

ember 1957 til greiðsludags og kr. 6.000.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Priðjudaginn 14. marz 1961.

Nr. 117/1960. **Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja**

(Páll S. Pálsson hrl.)

gegn

Helga Benediktssyni (Sigurður Ólason hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Vátrygging fiskiskips.

Dómur Hæstaréttar.

Freymóður Þorsteinsson, settur bæjarfógeti í Vestmannaeyjum, og samdómendurnir Ólafur St. Ólafsson forstjóri og Þorsteinn Jónsson skipstjóri, hafa kveðið upp hinn áfrýjanda dóm.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 29. júní 1960 og gert þær dómkröfur, aðallega að héraðsdómurinn verði ómerktur, en til vara, að honum verði dæmd sýkna, og loks, að stefnda verði dæmt að greiða honum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að héraðsdómurinn verði staðfestur og honum dæmdur málskostnaður fyrir Hæstarétti.

Samkvæmt 4. gr. laga nr. 20/1935 var sérhverjum eiganda opins vélbáts, sem aðallega gekk til fiskveiða, skylt að hafa bát sinn tryggðan fyrir sjóttjóni eftir lögunum, enda hefði bátaábyrgðarfélag, slíkt er lögin greindu, verið stofnað í þeirri verstöð, sem í hlut átti. Í 3. gr. laga nr. 27/1938, er leystu fyrrgreind lög af hólmi, var mælt, að allir vélbátaeigendur, sem áttu vélbáta, opna eða með þilfari, allt að 70 smálestum brutto að stærð og aðallega voru ætlaðir til fiskveiða við Ísland, skyldu vátryggja þá eftir

skilmálum laganna hjá vátryggingarfélagi því, sem stofnað hefur verið verið samkvæmt 2. gr. laganna innan þess umdæmis, sem bátarnir voru skrásettir í. Í ákvæðum laganna til bráðabirgða sagði, að þau innlend vátryggingarfélög, sem starfað hefðu 50 ár eða lengur, þegar lögin öðluðust gildi, skyldu undanþegin skyldutryggingum samkvæmt lögnum 3 ár frá gildistöku þeirra, enda hefðu þau sent Fiskifélagi Íslands tilmæli um undanþágu frá lögnum innan 15. ágúst 1938. Bataábyrgðarfélag Vestmannaeyja, áfrýjandi máls þessa, er stofnað var 1862, naut góðs af undanþágu þessari. Lögum nr. 27/1938 var breytt í ýmsum greinum með lögum nr. 34/1939, lögum nr. 82/1940 og lögum nr. 38/1941, svo sem um stærð tryggðra skipa. Með 10. gr. laga nr. 38/1941 var undanþágutímabil það, sem gat í bráðabirgðaákvæði laga nr. 27/1938, lengt úr 3 árum í 6 ár, og hlaut áfrýjandi þá undanþágu. Enn var lögnum breytt og þau gefin út sem lög nr. 32/1942. Segir í 2. gr. þeirra laga, að allir vélbátaeigendur, sem eiga vélbáta allt að 100 smálestum að stærð, aðallega ætlaða til fiskveiða við Ísland, skuli vátryggja þá hjá vátryggingarfélagi, sem starfar innan svæðis þess, þar sem báturinn er skrásettur, og með skilmálum laganna og reglugerða. Heimilt skyldi vátryggingarfélagi að vátryggja skip, 100—250 smálestir brúttó, og svo opna vélbáta með samþykki Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum. Í 4. tl. 21. gr. laga nr. 32/1942 er tekið upp ákvæði, sem sett hafði verið með 5. gr. laga nr. 38/1941, svohljóðandi: „Ef skip er að staðaldri notað til einhvers, sem er óviðkomandi fiskveiðum, er tjón, sem það veldur eða hlýtur, því aðeins bótaskyld, að vátryggjandi hafi samþykkt notkunina“. Skýrir þetta ákvæði orðalag 2. gr. laganna, þar sem talað er um báta, „sem aðallega eru ætlaðir til fiskveiða við Ísland“. Bráðabirgðaákvæði laga nr. 32/1942 mælir svo: „Bataábyrgðarfélag það, sem nú starfar í Vestmannaeyjum, er undanþegið ákvæðum þessara laga til ársloka 1944. Þó skal því skylt að tryggja skip og báta, sem skrásett eru í Vestmannaeyjum og eru innan þeirra stærðartakmarka, sem ákveðin eru í 2. gr. laganna“. Með

