

Föstudaginn 8. maí 1964.

Nr. 143/1962. **Bæjarútgerð Hafnarfjarðar**

(Árni Gunnlaugsson hrl.)

og

Skipshöfn b/v Maí, GK 346

(Eyjólfur Konráð Jónsson hrl.)

gegn

Bæjarútgerð Reykjavíkur

(Einar B. Guðmundsson hrl.)

og

**Samtryggingu íslenzkra botnvörpunga
til réttargæzlu (Gunnar Þorsteinsson hrl.).**

Dóمندur:

hæstaréttardómararnir Þórður Eyjólfsson, Gizur Bergsteinsson
og Jónatan Hallvarðsson og prófessorarnir Ármann Snævarr og
Theodór B. Línđal.

Dráttaraðstoð.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 26. október 1962, að fengnu áfrýjunarleyfi 25. s. m., og krafist þess, að stefnda verði dæmt að greiða þeim björgunarlaun, kr. 4.300.000.00, ásamt 9% ársvöxtum frá 4. október 1960 til 28. desember 1960 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Þá krefjast áfrýjendur þess og, að þeim verði til tryggingar greindum fjárhæðum dæmdur sjóveðréttur í b/v Skúla Magnússyni, RE 202.

Áfrýjandi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar gerir þá varakröfu, að fjárhæð sú, sem í héraði var dæmd fyrir dráttaraðstoð, verði hækkuð, en um vexti, málskostnað og sjóveðrétt fari þá sem í aðalkröfu greinir.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjenda.

Réttargæzlustefndi hefur sótt þing og tekið undir kröfur stefnda.

Ný málsgögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

Hinn 21. nóvember 1962 ritaði Eyjólfur Konráð Jónsson hæstaréttarlögmaður, umboðsmaður áfrýjanda skips-hafnar b/v Mai, skipasmiðastöð þeirri í St. John's, er annaðist viðgerð á dæluhreyflum b/v Skúla Magnússonar, og segir í bréfi hæstaréttarlögmannsins m. a. á þessa leið:

„Í máli, sem risið hefur út af hjálp, er togaranum Skúla Magnússyni, RE 202, var veitt til að komast til hafnar, hefur því verið haldið fram, að engrar viðgerðar hafi verið þörf á mótorum þessum, aðeins þurft að taka þá í sundur, þurrka þá og hreinsa.

Vegna þessa viljum við biðja yður vinsamlegast að upplýsa okkur um eftirfarandi:

1. Hvort nauðsynlegt hafi verið að spóla vafninga þessa og vefja upp, og hvort rafmótorarnir hefðu verið gangfærir, án þess að þessi aðgerð færi fram á þeim, ef mótórnir hefðu einungis verið teknir sundur, þurrkaðir og hreinsaðir og settir síðan saman aftur.

2. Hvort rafmótorarnir hafi verið „brunnir yfir“ og því nauðsynlegt að spóla upp tvo vafninga og vefja fjóra vafninga upp.

3. biðjum við yður að upplýsa okkur um, hvort gufuhreinsun, er fram fór á legum aðalvélar og sveifarási, hafi verið óþörf, að því leyti að nægilegt hefði verið til hreinsunar að hleypa mikilli olíu inn á vélina við gangsetningu og olían hefði hreinsað þessa vélarhluti nægilega vel, til að ekki væri hætt á skemmdum á aðalvél.“

Í svarbréfi skipasmiðastöðvarinnar 17. desember 1962 segir svo:

„Bæði eldsneytisdeila og mótórar voru teknir í land og opnaðir vegna skoðunar og hreinsunar, eins og fyrir var lagt Er lokið var við að þvo og þurrka, kom í ljós, að keflin voru enn í jarðsambandi, og þurfti að vinda af þeim til frekari athugunar. Tvö kefli voru svo sundurétin, að þau varð að endurnýja. Fjögur önnur kefli voru þrífín og reynd fyrir jörð, og öll keflin, sex að tölu, voru undin upp.

Það er álit okkar, að ekki hefði verið hægt að keyra

mótorana án endurnýjunar þessara tveggja kefla og að ofangreind skemmd og jarðsamband vegna raka gerðu það að verkum, að mótorarnir virkuðu ekki.

Í sambandi við sveifarásinn og legurnar var sú vinna einnig framkvæmd samkvæmt beiðni, Öxullegur voru gufuhreinsaðar til að tryggja, að fjarlægja mætti alla stirðnaða olíu og mengun, sem vatnið í vélarrúminu orsakaði.“

Er Snorri Welding Sigurðsson, 1. vélstjóri á b/v Skúla Magnússyni, kom fyrir sjó- og verzlunardóminn hinn 29. október 1960, bar hann, „að rafmótorarnir hafi verið teknir sundur og hreinsaðir og þurrkaðir í St. John's, en engrar viðgerðar á þeim hafi verið þörf“. Vélstjórinn kom af nýju fyrir dóm hinn 13. apríl 1963. Kvaðst hann eigi hafa verið viðstaddur viðgerð rafalanna, sem sendir voru í land í St. John's og komu viðgerðir til baka. Að öðru leyti var vætti vélstjórans á þessa leið:

„Vitnið segir, að það sé ekki kallað viðgerð, að taka upp og þurrka og hreinsa rafal. Vitnið kveðst hafa spurt mann þann, sem kom með rafalana um borð í skipið, hvort nokkuð hafi þurft að gera við þá. Það kveður manninn hafa sagt, að aðeins hefði þurft að taka þá upp, þurrka og hreinsa. Vitnið kveður þetta hafa verið rafvirkja frá rafmagnsverkstæðinu. Vitnið segir, að þetta hafi verið tveir rafalar.

