

Föstudaginn 8. nóvember 1946.

Nr. 56/1946. H/f Shell á Íslandi (Hrl. Gunnar Þorsteinsson)
gegn

H/f Gísli Súrsson

(Hrl. Sigurgeir Sigurjónsson).

Setudómarar próf. Gunnar Thoroddsen og
próf. Ólafur Lárusson í stað hrd. Árna
Tryggvasonar og hrd. Jóns Ásbjörnssonar.

Þóknun fyrir aðstoð skipi til handa.

Dómur hæstaréttar.

Áfrýjandi, sem skotið hefur máli þessu til hæstaréttar með stefnu 23. apríl þ. á., krefst þess, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 20000.00 eða til vara aðra lægri fjárhæð eftir mati dómsins ásamt 6% ársvöxtum frá 13. júní 1944 til greiðsludags. Svo krefst hann og málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir hæstarétti eftir mati dómsins. Loks krefst hann þess, að dæmdur verði sjóveðréttur í v/b Erni GK 285, nú Auði GK 285, fyrir fjárhæðum þeim, sem dæmdar verði.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir hæstarétti eftir mati dómsins.

Samkvæmt ástæðum þeim, sem greinir í héraðsdómi, þykir mega staðfesta ákvæði hans um þóknun til handa áfrýjanda fyrir aðstoð.

Eftir atvikum er rétt að dæma stefnda til að greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir hæstarétti, sem ákveðst samtals kr. 2000.00.

Sjóveðréttur er viðurkenndur í v/b Erni GK 285, nú Auði GK 285, til tryggingar hinum dæmdu fjárhæðum samkvæmt 4. tl. 236. gr. laga nr. 56/1914.

Dómsorð:

Stefndi, h/f Gísli Súrsson, greiði áfrýjanda, h/f Shell á Íslandi, kr. 4800.00 með 6% ársvöxtum frá 13. júní 1944 til greiðsludags og samtals kr. 2000.00 í málskostnað í héraði og fyrir hæstarétti.

Áfrýjandi á sjóveðrétt í v/b Erni GK 285, nú Auði GK 285, til tryggingar hinum dæmdu fjárhæðum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Hafnarfjarðar 16. febrúar 1946.

Mál þetta er upphaflega höfðað fyrir sjó- og verzlunardóminum með stefnu, útgefinni 13. júní f. á., af Hallgrími Fr. Hallgrímssyni f. h. h/f Shell á Íslandi gegn Óskari Jónssyni framkvæmdarstjóra, Norðurbraut 3, Hafnarfirði, f. h. h/f Gísla Súrssonar til greiðslu björgunarlauna, kr. 20000.00 eða annarar hæfilegrar upphæðar að mati dómsins auk 6% ársvaxta frá stefnudegi til greiðsludags, og málskostnaðar að skaðlausu eftir mati dómsins. Enn fremur er krafizt viðurkenningar á sjóveðrétti í vélbátnum „Erni“ GK 285 fyrir hinum tildæmdu fjárhæðum.

Stefndi krefst sýknu af greiðslu björgunarlauna og málskostnaðar gegn greiðslu hæfilegrar þóknunar fyrir aðstoð, þó ekki yfir 800 kr., og að stefnanda verði gert að greiða honum málskostnað eftir mati réttarins.

Jafnframt er váttryggjendum v/b „Arnar“ stefnt til réttargæzlu í málinu, þeim Ingvari Vilhjálmssyni framkvæmdarstjóra f. h. váttryggingarfélagsins „Gróttu“ og Sigurði Kristjánssyni alþingismanni f. h. Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, en engar kröfur eru gerðar þeim á hendur. Hafa þeir látið sækja þing í málinu, en engum kröfum hreyft.

Mál þetta var munnlega flutt í sjó- og verzlunardóminum hinn 16. marz f. á., og dómur þar upp kveðinn 27. s. m. Var málinu því næst áfrýjað til Hæstaréttar og dæmt þar hinn 12 nóv. f. á. með þeim úrslitum, að meðferð málsins í héraði, frá því munnlegur málflutningur hófst, svo og héraðsdómurinn var ómerkt með tilvisun til 4. tl. 36. gr. laga nr. 85/1936, og málinu vísað heim í hérað til löglegrar meðferðar og dómsuppsögu að nýju.

Er málið kom á ný fyrir sjó- og verzlunardóminn, vék hinn reglulegi sjódómsformaður, Guðmundur Í. Guðmundsson bæjarfógeti, sæti í málinu með úrskurði 27. september f. á. Skipaði þá dómsmálaráðuneytið Sigurð Ólason hæstaréttarlögmann til þess að fara með og dæma málið í hans stað, en með honum sátu dóminn sjó- og verzlunardómsmennirnir Björn Helgason skipstjóri og Bror Westerlund forstjóri. Fór síðan fram munnlegur málflutningur að nýju og var málið því næst endurupptekið til ýtarlegri gagnasöfnunar og að því búnu dómtekið hinn 9. þ. m.

