og stjórn úrgerð þess að öllu leyti með þeim réttaráhrifum sem því fylgir. Af þeim sökum beri stefndi Vinnslustöðin hf. ekki skaðabótaábyrgð á tjóni á mönnum eða munum sem skipið veldur, sem leiði til þess að sýkna verði stefnda Vinnslustöðina hf. af öllum kröfum stefnenda vegna aðildarskorts.

Stefndi Vinnslustöðin hf., sem og stefndi Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf., vísa til þess að í lögum sé ekki að finna sérstaka reglu um skaðabótaábyrgð útgerðarmanns á tjóni sem skip sem hann gerir út veldur mönnum eða munum. Af þeim sökum beri útgerðarmaður skaðabótaábyrgð samkvæmt almennu skaðabótareglunni nema kveðið sé sérstaklega á um annað í lögum. Hins vegar sé að finna sérreglu um húsbóndaábyrgð útgerðarmanns í 1. mgr. 171. gr. siglingalaga, en þar sé mælt fyrir um víðtæka húsbóndaábyrgð útgerðarmanns á aðilum sem þar eru tilgreindir jafnvel þótt þeir séu ekki starfsmenn hans að því gefnu að þeir starfi í þágu skipsins. Þetta þýði að sá sem krefst skaðabóta úr hendi útgerðarmanns verði almennt að sanna að hann hafi orðið fyrir fjárhagslegu tjóni, að tjóninu hafi verið valdið með saknæmri og ólögmætri háttsemi útgerðarmanns eða manna sem hann ber ábyrgð á, að nægileg orsakatengsl séu milli tjónsins og þessarar háttsemi og að tjónið sé sennileg afleiðing af henni.

Kveður stefndi Vinnslustöðin hf., sem og stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf., að almennt sé gengið út frá því í íslenskum sjórétti að útgerðarmaður sé sá aðili sem stofnar til reksturs tiltekins skips, stýrir rekstrinum og ber fjárhagslega áhættu af honum. Í því felist m.a. að skrá skip með lögmætum hætti eða vera með afnot skips samkvæmt sérstökum samningi við skráðan eiganda þess, ráða skipverja, búa skipið nauðsynlegum búnaði, ákveða ferðir þess og tryggja það lögbundinni váttryggingu vegna tjóns sem skip veldur þriðja aðila og vegna dánar- og slysabóta sem á útgerðarmann kunna að falla. Útgerðarmaður geti verið einstaklingur eða lögaðili.

Þá vísa allir stefndu til þess að skv. 37. tölulið 2. gr. laga nr. 82/2022 um áhafnir skipa merki hugtakið útgerð í lögnum þann sem mannar skip, ræður ferðum þess, ber kostnaðinn af þeim og nýtur arðsins af þeim.

Allir stefndu byggja á því að samkvæmt 171. gr. a siglingalaga nr. 34/1985 teljist útgerðarmaður sá sem er skráður eigandi skips eða sérhver annar einstaklingur eða lögaðili sem ber ábyrgð á rekstri skips samkvæmt samningi við eiganda þess.

Kveða allir stefndu að þessu virtu að segja megi að útgerðarmaður í skilningi íslenskra laga sé sá einstaklingur eða lögaðili:

- (a) sem er skráður eigandi skips eða sá sem ber ábyrgð á rekstri þess samkvæmt samningi við eiganda skipsins,
- (b) sem mannar skipið,
- (c) sem ræður ferðum þess,
- (d) sem ber kostnaðinn af ferðum þess, og
- (e) sem nýtur arðsins af ferðum þess.

Vísa stefndu til þess að stefndi Huginn ehf. sé skráður eigandi skipsins í aðalskipaskrá Samgöngustofu.

Þá liggi enginn samningur fyrir milli stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og stefnda Hugins ehf. um rekstur skipsins.

Vísa stefndu til þess að skv. ársreikningi stefnda Hugins ehf. fyrir árið 2023 stofni stefndi Huginn ehf. til reksturs skipsins, stýri honum og beri fjárhagslega áhættu af honum.

Þá byggja allir stefndu á því að stefndi Huginn ehf. sé vinnuveitandi áhafnar Hugins samkvæmt ráðningarsamningum (skiprúmssamningum) við alla skipverja, sbr. 6. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 og fari með þau réttindi og beri þær skyldur sem hvíla á útgerðarmanni í lögum sem fjalla um málefni útgerðarmanns og skipverja. Stefndi Huginn ehf. hafi greitt skipverjum laun fyrir umrædda veiðiferð eins og fyrir allar aðrar veiðiferðir skipsins.

Auk þess njóti stefndi Huginn ehf. starfa einstakra starfsmanna stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. í þágu skipsins eftir því sem þurfa þykir, eins og til dæmis þjónustustjóra og tæknilegs rekstrarstjóra þegar kemur að viðhaldi og viðgerð á skipinu sem og mannauðsstjóra og lögfræðings stefnda Vinnslustövarinnar hf.

Þá vísa allir stefndu til þess að fyrir liggi að stefndi Huginn ehf. hafi verið með lögbundna ábyrgðartryggingu fyrir skipið hjá stefnda VÍS tryggingum hf. þegar atvikið átti sér stað sbr. 171. gr. a siglinglaga. Auk þess hafi stefndi Huginn ehf. verið með lögbundna tryggingu fyrir dánar- og slysabótum sem á hann kunna að falla samkvæmt 1. mgr. 172. gr. siglingalaga sbr. 2. mgr. nefndrar greinar sem og aðrar tryggingar sem útgerðarmaður er almennt með fyrir skip sitt. Stefndi Huginn ehf. sé einn vátryggður samkvæmt þessum tryggingum, ekki stefndi Vinnslustöðin hf.

Að öllu þessu virtu byggir stefndi Vinnslustöðin hf. á því að stefndi Huginn ehf. sé útgerðarmaður skipsins í skilningi laga og þar með talið IX. kafla siglingalaga með þeim réttaráhrifum sem því fylgir. Af þeim sökum beri stefndi Vinnslustöðin hf. ekki ábyrgð á tjóni á mönnum eða munum sem rekja má til skipsins og þar með því tjóni sem mál þetta varðar. Stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. byggja líka á þessu.

Kveða allir stefndu að þar sem stefndi Vinnslustöðin hf. fari ekki með neitt af framangreindum verkum við útgerð skipsins sem almennt sé miðað við samkvæmt lögum að útgerðarmaður sinni sé því mótmælt sem röngu og ósönnuðu að stefndi Vinnslustöðin hf. sé „í reynd“ útgerðarmaður skipsins og stjórnir útgerð þess í öllum meginatriðum, eins og stefnendur haldi fram.

Kveða stefndu að engu breyti þótt einstakir starfsmenn stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. inni störf af hendi í þágu skipsins þar sem þeir séu, meðan á því stendur, á ábyrgð stefnda Hugins ehf. samkvæmt 1. mgr. 171. gr. siglingalaga. Um sé að ræða aðeins lítinn hluta af rekstri skipsins og alls ekki þess eðlis að það leiði til þess að stefndi Vinnslustöðin hf. sé útgerðarmaður Hugins í skilningi laga.

Þótt stefndi Vinnslustöðin sé eini hluthafi stefnda Hugins ehf. komi hann almennt ekki að daglegum rekstri stefnda Hugins ehf., eins og komi skýrt fram í skýrslum framkvæmdastjóra og stjórnarformanns stefnda Hugins ehf. og framkvæmdastjóra stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. í sjóprófi og ráða megi af ársskýrslu stefnda Hugins ehf. Því hafi stefnendur ekki hnekkst með nokkrum hætti.

Auk þess mótmæla stefndu því að þótt sömu einstaklingar inni störf af hendi fyrir stefnda Vinnslustöðina hf., hvort sem það er í framkvæmdarstjórn félagsins eða á öðrum vettvangi, og fyrir stefnda Huginn ehf. þá leiði það ekki sjálfkrafa til þess að stefndi Vinnslustöðin hf. sé útgerðarmaður skipsins í skilningi laga.

Sama eigi við þótt stefndi Vinnslustöðin hf. sé eini hluthafi stefnda Hugins ehf. og að félögin hafi sama heimilisfang.

Þvert á móti verði að líta til framangreindra atriða sem mælt sé fyrir um í lögum við mat á því hver sé útgerðarmaður skips í skilningi laga en ekki til tiltekinna einstaklinga, eignarhalds á félaginu eða heimilisfang þess.

Að öllu þessu virtu mótmælir stefndi Vinnslustöðin hf. því að hann beri skaðabótaábyrgð á tjóni sem Huginn veldur á mönnum eða munum og krefst þess að hann verði sýknaður vegna aðildarskorts með vísan til 2. mgr. 16. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Vinnslustöðin hf. beri ekki skaðabótaábyrgð á tjóninu

Verði ekki fallist á að sýkna stefnda Vinnslustöðina hf. vegna aðildarskorts skv. framansögðu og talið að hann sé á einhvern hátt útgerðarmaður Hugins byggir stefndi Vinnslustöðin hf. á því að sýkna verði hann samt sem áður af öllum kröfum stefnenda þar sem ósannað sé að hann, eða menn sem hann ber ábyrgð, á hafi valdið tjóninu af yfirsjónum eða vanrækslu.

Allir stefndu byggja á eftirfarandi málsástæðum, með þeim fyrirvara að þótt þær byggja á því stefndi Vinnslustöðin hf. sé mögulega útgerðarmaður skipsins, sem stefndi Vinnslustöðin hf. hafnar, kveður hann það ekki á neinn hátt fela í sér viðurkenningu hans fyrir því heldur sé aðeins um að ræða andsvör við málsástæðum stefnenda.

Vísar stefndu hér til þess að í málinu liggi fyrir að stjórnborðsakkeri Hugins hafi fallið af sjálfsdáðum í sjóinn á siglingu skipsins til hafnar án þess að nokkur í áhöfn skipsins tæki eftir því með þeim afleiðingum að tjón hafi orðið.

Samkvæmt reglugerð nr. 122/2004 um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestri lengd sé akkerisbúnaður lögbundinn öryggisbúnaður í þannig skipum.

Kveða stefndu að í sjómannalögum og siglingalögum sé að finna sérreglur um ábyrgð á störfum og búnaði um borð í skipum sem séu ólíkar þeim reglum sem almennt gilda um vinnustaði í landi og ábyrgð starfsmanna þar. Séu til dæmis ýmsar skyldur og rík ábyrgð lögð á skipstjóra við starfsemi um borð í skipi sem ekki þekkist við starfsemi í landi.

Kveða stefndu að skv. meginreglu 49. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 hafi skipstjóri í öllum efnum hið æðsta vald á skipi. Skipstjóra beri samkvæmt 6. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og 29. gr. skipalaga nr. 66/2021 að sjá til þess að skip sé haffært og að það sé m.a. vel útbúið, nægilega mannað og búið öryggisbúnaði eftir þeim ákvæðum í lögum og reglugerðum sem um hann gilda. Þá sé mælt fyrir um í 7. gr. siglingalaga að skipstjóri skuli annast um að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku. Samkvæmt þessu skuli skipstjóri sjá um og bera ábyrgð á að skip hans sé öruggt og að gengið sé tryggilega frá öllum búnaði þess með fullnægjandi hætti í þeim tilgangi að tryggja öryggi skipsins og áhafnar þess.

Aðrir yfirmenn skipsins, eins og stýrimenn og vélstjórar, beri auk þess ýmsar skyldur um borð í skipi. Þannig sé mælt fyrir um í 50. gr. sjómannalaga að fyrsti stýrimaður hafi í umboði skipstjóra eftirlit með öðrum skipverjum, skipi, áhöldum þess

og búnaði og samkvæmt 53. gr. sömu laga skuli yfirvélstjóri stjórna og bera ábyrgð á vélgæslunni og sjá um óaðfinnanlegan rekstur, meðferð og viðhald vélbúnaðar skipsins.

Samkvæmt 57. gr. sjómannalaga sé þeim manni sem verkum stjórnar á skipi skylt að gæta þess að fylgt sé nauðsynlegum varúðarreglum gegn slysum og sjúkdómum. Á sama hátt sé skipverja skylt að hlýðnast fyrirmælum um notkun öryggisbúnaðar og öðrum varúðarreglum og vinna þau verk eftir megni sem skipstjóri metur nauðsynleg vegna öryggis skips eða manna sem eru á skipi eins og mælt sé fyrir um í 3. gr. laganna.

Í öryggishandbók fiskiskipa sem Samgöngustofa hefur gefið út sé framangreint áréttað og jafnframt nefnd ýmis dæmi með grænum texta um góðar venjur í siglingum og sjómennsku. Í 7. kafla handbókarinnar sé að finna dæmi um verkefni og ábyrgð yfirmanna við mismunandi aðstæður. Þar sé m.a. gert ráð fyrir að fyrir brottför skips skuli yfirstýrimaður ganga úr skugga um að öryggisbúnaður þess sé í lagi og að áður en komið er í höfn skuli vakthafandi stýrimaður ganga úr skugga um að akkerisspil virki með eðlilegum hætti og að akkeri séu tilbúin til notkunar tafarlaust. Þó sé tekið fram í kafla 5.1 að þrátt fyrir það sem kemur fram í handbókinni þá frí það ekki skipstjóra ábyrgð eins og hún er skilgreind í lögum.

Með vísan til þessara lögfestu hátternisreglna um skyldur og ábyrgð skipstjóra og annarra yfirmanna skips og góðra venja í siglingum og sjómennsku byggja stefndu á því að skipstjóri, fyrsti stýrimaður og/eða yfirvélstjóri Hugins beri ábyrgð á og sé skylt að sjá til þess að þeir og aðrir skipverjar séu meðvitaðir um mikilvægi þess að ganga rétt og nægilega frá akkerisbúnaði skipsins og fylgjast með honum reglulega til að koma í veg fyrir að akkeri falli í sjóinn af sjálfsdáðum meðan á siglingu stendur.