lögum nr. 15/1944 var svo kveðið á, að undanþága áfrýjanda skyldi gilda til ársloka 1946. Enn voru gefin út heildarlög um váttryggingarfélög fyrir fiskiskip nr. 61/1947. Í 2. gr. og 4. lið 21. gr. þeirra laga eru sömu ákvæði og í lögum nr. 32/1942 um, hvaða skip tryggja skuli, nema nú má tryggja stærri skip en 250 smálestir brúttó með samþykki Samábyrgðar Íslands. Lögin nr. 61/1947 gilda nú með breytingum samkvæmt lögum nr. 103/1952, sbr. lög nr. 35/1956.

Í bráðabirgðaákvæði laga nr. 61/1947 segir: „Bátaábyrgðarfélag það, sem nú starfar í Vestmannaeyjum, er undanþegið ákvæðum þessara laga til ársloka 1948. Þó skal því skylt að tryggja skip og báta, sem skrásett eru í Vestmannaeyjum og eru innan þeirra stærðartakmarka, sem ákveðin eru í 2. gr. laganna. Einnig skal það háð 22. gr. laganna um aðstoð“. Undanþága þessi var framlengd með lögum nr. 25/1948 til ársloka 1949. Loks voru sett lög nr. 110/1949 um breyting á lögum nr. 61/1947 um fiskiskip. Í 1. gr. laganna segir: „Aftan við 2. gr. laganna (þ. e. laga nr. 61/1947) komi ný málsgrein svohljóðandi: „Bátaábyrgðarfélag það, sem nú starfar í Vestmannaeyjum, er undanþegið ákvæðum þessara laga. Þó skal því skylt að tryggja skip og báta, sem skrásett eru í Vestmannaeyjum og eru innan þeirra stærðartakmarka, sem ákveðin eru í 2. gr. laganna. Einnig skal það háð 22. gr. laganna um aðstoð“. Með ákvæði þessu var undanþága áfrýjanda gerð ótímabundin.

Þar sem framangreind undanþáguákvæði miða að því að gera hluta áfrýjanda betri en annarra váttryggingarféлага, er falla undir lög þau, sem að framan eru rakin, þykir eigi rétt að skýra 1. gr. laga nr. 110/1949 þannig, að áfrýjanda sé skylt að tryggja skip, sem að staðaldri er notað til annars en fiskveiða, í viðtækari mæli en segir í 4. tölulið 21. gr. laga nr. 61/1947. Að þessu athuguðu og þar sem stefndi notaði Skaftfelling, VE 33, einungis til flutninga á þeim tíma, er hér skiptir máli, mátti áfrýjandi segja upp váttryggingunni. Ber því að taka kröfur áfrýjanda í málinu til greina.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Afrýjandi, Bataábyrgðarfélag Vestmannaeyja, á að vera sýkn af kröfum stefnda, Helga Benediktssonar, í máli þessu.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur sjó- og verzlunardóms Vestmannaeyja 1. apríl 1960.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 22. f. m., er höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Vestmannaeyja af Helga Benediktssyni útgerðarmanni, Heiðaveg 20, Vestmannaeyjum, með stefnu, út gefinni 2. apríl 1959, birtri 6. apríl s. á., á hendur stjórn Bataábyrgðarfélags Vestmannaeyja fyrir hönd félagsins, þeim Ársæli Sveinssyni, Vestmannabraut 68, Karli Guðmundssyni, Urðaveg 11, Jónasi Jónssyni, Urðaveg 16, Jóhanni Sigfússyni, Sólhlíð 8 og Jóni Í. Sigurðssyni, Vestmannabraut 44, öllum í Vestmannaeyjum. Málið er höfðað út af uppsögn á tryggingu mótorbátsins Skaftfellings og fleiru.

