Miðvikudaginn 16. desember 1964.

Nr. 161/1963. **Landhelgisgæzla Íslands f.h. eiganda og áhafnar varðskipsins Þórs**
(Ingólfur Jónsson hrl.)
gegn
Guttormi Erlendssyni hæstaréttarlögmanni f. h. eiganda m/s Elgo, R 70 A, Fiskeriaktieselskabet Grindhaug, Noregi, og f. h. eiganda farms m/s Elgo, R 70 A, B. Heide, Kristiansand, Noregi, og gagnsök
(Guttormur Erlendsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Gizur Bergsteinsson, Jónatan Hallvarðsson og Logi Einarsson og prófessorarnir Magnús Þ. Torfason og Theodór B. Líndal.

Bjarglaun.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 28. nóvember 1963. Hann krefst þess, að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum björgunarlaun, kr. 4.300.000.00, og skaðabætur, kr. 60.000.00, ásamt 7% ársvöxtum frá 13. maí 1962 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og hér fyrir dómi. Þá krefst aðaláfrýjandi sjóveðréttar í m/s Elgo, R 70 A, til tryggingar greindum fjárhæðum.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 16. janúar 1964 og gert þessar dómkröfur:

1. Að lækkuð verði krafa aðaláfrýjanda um laun fyrir hjálp þá, er í málinu greinir.
2. Að honum verði dæmd sýkna af kröfum aðaláfrýjanda um skaðabætur, kr. 60.000.00.
3. Að málskostnaður í héraði falli niður, en aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti.

Atvikum máls þessa er rækilega lýst í héraðsdómi.

Þá er varðskipið Þór kom á vettvang, voru allir skipverj-

ar m/s Elgo að beiðni þeirra fluttir yfir í varðskipið í báti varðskipsins. Þegar hér var komið, var m/s Elgo því mannlaust og stjórnlaust rekald í rúmsjó. Er ákveðið hafði verið, að tilraun skyldi gerð af hendi varðskipsins til að festa dráttartaug í m/s Elgo og draga það til hafnar, „vildi enginn af skipverjum Elgos fara aftur um borð“ til aðstoðar þar, „það væri of mikil áhætta í þeim sjógangi, sem þá var“, eins og segir í dagbók m/s Elgo og skýrslu skipstjóra fyrir dómi. Samkvæmt þessu og öðru því, sem rakið er í héraðsdómi, var m/s Elgo í hættu statt og hjálp sú, sem veitt var, ótvíræð björgun í merkingu 1. mgr. 229. gr. siglingalaga nr. 56/1914, er þá giltu.

Við ákvörðun björgunarlauna ber sérstaklega að líta til þessa:

1. Björgunin var fullkomin og tókst að öllu leyti vel.

2. Björgunarmenn þeir, sem réðust til uppgöngu og um borð í hið yfirgefna og mannlausa skip, lögðu sig í lífshættu og sýndu mikla hugprýði, eins og á stóð, verklagni og atorku.

3. Varðskipið var sérstaklega búið til björgunar og áhöfn þess vön björgunarstörfum og æfð til þeirra.

4. Bátur frá varðskipinu, sem notaður var við björgunarstarfið, týndist, og telst verðmæti hans samkvæmt gögnum málsins hafa numið kr. 60.000.00.

5. Verðmæti hinna björguðu fjármuna nam samkvæmt yfirmatsgerð dómkvaddra manna, að því er skipið varðar, og að öðru samkvæmt undirmatsgerð, sem gagnáfrýjandi að því leyti er samþykkur, samtals kr. 5.588.000.00.

Þegar virt eru þessi og önnur atriði, sem hafa ber hliðsjón af, þykja björgunarlaun, þar með talið andvirði nefnds skipsbáts, alls hæfilega ákveðin kr. 800.000.00, er gagnáfrýjanda ber að greiða aðaláfrýjanda ásamt vöxtum, eins og krafizt er, og svo málskostnað í héraði og hér fyrir dómi, samtals kr. 130.000.00.

Samkvæmt 1. tölulið 236. gr. siglingalaga nr. 56/1914 á aðaláfrýjandi sjóveðrétt í m/s Elgo til tryggingar þessum fjárhæðum.