Vitnið segir, að það hafi spurt mann þenna um það, hvort rafalarnir hefðu verið brunnir. Það kveður manninn hafa svarað þessu neitandi.“

Fram er komin skýrsla Erlings Þorkelssonar, skipa- og vélæftirlitsmanns, dags. 30. apríl 1963, ásamt uppdrætti af þremur hreyflum um borð í b/v Skúla Magnússyni. Er skýrslan svohljóðandi:

„Svo sem umbeðið, fór ég undirritaður um borð í b/v Skúla Magnússon þ. 29. apríl 1963 til þess að athuga og mæla rafmagnsmótora, er til greina kæmi að nota í stað rafmagnsmótora fyrir brennsluoliudælur við kyndingu á eimkatli skipsins.

Hjálagt riss sýnir þrjá misstóra rafmagnsmótora.

Rafmagnsmótor, merktur „C“, er annar af tveimur rafmagnsmótorum, sem drifur brennsluoliudælur.

Rafmagnsmótorar, merktir „A“ og „B“, munu vera þeir tveir rafmagnsmótorar, sem næst standa að lögun, stærð, afli og snúningsfjölda við mótor, merktan „C“.

Um þessa mótor, „A“ og „B“, er það að segja, að til þess að hægt sé að nota þá til þess að drífa brennsluoliudælurnar, þarf að framkvæma breytingar vegna festingar á undirstöður og vegna festingar tannhjólsins á öxulinn.

Þá er annar rafmagnsmótorinn aflminni, og báðir eru rafmagnsmótorarnir snúningshraðari en rafmagnsmótorar brennsluoliudælanna.

Oliudæla, 5 til 6.5 HK, sem staðsett er við hliðina á brennsluoliudælunum og notuð er til þess að dæla oliu á milli geyma í skipinu, er útbúin með tengiröri og loku til brennsluoliukerfisins fyrir eimketilinn, þannig að hægt er að nota þessa dælu til þess að kynda með, í tilfelli að hinar báðar brennsluoliudælurnar séu óstarfhæfar.

Oliudæla þessi stendur hátt, og er rafmagnsmótor hennar ca 1.0 meter frá gólfi.“

Með bréfi 25. nóvember 1963 lögðu umboðsmenn stefnda, Bæjarútgerðar Reykjavíkur, og réttargæzlustefnda, Samtryggingar íslenzkra botnvörpunga, hæstaréttarlögmennirnir Einar B. Guðmundsson og Gunnar Þorsteinsson, eftirfarandi spurningar fyrir skipa- og vélæftirlitsmanninn:

„1. Var hægt að framkvæma þær breytingar á mótorum „A“ og „B“, sem þér teljið upp í greindri yfirlýsingu yðar, með þeim tækjum, er voru um borð í „Skúla Magnússyni“ 2.—4. október 1960, og við þær aðstæður, er þá voru?

2. Ef svo var, hve langan tíma hefði tekið að framkvæma þessar breytingar?

3. Var hægt að nota oliudælu þá (5 til 6.5 HK), sem þér nefnið í yfirlýsingu yðar, eina og án nokkurra breytinga eða lagfæringar, til þess að kynda með ketil skipsins?

4. Gat oliudæla þessi komið alveg í staðinn fyrir þá rafala, sem sendir voru í land til viðgerðar?

5. Verði svör yðar við framangreindum spurningum jákvæð, teljum við, að af svörunum leiði, að „Skúli Magnússon“ hefði getað náð höfn af eigin rammleik. Er þessi skilningur okkar réttur?“

Spurningum þessum svaraði skipa- og vélaeftirlitsmaðurinn með bréfi 10. desember 1963 á þessa leið:

„1. Vér teljum, að hægt hefði verið að framkvæma breytingar á rafmagnsmótorum „A“ og „B“ með þeim tækjum, sem til voru um borð í b/v Skúla Magnússyni þ. 2. október 1960, og við þær aðstæður, er þá voru, eftir að búið var að stöðva leka niður í skipið og dæla út þeim sjó, sem komið hafði í það.

2. Vér álitum, að tími til þess að framkvæma þessar breytingar hefði orðið um 8 til 14 klst.

3. Já, það var hægt að nota oliudæluna (transfer pump 5—6.5 HK) eina og án nokkurra breytinga til þess að kynda ketil skipsins með. Í því tilfelli hefði verið æskilegt að stilla framhjáhlaupsloka á dælunni (stilling utan á dælunni) til þess að fá meiri þrýsting á kyndiolíuna.

4. Vér vitum, að oliudæla þessi getur dælt brennsluolíu í gegnum sama kyndikerfi og brennsluoliudælur þær, sem rafmótorar voru sendir í land til viðgerðar frá. Þar af leiðir, að hægt er að kynda undir katli með þessari 5—6.5 HK oliudælu. Þess skal þó getið, að þessi 5—6.5 HK oliudæla framleiðir ekki eins háan oliuþrýsting. Þar af leiðir, að afköst hennar við kyndingu verða ekki eins mikil.

5. Þar sem framangreind svör voru eru jákvæð, þá er það rétt skilið að telja, að b/v Skúli Magnússon hefði átt að geta náð höfn af eigin rammleik, ef annað hvort hefði verið gert:

a. Að breyta nothæfum rafmagnsmótorum og nota þá til þess að drífa brennsluoliudælurnar eða

b. Að nota oliudæluna (5—6.5 HK), en sú dæla hefur tengileiðslu með loka, tengda við brennsluoliukerfi skipsins.“

Þá kveðst eftirlitsmaðurinn hafa hinn 9. desember 1963 prófað nefnda oliudælu um borð í togaranum með aðstoð

véltjóra skipsins. Um framkvæmd þeirrar prófunar segir svo í bréfi eftirlitsmannsins:

„Þegar komið var niður í kyndistöð skipsins, var b/b brennsluolíudæla í gangi við uppkyndingu og eimþrýstingur ketils 185 lbs. per fertommu.