Stefnandi gerir þær réttarkröfur, að slegið verði föstu með dómi, að m/b Skaftellingur, VE 33, sé tryggingarskyldur og þar með að lögum váttryggður hjá Bataábyrgðarfélagi Vestmannaeyja frá 22. marz 1958. Enn fremur verði Bataábyrgðarfélag Vestmannaeyja skyldað til með dómi að færa úr viðskiptareikningi bátsins 1958 ábyrgðargjald frá 1949, að fjárhæð kr. 19.890.00, sem innfært er til skuldar á reikninginn samkvæmt bókun stjórnar 17. maí 1958. Svo krefst stefnandi, að Bataábyrgðarfélagið verði dæmt til að greiða honum málskostnað að fullu eftir mati dómsins.

Af hálfu hins stefnda félags var mætt í málinu og þær kröfur gerðar, að félagið yrði algerlega sýknað af öllum kröfum stefnanda í málinu og því tildæmdur hæfilegur málskostnaður.

Mótorbáturinn Skaftellingur var skráður í Vestmannaeyjum árið 1940 sem fiskiskip, og hefur skráningin haldizt síðan óbreytt að því leyti. Báturinn er að stærð 60.46 rúmlestir brúttó, en 27.25 rúmlestir nettó. Stefnandi hefur jafnan verið eigandi, frá því báturinn var skráður hér. Eftir að hingað kom, var bátur-

inn um nokkur ár aðallega í ísfiskflutningum til Bretlands, en var þó jafnframt eitthvað gerður út á fiskveiðar. Eftir lok stríðsins lögðust fiskflutningar til Bretlands niður, og var þá báturinn gerður út á botnvörpuveiðar að vetri til, en síldveiðar á sumrum. Einnig mun báturinn hafa verið í vöruflutningum milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja og jafnvel víðar. Aðiljar eru sammála um, að fyrstu árin hér hafi báturinn ekki verið í tryggingu hjá Bataábyrgðarfélaginu, en um ástæðuna til þess eru þeir ekki á einu máli. Stefndandi kveður félagið hafa neitað að tryggja bátinn og notað sem tylliástæðu, að báturinn væri notaður til fiskflutninga, en umráðamenn félagsins kveða stefnanda aldreif hafa farið fram á að fá bátinn tryggðan, og þar af leiðandi aldrei komið til kasta stjórnarinnar að taka afstöðu til slíkrar beiðni. Sumarið 1949 var báturinn á síldveiðum fyrir Norðurlandi, og kom þá upp eldur innanborðs, er skipverjum tókst ekki að slökkva af eigin rammleik. Bátur kom á vettvang til hjálpar, og með aðstoð hans tókst að ráða niðurlögum eldsins. Eigendur þess báts höfðu uppi kröfur um björgunarlaun og fengu hana viðurkennda bæði í undirrétti og Hæstarétti. Síðan höfðaði stefndandi mál gegn stefnda og krafðist endurgreiðslu á björgunarlaunum úr þess hendi. Dómur undirréttar gekk stefnanda í vil, og var ekki áfrýjað. Var komið að þeirri niðurstöðu, að báturinn hefði verið í tryggingu hjá Bataábyrgðarfélaginu samkvæmt lögum, er björgunin fór fram, og alveg án tillits til þess, hvort stefndandi hefði beðið um tryggingu eða greitt iðgjald. Auk þess hafði upplýstst, að Bataábyrgðarfélaginu hafði verið greitt af hálfu hins opinbera tryggingargjald bátsins, kr. 19.890.00, fyrir árið 1949.

