Mánudaginn 21. júní 1965.

Nr. 63/1965. **Jóhannes Jóhannesson f. h. stjórnar Eldeyjar h/f og áhafnar v/b Eldeyjar, KE 37**
(Páll S. Pálsson hrl.)
gegn
Eigendum og vátryggjendum m/s Kötlu, Eimskipafélagi Reykjavíkur h/f og Almennum Tryggingum h/f
(Níels P. Sigurðsson hdl.)
og eiganda og áhöfn v/b Vilborgar, KE 51,
(Þorvaldur Þórarinsson hrl.)
og gagnsakir.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Bjarglaun.

Dómur Hæstaréttar.

Alfreð Gíslason, bæjarfógeti í Keflavík, og samdómsmennirnir Árni Þorsteinsson skipstjóri og Höskuldur Þórðarson vélstjóri hafa kveðið upp hinn áfrýjaða dóm.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 13. marz 1965. Hann krefst þess, að Eimskipafélag Reykjavíkur h/f verði dæmt til að greiða honum kr. 10.058.314.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 31. janúar 1964 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og hér fyrir dómi. Þá krefst aðaláfrýjandi sjóveðréttar í m/s Kötlu fyrir fjárhæð þeirri, sem dæmd verði. Kröfur aðaláfrýjanda á hendur Almennum Tryggingum h/f eru þær, að viðurkennt verði, að félagið beri ábyrgð gagnvart aðaláfrýjanda á greiðslu dæmdrar fjárhæðar, vaxta og kostnaðar og að félaginu verði gert að greiða aðaláfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Loks krefst aðaláfrýjandi staðfestingar héraðsdóms um kröfu eiganda og áhafnar v/b Vilborgar.

Gagnáfrýjendur Eimskipafélag Reykjavíkur h/f og Almennar Tryggingar h/f hafa áfrýjað málinu með stefnu 7. apríl 1965. Gera þeir þessar dómkröfur:

„1. Að lækkuð verði til stórkostlegra muna krafa aðaláfrýjanda um laun fyrir hjálp þá, sem í málinu greinir.
2. Að sjóveðréttur í m/s Kötlu verði ekki dæmdur fyrir hærri fjárhæð en dæmd verður fyrir aðstoð, veitta skipinu sjálfu.
3. Að staðfest verði ákvæði héraðsdóms í meðalgöngusök.
4. Að gagnáfrýjandi Almennar Tryggingar h/f verði sýknaður af öllum kröfum aðaláfrýjanda, en til vara, að félagið verði aðeins dæmt til ábyrgðar á þeim hluta dæmdrar þóknunar, sem viðkemur skipinu.
5. Að aðaláfrýjanda og gagnáfrýjanda vélbátnum Vilborgu verði dæmt að greiða hæfilegan málskostnað fyrir Hæstarétti að mati réttarins.“

Gagnáfrýjendur eigandi og áhöfn v/b Vilborgar hafa áfrýjað málinu með stefnu 2. júní 1965, að fengnu áfrýjunarleyfi sama dag. Þeir krefjast þess, að aðaláfrýjandi og Eimskipafélag Reykjavíkur h/f verði dæmdir til að greiða þeim björgunarlaun, kr. 1.000.000.00, ásamt 7% ársvöxtum frá 31. janúar 1964 til greiðsludags og málskostnað í héraði og hér fyrir dómi. Þá krefjast þeir og sjóveðréttar í m/s Kötlu fyrir dæmdum fjárhæðum.

Atvikum máls þessa er rækilega lýst í héraðsdómi.

