

Ákærði Egon Hornshøj Hansen skal sviptur rétti til að öðlast bifreiðarstjóraréttindi í 3 ár frá birtingu dóms þessa.

Ákærði Bent Östergaard Jörgensen skal sviptur rétti til að öðlast bifreiðarstjóraréttindi í 1 ár frá birtingu dóms þessa.

Ákærðu greiði in solidum allan kostnað sakarinnar, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda þeirra, Ágústs Fjeldsteds hrl., kr. 1200.00.

Dómi þessum skal fullnægja með aðför að lögum.

Föstudaginn 21. júní 1957.

Nr. 35/1956. **Eimskipafélag Íslands h/f**
(Ágúst Fjeldsted hrl.)
gegn
Almennum tryggingum h/f
og gagnsök.
(Ólafur Þorgrímsson hrl.)

Dómendur:

hæstaréttardómararnir Jón Ásbjörnsson, Árni Tryggvason, Jónatan Hallvarðsson og Þórður Eyjólfsson og prófessor Ármann Snævarr.

Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 6. marz f. á. Krefst hann aðallega sýknu af kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr hendi hans bæði í héraði og fyrir Hæstarétti að mati dómsins. Til vara krefst hann verulegrar lækkunar á dæmdri fjárhæð í héraði samkvæmt mati Hæstaréttar og hvor aðilja verði látinn bera málskostnað sinn í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar af sinni hálfu með stefnu 23. marz f. á. Krefst hann þess aðallega, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða kr. 1.576.332.43 ásamt 6% ársvöxtum frá 13. apríl 1954 til greiðsludags. Til vara krefst hann lægri fjárhæðar úr hendi aðaláfrýjanda, þó eigi lægri en ákveðin er í héraðsdómi, ásamt vöxtum, eins og

áður greinir. Þá krefst hann og málskostnaðar úr hendi aðaláfrýjanda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti að mati dómsins.

Eftir uppsögu héraðsdóms hafa dómkvaddir sérkunnáttumenn markað á uppdrátt af Akranesshöfn sennilega stöðu v/s Goðafoss og b/v Bjarna Ólafssonar á ýmsum tímum svo og veðurátt nótt þá, er atburðir þeir gerðust, sem í málinu greinir. Einnig hafa þeir látið uppi álit sitt um ýmsar athafnir stjórnenda skipanna nefnda nótt svo og hvort önnur viðbrögð hefðu verið vænlegri til að firra tjóni. Þá hafa og Halldór S. Árnason stýrimaður og Hallfreður Guðmundsson hafnsögumaður gefið frekari skýrslur fyrir dómi.

Víst þykir, að það hafi verið kaðall sá frá v/s Goðafossi, sem fór í Akranesshöfn nefnda nótt, er rétt á eftir komst í skrófu b/v Bjarna Ólafssonar með þeim afleiðingum, að hann gat ekki neytt vélarafls, og var meginorsök þess, að togarinn strandaði.

Af hálfu aðaláfrýjanda hafa ekki verið færðar á það sönnur, að óviðráðanleg atvik hafi valdið því, að nefndur kaðall var eigi að venju dreginn um borð í v/s Goðafoss, er hann fór frá bryggjunni. Að svo vöxnu máli þykir bera að leggja meginábyrgð á tjóni því, er af hlaut, á aðaláfrýjanda. Með skírskotun til raka héraðsdóms ber hins vegar á það að fallast, að stjórnendur b/v Bjarna Ólafssonar eigi einnig nokkra sök á, hvernig fór. Þykir sakarskipting eftir atvikum hæfilega ákveðin í héraðsdómi.

Fyrir Hæstarétti hefur fjárhæð bótakröfu gagnáfrýjanda ekki sætt neinum andmælum, og verður hún því lögð til grundvallar. Og þar sem fallast má og á úrlausn héraðsdóms um vexti og málskostnað, ber að staðfesta niðurstöðu dómsins. Þá ber og að dæma aðaláfrýjanda til að greiða gagnáfrýjanda málskostnað fyrir Hæstarétti, er ákveðst kr. 20.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Aðaláfrýjandi, Eimskipafélag Íslands h/f, greiði gagnáfrýjanda, Almennum tryggingum h/f, kr. 20.000.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 27. janúar 1956.