Dómsorð:

Gagnáfrýjandi, Guttormur Erlendsson hæstaréttarlögmaður f. h. eiganda m/s Elgo, R 70 A, Fiskeriaktieselskabet Grindhaug, og eiganda farms skipsins, B. Heide, greiði aðaláfrýjanda, Landhelgisgæzlu Íslands f. h. eiganda og áhafnar varðskipsins Þórs, kr. 800.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 13. maí 1962 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 130.000.00.

Aðaláfrýjandi á sjóveðrétt í m/s Elgo, R 70 A, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 20. nóvember 1963.

Mál þetta, sem tekið var til dóms hinn 30. f. m., hefur Pétur Sigurðsson forstjóri höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni hinn 30. október 1962, gegn Guttormi Erlendssyni hæstaréttarlögmanni fyrir hönd eiganda m/s Elgo, R-70-A, Fiskeriaktieselskabet Grindhaug, og eiganda farms skipsins, B. Heide, Kristiansand, báðum í Noregi, og Eiríki Stephensen forstjóra f. h. Trolle & Rothe h/f vegna vátryggjanda greinds skips, Assuranceforeningen Havfisk, Gjensidig, Aalesund, og vátryggjanda farms skipsins, Storebrand í Oslo, báðum í Noregi. Gerir stefnandi þær dómkröfur, að stefndu verði in solidum dæmdir til að greiða björgunarlaun, að fjárhæð kr. 4.300.000.00, ásamt 8% ársvöxtum frá 13. maí 1962 til greiðsludags, skaðabætur, að fjárhæð kr. 60.000.00, ásamt 8% ársvöxtum frá 13. maí 1962 til greiðsludags svo og málskostnað, þar með talinn kostnaður við sjóferðapróf og dómkvaðningu, kr. 6.894.50, og greiðsla til undirmatsmanna, kr. 25.500.00, svo og réttargjöld og málfærslulaun samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands að skaðlausu eða að mati dómsins. Þá krefst stefnandi sjóveðréttar í m/s Elgo til tryggingar kröfum sínum.

Af hálfu eiganda m/s Elgo og farms skipsins eru þær dómkröfur gerðar, að stefnukröfurnar verði lækkaðar að mati dómsins og málskostnaður verði látinn niður falla sökum fjarstæðu-

kenndrar kröfugerðar stefnanda. Af hálfu þessara stefndu er sérstaklega mótmælt greiðslu á kostnaði við undirmat og þess krafizt, að þeir verði sýknaðir af þeirri kröfu.

Í greinargerð stefnda Eiríks Stephensens f. h. Trolle & Rothe h/f vegna vátryggjanda farms m/s Elgo, Assuranceforeningen Havfiske, Gjensidig, Aalesund, og vátryggjanda farms skipsins, vátryggingarfélagsins Storebrand, Oslo, eru þær dómkröfur gerðar aðallega, að þeir verði sýknaðir af kröfum stefnanda og þeim dæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati dómsins, en til vara, að kröfur stefnanda verði lækkaðar og málskostnaður greiddur af hvorum aðilja að sínu leyti.

Við munnlegan flutning málsins var því lýst yfir af hálfu stefnanda, að fallið sé í máli þessu frá fjárkröfum á hendur vátryggjendum m/s Elgo og farms skipsins, þar sem þeir hafi, eins og fram komi í skjölum málsins, tekið á sig ábyrgð á greiðslu fjárhæða þeirra, sem dæmdar kunni að verða í málinu. Af hálfu stefnanda var því einnig lýst yfir, að þrátt fyrir þetta sé litið á þessa aðilja sem réttargæzlustefndu í málinu. Þá var því og lýst yfir af hálfu stefnanda, að haldið sé fast við kröfu hans að öðru leyti.

Af hálfu vátryggjenda m/s Elgo og farms skipsins var því lýst yfir við munnlegan flutning málsins, að mál þetta sé nú flutt af þeirra hálfu sem réttargæzlustefndu. Jafnframt var því lýst yfir, að fallið sé frá kröfu þessara aðilja um málskostnað þeim til handa.