Sérstaklega rík skylda hvíli á skipstjóra hvað þetta varðar sem æðsta yfirmanni skipsins og þess sem beri samkvæmt lögum að tryggja öryggi skipverja og skips.

Í málinu sé óumdeilt að akkerisspilið, bremsan og öryggislásinn hafi verið í lagi þegar atvikið átti sér stað. Þá liggi fyrir að öryggislásinn hafi verið úttekinn og viðurkenndur af flokkunarfélagi skipsins í samræmi við reglur.

Eðli máls samkvæmt þurfi öryggislás sem heldur akkeriskeðjunni og þar með akkerinu á sínum stað að vera lokaður og læstur með réttum hætti öllum stundum meðan á ferð stendur og bremsan á akkerisspili sem hífir og slakar keðjunni að vera nægilega hert.

Til þess að akkeri geti fallið af sjálfsdáðum í sjóinn þurfi tvennt að koma til; annars vegar þurfi öryggislásinn að vera ólæstur og hins vegar þurfi bremsa á akkerisspili að vera illa hert eða óhert eða bremsan sitji ekki rétt.

Gögn málsins beri með sér að hvoru tveggja hafi gerst með þeim afleiðingum að akkerið féll í sjóinn og olli því tjóni sem mál þetta er sprottið af.

Í málinu liggi fyrir að skipstjóri Hugins hafi skoðað öryggislásinn á báðum akkerum sérstaklega nokkrum vikum áður til þess að athuga hvort hann væri læstur, sem hann hafi reynst vera. Þá hafi hann fest áberandi grænan og hvítan spotta á lásinn og bundið hann fastan við handfang á lúgu sem sé á þilfarinu fyrir framan akkerisbúnaðinn í þeim tilgangi að vekja athygli skipverja á því að ekki eigi að fíkta í lásnum. Skipstjóri hafi litið á spottann sem innsigli. Skipstjóri hafi því vitað eða mátt vita að öryggislásinn ætti að liggja á keðjunni og vera lokaður öllum stundum þegar ekki er verið að nota akkerið.

Skipstjóri hafi staðfest það í skýrslu sinni í sjóprófi að þegar hann kemur um borð í skipið fyrir upphaf veiðiferðar þá gangi hann venjulega um skipið til þess að kanna hvort allt sé eins og það á að vera. Einhverra hluta vegna hafi hann ekki tekið eftir að öryggislásinn hafi verið að fullu opinn í eftirlitsferð sinni við upphaf þeirrar veiðiferðar sem skipið var að koma úr þegar atvikið átti sér stað.

Af mynd úr öryggismyndavél sem staðsett sé í frammastri skipsins þann 1. október 2023 megi ráða að öryggislás sem heldur stjórnborðskeðjunni fastri liggi ólæstur á henni sem geri það að verkum að keðjan sé ekki læst í lokinu eins og hún eigi að vera. Þá beri mynd degi síðar, þann 2. október 2023, með sér að öryggislásinn hafi opnast alveg upp á gátt og sé fullopinn frá þeim tíma þangað til akkerið féll út þann 17. nóvember 2023.

Það liggi því fyrir og sé óumdeilt að öryggislás stjórnborðsakkerisins hafi ekki verið á því í 47 daga í aðdraganda atviksins. Skipstjóri og skipverjar hafi þar af leiðandi haft langan tíma til þess átta sig á aðstæðum og bregðast við þeim.

Myndir úr nefndri öryggismyndavél frá 2. október 2023 og 10. nóvember 2023 beri með sér að umgangur skipverja hafi verið um þetta svæði vegna vinnu við landfestar án þess að þeir tækju eftir og/eða brygðust við því að öryggislásinn væri opinn. Jafnframt hafi komið fram í sjóprófi að tveir til þrír skipverjar hafi verið að vinna frammi á skipinu þegar það var við veiðar og þegar skipið var að sigla inn til hafnar að lokinni veiðiferð til þess að undirbúa landfestar án þess að þeir tækju eftir þessu.

Auk þessa liggi fyrir að vélstjórar hafi reglulega framkvæmt skoðanir og prófanir á þeim búnaði sem akkerisspilið var hluti af, þar sem hann hafi verið smurður og sjónskoðaður, án þess að þeir tækju eftir og/eða brygðust við því að öryggislásinn væri opinn.

Í ljósi þeirrar fræðslu sem skipverjar þurfi að gangast undir til að fá lögskráningu á íslensk skip og reynslu þeirra við notkun akkera Hugins verði að leggja til grundvallar að allir skipverjar Hugins hafi vitað eða mátt vita að öryggislásinn ætti að vera lokaður á keðjunni ef ekki væri verið að nota akkerið til þess að tryggja að akkerið rynni ekki út af sjálfsdáðum.

Að öllu þessu virtu liggi fyrir að skipstjóri, fyrsti stýrimaður, yfirvélstjóri og/eða aðrir skipverjar Hugins hafi vanrækt skyldur sínar við frágang og eftirlit með akkerisbúnaði skipsins með saknæmum og ólögmætum hætti.

Augljóslega hafi verið mikil hætta á því að akkerið félli af sjálfsdáðum í sjóinn ef þeir gengju ekki rétt og nægilega frá akkerisbúnaðinum og hefðu ekki fullnægjandi eftirlit með honum meðan á siglingu stóð og séu allar líkur á að tjónið hefði ekki orðið ef þeir hefðu gert það. Þá sé jafnframt augljóst að hægt hefði verið að koma í veg fyrir að akkerið félli af sjálfsdáðum í sjóinn ef þeir hefðu viðhaft fullnægjandi varúðarráðstafanir við frágang og eftirlit með akkerisbúnaðinum. Að því virtu sé ljóst að saknæm og ólögmæt vanræksla skipstjóra, fyrsta stýrimanns, yfirvélstjóra og/eða annarra skipverja Hugins hafi verið eina orsök tjónsins.

Leggja verði til grundvallar að þeir hafi mátt sjá fyrir að akkerið gæti fallið í sjóinn af sjálfsdáðum vegna vanrækslu sinnar og valdið tjóni á verðmætum sem þar kynnu að vera. Tjónið hafi því augljóslega verið sennileg afleiðing af þessari vanrækslu þeirra.

Að þessu virtu hafi stefndi Huginn ehf. verið vinnuveitandi nefndra skipverja og sá sem ber ábyrgð á þeim samkvæmt 1. mgr. 171. gr. siglingalaga, og stefndi VÍS tryggingar hf., fallist á að þeir beri skaðabótaábyrgð á tjóninu eftir framangreindum skaðabótareglum og hafi stefndi VÍS tryggingar hf. greitt stefnendum þá lögbundnu og óumdeildu takmörkunarfjárhæð sem mælt sé fyrir um í 3. mgr. 177. gr. sbr. 173. – 174. gr. siglingalaga í bætur fyrir tjónið ásamt vöxtum, eins nánar komi fram í samkomulagi um greiðslu takmörkunarfjárhæðar og greiðslukvittun. Engin deila sé um útreikning og fjárhæð nefndrar takmörkunarfjárhæðar og um hluti stefnenda í henni.

Skipstjóri, fyrsti stýrimaður, yfirvélstjóri og aðrir skipverjar Hugins hafi verið starfsmenn stefnda Hugins ehf. og því ekki í starfi hjá stefnda Vinnslustöðinni hf. í skilningi 1. mgr. 171. gr. siglingalaga eða húsbóndaábyrgðarreglunnar. Að því virtu beri stefndi Vinnslustöðin hf. ekki ábyrgð á yfirsjónum eða vanrækslu þeirra. Af þeim sökum beri stefndi Vinnslustöðin hf. ekki skaðabótaábyrgð á tjóninu, sem leiði til þess að sýkna verði hann af öllum kröfum stefnenda.

Greiðsla skaðabóta; tjónið að fullu bætt; ágreiningur aðila

Sé ekki fallist á framangreinda málsástæðu stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og talið að hann beri skaðabótaábyrgð á tjóninu byggir stefndi Vinnslustöðin hf. á því að sýkna verði hann samt sem áður af öllum kröfum stefnenda vegna þess að stefnendur hafi með greiðslu stefnda VÍS trygginga hf. á óumdeildri takmörkunarfjárhæð IX. kafla siglingalaga fengið tjón sitt að fullu bætt samkvæmt lögum.

Eins og áður greinir um aðild byggja stefnendur á því að stefndu Huginn ehf. og Vinnslustöðin hf. séu sameiginlega útgerðarmenn skipsins og að þeir beri sem slíkir sameiginlega (in solidum) skaðabótaábyrgð á tjóni á ljósleiðaranum og vatnslögninni eftir sömu skaðabótareglum og nánar eru tilgreindar í stefnum. Það leiði til þess, að ef til þess kemur að stefndi Vinnslustöðin hf. er talinn bera skaðabótaábyrgð á tjóninu samkvæmt málsástæðum stefnanda verði að leggja til grundvallar við úrlausn þessa máls að stefndi Vinnslustöðin hf. sé útgerðarmaður Hugins í skilningi IX. kafla siglingalaga með öllum þeim réttaráhrifum sem því fylgir.

Stefndu byggja allir á því að með framangreindri greiðslu stefnda VÍS trygginga hf. á takmörkunarfjárhæð siglingalaga hafi stefnendum verið bætt tjónið að fullu og því eigi stefnendur ekki frekari kröfu á hendur stefndu, sem leiði til þess að sýkna verði þá af öllum kröfum stefnenda.

Enda sé mælt fyrir um í 4. mgr. 177. gr. siglingalaga að ábyrgðartakmörkun 1. til 3. mgr. þeirrar greinar gildi fyrir samtölu allra krafna sem rísa vegna eins og sama atburðar gagnvart útgerðarmanni, eiganda, afnotahafa, farmsamningshafa og umráðamanni (disponent), auk þeirra manna sem þeir bera ábyrgð á. Sameiginleg ábyrgð stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. geti því ekki numið hærri fjárhæð en þeirri sem stefndi VÍS tryggingar hf. hafi greitt þeim í bætur vegna tjónsins.

Stefnendur séu ekki sammála framangreindum sjónarmiðum stefnda og telji að honum sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt framansögðu.

Stefnandinn Ljósleiðarinn ehf. byggir aðallega á því að þar sem stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf. beri skaðabótaábyrgð á tjóninu samkvæmt bótareglu lokamálsliðar 4. mgr. 86. gr. laga nr. 70/2022 um fjarskipti geti þeir ekki takmarkað ábyrgð sína eftir IX. kafla siglingalaga vegna þess að ákvæði nefndra laga heimili ekki slíka takmörkun ábyrgðar.

Auk þess byggir báðir stefnendur á því að stefndu Vinnslustöðinni hf. og Huginn ehf. sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína vegna þess að skilyrði 176. gr. siglingalaga séu fyrir hendi.

Þessu mótmæla stefndu.

Í fyrsta lagi byggja stefndu á því að ekki geti komið til skaðabótaábyrgðar eftir nefndu ákvæði lokamálsliðar 4. mgr. 86. gr. laga um fjarskipti þar sem gögn málsins beri ekki með sér að stefndu Vinnslustöðin hf. eða Huginn ehf., eða menn sem þeir beri ábyrgð á hafi valdið tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.

Í öðru lagi byggja stefndu allir á því að þótt skaðabótaábyrgð kunni að fara eftir nefndu ákvæði laga um fjarskipti, sem stefndu hafna, þá hafi það ekki nein áhrif á rétt stefndu til að takmarka ábyrgð sína eftir IX. kafla siglingalaga. Sá réttur sé alltaf fyrir hendi óháð því á hvaða grundvelli ábyrgðin hvílir nema skilyrði 176. gr. siglingalaga séu fyrir hendi, sem stefndu hafna eins og nánar greinir síðar.

Vísa stefndu til þess að í 173. til 182. gr. siglingalaga sé að finna sérákvæði um heimild til takmörkunar ábyrgðar útgerðarmanns óháð því á hvaða grundvelli skaðabótaábyrgð hans byggist.

Í 1. mgr. 174. gr. siglingalaga sé beinlínis mælt fyrir um að heimild til takmörkunar á ábyrgð sé fyrir hendi án tillits til þess á hvaða grundvelli ábyrgðin hvílir að því er varðar þær kröfur sem þar eru tilgreindar, þar með talið kröfur sem snerta tjón á munum þegar tjónið verður í beinum tengslum við rekstur skips.

Þá sé mælt fyrir um í 183. gr. siglingalaga að ákvæðin í 173. til 182. gr. laganna eigi alltaf við þegar útgerðarmaður eða annar sem til þess hefur heimild ber fyrir sig takmörkun ábyrgðar fyrir íslenskum dómstólum.

Vísa stefndu til þess að í athugasemdum við frumvarp til laga nr. 159/2007 um breytingu á siglingalögum segi orðrétt í lið 2.1; „*Rétturinn til takmörkunar á ábyrgð skv. IX. kafla siglingalaga er óháður því á hvaða grundvelli bótaábyrgðin byggist. Þannig kann ábyrgðin að byggjast á 171. gr. siglingalaga eða einhverjum öðrum réttarreglum,*

lögfestum eða ólögfestum, og gildir því þótt ábyrgð útgerðarmanns sé hlutlæg, þ.e. ekki sé krafist saknæmrar háttsemi. “

Að þessu virtu byggja stefndu á því að réttur til takmörkunar ábyrgðar eftir IX. kafla siglingalaga sé fyrir hendi án tillits til þess á hvaða grundvelli bótakrafa hefur stofnast. Skipti því ekki máli hvort bótakrafan hefur stofnast á grundvelli sakar eða viðtækari bótareglu, hvort hún hafi stofnast á grundvelli laga eða öðrum réttarheimildum og hvort hún sé utan eða innan samninga.

Réttur til takmörkunar ábyrgðar sé þar af leiðandi fyrir hendi þótt bótakrafa byggist á lokamálslið 4. mgr. 86. gr. laga um fjarskipti. Breyti engu þótt lög um fjarskipti séu sérlæg frá 2022 og því yngri lög en siglingalög, en öllum málsástæðum stefnanda hvað það varðar sé mótmælt.