Fallast ber á rök héraðsdóms fyrir því, að m/s Katla hafi verið statt í slíkri hættu, sem um er fjallað í 199. gr. siglingalaga nr. 66/1963. Bera aðaláfrýjanda því bjarglaun fyrir hjálp þá, er áhöfn v/b Eldeyjar veitti m/s Kötlu. Samkvæmt framburðum í málinu verður að leggja það til grundvallar, að dráttartaugin, sem notuð var og m/s Katla lagði til, hafi losnað frá m/s Kötlu, áður en henni hafði verið sleppt frá v/b Eldey. Lenti taugin í skrúfu vélbátsins, og rak bátinn að landi. Af þessum sökum var nauðsynlegt að fara með bátinn til viðgerðar í Reykjavík. Tafðist hann frá veiðum allan febrúarmánuð. Þykir mega fallast á úrlausn héraðsdóms um aflatjón v/b Eldeyjar, kr. 325.000.00, og um verðmæti þess, sem bjargað var, kr. 29.304.944.00.

Þegar virt eru þau atriði, sem hafa ber hliðsjón af sam-

kvæmt 200. gr. laga nr. 66/1963, þykja bjarglaunin, þar með talið aflatjón v/b Eldeyjar, alls hæfilega ákveðin kr. 1.500.000.00.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta ákvæði hans um sýknu af kröfum eiganda og áhafnar v/b Vilborgar, en rétt þykir, að málskostnaður í þessum þætti málsins falli einnig niður hér fyrir dómi.

Samkvæmt framansögðu og með skírskotun til 1. mgr. 230. gr. laga nr. 66/1963 ber gagnáfrýjanda Eimskipafélagi Reykjavíkur h/f að greiða aðaláfrýjanda framangreinda fjárhæð ásamt 7% ársvöxtum frá 31. janúar 1964 til 1. janúar 1965 og 6% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst samtals kr. 215.000.00. Samkvæmt 3. tölulið 216. gr. laga nr. 66/1963 á aðaláfrýjandi sjóveðrétt í m/s Kötlu til tryggingar þessum fjárhæðum.

Samkvæmt þessu og þeim rökum, sem rakin eru í héraðsdómi, er ábyrgð Almennra Trygginga h/f takmörkuð við greiðslu þess hluta framangreindra fjárhæða, sem fellur hlutfallslega á verðmæti m/s Kötlu, kr. 14.200.000.00.

Dómsorð:

Gagnáfrýjandi Eimskipafélag Reykjavíkur h/f greiði aðaláfrýjanda, Jóhannesi Jóhannessyni f. h. stjórnar Eldeyjar h/f og áhafnar v/b Eldeyjar, KE 37, kr. 1.500.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 31. janúar 1964 til 1. janúar 1965 og 6% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 215.000.00.

Aðaláfrýjandi á sjóveðrétt í m/s Kötlu til tryggingar fjárhæðum þessum.

Gagnáfrýjandi Almennar Tryggingar h/f ber ábyrgð gagnvart aðaláfrýjanda á greiðslu þess hluta framangreindra fjárhæða, sem fellur hlutfallslega á framangreint verðmæti m/s Kötlu.

Aðaláfrýjandi og gagnáfrýjandi Eimskipafélag Reykjavíkur h/f eiga að vera sýknir af kröfum gagnáfrýjanda, Helga Grétars Helgasonar f. h. eiganda og áhafnar v/b Vilborgar, KE 51, en málskostnaður í þessum þætti málsins fellur niður.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Keflavíkur 17. febrúar 1965.

Mál þetta, sem þingfest var 4. september 1964 og dómtekið 28. f. m., hefur Jóhannes Jóhannesson útgerðarmaður, Suðurgötu 41, Keflavík, f. h. stjórnar Eldeyjar h/f, Keflavík, sem eiganda v/b Eldeyjar, KE 37, svo og vegna áhafnar sama skips höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Keflavíkur með stefnu, útgefinni 8. júlí 1964, gegn stjórn Eimskipafélags Reykjavíkur h/f, Reykjavík, vegna félagsins og gegn stjórn Almennra Trygginga h/f, Reykjavík, vegna þess félags fyrir björgun á skipinu Kötlu, eign Eimskipafélags Reykjavíkur h/f, og farms, er í því var, ásamt farmgjöldum.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefnda Eimskipafélagi Reykjavíkur h/f verði gert skylt að greiða honum f. h. eiganda og áhafnar v/b Eldeyjar, KE 37, alls kr. 10.626.189.00 auk 8% ársvaxta frá 31. janúar 1964 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu og að viðurkenndur verði sjóveðréttur í m/s Kötlu fyrir tildæmdum fjárhæðum.

