

Mánudaginn 17. apríl 2000.
 Nr. 290/1999. **Ragnar Magni Magnússon**
 (Baldvin Hafsteinsson hdl.)

gegn

Hf. Eimskipafélagi Íslands

(Pétur Guðmundarson hrl.,
 Einar Baldvin Axelsson hdl.)

og Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co.
 (Garðar Briem hrl.)

Farmsamningur. Skaðabætur. Aðfinnslur.

Flutningaskipið V, sem var í eigu A, strandaði á Háfsfjöru í mars 1997. Skipið gjöreðilagðist og fór mikill hluti þeirra 250 gáma sem á skipinu voru forgörðum. Skipstjóri V hafnaði ítrekað aðstoð annarra skipa daginn sem strandið varð og þáði ekki hjálp varðsups fyrir en um hálfri klukkustund áður en skipið strandaði. R höfðaði mál á hendur A og E, sem hafði skipið til ráðstöfunar samkvæmt tímabundnum farmsamningi, til heimtu bóta fyrir tjón á vörusendingu, sem fórst við strandið. Staðfest var niðurstaða héraðsdóms um að tjón R yrði rakið til yfirsjónar og vanrækslu skipstjóra V við stjórn og meðferð skipsins, sbr. a-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985, en einnig var talið að mistök yfirvélstjóra V hefðu átt þátt í að skipið fórst. Ekki var talið að sýnt hefði verið fram á að yfirsjónir þær, sem leiddu til sjóskaðans, hefðu sérstaklega beinst að farmi skipsins. Þá var fallist á þá niðurstöðu héraðsdóms að skipið hefði, að því er varðaði hæfi skipverja og búnað skips, verið haffært í upphafi ferðar, sbr. 3. mgr. 68. gr. siglingalaga. Talið var ósannað að stjórnendur, sem A bar ábyrgð á, hefðu með saknæmum hætti átt þátt í því að ekki var beðið um dráttaraðstoð fyrir en um seinan. Þá var ekki talið sannað að stjórnendur A hefðu haft önnur afskipti af atburðum, sem bakað gætu félaginu bótaábyrgð gagnvart R. Ekki var heldur talið að sýnt hefði verið fram á að stjórnendur E hefðu gerst sekir um gáleysi í tengslum við strandið. Var staðfest niðurstaða héraðsdóms um sýknu A og E af kröfum R.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðrún Erlendsdóttir,

Arnljótur Björnsson, Hjörtur Torfason, Hrafn Bragason og Pétur Kr. Hafstein.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 21. júlí 1999. Krefst hann þess að stefndu verði gert að greiða sér 2.373.872 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 1. janúar 1998 til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast aðallega staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, en til vara að stefnukröfur verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

I.

Flutningaskipið Víkartindur, eign stefnda Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. í Hamborg, strandaði á Háfsfjöru austan ósa Þjórsár 5. mars 1997. Var skipið á leið til Íslands frá Þórshöfn í Færeyjum, en þaðan fór það 3. sama mánaðar, kl. 22. Skipinu varð ekki bjargað af strandstað og gereyðilagðist það. Í því voru um 250 gámar með vörum og fór mikill hluti þeirra forgörðum.

Víkartindur strandaði skömmu eftir klukkan 20. Í héraðsdómi er í aðalatriðum rakin atburðarás þann dag frá kl. 7.13 til 21.10. Er þar lýst erfiðleikum í kjölfar bilana í aðalvél skipsins, svo og hvernig skipstjórnarmenn brugðust við þeim. Þá er greint frá að skipstjóri afþakkaði aðstoð ferjunnar Herjólfis, svo og að ítrekað hafi verið hafnað boði um hjálp frá varðskipinu Ægi, sem síðar kom á vettvang. Ennfremur segir, að kl. 19 hafi skipstjórinn óskað hjálpar frá Ægi, en þá hafi Víkartindur verið kominn mjög nærri landi. Loks kemur fram, að tilraunir til að koma dráttartaug á milli skipanna hafi mistekist og að Víkartindur hafi strandað kl. 20.13, en þá var liðin rúmlega hálf klukkustund frá því að varðskipsmenn hófu björgunartilraunir.

II.

Í máli þessu sækir áfrýjandi stefndu um bætur fyrir tjón á vörusendingu, sem fórst við strandið. Víkartindur var í reglubundnum áætlunarferðum fyrir stefnda Hf. Eimskipafélag Íslands, er hafði skipið til ráðstöfunar samkvæmt tímabundnum farmsamningi, sem stefndu gerðu með sér 10. maí 1996. Tók þessi stefndi vörur áfrýjanda til flutnings frá Árósum til Hafnarfjarðar samkvæmt farmskírteini fyrir fjölþáttaflutning, sem gefið var út í Árósum 26. febrúar 1997 af umboðs-

manni Eimskipafélagsins. Fór Víkartindur þaðan sama dag til Þórs-hafnar í Færeyjum með viðkomu í Gautaborg, Hålsingborg og Fredrikstad. Í farmskírteininu sagði að farmsendandi væri Dutec Plast A/S í Árósum, en viðtakandi Style-Ragnar M. Magnússon í Garðabæ. Vörur áfrýjanda voru ekki vátryggðar og beinir hann skaðabótakröfum að báðum stefndu sem farmflytjendum. Málsaðilar eru sammála um að um ágreining þeirra verði dæmt eftir íslenskum réttarreglum.

III.

Um bótagrundvöll vísar áfrýjandi einkum til 21. gr. og 1. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985 að því er varðar stefnda Eimskipafélagið, en 2. mgr. 73. gr. siglingalaga að því er varðar stefnda Atalanta.

Í héraðsdómi greinir frá að sjópróf vegna strandsins hafi verið haldin 7. og 8. mars 1997 og að Rannsóknarlögregla ríkisins hafi síðar í sama mánuði tekið skýrslur af yfirmönnum skipsins, svo og að dómskýrslur hafi verið teknar við aðalmeðferð málsins. Þá segir í dóminum að önnur helstu gögn málsins séu skýrslur, sem þar eru nánar taldar, svo og „úrskurður sjóréttar (Seeamt) í Hamborg“ í janúar 1999 um orsakir sjóslyssins. Samkvæmt gögnum málsins er „Seeamt“ í Hamborg ein fimm rannsóknarnefnda sjóslysa í Þýskalandi.

Meðal greindra skýrslna er umsögn Siglingastofnunar Íslands 24. júlí 1997 til ríkissaksóknara. Af henni má ráða að skipstjóri Víkartinds hafi hinn 5. mars 1997 að áliti stofnunarinnar gerst sekur um margvísleg mistök við stjórn skipsins. Er niðurlag umsagnarinnar svohljóðandi:

„Þegar ljóst varð að skipið var vélbilað svo nærri landi og við þær aðstæður sem frá hefur verið greint, hefði skipstjóri átt að óska tafarlausrar aðstoðar við að koma skipinu frá landi. Miðað við rekhraða skipsins fyrr um daginn tæki aðeins um hálfa klst. að reka upp í brimgarðinn. Eins og fram hefur komið aðvaraði varðskipið ítrekað um þá hættu, sem Víkartindur væri í vegna vaxandi veðurs og einnig þess að myrkur væri að skella á og erfiðara um vik, ef á þyrfti að halda. Skipstjóra Víkartinds bar því með tilliti til öryggis áhafnar og skips að óska eftir aðstoð meðan bjart var og sæmilegt svigrúm til björgunaraðgerða.

Með ákvörðun sinni varð hann valdur að alvarlegu hættuástandi fyrir áhöfn Víkartinds og áhöfn varðskipsins Ægis. Ennfremur varð hann með henni valdur að miklu fjárhagslegu tjóni fyrir eigendur skipsins

og eigendur farmsins jafnframt alvarlegum skemmdum á nálægum fjörum og náttúru landsins.“

Í álitni rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 18/1997 frá október 1998 er gerð grein fyrir rannsókn nefndarinnar og er niðurstaða hennar svohljóðandi:

„Nefndin telur að orsök strandsins hafi verið röng greining bilana í aðalvél og vanmat skipstjóra á aðstæðum þegar hann heimilaði að vélinn væri stöðvuð kl. 17:35. Hann hefði átt að knýja á um að halda vélinni í gangi. Skipstjóra mátti vera ljóst að áhættusamt væri að liggja við akkeri til lengdar með hliðsjón af vaxandi veðurhæð og álandsvindi.

Nefndin telur það hönnunargalla að ferskvatnskælikerfi ljósavéla og aðalvélar séu ekki alveg aðskilin og óháð hvort öðru.

Áður en aðalvél skipsins var stöðvuð til að skipta um útblástursloka var hún keyrð á litlu álagi. Við slíka keyrslu véla, sem brenna mjög þungu eldsneyti eins og var í þessu tilfelli, er hætt við ófullkomnum bruna sem leitt getur til seinkunar á kveikingu. Við þessa seinkun hækkar afgangshiti oft á einstaka strokk. Þetta lagast síðan venjulega fljótlega eftir að álag er aukið. Það er því varla hægt að tala um bilun þó svo að mismunur afgangshita verði töluverður milli strokka í lausangangi.

Ekki liggur ljóst fyrir hvers vegna skolloftshiti varð það hár sem raun ber vitni. Þar getur margt komið til greina. Líkur eru til þess að um truflun í stilli fyrir blöndunarloka fyrir skolloftskæli hafi verið að ræða. Beint samhengi er milli skolloftshita og afgangshita. Þekkt þumalputtaregla er að afgangshiti hækkar um tvær gráður fyrir hverja gráðu sem skolloftshiti hækkar. Það er því ljóst að meginástæða hás afgangshita var hár skolloftshiti.

Skollofts- og afgangshiti voru vel fyrir neðan hættumörk og því óhætt að keyra vélina áfram. Hefði skolloftshitinn ekki lækkað þegar álagið jókst á vélinni var hægt að stjórna blöndunarloka handvirkt.

Nefndin telur eins og fram hefur komið að óhætt hefði verið að keyra vélina og sigla skipinu frá landi í stað þess að stöðva vélina og hefja viðgerðir.

Nefndin telur þó að rétt hefði verið að sleppa akkerum og sigla þegar í ljós kom að akkerisvindur voru bilaðar vegna misbeitingar kl. 14:40.“

Niðurstaða áðurgreindrar rannsóknarnefndar sjóslysa í Hamborg 26. janúar 1999 var að mistök skipstjóra og yfirvélstjóra hefðu valdið

strandi Víkartinds. Hvorki liggur fyrir að álitni rannsóknarnefndarinnar hafi verið skotið til æðra stjórnvalds né að þýskir dómstólar hafi fjallað um málið. Rökstuðningur rannsóknarnefndarinnar fer hér á eftir í þýðingu löggilts skjalabýðanda:

„Skipstjóri gerði mistök með því að:

- a) kasta akkerum á ófyrirvegaðan hátt og án þess að taka nægilegt tillit til dýptar og gríðarlegs storms og sjógangs,
- b) semja ekki nægilega við stjórnendur varðskipsins ÆGIS um þann möguleika að koma dráttartaug milli skipanna,
- c) sinna eftir klukkan 14.56 hvorki reglulegum innfærslum í skipsdagbók né í skipstjórabók,
- d) vanmeta hættuna á hugsanlegu strandi sem skapaðist við það að aðalvél skipsins var stöðvuð klukkan 17.35 og
- e) vanrækja, eftir að aðalvélin var stöðvuð klukkan 17.35, að tilkynna strandgæslunni tafarlaust um þá stöðu sem upp var komin og biðja ÆGI um aðstoð.

Það atriði sem lýst er í lið d) olli sjóslysinu.

Yfirvélstjóri gerði mistök með því að:

- a) gera ekki fagmannlega við kælikerfi aðalvélar skipsins klukkan 07.30 [17.30]. Af því hlaust ónóg kæling vélarinnar og það olli því að hún stöðvaðist algerlega og einnig hjálpardísilvélin – og með því
- b) að meta ófagmannlega vaxandi hita útblástursloftsins um klukkan 17 en það leiddi til þess að skipstjórinn fékk rangar upplýsingar.