Var Hilmir Guðmundsson véltjóri beðinn að stöðva kyndinguna og byrja kyndingu á ný og nú með oliudælunni (5—6.5 HK), en um leið að opna og loka þeim lokum (ventlum), sem með þurfti.

Framkvæmdi Hilmir Guðmundsson þetta verk og byrjaði að kynda í miðeldholi ketilsins. Síðan kynti hann í öllum þremur eldholum og síðast í s/b eldholi. Kynding með þessari oliudælu (5—6.5 HK) mun hafa staðið yfir í ca. 20 mínútur alls með frátöfum á milli. Eimþrýstingur hækkaði á sama tíma úr 185 í 203 lbs. per fertommu.

Þess skal getið, að brennsluolíuþrýstingur var um 50 lbs. per fertommu, sem er lágt, en ekki stilltum við hann hærri, sáum ekki ástæðu til þess við þessa prófun.“

Hinn 24. janúar 1964 var aðiljum með úrskurði Hæstaréttar samkvæmt 120. gr. laga nr. 85/1936 veittur kostur á að afla álits þriggja dómkvaddra sérkunnáttumanna um:

1. Hvort unnt var á hafi úti um borð í b/v Skúla Magnússyni við aðstæður, er þar voru, eftir að dæluhreyflar reyndust óvirkir hinn 3. október 1960:

a) að framkvæma viðgerð á þeim hreyflum, og

b) að breyta öðrum hreyflum þannig, að þeir yrðu nothæfir í stað hinna biluðu hreyfla.

2. Hve langan tíma, ef því var að skipta, hefði tekið greind viðgerð annars vegar og breytingar hins vegar?

3. Hvort eldsneyti mátti dæla án viðgerðar bilaðra hreyfla eða breytingar á öðrum hreyflum og þá með hverjum hætti.

4. Hvort b/v Skúli Magnússon mátti, þegar gögn máls og atvik öll eru virt, komast hjálparlaust í höfn eftir áfall það, er í héraðsdómi greinir.

Til álitserðar um greint efni voru hinn 11. febrúar 1964 dómkvaddir af yfirborgardómaranum í Reykjavík þeir And-

rés Andrússon vélstjóri, Gunnar Bjarnason vélskólastjóri og Sæmundur Auðunsson skipstjóri. Hafa þeir skilað álitsgerð, dags. 25. marz 1964, og er meginmál hennar á þessa leið:

„Laugardaginn 14/3 fórum við í b/v Skúla Magnússon, þar sem hann stendur í slippnum, og athuguðum aðstæður gaumgæfilega. Fimmtudaginn 19. marz gerðum við tilraun í b/v Geir til að prófa, hvort hægt væri að kynda með svonefndri transfer pump, og ef svo væri, þá til að prófa kyndimátt hennar. Tilraun þessi sýndi, að hægt er að kynda með henni, ef eimur er uppi, en útreikningar gefa tilefni til að efa, að kyndimáttur hennar nægi til að reka skipið. Við höfum einnig kynnt okkur málsskjölin, og bera þau með sér, að við viðgerð á dæluhreyflum þyrfti að vinna þá upp, en til þess er engin aðstaða um borð í togaranum Sk. M., og varahlutir eru ekki taldir hafa verið um borð. Við teljum, að tiltölulega auðvelt hefði verið að færa til og breyta ferskvatnsdæluhreyfli. Sama máli gegnir um frystivélamótor, ef þurft hefði með. Við höfum ekki mælt þessa hreyfla, en farið eftir teikningu frá Vélaeftirlitinu, dags. 30/4 '63. Tímaáætlunin er vitanlega mat, og höfum við reynt að taka tillit til erfiðrar aðstöðu. Við teljum, að halda hefði mátt við eim á katlinum með svonefndri transfer pump, eftir að eldsneytishreyflar voru orðnir óstarfhæfir. Þó skal þess getið, að þetta er mjög afbrigðilegur kyndimáti, og því varla von, að vélstjóranum hugkvæmdist það við umrætt skipti. Við prófuðum aftur á móti að snúa vara-hand-dælu fyrir brennsluolíu, og virtist hún vera í lagi. Eim hefði því mátt fá upp með henni.

Að ofanrituðu athuguðu, verða svör okkar við spurningunum eftirfarandi:

1. a) ekki hægt.

b) hefði verið framkvæmanlegt.

2. Teljum, að tilfærsla og breyting hefði getað tekið 12—18 klst., sennilega þó minna. Tíminn miðast við, að lokið hefði verið við að ausa, svo að vatn slettist ekki upp fyrir gólfplötur.

3. Teljum vafasamt, að eldsneytisdæling án tilfærslu og breytingar á hreyflum hefði nægt til að knýja skipið áfram. Eim teljum við, að hefði mátt ná upp með handdælu. Eins vitanlega með þeim hreyfli, sem komið hefði í stað bilaðs hreyfils við eldsneytisdælu, eftir að þeirri aðgerð var lokið.