Þá krefst stefnandi og, að viðurkennt verði með dómi réttarins, að meðstefnda Almennar Tryggingar h/f beri ábyrgð gagnvart sér á skilvísri greiðslu tildæmdra fjárhæða, vaxta og kostnaðar. Krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi meðstefnda vegna þessa liðs stefnukrafnanna. Krefst hann, að sérstakt tillit verði tekið til útlagðs kostnaðar í sambandi við ákvörðun málskostnaðarfjárhæðar, sem samkvæmt reikningum nemur kr. 12.700.00.

Dómkröfur sínar byggir stefnandi á því, að hinn 31. janúar 1964 hafi v/b Eldey, KE 37, bjargað m/s Kötlu í Keflavíkurhöfn, en hið síðarnefnda hafði rekið hjálparlaust upp í fjöruna, en matsgerð, framkvæmd af dómkvöddum matsmönnum, hafi ákveðið hið bjargaða verðmæti þannig:

Verð m/s Kötlu	kr.	14.200.000.00
— farms	—	14.304.944.00
— farmgjalds	—	1.670.000.00
Eða samtals	kr.	30.174.944.00

Gerir stefnandi kröfu til:

1. ⅓ hluta matsverðs	kr.	10.058.314.00
2. Aflatjóns	—	566.875.00
3. Útlagðs kostnaðar til Fiskifélags Íslands	—	1.000.00
Alls	kr.	10.626.189.00

sem er stefnukrafan í málinu.

Stefndu mótmæla kröfum stefnanda sem allt of háum. Gera þeir þær kröfur, að stefnukröfur verði lækkaðar til stórkostlegra muna, vextir reiknaðir 7%, jafnframt því sem þeir mótmæla, að sjóveðréttur verði dæmdur í m/s Kötlu fyrir hærri fjárhæð en dæmd verður fyrir hjálp veitta skipinu sjálfu. Þá er og krafizt, að Almennar Tryggingar h/f verði sýknaðar af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að félagið verði aðeins dæmt til ábyrgðar á þeim hluta dæmdrar þóknunar, sem við kemur skipinu sjálfu. Er krafizt málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Við flutning málsins lækkaði stefnandi vaxtakröfu sína í 7 af hundraði.

Með stefnu, útgefinni 15. október 1964, höfðaði Helgi Grétar Helgason, skipstjóri og eigandi v/b Vilborgar, KE 51, f. h. sína og áhafnar v/b Vilborgar meðalgöngusök í málinu. Gerir hann þær dómkröfur, að meðalgöngustefndu, eigendur og áhöfn v/b Eldeyjar og Eimskipafélag Reykjavíkur h/f, verði að sæta því, að sér verði vegna sín og áhafnar v/b Vilborgar greiddar kr. 1.000.000.00 í björgunarlaun eða fyrir aðstoð vegna hjálpar v/b Vilborgar við m/s Kötlu 31. janúar 1964 auk 8% ársvaxta frá 31. janúar 1964 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu. Almennum Tryggingum h/f var stefnt í meðalgöngusök til réttargæzlu, en engar kröfur gerðar á hendur því.

Undir flutningi málsins kvaðst meðalgöngustefnandi hafa miðað stefnukröfu sína, kr. 1.000.000.00, við um það bil 10% af stefnukröfu aðalstefnanda og gerði þá kröfu til vara, að dómurinn ákvæði fjárhæð þá, sem beri að greiða fyrir veitta aðstoð v/b Vilborgar, en hefði jafnframt hliðsjón af stefnufjárhæð, ef hún yrði ekki tekin til greina að öllu leyti.