Mál þetta, sem dómtekið var 22. f. m., hafa Almennar tryggingar h/f hér í bæ höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 13. apríl 1954, gegn Eimskipafélagi Íslands h/f hér í bænum til greiðslu skuldar, að fjárhæð kr. 1.576.332.43 auk 6% ársvaxta frá stefnudegi til greiðsludags, og málskostnaðar að skaðlausu eftir framlögðum reikningi eða mati dómsins. Þá hefur stefnandi stefnt Sjóvátryggingarfélagi Íslands h/f hér í bæ, váttryggjanda skips stefnda, m/s Goðafoss, til réttargæzlu í málinu, en engar sjálfstæðar kröfur gert á hendur réttargæzlustefnda, og hann hefur engar kröfur gert á hendur stefnanda.

Stefndi hefur aðallega krafizt sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins. Til vara hefur stefndi krafizt stórlegrar lækkunar á stefnukröfunum og að málskostnaður verði látinn falla niður.

Málavextir eru þessir:

Aðfaranótt föstudagsins 25. september 1953 lágu b/v Bjarni Ólafsson, AK 67, eign bæjarútgerðar Akraness, og m/s Goðafoss, eign stefnda, við hafskipabryggjuna á Akranesi. Lá b/v Bjarni Ólafsson eins ofarlega við bryggjuna og fært þótti og sneri stefni að landi, en m/s Goðafoss aftan við hann, og sneri stefni hans einnig til lands. Þegar leið á nóttina, versnaði veðrið, hvessti á vestan og brimaði, og varð af því allmikill súgur í höfninni. Kl. 4.30 þótti skipstjóra Goðafoss ekki fært að liggja lengur við bryggjuna og lét kalla skipverja til þess að undirbúa brottför skipsins. Hafnsögumaður frá Akranesi kom til skips kl. 5,10, og voru þá festar leystar. Í leiðarþók m/s Goðafoss segir, að m. a. hafi verið skilin eftir á Akranesi 45 faðma trossa, sem ekki hafi náðst af festarpolla í landi. Skipstjóri m/s Goðafoss skýrir nánar frá brottför skipsins frá bryggjunni á þá leið, að þegar búið hafi verið að losa skipið að aftan, þá hafi skipið verið tekið hart afturá. Hann hafi þá beðið menn, er voru á bryggjunni, að sleppa tóginu, sem skipið var bundið með að framan, en þeim hafi ekki tekizt að losa það af festarpollanum, og hafi Goðafoss því orðið að sleppa því, en skipverjar, er voru framá, hafi, um leið og tóginu var sleppt, kallað til manna þeirra, er á bryggjunni voru, að sleppa tóginu ekki. Hins vegar sé óvíst, að mennirnir hafi heyrt

kallið. Umgetið tóg kveður skipstjórinn hafa verið manillu, 12'' að ummáli. Þá segir skipstjórinn, að hafnsögubátur frá Akranesi hafi komið að skipinu, eftir að það var komið út úr höfninni, og hafi hann beðið hafnsögumanninn frá Akranesi, sem var á stjórn-palli hjá honum, að fara niður og biðja skipverja á hafnsögubátnum að koma skilaboðum til þeirra, sem á bryggjunni voru, um að draga tógið í land. Þetta hafi hafnsögumaðurinn gert. Enn segir skipstjórinn, að næst þegar m/s Goðafoss kom til Akraness, eftir að þetta gerðist, hafi honum verið sagt, að mennirnir á bryggjunni hafi getað losað tógið og sleppt því, þegar eftir að tóginu hafði verið sleppt frá skipinu.

Fyrsti stýrimaður á m/s Goðafoss hefur borið það sem vitni, að hann hafi verið framá, þegar skipið lagði frá bryggjunni, og ekki hafi verið annað hægt en að sleppa frá skipinu tóginu, sem það var bundið með að framan, þegar verið var að taka skipið afturá frá bryggjunni. Stýrimaðurinn kveðst hafa kallað, um leið og tóginu var sleppt, til þeirra, sem í landi voru, að sleppa því ekki, en hann efast um, að þeir hafi heyrt það. Þá segir stýrimaðurinn, að á leiðinni til Reykjavíkur hafi hafnsögumaðurinn sagzt hafa beðið skipverja á hafnsögubátnum að sjá um, að tóginu yrði bjargað.