Aðgerðir þær sem lýst er í liðum a) og b) ollu sjóslysinu.“

Þá er í héraðsdómi nefnd skýrsla TMC (Marine Consultants) Ltd. í London frá 4. september 1998. Fyrirtæki þetta hefur með höndum skoðun og rannsókn á sjóslysum. Er annar höfundur skýrslunnar skipstjóri, sem hefur bresk réttindi til að starfa sem skoðunarmaður sjóslysa. Hinn skýrsluhöfundurinn er vélstjóri. Gerði hann athugun um borð í Víkartindi fáeinum dögum eftir strandið ásamt íslenskum skoðunarmönnum og enskum sérfræðingi frá skoðunarfyrirtæki, sem síðar greinir frá. Meginniðurstaða TMC (Marine Consultants) Ltd. er sú að Víkartindur hafi farist vegna gáleysis skipstjóra og yfirvélstjóra, en að þáttur hins síðarnefnda hafi verið minni.

Í héraðsdómi eru ennfremur nefndar skýrslur frá Brookes, Bell & Co., Marine Consultants and Surveyors í London og Liverpool. Félag þetta annast ráðgjöf og skoðun varðandi skip, siglingar og sjótjón. Hér er um að ræða tvær sjálfstæðar álitsgerðir. Önnur þeirra er dagsett 8. september 1998 og varðar athafnir skipstjóra Víkartinds 5. mars 1997 og stjórn hans á skipinu. Skýrslan er samin af skoðunarmanni með langa skipstjórnarreynslu. Meginniðurstaða skýrslunnar er sú að skipstjóri Víkartinds hafi ekki gert viðeigandi ráðstafanir til að tryggja öryggi skips, farms, skipverja og umhverfis. Þá segir að mistök hans við stjórn skipsins, sem nánar eru rakin í 4. kafla skýrslunnar, hafi átt mikinn þátt í strandinu og skiptapanum. Hin álitsgerð Brookes, Bell & Co. er dagsett 7. september 1998 og fjallar um tæknileg atriði varðandi vélar skipsins o.fl. Verður nánar vikið að henni síðar.

Áfrýjandi hefur ekki vefengt gildi sönnunargagna þessara. Þegar litið er til gagnanna og röksemda héraðsdóms varðandi gáleysi og vanmat skipstjóra, má staðfesta þá niðurstöðu dómsins að tjónið, sem um er deilt í málinu, verði rakið til yfirsjóunar og vanrækslu skipstjóra Víkartinds við stjórn og meðferð skips, sbr. a-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga. Einnig verður með vísun til niðurstöðu rannsóknarnefndar sjóslysa í Hamborg 26. janúar 1999 og skýrslu TMC (Marine Consultants) Ltd. 4. september 1998 að leggja til grundvallar að mistök yfirvélstjóra Víkartinds hafi átt þátt í að skipið fórst.

IV.

Í greinargerð áfrýjanda fyrir Hæstarétti er byggt á því að undanþáguákvæði a-liðar 2. mgr. 68. gr. siglingalaga eigi ekki við „þar sem mistök þau sem kunna að hafa verið gerð, snúi umfram annað að farmi skipsins, þ. á m. vörum áfrýjanda“. Í greinargerðinni segir, að áfrýjandi hafi haldið þessu fram í málflutningi í héraði án þess að vikið sé að því einu orði í héraðsdómi. Kveðst hann hafa vísað til þess, að þegar tjón verði, bæði á farmi og skipi, geti útgerðarmaður með hliðsjón af túlkun á hugtökunum „stjórntök eða meðferð skips“ ekki borið fyrir sig undanþáguákvæðið í a-lið 2. mgr., „þar sem mistökin snerta farminn með afdrifaríkari hætti en skipið“. Í munnlegum málflutningi fyrir Hæstarétti var staðfest að um málsástæðu þessa hefði verið fjallað við aðalmeðferð í héraði. Stefndi Atalanta hefur andmælt málsástæðunni sem of seint fram kominni, en stefndi Eim-

skipafélagið hefur fyrir Hæstarétti uppi efnislegar varnir varðandi hana.

Hinn 5. mars 1997 var skip, skipverjar og farmur í sameiginlegri hættu. Áfrýjandi hefur ekki sýnt fram á að yfirsjónir þær, sem leiddu til sjóskaðans, hafi sérstaklega beinst að farmi skipsins eða umönnun með honum. Þegar það er virt og litið til þess, sem fyrr segir um að tjón áfrýjanda verði rakið til yfirsjóunar og vanrækslu við stjórnök og meðferð skips, verður að hafna umræddri málsástæðu áfrýjanda.

V.

Pótt skilyrði a-liðar 2. mgr. 68. gr. siglingalaga séu fyrir hendi leysir það farmflytjanda ekki úr ábyrgð, ef sannað er að tjón hafi hlotist af óhaffæri skips, sem er afleiðing þess að farmflytjandi eða einhver, er hann ber ábyrgð á, hefur ekki með eðlilegri árvekni séð til þess að skipið var haffært við upphaf ferðar, eins og segir í fyrri málslíð 3. mgr. 68. gr. siglingalaga. Skilyrði þessa ákvæðis verður að meta sjálfstætt og þarf það ekki alltaf eða að öllu leyti að falla saman við haffærissskilyrði laga nr. 35/1993 um eftirlit með skipum eða annarra reglna á sviði opinbers réttar.

Áfrýjandi bendir á að tjónið sé afleiðing þess að skipið hafi verið óhaffært. Telur hann að þess hafi ekki verið gætt að hafa skipið haffært, þegar því var haldið frá Þórshöfn í Færeyjum. Málsástæður áfrýjanda um óhaffæri lúta annars vegar að því að búnaði skipsins hafi verið áfátt og hins vegar því að skipverjar hafi verið vanhæfir.

Um ætlaða vanhæfni skipverja vísar áfrýjandi til þess að margvíslegar bilanir hafi orðið í skipinu og að yfirmenn hafi ekki valdið því að fást við aðstæður, sem upp komu.

Í héraðsdómi eru rakin gögn, sem sýna að skipið var fullmannað og skipstjóri, yfirvélstjóri og 1. stýrimaður höfðu fullgild atvinnuréttindi til starfa, sem þeir gegndu á skipinu. Ekkert er upplýst um að skort hafi á eðlilega árvekni við val á skipverjum af hálfu stefnda Atalanta. Fallist er á þá niðurstöðu héraðsdóms að skipið hafi, að því er varðar hæfa skipverja, verið haffært við upphaf ferðar, en við það tímamark ber að miða samkvæmt fyrri málslíð 3. mgr. 68. gr. siglingalaga.

Kröfur áfrýjanda eru eins og fyrr segir einnig reistar á því að skipið hafi verið óhaffært í upphafi ferðar, einkum vegna vanbúnaðar vélar og akkerisvindna.

Í héraðsdómi er greint frá því að smíði Víkartinds hafi lokið í júlí 1996 og að skipið hafi uppfyllt allar kröfur flokkunarfélags þess, Germanischer Lloyd, svo og að samkvæmt skoðunarskýrslum Siglingamálastofnunar ríkisins, síðar Siglingastofnunar Íslands, hafi haf-færisskírteini og önnur tilskilin vottorð um skipið verið fyrir hendi. Var skipið í förum á vegum stefnda Eimskipafélagsins frá upphafi samkvæmt hinum tímabundna farmsamningi, sem greint er frá í II. kafla hér að framan.

Áður var getið skýrslu TMC (Marine Consultants) Ltd. í London 4. september 1998, sem tekur bæði til tæknilegra þátta og athafna við skipstjórn, svo og álitsgerðar Brookes, Bell & Co. 7. september 1998 varðandi tæknileg atriði.

TMC (Marine Consultants) Ltd. fjallar meðal annars í skýrslu sinni um bilanir, sem urðu í ferð skipsins á búnaði í vél. Ein þeirra var brestur á kælivatnsröri úr loftkæli aðalvélar skipsins. Rörið var skoðað af málmfraðingnum dr. Timothy Baker í Englandi. Með vísun til umsagnar hans taldi TMC (Marine Consultants) Ltd. líklegt að rörið hefði brotnað vegna titrings, sem rekja mætti til þess að við smíði skipsins hefði verið vanrækt að festa sérstaka klemmu við rörið. Einnig segir í skýrslu TMC (Marine Consultants) Ltd. að nánar tilteknir lokar við þensluker hafi verið gallaðir frá upphafi. Þó að fram komi í skýrslunni að þessar bilanir hafi haft áhrif á atburðarás slysdaginn, er lokaniðurstaða skýrsluhöfunda sú að undangengnum allítarlegum rökstuðningi, að orsök strands Víkartinds hafi verið gáleysi skipstjóra og yfirvélstjóra, þar sem ráða hefði mátt fram úr vandræðum vegna bilananna, ef beitt hefði verið eðlilegum vinnubrögðum.

Í álitsgerð Brookes, Bell & Co. 7. september 1998 er einnig rätt ítarlega um tæknileg atriði í tengslum við vélar skipsins, búnað þeirra og meðferð. Höfundur álitsgerðarinnar kannaði vettvang á meðan hann dvaldi hér á landi í mars og júní 1997, meðal annars með athugun um borð í skipinu frá 11. til 16. mars. Höfundurinn studdist meðal annars við málmfraðilega rannsókn, sem gerð var á áðurnefndu kælivatnsröri af sérfræðingi í þjónustu fyrirtækisins Atlantic Engineering Ltd. í Birkenhead í Englandi. Samkvæmt niðurstöðum rannsóknar þess fyrirtækis brast kælivatnsrörið vegna málmpreytu (fatigue mechanism), sem talið var að yrði sennilega rakið til titrings. Samkvæmt framburði höfundar álitsgerðar Brookes, Bell & Co. við aðalmeðferð málsins

kann breytt álag og breyttur hraði vélar nokkrum klukkustundum áður en rörið brast að vera orsök titringsins. Álit héraðsdóms er einnig það að titringur hafi verið orsök málmþreytu í rörinu. Um akkerisvindur skipsins segir í álitsgerð Brookes, Bell & Co., að þær hafi verið í góðu og haffæru ástandi við upphaf ferðarinnar. Lokaniðurstaða álitsgerðar Brookes, Bell & Co. er sú að aðalvél Víkartinds hafi greinilega verið í góðu og haffæru ástandi við upphaf ferðar skipsins. Þótt álit sérfræðinga TMC (Marine Consultants) Ltd. og Brookes, Bell & Co. séu um nokkur atriði ekki samhljóða, er meginniðurstaða þeirra sú, að strand Víkartinds verði ekki rakið til þess að skipið hafi vegna vanbúnaðar verið óhaffært í upphafi ferðar.

Héraðsdómur var skipaður sérfróðum meðdómurum, vélfræðingi og stýrimanni, sem hefur vélstjóraréttindi. Verður staðfest niðurstaða hans um haffæri Víkartinds að því er varðar búnað skips, en hún hefur meðal annars stoð í vönduðum sérfræðilegum álitsgerðum, sem ekki hefur verið hnekk.

VI.

Áfrýjandi lítur svo á að með afskiptum sínum af stjórn skipsins hafi „eigendur“ beint eða óbeint með stórfelldu gáleysi og með því að víkja hagsmunum farmeigenda til hliðar átt þátt í að Víkartindur fórst. Afskipti starfsmanna „útgerðarinnar“ og fyrirmæli þeirra til skipstjórans hafi valdið óvissu um hvert raunverulegt vald skipstjórans væri. Sú takmörkun verði að teljast „beinn orsakapáttur í tjóni áfrýjanda“. Einnig heldur áfrýjandi því fram að yfirsjónir starfsmanna í landi geti ekki veitt útgerðarmanni heimild til að bera fyrir sig a-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga, þar sem þeir starfsmenn „falla utan við skilgreiningu ákvæðisins á hverjum yfirsjón eða vanræksla þurfi að vera að kenna“. Af málatilbúnaði áfrýjanda verður ráðið að hann telji að röksemdir þessar eigi einnig við meðstefnda.