4. Teljum, að skipið hefði átt að geta komizt í höfn af eigin rammleik.“

Með skírskotun til gagna þeirra, sem rakin voru, og forsendna sjó- og verzlunardómsins, ber að staðfesta þá niðurstöðu hans, að hjálp sú, sem veitt var b/v Skúla Magnússyni, RE 202, verði eigin talin björgun í merkingu 229. gr. siglingalaga nr. 56/1914, sem í gildi voru, þegar hjálpin var veitt. Á því að vera óraskað ákvæði sjó- og verzlunardómsins um sýknu stefnda af kröfum áfrýjanda skipshafnar b/v Maí, GK 346, og kostnaður í héraði og hér fyrir dómi af máli þeirra aðilja þykir eiga að falla niður. Þegar virt eru öll atvik, er líta ber til, þykir þóknun fyrir greinda aðstoð b/v Maí, GK 346, við b/v Skúla Magnússon, RE 202, hæfilega ákveðin kr. 700.000.00. Ber stefnda að greiða áfrýjanda Bæjarútgerð Hafnarfjarðar þá fjárhæð ásamt vöxtum, eins og krafizt er, og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 85.000.00. Til tryggingar fjárhæðum þessum er samkvæmt 4. tl. 236. gr. siglingalaga nr. 56/1914 sjóveðréttur í b/v Skúla Magnússyni, RE 202.

Dómsorð:

Stefndi, Bæjarútgerð Reykjavíkur, á að vera sýkn af kröfum áfrýjanda, skipshafnar b/v Maí, GK 346, og falli niður kostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti af máli þeirra aðilja.

Stefndi greiði áfrýjanda Bæjarútgerð Hafnarfjarðar kr. 700.000.00 ásamt 9% ársvöxtum frá 4. október 1960 til 28. desember 1960 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 85.000.00. Til tryggingar

Þessum fjárhæðum á áfrýjandi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar sjóveðrétt í b/v Skúla Magnússyni, RE 202.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 19. júní 1962.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, hefur Bæjarútgerð Hafnarfjarðar og skipshöfn b/v Maí, GK 346, höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 18. apríl 1961, gegn eiganda b/v Skúla Magnússonar, RE 202, Bæjarútgerð Reykjavíkur, til greiðslu björgunarlauna, að fjárhæð kr. 4.300.-000.00, auk 10% ársvaxta frá 4. október 1960 til 28. desember 1960 og 8% ársvaxta frá þeim degi til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu eftir mati dómsins. Þá er þess krafizt, að viðurkenndur verði sjóveðréttur í b/v Skúla Magnússyni, RE 202, til tryggingar dómkröfunum. Til vara krefjast stefnendur, að stefnda verði gert að greiða aðra lægri fjárhæð í björgunarlaun eftir mati dómsins, en vaxta, málskostnaðar og sjóveðréttar er krafizt sem í aðalkröfu. Til þrautavara er í stefnu krafizt, að stefnda verði gert að greiða stefnanda Bæjarútgerð Hafnarfjarðar ríflega þóknun fyrir dráttaraðstoð eftir mati dómsins auk vaxta, málskostnaðar og sjóveðréttar á sama hátt sem í aðalkröfu.

Stefnendur hafa stefnt til réttargæzlu Samtryggingu íslenzkra botnvörpunga, sem er váttryggjandi b/v Skúla Magnússonar, en hafa ekki gert neinar sjálfstæðar kröfur á hendur réttargæzlu-stefnda.

Stefndi hefur krafizt, að stefnukröfurnar verði færðar niður til stórkostlegra muna og vextir lækkaðir í samræmi við gildandi lög.

Réttargæzlustefndi hefur stutt framangreindar kröfur stefnda, en engar sjálfstæðar kröfur gert.

Málavextir eru þessir:

Um mánaðamótin september—október 1960 var b/v Skúli Magnússon, RE 202, sem er eign Bæjarútgerðar Reykjavíkur, á veiðum á Nýfundnalandsmiðum. Sunnudaginn 2. október sneri skipið heimleiðis með afla sinn, sem var að sögn skipstjóra um 158 tonn. Um kl. 1645 kom sjór á skipið, en ekki olli hann sjáanlegum skemmdum ofan þilja, og hélt skipið óbreyttri ferð og

stefnu. Kl. 1750 verður vart við, að óvenjumikill sjór er í vélarrúmsbotni. Var reynt að dæla sjó úr skipinu með tveimur rafmagnsaustursdælum, en gekk illa. Telur vélstjóri, að það hafi stafað af því, að asbesteinangrun hafi losnað neðan af katli skipsins og asbestmulningur stíflað austursrásirnar. Var stöðugt haldið áfram að hreinsa síur fyrir austursrásum, en árangur af austri varð lítill, þar eð austursrásir stífluðust, jafnóðum og þær höfðu verið hreinsaðar. Kl. 1900 biður vélstjóri um, að vél skipsins verði stöðvuð, þar eð illa gangi að dæla austri úr vélarrúmi og hætta á, að sjór komist í sveifaráslegur. Þótti þá sýnilegt, að leki mundi vera kominn að skipinu, en dælur höfðu ekki við, þar sem austursrásir stífluðust, jafnóðum og þær höfðu verið hreinsaðar. Var reynt að finna upptök lekans og m. a. athugaðir botnlokar skipsins, sem reyndust í lagi. Ekki tókst samt að sjá, hvaðan sjórinn kæmi, enda töluverð hreyfing á skipinu. Kl. 2030 var öll skipshöfnin kölluð til starfa við austur, þar eð séð var, að ekki hafðist undan með austursdælunum. Samkvæmt leiðarþók Skúla Magnússonar var staður skipsins kl. 2110 49 gr. 23 mínútur norður og 48 gr. 57 mínútur vestur. Um kl. 2140 var haft samband við togarann Maí frá Hafnarfirði og frá því skýrt, hvernig ástatt væri. Varð að samkomulagi með skipstjórunum, að Maí kæmi Skúla Magnússyni til aðstoðar. Samkvæmt leiðarþók b/v Maí var ágizkaður staður skipsins, er þetta gerðist, 51 gr. 53 mínútur nbr. og 51 gr. 53 mínútur vlg. Hélt Maí þegar í stað af fullri ferð til Skúla Magnússonar. Kl. 2200 hafði togarinn Þorsteinn Ingólfsson einnig samband við Skúla Magnússon og bauðst til að biða, þar til séð yrði, hvort Skúli Magnússon gæti haldið áfram heim, upp á samfylgd yfir hafið. Í leiðarþók Skúla Magnússonar er skráð kl. 2330, að sjór sé þá enn að aukast í vélarrúmi, en samt hægar en áður, veður er þá talið fara batnandi. Í vélardagbók Skúla Magnússonar er skýrt frá því, að um kl. 2400 hafi sjór komizt í rafmagnsmótora við olíubrennaradælur, og hafi þeir verið ógangfærir eftir það. Hafi ketilþrýstingur þá fallið mjög fljótt, því að sjór hafi leikið um óeinangraðan hluta ketilsins. Skipstjóri og loftskeytamaður á b/v Maí telja, að fyrr hljóti að hafa verið dautt undir katlinum, þar eð skipstjórinn á b/v Skúla Magnússyni hafi skýrt þeim frá, að svo væri komið, þegar er skipin höfðu fyrst samband sín á milli. Mánudaginn 3. október, kl. 0230, er árangur talinn hafa verið farinn að sjást af austri, og kl. 0600 hættir skipshöfn austri, þar sem sjáanlegt var, að dælur höfðu undan.