Hafnsögumaðurinn á Akranesi, Hallfreður Guðmundsson, hefur sem vitni borið um brottför m/s Goðafoss frá bryggjunni í umrætt skipti. Hann skýrir svo frá, að hann hafi verið kvaddur niður að höfn og komið niður á hafnargarðinn kl. 4.15 aðfaranótt hins 25. september 1953. Þegar þangað kom, hafi Goðafoss verið byrjaður að slitna frá að framanverðu. Framvírinn hafi þegar verið slitinn, og annar „springurinn“ hafi slitnað skömmu síðar. Eftir að hafnsögumaðurinn var kominn út í Goðafoss, segir hann, að byrjað hafi verið að leysa landfestar skipsins. Hafi þá verið tekin sver trossa frá „bakborðsforkefa“ skipsins og flutt út á bryggjuna og aftur fyrir skipið mitt og hún fest þar í polla á bryggjunni. Um leið og landfestum hafi verið sleppt að aftan, hafi verið strengt á trossunni til þess að skipið ræki ekki á steinker, er á þeim tíma var til stjórnborða þvert fram af lítilli bryggju, er liggur samhliða hafskipabryggjunni í nokkurri fjarlægð. Þegar skipið með þessum hætti hafði fengizt vindrétt, hafi verið sett á hálfa ferð afturábak. Samstundis hafi verið gefin skipun um að sleppa trossunni af bryggjunni. Til þess að það væri hægt, hafi orðið að gefa eftir á trossunni í skipinu, en þar sem ferð hafi verið komin á skipið, hafi ekki tekizt að stöðva trossuna, og hafi hún því runnið í sjóinn. Í sama mund og þetta

gerðist, hafi verið kallað á hafnsögubátinn frá Akranesi, sem þá hafi verið rétt við skipið, og formaðurinn beðinn að fara í land og biðja þá, sem á bryggjunni voru, að taka trossuna. Hins vegar muni formaður bátsins aldrei hafa heyrt þetta. Vitni þetta telur, að útilokað hafi verið að láta m/s Goðafoss liggja lengur við hafnargarðinn en gert var.

Formaðurinn á oftnefndum hafnsögubáti hefur borið það sem vitni, að hann hafi verið í hafnsögubátinum nóttina milli 24. og 25. september 1953, þegar Goðafoss fór frá bryggjunni, og þá heyrt einhver köll frá skipinu, en ekki getað greint nein orðaskil né heldur, hvort til hans var kallað eða annarra, enda hafi hafnsögubáturinn, þegar þetta gerðist, verið í nokkurri fjarlægð frá skipinu og ofsaveður. Síðar, þegar hann hafði komið nær skipinu, hafi honum verið skipað að fara frá því sem skjóttast.

Þegar m/s Goðafoss fór frá bryggjunni, voru á henni til þess að sleppa landfestum skipsins eftirtaldir 3 menn: Sigurður Gíslason verkstjóri, Gunnlaugur Gunnarsson og Þórður Ásmundsson. Allir voru menn þessir starfsmenn Haralds Böðvarssonar & Co, sem er afgreiðslumaður stefnda á Akranesi.

Verkstjórinn hefur skýrt svo frá sem vitni, að nóttina milli 24. og 25. september hafi hann farið niður á bryggjuna eftir hljóðmerki frá m/s Goðafossi, er áður hafði orðið samkomulag um, og þá tekið með sér áðurnefnda tvo menn. Hafi hann síðan haft tal af skipstjóranum, er hafi ákveðið, að skipið legði strax frá. Kveðst hann síðan hafa skipt verkum með þeim félögum, látið tvo fyrrnefnda menn vera við framfestingarnar, en sjálfur verið við afturfestingarnar. Þær kveðst hann hafa losað, og hafi þeir vírar verið dregnir inn. Hann sá ekki, hvað fram fór að framan, vegna myrkurs og illviðris, en álitur þó, að trossan frá Goðafossi hafi ekki verið föst á bryggjunni, þegar skipið var farið frá.