Málavextir eru þessir:

Kl. 2010 þriðjudaginn 8. maí 1962 lét m/s Elgo úr höfn á Akranesi. Skipið er 478.36 rúmlestir, og var farmur þess 476.120 kg af síld. Var ferð skipsins heitið til Noregs. Allt gekk vel í fyrstu, en undir morgun á fimmtudaginn tók vindur að aukast. Milli klukkan 6 og 7 þenna morgun var kominn nokkur veltingur, og kl. 0740 var skipinu snúið upp í vindinn. Kl. 1140 tóku skipverjar eftir því, að skipið hallaðist nokkrar gráður á bakborða. Kl. 1200 var fremri endi lestarlúgu opnaður, og kom þá í ljós, að farið var að losna um síldarfarminn, og rann hann fram og til baka. Hinn gildi langskipsbiti á innanverðu trésæti stjórnborðsmegin var að framan að ýtast upp á við. Halli skipsins á stjórnborða jókst því dálítið. Eftir að skipstjórinn og stýrimenn skipsins höfðu rætzt við, var ákveðið að senda út neyðarmerki og biðja um hjálp um talstöð skipsins, þar sem þeir álitu ástandið alvarlegt og óttuðust, að farmurinn kynni að kastast

frekar til í veltingnum. Um þetta leyti var veður ANA 7 vindstig og sjólag 5. Um kl. 1215 eftir tíma skipsins voru fyrstu neyðarmerkin send út um talstöð skipsins. Jafnframt voru björgunarbátar skipsins hafðir til reiðu, til þess að unnt væri að setja þá á flot. Vestmannaeyjaradíó svaraði neyðarkalli skipsins strax svo og varðskipið Þór. Önnur skip svöruðu einnig neyðarkalli skipsins. Varðskipið Þór tók á móti neyðarkalli m/s Elgo kl. 1115 eftir tíma varðskipsins. Samkvæmt staðarákvörðun m/s Elgo var það þá statt á 63°07′ N og 15°30′ V. Samkvæmt neyðarkallinu þurfti skipið á aðstoð að halda þegar í stað. Hélt varðskipið því þegar skipinu til hjálpar. Frá kl. 1240 var m/s Elgo miðað öðru hverju frá varðskipinu og siglingin leiðrétt samkvæmt því. Kom þá í ljós, að m/s Elgo var 29 sjómílur NA ½ N misvísandi frá þeim stað, sem skipið hafði gefið upp í fyrstu. Kl. 1419 kom varðskipið að m/s Elgo, og var staður þess þá 63°35′ N og 15°13′ V. Var veður þá ANA 7 vindstig og sjór samsvarandi og skýjað loft. M/s Elgo hélt þá skáhallt með stjórnborðshlið upp í vindinn og hallaðist lítils háttar á bakborða. Skömmu áður en varðskipið kom að m/s Elgo, átti skipherra varðskipsins tal við skipstjórann á m/s Elgo. Kveður skipherrann sér hafa skilizt, að brotnað hefði skilrúm í lest skipsins, og er annað skilrúm léti undan, mundi skipið sennilega sökkva fljótt. Kvaðst skipstjóri m/s Elgo mundu yfirgefa skip sitt ásamt skipshöfninni. Varð að samkomulagi, að þeir yrðu sóttir í gúmmíbát varðskipsins, er tók 17 menn. Kl. 1425 sóttu skipverjar varðskipsins svo skipverja m/s Elgo, 10 að tölu, og kl. 1436 voru þeir komnir um borð í varðskipið. Er skipverjar á m/s Elgo voru komnir um borð í varðskipið, áttu skipstjórinn og skipherrann tal saman. Kvaðst skipherrann ætla að freista þess að koma taug í skipið og draga það til hafnar. Skipstjóri m/s Elgo tilkynnti nú eftir að hafa ráðfært sig við skipshöfn sína, að enginn af henni vildi fara um borð í skipið aftur. Fóru nú fjórir menn af skipshöfn varðskipsins yfir í m/s Elgo undir stjórn 2. stýrimanns varðskipsins. Kl. 1517 hafði þeim tekizt að festa dráttartaug í skipið. Kl. 1530 hélt varðskipið síðan af stað til Vestmannaeyja með m/s Elgo í togi. Skömmu eftir að lagt var af stað, slitnaði gúmmíbátur, sem þeir fjórmenningarnir höfðu notað til þess að fara yfir í m/s Elgo, aftan úr skipinu, en þar hafði hann verið bundinn, til þess að fljótlega væri hægt að grípa til hans, ef illa færi. Var björgunarbátur þessi með skutvél. Í stað gúmmíbjörgunarbátsins var þá hafður til taks korkfleki,

sem var um borð í skipinu. Kl. 0850 á föstudaginn voru skipin lögzt að bryggju í Vestmannaeyjum. Var þar þá hægviðri og skýjað.

