Því úrskurðast:

Umbeðin innsetningargerð skal ekki fara fram, hvorki samkvæmt kröfu gerðarbeiðenda né meðalgönguaðiljanna.

Málskostnaður fellur niður.

Miðvikudaginn 15. október 1958.

Nr. 132/1957. **Vélbátaábyrgðarfélagið Grótta** (Jóhann Steinason hdl.) gegn **Síldinni h/f** (Áki Jakobsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Jónatan Hallvarðsson, Gizur Bergsteinsson, Jón Ásbjörnsson og Þórður Eyjólfsson og prófessor Magnús Þ. Torfason.

Mál til heimtu vátryggingarfjár.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 14. ágúst 1957, að fengnu áfrýjunarleyfi 6. s. m. Hann krefst aðallega sýknu og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti úr hendi stefnda, en til vara lækkunar dæmdrar tryggingarfjárhæðar og sýknu af málskostnaðarkröfum stefnda.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms, sbr. og ákvæði 52. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga, ber að staðfesta héraðsdóminn.

Eftir þessum úrslitum er rétt, að áfrýjandi greiði stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 12.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Vélbátaábyrgðarfélagið Grótta, greiði

stefnda, Síldinni h/f, málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 12.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 9. apríl 1957.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 27. f. m., hefur h.f. Síldin, Hafnarfirði, höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 9. desember 1955, gegn Vélbátaábyrgðarfélaginu Gróttu, hér í bæ, til greiðslu skuldar að fjárhæð kr. 431.100.00, auk 6% ársvaxta frá 21. júní 1955 til greiðsludags og málskostnaðar eftir mati dómsins.

Stefndi hefur aðallega krafizt sýknu og málskostnaðar að skaðlausu, en til vara, að stefnukrafan verði lækkuð verulega og málskostnaður látinn niður falla.

Málsatvik eru þessi:

Árla morguns hins 21. júní 1955 var v/s Síldin, GK 140, á siglingu á Faxaflóa á leið til Hafnarfjarðar, en skipið var að koma úr veiðiflutningaferð til nokkurra hafna á vestur- og norðvesturlandi. Um kl. 04.00 um morguninn kom I. vélstjóri, Björgvin Helgi Guðmundsson, á vörð. Fór hann skömmu síðar upp á stjórnpall og hafði tal af skipstjóra, Jóni Guðmundssyni, sem stóð við stýrið. Bað hann vélstjórann að dæla sjó á þilfarið, og fór vélstjóri niður í vélarrúm þeirra erinda. Skömmu síðar kom hann upp á stjórnpall aftur og tjáði skipstjóra, að dælan dældi sjónum ekki upp, enda hefði hún verið í ólagi fyrr í ferðinni. Lét skipstjóri það gott heita. Er vélstjórinn fór niður í vélarrúm til að framkvæma fyrrnefnda skipun skipstjóra, skrúfaði hann stjórnborðsbotnventil lausan, svo að sjór fossaði þar inn í skipið. Þá stillti hann og þrískiptihanann neðan við kælivatnsdælu þannig, að opið var á kælivatnsdælu og austurdælu, en afleiðingin varð sú, að er sjórinn fossaði inn í skipið, dældi austurdælan ekki úr skipinu, heldur einungis í hring. Auk þess var haninn á sogröri að austurdælu frá lestinni opinn, en af því leiddi, að sjór rann inn í lestina, er aðalvél skipsins var stöðvuð. Um kl. 05,00 kom I. vélstjóri upp á stjórnpall og tjáði skipstjóra, að mikill sjór væri kominn í skipið og vélin væri farin að ausa upp á sig sjó. Innti skipstjóri vélstjórann eftir því, hverju það sætti, en hann svaraði því til, að hann vissi það ekki. Skipaði skipstjóri nú vélstjóranum að vekja aðra skipsmenn og byrja