Þeir Gunnlaugur og Þórður hafa báðir verið leiddir sem vitni í málinu, og eru framburðir þeirra samhljóða. Skýra þeir svo frá, að þegar þeir komu niður á hafnargarðinn, hafi verið mjög vont veður, hvöss suðvestan átt. Er þangað var komið, tóku þeir eftir því, að ein festingin, sem Goðafoss var bundinn með, var slitin, og segja, að skipverjar hafi verið að setja trossu í staðinn fyrir hana. Hafi þeir aðstoðað við það. Eftir nokkra stund hafi skipið svo leyst landfestar, með því að ekki hafi verið álitnið hættulaust, að það lægi lengur við hafnargarðinn, vegna mikils sjógangs við hann. Segjast þeir eftir fyrirmælum stýrimanns hafa losað festar skipsins, og er þeir hafi verið búnir að losa

síðustu trossuna, hafi þeir séð, að hún hafi hangið út af bóg skipsins, en ekki vita, hvað um hana hafi orðið.

Svo sem áður er sagt, lá b/v Bjarni Ólafsson bundinn ofar við hafskipabryggjuna en m/s Goðafoss, með stefnið að landi og bakborðshlið að bryggjunni eins og Goðafoss. Þegar veðrið fór að versna aðfaranótt hins 25. september, var stýrimaður b/v Bjarna Ólafssonar látinn vita um það og að brimið væri að aukast við bryggjuna. Hélt hann þegar út í skipið og var kominn þangað um kl. 4.25 og hafði tekið með sér 3 háseta. Fyrr um nóttina höfðu háseti og II. vélstjóri vörð í skipinu, hásetinn uppi og vélstjórinn í vélarrúmi. Voru þeir áfram í skipinu, eftir að stýrimaður kom til skips. Það leið ekki á löngu, áður en skipið hafði slitið allar landfestar sínar nema eina landfesti fram af því, og þótti því sýnt, að óhjákvæmilegt væri að reyna að koma skipinu frá bryggjunni. Byrjað hafði verið að hita og hreyfa vél skipsins kl. 4.15, vegna þess að þá var farið að brima mikið. Um kl. 5.30 var svo hafizt handa um að færa skipið frá. Var það gert með þeim hætti, að skipið var nokkrum sinnum tekið aftur á bak og áfram, en kl. 5.37 stöðvaðist skráfan og hreyfðist ekki, hvað sem að var gert. Kveður stýrimaður, að skipið hafi þá verið komið með afturendann um 10—20 metra út fyrir krika, sem er á hafskipabryggjunni, og verið á ferð áfram, hann hafi verið að rétta skipið, vegna þess að það hafi leitað til bakborða, en ekki sé hægt að snúa skipinu þarna, heldur verði að „bakka“ út með bryggjunni. Rétt í þessu rakst skipið með stefnið í steinkerið, sem þá lá þvert fyrir litlu bryggjunni og áður hefur verið getið um. Eftir þetta tók skipið að reka, en vindur var hvass, 7—8 vindstig, og stóð um það bil þvert á efri hluta hafskipabryggjunnar. Rak skipið fyrir framan litlu bryggjuna með steinkerinu fram af og áfram inn eftir í áttina að grjótgarði, sem þar er. Aðfall var. Þegar er vitað var, að eitthvað var að skráfunni, var unnið að því að gera akkerið tilbúið, en það var tafsamt verk vegna myrkurs og tókst ekki fyrr en kl. um 5.50. Var það þá strax látið falla, en í sömu svifum tók skipið niðri. Eftir það smáfærðist skipið austur með grjótgarðinum vegna öldugangs og aðfalls, unz það staðnæmdist með stefnið í garðinum, ca. 50 metra frá þeim enda hans, sem austar er og á land liggur. Þegar út féll, kom í ljós, að manillutrossa, 12" að ummáli, hafði farið í skráfuna, eða sams konar trossa og sú, sem sleppt var frá Goðafossi. Var trossan heil í báða enda.

Nóttina, sem b/v Bjarni Ólafsson strandaði, var skipstjóri hans

staddur í Reykjavík, en var kominn út í skipið á strandstaðnum á tíunda tímanum um morguninn og hafði eftir það yfirumsjón með aðgerðum til þess að ná skipinu út.