Í því sambandi benda stefndu á að ákvæði lokamálsliðar 4. mgr. 86. gr. laga um fjarskipti hafi verið næstum því óbreytt í lögum um fjarskipti síðan 1984, sbr. 11. gr. laga nr. 73/1984, 30. gr. laga nr. 143/1996, 52. gr. laga nr. 107/1999 og 71. gr. laga nr. 81/2003, án þess að mælt hafi verið sérstaklega fyrir um í viðkomandi lögum að réttur útgerðarmanns til að takmarka ábyrgð sína eftir IX. kafla siglingalaga eða eldri siglingalögum eigi ekki við ef ábyrgð hans byggist á lögum um fjarskipti. Af því og 1. mgr. 174. gr. og 183. gr. siglingalaga megi gagnálykta að þessi réttur sé fyrir hendi þótt útgerðarmaður sé bótaskyldur eftir nefndu ákvæði laga um fjarskipti.

Auk þess verði að taka tilliti til þess að þessi réttur útgerðarmanns byggist á alþjóðasamþykkt sem Ísland sé skuldbundið að þjóðarétti, sem leiði til þess að skýra verði ákvæði íslenskra laga samkvæmt því.

Kveða stefndu að, að þessu virtu sé ljóst að stefndu sé heimilt að takmarka ábyrgð sína eftir IX. kafla siglingalaga óháð því á hvaða grundvelli skaðabótaábyrgðin byggist og þar með óháð því hvort hún byggist á lögum um fjarskipti, almennu skaðabótareglunni, reglunni um vinnuveitendaábyrgð eða húsbóndaábyrgðarreglu 1. mgr. 171. gr. siglingalaga.

Af þeim sökum snúist deilan því um hvort stefndu sé heimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt framansögðu eða hvort undantekning 176. gr. siglingalaga eigi við með þeim réttaráhrifum að þeim sé það óheimilt.

Stefndu byggja allir á eftirfarandi málsástæðum gagnvart báðum stefnendum.

Reglur um allsherjartakmörkun ábyrgðar útgerðarmanns og missir réttar til að takmarka ábyrgð

Stefndu vísa til þess að meðal sérkenna flutningaréttar séu lögfestar reglur um takmörkun ábyrgðar við tiltekna, fyrirfram ákveðnar fjárhæðir, eins og fram komi í íslenskum siglinga-, loftferða- og landflutningalögum og alþjóðasamþykktum sem þessi lög séu byggð á. Annars vegar sé um að ræða takmörkun hvernar einstakrar bótakröfu vegna tjóns á farmi eða slyss á mönnum (sérstök takmörkun ábyrgðar) og hins vegar takmörkun allra bótakrafna vegna alls tjóns sem verður af einum og sama atburði (allsherjartakmörkun ábyrgðar).

Frá þessum takmörkunarreglum séu hins vegar gerðar lögbundnar undantekningar sem leiði til þess að við vissar aðstæður og að uppfylltum ströngum skilyrðum missi sá sem ber ábyrgð rétt til að takmarka ábyrgð sína. Undantekningar þessar séu svipaðar og sé tilgangur og markmið þeirra allra að það sé einungis í algerum undantekningartilfellum sem til þess kemur að hann missi þennan lögbundna rétt til takmörkunar ábyrgðar.

Mál þetta snúist um reglur IX. kafla siglingalaga, sem hafi að geyma ákvæði um allsherjartakmörkun ábyrgðar útgerðarmanns í 173. – 183. gr. kaflans.

Reglur um allsherjartakmörkun ábyrgðar útgerðarmanns hafi verið í íslenskum og alþjóðlegum sjórétti í áratugi og eigi sér því langa sögu.

Reglur um allsherjartakmörkun ábyrgðar útgerðarmanns hafi fyrst komið í íslenska löggjöf með siglingalögum nr. 63/1913, sem hafi verið endurútgefin með lögum nr. 56/1914. Í þeim hafi hins vegar ekki verið ákvæði um missi réttar til að takmarka ábyrgð.

Fyrsta milliríkjasamþykktin um allsherjartakmörkun ábyrgðar útgerðarmanns hafi verið gerð í Brussel 25. ágúst 1924. Hún hafi gilt þar til ný samþykkt hafi verið gerð í Brussel 10. október 1957.

Í samþykktinni frá 1957 hafi verið að finna í 1(1). gr. eftirfarandi ákvæði um missi réttar til að takmarka ábyrgð; „*The owner of a sea-going ship may limit his liability in accordance with Article 3 of this Convention in respect of claims arising from any of the following occurrences, unless the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner: ...*“.

Með þessu ákvæði hafi útgerðarmaður misst rétt til að takmarka ábyrgð sína ef rekja mætti viðkomandi atvik til einfalds gáleysis hans sjálfs.

Með lögum nr. 10/1968 hafi ríkisstjórn Íslands verið heimilað að staðfesta samþykktina frá 1957 og með lögum nr. 14/1968 hafi ákvæði siglingalaga nr. 66/1963 verið samræmd henni, en þau hafi tekið við af siglingalögum nr. 56/1914.

Í 205. gr. laganna hafi verið að finna eftirfarandi ákvæði um missi réttar til að takmarka ábyrgð; „*Ákvæði um takmarkaða ábyrgð gilda ekki um kröfur, sem rísa af yfirsjónum eða vanrækslu útgerðarmanns sjálfs, nema hann gegni jafnframt starfa á skipi sem skipstjóri eða skipverji og honum hafi orðið á yfirsjón eða vanræksla í því starfi.*“

Þetta ákvæði hafi verið skýrt þannig að útgerðarmanni sé heimilt að takmarka ábyrgð sína nema hann hafi sjálfur með saknæmum hætti, þ.e. ásetningi eða gáleysi, verið valdur að tjóninu, og að saknæm háttsemi skipstjóra og áhafnar leiði ekki til missis þessa réttar útgerðarmanns jafnvel þótt hann sinni sjálfur þeim störfum.

Ný alþjóðasamþykkt um takmörkun ábyrgðar útgerðarmanns hafi verið gerð á vegum Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO), sem Ísland sé aðili að, í London 19. nóvember 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims eða „LLMC 1976“). Með henni hafi verið gerðar veigamiklar breytingar á reglum um missi réttar til að takmarka ábyrgð og sett mun strangari saknæmisskilyrði fyrir því að þessi réttur falli niður.

Í 4. gr. samþykktarinnar sé að finna eftirfarandi ákvæði um missi réttar til að takmarka ábyrgð; „*A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act of omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.*“ Með þessu hafi verið horfið frá því að miða við einfalt gáleysi heldur skyldi miða við stórfellt gáleysi þess sem ábyrgð bæri og að honum hefði auk þess mátt vera ljóst að viðkomandi tjón myndi sennilega hljóta af. Hins vegar hafi því ekki verið breytt að takmarka þetta við háttsemi þess aðila sem ábyrgð ber, þ.e. hann sjálfan.

Með nýjum siglingalögum nr. 34/1985 hafi viðeigandi ákvæði um takmörkun ábyrgðar útgerðarmanns verið breytt til samræmis við LLMC 1976 þótt Ísland væri á þeim tíma ekki aðili að henni.

Í 176. gr. siglingalaga sé að finna eftirfarandi ákvæði um missi réttar til að takmarka ábyrgð; „*Þeim, sem ábyrgð ber, er óheimilt að takmarka ábyrgð sína ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið viðkomandi tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og að honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljóta af.*“

Í athugasemd með 176. gr. í frumvarpi til siglingalaga segi að fylgt sé orðalagi 4. gr. LLMC 1976. Það verði ekki skilið öðruvísi en að ekki hafi verið ætlunin að hafa íslenskar reglur frábrugðnar því ákvæði þó svo að þýðing greinarinnar sé mögulega ekki alveg rétt.

Þann 2. maí 1996 hafi IMO samþykkt bókun við LLMC 1976 („1996 bókunin“). Ekki hafi verið gerðar breytingar á 4. gr. samþykktarinnar með þessari bókun. Kveða stefndu að ítarleg lögskýringargögn fylgi LLMC 1976 og 1996 bókuninni, á ensku kallað „*The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention 1976 and of the Protocol of 1996*“. Af lögskýringargögnum með 4. gr. megi ráða að skilyrði fyrir því að missa rétt til að takmarka ábyrgð séu mjög ströng. Það dugi til að mynda ekki einfalt gáleysi hjá þeim sem ábyrgð ber heldur þurfi það að vera stórfellt og honum hefði mátt vera ljóst að viðkomandi tjón myndi sennilega hljóta af. Orsakatengsl milli viðkomandi tjóns og þessara skilyrða þurfi að vera skýr og sé því ekki nóg að honum hafi mátt vera ljóst að eitthvað tjón mundi sennilega hljóta af. Um sé að ræða rétt útgerðarmanns til að takmarka ábyrgð sína vegna athafna starfsmanna sinna, sem leiði til þess að réttur útgerðarmanns falli ekki niður þótt rekja megi viðkomandi tjón til saknæmra athafna skipstjóra, áhafnar eða manna sem vinna í þágu skips. Mikil áhersla sé lögð á að það eigi aðeins að svipta útgerðarmann þessum rétti í undantekningartilvikum, rétturinn sé næstum því óbrjótanlegur.

Með tillögu til þingsályktunar í apríl 2008 hafi verið lagt til að heimila ríkisstjórn Íslands að staðfesta 1996 bókunina (Þskj. 792 – 498. mál). Í athugasemd með tillögunni komi fram að kveðið sé á um það í bókuninni að ríki geti gerst aðili að henni án þess að hafa fyrst gerst aðili að LLMC 1976 og skuli þá vera bundið af ákvæðum samþykktarinnar, með áorðunum breytingum samkvæmt bókuninni.

Með þingsályktun nr. 12/135 þann 28. maí 2008 hafi ríkisstjórn Íslands verið heimilað að staðfesta 1996 bókunina (Þskj. 1174 – 498. mál) og þann 17. nóvember 2008 hafi IMO verið afhent staðfestingarskjal Íslands vegna hennar sbr. auglýsing nr. 65/2022. Með auglýsingu nr. 65/2022 þann 7. desember 2022 hafi verið gert kunnugt að 1996 bókunin hefði öðlast gildi gagnvart Íslandi 15. febrúar 2009. Með því hafi alþjóðsamþykktin frá 1957 fallið úr gildi og LLMC 1976 tekið gildi hér á landi með þeim breytingum sem gerðar hafi verið á henni með 1996 bókuninni. Með því hafi Ísland orðið skuldbundið að þjóðarétti að aðlaga íslenskan rétt að þessari alþjóðasamþykkt, sem hafi verið gert nokkrum sinnum með breytingum á siglingalögum nr. 34/1985.

Þar sem engar breytingar hafi verið gerðar á 4. gr. LLMC 1976 hafi ekki verið gerðar breytingar á 176. gr. siglingalaga.

Þá vísa stefndu til þess að á 32. allsherjarþingi IMO þann 15. desember 2021 hafi verið samþykkt þingsályktun nr. A1163(32) um skýringu á 4. gr. LLMC 1976. Í henni sé m.a. vísað til framangreindra lögskýringargagna með LLMC 1976 og tekið fram að um sé að ræða staðfestingu á því sem þar komi fram í þeim tilgangi að tryggja nauðsynlega samræmda skýringu á 4. gr. samþykktarinnar og aðstoða dómstóla o.fl. í samningsríkjunum við skýringu á henni. Þingsályktunin geri ráð fyrir að taka eigi tillit til eftirfarandi sjónarmiða við skýringu á 4. gr. samþykktarinnar:

(a) réttur til að takmarka ábyrgð sé nánast óbrjótanlegur, þ.e. þessi réttur falli aðeins niður í undantekningartilvikum,

(b) gáleysisstigið sé sambærilegt meðvitaðri rangri háttsemi, um sé að ræða hærra gáleysisstig en stórfellt gáleysi þar sem því viðmiði hafi verið hafnað við gerð LLMC 1976 og gáleysisstig sem sviptir útgerðarmann rétti til að fá greiddar vátryggingarbætur,

(c) ekki sé nóg að fyrir hendi sé „gáleysi“ heldur þurfi að fylgja „vitneskja“ um að slíkt tjón mundi sennilega hljóta af, bæði þessi skilyrði þurfi að vera fyrir hendi og dugi annað þeirra því ekki, og

(d) hegðun annarra aðila en útgerðarmanns, eins og til dæmis skipstjóra, áhafnar eða starfsmanna útgerðarmanns, skipti ekki máli og eigi ekki að taka tillit til hennar þegar ákveðið er hvort skilyrði fyrir missi réttar til að takmarka ábyrgð hafi verið uppfyllt.

Stefndu byggja á því að skýra beri landsrétt til samræmis við þjóðréttarreglur sem íslenska ríkið hefur fullgilt eftir því sem kostur er.

Í ljósi þess að 176. gr. siglingalaga sé byggð á 4. gr. LLMC 1976 og þar sem um sé að ræða ákvæði sem byggist á alþjóðsamþykkt sem Ísland sé skuldbundið að þjóðarétti verði ekki komist hjá því að hafa framangreinda forsögu og lögskýringargögn, bæði með 176. gr. siglingalaga og 4. gr. LLMC 1976, til hliðsjónar við skýringu á 176. gr. siglingalaga í þessu máli svo tilgangi og markmiði með ákvæðinu verði náð og því beitt í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar Íslands.

Skýring 176. gr. siglingalaga

Stefndu byggja á því að skilyrði 176. gr. siglingalaga (hér eftir nefnd „176. gr.“) séu ekki fyrir hendi í þessu máli, sem leiði til þess að stefndu sé heimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt IX. kafla siglingalaga.