Stefndi Eimskipafélagið tók að sér að flytja vörusendingu þá, sem áfrýjandi krefst nú bóta fyrir. Svo sem fyrr greinir annaðist félagið þó ekki sjálft flutninginn heldur notaði til þess Víkartind, sem félagið hafði til ráðstöfunar samkvæmt tímabundnum farmsamningi við eiganda þess, stefnda Atalanta. Farmsamningurinn var gerður á eyðublað af gerðinni „Baltim 1939“ með ýmsum viðaukum. Í samningnum fólst meðal annars að eigandinn lagði til alla áhöfn skipsins, en stefndi Eim-

skipafélagið áskildi sér rétt til hafa hleðslustjóra (supercargo) um borð, sem hefði það hlutverk að koma fram fyrir hönd félagsins gagnvart viðsemjanda þess.

Þegar atvik málsins gerðust var hleðslustjórinn íslenskur starfsmaður stefnda Eimskipafélagsins. Hann er stýrimaður að mennt og var sá eini um borð í Víkartindi, sem ekki var í þjónustu útgerðarmanns skipsins. Aðrir skipverjar voru útlendingar. Að morgni 5. mars 1997 tilkynnti hleðslustjórinn skrifstofu Eimskipafélagsins í Reykjavík um vélarbilun og að skipið væri á reki. Var hann síðan í símasambandi við skrifstofuna meira og minna allan þann dag. Hleðslustjórinn bar í sjóprófi að um tíuleytið um morguninn hafi hann innt skipstjóranum eftir því hvort ekki væri rétt að hafa samband við Landhelgisgæsluna til þess að unnt yrði að gera ráðstafanir til hjálpar, ef ástandið versnaði. Kvað hann skipstjóra ekki hafa talið neina þörf á því. Klukkan rúmlega 12 á hádegi talaði framkvæmdastjóri rekstrarsviðs stefnda Eimskipafélagsins við yfirmann gæsluframkvæmda í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar. Að höfðu samráði við hann óskaði framkvæmdastjórinn eftir því að varðskip yrði strax sent á vettvang. Hafði Landhelgisgæslan umsvifalaust samband við skipherrann á Ægi, sem hélt á vettvang. Kom varðskipið að Víkartindi kl. 14.16 og var þar síðan viðbúið til að veita hjálp.

Samkvæmt skýrslu hleðslustjórans hvatti hann skipstjóra Víkartinds til að leita aðstoðar um kl. 10 um morguninn og síðan ítrekað þar til yfir lauk. Kvaðst hleðslustjórinn hafa fært skipstjóranum oftari en einu sinni alvarlegar ábendingar frá Landhelgisgæslunni og Eimskipafélaginu um að þiggja aðstoð. Mat sitt á hættuástandi hefði allan tímann verið allt annað en skipstjórans. Skipstjórinn hefði sýnt þvermóðsku og ekki farið að ráðleggingum. Sagði hleðslustjórinn að sér hefði skilist að skipstjórinn vildi gera allt, sem hann gæti, til þess að komast úr hættuástandinu sjálfur, vegna þess að hann vildi forðast að til greiðslu björgunarlauna kæmi.

Þrír starfsmenn á skrifstofu Eimskipafélagsins í Reykjavík báru fyrir dómi að skipstjóri Víkartinds hefði ekki talið neina hættu á ferðum og því ekki viljað leita utanaðkomandi hjálpar, þegar þeir töluðu við hann í síma 5. mars 1997. Af framburði starfsmanna stefnda Eimskipafélagsins verður einnig ráðið, að þeir hafi eftir beiðni frá Þýskalandi gert ráðstafanir til að fá varðskipið Ægi til fylgdar Víkartindi, þegar búist var

við að hann kæmist fyrir eigin vélaraflí til Reykjavíkur. Hafi Landhelgisgæslan fallist á að „taka dagkostnað við þetta“.

Áfrýjandi hefur bent á að í skýrslu skipstjóra Víkartinds í sjóprófi 7. mars 1997 komi fram að í tiltekið skipti slysdaginn hafi sér verið tjáð af hálfu eiganda skipsins að staðsetning eða staða þess „væri í lagi í bili, að gera enga samninga í bili við varðskipið“. Telur áfrýjandi þessi ummæli sýna að hendur skipstjóra hafi verið bundnar vegna fyrirmæla frá Hamborg. Framburð sinn skýrði skipstjórinn hins vegar nánar aðspurður þannig: „Ég hef ekki sagt hér að útgerðin hafi bannað að semja um björgun, heldur bara það að samningar voru í gangi og þeir vildu láta mig vita hvað kæmi út úr þessum samningum og auðvitað var þetta mín ákvörðun að samþykkja aðstoð frá ... varðskipinu, ef mér hefði fundist það nauðsynlegt.“

Í skýrslu skipstjórans hjá Rannsóknarlögreglu ríkisins 18. mars 1997 kvaðst hann hafa verið viss um að þar til um sjöleytið að kvöldi 5. mars hefði skipið verið „öruggt, það væri ekki í hættu“. Í sömu skýrslu full-yrti skipstjórinn að sér hefði aldrei verið bannað að leita aðstoðar. Þvert á móti hefði sér verið sagt og það hefði einnig verið sinn skilningur, að hann gæti tekið við eða beðið um aðstoð, þegar sér þætti það nauðsynlegt. Fyrir héraðsdómi bar hann að sér hefði verið sagt af starfsmönnum í Hamborg að hann gæti þegið aðstoð hvenær, sem hann teldi að tilefni væri til.

Á þeim tíma, sem hér skiptir máli, hafði útgerðarfélagið Peter Döhle Schiffahrts-KG. (GmbH & Co.) í Hamborg með höndum rekstur Víkartinds samkvæmt samningi við stefnda Atalanta. Í tengslum við fyrrnefnda félagið var Döhle Assekuranzkontor GmbH & Co., sem mun hafa séð um váttryggingar og tjónamál þess.

Fyrir liggur skýrsla skipaefirlitsmanns í þjónustu tæknideildar Peter Döhle Schiffahrts-KG. dagsett 23. apríl 1997. Greinir þar meðal annars frá símtölum, sem hann átti frá Hamborg við skipstjóra Víkartinds 5. mars 1997. Í þeim hafi skipstjórinn skýrt frá ástandinu og ráðfært sig við hann. Skipaefirlitsmaðurinn staðfesti efni skýrslu sinnar fyrir héraðsdómi. Í henni skýrði hann einnig svo frá að nafngreindum starfsmanni hefði verið falið að athuga hvort fáanlegir væru dráttarbátar eða önnur skip, sem gætu veitt aðstoð, ef það yrði nauðsynlegt.

Í skýrslu forstjóra Döhle Assekuranzkontor GmbH & Co. dagsettri 23. apríl 1997 kom fram að hann hefði hlýtt á mörg símtöl milli tækni-

deildar og skipsins. Segir þar meðal annars að brýnt hafi verið fyrir skipstjóranum að ákvörðun um að leita aðstoðar við að draga skipið væri algerlega og beinlínis á valdi hans. Forstjórinn staðfesti skýrslu sína fyrir héraðsdómi og ítrekaði að hann hefði í símtali við skipstjóra Víkartinds 5. mars 1997 tekið fram, að í Hamborg væri ekki unnt að taka ákvörðun um að þiggja hjálp, heldur yrði skipstjórinn að ákveða það.

Aðstoðarframkvæmdastjóri síðastgreinds félags bar fyrir dómi að hann hefði ekki talað við skipstjórann 5. mars 1997, en hins vegar hefði hann haft samband við nánar tiltekinn dráttarbátamiðlara í Bretlandi og spurt um hvort í námunda við Víkartind væru dráttarskip, sem veitt gætu hjálp. Hefði miðlarinn svarað því að svo væri ekki. Ennfremur greindi hann frá því að hann hefði talað við starfsmann á aðalskrifstofu stefnda Eimskipafélagsins og beðið hann að kanna hvort varðskipið Ægir væri til reiðu og hver „samningsskilyrðin“ væru. Samkvæmt áður nefndri skýrslu skipaefirlitsmanns Peter Döhle Schiffahrts-KG. 23. apríl 1997 mun aðstoðarframkvæmdastjórinn hafa komið á skrifstofu hins fyrrnefnda í Hamborg, hlustað þar á símtöl og að minnsta kosti að nokkru verið með í ráðum vegna aðsteðjandi vanda.

Af málsgögnum verður ráðið að af hálfu Peter Döhle Schiffahrts-KG. hafi verið leitað eftir að varðskip aðstoðaði Víkartind gegn föstu gjaldi, sem væri verulega lægra en björgunarlaun ákveðin eftir reglum sjóréttarins. Hins vegar er ósannað að starfsmenn í landi í þjónustu Peter Döhle Schiffahrts-KG., stefnda Atalanta eða manna, sem hann ber ábyrgð á, hafi með saknæmum hætti átt þátt í að ekki var beðið um dráttaraðstoð fyrr en um seinan. Þegar virtar eru skýrslur áðurgreindra vitna og önnur gögn málsins þykir heldur ekki leitt í ljós að stjórnendur stefnda Atalanta eða starfsmenn í Þýskalandi á vegum hans hafi haft önnur þau afskipti af atburðum umræddan dag, sem bakað gætu honum bótaábyrgð gagnvart áfrýjanda. Þá hefur áfrýjandi engin viðhlítandi rök fært fyrir því að starfsmenn stefnda Eimskipafélagsins hafi gerst sekir um gáleysi í tengslum við atburðina 5. mars 1997. Verður ekki annað séð en að aðgerðir þeirra vegna hættuástandsins hafi verið eðlilegar. Þegar af þessum ástæðum er hafnað þeim málsástæðum áfrýjanda, sem raktar eru í upphafi þessa kafla.

Samkvæmt öllu framangreindu verður héraðsdómur staðfestur.

Rétt er að áfrýjandi greiði hvorum stefnda um sig málskostnað fyrir Hæstarétti, eins og nánar greinir í dómsorði. Málinu hefur ekki

verið gagnáfrýjað og verður málskostnaður í héraði ekki dæmdur til stefndu.

Það athugast að í héraðsdómi er röksemdafærslu og ályktunum í ýmsu áfátt, meðal annars um ætlaðan vanbúnað skipsins, einkum bilanir tækja og hugsanleg tengsl þeirra við haffæri skips í upphafi ferðar. Þá er aðfinnsluvert, að í dóminum er engin viðhlítandi grein gerð fyrir þeim sérfræðilegu gögnum, sem fyrir liggja og lögð eru til grundvallar við úrlausn málsins. Þrátt fyrir þetta þykir ekki alveg nægileg ástæða til þess að ómerkja héraðsdóminn.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Ragnar Magni Magnússon, greiði stefndu, Hf. Eimskipafélagi Íslands og Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co., hvorum um sig 500.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 29. apríl 1999.

I.

Mál þetta var höfðað með framlagningu stefnu og annarra skjala fyrir dómi að viðstöddum lögmönnum stefndu 19. nóvember 1998 og dómtekið 16. þ.m.

Mál þetta var upphaflega þingfest 16. apríl 1998 á grundvelli stefnu útgefinnar 24. febrúar s.á. Með samkomulagi aðila í þinghaldi 3. nóvember 1998 var samþykkt að fella málið niður og höfða að nýju.

Samhliða þessu máli hafa nítján önnur mál af sömu rót runnin verið höfðuð fyrir dóminum. Eitt þeirra hefur verið fellt niður en frekari meðferð hinna bíður endanlegrar niðurstöðu þessa máls.