Daginn eftir strandið var Kristján Gíslason, járnsmiður í Reykjavík, staddur á Akranesi. Kveðst hann hafa átt samtál við stefnanda, er var váttryggjandi b/v Bjarna Ólafssonar, þá um morguninn og þá tekið að sér að aðstoða við að ná skipinu út. Hafi hann síðan hafið undirbúning í þessu skyni, m. a. reynt að útvega víra og fengið loforð um allmikið af vírum, sem þá lágu hjá Olústöðinni í Hvalfirði. Bifreiðar hafi strax verið sendar eftir þeim. Hann hafi síðan fram eftir degi hjálpað til við undirbúning þess að bjarga skipinu. Hann kveður, að um daginn hafi eigandi b/v Fylkis hringt til Akraness og boðizt til að láta b/v Fylki aðstoða við björgunina. Tilboð þetta hafi verið borið undir hann og hann mælt með því að taka tilboðinu, þar sem hann hafi talið það auka möguleika til þess, að skipið næðist út á næsta flóði. Kom b/v Fylkir síðan á vettvang, og verður nánar frá því greint.

Um hádegisbilið hinn 25. september var hafizt handa um það að koma togvírur frá b/v Bjarna Ólafssyni út á haus hafskipa-bryggjunnar. Var unnið að þessu með þeim hætti, að línu var skotið til togarans frá trillubát í höfninni. Við línurnar voru togvírarnir tengdir. Síðan flutti trillubáturinn þær að ferju I, sem er eign Akranesskaupstaðar. Dró ferjan svo vírana til sín og flutti þá að bryggjunni. Skipstjóri b/v Bjarna Ólafssonar var á trillubátinum og sá um verk þetta svo og um festingu víranna á bryggjunni. Þessu var lokið milli kl. 16.00 og 17.00 um daginn.

Pegar aðstoð b/v Fylkis var boðin fram, var skipið statt í Hafnarfirði. Var skipinu siglt þaðan áleiðis til Reykjavíkur kl. 14.30, og lagðist það á ytri höfnina í Reykjavík kl. 16.00. Þar kom nokkur hluti skipshafnarinnar til skips. Kl. 16.45 var haldið til Akraness og komið þangað kl. 17.53. Þar var skipinu lagt fyrir báðum akkerum. Síðan var hafizt handa um að koma togvírur skipsins í b/v Bjarna Ólafsson, þar sem hann lá strandaður innanvert við höfnina. Mistókst fyrsta tilraunin, sökum þess að vírarnir festust í botni, en í annarri atrennu tókst að koma vírunum á milli og festa þá í Bjarna Ólafsson. Flutningur víranna fór fram með þeim hætti, að ferja I, sem áður er nefnd, kom upp að afturenda b/v Fylkis. Þar fóru stýrimaður og tveir hásetar af Fylki í hana. Síðan voru 25 faðmar af hvorum vír togarans halaðir niður í ferjuna og endarnir settir fastir. Að því búnu sigldi hún með vírana að hlið Bjarna Ólafssonar. Þar var vírendunum lásað í tvo 2½" víra frá

Bjarna Ólafssyni og togvírarnir dregnir inn og síðan settir fastir í skipinu. Lokið var að koma þessu dráttarsambandi á klukkan rúmlega 20.00. Togvírarnir frá b/v Fylki, er notaðir voru, voru um 300 faðmar að lengd og 3½" að ummáli og taldir svo að segja nýir. Segir skipstjóri Fylkis, að orðið hafi að höggva um 10 faðma af hvorum vír eftir notkunina vegna skemmda. Þá telur hann, að vírarnir muni hafa tagnað vegna óvenju mikillar þenslu.

Áður er frá því greint, að tveimur togvírur frá Bjarna Ólafssyni hafði verið komið fyrir milli hans og hafskipabryggjunnar. Þessir vírar voru báðir að ummáli 3¼". Kl. 18.30 var vél b/v Bjarna Ólafssonar sett á hálfa ferð áfram til þess að losa sandinn frá hælum á skipinu. Jafnframt var strengt á togvírurum, sem lágu upp á bryggjuna. Kl. 18.45 var vélin sett á fulla ferð afturábak. Samkvæmt véladagbók skipsins gekk þetta illa sökum stórgrýtis og sands, og í eitt skipti snarstöðvaðist vélin af fullri ferð. Eftir kl. 19.15 var gert það ýtrasta, eftir því sem aðstæður leyfðu, til að ná skipinu á flot, með því að strengja á vírunum í bryggjuna og láta vélina taka með fullu afli afturá, en um kl. 19.40 slitnaði bakborðstogvírinn, og naut hans því ekki lengur við. Þá slitnaði stjórnborðsvírinn tvisvar, en í bæði skiptin tókst að hnýta hann saman aftur. Loks slitnaði hann í þriðja sinn í lokaátakinu við að ná skipinu út. Skipstjóri og stýrimaður Bjarna Ólafssonar segja, að skipið hafi verið byrjað að hreyfast afturábak, áður en Fylkir tók í það.