Stefndu leggja áherslu á að undantekning 176. gr. sé ekki bótaregla. Um sé að ræða undantekningu frá rétti til að takmarka fjárhæð skaðabóta ef nánar tilgreind skilyrði eru fyrir hendi þegar fyrir liggur að útgerðarmaður, eða aðrir sem hafa rétt til að takmarka ábyrgð sína, er bótaskyldur eftir viðeigandi bótareglum sem gilda um skaðabótaábyrgð hans.

Samkvæmt 176. gr. þurfi eftirfarandi fimm skilyrði að vera fyrir hendi svo undantekning greinarinnar eigi við.

Þessi skilyrði séu ströng og þurfi þau öll að vera fyrir hendi ef fella á niður rétt þess sem ábyrgð ber til að takmarka ábyrgð sína.

Þá verði að hafa í huga að tilgangur og markmið með þessum skilyrðum sé fyrst og fremst að tryggja að það sé næstum því ómögulegt að svipta þann sem ábyrgð ber þessum rétti, eins og skýrt komi fram í lögskýringargögnum og fræðiskrifum um skýringu á 176. gr. og 4. gr. LLMC 1976 sem hún sé byggð á. Sé mjög mikilvægt að halda því til haga við úrlausn þessa máls.

1) „*Þeim, sem ábyrgð ber*“

Eðli máls samkvæmt vísi þessi upphafsorð til þeirra sem heimild hafa til að takmarka ábyrgð sína samkvæmt IX. kafla siglingalaga og tilgreindir séu í 173. gr. laganna.

Stefnendur byggi á því að stefndi Vinnslustöðin hf. og stefndi Huginn ehf. beri ábyrgð á tjóninu sem útgerðarmaður og eigandi skipsins, en stefndi VÍS tryggingar hf. sem ábyrgðartryggjandi skipsins. Samkvæmt 173. gr. laganna geti útgerðarmaður og eigandi takmarkað ábyrgð sína. Samkvæmt því verði að leggja til grundvallar við úrlausn á dómkröfum stefnenda á hendur stefndu að orðatiltækið „*Þeim, sem ábyrgð ber*“ þýði stefndi Vinnslustöðin hf. og stefndi Huginn ehf.

2) „*ef það sannast*“

Kveða stefndu að samkvæmt almennum reglum sjóréttar hvíli sönnunarbyrðin um að óheimilt sé að takmarka ábyrgð af ástæðum sem greinir í 176. gr. á þeim sem heldur því fram. Stefnendur beri því sönnunarbyrðina fyrir því að öll skilyrði 176. gr. séu fyrir hendi, sem leiði til þess að túlka verði allan vafa hvað það varðar þeim í óhag.

3) „*að hann hafi sjálfur valdið*“

Stefndu byggja á því að orðalagið „*að hann hafi sjálfur valdið*“ vísi til þeirra sem nefndir eru í 173. gr. siglingalaga og bera ábyrgð á tjóni sem heimilt er að takmarka eftir reglum IX. kafla siglingalaga og þýði að réttur hvers og eins þeirra til að takmarka ábyrgð sína falli því aðeins niður að hann hafi sjálfur valdið tjóninu með þeim hætti sem nánar er lýst í 176. gr.

Hér sé það orðalagið „*hann sjálfur*“ sem skipti öllu máli. Stefndu byggja á því að skýra skuli þetta orðalag eftir orðanna hljóðan. Sjálfur þýði hann sjálfur en ekki neitt annað. Það þýði að háttsemi manna sem útgerðarmaður ber ábyrgð á eftir húsbóndaábyrgðareglu 171. gr. siglingalaga, eins og skipstjóri, skipshöfn og aðrir sem vinna í landi í þágu skips, geti fellt skaðabótaábyrgð á hann eftir þeirri reglu, en þessir sömu menn geti hins vegar ekki komið í veg fyrir að útgerðarmaður geti takmarkað ábyrgð sína jafnvel þótt háttsemi þeirra sé með þeim hætti sem lýst er í 176. gr.

Þannig myndi t.d. ásetningur eða stórfellt gáleysi skipstjóra við stjórn tök og meðferð skips með þeim hætti sem lýst er í 176. gr. sem veldur tjóni fella skaðabótaábyrgð á útgerðarmann skipsins en ekki svipta hann rétti til að takmarka ábyrgð sína. Hins vegar myndi þetta leiða til þess að skipstjóranum væri óheimilt að takmarka ábyrgð sína ef kröfum er beint að honum persónulega.

Um þetta vísa stefndu til forsögu 176. gr. og þeirra lögskýringargagna með 4. gr. LLMC 1976 sem lýst er hér að framan sem og fræðaskrifa um þessar greinar.

Kveða stefndu að hefði það verið ætlun löggjafans að fella hegðun þeirra sem útgerðarmaður ber ábyrgð á undir 176. gr. og þannig líta á háttsemi þeirra sem háttsemi útgerðarmanns sjálfs, eins og stefnendur haldi fram, hefði það beinlínis verið tekið fram í ákvæðinu sjálfu í stað þess að nota orðatiltækið „*að hann hafi sjálfur valdið*“.

Vísa stefndu til þess að í þessu sambandi megi hafa til samanburðar samsvarandi ákvæði í 5. mgr. 22. gr. Montreal-samningsins, sem hafi lagagildi hér á landi samkvæmt 210. gr. loftferðalaga nr. 80/2022, en þar sé mælt fyrir um að atferli *flytjanda, starfsmanna hans eða umboðsmanna* leiði til missis réttar flytjanda til að takmarka ábyrgð sína. Ekki sé um slíkt víðtækt orðalag að ræða í 176. gr., sem verði ekki skýrt öðruvísi með gagnályktun en að hegðun þeirra sem útgerðarmaður ber ábyrgð á leiði ekki til missis réttar hans til að takmarka ábyrgð sína.

Þá kveða stefndu rétt að vekja athygli á athugasemdum með 2. mgr. 21. gr. landflutningalaga nr. 40/2010 í frumvarpi til laganna, en þar segi að rétt sé að taka fram að regla um missi réttar til að takmarka ábyrgð eftir landflutningalögum, þar sem segi

„*hann hafi sjálfur valdið*“, leiði m.a. til þess að aðgerðir eða aðgerðarleysi þeirra sem vinna í þágu flytjanda geti ekki komið í veg fyrir að flytjandi takmarki ábyrgð sína þar sem reglan sé takmörkuð við athafnir flytjanda sjálfs. Augljóslega eigi sömu sjónarmið löggjafans við um 176. gr. og verði því að skýra það ákvæði í samræmi við þau.

Þá kveða stefndu að þegar útgerðarmaður er hlutafélag sé almennt gert ráð fyrir því við skýringu á 176. gr. að það sé aðeins háttsemi æðstu stjórnenda félagsins sem geti leitt til þess að hlutafélagið missi rétt til að takmarka ábyrgð sína eftir greininni.

Með æðstu stjórnendum í þessum skilningi sé átt við þá einstaklinga sem fari með æðsta vald í félaginu, riti firma þess og komi fram út á við fyrir hönd félagsins og beri þannig stjórnunarábyrgð á því. Samkvæmt hlutafélagalögum fari stjórn og framkvæmdastjóri hlutafélags með stjórnunarábyrgð á félaginu og komi þar af leiðandi fram fyrir hönd þess út á við og stýri því á sína ábyrgð. Það séu því aðeins aðgerðir þeirra sem leiði til missis réttar félagsins sem útgerðarmanns til að takmarka ábyrgð sína.

Hér megi einnig hafa til hliðsjónar 241. gr. og 241. gr. a siglingalaga sem fjalli um refsingu fyrir að hafa ekki þær tryggingar sem útgerðarmanni er skylt að hafa samkvæmt IX. kafla laganna. Þar segi að þegar útgerðarmaður í merkingu laganna er ekki einstaklingur eigi nefnd refsíákvæði við um framkvæmdastjóra viðkomandi útgerðarfyrirtækis. Sé ekkert því til fyrirstöðu að beita sömu reglu með lögjöfnun við skýringu á 176. gr.

Með vísan til framangreinds mótmæla stefndu sem röngum öllum sjónarmiðum stefnanda um skýringu á „*að hann hafi sjálfur valdið*“ í 176. gr.

Kveða stefndu að þannig sé þeirri málsástæðu stefnenda, að háttsemi skipstjóra, skipverja, útgerðarstjóra, tæknilegs yfirmanns, öryggistjóra og/eða annarra yfirmanna í landi sem vinna í þágu skips fyrir hlutafélag sem hefur með höndum útgerð þess leiði til missis réttar félagsins til að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 176. gr. mótmælt sem rangri. Enda vinni þeir undir eftirliti og stjórn framkvæmdastjóra félagsins sem annist daglegan rekstur þess í umboði stjórnar félagsins.

Þá mótmæla stefndu því sérstaklega að Hrd. nr. 99/1989 og Hrd. nr. 19/1992 séu fordæmisgefandi fyrir því að skýra eigi 176. gr. með þeim hætti að hegðun manna sem útgerðarmaður ber ábyrgð á eftir 171. gr. siglingalaga og/eða vinnuveitendaábyrgðarreglunni leiði til þess að hann missi rétt sinn til að takmarka ábyrgð sína eftir 176. gr., eins og stefnendur haldi fram.

Um þetta kveða stefndu að í fyrsta lagi fjalli þessir dómar ekki um skýringu á 176. gr. heldur um skýringu 6. mgr. 70. gr. siglingalaga, sem hafi að geyma einstaka takmörkun ábyrgðar á farmtjóni. Þetta ákvæði byggist ekki á alþjóðasamþykkt sem Ísland hefur fullgilt. Af þeim sökum séu dómstólar ekki bundnir af því að skýra það til samræmis við þjóðréttarreglur sem íslenska ríkið hefur fullgilt, eins og þurfi að gera við skýringu á 176. gr. Þessir dómar geti því ekki haft fordæmisgildi fyrir skýringu á 176. gr.

Í öðru lagi komi fram í dómi héraðsdóms í Hrd. nr. 99/1989 að stefndi (farmflytjandi) byggji á því að ákvæði 6. mgr. 70. gr. siglingalaga eigi aðeins við, þegar farmflytjandi eða starfsmenn hans hafi valdið tjóni með þeim hætti sem lýst er í greininni. Þá segi orðrétt í dóminum; „*Við flutning málsins var því lýst yfir af hálfu stefnda, að stefndi teldi sig bera ábyrgð á starfsmönnum sínum, og regla 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 um sök farmflytjanda tæki því einnig til sakar starfsmanna sinna að skilningi stefnda. Verður að leggja þessa yfirlýsingu stefnda til grundvallar við úrlausn málsins.*“ Að þessu virtu hafi þessi dómur Hæstaréttar ekkert fordæmisgildi fyrir skýringu á því til hvaða manna 6. mgr. 70. gr. nær til, hvað þá skýringu á orðunum „*að hann hafi sjálfur valdið*“ í 176. gr.

Í þriðja lagi sé ekki að sjá að deilt hafi verið um hvernig á að skýra „*farmflytjandi sjálfur*“ í skilningi 6. mgr. 70. gr. siglingalaga í Hrd. nr. 19/1992. Þar af leiðandi sé ekki nein umfjöllun í dóminum um þetta. Af þeim sökum geti þessi dómur ekki haft neitt fordæmisgildi um skýringu á því eða skýringu á orðunum „*að hann hafi sjálfur valdið*“ í 176. gr.

Með vísan til þessa mótmæla stefndu því að þessir tveir dómar hafi fordæmisgildi við skýringu á 176. gr. Að mati stefndu séu báðir þessir dómar rangir.

Stefndu kveða að stefnendur byggji á því á því að lögaðilinn stefndi Vinnslustöðin hf. og lögaðilinn stefndi Huginn ehf. beri ábyrgð á tjóninu sem útgerðarmaður og eigandi skipsins. Hvort félag um sig sé því „*sá sem ábyrgð ber*“ og sé þar af leiðandi „*hann sjálfur*“ í skilningi 176. gr. Stefnendur þurfi því að sanna með viðhlítandi gögnum að rekja megi tjónið, annars vegar á ljósleiðaranum og hins vegar á vatnslögninni, til háttsemi æðstu stjórnenda félaganna. Annars vegar stefnda Vinnslustöðvarinnar hf., sem séu Sigurgeir Brynjar Kristgeirsson framkvæmdastjóri og þeir stjórnarmenn félagsins sem tilgreindir eru í gögnum málsins, með þeim hætti sem lýst er í 176. gr. ef þeir hyggist bera fyrir sig að félaginu sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína. Hins vegar stefnda Hugins

ehf. sem séu Sindri Viðarsson framkvæmdastjóri og þeir stjórnarmenn sem tilgreindir séu í gögnum málsins, með þeim hætti sem lýst er í 176. gr. ef þeir hyggist bera fyrir sig að félaginu sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína.

Siglinga- og sjómannalög mæli fyrir um að skipstjóri og aðrir skipverjar skuli ganga rétt og vel frá akkerisbúnaði skips og hafa eftirlit með honum meðan á siglingu stendur. Gögn málsins beri með sér að þeir hafi vanrækt þessa lögbundnu skyldu sína með saknæmum og ólögmætum hætti með þeim afleiðingum að akkerið féll af sjálfsdáðum í sjóinn án þess að nokkur um borð yrði þess var og skemmdi ljósleiðarann og vatnslögnina.

Stefnendur hafi hins vegar ekki sannað með nokkrum hætti að framangreind skylda hvíli á nefndum æðstu stjórnendum stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og eða æðstu stjórnendum stefnda Hugins ehf. og/eða að þeir hafi á einhvern saknæman og ólögmætan hátt átt þátt í því að akkerið féll útbyrðis af sjálfsdáðum og skemmdi ljósleiðarann og vatnslögnina. Af þeim sökum sé skilyrði 176. gr. um „*að hann hafi sjálfur valdið*“ viðkomandi tjóni ekki fyrir hendi í þessu máli, sem eitt og sér leiði til þess að sýkna verði stefndu af öllum kröfum stefnenda.