Stefnandi er Ragnar Magni Magnússon, kt. 090925-4749, Stekkjarflöt 21, Garðabæ, vegna sín og einkafirma síns, Style R. Magnússon, kt. 700476-0149, Stekkjarflöt 21, Garðabæ.

Stefndu eru Eimskipafélag Íslands hf., kt. 510169-1829, Pósthússtræti 2, Reykjavík, og Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co, Palmaille 22, Hamborg, Þýskalandi.

Stefnandi krefst þess að stefndu verði gert að greiða sér óskipt 2.373.832 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 1. janúar 1998 til greiðsludags og málskostnaðar.

Stefndi, Eimskipafélag Íslands hf., krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans en til vara að kröfurnar verði stórlækkaðar,

málskostnaður felldur niður og að sá fyrirvari verði gerður í dóminum samkvæmt heimild í 182. gr. siglingalaga nr. 34/1987 að aðrar kröfur, sem lúta sömu ábyrgðarmörkum, skuli reiknast með við takmörkun ábyrgðar samkvæmt IX. kafla siglingalaga.

Stefndi, Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co, krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans en til vara að bótafjárhæð verði verulega lækkuð, málskostnaður látinn niður falla og viðurkennt verði með dómi að stefnda sé heimilt að takmarka heildarábyrgð sína í samræmi við 182. gr. siglingalaga er lýtur að ábyrgðartakmörkun samkvæmt IX. kafla laganna.

II.

A.

Í málinu krefur stefnandi stefndu um bætur vegna varnings sem hann átti um borð í m/s Víkartindi, sem strandaði þann 5. mars 1997 á Háfsfjöru rétt austan ósa Þjórsár og gjöreyðilagðist ásamt miklum hluta farms. Um flutninginn var gefið út farmskírteini fyrir fjölbáttaflutning með stöðluðum flutningsskilmálum. Þar er stefnandi tilgreindur sem móttakandi og vörunni lýst sem „6 plt Hryffjarhlekkur“ 2560 kg að þyngd. Með bréfi stefnda, Eimskipafélags Íslands hf., til stefnanda, dags. 27. júní 1997, er staðfest að varan sé ónýt/glötuð vegna strands Víkartinds. Stefnandi krafði stefndu um bætur að fjárhæð 2.755.893 krónur með bréfum dags. 12. janúar 1998. Bótaskyldu hefur frá upphafi verið hafnað.

Stefndi, Eimskipafélag Íslands hf., gerði tímaleigusamning um Víkartind við eiganda þess, stefnda Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co, 10. maí 1996 meðan skipið var enn í smíðum. Skipið var sérhannað til gámaflutninga, 8.633 rúmlestir að stærð.

Smíði skipsins lauk þann 26. júlí 1996. Þann dag staðfesti flokkunarfélagið Germanischer Lloyd að það hefði í kjölfar skoðunar á skipinu engar athugasemdir við það að gefið yrði út flokkunarfélagsvottorð frá og með júlí 1996. Var bráðabirgðaskírteini gefið út 26. júlí 1996 og síðan aðalskírteini þann 6. janúar 1997. Var skipið flokkað í „Class + 100A5 E with freeboard 3,414 m, Container Ship, IW, Solas II-2 Reg. 54“ flokk. Á diskj. 22 er að finna staðfestingu flokkunarfélagsins á því að Víkartindur hafi uppfyllt allar kröfur þess frá 29. júlí 1996 til 5. mars 1997. Þar kemur jafnframt fram að síðustu skoðanir á skipinu hafi verið 26. júlí 1996 og á vélum þess 14. janúar 1997. Þann 7. janúar 1997 gaf þýska sjómannasambandið út athugasemdalaust haffærisskírteini fyrir skipið með gildistíma til 20. júlí 1998. Samkvæmt skoðunarskýrslum Siglingamálastofnunar Íslands, dags. 6. ágúst 1996 og 18. febrúar 1997, kemur fram að við skoðun hafi öll tilskilin vottorð og skírteini verið í gildi og að stofnunin hafi engar athugasemdir varðandi skipið.

Samkvæmt áhafnarlista skipsins frá 10. febrúar 1997 voru átján menn í áhöfn

Þess auk hleðslustjórans, Karls Guðmundssonar, sem var starfsmaður stefnda, Eimskipafélags Íslands hf., á grundvelli tímaleigusamningsins. Allir þessir menn höfðu gild starfsskírteini til þeirra starfa sem þeir voru ráðnir til. Á „Document of safe manning“, útgefnu af þýskum yfirvöldum þ. 19. júlí 1996 og staðfestu af Siglingastofnun Íslands kemur fram að skipið sé fullmannað þegar fimmtán manna áhöfn er um borð og skipað í þær stöður sem þar er lýst.

Frammi liggja afrit af atvinnuskírteinum yfirmanna skipsins, en þeir voru:

1. Michael Barz skipstjóri. Hann er þýskur ríkisborgari og er með meiri skipstjórnarréttindi (AG), skírteini útgefið 1981, sem veitir honum réttindi til að vera skipstjóri á skipum af ótakmarkaðri stærð á siglingasvæðum um allan heim. Hann var einn þeirra, sem höfðu eftirlit með smíði m/s Víkartinds, og var skipstjóri í fyrstu ferðum þess.

2. Jürgen Gottschalk yfirvélstjóri. Hann er þýskur ríkisborgari og er með yfirmannsvélstjóraréttindi (CI), skírteini útgefið 1991, sem veitir honum rétt til að keyra vélar af ótakmarkaðri stærð.

3. Andre Schnibbe I. stýrimaður. Hann er þýskur ríkisborgari og er með meiri skipstjóraréttindi (AG), skírteini útgefið 1993, sem veitir honum réttindi til að vera skipstjóri og yfirstýrimaður á skipum af ótakmarkaðri stærð á siglingasvæðum um allan heim.

Víkartindur fór í fyrstu ferð sína á vegum stefnda, Eimskipafélags Íslands hf., 29. júlí 1996 og var frá þeim tíma í áætlunarferðum fyrir hann á svokallaðri „Norðurleið“. Á þeirri leið var siglt frá Reykjavík til Þórshafnar í Færeyjum, Hamborgar og fimm hafna á Norðurlöndum. Frá Noregi var siglt til Íslands með viðkomu í Færeyjum.

Skipið hélt frá Þórshöfn í Færeyjum kl. 22.00 mánudaginn 3. mars 1997 áleiðis til Íslands og var væntanlegt til Reykjavíkur að morgni miðvikudagsins 5. mars. Í lest og á þílfari voru 248 gámar. Ekkert markvert gerðist á siglingu skipsins fyrr en að morgni miðvikudagsins 5. mars. Þó hafði verið dregið úr skurði skrúfu 4. mars vegna veðurs og mátti því búast við nokkurri seinkun á komutíma.

Sjópróf voru haldin 7. og 8. mars 1997. Rannsóknarlögregla ríkisins tók síðar í sama mánuði skýrslur af yfirmönnum skipsins og Karli Guðmundssyni og dómskýrslur voru teknar við aðalmeðferð. Önnur helstu gögn málsins eru þessi: Skýrsla stjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands, skýrsla skipherra varðskipsins Ægis, útdráttur úr dagbók Vestmannaeyjaradíós, vottorð Veðurstofu Íslands, skýrsla Siglingastofnunar til ríkissaksóknara 24. júlí 1997, skýrsla sjóslysanefndar nr. 018/97 um tildrög strandsins og nefndarálit um orsök þess og ítarlegar skýrslur um sama efni sem unnar voru af sérfræðingum annars vegar á vegum TMC (Marine consultants) Ltd. og hins vegar á vegum Brookes Bell Co

(Marine consultants and surveyors). Þá liggur frammi úrskurður sjóréttar (Seamt) í Hamborg hinn 26. janúar 1999 um orsakir sjóslyssins. Um þá atburðarás, sem lyktaði með strandi skipsins, er ekki skráð í skipsdagbók eða vélardagbók. Skipstjórinn lét hins vegar skrá á lausu blaði um ferð skipsins frá kl. 12.35 til kl. 20.10.

B.

Klukkan 07.13 fór í gang viðvörunarmerki í stjórnklefa vélarrúms vegna lágs yfirborðs í lághitaþenslugeymi. Skipið átti þá eftir um 100 sjómílna siglingu. Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands var veður á Stórhöfða kl. 06.00 SV 7 vindstíg og stórsjór. Á þessu svæði, sem er um 11 sjómílnur fyrir sunnan Þjórsárósa, er dýpi um 80 metrar miðað við meðalstórstraumsfjöru og botn fremur linur. Svæðið er mjög opið fyrir sunnan og suðvestlægri öldu sem getur orðið mikil þegar hún nálgast landgrunnið.

Kl. 07.45 var hraði aðalvélar minnkaður til að framkvæma minniháttar viðgerð að því er talið var í upphafi, því yfirvélstjóri tilkynnti skipstjóra að það tæki aðeins 10 – 15 mínútur að gera við lekt rör.

Kl. 08.54 fór rafmagnið af skipinu með þeim afleiðingum að það myrkvaðist. Stuttu síðar drapst á aðalvél skipsins. Vararafstöð fór sjálfkrafa strax í gang þannig að rafmagn komst fljótt aftur á skipið. Skipstjórinn reiknaði út að skipið væri um 12 mílur frá ströndinni (10,5 mílur frá þeim stað þar sem skipið strandaði að lokum), rekhraði þess væri um 2,5 hnútar og að það tæki skipið um 4 klukkustundir að reka á land ef hvorki akkeri né vél væru notuð til að stöðva rekið. Að mati yfirvélstjóra var orsökina fyrir því að rafmagnið fór af skipinu, með þeim afleiðingum að það drapst á aðalvélinni, sú að ekki væri nægjanlegur þrýstingur á kælikerfi vegna þess hve lítið vatn var á kerfinu. Þensluker fyrir kælivatn vélarinnar var nær tómt. Dæla sem notuð var til að fylla á þenslukerið var því sett í gang með því að tengja hana við rafmagnstöflu í stýrisvél, en hún var ekki tengd vararafstöðinni. Við þetta fór dælan í gang og þrýstingur myndaðist á leiðslunni. Þrátt fyrir þetta fylltist kerfið ekki.

Við nánari skoðun yfirvélstjóra og manna í vélarúminu á kælikerfinu kom í ljós að einstefnulokar til áfyllingar fyrir þenslukerið hleyptu ekki vatni í gegnum sig. Lokarnir voru teknir frá og í sundur, þeir yfirfarnir og tengdir aftur við leiðsluna. Vatni var síðan hleypt á, kerfið fylltist og taldi yfirvélstjóri að nú væri nægilegt kælivatn fyrir hendi í kælikerfinu. Lét hann skipstjórnann vita að viðgerð væri lokið.

Kl. 11.30 var aðalvélin gangsett á ný. Fljótlega komu hins vegar boð úr vélarrúminu um að stöðva þyrfti aðalvélinu aftur. Nánari skoðun leiddi í ljós að annar leki var til staðar inni í sjálfum skolloftskæli lághitakerfisins. Ófagmannleg viðgerð til að stöðva vatnslekann frá lághitaskolloftskælinum hafði valdið

vatnsleka inn á lofthlið hans. Í ógáti höfðu samskeyti á innri hluta frárennslisrörs skrufast laus þegar gert var við fyrri lekann og vélin fyllst af vatni, það flæddi út úr forþjöppu og óeðlilegt hljóð kom frá aðalvél við gangsetningu. Var hún stöðvuð kl. 11.33. Gert var við þennan leka inni í skolloftskælinum, lokið sett á og þenslukerið fyllt aftur. Aftöppunarlokar á skolloftsgöngunum voru opn- aðir til að ganga úr skugga um hvort vatn væri í skolloftsgöngunum. Þessi við- gerð tók um 2,5 klukkustundir.