Fyrri hluta ársins 1950 lét Bataábyrgðarfélagið virða bátinn til tryggingar og ákvað árlegt iðgjald hans. Eftir það taldi félagið bátinn kominn í tryggingu. Um þetta leyti var báturinn aðallega gerður út á fiskveiðar, en brátt var hann tekinn í vöruflutninga, aðallega milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur, en einnig á öðrum leiðum. Samkvæmt skipshafnarskrám bæjarfógetaembættisins í Vestmannaeyjum frá og með 1954 til og með 1959 var eingöngu lögskráð á bátinn til flutnings á því tímabili, að netjaverðið 1954 undanskilinni. Virðist mega ganga út frá, að báturinn hafi aldrei verið gerður út á fiskveiðar á þessum árum. Hinn 15. marz 1958 ritaði stjórn Bataábyrgðarfélagsins bréf til stefnanda og tilkynnti honum, að hún hefði ákveðið að segja upp tryggingu bátsins, þar sem hann væri ekki lengur

notaður til fiskveiða, heldur eingöngu til flutninga. Félli báturinn því úr tryggingu þann 22. marz 1958. Tekið var þó jafnframt fram, að hugsanlegt væri, að félagið tryggði bátinn áfram og þá sem flutningaskip og gegn hærra iðgjaldi en bátnum hefði verið gert að greiða til þess tíma, enda yrði líka iðgjaldið greitt á réttum gjalddögum. Stefnandi svaraði með bréfi, dags. 17. s. m., og mótmælti uppsögninni og kvað hana óheimila bæði samkvæmt landslögum sem og lögum félagsins. Jafnframt tilkynnti hann Útvegsbankanum í Vestmannaeyjum sem veðhafa í bátnum um ákvörðun félagsins. Einnig sneri hann sér til Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum og beiddist liðsemdar frá hennar hálfu. Af þessu tilefni ritaði Samábyrgðin Bataábyrgðarfélaginu 9. apríl 1958 og tók fram, að hún hefði aldrei skorast undan að endurtryggja báta, þótt þeir væru við fólksflutninga og vöruflutninga um sinn. Mundi hún því að sjálfsögðu endurtryggja Skaftfelling með þeim tryggingarkjörum, sem félagið og eigendur skipsins kæmu sér saman um, og mætti félagið ráða, hve mikinn hluta áhættunnar það tæki, en áhætta félagsins yrði að vera einhver vegna erlendra endurtryggjenda. Bréf þetta hafði ekki þau áhrif, að stjórn Bataábyrgðarfélagsins hvikaði frá ákvörðun sinni. Um svipað leyti eða hinn 5. apríl, svaraði stjórnin fyrirspurn Útibús Útvegsbankans um tryggingu bátsins með breyttu iðgjaldi og kvaðst ekki sjá sér fært að verða við tilmælum bankans og gera tilboð þar um. Hinn 11. apríl 1958 skrifaði stefnandi Atvinnumálaráðuneytinu um málið og óskaði eftir fyrirgreiðslu þess og aðstoð við að fá formlega gengið frá tryggingu bátsins hjá Bataábyrgðarfélaginu. Ráðuneytið svaraði þessu bréfi ekki þá þegar og hófst ekki handa til að leysa málið fyrst um sinn. Veðhafar bátsins undu því ekki, að trygging hans svifi í lausu lofti, og hinn 4. júní 1958 kveður stefnandi, að sér hafi borizt uppsögn á lánj Fiskveiðasjóðs Íslands í bátnum. Sneri stefnandi þá sér enn skriflega til Samábyrgðarinnar og óskaði eftir fyrirgreiðslu frá hennar hálfu. Samábyrgðin ákvað á stjórnarfundj 12. júní 1958 að bjóða honum að sjá um tryggingu bátsins samkvæmt beztu fánlegum endurtryggingarkjörum. Var stefnanda tilkynnt þetta með bréfi, dags. 13. júní s. á., og honum jafnframt bent á, að Samábyrgðinni væri nauðsynlegt að fá upplýsingar um greidd iðgjöld árin 1954—1958 incl. og tjónkröfur hans vegna tjóna á sama tímabili.