Í leiðarabók Skúla Magnússonar er frá því greint, að kl. 0515 hafi verið haft samband við Þorstein Ingólfsson og honum afþökkuð biðin, þar sem séð væri, að útilokað væri að nota vél skipsins, því dampur væri fallinn og rafmagnsmótorar fyrir olíudælur óvirkir að svo stöddu. 1. og 2. vélstjóri á b/v Skúla Magnússyni skýra svo frá, að þegar mestur sjór hafi verið í skipinu, hafi hann verið 1—2 fet yfir gólfi kyndirúms, og stýrimaður telur sjó í kyndirúmi hafa numið knéhæð. Skipstjóri skýrir frá því í vélardagbók, að kl. 0715 á mánudagsmorgun hafi sjór verið farinn að lækka nokkuð í vélarrúmi og hreyfing verið minni á skipinu en áður. Hafi þá verið hafin leit að leka í vélarrúmi, og þá komið í ljós, að sjór rynni inn í vélarrúmið um leiðsluganga, sem liggi frá ketilrúmi bakborðsmegin og fram að fiskilestum. Við nánari athugun hafi komið í ljós, að sjór hafi komið inn að ofan, er skipinu hallaði í bakborða. Við athugun ofandekks hafi síðan sézt, að loftrör, sem liggi í áður-nefndan gang, hafi verið brotið sundur við þilfarsbrún og sjór runnið þar niður. Var trétappi síðan settur í gatið ofandekks. Var stöðugt haldið áfram að dæla, en sjór virtist samt lítið lækka. Kl. 0830 voru athugaðir mótórnir við olíubrennara-dælur, og reyndust þeir ógangfærir sökum bleytu og óhreininda. Lét vélstjóri skipstjóra þá vita, hvernig ástatt væri og að ekki væri unnt að komast til hafnar með vél skipsins að svo stöddu. Um mánudagsnóttina heyrðu skipverjar, sem að austri unnu, marr, sem virtist koma frá katli skipsins. Nánari athugun leiddi í ljós, að hreyfing var á katlinum, og marraði í festingum hans við reykuppgang og vélsúgsblásara.

Kl. 1000 að morgni mánudagsins 3. október kom b/v Maí að b/v Skúla Magnússyni. Samkvæmt leiðarabók b/v Skúla Magnússonar var þá komið sæmilegt veður, NV 2—3, en talsverður sjór. Var þegar hafizt handa um að koma dráttarvírur milli skipanna, og gekk það greiðlega. B/v Maí lagði til dráttarvírana, sem voru 3½ tomma að gildleika og þriggja mánaða gamlir. Var vírin hafður tvöfaldur. Var vírin festur í bakborðsakkeriskeðju á b/v Skúla Magnússyni og gefnir út 3 liðir af keðjunni, en b/v Maí gaf síðan út 300 faðma af hvorum vír. Var lagt af stað til St. John's á Nýfundnalandi um kl. 1130. Staður skipanna var þá samkvæmt leiðarabók Skúla Magnússonar 49 gr. 25 mínútur norður og 49 gr. 55 mínútur vestur, en Skúla hafði rekið nokkuð um mánudagsnóttina. Í leiðarabók b/v Maí er frá því sagt, að skipstjórnarnir á báðum skipunum hafi verið sam-