Kl. 12.00 var veðrið óbreytt þannig að skipið tók dýfur, enda lá það þvert á vind og öldu. Skipstjórinn reiknaði út að skipið væri um 5 mílur frá landi og ræki í átt til lands, enda aðalvél þess ekki í gangi. Rek skipsins síðustu tvær klukkustundirnar hafði verið 5,0 sjómílur samtals í átt að landi.

Kl. 12.16. Af hálfu starfsmanna aðalskrifstofu stefnda, Eimskipafélags Íslands hf., er haft samband við Landhelgisgæsluna og upplýst um stöðu mála. Karl Guðmundsson hleðslustjóri hafði þegar um morguninn lýst fyrir þeim, sem og skipstjóranum, áhyggjum sínum af ástandinu og komu þeir upplýsingum um það áfram til Peter Döhle (GmbH & Co) í Hamborg, umboðs- og rekstraraðila Víkartinds f.h. skipseigandans, stefnda Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. Var ákveðið að fá varðskipið Ægi á staðinn, en hann var rétt vestan við Vestmannaeyjar á þessum tíma.

Kl. 12.28. Landhelgisgæslan leggur til að skipið láti akkeri falla og að sem mest sé látið út af keðju.

Kl. 12.35 var stjórnborðsakkerið sett út og þrír liðir af akkeriskeðjunni til að minnka rek skipsins. Dýpi um 60 metrar. Veður á Eyrarbakka var þá SV 7 vindstíg og á Stórhöfða VSV 8 vindstíg.

Kl. 12.41 var send út aðvörun („Security-kall“) á VHF rás 16. Vestmanna- eyjaradíó tók við þessum skilaboðum og spurði hvort þeir þyrftu á aðstoð að halda. Víkartindur afþakkaði og upplýsti að þeir hefðu varpað akkerum, sem þeir vonuðu að héldu.

Kl. 12.51 sýndu GPS-tæki í brú Víkartinds að rek skipsins hefði ekki stöðv- ast við þetta. Var þá látinn út einn liður af akkeriskeðju til viðbótar og síðan annar kl. 13.02.

Kl. 12.58 kallaði Vestmannaeyjaradíó í skipið og spurði hve langt það væri frá landi. Víkartindur upplýsti að rekhraði skipsins væri 2,5 sjómílur og að verið væri að reyna að stöðva rek skipsins með akkerum. Aðstoð Herjólfss var afþökkuð.

Kl. 13.11 kallaði Landhelgisgæslan út björgunarsveitir í landi.

Kl. 13.12 kallaði Vestmannaeyjaradíó í Víkartind að beiðni Landhelgisgæsl- unnar til að spyrja hve margir væru um borð og segja þeim að nota alla akker- iskeðjuna.

Kl. 13.16 var bakborðsakkeri látið falla og þrír liðir settir út.

Kl. 13.22. Herjólfur kemur á svæðið og býður fram aðstoð sem er afþökkuð. Skipið er 2,5 mílur frá landi.

Kl. 13.27 var bætt við tveim liðum af akkeriskeðju bakborðsmegin og einum af akkeriskeðju stjórnborðsmegin. Skipið var nú 2,1 mílu frá landi og enn á reki í átt til lands. Veður hafði versnað og var nú 8 til 9 vindstig og búið að spá stormi síðar um daginn.

Kl. 13.37 voru sex liðir úti á stjórnborðsakkeri og fimm liðir á bakborðsakkeri. Skipið var þá statt u.þ.b. tvær sjómílur frá ströndinni og hafði vindur þá aukist upp í 8–9 vindstig úr suðvestri og í hviðum í 11 vindstig. Rek skipsins hafði þá stöðvast samkvæmt GPS-staðsetningartækjum þess.

Kl. um 14.00 kom varðskipið Ægir á svæðið og hvarf Herjólfur þá á braut.

Kl. 14.02 var viðgerð lokið á aðalvél og hún gangsett.

Kl. 14.03 var lesin stormspá frá Veðurstofu Íslands.

Kl. 14.08 hafði Ægir samband við skipstjórnann og bauð fram aðstoð, sem skipstjórinn afþakkaði þar sem aðalvélin væri komin í gang og rek skipsins hefði verið stöðvað með akkerunum. Eftir að aðalvélin komst í lag var hún notuð til að létta á akkeriskeðjum og akkerum með því að sigla á hægri ferð upp í sjó og vind.

Kl. 14.10 fyrirskipaði skipstjórinn nokkrum af skipshöfninni að fara fram á og hífa upp akkerin. Þeir hófu störf en þurftu hins vegar frá að hverfa kl. 14.29 og koma sér í skjól, eftir að nokkrir metrar af akkeriskeðjunum höfðu verið hífðir upp, þar sem að mikill sjór gekk yfir skipið. Á sama tíma byrjaði skipið að höggva.

Kl. 14.40, er hefja átti að nýju störf við að hífa upp akkerin, kom í ljós að rafsegulhemlar á akkerisvindum höfðu skemmst og rafmótor á bakborðsspili brunnið yfir sem leiddi til þess að ekki var hægt að létta akkerum. Mjög líklegt er að þetta stafi af því að þau mistök hafi verið gerð kl 14.29 að hvorki borðabremsur né keðjuklemmur hafi verið festar. Vegna mikillar hreyfingar á skipinu og álags því samfara höfðu rafmótor og rafsegulhemlar ekki þolað álagið og því gefið sig. Ákveðið var að gera við bremsurnar stjórnborðsmegin en skera á akkerisfestar bakborðsmegin. Á þessum tíma voru úti fimm liðir af akkeriskeðjunni bakborðsmegin og sex stjórnborðsmegin.

Kl. 14.43 lá fyrir að fjórar björgunarsveitir SVFÍ voru komnar í viðbragðstöðu í landi. Höfðu menn áhyggjur af gangi mála.

Kl. 14.46 upplýsir Víkartindur varðskipið um að verið sé að reyna að ná upp akkerum. Ægir upplýsti að þeir væru tilbúnir að aðstoða og bað um að láta vita ef eitthvað færi úrskeiðis.

Kl. 15.00 voru komin SV 8 vindstig á Eyrarbakka og kl. 18.00 SV 9 vindstig. Á milli athugana fór veðurhæðin upp í 9–10 vindstig.

Kl. 17.00 er aðalvél skipsins enn í gangi og keyrð með lágmarksafli til að létta álagið á akkerunum og halda skipinu á sama stað.

Kl. 17.03 var aftur lesin stormspá frá Veðurstofu Íslands.

Kl. 17.35 var skipið statt um 1,8 sjómílnur frá landi. Enn voru úti fimm liðir af akkeriskeðjunni bakborðsmegin og sex liðir stjórnborðsmegin. Aðalvél var keyrð með lágmarksafli til að létta álagið á akkerunum. Stjórnborðsmótorinn var tilbúinn til að hífa inn akkerið og menn voru tilbúnir að skera á bakborðsakk-eriskeðjuna. Þá hafði yfirvélstjórinn samband við skipstjórann og tjáði honum að nauðsynlegt væri að stöðva aðalvélinu vegna óeðlilegs hitastigs á afgangi frá strokk nr. 2. Um var að ræða mistök yfirvélstjóra sem fólust í rangri greiningu afgashitans. Taldi yfirvélstjóri að skipta þyrfti um útblástursloka og eldsneytisloka til þess að hægt væri að nota aðalvélinu. Yfirvélstjóri tilkynnti skipstjóranum að viðgerð þessi tæki um þrjár klukkustundir. Þar sem skipstjórinn taldi að akkerin héldu skipinu á sama stað þannig að það lægi við öruggar festar ákvað hann að aðalvélin yrði stöðvuð svo viðgerð gæti hafist.

Kl. 17.40 tilkynnti Víkartindur Ægi um stöðu mála. Ægir staðfesti að þeir væru til staðar.

Kl. 18.13 hafði Ægir samband við Víkartind og tilkynnti þeim að skipið væri farið að draga akkeri og hefði færst nær landi. Skipstjórinn var hins vegar ekki sammála.

Kl. 18.35. Ægir leggur til að eitthvað verði gert sem fyrst þar sem mjög erfið verði að grípa til aðgerða síðar vegna þess að myrkur sé að skella á og veðurspá slæm. Skipstjóri hafnar allri aðstoð þar sem hann telur að skipið liggi öruggt við akkeri. Þessum skilaboðum skipstjórans var komið til skipherrans á Ægi, sem áréttaði að þeir væru að falla á tíma. Þegar hér var komið sögu var veðurlýsing eftirfarandi: Álandsvindur úr suðvestri 9–11 vindstig, dimm él og ölduhæð 7–9 metrar.

Kl. 18.50 sýndu tæki í brú Víkartinds að skipið var farið að reka í átt að landi á 2 til 2,5 hnúta hraða. Aðalvél skipsins var ekki komin í gang.

Kl. 19.00 skipaði skipstjórinn svo fyrir að kallað yrði í Ægi og þeir beðnir um að koma nær og aðstoða með því að skjóta línu á milli skipanna og taka þá í tog.

Kl. 19.10/11 tók Ægir við ósk Víkartinds um að skipið yrði tekið í tog. Var þá skolið á myrkur og veður fór versnandi.

Kl. 19.33 var fyrsta tilraun gerð til að koma taug á milli skipanna, en hún mistókst. Þegar Ægir ætlaði að reyna aftur fékk skipið á sig mikið brot með þeim afleiðingum að skipið lagðist á hliðina og einn sjómaðurinn féll fyrir borð og drukknaði. Við þetta varð Ægir að hverfa frá þar sem skipið gat ekki lengur veitt umbeðna aðstoð.

Kl. 19.58 reiknaði skipstjórinn út að skipið væri 0,5 mílu frá landi. Hann fékk þær upplýsingar að enn væri verið að gera við aðalvélinu.

Kl. 20.03. Fleiri liðir akkeriskeðjanna eru settir út til að reyna að stöðva rek skipsins en án árangurs. Vél skipsins hefur enn eigi verið sett í gang.

Kl. 20.10 kallaði skipstjórinn alla áhöfnina upp í brú. Á svipuðum tíma urðu menn varir við að skipið tók niðri.

Kl. 20.13 strandar Víkartindur og sendir út alþjóðlegt neyðarkall á VHF.

Kl. 20.30 var þyrta Landhelgisgæslunnar komin yfir skipið og hóf að hífa áhöfnina frá borði. Þeirri aðgerð var lokið kl. 21.10.

Kl. 21.00 voru komin SV 10 vindstig á Eyrarbakka, snjó- eða slydduél á síðustu klukkustund og hafrót samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands.

III.

Málsástæður aðila.

A.

Stefnandi.

Stefnandi byggir málatilbúnað sinn á því, að stefndu beri in solidum ábyrgð á því tjóni sem hann varð fyrir þegar vörur, sem hann átti um borð í skipinu, eyðilögðust við framangreindan tjónsatburð. Af vörureikningum má sjá að vörur stefnanda voru keyptar FOB.

Með hliðsjón af farmbréfi ber stefndi, Eimskip, sem farmflytjandi ábyrgð á tjóni stefnanda sbr. 2l. gr. og 68. gr. 1. mgr. siglingalaga nr. 34/1985. Stefndi, Atalanta, ber ábyrgð sem framkvæmdarfarmflytjandi sbr. 73. gr. 2. mgr. sigll. Stefnujárhæð tekur mið af verðmæti þeirrar vöru sem stefnandi átti um borð og fórst við tjónsatburðinn að viðbættu flutningsgjaldi. Nánar talið sundurliðast kröfur stefnanda þannig:

<i>Farmbr. nr.</i>	<i>Gjm.</i>	<i>Upphæð</i>	<i>Gengi</i>	<i>Upph. í kr.</i>	<i>Flutn.gj.</i>	<i>Samt. í kr.</i>
DKAARCo13	DKK	207.758,70	10,99	2.283.891	89,941	2.373.832

Á því er byggt að stefndu geti ekki takmarkað ábyrgð sína skv. 70. gr. og/eða IX. kafla sigll. þar sem tjóninu hafi verið valdið af stórfelldu gáleysi.