Skipherra varðskipsins, Þórarinn Björnsson, kveður engan sjó hafa komizt í m/s Elgo, en hann kveður dálítinn halla hafa verið á því til bakborða, ca. 5°—6°, og hafi sami halli haldizt á skipinu, á meðan það var dregið til Vestmannaeyja og er komið var þangað. Eftir að dráttartaugum, sem varðskipið lagði til, hafði verið komið milli skipanna, kveður skipherrann sett hafa verið á hæga ferð áfram, enda hafi það tekið varðskipsmenn nokkurn tíma að koma stýri m/s Elgo í samband. Síðan kveður hann ferðina hafa verið smáaukna upp í sjö sjómílur, síðar upp í 7.5 sjómílur og að lokum upp í 8.5 sjómílur, enda hafi veður þá verið orðið gott. Skipherrann telur, að örðugt hefði verið að draga skipið, ef því hefði ekki verið stýrt, og mundi drátturinn þá hafa tekið miklu lengri tíma.

Skipstjórinn á m/s Elgo, Johannes Mosbron, hefur skýrt svo frá, að öll áhöfn skips hans hafi orðið sammála um að fara yfir í varðskipið. Hann kveðst hafa litið svo á, að m/s Elgo mundi sökkva, ef tréskilrúm í lestum skipsins héldu ekki. Hann kveður allt hafa verið undir því komið, að skilrúm þessi héldu. Skipstjórinn kveður skipherrann á varðskipinu hafa spurt sig að því, eftir að hann kom um borð í varðskipið, hvort þeir ættu ekki að draga skipið til hafnar. Kveðst hann hafa svarað því til, að það væri ágætt, ef þess væri kostur. Skipstjórinn kveður skipherrann á varðskipinu hafa spurt sig að því, hvort hann gæti sent menn um borð í m/s Elgo til þess að festa dráttartaugarnar. Kveðst hann þá hafa spurt áhöfnina á skipi sínu, hvort þeir vildu fara af frjálsum vilja um borð í skipið í þessu skyni, og hafi þeir allir svarað, að það væri of mikil áhætta í þeim sjógangi, sem þá var. Hann kveður þá skipverja af varðskipinu hafa farið um borð í skipið og fest dráttartaugarnar, og hafi menn þessir verið um borð í skipinu, þar til það kom til Vestmannaeyja. Skipstjórinn kveður vel hafa gengið að draga skipið. Hann kveður nokkurn vind hafa verið, er drátturinn hófst, en síðan kveður hann veðrið hafa lægt, er frá leið. Skipstjórinn kveðst ekki vita til, að neitt hafi verið að stýri skipsins, er áhöfnin yfirgaf það. Skipstjórinn kveðst ekki hafa verið viss um, að staðarákvörðun sú, sem hann gaf, er hann sendi út neyðarkallið, hafi verið rétt, vegna áhrifa frá vindi og straumi, og hafi hann því beðið varðskipið um að miða skipið. Eftir það

hafi skipið gengið 2—3 hnúta á klukkustund norðaustur á bóginn. Eftir að neyðarkallið var sent út, kveður hann skipinu hafa verið haldið upp í vindinn, eins og gert hafi verið frá kl. 0740 um morguninn.

Leon Karlsson, 2. stýrimaður á varðskipinu Þór, hefur skýrt svo frá, að sér hafi verið falið af skipherra varðskipsins að fara yfir í m/s Elgo ásamt þremur mönnum og festa dráttartaug milli skipanna. Um kl. 0300 um daginn kveður hann þá hafa farið um borð í skipið í gúmmíbát. Hann kveður dráttartaug hafa verið fest á milli skipanna, og hafi varðskipið síðan hafið að draga m/s Elgo. Stýrimaðurinn kveður ekki hafa verið hægt að leggja stýri skipsins, nema til bakborða, er þeir komu um borð, og hafi verið reynt að koma þessu í lag. Hann kveður þetta hafa gengið illa, en þó tekizt. Stýrimaðurinn kveður bæði aðalvél og ljósavél skipsins hafa verið í gangi, er þeir komu um borð, en hann kveður aðalvélina hafa verið stöðvaða, alllöngu eftir að stýrið var komið í lag. En ljósavélin var höfð í gangi, meðan á drættinum stóð. Stýrimaðurinn kveður talstöð skipsins hafa verið að verða ónothæf vegna rafmagnsleysis, er þeir komu um borð, en hann kveður þá félagana hafa haft meðferðis Walkie-Talkie stöð, og hafi þeir notað hana til að hafa samband við varðskipið. Stýrimaðurinn kveður skipstjóra m/s Elgo hafa sagt við sig, er hann var að fara yfir í skipið, að hann skyldi vara sig á því, að ef skipið færi, mundi það fara snögglega.