4) „*af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og að honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af*“

Stefndu vísa til þess að stefnendur byggji ekki á að tjóninu hafi verið valdið af „*ásetningi*“ og þurfi því ekki að fjalla um fyrra skilyrðið.

Hvað varðar seinna skilyrðið um að tjóninu hafi verið valdið af „*gáleysi og að honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af*“ þá leggja stefndu áherslu á að ákvæðið miði ekki eingöngu við stórfellt gáleysi heldur þurfi sá sem ábyrgð ber auk þess að vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af. Bæði þessi skilyrði vegi jafn þungt og þurfi að vera fyrir hendi, sem þýði að ef sannað er að tjónvaldur hafi valdið tjóni með stórfelldu gáleysi sé það ekki nóg heldur þurfi einnig að sanna að tjónvaldi hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljótast af. Mjög mikilvægt sé að skýra ákvæðið á þennan hátt eftir orðalagi sínu, eins og komi fram í lögskýringargögnum.

Byggja stefndu á því að í ákvæðinu sé ekki miðað við venjulegt gáleysi heldur sé miðað við stórfellt gáleysi. Það sé því ljóst að gáleysið þurfi að vera á mjög háu stigi og fela í sér meira eða alvarlegra frávik frá þeirri háttsemi eða aðgæslu sem þeim sem ábyrgð

ber bar að viðhafa samkvæmt skráðum háttænisreglum eða öðrum hlutlægum mælikvörðum.

Það sé hins vegar ekki nóg að sanna að rekja megi viðkomandi tjón til stórfellds gáleysis heldur þurfi einnig að sanna að þeim sem olli tjóni með stórfelldu gáleysi hafi auk þess mátt vera ljóst meðan á háttseminni stóð að þetta tiltekna tjón mundi sennilega hljóta af, þ.e. að meiri líkur en ekki séu á því. Það sé því ekki nóg að þeim sem ábyrgð ber sé ljóst að hætta skapist á að viðkomandi tjón hljóti af stórfelldu gáleysi sínu heldur þurfi honum að vera ljóst meðan á háttseminni stendur að þetta tjón muni sennilega hljóta af því. Hér sé augljóslega komið mjög nærri ásetningi.

Stefndu leggja áherslu á að í lögskýringargögnum komi fram að því hafi verið hafnað að miða aðeins við stórfellt gáleysi heldur hafi framangreindu skilyrði verið bætt við, fyrst og fremst til að gera það mjög erfitt að svipta þann sem ábyrgð ber rétti til að takmarka ábyrgð sína.

Að þessu virtu byggja stefndu á því að 176. gr. mæli fyrir um einhverskonar meðvitað stórfellt gáleysi, sem leiði til þess að tjónþoli þurfi að sanna að sá sem ábyrgð ber hafi með háttsemi sinni meðvitað brotið mjög alvarlega gegn háttænisreglum eða öðrum hlutlægum mælikvörðum og að hann hafi auk þess gert sér grein fyrir meðan á brotinu stóð að háttsemi sín muni sennilega valda því tjóni sem raunverulega varð. Stefndu byggja á því að stefnendur hafi ekki sannað með viðhlítandi hætti að bæði þessi skilyrði séu fyrir hendi í málinu.

Þvert á móti verði ekki annað ráðið af málsástæðum stefnenda en að þeir byggi á því að stórfellt gáleysi dugi eitt sér til þess að réttur til takmörkunar ábyrgðar falli niður samkvæmt 176. gr. og því hafi þeir ekki fært fram nein rök og/eða lagt fram nein gögn til sönnunar á því hvernig seinna skilyrðið sé uppfyllt í þessu máli.

Stefndu mótmæla þessari skýringu stefnenda sem rangri og í andstöðu við lögskýringargögn.

Stefndu vísa til þess að orsök þess að akkerið féll af sjálfsdáðum í sjóinn og skemmdi ljósleiðarann og vatnslögnina megi rekja til þess að hvorki hafi verið gengið rétt og nægilega vel frá akkerisbúnaðinum né verið haft fullnægjandi eftirlit með honum meðan á siglingu stóð. Augljóslega sé um einfalt gáleysi að ræða, sem eitt sér leiði til þess að sýkna verði stefndu af öllum kröfum stefnenda.

Jafnvel þótt þessi háttsemi sé talin stórfellt gáleysi, sem stefndu hafna, dugi það ekki þar sem stefnendur hafi ekki sannað með viðhlítandi hætti að framangreind háttsemi

hafi verið þess eðlis að þeim sem ábyrgð ber hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljóta af, þ.e. sannað að hann hafi auk þess gert sér grein fyrir meðan á brotinu stóð að meint stórfellt gáleysi sitt mundi sennilega valda viðkomandi tjóni á ljósleiðaranum og vatnslögninni. Af þeim sökum sé ósannað að framangreint seinna skilyrði 176. gr. sé fyrir hendi í þessu máli, sem eitt og sér leiði til þess að sýkna verði stefndu af öllum kröfum stefnenda.

5) „viðkomandi tjóni“ og „slíkt tjón“

Kveða stefndu að með þessu orðalagi sé ekki verið að vísa til hvaða tjóns sem er heldur sé verið að vísa til þess tjóns sem raunverulega átti sér stað.

Það þýði að sá sem heldur því fram að óheimilt sé að takmarka ábyrgð samkvæmt 176. gr. þurfi að sanna að sá sem ábyrgð ber hafi séð fyrir að tiltekið tjón sem raunverulega átti sér stað myndi sennilega eiga sér stað vegna háttsemi sinnar. Það dugi því ekki að sanna að hann hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi og honum hafi mátt vera ljóst að eitthvað ótilgreint tjón mundi sennilega hljóta af því. Heldur þurfi að sanna að tjónið sem átti sér stað hafi verið af þeirri gerð sem hann beinlínis hafi séð fyrir.

Að þessu virtu þurfi stefnendur að sanna að æðstu stjórnendur stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og eða æðstu stjórnendur stefnda Hugins ehf. hafi valdið tjóni á ljósleiðaranum og vatnslögninni með stórfelldu gáleysi og að þeim hafi jafnframt mátt vera ljóst að þetta tiltekna tjón á ljósleiðaranum og vatnslögninni myndi sennilega hljóta af háttsemi þeirra. Þar sem stefnendur hafi ekki með nokkrum hætti sannað þetta sé ljóst að skilyrði 176. gr. sé ekki fyrir hendi, sem eitt og sér leiði til þess að sýkna verði stefndu af öllum kröfum stefnenda.

Að öllu þessu virtu byggja stefndu á því að þar sem stefnendur hafi ekki sannað með viðhlítandi hætti að öll framangreind fimm skilyrði 176. gr. séu fyrir hendi í þessu máli verði að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnenda.

Í greinargerðum stefndu eru ítarleg andsvör við málsástæðum stefnenda. Verður hér gerð grein fyrir þeim.

Sönnunarreglur

Stefndu leggja áherslu á að málið snúist um hvort réttur stefndu til að takmarka ábyrgð sína hafi fallið niður vegna þess að öll skilyrði 176. gr. væru fyrir hendi.

Það þýði að ef ábyrgð stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. byggist á almennum skaðabótareglunni verði stefnendur að byrja á því að sanna að annað hvort félagið, eða bæði, beri skaðabótaábyrgð á tjóninu. Af þeim sökum dugi ekki fyrir stefnendur að benda á ýmis atriði í útgerð Hugins sem mögulega mættu betur fara, eins og t.d. meintan skort á innleiðingu Öryggishandbókar fiskiskipa frá Samgöngustofu, ferli um öryggismál um borð í skipinu, skoðun akkeriskeðju eftir atviki í janúar 2022, samskiptum manna og lengd akkeriskeðjunnar, sem stefndu hafna. Heldur verði stefnendur að byrja á því að sanna að rekja megi þessi atriði til saknæmrar og ólögmætrar háttsemi stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. eða stefnda Hugins ehf. eða manna sem annað hvort félagið ber ábyrgð á sem útgerðarmaður eftir 1. mgr. 171. gr. siglingalaga.

Það dugi þó ekki til þess að fella skaðabótaábyrgð á stefndu Vinnslustöðina hf. og Huginn ehf., ef það er ekki nákvæmlega sú háttsemi sem valdið hefur viðkomandi tjóni. Heldur verði stefnendur auk þess að sanna að viðkomandi saknæm og ólögmæt háttsemi sé orsök tjónsins og að tjónið sé sennileg afleiðing af henni.

Takist stefnendum að sanna allt framangreint, eða bótaábyrgð stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og eða Hugins ehf. er byggð á lokamálslið 4. mgr. 86. gr. laga um fjarskipti í tilviki stefnandans Ljósleiðarans ehf., sem stefndu hafna, dugi það þó ekki til þess að fullnægja skilyrðum 176. gr. heldur verði stefnendur auk þess að sanna að meint saknæm háttsemi hafi verið stórfellt gáleysi æðstu stjórnenda stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og eða stefnda Hugins ehf. og að þeim hafi auk þess mátt vera ljóst meðan á háttseminni stóð að tjónið á ljósleiðaranum, eða vatnslögninni í tilviki stefnandans Vestmannaeyjabæjar, mundi sennilega hljóta af henni ef fella á niður rétt stefndu til að takmarka ábyrgð sína eftir 176. gr.

Að mati stefndu er mjög mikilvægt að beita þessum sönnunarreglum við úrlausn þessa máls.

Ófullnægjandi frágangur og eftirlit með akkerisbúnaði. Öryggishandbók og öryggisstjórnun

Eins og fram er komið eru stefndu sammála því að ekki hafi verið nægilega hert á bremsubúnaði á akkerisspili sem notað var til að hífa og slaka stjórnborðsakkerinu og að ekki hafi verið gengið nægilega vel frá öryggislásnum með þeim afleiðingum að akkerið rann að sjálfsdáðum í sjóinn. Á þessari yfirsjón eða vanrækslu beri skipstjóri og aðrir skipverjar ábyrgð samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar eða öðrum

viðeigandi skaðabótabótareglum, enda um að ræða brot á lög- og venjubundnum starfsskyldum þeirra. Með því hafi þeir felld skaðabótaábyrgð á tjóninu á útgerðarmann samkvæmt húsbóndaábyrgðarreglu 171. gr. siglingalaga.

Stefndu byggja á því að þessar yfirsjónir og vanræksla sé eina orsök tjónsins og tjónið sennileg afleiðing af því. Af þeim sökum hafi stefndi VÍS tryggingar hf. greitt stefnendum bætur vegna tjónsins í samræmi við lagaskyldu sína.

Þar sem tjóninu hafi hins vegar ekki verið valdið með þeim hætti sem nánar er lýst í 176. gr. og þar sem rekja megi tjónið til yfirsjónar og vanrækslu skipstjóra og skipverja Hugins, en ekki æðstu stjórnenda stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og eða Hugins ehf., séu skilyrði 176. gr. ekki fyrir hendi, sem leiði til þess að stefndu hafi rétt til að takmarka ábyrgð sína.

Hvað varðar Öryggishandbók fiskiskipa frá Samgöngustofu þá byggja stefndu á því að ekki sé mælt fyrir um í lögum að skylt sé að innleiða hana um borð í skip.

Auk þess gildi ISM-kóðinn (staðallinn), sem öryggishandbókin sé byggð á, ekki um fiskiskip eins og mælt sé fyrir um í 29. gr. laga nr. 82/2022 um áhafnir skipa.

Þá liggi fyrir að öryggishandbókin hafi verið kynnt skipstjórnum Hugins í febrúar 2023. Þeir hafi því vitað eða mátt vita um efni hennar þegar atvikið átti sér stað. Stefndu vísa til þess að samkvæmt lögum beri skipstjóri ábyrgð á öryggi um borð í skipi og þar af leiðandi öryggisstjórnun um borð í því. Það sé því á ábyrgð skipstjóra að ákveða hvaða verklag skuli haft um frágang á akkerislási og öðrum akkerisbúnaði og hvernig eftirlit með þessum búnaði er háttað. Auk þess sé það hlutverk skipstjóra að tryggja að skjalfest sé að skipverjar séu kunnugir starfsaðferðum um borð, tækjum, búnaði, verklagsreglum og neyðaráætlunum sem og öðrum atriðum sem mælt er fyrir um í 5., 7. og 8. töluliðum 1. mgr. 28. gr. laga nr. 82/2022 um áhafnir skipa.

Sé sérstaklega áréttað í grein 5.1 í nefndri öryggishandbók að þrátt fyrir það sem kemur fram í henni þá fríi það ekki skipstjóra ábyrgð eins og hún sé skilgreind í lögum. Sé mikilvægt að skýra handbókina í samræmi við það.

Það sé því ljóst að skipstjóri beri alltaf endanlega ábyrgð á öryggisstjórnun um borð í skipinu og þar af leiðandi frágangi og eftirliti með akkerisbúnaði en ekki útgerðarmaður. Af þeim sökum leiði saknæm vanræksla hans hvað þetta varðar ekki til þess að stefndu missi rétt til að takmarka ábyrgð sína eftir IX. kafla siglingalaga.

Stefndu mótmæla því að hvorki hafi verið öryggistjóri í landi né öryggisfulltrúi um borð í skipinu og að orsakasamband sé á milli tjóns á ljósleiðaranum og vatnslögninni

og meintrar vanrækslu við skipan þeirra með vísan til 4. kafla nefndrar öryggishandbókar, og að tjónið sé sennileg afleiðing af henni.