Áður er frá því sagt, að togvírnum frá Fylki hafi verið fest milli skipanna kl. rúmlega 20.00. Þegar er það hafði verið gert, voru vírarnir jafnaðir og tekið í þá með togvindu og akkerisvindu, samtímis því, að tekið var áfram með fullri ferð. Eftir að togvírarnir voru þandir, var „blauti dampurinn settur á og keyrt með útopnuðu“. Fór þá b/v Bjarni Ólafsson smám saman að síga út og flaut alveg kl. 21.05. Var hann dreginn út að b/v Fylki, vírar losaðir úr honum, og lagðist hann síðan fyrir akkeri skammt frá b/v Fylki. Síðar kom í ljós, að skipið lét ekki að stjórn, þannig að það stýrði aðeins til bakborða, og var því b/v Fylkir beðinn að draga það til Reykjavíkur. Kl. 22.21 var lokið við að koma dráttarsambandi á milli skipanna, og skömmu síðar var akkerum létt og haldið sem leið liggur til Reykjavíkur. Ferðin sóttist seint sökum þess, hve mjög b/v Bjarni Ólafsson sótti til bakborða. Laugardaginn 26. september, kl. 1.55, lagðist Fylkir fyrir bakborðsakkeri á ytri höfnina í Reykjavík. Um sama leyti kom dráttarbatúrin Magni að hlið Bjarna Ólafssonar, sem þá slepti drátt-

artaugunum. Dró Magni síðan skipið að bryggju, og var lokið við að binda það kl. um 3.00.

Stefnandi, sem var váttryggjandi b/v Bjarna Ólafssonar, kveðst hafa orðið að greiða, vegna umrædds atburðar, viðgerðarkostnað skipsins og annan kostnað í því sambandi, samtals kr. 1.119.305.00, svo og björgunarlaun og þóknun til þeirra aðilja, er hjálpuðu til við björgunina, kr. 457.027.43, en fjárhæðir þessar nema samtals hinni umstefndu kröfu. Telur stefnandi sig eiga rétt til endurgreiðslu á fé þessu úr hendi stefnda. Reisir stefnandi rétt sinn til endurgreiðslu á því, að tóg það, sem lenti í skrófu b/v Bjarna Ólafssonar og orsakaði strand skipsins, hafi verið sama tógið og skipverjar m/s Goðafoss og afgreiðslumenn skipsins í landi slepptu í höfnina á Akranesi við brottför skipsins. Heldur stefnandi því fram, að það verði að teljast gáleysi að skilja tógið eftir á svo fjölfarinna skipaleið og Akraneshöfn er, þar sem stjórnendum m/s Goðafoss hafi átt eða mátt vera ljóst, að tógið gæti lent í skrófum skipa, sem um höfnina færu, með þeim afleiðingum, sem raun varð á. Þá telur stefnandi, að jafnvel þótt sökin á því, að tóginu var sleppt í höfnina, hafi að einhverju eða öllu leyti verið hjá mönnum þeim í landi, er losa áttu tógið, þá verði að líta svo á, að þeir hafi unnið á ábyrgð stefnda sem afgreiðslumenn skipsins. Sé því auðsætt, að stefndi beri ábyrgð á tjóninu, hvort sem sökin á því, að tóginu var sleppt, var hjá skipverjum m/s Goðafoss eða afgreiðslumönnum.

Stefndi reisir í fyrsta lagi sýknukröfu sína á því, að það sé ósannað, að tógið, sem fór í skrófu b/v Bjarna Ólafssonar, hafi verið frá m/s Goðafossi.

Í öðru lagi reisir stefndi sýknukröfuna á því, að ýmis mistök hafi orðið hjá stjórnendum b/v Bjarna Ólafssonar, og megi ætla, að ekkert tjón hefði orðið, ef þeim hefði ekki verið til að dreifa. Bendir stefndi í þessu sambandi á, að skipið hafi ekki verið betur bundið en það, að það hafi slitið sig frá og aðeins einn maður uppi á verði, en yfirmenn í landi.