mála um, að drætti Skúla yrði hraðað sem mest vegna hins alvarlega leka. Þessu er mótmælt af skipstjóra á b/v Skúla Magnússyni, og kveðst hann ekki minnst þess, að hafa nokkru sinni beðið skipstjórann á b/v Maí að hraða drætti skips hans vegna alvarlegs leka á því. Drátturinn til St. John's gekk vel, og var veður og sjólag fremur gott. Þriðjudagsnóttina hvessti samt á sunnan, vindur 3—5 og talsverður NV sjór. Er skýrt frá því í leiðarabók og vélarbók Skúla, að sjór hafi þá virzt aukast nokkuð í skipinu. Skipstjórinn á Skúla Magnússyni hefur gefið þá skýringu, að það hafi stafað af því, að stíflur hafi losnað við velting skipsins, svo hafi sjórinn í skipinu leitað aftur vegna dráttarins. B/v Maí dró b/v Skúla Magnússon inn á höfnina í St. John's, en slepti honum þar. Tók þá dráttarbatúr við honum, og var lagzt að bryggju kl. 1130 á þriðjudagsmorguninn. Í St. John's var fengin dæla úr landi til þess að þurasa skipið. 1. og 2. vélstjóri skýra svo frá, að þegar komið hafi verið til St. John's, þá hafi sjórinn ekki náð gólfhæð í kyndirúmi. Skipstjórinn kveðst minnst þess, að hafa farið niður í vélarrúm um kl. 1800 á mánudaginn 3. október, og hafi þá enginn sjór verið á gólfi þess eða kyndirúms. Stýrimaður á Skúla Magnússyni kveðst hafa farið upp úr vélarrúminu kl. 0600 á mánudagsmorgun, og hafi vatnshæðin í kyndirúminu þá verið um það bil í ökla. Hann kveðst ekki hafa komið niður í vélarrúmið aftur, fyrr en komið var til St. John's, en telur vatnshæð í kyndirúmi þá hafa verið svipaða og þegar hann yfirgaf það. Í skýrslu skoðunarmanna Lloyd's, sem skoðuðu skipið, þegar það kom til St. John's, segir, að vélarrúms- og ketilrúmslensirúm hafi verið undir vatni, að því er hafi numið hálfri gólfhæð. Í St. John's fór fram viðgerð og skoðun á b/v Skúla Magnússyni. Í áðurnefndri skoðunarskýrslu skoðunarmanna Lloyd's segir, að engin merki um frekari leka hafi fundizt. Í St. John's voru athugaðir rafmót-orarnir við olíubrennaradælur og gert við þá. Í reikningi félags þess, sem viðgerðina annaðist, segir, að mótórararnir hafi verið fluttir á rafmagnsverkstæði og þeir teknir sundur vegna viðgerðar. Vafningar og segulstangir hafi verið þvegin úr hreinu vatni og þurrkuð. Tveir vafningar hafi verið spólaðir upp og fjórir vafðir upp. Neistastraumbreytar hafi verið settir í vél til réttingar og fleygaðir. Allir vafningar og segulstangir hafi verið máluð með einangrunarmálningu. Öll óhreinindi hafi verið fjarlægð af vafningum og segulstöngum. Burstahöldur hafi verið hreinsaðar. Mótórar hafi síðan verið settir saman á ný, afhentir

skipinu, settir á sína staði, tengdir og prófaðir í góðu gangfæru standi.

Sóknaraðiljar reisa dómkröfur sínar á því, að hjálp sú, sem b/v Maí veitti b/v Skúla Magnússyni, hafi verið ótvíræð björgun í merkingu X. kafla siglingarlaganna nr. 56/1914. Skipið hafi verið hjálparvana út á reginhafi með óvirka vél og mikinn sjó í vélarrúmi og þannig verið í bráðri og yfirvofandi hættu, sem engar raunhæfar líkur hafi verið til, að það kæmist úr af eigin rammleik. Ljóst sé, að skipverjum á Skúla Magnússyni hafi ekki tekizt að þurrausa skipið, og ósönnuð sé sú fullyrðing þeirra, að enginn lekastaður hafi fundizt annar en loftrörið, sem vélstjórinn fann um morguninn 3. október. Megi í því sambandi benda á, að sjórinn í skipinu minnkaði ekki, enda þótt tappi hefði verið settur í gatið og austri verið haldið áfram með dælum. Þá sé upplýst, að rafmótorar við oliubrennaradælur hafi farið í kaf í sjó og orðið ógangfærir. Engin líkindi séu til þess, að takast hafi mátt að gera þá gangfæra aftur um borð í skipinu, og þótt svo hefði verið, að halda þeim þá gangandi. Ekki verður heldur fallizt á, að önnur raunhæf úrræði hafi verið fyrir hendi í skipinu til þess að gera það gangfært aftur, þannig að það gæti bjargazt af eigin rammleik til hafnar. Auk þessa megi benda á, að ketill skipsins hafi verið laus og einangrun farin af stórum hluta hans, og hafi einnig af þessum ástæðum vofað stórhætta yfir skipinu. Loks hafi sveifarás og legur orðið fyrir skemmdum af salti.

Telja sóknaraðiljar hina umkröfðu fjárhæð hæfileg björgunarlaun til þeirra. Benda þeir á í því sambandi, að björgunin hafi verið fullkomin og hafi heppnazt að öllu leyti vel, að björgunin hafi verið unnin af verklagni og atorku, en hafi hins vegar tekið langan tíma og kostað mikla fyrirhöfn vegna hinna miklu vegalengda. Þá telja stefnendur, að Skúli Magnússon hafi verið í stórkostlegri og yfirvofandi hættu. Þá hafi björgunarmenn stofnað sér í mikla hættu og björgunarskipið orðið fyrir tilfinnanlegu tjóni beint og óbeint, þar sem skipið hafi tafizt frá veiðum í nærfellt 3 sólarhringa, togvírar þess eyðilagzt, skemmdir orðið á búnaði þess og tilkostnaður við björgunina mikill. Þá verði að líta á það, að b/v Maí hafi verið nýtt og glæsilegt skip með fullkomnum búnaði og því verið vel til björgunar fallið, og verðmæti þess verið um 40 miljónir króna. Loks beri að taka tillit til verðmætis þess, sem bjargað hafi verið, og sé þá rétt að leggja til grundvallar váttryggingarverð þess, en það sé £ 191.500,

og taki það til skipsins sjálfs, afla, veiðarfæra og hagsmuna eiganda af skipinu, en stefnendur telja einsýnt, að meta beri þá til björgunarlauna.