Málavextir eru þeir, að hinn 28. ágúst 1943 var vélbáturinn „Örn“ GK 285 frá Hafnarfirði, eign hins stefnda hlutafélags, að sildveiðum með reknetum 40 sjómílur NV frá Valhúsbaugu. Klukkan tæp-

lega 1 e. h., er báturinn var á heimleið, bilaði vélin, og reyndust engin tiltök að gera við hana á hafi úti. Var báturinn þá staddur 30—32 sjómíli NV af Valhúsbauju, að því er skipverjar skýra frá. Austankaldi var á, 3—4 vindstig, en gekk til norðausturs, er leið á daginn, og lygndi um miðnættið. Loft var léttskýjað og gott í sjó, (sjólag 4).

Nú telja skipverjar á m/b „Erni“, að auðvelt hefði verið að sigla bátnum til hafnar á Reykjanesskaga, enda hafi báturinn haft lög-ákveðinn seglaútbúnað og æfða áhöfn. En þar sem báturinn var með 40 tonnur nýveiddrar sildar innanborðs og vitanlegt var, að sigling til lands tæki langan tíma, ákvað skipstjórinn að leita aðstoðar um drátt til Hafnarfjarðar til þess að bjarga aflanum. Sendi hann því Slysavarnafélaginu skeyti gegnum talstöð bátsins og beiddist aðstoðar skipa eða báta á þessum slóðum, en félagið kom beiðninni samstundis á framfæri með útvarpstilkynningu.

Í tilkynningunni segir að visu, að báturinn sé ca. „20 sjómíliur“ undan Valhúsbauju, og er ekki upplýst, hvernig á þessari skekkju stendur.

Þegar þetta skeði, var vélskipið „Skeljungur“, eign stefnanda, á leið vestan um land til Skerjafjarðar. Heyrði það tilkynningu Slysavarnafélagsins og var þá, eða kl. ca. 1 e. h., statt um 10 sjómíli NV af Gróttu og átti eftir ca. 2 tíma ferð til Skerjafjarðar. Sneri það þegar við og hélt á staðinn, sem til var vísað, en báturinn fannst ekki, enda var hann samkvæmt framansögðu mun dýpra. Hafði Skeljungur talsamband við m/b „Örn“ öðru hverju, meðan á leitinni stóð. Kveðst skipstjórinn á „Erni“ hafa viljað halda sig sem mest á sömu slóðum, meðan á leitinni stóð, en þó hengt upp segl og stefnt í átt til Garðskaga. Klukkan 4,50 e. h. kom „Skeljungur“ að bátnum, að því er dagbók „Skeljungs“ greinir, 27 sjómíli NV af Gróttu, sem kemur heim við mið, sem tekin voru. En það er allmiklu norðar og innar í flóanum en staður sá, sem stefndi telur, að vélin hafi bilað. Hefur báturinn eftir því rekið allmikið, meðan á leitinni stóð, sem gæti komið heim við það, að aðfall var og innstreymi („norðanstraumur“), en með tilliti til þess hins vegar, hvernig vindstöðu var háttað og að bátnum var haldið í átt til Garðskaga, sýnist rekið óeðlilega mikið, og er því sannlegast, að staðurinn, þar sem vélbilunin varð, hafi ekki verið rétt upp gefinn. Klukkan um 6 e. h. hafði „Skeljungur“ komið dráttartaugum í bátinn, og lagði „Örn“ þær til að nokkru leyti. Var því næst lagt af stað til Hafnarfjarðar og komið þangað eftir nokkra töl vegna eftirlitsskipsins við Gróttu laust eftir miðnætti, eða kl. 5,50. En þar sem dimmt var af nóttu, treysti Skeljungur sér ekki til Skerjafjarðar þá þegar, beið birtingar og kom í Skerjafjörð kl. 8 um morguninn (rskj. nr. 19). Hafði „Skeljungur“ þá alls tafizt 17 klukkustundir vegna umræddrar aðstoðar.

Vélbáturinn „Örn“ GK 285, nú „Auður“ GK 285, er 20 brúttó-smálestir að stærð, byggður úr eik og furu árið 1907, en umbyggður og stækkaður árið 1941.

Samkvæmt matsgerð, er stefnandi lét fram fara, þegar eftir framangreinda atburði, var báturinn með öllu tilheyrandi metinn á kr. 138000.00, en veiðarfæri og afli í umræddri veiðiferð kr. 8230.00, eða samanlagt kr. 146230.00, og hefur mati þessu ekki verið hnekkkt. Skoðun hafði farið fram á bátnum skömmu áður, og vottar skoðunarmaðurinn, að báturinn hafi fullnægt skilyrðum þeim, sem lög setja um seglaútbúnað og annað það, sem fylgja á slíkum bátum. Á bátnum voru nokkurra daga vistir fyrir áhöfnina, 6 manns, talstöð í fullu lagi, en hins vegar hvorki skipsbátur né fleki, sem og heldur ekki var lögskytt að hafa.

Vélskipið „Skeljungur“ hafði samkvæmt upplýsingum stefnanda verið metið í björgunarmáli í sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur á kr. 740000.00. Er og upplýst, að beinn rekstrarkostnaður skipsins var ca. 2000.00 kr. á sólarhring á þeim tíma.