Stefnandi svaraði með bréfi, dags. 16. júní 1958, og kvaðst fyrst og fremst hafa farið fram á aðstoð Samábyrgðarinnar við

að fá Bataábyrgðarfélagið til þess að uppfylla lögboðnar tryggingarskyldur sínar. Væri báturinn að landslögum tryggingarbundinn hjá stefnda, og meðan svo væri, þá væri óheimilt að ráðstafa tryggingu hans með öðrum hætti, nema fyrir lægi úrskurður viðkomandi ráðuneytis. Um sama leyti skrifaði stefnandi útvegsmálaráðuneytinu, sendi endurrit af bréfi sínu frá 11. apríl og óskaði eftir, að málið fengist afgreitt. Nokkrum dögum síðar eða hinn 20. júní 1958 skrifaði ráðuneytið Bataábyrgðarfélaginu langt bréf um tryggingu bátsins og gerði grein fyrir gildandi lögum og framkvæmd þeirra og komst að þeirri niðurstöðu, að Bataábyrgðarfélaginu væri skylt að tryggja bátinn, enda þótt hann væri notaður til vöruflutninga. Hins vegar tók ráðuneytið fram, að ekki væri hér um endanlegan úrskurð að ræða, þar eð úrlausn málsins heyrði undir dómstólana. Ráðuneytið sendi stefnanda eftirrit af bréfi þessu, og hinn 25. júní s. á. skrifaði hann félaginu og vitnaði til bréfs ráðuneytisins og kvaðst vænta þess, að nú væri öll deila um tryggingu bátsins niður fallin. Hinn 5. júlí kom stjórn Bataábyrgðarfélagsins saman til fundar, og var þar bréf stefnanda tekið til meðferðar. Samþykkt var að breyta ekki fyrri afstöðu stjórnarinnar, og var stefnanda tilkynnt þetta samdægurs. Stefnandi skýrði Samábyrgðinni frá þessari afstöðu bréflega og skrifaði einnig Sjávarútvegsmálaráðuneytinu og óskaði aðstoðar þess við að fá því til leiðar komið, að trygging Skaftfellings kæmist í óumdeilt form. Hinn 3. september 1958 ritaði svo Sjávarútvegsmálaráðuneytið bréf til Bataábyrgðarfélagsins. Vísaði það til bréfs síns frá 20. júní og bætti síðan við:

„Eftir að hafa gefið þessa yfirlýsingu treysti ráðuneytið því, að m.b. Skaftfellingur yrði áfram í tryggingu hjá félaginu, og lítur svo á, að hann verði það áfram, meðan félagið gerir ekki aðrar ráðstafanir, þar sem ekki er hægt að una því, að skipið fáið ekki tryggt.“

Stjórn Bataábyrgðarfélagsins hvikaði allt að einu ekki frá ákvörðun sinni, og sneri stefnandi sér þá til dómstólanna. Höfðaði hann mál þetta og gerði þær kröfur, sem fyrr segir. Málið greinist í tvo þætti, annars vegar um skyldu Bataábyrgðarfélagsins til þess að tryggja m/b Skaftfelling, en hins vegar um færslu tryggingariðgjalds bátsins fyrir árið 1949 stefnanda til skuldar á viðskiptareikning hans hjá félaginu. Verður nánar rætt um báða þessa þætti málsins hér á eftir.

Um tryggingarskylduna. Eins og fram kemur í lýsingu aðdraganda málsins hér að framan, taldi stefndi sér óskýlt að annast um tryggingu bátsins, vegna þess að hann væri ekki lengur gerður út á fiskveiðar, heldur eingöngu notaður til vöruflutninga, og var uppsögnin byggð á þeirri ástæðu. Hér fyrir réttinum eru þetta einnig höfuðrök stefnda fyrir sýknukröfu sinni.