Stefndi byggir sýknukröfur sínar fyrst og fremst á því, að ekki hafi verið um björgun að ræða, eins og það hugtak sé skýrt í siglingalögum, heldur einungis aðstoð. B/v Skúli Magnússon hafi ekki verið staddur í neyð. Það sé staðreynd, að þegar b/v Maí kom til b/v Skúla Magnússonar að morgni hins 3. október, þá hafi skipshöfn Skúla Magnússonar verið búin að komast fyrir sjórennslið og stöðva það. Þegar svo hafi verið komið, hafi verið auðvelt að þurrausa skipið og hreinsa það og þurrka rafmótora þá, sem drifu olúkyndingardælur skipsins. Það komi einnig fram, að skipstjóri og vélstjóri á Skúla Magnússyni hafi talið slíka viðgerð framkvæmanlega. Eftir það hefði verið hægt að byrja kyndingu aftur, og megi telja öruggt, að náðst hefði nægur þrýstingur á ketilinn eftir 5—6 stundir til að setja aðalvél skipsins í gang. Einnig hefði mátt nota handknúna olíudælu til að kynda undir katlinum, meðan rafmagnsmótorinn hefði verið þurrkaður. Þá hefði mátt tengja rafmagnsmótor frá matvælafrystivél við olíudælu og knýja þær með honum. Losið á katlinum hafi heldur ekki verið svo mikið, að ekki hefði mátt kynda undir honum og koma vél skipsins í gang. Þá hafi veður haldizt gott og hægur sjór. Af þessu sé ljóst, að skipið hafi ekki verið statt í neyð. Það, að Maí hafi verið látinn draga Skúla til hafnar, hafi verið eðlileg ráðstöfun, gerð til þess eins að spara tíma og fyrirhöfn.

Stefndi mótmælir kröfufjárhæðinni sem allt of hárrí, hvernig sem málsúrslit að öðru leyti verði. Stefndi bendir í því sambandi á, að húftrygging gefi ekki rétta hugmynd um verðmæti skipsins. Það sé alkunna, að botnvörpuskip sem Skúli Magnússon hafi að undanfögnu hríðfallið í verði, og sé með engu móti hægt að telja verðmæti b/v Skúla Magnússonar meira en 7 milljónir króna. Þá telur stefndi, að óheimilt sé að taka nokkurt tillit til húfhagsmunatryggingar við ákvörðun björgunarlauna. Ekki sé heldur hægt að fallast á, að váttryggingarupphæð verði lögð til grundvallar um verðmæti veiðarfæra. Hér verði að miða við raunverulegt verðmæti þeirra, en það hafi verið um áramótin 1960—1961 kr. 527.886.50, og megi telja, að verðmætið hafi verið svipað í október. Loks verði einnig að miða við raunverulegt verð aflans, sem samkvæmt reikningum, sem fram hafi verið lagðir í málinu, hafi selzt fyrir sem svari ísl. kr.

91.179.58. Heildarverðmæti Skúla Magnússonar ásamt afla og veiðarfærum hafi því í október 1960 ekki farið fram úr 7.6 miljónum ísl. króna.

Þegar litið er á framburð skipsmanna á Skúla Magnússyni um vatnshæð í skipinu á ýmsum tímum og um stöðvun lekans svo og til þess, sem segir í skýrslu skoðunarmanna Lloyd's um þau atriði, þykir verða að leggja til grundvallar þá staðhæfingu stefnda, að ekki hafi verið um annan lekastað að ræða en þann, sem fannst að morgni mánudagsins 3. október og þá var gert við. Sömuleiðis verður að telja, að skipverjar á Skúla Magnússyni hafi verið farnir að vinna verulega á við austur, um það leyti sem Maí kom til þeirra. Það, að sjór virtist aukast í Skúla Magnússyni, eftir að Maí hafði tekið hann í drátt, verður ekki talið mæla þessu í gegn, þar sem það kann að hafa stafað af því, að við dráttinn hefur Skúli Magnússon lyfzt að framan og sjór þá leitað aftur í skipið.

Þegar litið er á það, sem að framan greinir, verður að telja, að auðvelt hefði reynzt fyrir skipshöfnina á Skúla Magnússyni að þurrausa skipið, eftir að lekin hafði verið stöðvaður, þar eð mannaflí til þess hefur verið nógur og einnig til þess að hreinsa ruslið úr skipsbotninum og koma austursdælunum í lag, en þær fá orku sína frá dieselvélunum, sem voru í lagi. Eru hinir sérfróðu meðdómendur á einu máli um þetta efni.

Hinir sérfróðu meðdómendur telja, að gallar þeir á rafmagnsmótorunum, sem gert var við samkvæmt reikningi viðgerðarfélagsins í St. John's á Nýfundalandi, hafi ekki verið meiri en svo, að mótorarnir hafi báðir verið vel gangfærir, að því fráskildu, að nauðsynlegt hafi verið að hreinsa þá og þurrka. Þeir taka sérstaklega fram, að ekkert hafi komið fram, sem bendi til þess, að mótorarnir hafi stöðvazt vegna skammhlaups eða bruna. Verður heldur ekki talið sannað, að svo hafi verið. Hinir sérfróðu meðdómsmenn telja vafalaust, að auðvelt hefði verið að framkvæma nauðsynlega hreinsun og þurrkun um borð í skipinu, enda hafi raforka verið fyrir hendi og ljós um allt skip, en mótorarnir mjög meðfærilegir, en þeir séu hvor um sig $\frac{1}{2}$ hestaf. Telja þeir, að viðgerð hefði í hæsta lagi tekið 1 sólarhring. Þá álíta þeir, að sæmilega auðvelt hefði verið að tengja rafmagnsmótor frá matvælakælivél við olíudælur, ef á hefði þurft að halda. Enda þótt mótor þessi sé nokkru minni, 1 hestaf, þá telja þeir, að hann mundi hafa þolað yfirálag nokkurt, þannig að nota hefði mátt hann til að knýja dælurnar um stund-