Engar skemmdir urðu á skipunum eða útbúnaði þeirra, enda gekk drátturinn að óskum.

Sildarafla m/b „Arnar“ varð bjargað, en þó ekki að öllu leyti, að því er stefndi telur.

Stefnandi heldur því fram, að verið hafi um fullkomna björgun að ræða, þar sem m/b „Örn“ hafi verið nær öllu ósjálfbjarga og rekið fyrir sjó og vindi, enda þess vegna beiðzt hjálpar gegnum Slysavarnafélagið. Telur stefnandi mjög tvísýnt, að báturinn hefði náð landi á seglum næstu dagur, eins og veðurfari var háttað, auk þess sem báturinn hafi verið í mikilli hættu af hernaðarástæðum, og „Skeljungur“ einnig lagt sig í slíka hættu við björgunina. Að öðru leyti víðurkennir stefnandi, að björgunin hafi ekki verið sérstökum erfiðleikum bundin, enda sé bótakröfunni og stillt mjög í hóf, þar sem hún sé miðuð við 13½% af verðmæti því, sem bjargað var.

Stefndi mótmælir því hins vegar eindregið, að um björgun hafi verið að ræða, heldur einungis venjulega aðstoð án sérstakrar áhættu eða fyrirhafnar. Telur hann kr. 800 vera hæfilega þóknun fyrir hina veittu aðstoð. M/b „Erni“ hefði verið innan handar að ná til hafnar á seglum, eins og veðri og vindátt var háttað. Vitnar stefndi í því sambandi til álits bátaskoðunarmannsins, er telur, að enda þótt „vél hefði bilað í bátnum við veiðar hér á flóanum, þá hefði hann komizt hjálparlaust að landi í öllu sámilegu veðri að sumarlagi.“

Þá vitnar stefndi og til þess, að m/b „Örn“ hafi áður þetta sama sumar lent í vélbilun á svipuðum stað og við svipaðar aðstæður og auðveldlega náð landi á seglum. Ástæðan til þess, að beiðzt var aðstoðar, hafi eingöngu verið sú, að forða aflanum frá skemmdum. Þá telur stefndi og, að „Skeljungur“ hefði ekki þurft að tefjast svo lengi vegna aðstoðarinnar, sem raun varð á.

Rétturinn verður að lita svo á, að eins og öllum atvikum og aðstöðu var háttað, sem nú hefur verið rakið, verði ekki talið, að um björgun sé að ræða í merkingu siglingalaga. Þrátt fyrir vélbilunina er ekki hægt að segja, að v/b „Örn“ hafi verið staddur í neyð eða yfirvofandi hættu, sbr. 229. gr. siglingalaganna. Er og ekki annað upplýst en að báturinn hafi verið í fullkomnu lagi að öllum útbúnaði, enda þótt vélar nyti ekki við. Sjór var kyrr og veður gott þenna dag og næstu dægur, og þar sem auk þess vindátt gerðist vestlægari með morgundeginum, virðist mega ganga út frá, að báturinn hefði að forfallalausú náð landi þann dag í öllu falli.

Hins vegar verður að lita svo á, að v/s „Skeljungur“ hafi veitt m/b „Erni“ allmikilvæga aðstoð, og engan veginn án áhættu eða fyrirhafnar.

Rétt þykir við ákvörðun þóknunarinnar að taka sérstakt tillit til þess, að m/b „Örn“ hafði, auk annarra verðmæta, 40 tonn af nýveiddri sild, sem metin hefði verið á 2000 kr., og lá undir bráðum skemmdum, ef hjálp hefði ekki borizt.

Með hliðsjón af þessu svo og tímatöf „Skeljungs“, áhættu og öðrum atriðum, sem máli þykir skipta í þessu sambandi, telur rétturinn þóknun stefnanda hæfilega ákveðna kr. 4800.00. Verður stefnda gert að greiða stefnanda þá fjárhæð ásamt 6% ársvöxtum frá 13. júní 1944 til greiðsludags, en sú krafa hefur engum andmælum mætt í málinu.

Þá ber eftir þessum málalokum að dæma stefnanda málskostnað úr hendi stefnda, er telst hæfilega ákveðinn kr. 800.00.

Loks viðurkennist sjóveðréttur í m/b „Erni“ GK 285, nú „Auði“ GK 285, fyrir framangreindum fjárhæðum, sbr. 4. tölulið 236. greinar siglingalaga nr. 56/1914.

Þvi dæmist rétt vera:

Stefndi, Óskar Jónsson f. h. h/f Gísla Súrssonar, greiði stefnanda, Hallgrími Fr. Hallgrímssyni f. h. h/f Shell á Íslandi, kr. 4800.00 með 6% ársvöxtum frá 13. júní 1944 til greiðsludags, og kr. 800.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Hefur stefnandi sjóveðrétt í m/b „Erni“ GK 285, nú „Auði“ GK 285, til tryggingar framangreindum fjárhæðum.