að dæla með þilfarsdælu. Skömmu síðar voru skipsmenn allir komnir á kreik og farnir að dæla. Kveðst skipstjóri nú hafa hlaupið niður og litið inn í vélarrúmið. Var sjór þá kominn upp á vélarhúsgólf og var sýnilegt, að sjórinn hækkaði ört, enda þótt dælt væri bæði með þilfarsdælu og austurdælu. Að sögn II. vélstjóra, fór hann, þegar er hann hafði verið vakinn, ásamt I. vélstjóra niður í vélarrúm. Var sjór þá kominn upp fyrir gólf og var rúmlega í miðja ökla. Tóku þeir upp litla plötu, sem var yfir botnkrananum, og var kranahjólið á burtu, en sjór flæddi inn. Reyndu þeir að setja skaft, vafið tuskum, í gatið, en það tókst ekki. Meðan á þessu stóð, hækkaði sjór mjög ört í skipinu, og er sjórinn var kominn í hné, urðu þeir að hætta tilraunum þessum. Höfðu þeir þá verið í vélarrúmi í mesta lagi í tíu mínútur, að sögn II. vélstjóra. Er hér var komið ferð skipsins, var það statt á svonefndu Sviði, 4—6 sjómílur norðvestur af Gróttu. Að sögn skipstjóra var veður þá gott, SA gola, sólskin og sléttur sjór. Margir bátar voru að handfæraveiðum á þessum slóðum, og var Síldinni siglt að þeim bátnum, sem næstur var. Eftir nokkrar mínútur var Síldin komin að báti þessum, sem reyndist vera v.s. Sísí, RE 266. Um sama leyti stöðvaðist vél Síldarinnar. Var nú mikill sjór kominn í káetu og lest, og rann sjór ört inn í skipið, en eftir að vélin stöðvaðist, virtist lekinn minnka, og virtist sjór ekki hækka verulega í skipinu eftir það. Skipstjóri fór þess nú á leit við skipstjórann á Sísí, að hann léti í té aðstoð, og var það að ráði með þeim, að Sísí tæki Síldina í tog. Gekk greiðlega að koma á dráttarsambandi milli skipanna og var nú haldið áleiðis til Reykjavíkur. Var áhöfn Síldarinnar í fyrstu um kyrrt í skipinu, en er siglt hafði verið nokkurn tíma, yfirgaf áhöfnin skipið og fór um borð í Sísí, þar eð óttazt var, að Síldin væri að því komin að sökkva. Var þá sjór í vélarrúmi kominn það hátt, að vélin var um það bil að fara í kaf og lá skipið mjög aftur, enda rann allur sjór aftur í það. Er enginn var lengur um borð í Síldinni til að stýra henni, reyndist ógerningur að draga hana, vegna þes hve mjög hún „svansaði". Varð því úr, að þrír skipverja fóru aftur um borð í skipið og gekk nú drátturinn vel. Er skipin nálguðust Reykjavíkurhöfn, var haft samband við hafnsögumenn, en þeir töldu óráðlegt, að farið væri með Síldina inn á höfnina. Var því að ráði þeirra haldið inn að Kirkjusandi og þar var Síldinni rennt upp í fjöru um kl. 08,00. Var þá skipið mjög sigið og að því er virtist alveg komið að því að sökkva.

Mál þetta er höfðað til heimtu vátryggingarfjár v/s Síldarinnar, sem stefndi hefur neitað að greiða, en vátryggingarupphæðin nemur fjárhæð stefnukröfunnar. Reisir stefnandi kröfu sína til vátryggingarfjárins á því, að ekki svari kostnaði að gera við skipið, þar sem allar líkur bendi til, að kostnaðurinn við slíka viðgerð myndi nema hærri fjárhæð en vátryggingarverði skipsins nemur. Myndi þá kostnaður við skipið fara langt fram úr verðmæti þess.

Sýknukröfu sína í málinu reisir stefndi á eftirfarandi:

að I. vélstjóri hafi í samráði við eigendur reynt að sökkva skipinu til þess að svíkja út vátrygingarféð,

að skipið hafi verið með vitund eigenda þess óforsvaranlega illa mannað í umræddri ferð,

að skipstjóri og eigendur skipsins hafi, í stað þess að dvelja á strandstað og gera ráðstafanir til að tæma sjó úr skipinu, jafnóðum og undan því fjaraði, ekki nærri því komið og yfirleitt ekki viljað skipta sér af því,

að ekkert sjótjón hafi á skipinu orðið, nema vélin hafi blotnað af sjó, en ráðstafanir hafi þegar verið gerðar til að hreinsa hana. Í hinum munnlega málflutningi féll stefndi frá þessari síðustu varnarástæðu. Jafnframt lýsti lögmaður hans því yfir, að stefndi véfengdi ekki, að skipið sé óbætandi.