Í þeim efnum skal þetta sagt: Af sjóprófum sem fram fóru í kjölfar slyssins má ráða að eigendur skipsins hafi bæði beint og óbeint ráðið því, með björgunarkostnað í huga, að ekki var leitað eftir þeirri aðstoð sem til boða stóð, á þeim tíma sem slík aðstoð hefði mögulega getað komið að gagni. Miðað við ríkjandi aðstæður verður að telja þessi afskipti eigenda stórfellt gáleysi af þeirra hálfu, sem leiða eigi til þess að takmörkunarreglur siglingalaga eigi ekki við, sbr. 70. gr. if. og 176. gr. sigll.

Þá er jafnframt á því byggt að tjónið verði rakið til óhaffærni skipsins. Ljóst er að margvíslegar bilanir í skipinu, svo og getuleysi yfirmanna til að fást við þær aðstæður sem upp komu, leiddu beinlínis til þess tjóns sem hér er krafði bóta fyrir.

Mál þetta er rekið fyrir íslenskum dómstól samkvæmt íslenskum lögum, sbr.

26. gr. skilmála í farmbréfi því sem stefndi, Eimskip, gaf út vegna flutningsins. Einnig er vísað til 5. gr. 3. tl. og 6. gr. 1. tl. laga nr. 68/1995 um Luganósamninginn. Þá er það viðurkennd meginregla í sjórétti að framkvæmdarfarmflytjandi fylgir farmflytjanda í þessum efnum enda er ábyrgð þeirra sólidarísk.

B.

Stefndu.

Málsástæður þeirra eru hinar sömu.

Hér verður í meginatriðum greint frá framsetningu málsástæðna í greinargerð stefnda, Eimskipafélags Íslands hf.

Stefndi mótmælir öllum málsástæðum og lagarökum stefnanda. Hann mótmælir því að hann sjálfur hafi sýnt af sér gáleysi eða hafi á nokkurn hátt brotið gegn skyldum sínum sem farmflytjandi, ákvæðum farmsamnings aðila eða ákvæðum siglingalaga nr. 34/1985 eða öðrum lögum, eins og stefnandi heldur fram í stefnu sinni.

Stefndi krefst þess að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda þar eð tjónið hafi stafað af yfirsjónum eða vanrækslu við stjórn tök eða meðferð skips, sem skipstjóra, skipshöfn eða öðrum sem inna starf af hendi í þágu skips, hafi orðið á, sbr. 2. mgr. 68. gr. a-lið sigll., enda hafi skipið verið haffært og/eða stefndi séð til þess með eðlilegri árvekni að skipið væri haffært við upphaf ferðar.

Vísað er til framlagðra skjala um að skipið hafi fullnægt öllum kröfum. Jafnframt liggur fyrir að búnaður skipsins starfaði eðlilega við upphaf ferðar, ekki höfðu komið fram bilanir á vélinni eða tækjum í síðustu ferðum skipsins, áhöfn skipsins var ekki of fámenn og hún hæf til þeirra starfa sem hún var ráðin til.

Verði ekki fallist á framangreint eða telji dómurinn sannað að skipið hafi verið óhaffært byggir stefndi á því að hann eða menn, sem hann ber ábyrgð á, hafi með eðlilegri árvekni séð til þess að skipið væri haffært við upphaf ferðar, sbr. 3. mgr. 68. gr. sigll. Af þeim sökum sé honum heimilt að bera fyrir sig ákvæði 2. mgr. 68. gr. laganna.

Mótmælt er sem rangri og ósannaðri þeirri staðhæfingu stefnanda að eigendur hafi ráðið því beint og óbeint með björgunarkostnað í huga að ekki var leitað þeirrar aðstoðar sem til boða stóð.

Þegar metið er hvort tiltekin stjórn tök eða meðferð skips séu yfirsjón eða vanræksla skipstjóra, skipshafnar eða annarra, sem inna starf af hendi í þágu skips, ber að miða við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku, þ.e. hvers góð sjómennska krefst við þær tilteknu aðstæður sem upp koma. Telja verður að góð sjómennska feli m.a. í sér að beita öllum þeim ráðum, sem tiltæk eru og eiga við aðstæður og ástand hverju sinni, til að koma í veg fyrir tjón á mönnum, skipi, farmi og umhverfi. Sé um nokkurn vafa að ræða skal líta svo á að hætta sé fyrir hendi.

Þegar metið er hvað séu góðar venjur og rétt viðbrögð skipstjóra við aðstæður sem upp komu þegar Víkartindur strandaði má hafa hliðsjón af 7., 11. og 13.-15. gr. sigll. og alþjóðlegum leiðbeiningarreglum „International Chamber of Shipping“ um „Perils of the sea – Salvage“.

Þegar mið er haft af framangreindum reglum og því sem almennt má telja að sé góð sjómennska við þær aðstæður, sem upp komu hjá skipstjóra og áhöfn Víkartinds þann 5. mars 1997, liggur fyrir að skipstjóra og áhöfn skipsins urðu á mistök við stjórnök og meðferð þess, sem leiddu til þess að skipið strandaði með þeim afleiðingum sem áður hefur verið lýst.

Stefndi heldur því fram að eftirfarandi sýni fram á að tjónið stafaði af yfirsjónum eða vanrækslu skipstjóra og áhöfn Víkartinds:

1. Af gögnum málsins má ráða að um kl. 10.00 mátti skipstjórinn gera sér grein fyrir eftirfarandi staðreyndum:

1. Skipið var vélarvana og yfirvélstjóri gat ekki gefið skipstjóra nákvæma áætlun um hvað viðgerð tæki langan tíma.
2. Samkvæmt mælingum skipstjórans var skipið um 12 mílur frá ströndinni og rak með 2,5 hnúta hraða í átt að landi. Samkvæmt því tæki það skipið 4 klukkustundir að reka upp á land.
3. Veðrið var slæmt og spáð var mun verra veðri seinna um daginn.
4. Ekki hafði verið kannað hvort önnur skip væru í grenndinni, en miklar líkur voru á því að ekki væru skip á þessu svæði sem veitt gætu aðstoð ef til hennar þyrfti að koma.
5. Vegna þess hve mikill sandur var í hafsbotninum á þessu svæði voru ekki miklir möguleikar á því að stöðva skipið með akkerum þess.
6. Eina ráðið til að stöðva rek skipsins á þessari stundu var að kasta akkerum um leið og skipið næði grynri sjó og vona að þau næðu festu þrátt fyrir viðvörun um að ekki væru miklar líkur á að það tækist.
7. Hleðslustjóri stefnda mat stöðuna þannig að hætta væri á ferðum.

Telja verður að á grundvelli góðrar sjómennsku hefði góður og gegn skipstjóri við framangreindar aðstæður átt að komast að þeirri niðurstöðu að hættuástand væri að skapast, sem gæti kallað á utanaðkomandi aðstoð. Honum bar á grundvelli góðrar sjómennsku skylda til að ganga út frá að aðstæður myndu ekki batna.

Gögn málsins sýna að varðskipið Ægir var á þessum tíma í um tveggja klukkustunda siglingu frá Víkartindi. Þar sem skipstjóranum var ljóst að strand skipsins gæti borið að um kl. 14.00 hefði hann átt að biðja Ægi um að koma eins fljótt og mögulegt var, skjóta línu yfir í skipið og draga það úr þeirri hættu sem það var í um kl. 10.00. Það er álit Siglingastofnunar Íslands að skipstjórinn hafi sýnt mikið gáleysi þegar hann kl. 10.00 hafnaði tilmælum hleðslustjóra

um að tilkynna Landhelgisgæslunni þá þegar um ástand skipsins og með því auka möguleika á að aðstoð bærist í tæka tíð, yrði þess þörf. Ljóst er að hér var um yfirsjón eða vanrækslu skipstjóra á stjórntökum og meðferð Víkartinds að ræða.

2. „Security“-kall Víkartinds leiddi til þess að Herjólfur kom á staðinn um kl. 13.22 og bauð fram aðstoð. Skipstjórinn hafnaði henni þótt ekki væri ljóst á þessum tíma hvort akkeri myndu halda. Þegar Ægir kom á staðinn fyrir tilstuðlan stefnda um kl. 14.00 hafnaði skipstjórinn enn allri aðstoð.

Fyrsta tilraun skipstjóra til þess að stöðva rek skipsins var ekki fyrr en kl. 12.35, þegar hann ákvað að kasta akkeri stjórnborðsmegin. Rekhraði hafði verið allmikill eða að minnsta kosti 2,5 hnútar og með tilliti til veðurspár var líklegt að hann mundi aukast.

Að treysta eingöngu á að akkeri stöðvi vélarvana skip, sem er að reka á um 2,5 hnúta hraða í stormi og þungum sjó, er mikil áhætta hjá skipstjóranum og alveg ljóst að ekki var hægt að treysta á að þetta gengi upp. Telja verður það í raun heppni að akkerin stoppuðu rek skipsins um kl. 13.37. Akkeri eru ekki hönnuð til þess að stöðva skip við þær aðstæður sem lýst hefur verið, heldur til þess að halda skipi á tilteknum stað eftir að skip hefur verið stöðvað.

Að mati Siglingastofnunar Íslands var með tilliti til botnlags á þessum slóðum, dýpis, sjó- og veðurlags, rétt að slaka strax báðum akkerum og eins mikilli keðju og unnt var, eða að minnsta kosti 9-10 liðum beggja megin. Bar skipstjóra að nota alla þá möguleika sem tiltækir voru til að stöðva rek skipsins.

Með tilliti til öryggis áhafnar og skips var nauðsynlegt að nota öll þau ráð, sem fyrir hendi voru, til að stöðva rek skipsins sem fjærst landi og auka þannig möguleika á nægilegu svigrúmi við björgun skipsins yrði þörf á björgunaraðgerðum. Þetta gerði skipstjóri ekki heldur dró að nota akkerin, notaði þá ekki nema hluta þeirra og hafnaði allri aðstoð tveggja skipa sem hefðu getað dregið hann fjær landi. Slíkt var yfirsjón og vanræksla hjá skipstjóranum við stjórntök og meðferð skipsins.

3. Þegar búið var að koma aðalvélinni í gang á ný um kl. 14.00 ákvað skipstjórinn að hífa upp akkerin og sigla fyrir eigin vélaraflí úr þeirri hættu sem skipið var nú komið í. Samkvæmt skipun skipstjóra fór hluti áhafnar skipsins að léttu akkerum um kl. 14.10. Þeir byrjuðu að hífa en þurftu hins vegar frá að hverfa kl. 14.29 vegna slæms veðurs. Þegar þeir hófu síðan aftur störf kl. 14.40 kom í ljós að rafsegulbremsur á akkerisvindum, sem voru þá notaðar til að halda við akkeriskeðjurnar, höfðu bilað þannig að ekki var unnt að léttu akkerum. Gögn málsins benda til að bilanir þessar hafi komið til vegna þess að akkerisvindurnar hafi ekki þolað álagið af hreyfingum skipsins, en á þessum tíma hjó skipið mikið. Eru bæði rannsóknarnefnd sjóslýsa og Siglingastofnun á þessari

skoðun. Rafsegulhemlar voru á akkerisvindum og hafði allt álag lent á þeim, þar sem akkerisklemmurnar voru ekki á. Hemlarnir þoldu ekki álagið þegar skipið fór að höggva og vind að auka og biluðu báðir hemlarnir og rafmótor bakborðsvindu brann yfir þegar reynt var að hífa upp.