Er skipið kom til Vestmannaeyja, fékk Landhelgisgæzlan dómkvadda matsmenn til þess að meta verðmæti m/s Elgo og farms þess. Í matsgerð matsmannanna Runólfs Jóhannssonar skipasmíðameistara, Jóns Ísaks Sigurðssonar hafnsögumanns og Óskars Gíslasonar framkvæmdastjóra, sem dagsett er 14. maí 1962, segir svo:

„M/s ELGO, R-70-A, Kopervík, Noregi.
Rúmlestir 478.36 br.
254.83 nettó.
Flokkunarfélag: Bureau Veritas
I 3/3 LI.I
Great Coasting Trade.

Samkvæmt dómkvaðningu bæjarfógetans í Vestmannaeyjum, dags. 12. maí 1962, höfum við undirritaðir skoðað ofanskráð skip og farm þess og kynnt okkur ásigkomulag hvors tveggja.

Skipið er byggt í Japan árið 1948 sem hvalveiðiskip, árið 1952

er skipt um vélar og spil, og á s.l. ári er yfirbyggingin endurnýjuð ásamt innréttingum mannaíbúða og raflögn.

Í skipinu er Alpha-Diesel aðalvél 420 HK, Roston-Diesel ljósavél 22 HK.

Tvö olíudrifin þilfarsspil, Ratsjá R.C.A.

Tveir björgunarbátar úr tré, annar með vél, einnig björgunarfleki.

Farmur skipsins er síld, auðsjáanlega mjög slegin, enda hafa skilrúm í lestinni laskazt.

Ofanskráð skip ásamt vélum og búnaði

metum við á	kr.	11.307.000.00
8.000 lítrar gasolía	—	12.000.00
100 l smurningsolía	—	1.000.00
467 sml. síld, áætluð rýrnun 67 sml. eða 400 sml.	—	140.000.00

Umboðsmaður vátryggjenda skipsins vildi ekki una þessu mati og fékk dómkvadda matsmenn til að meta yfirmati verðmæti skipsins. Í matsgerð yfirmatsmannanna Guðlaugs Stefánssonar forstjóra, Erlends Ólafssonar vélsmíðameistara, Gunnars M. Jónssonar skipasmíðameistara, Vigfúsar Jónssonar vélsmíðameistara og Þorsteins Sigurðssonar forstjóra, sem dagsett er hinn 21. maí 1962, segir svo:

„Skipið er flokkað hjá Bureau Veritas:

I 3/3 L. 1.1. Great Coast Trade.

Skipið er byggt í Tamano í Japan árið 1948 og er 478 tonn brúttó, en 255 tonn nettó.

Síðasta flokkunarviðgerð fór fram í júlí 1961. Var þá gufuvélin tekin úr skipinu og sett í það Alpha-diesel aðalvél frá 1952, stærð 360/400 hp. og Ruston hjálparvél frá 1952, stærð 22 hp. með 15 KW rafal. Þá voru einnig settar í skipið tvær olíudrifnar dekkvindur (gamlar) þriggja og fjögurra tonna.

Eftir ýtarlega athugun á skipinu, vélum og búnaði þess, metum við skipið á kr. 5.435.000.00 — fimm milljónir fjögur hundruð þrjátíu og fimm þúsund krónur —."

Af hálfu vátryggjenda skips og farms hefur verið lagt fram mat á verðmæti skipsins, dags. hinn 1. júlí 1961, sem mun hafa verið framkvæmt á vegum endurtryggjenda skipsins. Samkvæmt mati þessu er verðmæti skipsins talið nema n. kr. 750.000.00. Mun það vera tryggingarverðmæti skipsins.