Í því sambandi benda stefndu á að lög mæli ekki fyrir um skipan slíkra öryggisstjóra og öryggisfulltrúa í fiskiskipum. Þá megi ráða af 4. kafla öryggishandbókarinnar að ekki sé skylt að hafa öryggisstjóra í landi og þegar ekki er um slíkt að ræða sé það æðsti stjórnandi útgerðarinnar sem fari með þau störf. Þá sé gert ráð fyrir að yfirstýrimaður sé öryggisfulltrúi skips enda slíkt í samræmi við þær skyldur sem hann beri samkvæmt sjómannalögum. Að því virtu verði að ganga út frá því að stefndi Huginn ehf. hafi verið með öryggisstjóra í landi og öryggisfulltrúa um borð í skipinu. Þá byggja stefndu á því að gögn málsins bendi ekki til að þessi meinta vanræksla við skipan öryggisstjóra í landi og öryggisfulltrúa skipsins hafi sjálfstætt valdið tjóni á ljósleiðaranum og vatnslögninni. Skilyrðið um orsakatengsl og sennilega afleiðingu skorti því augljóslega hvað þetta varðar.

Sé hins vegar talið að um saknæma og ólögmæta vanrækslu hafi verið að ræða hvað þetta varðar af hálfu stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og eða Hugins ehf. og að hún sé orsök tjónsins og tjónið sennileg afleiðing af henni, sem stefndu hafna, byggja stefndu á því að hún leiði ekki til missis réttar stefndu til að takmarka ábyrgð sína eftir 176. gr. vegna þess að ekki hafi verið um að ræða stórfellt gáleysi af hálfu æðstu stjórnenda stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og eða Hugins ehf. og að þeir hafi auk þess séð fyrir að með því að skipa ekki öryggisstjóra í landi og öryggisfulltrúa skipsins þá myndi akkerið sennilega fara út af sjálfsdáðum og skemma ljósleiðarann og vatnslögnina eins og átti sér stað.

Missir akkeris í janúar 2022

Stefndu mótmæla lýsingu stefnenda á atvikinu í janúar 2022 og þeirri málsástæðu að rekja megi tjónið á ljósleiðaranum og vatnslögninni til þess að akkeriskeðjan var ekki skoðuð og mæld þegar í ljós kom að akkerið vantaði við komu skipsins til hafnar í janúar 2022 eða til skorts á vönduðum ferli um öryggismál, þ.m.t. samskiptum útgerðar og áhafnar um slík mál.

Eins og skýrt hafi komið fram í sjóprófi hafi enginn skipverja vitað að stjórnborðsakkeri Hugins hefði fallið í sjóinn fyrr en skipið kom til hafnar úr viðkomandi veiðiferð.

Í skýrslu Rafnkels Kristján Guttormssonar, fyrsta vélstjóra, í sjóprófi hafi hann og Hilmar Ingi Ómarsson, yfirvélstjóri á þessum tíma, tekið eftir því að stjórnborðsakkerið vantaði þegar þeir voru að ganga á bryggjunni eftir veiðiferðina í janúar 2022. Á svipuðum tíma hafi Guðni Ingvar Guðnason, þjónustustjóri skipsins, tekið eftir að þetta akkeri vantaði.

Ekkert hafi verið skráð í skipsbækur um þetta.

Í skýrslu Guðmundar Inga Guðmundssonar í sjóprófi, sem hafi verið skipstjóri Hugins þegar atvikið í janúar 2022 átti sér stað, komi fram að útgerð skipsins hafi ekki verið tilkynnt um að akkerisbúnaðurinn væri í ólagi eftir atvikið í janúar 2022 þar sem þeir hafi ekki talið svo vera.

Samkvæmt skýrslu Willum Andersen, tæknilegs rekstrarstjóra Hugins, í sjóprófi, hafi Hilmar Ingi Ómarsson, yfirvélstjóri á þessum tíma, upplýst hann um að akkeriskeðjan hefði ekki slitnað heldur hefði akkerið farið af endanum á keðjunni, að lás hefði gefið sig. Af þeim sökum vanti ekki akkeriskeðju. Í kjölfarið hafi Willum pantað nýtt akkeri.

Í viðhaldslista skipstjóra og yfirvélstjóra 5. apríl 2022 hafi aðeins verið óskað eftir nýju stjórnborðsakkeri en ekki minnst á akkeriskeðjuna.

Nýtt stjórnborðsakkeri hafi verið sett á akkeriskeðjuna 6. október 2022 að viðstöddum Guðna Ingvari Guðnasyni þjónustustjóra skipa og Hilmari Inga Ómarssyni yfirvélstjóra á þessum tíma án þess að Hilmar Ingi hafi minnst á að það þyrfti einnig að mæla keðjuna.

Nýtt haffærisskírteini hafi verið gefið út fyrir skipið eftir allsherjarskoðun á því og búnaði þess 28. desember 2022.

Eftir að atvik þessa máls áttu sér stað í nóvember 2023 og náð var í akkeriskeðjuna af hafsbótmi hafi fyrst komið í ljós að hún var um 100 metrum styttri en hún á að vera.

Að öllu þessu virtu hafi ekki verið nein ástæða eða tilgangur fyrir menn sem vinna starfa í þágu skipsins í landi fyrir stefnda Huginn ehf. eða stefnda Vinnslustöðina hf. að skoða akkeriskeðjuna eitthvað sérstaklega á þessum tíma, enda ekki nein lagaskylda til að gera slíkt við aðstæður sem þessar. Það sama hafi átt við þegar skipið fór í slipp í maí 2023.

Eðli máls samkvæmt verði menn sem vinna í landi í þágu skips að geta treyst því sem áhöfn skipsins upplýsi þá um hvað hefur gerst við siglingu þess og hvað þurfi að

laga hverju sinni. Skipverjar hafi komið þeim upplýsingum til nefndra manna í landi að akkerið hefði farið af endanum á keðjunni, að lás hefði gefið sig, og óskað eftir nýju akkeri á þann hátt sem almennt tíðkist við útgerð skipa. Í þessum samskiptum hafi ekki verið minnst á að akkeriskeðjan hefði slitnað. Í framhaldi af því hafi þeir gengið í að útvega nýtt akkeri í samræmi við lýsingu og ósk yfirmanna skipsins. Enda hafi ekkert bent til þess að eitthvað væri að akkeriskeðjunni á þeim tíma, þótt annað hafi komið í ljós mörgum mánuðum síðar.

Hvorki hafi verið um neitt saknæmt samskiptaleysi að ræða hvað þetta varðar milli stefnda Hugins ehf., eða stefnda Vinnslustöðvarinnar hf., og áhafnarinnar né um að ræða saknæma háttsemi við hvernig brugðist hafi verið við upplýsingum og ósk áhafnarinnar eftir að það uppgötvaðist að akkeri skipsins vantaði í janúar 2022. Auk þess sé ekkert orsakasamband á milli þessarar háttsemi og tjóns á ljósleiðaranum og vatnslögninni mörgum mánuðum síðar í nóvember 2023 og tjónið alls ekki sennileg afleiðing af henni. Geti því ekki komið til bótaskyldu stefndu hvað þetta varðar.

Sé hins vegar talið að svo sé, sem stefndu hafna, byggja stefndu á því að það sé ósannað að æðstu stjórnendur stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. hafi komið að samskiptum og ákvarðanatöku við ásetningu nýs akkeris eftir að það uppgötvaðist að það vantaði með þeim hætti sem nánar er lýst er í 176. gr. Þvert á móti komi fram í gögnum málsins að menn sem starfa í þágu skipsins fyrir Huginn og sem stefndu beri ábyrgð á eftir 1. mgr. 171. gr. siglingalaga hafi alfarið sé um þetta í samráði við yfirmenn skipsins og tekið ákvörðun um að skoða ekki akkeriskeðjuna heldur aðeins skipta um akkerið samkvæmt þeim upplýsingum og ósk sem þeir hafi fengið frá skipverjum.

Auk þess sé ljóst að sé tekið mið af því sem þeir hafi þá vitað hafi háttsemi þeirra ekki verið stórfellt gáleysi og að þeir hafi auk þess séð fyrir að ef þeir skoðuðu ekki akkeriskeðjuna þá myndi akkerið sennilega fara út af sjálfsdáðum í nóvember 2023 og skemma ljósleiðarann og vatnslögnina eins og átti sér stað.

Skilyrði 176. gr. séu því augljóslega ekki fyrir hendi hvað atvikið í janúar 2022 varðar og stefndu því heimilt að takmarka ábyrgð sína.

Stefndu byggja á því að skortur á Öryggishandbók fiskiskipa frá Samgöngustofu um borð í skipinu og meintur skortur á því öryggisstjórnunarkerfi sem þar er mælt fyrir um eða skortur á ferli um öryggismál þegar atvikið í janúar 2022 átti sér stað, sem stefndu hafna, sé ekki saknæm og ólögmæt háttsemi, og augljóslega ekki sjálfstæð orsök tjónsins á ljósleiðaranum og vatnslögninni og tjónið ekki sennileg afleiðing af því.

Í fyrsta lagi mæli lög ekki fyrir um skyldu til að innleiða þessa öryggishandbók um borð í skip og þar af leiðandi það öryggisstjórnunarkerfi sem þar er lýst. Auk þess gildi ISM-kóðinn ekki um fiskiskip.

Í öðru lagi sé mælt fyrir um í grein 5.1 í öryggishandbókinni að þrátt fyrir það sem kemur fram í henni þá fríi það ekki skipstjóra ábyrgð eins og hún sé skilgreind í lögum.

Í þriðja lagi hafi áhafnarhandbók verið um borð í skipinu þegar atvikið í janúar 2022 átti sér stað sem hafi að geyma þær reglur sem gildi um öryggistilvik og skyldur og ábyrgð skipstjóra og yfirmanna á öryggisbúnaði skipsins.

Í fjórða lagi sé mælt fyrir um í 39. gr. laga nr. 82/2022 um áhafnir skipa að lögin hafi ekki tekið gildi fyrr en 1. janúar 2023. Þau hafi því ekki verið í gildi þegar atvikið í janúar 2022 átti sér stað.

Þegar atvikið í janúar 2022 átti sér stað hafi verið í gildi lög nr. 30/2007 um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa. Í 15. gr. þeirra sé mælt fyrir um að skipstjóri beri fulla ábyrgð á framkvæmd þeirra laga og reglna sem lúta að starfi hans og settar eru af þar til bærum stjórnvöldum. Það hafi því verið alfarið á ábyrgð skipstjóra, ekki útgerðar, að byggja upp öryggisstjórnunarkerfi eða öryggisferla um borð í skipinu og sjá til þess að farið væri eftir þeim.

Í fimmta lagi gildi reglugerð nr. 200/2007 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum um vinnu sem fer fram í borð í skipum og sé markmið hennar að stuðla að því að öryggi og heilsa starfsmanna um borð í skipum verði bætt. Reglugerðin fjalli hins vegar ekki um meðferð og eftirlit með öryggisbúnaði skips og viðbrögð útgerðarmanns vegna atvika sem honum tengist. Verði því ekki byggt á þessari reglugerð við úrlausn þessa máls.

Að öllu þessu virtu geti skortur á Öryggishandbók fiskiskipa frá Samgöngustofu um borð í skipinu og meintur skortur á öryggisstjórnunarkerfi hvorki leitt til bótaskyldu né missis réttar stefndu til að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 176. gr. Enda sé hvorki um að ræða saknæma vanrækslu æðstu stjórnenda stefnda Vinnslustöðvarinnar hf., og eða stefnda Hugins ehf., né stórfellt gáleysi og að viðkomandi hafi auk þess séð fyrir að ef öryggishandbókin eða öryggisstjórnunarkerfi væri ekki innleitt um borð í skipinu myndi akkerið sennilega fara út af sjálfsdáðum í nóvember 2023 og skemma ljósleiðarann og vatnslögnina eins og átti sér stað.

Aukaskoðun, haffærissskírteini og lengd akkeriskeðju

Stefndu mótmæla því að stefndi Vinnslustöðin hf. eða stefndi Huginn ehf. hafi með saknæmum og ólögmætum hætti staðið að því að haffærissskírteini skipsins gæfi ranga mynd af ástandi akkeriskeðjunnar vegna þess að þeir sáu ekki til þess að úttekt væri gerð á akkeriskeðjunni eftir atvikið í janúar 2022 og orsök þess, eins og stefnendur haldi fram.

Samkvæmt 6. gr. siglingalaga og 29. gr. skipalaga nr. 66/2021 sé skipstjóra skylt að sjá til þess að skip sé haffært þegar það leggur úr höfn og halda því haffæru á ferð. Það hafi því verið á ábyrgð skipstjóra Hugins að sjá til þess að akkeriskeðjan væri að fullri lengd og sjá til þess að hún væri skoðuð samkvæmt lögum og það kannað hvað hefði valdið því að akkerið hvarf.

Í ljósi þeirra upplýsinga frá áhöfn skipsins eftir atvikið í janúar 2022 um að akkeriskeðjan hefði ekki slitnað heldur hafi akkerið farið af endanum á keðjunni, að lás hefði gefið sig, og óskar yfirmanna skipsins um að útvega nýtt akkeri án þess að minnast á akkeriskeðjuna, mótmælir stefndi því að þetta atvik hafi verið með þeim hætti að framkvæma hafi þurft aukaskoðun á akkeriskeðju skipsins samkvæmt ákvæðum skipalaga eða reglugerða sem settar hafa verið samkvæmt þeim lögum.

Þá er því mótmælt sem ósönnuðu að flokkunarfélagi skipsins DNV AS hafi ekki verið kunnugt um að nýtt akkeri hafi verið sett á skipið eftir atvikið í janúar 2022.

Vinnubrögð stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og eða Hugins ehf. hvað þessi atriði varðar hafi því ekki á neinn hátt verið saknæm og ólögmæt og augljóslega ekki sjálfstæð orsök tjónsins og tjónið ekki sennileg afleiðing af því.