Í lögum nr. 110/1949 um breytingu á lögum nr. 61/1947, sbr. 2. gr. síðastnefndra laga, er Bataábyrgðarfélaginu gert að skyldu að tryggja vélbáta með þilfari allt að 100 rúmlrestir að stærð brúttó, sem skrásettir eru í Vestmannaeyjum og aðallega eru ætlaðir til fiskveiða við Ísland. Samsvarandi ákvæði er í 2. gr. laga Bataábyrgðarfélagsins. Í samræmi við þessi ákvæði hefur Bataábyrgðarfélagið tryggt alla báta í Vestmannaeyjum, sem gerðir eru út á fiskveiðar og fullnægja að öðru leyti þeim skilyrðum, sem sett eru í hinum tilvitnuðu greinum. Einnig hefur félagið tryggt fiskibáta, sem verið hafa í vöruflutningum um stundarsakir eða jafnvel um lengri tíma, svo sem m/b Skóga-foss og m/b Vonarstjörnuna. Síðarnefndi báturinn, Vonarstjarnan, hefur jafnan verið í mjólkurflutningum milli Þorlákshafnar og Vestmannaeyja, frá því hann var skrásettur hér í ársbyrjun 1955, og aldrei gengið á fiskveiðar á því tímabili. Svo hefur og hafnsögubáturinn Léttir verið tryggður hjá félaginu, þótt hann sé ekki skrásettur sem fiskiskip og hafi aldrei verið gerður út á fiskveiðar. Hjá öðrum hliðstæðum vátryggingarfélögum mun tryggingum hafa verið hagað á líkan veg. Upplýst er, að Vélbataábyrgðarfélag Ísfirðinga, Vélbátatrygging Eyjafjarðar og Bátatrygging Breiðafjarðar hafa tekið að sér tryggingu flutningaskipa, er síðar voru endurtryggð hjá Samabyrgð Íslands.

Eins og áður er getið, nær tryggingarskylda Bataábyrgðarfélagsins og annarra hliðstæðra vátryggingarfélaga til báta, sem aðallega eru ætlaðir til fiskveiða. Af orðum þessum má ráða, að vátryggingarskyldan falli ekki niður, þótt bátur sé tekinn til annarrar notkunar um skeið. Önnur regla kann að gilda, ef um langvarandi notkun væri að ræða, óviðkomandi fiskveiðum, og í þá átt hnígur 21. gr., 4. tölul., laga nr. 61/1947, sem ekki á sér hliðstæðu í lögum Bataábyrgðarfélagsins. En með tilliti til þeirrar venju um tryggingar, sem skapast hafa bæði hjá Bataábyrgðarfélaginu og öðrum vátryggingarfélögum fiskiskipa, virðist þó rétt að líta svo á, að tryggingarskylda félags-

ins hafi ekki fallið niður þótt m/b Skaftfellingur væri notaður til vöruflutninga á þann veg, sem að framan er lýst, þar sem báturinn hefur ekki verið tekinn út úr fiskiskipaskrá.

Stefnda heldur því einnig fram, að stefnandi hafi á margan hátt vanefnt tryggingarskyldur sínar, og hafi félaginu af þeim ástæðum verið heimilt að segja upp tryggingunni. Sem dæmi hefur hann tilfært, að báturinn hafi iðulega verið látinn flytja sprengiefni og benzín. Oft hafi hann verið í förum, þótt ýmsu væri ábótavant um hæfð hans og hæfni og réttindi áhafnar, enda hafi reglum laga um skráningu áhafnar ekki verið fylgt, svo að viðunandi væri. Ábyrgð félagsins á bátnum hafi af þessum sökum verið sérlega ísjárverð, eins og segir í 8. gr. félagslaganna, og skapað félaginu rétt til uppsagnar. Fá sönnunargögn um þessi sakaratriði liggja fyrir í málinu. Upplýst er, að eitt sinn um haustið 1955 flutti báturinn á þilfari nokkurt magn af sprengiefni frá útlendu skipi á ytri höfninni í Reykjavík og inn að bryggju á innri höfninni. Ári síðar voru settir í lest bátsins í Reykjavík nokkrir kassar af dýnamíti, sem flytja átti fyrir hafnarsjóð til Vestmannaeyja. Gögn eru fyrirbyggjandi, er sýna, að skráningu áhafnar hafi verið ábótavant, en engar traustar upplýsingar eru fyrir hendi, er gefi til kynna, að ástandi bátsins sjálfs eða búnaði hafi verið áfátt, meðan hann var í förum. Ekki verður fallið á, að þær misfellur í rekstri bátsins, er sönnur hafa verið leiddar að, hafi veitt stefnda heimild til að segja upp tryggingunni, enda er ljóst af fyrirbyggjandi gögnum, að stefnda hefur fljótlega orðið um þær kunnugt og ekki hreyft neinum athugasemdum þeirra vegna, svo vitað sé, fyrir en í máli þessu.