Þá heldur stefndi því fram í þriðja lagi, að það verði ekki talið neitt áfellisvert, þó að skip höggvi frá sér keðju eða tóg, né heldur að slíkt sé skilið eftir. Slík atvik komi þráfaldlega fyrir, enda þurfi að vera um alveg sérstaka óhappatilviljun að ræða, ef það komi að sök. Auk þess sé samband slíks atferlis og tjóns, er af því kynni að leiða, svo fjarlægt og ófyrirsjáanlegt, að ekki geti leitt til skaðabótaskyldu.

Enn heldur stefndi því fram, að í umrætt skipti hafi verið

um einstakt vonzkuveður að ræða, er hafi valdið því, hvernig fór. Geti hann að sjálf sögðu ekki borið ábyrgð á veðrinu.

Loks telur stefndi, að réttur váttryggingarfélaga til endurgreiðslu sé takmarkaðri heldur en annarra aðilja, og vísar þessu til stuðnings til 25. gr. laga nr. 20/1954. Telur hann, að í ákvæði þessu felist, að jafnvel þótt aðrir kynnu að eiga rétt til endurgreiðslu af tiltefni sams konar því, sem hér ræðir um, þá eigi váttryggingarfélagið það ekki.

Það athugast, að lög þau, sem stefndi hér vitnar til, tóku ekki gildi fyrr en 1. júlí 1954, eða löngu eftir að atburður sá gerðist, sem mál þetta snýst um. Verður því ekki talið, að umrætt ákvæði þeirra komi til álita við úrlausn málsins.

Eftir því sem fram er komið í málinu, er sýnt, að m/s Goðafossi bar nauðsyn til þess að koma sér frá bryggjunni á Akranesi í umrætt skipti vegna óveðurs, hvassviðris og sjógangs við bryggjuna, og af atvikum málsins, sem hafa verið rakin nákvæmlega hér að framan, þykir nægilega fram komið, að tógið, sem fór í skráfuna á b/v Bjarna Ólafssyni og orsakaði það, að hún stöðvaðist, hafi verið sama tógið, sem sleppt var lausu frá m/s Goðafossi og hafskipabryggjunni við brottför skipsins. Svo virðist sem tóginu hafi verið sleppt nokkurn veginn samtímis frá skipinu og af bryggjunni. Þó benda framburðir þeirra Þórðar Ásmundssonar og Gunnlaugs Gunnarssonar til þess, að tóginu hafi síðar verið sleppt úr skipinu en úr landi. Þegar tógendanum var sleppt frá m/s Goðafossi í höfnina á Akranesi, sem að sjálf sögðu er fjölfarin siglingaleið, verður að telja, að stjórnendum m/s Goðafoss hafi borið skylda til að gera tryggilegar ráðstafanir til þess að fjarlægja tógið úr höfninni, svo að það yrði ekki til trafala eða tjóns öðrum skipum, er þar ættu leið um. Svo sem áður er sagt, gerðu stjórnendur m/s Goðafoss þær einu ráðstafanir í þessu skyni að kalla eða láta kalla til manna þeirra, er á bryggjunni voru og leysa áttu landfestar, og til skipverja hafnsögubátsins, án þess þó að ganga úr skugga um, að menn þessir heyrðu, hvað kallað var, enda hefur komið í ljós, að svo var ekki. Voru því umræddar ráðstafanir stjórnenda m/s Goðafoss alls-endis ófullnægjandi. Þá var sérstök ástæða fyrir stjórnendur m/s Goðafoss til að tilkynna skipverjum b/v Bjarna Ólafssonar um það, hvað gerzt hafði, þar eð þeir máttu gera ráð fyrir, að b/v Bjarni Ólafsson héldist ekki um nóttina við bryggjuna frekar en m/s Goðafoss og yrði því að fara um þær slóðir, sem tóginu var sleppt á. En af hálfu stjórnenda m/s Goðafoss var ekkert gert, til

þess að skipverjar b/v Bjarna Ólafssonar fengju vitneskju um atburðinn.