Sé hins vegar talið að svo sé, sem stefndu hafna, verði ekki séð að þessi háttsemi hafi leitt til tjóns á ljósleiðaranum og vatnslögninni og að tjónið hafi verið sennileg afleiðing af henni. Geti því hvorki komið til bótaskyldu vegna hennar né geti hún leitt til missis réttar til að takmarka ábyrgð stefndu eftir 176. gr. Annars vegar vegna þess að ósannað sé æðstu stjórnendur stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og eða Hugins ehf. hafi staðið að því að ekki færi fram úttekt á akkeriskeðjunni eftir atvikið í janúar 2022 og orsök þess og hins vegar vegna þess að ósannað sé að háttsemi þeirra hafi verið stórfellt gáleysi og að þeir hafi auk þess séð fyrir að ef ekki færi fram úttekt á akkeriskeðjunni eftir atvikið í janúar 2022 og orsök þess þá myndi nýtt akkeri sennilega fara út af sjálfsdáðum og skemma ljósleiðarann og vatnslögnina eins og átti sér stað.

Stefndu mótmæla auk þess þeirri málsástæðu stefnenda að hefði akkeriskeðjan verið í fullri lengd hefði skipið tekið niðri á öðrum stað, fjarri lögnum, þannig að alfarið hefði verið unnt að afstýra tjóni á ljósleiðaranum og vatnslögninni.

Eins og gögn málsins beri með sér hafi akkerið fallið af sjálfsdáðum í sjóinn án þess að nokkur tæki eftir því vegna yfirsjónar og vanrækslu skipstjóra og skipshafnar skipsins við frágang og eftirlit með akkerisbúnaðinum. Ekki sé á neinn hátt hægt að ráða af gögnum málsins að lengd akkeriskeðjunnar hafi átt einhvern þátt í því. Af þeim sökum hafi lengd akkeriskeðjunnar ekki verið sjálfstæð orsök tjónsins og tjónið ekki sennileg afleiðing af því.

Þá kveða stefndu að tilvísun stefnenda til framburðar æðstu yfirmanna skipsins í sjóprófi sé ekki á neinn hátt viðhlítandi sönnun um að tjónið hefði ekki orðið ef akkeriskeðjan hefði verið í fullri lengd heldur sé um að ræða órökstudda skoðun manna sem beri ábyrgð á því hvernig fór.

Í því sambandi benda stefndu á að framburður skipstjóra í sjóprófi beri með sér að þegar hann hafi gert sér grein fyrir að akkerið væri fast í botni hafi hann dregið þá ályktun að akkeriskeðjan væri í fullri lengd og öll úti og því væri akkerið fast fyrir utan Klettsnef langt frá öllum lögnum. Að hans mati hefði tjónið ekki orðið ef það hefði verið raunin. Þegar hins vegar reiknað sé út á myndum af siglingu skipsins hvar akkerið hefði verið um 100 metrum aftar komi í ljós að sá staður sé vel fyrir innan Klettsnef og á þeim stað þar sem lagnir liggi á botninum. Fullyrðing skipstjóra sé því röng.

Þá benda stefndu á að draga megi þá ályktun af myndum frá Sjóækni ehf. að akkerið hafi verið fallið í sjóinn og byrjað að dragast eftir sjávarbotninum áður en skipið kom að Klettsnefi. Það megi því gera ráð fyrir að akkerið hafi dregist með botninum inn fyrir Klettsnef og fest sig í vatnslögninni og/eða ljósleiðaranum þegar skipið sigldi yfir þessar lagnir og dregið þær til þangað til keðjan var öll komin út og skipið stöðvaðist. Það eina sem lengri keðja hefði breytt sé að skipið hefði mögulega siglt um 100 metrum lengra og stöðvast þá örstuttu seinna en það gerði. Slíkt hefði ekki haft nein áhrif á það tjón sem varð á ljósleiðaranum og vatnslögninni.

Að því virtu byggja stefndu á því að ósannað sé að rekja megi tjónið á ljósleiðaranum og vatnslögninni til þess að akkeriskeðjan var ekki eins löng og hún átti að vera og að tjónið sé sennileg afleiðing af því. Stefndu leggja áherslu á að sönnunarbyrðin um þetta hvíli á stefnendum sem leiði til þess að allan vafa beri að túlka stefnendum í óhag.

Sé hins vegar talið að svo sé, sem stefndu hafna, byggja stefndu á því að það leiði ekki til missis réttar stefndu til að takmarka ábyrgð sína samkvæmt 176. gr. Annars vegar vegna þess að ósannað sé æðstu stjórnendur stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og eða stefnda Hugins ehf. hafi staðið að því að akkeriskeðjan var ekki eins löng og hún átti að vera og hins vegar vegna þess ósannað sé að háttsemi þeirra hafi verið stórfellt gáleysi og að þeir hafi auk þess séð fyrir að ef akkeriskeðjan væri ekki í fullri lengd myndi akkerið sennilega fara út af sjálfsdádum og skemma ljósleiðarann og vatnslögnina eins og átti sér stað.

Önnur atriði

Stefndu mótmæla túlkun stefnenda á brottrekstri skipstjóra og yfirstýrimanns eftir atvikið. Augljóslega hafi þeir verið látnir bera ábyrgð á því að hafa ekki séð til þess að gengið var rétt og nægilega frá akkerisbúnaðinum og haft eftirlit með honum meðan á siglingu stóð. Í því hafi augljóslega ekki falist nein viðurkenning á því að um stórfellt gáleysi hafi verið að ræða í skilningi sjó- og skaðabótaréttar, hvað þá að skilyrði 176. gr. séu fyrir hendi.

Þá er því mótmælt að þótt sjófarendur viti um legu vatnslagna og annarra lagna í innsiglingu til Vestmannaeyjahafnar, mikilvægi þeirra og að sýna þurfi varúð vegna þeirra þá leiði það ekki sjálfkrafa til þess að sérhvert óhapp í innsiglingunni sem leiðir til tjóns á þeim sé fyrirsjáanlegt og sé metið stórfellt gáleysi af því tagi sem lýst er í 176. gr. Miklu frekar verði að líta til þess að staðsetning lagna á þessum stað sé afar óheppileg og þær sem urðu fyrir skemmdum séu ekki merktar á kort. Af þeim sökum verði stefnendur að taka sjálfir áhættu af skemmdum á þeim komi til þess að sjófarendur þurfi að kasta þar út akkeri við óvæntar aðstæður.

Málskostnaður og lagarök stefndu

Málskostnaðarkrafa stefndu styðst við XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, sbr. einkum 129. gr. og 130. gr. laganna.

Stefndu byggja málsvörn sína fyrst og fremst á almennum reglum skaðabóta- og sjóréttar, LLMC 1976, 1996 bókuninni, þingsályktun IMO dags. 15. desember 2021 nr. A1163(32), auglýsingu nr. 65/2022, siglingalögum nr. 34/1985, sjómannalögum nr. 35/1985, lögum um áhafnir skipa nr. 82/2022, vaxtalögum nr. 38/2001 og lögum nr. 91/1991 um meðferð einkamála, eftir því sem við á.

Forsendur og niðurstöður

Í þessum þætti málsins verður leyst úr deilu aðila um ábyrgð og takmörkun ábyrgðar. Nánar tiltekið, annars vegar hvort stefndu beri skaðabótaábyrgð in solidum gagnvart stefnendum á því tjóni sem varð á vatnslögninni og ljósleiðaranum, og svo hins vegar hvort þeim sem ábyrgð ber hafi verið heimilt að takmarka ábyrgð sína skv. IX. kafla siglingalaga nr. 34/1985, allt eins og nánar greinir í upphafskafla dómsins.

Í málinu hefur stefndi Vinnslustöðin hf. í fyrsta lagi borið fyrir sig aðildarskort sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991. Ber fyrst að taka afstöðu til þess, en aðildarskortur leiðir til sýknu ef á hann er fallist.

Kröfugerð stefnenda á hendur stefnda Vinnslustöðinni hf. byggir á því að stefndi Vinnslustöðin hf. sé í reynd útgerðaraðili skipsins og stjórn úngerð þess í öllum meginatriðum. Kröfur stefnenda lúta að því að stefndi Vinnslustöðin hf. og stefndi Huginn ehf., ásamt stefnda VÍS tryggingum hf., beri solidariska skaðabótaskyldu vegna þess tjóns sem varð. Þannig er í raun á því byggt að stefndi Vinnslustöðin hf. og stefndi Huginn ehf. séu báðir útgerðaraðilar eða útgerðarmenn skipsins.

Í málinu liggur fyrir að stefndi Vinnslustöðin hf. er eigandi alls hlutafjár í stefnda Huginn ehf. Fyrir liggur að félögin hafa sama heimilisfang og starfsstöð og að ýmsir menn gegna störfum fyrir bæði félögin. Má hér nefna stjórnendurna Sigurgeir Brynjar Kristgeirsson og Sindra Viðarsson, en jafnframt eru aðrir starfsmenn stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. sem sinna störfum í þágu skipsins, en því hefur verið lýst að þá séu þeir lánaðir til stefnda Hugins ehf. og séu þá undir stjórn og á ábyrgð stefnda Hugins ehf.

Náin tengsl eru þannig milli stefndu Vinnslustöðvarinnar hf. og Hugins ehf. og ljóst að í krafti eignarhaldsins getur stefndi Vinnslustöðin hf. haft ráð stefnda Hugins ehf. í hendi sér.

Ekki hefur hins vegar verið sýnt fram á það af hálfu stefnenda að stjórnendur stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. og eigendur hennar hafi stýrt stefnda Huginn ehf. í krafti eignarhaldsins og raunverulega tekið þær ákvarðanir sem tilheyra slíkum rekstri og útgerð, þ.m.t. ákvarðanir um skipið Huginn og viðhald þess. Enn síður hafa stefnendur sýnt fram á að stjórnendur stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. hafi tekið ákvarðanir sem snerta þetta mál og sem geti hafa verið í orsakatengslum við tjónið sem varð á vatnslögninni og ljósleiðaranum.

Eignarhald stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. á stefnda Hugin ehf. breytir ekki því að um er að ræða tvo lögaðila. Þannig yrði t.a.m. ekki gengið að stefnda Vinnslustöðinni hf. vegna fjárskuldbindinga stefnda Hugins ehf.

Það er einungis stefndi Huginn ehf. sem hefur lögbundnar tryggingar vegna skipsins og skipverjanna, en stefndi Vinnslustöðin hf. nýtur ekki slíkrar tryggingaverndar vegna skipsins og skipverjanna, enda yrði t.d. kröfum skv. 172. gr. siglingalaga vegna lífs- eða líkamstjóns ekki beint að stefnda Vinnslustöðinni hf. vegna skipverja sem eru aðeins launþegar og starfsmenn stefnda Hugins ehf.

Það er stefndi Huginn ehf. sem fer með þær aflaheimildir sem veiði skipsins byggir á, en ekki stefndi Vinnslustöðin hf.

Stefndi Huginn ehf. er skráður eigandi skipsins, greiðir allan kostnað vegna útgerðar skipsins, þ.m.t. laun áhafnarinnar, og tekur allan arð sem verður af rekstri skipsins, jafnvel þó að stefndi Huginn ehf. hafi greitt arð til eiganda síns stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. Stefndi Vinnslustöðin hf. er ekki skráður eigandi skipsins og greiðir ekki kostnað vegna rekstrar skipsins, hvorki laun áhafnarinnar né annan kostnað.

Þá er til þess að líta að jafnvel þó tilteknir starfsmenn stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. hafi unnið störf í þágu skipsins, þá gæti það ekki leitt til þess að stefndi Vinnslustöðin hf. verði talinn útgerðarmaður skipsins af þeim sökum, enda kemur fram í 1. mgr. 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985, að útgerðarmaður ber ábyrgð á þeim mönnum sem starfa í þágu skips. Þannig leiðir það að starfsmenn stefnda Vinnslustöðvarinnar hf. hafi starfað í þágu skipsins ekki til þess að stefndi Vinnslustöðin hf. verði sjálfkrafa talinn útgerðarmaður skipsins, heldur leiðir það til þess að útgerðarmaður skipsins ber ábyrgð á tjóni sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu í starfi þeirra.

Samkvæmt 1. mgr. 171. gr. a siglingalaga telst útgerðarmaður vera *sá sem er skráður eigandi skips eða sérhver annar einstaklingur eða lögaðili, svo sem leigutaki þurrleiguskipa, sem ber ábyrgð á rekstri skipsins.*

Af framansögðu leiðir að ekki er unnt að líta svo á að stefndi Vinnslustöðin hf. sé útgerðarmaður skipsins.

Að öllu ofangreindu virtu verður því fallist á það með stefnda Vinnslustöðinni hf. að sýkna beri hann í málinu vegna aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991.

Eins og að ofan greinir hafa stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. viðurkennt bótaskyldu í málinu og greitt bætur vegna tjónsins. Hins vegar hafa stefndu borið fyrir

sig takmörkunarheimildir sem er að finna í IX. kafla siglingalaga nr. 34/1985 og greitt bætur samkvæmt þeim.

Stefnendur telja stefndu ekki heimilt að bera fyrir sig takmörkunarheimildirnar og byggja á því að stefndu sé óheimilt að takmarka ábyrgð síns sbr. 176. gr. siglingalaga vegna þess að stefndu, þ.e. stefndu Vinnslustöðin hf. og Huginn ehf., hafi sjálfir valdið tjóninu með stórfelldu gáleysi og að þeim hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljóta af. Í tilfelli stefnandans Ljósleiðarinn ehf. er jafnframt á því byggt að ákvæði 4. mgr. 86. gr. laga nr. 70/2022 um fjarskipti gangi framar takmörkunarheimildum í IX. kafla siglingalaga. Í niðurlagi 4. mgr. 86. gr. fjarskiptalaga segir *Ef tjón verður á fjarskiptastreng í sjó, sem valdið er af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi, skal sá sem tjóni hefur valdið bæta beint og óbeint fjártjón sem af því hlýst nema hann sýni fram á að hann hafi gert allar nauðsynlegar varúðarráðstafanir til þess að komast hjá tjóni.*

Ekki þarf að fjalla frekar um það hvort stefnda Vinnslustöðinni hf. hafi verið heimilt að bera fyrir sig takmörkunarheimildir, enda hún sýknuð vegna aðildarskorts.