Meðalgöngustefndu hafa báðir mótmælt kröfum meðalgöngustefnanda og krafizt sýknu og málskostnað sér til dæmdan. Telja þeir, að meðalgöngustefnandi hafi ótilkvaddur og að nauðsynjalausu farið á vettvang. Það eina, sem v/b Vilborg hafi gert, var að flytja trossu í land úr m/s Kötlu, en aldrei hafi verið togað í þá trossu. Hafi meðalgöngustefnandi sjálfur borið, að hann hafi í fyrstu hugleitt að toga í trossu þessa og þannig aðstoða v/b Eldley við dráttinn, en hafi horfið frá því, vegna þess að hann sá, að dráttur v/b Eldeyjar var farinn að ganga létt, og í staðinn farið með endann að bryggju. Þessar óumbeðnu aðgerðir hefðu verið með öllu þýðingarlausar og gagnslausar og málshöfðun því óþörf þeirra vegna.

Málavextir eru þessir:

Árdegis hinn 31. janúar 1964 hafði m/s Katla lokið við að ferma saltsíld við hafnargarðinn í Keflavík. Klukkan 1135 voru landfestar leystar og siglt hæga ferð áfram, en nær samstundis stöðvaðist vél skipsins, og tilraunir til gangsetningar þá þegar reyndust árangurslausar. Vindur var að austan 5 vindstig, og lá skipið flatt fyrir vindi. Strax og vél skipsins stöðvaðist, byrjaði það að reka frá hafnargarðinum, en stutt er í fjöru hinum megin. Vír var strax kastað í hafnargarðinn úr m/s Kötlu, en hann slitnaði strax. Akkeri m/s Kötlu voru látin falla, en komu að litlu haldi, nema hvað festarnar munu hafa haldið m/s Kötlu frá landi að framan, en að aftan var skipið landfast og tók niðri í fjörunni, sem er grýtt og staksteinótt. V/b Eldey, KE 37, var í höfninni með vél í gangi, og voru skipverjar um borð í beitingarskýli við að beita og búa sig undir róður. Menn úr landi gerðu skipsmönnum aðvart um, að m/s Kötlu væri að reka á land, og lagði v/b Eldey þegar frá bryggju til aðstoðar. Vírtaug var kastað frá m/s Kötlu yfir til v/b Eldeyjar, sem þegar reyndi að draga afturenda m/s Kötlu frá landi, en taugin slitnaði strax. Var þá nylontrossu komið frá m/s Kötlu í v/b Eldey, sem hóf drátt að nýju. Með því að bætt var hestöflum við vélina og hún látin ganga, svo sem hún frekast þoldi, tókst að losa m/s Kötlu frá landi að aftan. Talið er eftir vitnaframburði, að 4—5 mínútur hafi liðið, frá því að v/b Eldey lét frá bryggju, og þar til hún hóf dráttinn. Á meðan á þessu stóð, hafði v/b Vilborg, KE 51, komið á vettvang. Var trossu frá afturenda m/s Kötlu varpað til v/b Vilborgar, sem lét festa hana í hafnargarðinn. Ekki kom til þess, að þessi taug yrði notuð til að draga afturenda m/s Kötlu frá landi, þar eð v/b

Eldey hafði þá tekizt að losa m/s Kötlu og var komin með afturenda m/s Kötlu á ferð frá fjörunni. V/b Eldey dró síðan m/s Kötlu, svo afturendinn sneri beint í vindátt, og þannig út fyrir hafnargarðsendann, en þá hafði tekizt að koma vél m/s Kötlu í gang aftur kl. 1158. Hjálpuðust þau að snúa m/s Kötlu, sem án þess að stöðva eftir dráttinn hóf ferð sína rakleitt frá Keflavík kl. 1211. Vildi þá svo slysalega til, að dráttartaugin, sem notuð var, losnaði frá m/s Kötlu, áður en henni hafði verið sleppt frá v/b Eldey, og lenti í skrúfu hins síðarnefnda, sem hjálparvana rak að landi. M/s Katla hélt ferð sinni áfram, en kallaði á Keflavíkurradíó og tilkynnti, hvernig væri ástatt fyrir v/b Eldey, og bað um hjálp úr landi vegna hennar.