Auk þess verður að telja það gáleysi hjá skipstjóranum að sleppa ekki akkeriskeðjunum lausum um leið og ljóst var hvað hafði gerst í stað þess að eyða dýrmætum tíma í að gera við þær, en eins og fram er komið varð bilunarinnar vart kl. 14.40 og viðgerð lokið kl. 17.35. Bendir Siglingastofnun Íslands á að skipið var búið sérstökum neyðarsleppibúnaði fyrir akkeriskeðjur þannig að hægt var að sleppa keðjunum með einfaldri aðgerð við akkerisvindurnar.

Samkvæmt því bendir allt til þess að áhöfnin hafi gert þau mistök, þegar hún gerði hlé á verki sínu vegna veðurs, að skilja við akkerisvindurnar aðkúplaðar. Áttu þeir að vita, einkum með tilliti til hreyfingar skipsins, veðurs og aðstæðna, að framangreint gæti gerst ef ekki væri gætt að því að hafa vindurnar frákúplaðar. Telja verður að þessi vinnubrögð séu yfirsjón eða vanræksla þeirra við stjórn tök og meðferð skipsins. Sama á við um þá ákvörðun skipstjóra að heimila viðgerð í stað þess að sleppa akkerum, sérstaklega þegar tillit er tekið til aðstæðna á þessum tíma.

4. Þegar yfirvélstjóri tilkynnti skipstjóranum kl. 17.35 að stöðva þyrfti aðalvélin til þess að framkvæma þriggja klukkustunda viðgerð mátti skipstjóri gera sér grein fyrir þessum staðreyndum:

1. Mikið hvassviðri var, um 9 vindstig, og því spáð að vindurinn færi upp í 10 vindstig seinna um kvöldið.
2. Bríngarðurinn væri að færast nær, en brimið var á þessum tíma um 1,25 mílur austur.
3. Aðalvélin hafði mestan hluta dagsins verið notuð til þess að aðstoða akkerin við að halda skipinu kyrru.
4. Akkeriskerfið var bilað vegna aðstæðna.
5. Myrkur var að skella á.
6. Ægir lagði til að gripið yrði til aðgerða án tafar.
7. Hleðslustjóri stefnda hafði ítrekað bent honum á að hætta væri á ferðum.

Þrátt fyrir að skipstjóranum hefði átt að vera þetta ljóst gerði hann ekkert til þess tryggja að skipið færi ekki að reka aftur. Með því varð hann sekur um mistök við stjórn tök og meðferð skipsins.

Að mati Siglingastofnunar Íslands hefði skipstjórinn átt á þessum tíma að óska tafarlaust eftir aðstoð við að koma skipinu frá landi. Hann hefði átt að fá línu frá Ægi, sem hefði veitt honum aukna festingu. Miðað við rekhraða skipsins fyrr um daginn átti skipstjóranum að vera ljóst að það tæki aðeins um hálfa

klukkustund að reka upp í brimgarðinn. Með það í huga og þá staðreynd að ítrekað var búið að vara skipstjóranum við þeirri hættu sem skipið væri í vegna vaxandi veðurs og vegna þess að myrkur var að skella á, sem myndi leiða til þess að erfiðara yrði um vik að veita aðstoð ef til þess kæmi, bar skipstjóranum með tilliti til öryggis áhafnar og skips að óska eftir aðstoð meðan bjart var og sæmilegt svigrúm til björgunaraðgerða.

Jafnframt hefði skipstjórinn átt að skýra út fyrir yfirvélstjóranum í hvaða stöðu skipið væri og að ekki væri hægt að stöðva aðalvélina. Þannig hefði yfirvélstjórinn átt að skoða aðra möguleika, svo sem að taka hluta af vélinni úr sambandi þannig að hægt væri að keyra hana þannig. Telja verður að yfirvélstjórinn hafi sýnt af sér gáleysi með því að kanna ekki aðra möguleika í stöðunni áður en hann fór fram á að skipið yrði stöðvað.

Að lokum hefði skipstjórinn einnig getað sett út meira af akkeriskeðjum, allt upp í 9-10 liði á báðum akkerum, áður en hann heimilaði yfirvélstjóra að stöðva vélina. Slíkt hefði aukið festuna.

Eins og fram kemur í skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa var röng greining bilana í aðalvél og vanmat skipstjóra á aðstæðum, þegar hann heimilaði að vélin væri stöðvuð kl. 17.35, orsök strandsins. Skipstjórinn hefði átt að knýja á um að halda vélinni í gangi. Honum mátti vera ljóst að áhættusamt væri að liggja við akkeri til lengdar með hliðsjón af vaxandi veðurhæð og álandsvindi. Telur nefndin að óhætt hefði verið að keyra vélina og sigla frá landi í stað þess að stöðva vélina og hefja viðgerðir. Telur nefndin jafnframt að rétt hefði verið að sleppa akkerum og sigla þegar í ljós kom að akkerisvindur voru bilaðar vegna misbeitingar kl. 14.40.

Skipstjórinn kaus hins vegar að treysta á akkerin, hafna aðstoð og bíða eftir að gert yrði við vélina, sem ljóst var að myndi ekki verða lokið fyrr en myrkur og mun verra veður væri skolið á. Þessa ákvörðun tók hann þrátt fyrir framangreindar staðreyndir. Telja verður að þessi viðbrögð hans hafi verið yfirsjón eða vanræksla hans við meðferð og stjórnök skipsins. Sama á við um mistök yfirvélstjóra við greiningu á umræddri bilun í aðalvél skipsins.

Auk framangreindrar málsástæðu byggir stefndi á því að tjónið hafi stafað af hættum eða óhöppum sem eru sérkennandi fyrir siglingar, sbr. 2. mgr. c-lið 68. gr. sigll., eingöngu eða sem meðástæðu framangreindra mistaka við stjórnök og meðferð skipsins.

Í gögnum málsins kemur fram að þann 5. mars 1997 var veðrið mjög slæmt á þeim slóðum sem Víkartindur strandaði. Snjócoma var meira og minna allan daginn, álandsvindur suðvestan 7-10 vindstig, stórsjór og ölduhæð 6-10 metrar. Tvisvar þennan dag var send út stormviðvörðun. Er í þessu sambandi vísað til vottorðs Veðurstofunnar og skýrslu þeirra aðila sem voru á sjó og í landi við slysstaðinn. Þær hremmingar sem Ægir lenti í þegar hann reyndi að koma línu

yfir í Víkartind og sú staðreynd að skipið strandaði sýna svo ekki verður um villst að tjónið má rekja til framangreindra atvika.

Stefndi áskilur sér rétt til að byggja sýknukröfu sína á öðrum liðum 2. mgr. 68. gr. sigll. sem og öðrum ákvæðum þeirra og farmsamnings aðila eftir því sem við á.

Fallist dómurinn ekki á framangreint byggir stefndi sýknukröfu sína á því að ósannað sé að stefnandi hafi orðið fyrir fjártjóni vegna þeirrar vörusendingar sem um ræðir í málinu, og jafnframt mótmælir hann því að framlagður vöru-reikningur sé sönnun fyrir því að hann hafi greitt fyrir þær vörur sem hann krefst bóta fyrir. Þá sé ósannað að þær vörur, sem stefnandi telur að hafi orðið fyrir tjóni, hafi verið í góðu ástandi við móttöku og í því magni sem hann heldur fram.

Fallist dómurinn ekki á framangreinda aðalkröfu stefnda krefst stefndi þess að stefnukrafa verði stórlækkuð.

Stefndi krefst þess, að bætur verði ekki ákveðnar hærri en mælt er fyrir um 1.-3. mgr. 70. gr. sigll. og 7 (i) og (iii). gr. farmsamnings aðila, sem mæla fyrir um að ákvörðun bóta skuli ekki fara fram úr nánar tilgreindum takmörkunareglum eða því verðgildi sem varan mundi hafa haft ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma, sem samkvæmt farmsamningi aðila og venjum í flutningarétti er CIF-verðmæti varanna, ef takmörkunareglurnar koma ekki til álita.

Samkvæmt flutningsfyrirmælum sem fram koma í framlögðu farmbréfi og tilkynningu vegna sendingarinnar, var um að ræða 6 stykki sem samtals vógu 2.560 kg brúttó. Þann 5. mars 1997, þegar afhenda átti vöruna, var gengi SDR skráð 98,66 kr.

(1) miðað við hvert stykki eða flutningseiningu:

$$6 \times 667 \text{ SDR} = 4.002 \times 98,66 = 394.837 \text{ kr.}$$

(2) miðað við hvert brúttókíló vöru:

$$2.560 \times 2 \text{ SDR} = 5.120 \times 98,66 = 505.139 \text{ kr.}$$

Samkvæmt því geta bætur samkvæmt 70. gr. sigll. ekki verið ákveðnar hærri en 505.139 kr.

Samkvæmt útreikningi meðstefnda gætu bæturnar að hámarki numið 496.640 krónum.

Komi til þess að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda skaðabætur krefst stefndi þess jafnframt að ábyrgð hans verði takmörkuð eftir reglum IX. kafla sigll., enda hefur stefndi rétt til að bera fyrir sig takmörkun ábyrgðar samkvæmt þessum kafla að því er varðar kröfur stefnanda, sbr. 173. gr. og 1. tl. 174. gr. sigll.

Bendir stefndi á að heimild hans til að takmarka ábyrgð eftir IX. kafla stendur ekki í vegi fyrir því að öðrum ákvæðum sé beitt er veita heimild til að lækka ábyrgð tjónvalds gagnvart tjónþola, sbr. 2. mgr. 183. gr. sigll.

Samkvæmt 3. mgr. 177. gr. sigll. skulu ábyrgðarmörk fyrir allar aðrar kröfur en þær, sem fjallað er um í 1.-2. mgr. 177. gr., vera 167.000 SDR fyrir skip allt að 500 rúmlestum, en hækka síðan eftir því sem skipið verður stærra.

Eins og fram er komið var Víkartindur 8.633 rúmlestir. Samkvæmt því eru ábyrgðarmörk fyrir samtölu allra krafna sem rísa vegna strandsins gagnvart stefnda 1.525.211 SDR, sbr. 4. mgr. 177. gr. sigll. Ber að reikna verðmæliseiningu þessa til íslensks gjaldeyris í samræmi við ákvæði 7. mgr. 177. gr. sigll. eftir því sem við á.

Þar sem takmörkunarréttur stefnda skv. IX. kafla sigll. nær til allra krafna sem rísa vegna eins og sama atburðar, í þessu tilfelli strands Víkartinds, verður að taka tillit til samtölu allra krafna sem gerðar hafa verið og koma til með að verða gerðar á hendur stefnda, bæði í þessu máli og öðrum sem þegar hafa verið höfðuð fyrir þessum sama dómstóli, auk annarra lögvarðra krafna sem risið hafa út af þessum sama atburði og falla undir 174. gr. sigll. Af þeim sökum krefst stefndi þess að tekinn verði upp í dómsorð þessa máls, ef til bótaábyrgðar kemur, fyrirvari um að aðrar kröfur, sem lúta sömu ábyrgðarmörkum, skuli reiknast með við takmörkun ábyrgðarinnar, sbr. 1. mgr. 182. gr. sigll.

Komi til ábyrgðar stefnda áskilur hann sér rétt til að stofna takmörkunarsjóð skv. 179. gr., sbr. og X. kafla sigll.

Stefndi mótmælir þeirri málsástæðu stefnanda að hann geti ekki takmarkað bótaskyldu sína skv. 70. gr. og/eða IX. kafla sigll. þar sem tjóninu hafi verið valdið af stórfelldu gáleysi.

Það var hlutafélagið Eimskipafélag Íslands sem með farmsamningi tók að sér flutning á farminum. Jafnframt er það óumdeilt að stefndi fékk eiganda Víkartinds til þess að annast flutninginn sem undirverktaka sinn, sbr. heimild í 4. gr. farmsamnings aðila.