Verða nú fyrstgreindar þrjár varnarástæður teknar til athugunar hver fyrir sig.

Um 1.

Sjópróf vegna þessa atburðar hófust í sjódómi Hafnarfjarðar samdægurs og stóðu yfir fram í miðjan júlí, en síðar í sama mánuði var málið rannsakað frekar í sjódómi Reykjavíkur. Hinn 11. júlí játaði I. vélstjóri að hafa gert tilraun til að sökkva Síldinni með þeim hætti, sem hér að framan er lýst. Kvað hann orsakirnar til þessa verknaðar hafa verið þær, að bæði skip og vél hafi verið svo léleg orðin á þessum tíma, að skipið hafi ekki verið sjófært. Þá kvaðst hann hafa vitað, að útgerð skipsins var illa stödd fjárhagslega og eigendurnir myndu fegnir að losna við það. Á hinn bóginn hafi hann enga von gert sér um hagnað eða fríðindi hjá útgerð skipsins, er hann ákvað að sökkva því og aldrei hafi hnan heyrt eigendurna hafa orð á því, að æskilegt væri, að skipið færist. Neitaði hann því og eindregið, að nokkur hefði hvatt hann til að sökkva skipinu eða verið í vitorði með honum um verknað þenna að öðru leyti.

V/s Síldin er eikarskip, 88 brúttólestir að stærð, smíðað árið 1912. Á þeim tíma, er hér um ræðir, var skipið í eign samnefnds hlutafélags í Hafnarfirði, stefnanda máls þessa. Hluthafar í félagi þessu voru Illugi Guðmundsson og Steingrímur Bjarnason, sem mun látinn, konur þeirra og synir. Átti hvor fjölskylda helming hlutafjárins. Höfðu þessir aðiljar orðið eigendur skipsins um áramótin 1951—'52. Illugi og Steingrímur neituðu því eindregið við sjóprófin, að þeir hefðu nokkurn tíma mælzt til þess við I. vélstjóra, að hann grandaði skipinu. Töldu þeir og vafasamt, að það hefði orðið til hagsbóta fyrir eigendurna, að skipið færist, vegna þess hve lágt það var vátryggt. Illugi Guðmundsson kveðst ekkert hafa þekkt I. vélstjóra, áður en hann réðst á Síldina, og ekki hafi hann heldur kynnzt honum persónulega eftir það, einungis talað við hann nokkrum sinnum og þá helzt, meðan skipið stundaði veiðar. Steingrímur Bjarnason kveðst hafa kynnzt vélstjóranum, eftir að hann byrjaði að starfa á skipinu. Hafi þeir átt töluverð skipti saman eftir það, en kunningsskapur hafi þó ekki tekizt með þeim.

Vitnið Sigurður Snædal Júlíusson skýrir svo frá, að í apríl 1955 hafi maður nokkur komið á vélaverkstæði Sigurðar Sveinbjörnssonar, hér í bænum, en vitnið er skrifstofustjóri hjá fyrirtæki þessu. Hafi maður þessi sagzt vera vélstjóri á Síldinni frá Hafnarfirði, en ekki sagt til nafns. Hafi hann tjáð vitninu, að hann væri þangað kominn til að athuga um kaup á mælum með svonefndri „öryggissírenu". Í samtali, sem vitnið átti við mann þenna út af nefndum tækjum, hafi það komið fram, að Síldin myndi stranda. Vitnið kveðst hafa spurt mann þenna, hvort til stæði, að Síldin strandaði og hafi hann svarað því játandi. Eitthvað hafi hann rætt um, að hann ætti að fá þóknun fyrir að skipið strandaði, og hafi hann nefnt kr. 10.000.00 í því sambandi. Jafnframt hafi hann haft orð um, áð það væri allt of lítil þóknun og kæmi ekki til mála að láta skipið stranda gegn þeirri þóknun. Vitnið kveður mann þenna hafa verið töluvert ölvaðan og hafi hann virzt verða ölvaðri, meðan samtal þetta fór fram. Vitnið kveðst hafa talið, að maður þessi væri „eitthvað ruglaður", þar eð hann hafi ekki verið mjög ölvaður. Kveðst það hafa viljað losna við hann og í því skyni gengið inn til teiknara fyrirtækisins, Sigurðar Kristjánssonar, og þar hafi skilið með þeim. Sigurður þessi kannast við, að umræddur maður hafi komið á teiknistofu hans í fylgd með Sigurði Júlíussyni og staldrað þar við. Hafi hann verið áberandi ölvaður og tal hans