Í dagbókarútdrætti m/s Kötlu segir, að er gengið hafði verið úr skugga um, að allt væri „klárt" í vélinni, hafi landfestar verið leystar og hringt á áframferð kl. 1125, en vélin hefði stöðvazt rétt strax. Skipið hafði rekið frá bryggjunni og bæði akkerin því látin falla og vír komið í land að aftan, sem slitnaði strax. V/b Eldey hafi komið til aðstoðar og vír úr m/s Kötlu komið um borð í hana, en hann slitnaði. Þá hafi nylontrossu verið varpað til v/b Eldeyjar og hafi hún haldið og v/b Eldey halað í hana. Í þessu hafi v/b Vilborg komið að m/s Kötlu og tekið nylontrossu í land frá afturenda m/s Kötlu, og hefði verið hægt að halda skipinu öruggu með henni, en réttara hefði þótt að láta v/b Eldey toga í hina nylontrossuna, til að snúa skipinu. Vél m/s Kötlu hefði þá farið í gang og hafi verið hægt að láta ganga afturábak út úr höfninni, en v/b Eldey hafi togað um leið, en síðan gefið merki um að sleppa trossunni, en svo illa hafi tekizt til, að trossan hafi farið í skrúfu v/b Eldeyjar. Hafi trossuendanum þá verið sleppt frá m/s Kötlu og þaðan kallað í land á aðstoð fyrir v/b Eldey. Kl. 1211 hafi m/s Katla haldið á fullri ferð áfram ferð sinni.

Í vélarbókaútdrætti m/s Kötlu segir, að kl. 1130 hafi allt verið tilbúið og kl. 1135 hafi verið farið á hæga ferð áfram. Vélin hafi tekið við sér, en stöðvazt litlu síðar. Árangurslausar tilraunir hefðu verið gerðar til gangsetningar. Talsvert loft hafi verið komið í eldsneytiskerfi aðalvélar. Eftir að lofti hafði verið tappað af, var beðið um leyfi til gangsetningar, sem leyft var kl. 1158.

Skipstjórinn á m/s Kötlu, Jóhann Sigurbjörnsson, telur, að m/s Katla hafi ekki verið í neinni yfirvofandi hættu, eftir að hæll hennar „lagðist í sandinn", og hefði hún getað náð sér út

af sjálfsdáðum, eftir að línu var komið í land, enda hefði skipið ekki hreyfzt, eftir að hæll þess „lagðist í sandinn". Segist skipstjórinn hafa átt um tvo kosti að velja að nota nylontrossuna, sem v/b Vilborg kom í land, og draga skipið með eigin vélarafli að bryggju eða þiggja hjálp v/b Eldeyjar. Kveðst skipstjórinn hafa valið síðari kostinn, því honum hafi þótt hann þægilegri en sá fyrri. Þá telur skipstjórinn, að m/s Kötlu hefði verið óhætt, þótt dregizt hefði í hálfa klukkustund, að hjálp bærist. V/b Eldey hafi byrjað að toga í m/s Kötlu eftir bendingum frá sér og einnig, að v/b Eldey hafi aðstoðað við að snúa skipinu, en þess hafi ekki verið þörf, þar sem það hefði getað snúið sér sjálft án aðstoðar.

Haraldur Ólafsson, stýrimaður á m/s Kötlu, telur, að skipið hafi ekki verið í sérstakri hættu, þótt hjálp hefði ekki borizt, og að það hefði, að sínu áliti, getað af eigin rammleik komizt úr þeirri stöðu, sem það var í, eftir að nylontrossu hafði verið komið í land. Hann segir, þegar hann var spurður, hvort m/s Katla hefði tekið niðri, að m/s Katla hafi alltaf verið á floti, en hann hafi orðið var við, er vírarnir slitnuðu, „eitt par dúkk" aftantil á stjórnborða. Hann segir, að akkerisfestar hafi legið þvert út frá bakborða, en stjórnborðskeðja legið undir kjöl, og hafi akkerisfestarnar haldið framskipinu frá klöppinni. Telur stýrimaðurinn, að það hafi verið rétt ákvörðun hjá skipstjóra að biðja um aðstoð.