Eftir stendur hvort stefnda Hugin ehf., og þar með stefnda VÍS tryggingum hf., sé og hafi verið heimilt að bera fyrir sig takmörkunarheimildir, og í tilfelli stefnandans Ljósleiðarans ehf. hvort efni 4. mgr. 86. gr. fjarskiptalaga girði fyrir möguleika stefndu til að bera fyrir sig takmörkunarheimildirnar.

Í 1. mgr. 183. gr. siglingalaga segir um takmörkunarheimildir þess sem ábyrgð ber að *Ákvæðin í 173.–182. gr. eiga alltaf við þegar útgerðarmaður eða annar, sem til þess hefur heimild, ber fyrir sig takmörkun ábyrgðar fyrir íslenskum dómstóli. Þá kemur fram í greinargerð með frumvarpi sem varð að lögum nr. 159/2007, sem breyttu ákvæðum IX. kafla siglingalaga að Rétturinn til takmörkunar á ábyrgð skv. IX. kafla siglingalaga er óháður því á hvaða grundvelli bótaábyrgðin byggist. Þannig kann ábyrgðin að byggjast á 171. gr. siglingalaga eða einhverjum öðrum réttarreglum, lögfestum eða ólögfestum, og gildir því þótt ábyrgð útgerðarmanns sé hlutlæg, þ.e. ekki sé krafist saknæmrar háttsemi.*

Að þessu virtu, sem og því sem greinir í málsástæðum stefndu um lögskýringargögn, þykir ljóst að jafnvel þótt skaðabótaábyrgð stefnda Hugins ehf. og þar með stefnda VÍS trygginga hf. byggji á 4. mgr. 86. gr. fjarskiptalaga, þá ryður það ekki burt heimildum þess sem ábyrgð ber til að bera fyrir sig takmörkunarheimildir IX. kafla siglingalaga, ef þær eru fyrir hendi á annað borð og eru ekki fallnar niður vegna ákvæða

176. gr. siglingalaga. Í þessu efni breytir engu að fjarskiptalög eru yngri en siglingalög, enda hafa niðurlagsákvæði 4. mgr. 86. gr. laga um fjarskipti verið næstum því óbreytt í lögum um fjarskipti síðan árið 1984, án þess að tekið hafi verið fram að ætlun löggjafans væri sú að takmörkunarheimildir IX. kafla siglingalaga myndu víkja fyrir bótareglunni í fjarskiptalögum.

Verður þá næst að kanna hvort ákvæði 176. gr. siglingalaga leiði til þess að sá sem ábyrgð ber, þ.e. stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf., geti ekki takmarkað ábyrgð sína eins og þeir hafa gert.

Ákvæði 176. gr. siglingalaga er svofellt: *Þeim, sem ábyrgð ber, er óheimilt að takmarka ábyrgð sína ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið viðkomandi tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og að honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljóta af.*

Eins og fram kemur í lögskýringargögnum er ákvæðið byggt á alþjóðlegum samningi sem Ísland er aðili að og hefur fullgilt, þ.e. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims eða LLMC 1976. Raunar er IX. kafli siglingalaganna að mestu byggður á téðum samningi. Segir í frumvarpi því sem varð að siglingalögum nr. 34/1985 um 176. gr. laganna að *Hér er fylgt orðalagi 4. gr. sáttmálans frá 1976, en ákvæðið skýrir sig að öðru leyti sjálft.*

Hér að framan eru rakin ítarlega sjónarmið og röksemdir stefndu sem lúta að skýringu ákvæðis 176. gr. siglingalaga og að skýra beri ákvæðið til samræmis við hinn alþjóðlega sáttmála. Verður fallist á það með stefndu að rétt sé að skýra ákvæðið á þann veg sem samræmist skýringu á ákvæðum alþjóðasáttmálans.

Þykir óhjákvæmilegt að skýra ákvæði laganna, þ.m.t. 176. gr. þeirra, til samræmis við þetta.

Orðin *sá sem ábyrgð ber* geta hér aðeins vísað til stefnda Hugins ehf. og þá jafnframt til stefnda VÍS trygginga hf.

Til að sá sem ábyrgð ber geti ekki takmarkað ábyrgð sína þurfa stefnendur að sanna að sá sem ábyrgð ber hafi *sjálfur valdið viðkomandi tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og að honum hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljóta af.*

Sönnunarbyrði um þetta hvílir þannig á stefnendum.

Aðilar deila um hvað orðin *hann sjálfur* merki í þessu samhengi. Í lögskýringargögnum með hinum alþjóðlega samningi, sem rakin eru ítarlega í

málsástæðum stefndu hér að ofan, kemur fram að *hegðun annarra aðila en útgerðarmanns, eins og til dæmis skipstjóra, áhafnar eða starfsmanna útgerðarmanns, skipti ekki máli og á ekki að taka tillit til hennar þegar ákveðið er hvort skilyrði fyrir missir réttar til að takmarka ábyrgð hefur verið uppfyllt*. Dómurinn fellst á það með stefndu að túlka beri orðin *hann sjálfur* þannig að það taki aðeins til útgerðarmannsins sjálfs, en ekki til annarra. Þannig geti bótaskyld vanræksla eða háttsemi starfsmanna útgerðarmanns, sem hann ber ábyrgð á eftir húsbóndaábyrgðarreglu, eða annarra manna sem sinna störfum í þágu skips sbr. 1. mgr. 171. gr. siglingalaga, ekki leitt til þess að sá sem ábyrgð ber, í þessu tilviki útgerðarmaður, missi rétt sinn til að takmarka ábyrgð sína.

Það er þannig aðeins háttsemi þess sem ábyrgð ber, í þessu tilviki stefndi Huginn ehf., sjálfs sem getur leitt til þess að rétturinn til að takmarka ábyrgð sína falli niður.

Stefndi Huginn ehf. er lögaðili. Af þeim sökum yrði það háttsemi stjórnarmanna og framkvæmdastjóra sem myndi leiða til þess að stefnda Huginn ehf. væri óheimilt að takmarka ábyrgð sína. Þessu til viðbótar þurfa stefnendur að sanna að háttsemin hafi valdið viðkomandi tjóni og að háttsemin hafi falið í sér stórfellt gáleysi og að þeim sem ábyrgð ber, í þessu tilviki stjórnendur stefnda Hugins ehf., hafi mátt vera ljóst að slíkt tjón mundi sennilega hljóta af.

Stefnendur hafa bent á ýmis atriði sem séu þannig að háttsemi stjórnenda stefnda Hugins ehf. hafi leitt til þess að takmörkunarheimildin hafi fallið niður.

Í málinu er óumdeilt að það sem olli tjóninu er að stjórnborðsakkeri skipsins féll af sjálfsdáðum í sjóinn og dróst eftir hafsbótningnum og kræktist í vatnslögnina og ljósleiðarann. Enginn skipverja hafði tekið eftir því að akkerið hefði fallið.

Þá virðist vera óumdeilt í málinu að til þess að akkerið geti af sjálfsdáðum runnið í sjóinn þurfi tvennt að vera fyrir hendi. Annars vegar að ekki sé rétt gengið frá akkerislás þannig að hann sé opinn, en hins vegar að akkerisspilið eða bremsan haldi ekki við keðjuna þannig að akkerið og keðjan geti ekki runnið út þó akkerislássins njóti ekki við.

Í sjálfu sér er óþarft að taka afstöðu til þess hvort sú háttsemi einhvers eða einhverra á skipinu að ganga ekki nægilega vel frá akkerislásnum, svo að hann opnast ekki, eða að taka ekki eftir því að hann var opinn um skeið, hvort sú háttsemi felur í sér stórfellt eða einfalt gáleysi. Ástæða þess er sú sem að ofan greinir, þ.e. að háttsemi annarra en þess sem ábyrgð ber, þ.e. stefndi Huginn ehf. í þessu tilviki, girðir ekki fyrir það að sá sem ábyrgð ber geti borið fyrir sig takmörkun ábyrgðar.

Eitt af því sem stefnendur hafa bent á er að Öryggishandbók fiskiskipa hafi ekki verið innleidd um borð í skipinu. Byggja stefnendur á því að þetta feli í sér stórfellt gáleysi af hálfu stefnda Hugins ehf. og girði fyrir að stefndu geti takmarkað ábyrgð sína eftir 176. gr. siglingalaga. Að mati dómsins er ekki útilokað, og jafnvel mögulegt, að innleiðing Öryggishandbókarinnar hefði getað komið í veg fyrir að svo fór sem fór. Hins vegar hafa stefnendur ekki leitt að því sönnur að tjónsatburðurinn hefði ekki orðið ef Öryggishandbókin hefði verið innleidd. Er því orsakasamhengið ósannað. Þá er það mat dómsins að skortur á því að Öryggishandbókin var ekki innleidd hafi ekki falið í sér stórfellt gáleysi af hálfu stjórnenda stefnda Hugins ehf. Þá hafa heldur ekki verið færð fullnægjandi rök að því að stjórnendur stefnda Hugins ehf. hefðu mátt sjá það fyrir sem sennilega afleiðingu af því að Öryggishandbókin var ekki innleidd, að skipið myndi missa akkerið og að vegna þess myndi hljóta af það tjón sem raungerðist.

Þá hafa stefnendur bent á það atvik sem varð í janúar 2022, þ.e. þegar skipið missti akkerið í hið fyrra sinni. Byggja stefnendur á því að rétt og viðeigandi viðbrögð stefnda Hugins ehf. við því, þ.m.t. að láta sérstaklega kanna lengd akkeriskeðjunnar, hefðu komið í veg fyrir það tjón sem málið er sprottið af. Ekki er unnt að fallast á þetta með stefnendum. Í fyrsta lagi er ósannað að ef akkeriskeðjan hefði verið í réttri lengd að þá hefði tjónið ekki orðið. Liggur ekkert fyrir, annað en kenningar og getgátur, um að þá hefði akkerið fest í botni annars staðar en varð og akkerið því ekki krækst í vatnslögnina og ljósleiðarann. Í öðru lagi hefur stefnendum ekki tekist að renna stoðum undir það skilyrði að í háttsemi stjórnenda stefnda Hugins ehf., hvað akkeriskeðjuna og lengd hennar varðar, hafi falist stórfellt gáleysi og enn síður að þeir hafi mátt sjá það fyrir sem sennilega afleiðingu að skipið myndi missa akkerið í nóvember 2023 og skemma með því vatnslögnina og ljósleiðarann.

Þá hafa stefnendur vísað til þess að aukaskoðun hafi ekki farið fram, að haffærisskírteini hafi ekki gefið rétta mynd af ástandi skipsins og að akkeriskeðjan hafi ekki verið í lögmæltu horfi. Þetta byggir á þeirri ályktun að ef akkeriskeðjan hefði verið í fullri lengd þá hefði umrætt atvik ekki orðið, þ.e. að þá hefði akkerið farið niður á öðrum stað en það gerði og af þeim sökum hefði akkerið ekki krækst í vatnslögnina og ljósleiðarann og valdið þeim skemmdum sem á þeim urðu. Þessi ályktun stefnenda er hins vegar með öllu ósönnuð eins og áður greinir, enda byggir hún aðeins á getgátum og ágiskunum. Þegar af þessari ástæðu getur þessi málsástæða ekki orðið kröfum stefnenda til framdráttar í málinu.

Þá hafa stefnendur vísað til þess að skipstjóra og yfirstýrimanni skipsins hafi verið vikið úr starfi í kjölfar atviksins 17. nóvember 2023. Í þeirri ákvörðun og ummælum vegna hennar hafi birst samtímamat stefndu á því að um stórfellt gáleysi hafi verið að ræða. Á þessa málsástæðu er ekki hægt að fallast. Í fyrsta lagi verður ekki dregin af uppsögninni sú ályktun, gegn mótmælum stefndu, að uppsögnin hafi byggt á því að starfsmennirnir hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi, en í öðru lagi vegna þess sem áður greinir um að saknæm háttsemi annars en þess sjálfs sem ábyrgð ber geti ekki leitt til brottfalls réttar þess sama til að takmarka ábyrgð sína skv. IX. kafla siglingalaga.

Loks hafa stefnendur vísað til þess að öllum sem gera út frá Vestmannaeyjum megi vera ljós lega lagnanna í innsiglingunni og að af þeim sökum hafi stefndu borið að sýna sérstaka varúð. Ekki verður fallist á þessa málsástæðu, enda ekki verið sýnt fram á það af hálfu stefnenda að stjórnendur stefnda Hugins ehf., þ.e. stjórnendur þess sem ábyrgð ber, hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi gagnvart þeim lögnum sem um ræðir.

Hafa stefnendur ekki fært fram aðrar málsástæður sem megi verða til þess að fallist verði á kröfu þeirra í málinu.

Verða stefndu því sýknaðir af öllum kröfum stefnenda í málinu.

Þrátt fyrir þessa niðurstöðu þykir rétt að hver aðili beri sinn kostnað af málinu.

Sigurður G. Gíslason dómstjóri kveður upp dóm þennan, en sérfróðir meðdómendur eru Vilbergur Magni Óskarsson fagstjóri Skipstjórnarskólans og Ársæll Þorsteinsson vélaverkfræðingur.

Dómsorð:

Stefndi Vinnslustöðin hf. er sýknaður af öllum kröfum stefnenda, Vestmannaeyjabæjar og Ljósleiðarans ehf.

Stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. eru sýknaðir af kröfu stefnenda um að viðurkennt verði með dómi að þeim sem ábyrgð ber sé óheimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt IX. kafla siglingalaga nr. 34/1985.

Viðurkennt er að stefndu Huginn ehf. og VÍS tryggingar hf. sé heimilt að takmarka ábyrgð sína samkvæmt IX. kafla siglingalaga, eins og þeir hafa gert.

Málskostnaður fellur niður.

Sigurður G. Gíslason

Vilbergur Magni Óskarsson

Ársæll Þorsteinsson