sundurlaust, en skýrmæltur hafi hann verið. Í samtali þeirra hafi komið fram, að hann væri vélstjóri á skipi frá Hafnarfirði og líklegt væri, að það myndi stranda í vöruflutningum, sem fyrirhugaðir væru. Hafi hann haft við orð, að hægt myndi vera að valda rafmagnstruflun á siglingatækjum skipsins, án þess að skipstjóri hefði hugmynd um það, en afleiðingarnar gætu orðið þær, að skipið strandaði. Ekki minntist vitni þetta þess, að vélstjórinn talaði beinlínis um, að hann hygðist gera þetta sjálfur, en vitninu hafi þó skilizt, að það lægi bak við orðin. Þóknun hafi hann ekki talað um í sambandi við ráðagerð þessa né heldur, að ákveðnir menn ættu þarna hlut að máli.

I. vélstjóri synjaði eindregið fyrir, að hann hefði komið á nefnt vélaverkstæði á umræddum tíma eða átt tal við framangreind vitni. Hafi sér og ekki komið til hugar að sökkva skipinu fyrr en í umræddri ferð. Hinn 11. júlí 1955 fóru sjódómsmenn þeir, er rannsókn málsins höfðu á hendi, á nefnt verkstæði ásamt Bj.örgvin Helga vélstjóra. Var gengið á fund fyrrnefndra vitna, sem bæði fullyrtu, að Björgvin Helgi væri sami maðurinn og komið hefði á verkstæðið í apríl 1955 og kynnt sig sem vélstjóra á Síldinni frá Hafnarfirði.

Opinbert mál var höfðað gegn Björgvin Helga Guðmundssyni vélstjóra vegna umrædds atburðar, og með dómi Siglingadóms, uppkveðnum 4. júlí 1956, var hann m. a. talinn hafa gerzt brotlegur við 165. gr. almennra hegningarlaga, svo og við 248. gr. sbr. 20. gr. sömu laga, þar sem eigi þótti varhugavert að telja sannað, að ásetningur hans með að sökkva skipinu hafi að minnsta kosti öðrum þræði miðað að því að auðga eigendur skipsins á kostnað vátryggjenda þess.

Á hinn bóginn var ekki höfðað opinbert mál gegn neinum af eigendum skipsins vegna meintrar hluttöku þeirra í tilraun vélstjórans til að granda skipinu. Er og með skírskotun til þess, sem fram er komið í málinu um það atriði og rakið er hér að framan, ósannað með öllu, að þeir hafi átt þar nokkurn hlut að. Hefur því þessi fyrsta sýknuástæða stefnda ekki við rök að styðjast.

Um 2.

Áhöfn Síldarinnar í umræddri ferð var 5 manns: skipstjóri, stýrimaður, tveir vélstjórar og háseti. Er ekki annað fram komið en yfirmenn allir hafi haft tilskilin réttindi, hver til síns starfs.

Þegar að svo vöxnu máli hefur málsástæða þessi ekki við rök að styðjast, sbr. VI. kafla laga nr. 66/1946.

Um 3.