Svanlaugur Björgvin Þorsteinsson, skipverji á m/s Kötlu, kveðst hafa verið staddur aftur á, er skipstjórinn kallaði til hans og Ingvars Jóhannessonar háseta að „sleppa" landfestum, og hafi þeir gert það. Rétt á eftir hafi skipstjóri kallað til þeirra og sagt þeim að setja enda í land, og hafi hann þá heyrt, að vélin var í gangi. Tekizt hafi að setja vír í land og festa hann á polla á bryggjunni. Er því var lokið, hafi skipið rekið frá bryggju, þar sem vindur stóð þvert á það, og hafi vírinn þá slitnað, og engin tök hafi verið á að koma öðrum vír á land, en eftir örstutta stund hafi skipið tekið niðri. Segir Svanlaugur það vera álit sitt, að er m/s Katla tók niðri, hefði hún ekki náðst á flot aftur án utanaðkomandi aðstoðar.

Haukur Sigurðsson Meldal, háseti á m/s Kötlu, hefur borið, að er skipið rak með óvirka vél frá bryggjunni, hafi 1. stýrimaður látið akkeri falla, en rétt á eftir hafi skipið tekið niðri nokkrum sinnum að aftan. Höggin hafi verið svo snögg, að hann hafi álitið, að klöpp væri undir. Þá segir hann, að er v/b Eldey

hafði lokið drætti sínum á m/s Kötlu, hafi þeir verið beðnir að hífa trossuna inn. En þegar þeir höfðu verið búnir að losa hana af pollanum, hafi hún kippzt úr höndum þeirra og farið í sjóinn.

Andri Heiðberg, kafari frá Hamri h/f, kafaði við m/s Kötlu eftir beiðni forstjóra Eimskipafélags Reykjavíkur h/f, og segir í vottorði hans, dags. 1. febrúar 1964, að greinilega hafi sézt, að hæll skipsins hafi tekið niðri, en reyndist hins vegar óbeygður. Á kjölplötu undir afturlest væru smádældir, en engar skemmdir sjáanlegar á stýri né skrúfu. Segir kafarinn, að hann hafi ekki athugað botninn sérstaklega, þar sem hann hafi verið beðinn um að skoða aðeins hæl, stýri og skrúfu skipsins. Hann hafi hins vegar synt fram með skipinu og þá af tilviljun séð dældir þær, sem um getur að framan. Hann telur, að útilokað sé, að dældir komi á kjölplötu, nema skipið taki niðri, en hvort dældir þessar hafi verið nýjar eða gamlar, gat hann ekki borið um.

Stýrimaðurinn á v/b Eldey, Henry Kristjánsson, sem hafði yfirumsjón með bátnum í fjarveru skipstjórans, er þetta skeði, skýrir svo frá, að v/b Eldey, sem lá utan á m/s Kötlu, hafi verið fluttur aftur fyrir hana kl. 1000 vegna væntanlegrar brottfarar m/s Kötlu. Skipverjar hafi verið að beita í beitingarskýli, er þrír menn úr landi kölluðu til þeirra og sögðu, að þeir væru beðnir að koma til hjálpar m/s Kötlu, sem væri að reka upp í fjöru. Segir hann v/b Eldey hafa bakkað á fullri ferð að afturenda m/s Kötlu eftir bendingum frá mönnum þar um borð, og var kastlínu varpað til þeirra frá m/s Kötlu, en hún hafi strax slitnað og byrjað var að draga. Eftir að nýrri nylontrossu hafði verið komið um borð frá m/s Kötlu og hún fest, hafi v/b Eldey sett á fulla ferð, en ekki hafi m/s Katla virzt hreyfast við það. Eftir að hestöflum hafði verið bætt við vélina, hafi m/s Katla fyrst farið að hreyfast, og eftir að enn hafði verið bætt á vélina, hafi m/s Katla farið að smámjakast úr fjörunni. V/b Eldey hafi þannig náð afturenda m/s Kötlu upp í vindinn, og þá fyrst hafi Katla getað hjálpað við dráttinn. Er v/b Eldey hafði lokið drættinum, hafi dráttartauginni aðvörunarlaust verið sleppt frá m/s Kötlu, sem hafi siglt viðstöðulaust áfram, án þess að gefa Eldeyjarmönnum færi á að losa taugina sín megin, með þeim afleiðingum, að taugin fór í skrúfu v/b Eldeyjar, sem ósjálfbjarga rak að landi. M/s Katla hafi samt haldið áfram ferð sinni, en tilkynnt í land, hvernig ástatt væri hjá v/b Eldey.