arsakir. Þá er það álit hinna sérfróðu meðdómenda, að þó að sjór hafi eitthvað skolazt upp yfir sleifarlegin á aðalvél, meðan austurinn var mestur í skipinu, þá hafi það ekki verið hættulegt. Með riflegri olíugjöf, um leið og vélin var hreyfð, hefði mátt skola þeim sjó burtu. Loks telja þeir, að ekki hafi verið slíkt los á katlinum, að það hefði gert siglingu ómögulega eða hættulega, enda séu þessir katlar aldrei settir fastir. Skipstjórinn á b/v Skúla Magnússyni hefur við sjóferðapróf borið, að hann teldi, að mögulegt hefði verið að þurrausa skipið og hreinsa og þurrka rafmótorana. Sömuleiðis hefur 1. vélstjóri á b/v Skúla Magnússyni borið, að hann teldi slíka hreinsun og þurrkun hafa verið mögulega.

Þegar litið er til þess, sem að framan greinir, svo og þess, að veður og sjólag hélzt mjög sæmilegt næstu daga á þessum slóðum, sbr. vottorð veðurstofunnar á dskj. nr. 8, og loks, að skipið var statt á rúmsjó fjarri ströndum, svo ekki var hætt á, að það ræki upp, verður ekki talið, að það hafi verið statt í neyð, og telst því hjálpin ekki björgun í merkingu 229. gr. siglingalaganna nr. 56/1914.

Þegar ákveða skal laun fyrir aðstoð b/v Maí til handa b/v Skúla Magnússyni, ber að líta á það, að skjótt var brugðið við, að aðstoðin var greiðlega af hendi leyst og unnið að henni með verklagni. Stefnendur hafa á dskj. nr. 18 talið rekstrarkostnað b/v Maí hafa numið um kr. 45.000.00 á dag, en aflatjón togarans vegna tafarinnar er áætlað allt að 150 lestum af karfa, sem að verðmæti í höfn hefði verið allt að kr. 310.000.00. Stefndi hefur mótmælt upphæðum þessum sem of háum. B/v Maí tafðist um það bil 3 sólarhringa frá veiðum. Samkvæmt upplýsingum frá stefnanda Bæjarútgerð Hafnarfjarðar var afli b/v Maí í umræddri veiðiferð hans alls um 353 tonn og aflaverðmæti kr. 694.519.10. Veiðiferðin er talin hafa staðið yfir frá 26/9—21/10 1960, og skipið hafa verið að veiðum í 11 sólarhringa á nefndu tímabili. Samkvæmt upplýsingum Bæjarútgerðar Reykjavíkur var meðalafli togara hennar á Nýfundnalandsmiðum um þetta leyti 25.640 kg á veiðidag. Í leiðarabók b/v Maí segir, að undizt hafi saman 75—100 faðmar af hvorum dráttarvíranna, og hafi þessi hluti víranna orðið fyrir skemmdum, en stefnendur telja, að hinn hlutinn hafi teygzt við dráttinn. Samkvæmt upplýsingum Landssambands íslenzkra útvegsmanna kostuðu í október 1960 200 faðmar af nýjum dráttarvír, 3½ tommu að gildleika, í heildsölu kr. 17.550.00. Ekki urðu aðrar skemmdir á b/v Maí

en að málning aftan við gálgann stjórnboðsmegin skófst og skaddaðist. Þegar litið er til þessa og önnur atvik höfð í huga, þykir þóknun fyrir aðstoðina hæfilega ákveðin kr. 500.000.00.

Samkvæmt framansögðu verða því úrslit máls þessa þau, að stefnda, Bæjarútgerð Reykjavíkur, verður gert að greiða stefnanda Bæjarútgerð Hafnarfjarðar kr. 500.000.00 með 9% ársvöxtum frá 4. október til 28. desember 1960 og með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnað, sem eftir atvikum þykir hæfilega ákveðinn kr. 35.000.00. Stefndi, Bæjarútgerð Reykjavíkur, á hins vegar að vera sýkn af kröfum stefnandans skipshafnar b/v Maí, en rétt þykir, að málskostnaður falli að því leyti niður.

Samkvæmt 4. tl. 236. gr. laga nr. 56/1914 á stefnandinn Bæjarútgerð Hafnarfjarðar sjóveðrétt í b/v Skúla Magnússyni, RE 202, til tryggingar hinum dæmdu fjárhæðum.

Einar Arnalds yfirborgardómari kvað upp dóm þenna ásamt meðdómsmönnum Hallgrími Jónssyni og Bjarna Jónssyni vélstjórum.

Dómsorð:

Stefndi, Bæjarútgerð Reykjavíkur, greiði stefnanda Bæjarútgerð Hafnarfjarðar kr. 500.000.00 með 9% ársvöxtum frá 4. október 1960 til 28. desember 1960 og með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 35.000.00 í málskostnað.

Stefndi, Bæjarútgerð Reykjavíkur, á að vera sýkn af kröfum stefnandans skipshafnar b/v Maí, GK 346, en málskostnaður falli niður.

Stefnandi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar á sjóveðrétt í b/v Skúla Magnússyni, RE 202, til tryggingar hinum dæmdu fjárhæðum.

Dóminum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.