Með því að sleppa umræddu tógi í höfnina á Akranesi og vanrækja síðan, svo sem hér að framan er rakið, að gera nauðsynlegar ráðstafanir í því sambandi verður að telja, að stjórnendur m/s Goðafoss eigi meginsök á strandi b/v Bjarna Ólafssonar. Ber stefndi því, sbr. 13. gr. siglingalaganna, fébótaábyrgð á tjóni því, sem af atburðinum hlaut.

Þegar b/v Bjarna Ólafssyni var siglt frá bryggjunni, voru engin bönd frá honum í bryggjuna til þess að hafa hemil á skipinu. Af þeim sökum, og eins og veðri var háttað og sjógangi í höfninni, hefðu stjórnendur skipsins átt, þegar er skipið fór frá bryggju, að gera ráðstafanir til þess að hafa akkerið tilbúið, svo að unnt væri að láta það falla, ef eitthvað kæmi fyrir. Þetta var ekki gert, heldur fyrst byrjað að losa akkerið, eftir að skráfan hafði stöðvazt, og mun það hafa tekið um 15 mínútur.

Að þessu athuguðu verður að telja, að stjórnendur b/v Bjarna Ólafssonar eigi nokkra sök á strandinu. Þykir sakarskiptingin hæfilega ákveðin þannig, að stjórnendur m/s Goðafoss beri $\frac{2}{3}$ hluta, en stjórnendur b/v Bjarna Ólafssonar $\frac{1}{3}$ hluta.

Að því er varðar fjárhæð stefnukröfunnar, þá hefur stefndi ekki véfengt viðgerðarkostnaðinn og annan kostnað í sambandi við hann, kr. 1.119.305.00. Hins vegar hefur stefndi mótmælt björgunarlaununum og þóknunum, sem stefnandi hefur greitt fyrir hjálp við björgunina, sem of háum.

Hjálp sú, sem b/v Fylkir veitti b/v Bjarna Ólafssyni í umrætt skipti, verður ótvírætt að teljast björgun. Hér að framan hefur verið rakið, hvernig björgunin fór fram, svo og, hverja hjálp aðrir aðilar en bjargandi veittu við hana. Þegar þessi atriði eru virt svo og önnur atriði, er máli skipta, þ. á. m. verðmæti hins bjargaða, þykir fjárhæð þeirri, kr. 457.027.43, sem stefnandi hefur greitt fyrir björgunina og í sambandi við hana, í hóf stillt, en í sjóttjónsniðurjöfnuninni á dskj. 15 er fjárhæðin ýtarlega sundurliðuð.

Samkvæmt framansögðu verða því úrslit máls þessa þau, að stefndi verður dæmdur til þess að greiða stefnanda $\frac{2}{3}$ hluta af kr. 1.576.332.43, eða kr. 1.050.888.29 með vöxtum, eins og krafist hefur verið, svo og málskostnað, er þykir eftir atvikum hæfilega ákveðinn kr. 28.000.00.

Ísleifur Árnason, fulltrúi borgardómara, hefur kveðið upp dóm þenna ásamt meðdómsmönnum Jónasi Jónassyni og Hannesi Pálssyni skipstjórum.

Vegna veikinda formanns dómsins um langt skeið hefur dómur í máli þessu eigi orðið kveðinn upp fyrr.

Dómsorð:

Stefndi, h/f Eimskipafélag Íslands, greiði stefnanda, Almennum tryggingum h/f, kr. 1.050.888.29 með 6% ársvöxtum frá 13. apríl 1954 til greiðsludags og kr. 28.000.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 21. júní 1957.

Nr. 46/1957. **Árnason, Pálsson & Co. h/f**
 gegn
 Brandi Brynjólfssyni.

Útivistardómur.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.

Áfrýjandi, Árnason, Pálsson & Co., er eigi sækir dómþing í máli þessu, greiði kr. 200.00, útivistargjald til rikissjóðs, ef hann vill fá mál sitt tekið fyrir af nýju.

Föstudaginn 21. júní 1957.

Nr. 63/1957. **Útgerðarfélag S.Í.S., Reyðarfirði, og váttryggjandi v/s Jökulsfells**
 gegn
 Eysteini Jóhannssyni.

Útivistardómur.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.

Áfrýjendur, Útgerðarfélag S.Í.S., Reyðarfirði, og váttryggjandi v/s Jökulsfells, er eigi sækja dómþing í máli þessu,