Fræðimenn eru sammála um að æðstu stjórnendur, stjórn og forstjóri, séu þeir einu sem geti komið í veg fyrir að hlutafélag missi heimild til að takmarka ábyrgð sína á grundvelli 6. mgr. 70. gr. eða 176. gr. sigll. (eða samsvarandi ákvæðis í alþjóðasamningum eða erlendum lögum) svo framarlega sem þeir hafi valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og þeim hafi mátt vera ljóst að tjón mundi sennilega hljóta af.

Kröfum um vexti fyrir tímabilið áður en dómur er kveðinn upp er mótmælt, þar sem aðilar sömdu sérstaklega um að stefndi skyldi ekki greiða vexti fyrr en frá uppkvaðningu dóms, sbr. 10. gr. farmsamnings aðila. Jafnframt er vísað til 70. gr. sigll. í þessu sambandi, en samkvæmt ákvæðum þeirrar greinar ber að ákveða bætur eftir því verðgildi sem varan mundi hafa haft ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma. Þar sem vextir eru ekkert annað en ein tegund bóta er ljóst að þeir rúmast ekki innan þessa ákvæðis. Auk þess er mælt fyrir um það í ákvæðinu að ekki skuli koma til greiðslu hærri skaðabóta en sem

nemur tilteknu hámarki. Nær þessi takmörkun til vaxta. Bendir stefndi á að siglingalög eru sérlög og ákvæði þeirra um ákvörðun bótafjárhæðar ófrávíkjanlegt. Slík lög og ákvæði ganga framár frávíkjanlegum ákvæðum almennra vaxtalaga.

IV.

Ábyrgð farmflytjandans, stefnda Eimskipafélags Íslands hf., og skipseigandans sem annaðist flutninginn, stefnda Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co, yrði óskipt gagnvart farmsamningshafanum, stefnanda, samkvæmt 73. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Í málinu reynir á skýringu 68. gr. siglingalaga. Í athugasemdum með frumvarpi að þeim segir að efni hennar sé í samræmi við gr. IV – 1 og 2 í Haag-Visbyreglunum en þær liggja einnig til grundvallar ábyrgðarskilmálum farmskírteinis. Meginregla 1. mgr. um ábyrgð farmflytjanda er sakarlíkindaregla. Farmflytjandi er, auk annars sem til greina gæti komið, ekki ábyrgur sýni hann fram á að tjónið stafi af þeim orsökum sem taldar eru upp í 2. mgr., staflíðum a–p. Stefndu bera fyrir sig, samkvæmt a-lið, að tjónið hafi stafað af yfirsjónum eða vanrækslu við stjórn tök eða meðferð skips sem skipstjóra, skipshöfn, eða öðrum sem inntu starf af hendi í þágu skips, hafi orðið á og, samkvæmt c-lið, að það hafi stafað af hættum eða óhöppum sem eru sérkennandi fyrir siglingar. Ákvæði a-liðar er undantekning frá hinni almennu reglu um húsbóndaábyrgð. Samkvæmt 3. mgr. getur farmflytjandi ekki borið fyrir sig undantekningar samkvæmt 2. mgr. hljótist tjón af óhaffærni skips nema hann færi sönnur að því að hún sé ekki afleiðing þess að hann eða einhver, sem hann ber ábyrgð á, hafi ekki með eðlilegri árvekni séð til þess að skipið væri haffært við upphaf ferðar.

Um skilgreiningu á haffærni verður vísað til 16. gr. laga um eftirlit með skipum nr. 35/1993 þar sem segir að skip skuli telja óhaffært: „1. Hafi það ekki gilt haffærissskírteini eða önnur jafngild skírteini samkvæmt alþjóðasamþykktum. 2. Liggi það dýpra en hleðslumerki þess leyfa samkvæmt alþjóðasamþykktum eða reglum. 3. Sé bol þess, búnaði, vélum, tækjum eða skipshöfn svo áfátt eða skipið er af öðrum ástæðum svo á sig komið með tilliti til öryggis skipsins og þeirra manna, sem skipinu fylgja, að telja verður vegna sjóferðar þeirrar er skipið skal fara að hættulegra sé að vera í förum með það en venjulegt er.“

M/s Víkartindur var haffær við upphaf ferðar, þ.e. frá Þórshöfn. Er um það vísað til þess, sem fram kemur um það efni í II. kafla A, og þess að sú bilun, sem varð er affallsrör fór í sundur, varð vegna málmþreytu sem orsakaðist af titringi skipsins. Vegna handvammur við viðgerðina varð önnur bilun og þá í lághitaskofoftskælinum. Gert var ráð fyrir að fyrri viðgerðin yrði smávægileg og tæki 10–15 mínútur en yfirvélstjórinn gerði mistök með því að stöðva vél-

ina ekki meðan unnið væri að henni. Akkerisvindur voru í lagi en biluðu vegna rangra vinnubragða. Þegar vél skipsins var stöðvuð kl. 17.35 var það vegna mis-skilnings yfirvélstjórans um að hún væri biluð.

Mistök yfirvélstjórans og skipstjórans vitna ekki um vanhæfni þeirra að því marki að skipið hafi þess vegna verið óhaffært við upphaf ferðar, enda er ljóst að eðlileg árvekni eða m.ö.o. skyldug aðgát (due diligence) hefur verið sýnd við ráðningu þeirra.

Veður eða sjólag var ekki verra en við mátti búast miðað við árstíma og stað. Strandið, í kjölfar smávægilegrar bilunar í vél þrettán klukkustundum fyrir, var ekki heldur óhjákvæmileg eða sennileg afleiðing veðurfarslegra skilyrða. Öðru máli gegnir um áfall, sem varðskipið Ægir varð fyrir svo að það var hætt komið, er það fékk á sig hnút í brimgarðinum, við að reyna björgun eftir að í öfni var komið.

Vald skipstjórans var ótvírætt samhliða skyldum hans, sbr. 1. mgr. 7. gr. siglingalaga: „Skipstjóri annast um að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku“ og 11. gr. þeirra: „Ef skip kemst í sjávarháska er skipstjóra skylt að gera allt, sem hann má, til bjargar mönnum, skipi, farmi og öðrum fjármunum sem á skipi eru og leita sér til þess hjálpar sem nauðsyn krefur. ...“

EKKI er fram komið að með boði eða fortölum hafi verið reynt að koma í veg fyrir að skipstjórinn fullnægði skyldum sínum.

Skipstjóranum mátti vera ljóst frá upphafi að ekki væru mörg skip á þessu svæði, sem gætu tekið Víkartind í tog, og því hefði hann átt að grípa strax til ráðstafana til að forða skipinu frá því að nálgast landið um of. Einnig var hann ítrekað varaður við því af staðkunnugum að haldbotn væri lélegur og veðurspá slæm. Því var mikilvægt að stöðva rek skipsins sem fyrst.

Ljóst er af gögnum málsins að skipstjórinn, Michael Barz, varð ber að margháttuðum yfirsjónum og sýndi grófa vanrækslu við stjórn tök og meðferð Víkartinds hinn örlagaríka dag þannig að engan veginn samræmdest góðum venjum og kunnáttu í siglingum og sjómennsku.

Strand Víkartinds verður rakið til mikils gáleysis og vanmats skipstjórans á aðstæðum allt frá því er skipið varð vélarvana kl. 08.54 eins og nú verður rakið:

1) Að kasta ekki akkeri strax kl. 08.54 og setja þá út 9–10 liði (255–285 metra) af keðju en þá var dýpi um 80 metrar. Keyra hefði mátt niður 2–3 liði, kúpla akkerinu síðan út og láta afganginn af keðjunni renna út, festa síðan keðjuklemmuna. Hefði akkerið ekki haldið hefði mátt setja hitt akkerið út og þá annað eins af keðju eftir því sem nauðsyn krefði. Hefði rek skipsins ekki stöðvast við þessar ráðstafanir hefði rek þess þó minnkað til muna og hætt þegar skipið kom á grynna vatn. Við þessar ráðstafanir hefði unnist meiri tími og skipið verið fjær landi þegar varðskipið kom á svæðið kl. 14.00.

2) Að láta ekki Landhelgisgæsluna vita þegar skipið varð vélarvana og á reki.

3) Að koma ekki beiðni til loftskýrtastöðvarinnar í Vestmannaeyjum fljótlega eftir að skipið varð vélarvana um að athugað yrði með skip á svæðinu sem hugsanlega gætu tekið Víkartind í tog ef á þyrfti að halda.

4) Að setja ekki meiri akkeriskeðjur út þegar akkerin voru loks látin fara kl. 12.38 og 13.16. Það hefði verið fullkomlega eðlilegt og nauðsynlegt við þessar aðstæður að nota báðar akkeriskeðjurnar til fulls, samtals 20 liði. Það hefði trúlega haldið skipinu frá landi þrátt fyrir lélegan haldbotn. Þegar skipið var komið nær landi, á um 40–50 metra dýpi, hefði hvor akkeriskeðja legið eftir botninum á rúmlega 200 metra kafla, samtals 400 metrar, og þar við bætast bæði akkerin, samtals 11.200 kg. Í slíku er mikið hald og munar mjög um hvern lið sem látinn er út.

5) Að athuga ekki kl. 14.29 hvort áhöfnin hefði kúplað spilunum frá rafmótorunum og hert bremsuklemmurnar.

6) Að losa ekki kl. 14.40 öryggissplitti sem héldu akkeriskeðjunum við skipið.

7) Að heimila yfirvélstjóra að drepa á aðalvélinni kl. 17.35. Unnt hefði verið að halda vélinni gangandi þótt lokað hefði verið fyrir streymi eldsneytis að strokk nr. 2, keyra hana á fimm strokkum og koma skipinu frá landi. Sem fyrr greinir var það hins vegar á misskilningi byggt að um nokkra vélarbilun væri að ræða.

8) Að biðja varðskipið ekki um að koma dráttartaug á milli skipanna kl. 17.35 þegar búið var að drepa á aðalvélinni svo að það gæti haldið við skipið ef akkerin héldu ekki, áður en nær drægi ströndinni þar sem sjór verður mun krappari og allt björgunarstarf erfiðara og hættulegra.

9) Að taka ekki mark á viðvörunum varðskipsmanna kl. 18.13 þegar honum var tilkynnt að Víkartindur væri farinn að draga akkerin.

10) Að hafna aðstoð varðskipins og þýrlunnar kl. 18.35.

Afdrifaríkustu mistökin voru:

1) Kl. 14.40 þegar rafmótor bakborðsakkerisvindu hafði brunnið yfir og segulbremsa stjórnbordsakkerisvindu brotnað. Skipstjórinn lét hjá líða að losa akkeriskeðjurnar frá skipinu. Þetta hefði verið einfaldasta og fljótlegasta aðferðin.

2) Kl. 17.35 þegar skipstjórinn heimilaði yfirvélstjóra að stöðva aðalvélskipins án þess að leita annarra úrræða. Fljótlega eftir það var Víkartindur fallinn á tíma og vonlítið að bjarga honum svo nálægt landi. Um kl. 19.00, þegar varðskipið var beðið um aðstoð, var skipið aðeins rúma sjómílu frá landi og stutt í grunnbotnin. Við þær aðstæður hefði aðeins eigið vélarafli getað komið skipinu frá ströndinni.

Samkvæmt framangreindu er niðurstaða málsins sú, með vísun til a-liðar 2. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985, að sýkna beri stefndu af kröfum stefnanda. Ákveðið er að aðilar málsins skuli bera hver sinn kostnað af rekstri þess.

Dómarar eru Sigurður Hallur Stefánsson héraðsdómari og meðdómendurnir Ásgeir Guðnason, kennari við Vélskóla Íslands, og Páll Ægir Pétursson skipstjóri.

D ó m s o r ð :

Stefndu, Eimskipafélag Íslands hf. og Atalanta Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co, eru sýknaðir af kröfum stefnanda, Ragnars Magna Magnússonar, vegna sín og einkafirma síns, Style R. Magnússon.

Málskostnaður fellur niður.