Aðrar varnarástæður hafa ekki komið fram. Verður því krafa stefnanda tekin til greina og fallið á, að m/b Skaftfellingur sé tryggingarskyldur og að lögum vátryggður hjá hinu stefnda félagi frá 22. marz 1958.

Um tryggingariðgjald m/b Skaftfellingar árið 1949, kr. 19.980.00.

Stefnandi skýrir svo frá, að 27. júní 1958 hafi hann mótttekið á skrifstofu Bataábyrgðarfélagsins óundirritað hvítt blað með bréfhaus félagsins og eftirfarandi áritun:

„Flskj. nr. . . . Vm. 17/5 1958 An m.s. Skaftfellingur, VE 33. Pr. aðaliðgjald. Ábyrgðargjald frá 1949 (sjá bókun stjórnarinnar frá 17/5 1958) kr. 19.890.00. Bókun stjórnarinnar: Samþykkt var að skulda m.s. Skaftfelling, VE 33, fyrir ábyrgð-

argjaldi bátsins fyrir árið 1949, en samkvæmt dómi sjó- og verzlunard. 28/5 1957 er slegið föstu, að báturinn sé í tryggingu hjá félaginu það ár og að iðgj. hafi verið greitt með innborgun Samábyrgðarinnar 8/10 1951, sem fært er hjá félaginu sem greiðsla á iðgjaldi 1950.“

Blað þetta hefur ekki verið lagt fram og ekki heldur viðskipta-reikningur m/b Skaftfellings, að undanskildum reikningi fyrir árið 1957. Útskrift úr gerðabók stjórnar Bátaábyrgðarfélagsins liggur heldur ekki fyrir. Málátillbúnaði stefnanda er því áfátt að þessu leyti. En af hálfu hins stefnda félags hefur því ekki verið andmælt, að hin tilvitnuðu orð séu að innihaldi rétt. Má því ganga út frá, að tryggingariðgjald Skaftfellings, sem ríkissjóður greiddi með milligöngu Samábyrgðarinnar, hafi í bókhaldi Bátaábyrgðarfélagsins verið fært stefnanda til tekna sem greiðsla á iðgjaldi 1950. Einnig má víst ganga út frá, að tryggingariðgjaldið fyrir árið 1949 hafi þá fyrst verið fært stefnanda til skuldar, er komið var fram á árið 1958. Telur stefnandi, að þá hafi iðgjaldið verið niður fallið vegna fyrningar fyrir 5 árum, og færslan þar af leiðandi ekki átt rétt á sér. Af hálfu hins stefnda hefur því verið svarað til, að fyrning komi hér ekki til greina, þar eð um áframhaldandi viðskipti hafi verið að ræða.

Framlag ríkissjóðs, sem fyrr getur, kr. 19.890.00, var látið af hendi sem tryggingariðgjald Skaftfellings fyrir árið 1949. Verður ekki talið, að stefnda hafi verið heimilt að ráðstafa því á annan veg né að stefnandi eigi rétt á, að það sé látið ganga upp í önnur iðgjöld. Af þessari ástæðu og einnig vegna þess, hvernig krafa stefnanda er sett fram, þykir ekki unnt að taka hana til greina.

Rétt þykir að ákveða, að málskostnaður falli niður í málinu.

Dómsuppsaga hefur dregizt vegna anna við uppboðsgerðir og daglega afgreiðslu.

Dómsorð:

Mótorbátur stefnanda, Helga Benediktssonar, Skaftfellingur, VE 33, er tryggingarskyldur hjá stefnda, Bátaábyrgðarfélagi Vestmannaeyja, og í váttryggingarábyrgð félagsins frá 22. marz 1958.

Að öðru leyti skal stefnda vera sýkn af kröfum stefnanda. Málskostnaður fellur niður.