Við sjóprófin skýrði Steingrímur Bjarnason svo frá, að kl. á að gizka 6 að morgni hins 21. júní hefði hann fengið skilaboð í síma þess efnis, að mikill leki væri kominn að Síldinni og byrjað væri að draga skipið til lands. Hafi hann þá þegar farið heim til Illuga Guðmundssonar og tilkynnt honum þetta. Þeir hafi síðan hringt í loftskeytastöðina og með aðstoð hennar getað fylgzt með því, hvernig skipinu leið. Um kl. 7 hafi þeir farið til Reykjavíkur, en þeir bjuggu þá báðir í Hafnarfirði, og reynt að fá lánaðar dælur. Hafi þeir fyrst reynt á slökkvistöðinni og síðan í vélsmiðjunni Hamri, en án árangurs. Er hér var komið, hafi klukkan verið um 8 og skipið komið inn á Kirkjusand. Hafi þeir félagar þá tekið Óla Valdimarsson, forstjóra stefnda, upp í bifreið, sem þeir voru í, og ekið inn á Kirkjusand. Hafi Síldin þá legið þar í fjörunni, en skipstjóri og skipshöfn verið farin inn á Reykjavíkurhöfn með v/s Sísí. Hafi skipshöfnin engin afskipti haft af skipinu eftir þetta. Eigendur þessi hafi hins vegar haft samráð við Óla Valdimarsson um ráðstafanir vegna skipsins, og ráðstafanir þær, sem síðar var gripið til, hafi farið fram samkvæmt sameiginlegum ákvörðunum Óla Valdimarssonar og eigenda skipsins.

Í hinum munnlega málflutningi lýsti lögmaður stefnda því yfir að gefnu tilefni, að forráðamönnum stefnda hafi borizt fréttir af því, hvernig komið var fyrir Síldinni, meðan Sísí var að draga skipið til Reykjavíkur.

Vitnið Þorsteinn Daníelsson skipasmiður skýrir svo frá, að það hafi komið inn á Kirkjusand, þar sem Síldin stóð uppi í fjöru, um klukkan 22,30 að kveldi hins 21. júní. Sjór hafi þá enn verið mikill í skipinu og ekki fallið út frá því, en um hálfri klukkustund síðar hafi það staðið á þurru. Skipið hafi legið á stjórnborðssíðunni, sem mikið hafi verið farin að „gefa sig". Markaði vitnið þetta af þilfarslínu skipsins, sem því virtist gengin upp um ca. 15 cm. Kveðst vitnið hafa borað 7—8 göt, þumlungs víð, á byrðing skipsins til að hleypa sjónum úr því, og hafi skipið verið þurrt orðið eftir um 3 klukkustundir. Af gögnum málsins verður ekki ráðið, hver fól vitni þessu að skoða skipið og hleypa sjónum úr því.

Í gögnum málsins kemur fram, að tveir skoðunarmenn stefnda,

Bárður G. Tómasson og Þorsteinn Loftsson, komu inn á Kirkjusand milli kl. 14 og 15 hinn 21. júní og skoðuðu Síldina. Bera menn þessir, að skipið hafi legið á stjórnborðssíðunni og hafi skipssíðan verið gengin upp um nokkra sentimetra.

Í skýrslu frá Skipaskoðun ríkisins um skoðun á Síldinni, dagsettri 28. september 1955, segir m. a. á þessa leið:

„Sjórinn var ekki losaður úr skipinu fyrr en hægt var að komast að til að bora göt á bolinn, svo sjórinn gæti runnið út. Sökum þess lá skipið að mestu leyti á þurru með öllum sjóþunganum, sem orsakaði það, að síða sú, sem skipið lá á, gekk upp um miðjuna um ca. 15 cm. Hefur af þessari ástæðu óhjákvæmilega orðið tognun á súð og böndum, sem illmögulegt er að gera við."