Stefnandi reisir kröfur sínar í málinu á því, að hjálp sú, sem

varðskipið Þór hafi veitt m/s Elgo í umrætt sinn, hafi verið alger björgun í skilningi siglingalaga. Skipið hafi verið í mikilli hættu statt, og hafi skipshöfnin yfirgefið það, strax og færi hafi gefizt, og neitað að fara yfir í það aftur. Skipið hafi því verið algerlega mannlaust og yfirgefið rekald í mikilli hættu statt, þegar björgunarmennirnir af varðskipinu komust upp í það og festu dráttartaug milli skipanna. Er því haldið fram, að veðurfar og sjólag hafi verið slæmt, þegar varðskipsmenn fóru yfir í m/s Elgo, og hafi það getað sokkið skyndilega að sögn skipstjóra þess. Hafi því varðskipsmenn verið í mikilli hættu staddir við störf sín um borð í m/s Elgo. Þá er á það bent af hálfu stefnanda, að er varðskipið kom að m/s Elgo, hafi það verið á allt öðrum stað en gefið hafi verið upp í upphafi, og hafi það einungis verið vegna tækja varðskipsins og kunnáttu varðskipsmanna, að tekizt hafi að finna m/s Elgo, eins fljótt og raun varð á. Þá er einnig á það bent af hálfu stefnanda, að það hafi einungis verið vegna reynslu og kunnáttu skipverja varðskipsins, að þeir hafi hætt sér út í hið nauðstadda skip, fyrst til að bjarga áhöfn þess og síðar til þess að freista þess að bjarga því og farmi þess. Þá hafi það einnig verið fyrir kunnáttu björgunarmanna, að þeim hafi tekizt að koma stýri m/s Elgo í lag, svo unnt hafi verið að stýra skipinu í drættinum til lands. Að því er varðar grundvöll fjárhæðar dómkröfu stefnanda, þá er því haldið fram, að yfirmatið sé allt of lágt. Er grundvöllur fjárhæðar dómkröfunnar meðaltal fjárhæða undirmats og yfirmats, þannig að hið bjargaða verðmæti er taldið nema kr. 8.524.000.00. Er krafa stefnanda miðuð við sem næst 50% af þessari fjárhæð. Er því mótmælt af hálfu stefnanda, að tryggingarverðmæti skipsins, kr. 4.524.525.00, verði lagt til grundvallar við ákvörðun björgunarlauna. Þá er þess krafizt, að stefndi greiði andvirði björgunarbáts þess, sem notaður var af skipverjum varðskipsins til þess að komast yfir í m/s Elgo og týndist. Þá er og af hálfu stefnanda krafizt greiðslu á kostnaði við sjóferðapróf það, sem haldið var í Vestmannaeyjum vegna atburðarins, kr. 32.394.50.

Af hálfu eiganda m/s Elgo og farms skipsins er því haldið fram, að hjálp sú, sem varðskipið Þór hafi látið í té í umrætt sinn, sé ekki björgun í skilningi siglingalaga, heldur einungis aðstoð. Er því haldið fram, að skipið hafi ekki verið í yfirvofandi hættu og hafi umbúnaði í lest skipsins ekki verið svo áfátt sem talið hafi verið í fyrstu, enda hafi halli skipsins ekki aukizt.

Hefði skipið því komizt til hafnar hjálparlaust, þótt engin hjálp hefði borizt. Þá er á það bent, að skipið hafi ekki verið mannlaust, er varðskipið kom að því, og því hafi það ekki verið yfirgefið í skilningi siglingalaga. Að því er varðar grundvöll fjárhæðar dómkröfu stefnanda, þá er undirmatinu mótmælt sem of háu og þýðingarlausu. Er því haldið fram, að jafnvel fjárhæð yfirmatsins sé of há, þar sem skipið hafi einungis verið vátryggt fyrir n. kr. 750.000.00, en gangverð skipa sem þessa muni vera lægra en tryggingarfjárhæðinni nemur. Þá er mótmælt kröfu stefnanda um greiðslu andvirðis björgunarbáts þess, sem varðskipsmenn notuðu við starfið og glataðist. Er því haldið fram, að björgunarbáturinn hafi glatazt fyrir handvömm skipverja varðskipsins. Þá er einnig mótmælt kröfu um greiðslu kostnaðar við undirmatið.

Í málinu hafa verið lagðar fram ljósmyndir, er sýna m/s Elgo, þegar varðskipið kom að því.