Að beiðni stefnda voru á bæjarþingi Reykjavíkur 19. júní 1956 dómkvaddir tveir sérfróðir menn til þess að láta uppi álit sitt á tilgreindum atriðum í sambandi við ástand Síldarinnar. Í álitsgjörð þeirra, dagsettri 3. ágúst s. á., segir svo í niðurlagi:

„Almenn regla í dráttarbrautum er sú, að landsetja ekki tréskip, jafnvel þótt þau séu ný, með meira en 30% leyfilegrar hleðslu. Gömul skip eru helzt aðeins landsett tóm, þar sem reynsla sýnir, að annars er hætta á að bolurinn ofreynist. Má því ætla, að vatnsmagn það, sem í skipinu var, þegar því var lent upp í fjöru, hafi getað skekkt skipið, þegar fjaraði undan því."

Eftir að sjór hafði verið tæmdur úr skipinu, var það þéttað til bráðabirgða, en að því búnu tekið upp í dráttarbraut Bátanausts h.f., hér í bænum. Er eigi annað vitað, en skipið standi þar enn óviðgert.

Svo sem að framan greinir, höfðu forráðamenn stefnda haft spurnir af Síldinni, áður en henni var rennt á land á Kirkjusandi. Þá skoðuðu trúnaðarmenn stefnda skipið samdægurs. Hlaut þeim að vera ljóst, hver hætta því var búin að standa á þurru með mikinn sjóþunga innanborðs, enda hafa þessir menn borið, svo sem áður sagði, að stjórnborðssíða skipsins hafi þá verið gengin nokkuð upp. Þrátt fyrir þetta verður eigi séð, að hafizt hafi verið handa um að tæma sjó úr skipinu fyrr en rúmum hálfum sólarhring eftir að því var rennt á land, er göt voru boruð á byrðing þess. Má þó telja vafalaust, að unnt hefði verið að dæla sjónum úr skipinu á skömmum tíma með vélknúnum dælum þegar um morguninn, en að áliti hinna sérfróðu samdómenda eru nokkrar líkur til þess, að með því hefði verið unnt að koma í veg fyrir að skipið reyndist að ráði. Bar stefnda sem

vátryggjanda skipsins að sjálfsögðu að gera þær ráðstafanir, sem tiltækar voru til bjargar því, engu síður en skipshöfn og eigendum skipsins. Á hinn bóginn var þess naumast að vænta, að forráðamenn skipsins hefðu nægjanlega fljótt tiltæk nauðsynleg tæki til slíks, úr því sem komið var.

Með hliðsjón af því, sem nú var rakið, verður eigi talið, að þessi sýknuástæða hafi við rök að styðjast. Verður því ekki unnt að taka sýknukröfu stefnda í málinu til greina. Þess var áður getið, að stefndi krefst þess til vara, að stefnukrafan verði lækkuð. Í greinargerð hans er engin grein gerð fyrir varakröfunni, en í hinum munnlega málflutningi krafðist hann þess, að til skuldajafnaðar við kröfu stefnanda, yrði hún tekin til greina, kæmi gagnkrafa að fjárhæð kr. 70.372.73. Sundurliðast fjárhæð þessi þannig, að kr. 68.757.73 eru ógreidd iðgjöld af vátryggingu Síldarinnar til ársloka 1955, en kr. 1615.00 eru 1/10 hluti af björgunarlaunum, er stefndi hefur greitt eigendum v/b Sísí fyrir hjálp þá, er hún veitti Síldinni.

Stefnandi véfengir hvorki réttmæti gagnkröfunnar né heldur að hún fái komizt að í málinu. Lækkar því krafa stefnanda, sem henni nemur.

Úrslit málsins verða þá þau, að stefndi verður dæmdur til að greiða stefnanda kr. 360.727,27 (kr. 431.100,00 — kr. 70.373,73), auk 6% ársvaxta, sem eftir atvikum öllum þykir rétt að reiknist frá stefnudegi.

Eftir þessum málalokum ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 15.000,00.

Gunnar M. Guðmundsson, fulltrúi borgardómara, kvað upp þenna dóm ásamt meðdómsmönnunum Jónasi Jónassyni skipstjóra og Leifi Grímssyni skipasmíðameistara.

Dómsorð:

Stefndi, Vélbátaábyrgðarfélagið Grótta, greiði stefnanda, h/f Síldinni, kr. 360.727,27, auk 6% ársvaxta frá 9. desember 1955 til greiðsludags og kr. 15.000,00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.