Þegar virt er það, sem hér hefur verið rakið, og þá sérstaklega það, að skipverjar m/s Elgo yfirgáfu skipið, er varðskipið Þór kom á vettvang, og treystu sér ekki til að fara um borð í skipið aftur vegna hættu þeirrar, sem talið var að því kynni að fylgja, og að það var því eingöngu vegna athafna varðskipsmanna, að m/s Elgo var dregið til hafnar, þá verður að telja að m/s Elgo hafi verið í slíkri hættu statt, að hjálp sú, sem varðskipið Þór veitti, hafi verið björgun í skilningi siglingalaga. Björgunin tókst vel. Skipverjar varðskipsins, sem fóru um borð í m/s Elgo, lögðu sig í hættu við björgunarstarfið. Ekki verður séð, að varðskipið hafi verið lagt í hættu umfram hættu þá, sem venjulega má telja samfara því, að koma dráttartaug í skip og draga það til hafnar. Um 22 klst. liðu, frá því er varðskipið tók við hjálparbeiðni m/s Elgo og þar til skipin lögðust að bryggju í Vestmannaeyjum. Fór veður batnandi á þeim tíma.

Yfirmati hinna dómkvöddu matsmanna á verðmæti m/s Elgo hefur ekki verið hnekkt, og verður það því lagt til grundvallar við ákvörðun björgunarlauna. Við munnlegan flutning málsins var því lýst yfir af hálfu stefnda, að ekki sé mótmælt verðmæti gasolíu þeirrar og smurningsolíu, sem í skipinu voru, kr. 12.000.00 og kr. 1.000.00, svo og verðmæti farmsins, kr. 140.000.00. Verða fjárhæðir þessar því einnig lagðar til grundvallar við ákvörðun björgunarlauna. Þá þykir og við ákvörðun björgunarlauna bera að taka tillit til verðmætis gúmmíbjörgunarbáts þess, sem varðskipsmenn notuðu við björgunarstarfið og slitnaði aftan úr m/s

Elgo á leiðinni til Vestmannaeyja, enda er ekkert fram komið um það, að varðskipsmönnum verði um kennt, hvernig til tókst. Verðmæti björgunarbátsins, eins og það kemur fram í kröfum stefnanda, kr. 60.000.00, hefur ekki verið mótmælt sérstaklega, og verður það því lagt til grundvallar við ákvörðun björgunarlauna.

Þegar framangreind atriði eru virt svo og annað það, sem máli þykir skipta, þá þykja björgunarlaun hæfilega ákveðin kr. 500.000.00.

Eftir atvikum þykir rétt, að hvor aðili beri kostnað af mötum þeim, sem hann lét framkvæma.

Samkvæmt þessu verða úrslit málsins þau, að stefndi, Guttormur Erlendsson hæstaréttarlögmaður f. h. eiganda m/s Elgo, Fiskeriaktieselskab Grindhaug, og eiganda farms skipsins, B. Heide, Kristiansand, verður gert að greiða stefnanda, Pétri Sigurðssyni f. h. Landhelgisgæzlu Íslands og skipshafnar varðskipsins Þórs, kr. 500.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 13. maí 1962 til greiðsludags svo og málskostnað, sem ákveðst kr. 36.000.00, þar með talinn kostnaður við sjóferðapróf það, sem haldið var í Vestmannaeyjum.

Þá ber að kröfu stefnanda að viðurkenna sjóveðrétt í m/s Elgo fyrir dæmdum fjárhæðum.

Guðmundur Jónsson borgardómari kvað upp dóm þenna ásamt samdómendunum Jóni Sigurðssyni skipstjóra og Hallgrími Jónssyni vélstjóra.

Dómsorð:

Stefndi, Guttormur Erlendsson hæstaréttarlögmaður f. h. eiganda m/s Elgo, Fiskeriaktiselskab Grindhaug, og eiganda farms skipsins, B. Heide, Kristiansand, greiði stefnanda, Pétri Sigurðssyni f. h. Landhelgisgæzlu Íslands og skipshafnar varðskipsins Þórs, kr. 500.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 13. maí 1962 til greiðsludags og kr. 36.000.00 í málskostnað.

Eiga stefnendur sjóveðrétt í m/s Elgo fyrir dæmdum fjárhæðum.

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