V/b Vilborg hafi síðan komið til hjálpar og dregið v/b Eldey til hafnar með bilaða skrúfu. Stýrimaðurinn taldi, að m/s Katla hafi tvímælalaust verið í hættu stödd.

Hafliði S. Kristjánsson, 1. vélstjóri á v/b Eldey, skýrir frá, að hann hafi verið á leiðinni um borð í v/b Eldey, er hann sá hana leggja frá bryggju til hjálpar m/s Kötlu. Lóðsbáturinn hafi skotið sér um borð, og hafi hann þá strax tekið við stjórn vélarinnar. Hafi þá verið miklu bætt við vélaraflið, miðað við venjulega keyrslu, sem væri 285—300 hestöfl. Eftir beiðni stýrimanns hafi hann bætt enn við hestöfl vélarinnar, svo sem hún frekast þoldi, og hafi vélin við það fengið miklu meiri orku. Vélstjórinn telur, að m/s Katla hafi verið í yfirvofandi hættu og að v/b Eldey hafi bjargað skipinu frá eyðileggingu.

Helgi Grétar Helgason, skipstjóri og eigandi v/b Vilborgar, skýrir svo frá, að hann hafi fylgzt með því, sem gerðist með m/s Kötlu. Hann hafi séð v/b Eldey reyna að draga afturenda m/s Kötlu úr fjörunni, að því er virtist án árangurs. Hafi hann því ótilkvaddur farið með v/b Vilborgu að afturenda m/s Kötlu, en þaðan hafi verið kastað til hans dráttartaug. Hann kveðst í fyrstu hafa hugleitt að taka í með v/b Eldey, en þá séð, að þess gerðist ekki þörf, og hafi því farið með taugina að bryggjunni, þar sem hún var fest á polla. Hafi hann síðan beðið átekta hjá m/s Kötlu, reiðubúinn til frekari aðstoðar, ef þess gerðist þörf. Hann segir, að báðar keðjur m/s Kötlu hafi verið úti, en sér hafi virzt þær snúa því sem næst beint niður. Hann fullyrðir, að m/s Katla hefði engan veginn getað bjargazt af sjálfsdáðum og engu mátt muna tímans vegna, að m/s Katla bjargaðist úr fjörunni vegna útfallsins, og að of langan tíma hefði tekið að setja bát frá m/s Kötlu á flot og senda hann með taug í land. Hann segir, að m/s Katla hafi verið stöðvuð í fjörunni, og hafi hann séð botnmálningu koma hærra upp úr fjörunni að aftanverðu, eftir að skipið var stöðvað. Hann segist vera fullviss um það, að skrúfur m/s Kötlu hafi ekki verið farnar að hreyfast, er hann kom tauginni í land. Hann segir, að allsnarpur vindur hafi verið og því strengur við bryggjuendann, og hafi v/b Vilborg beðið við stefni m/s Kötlu til öryggis, ef v/b Eldey myndi ekki takast að draga m/s Kötlu út úr höfninni. Hann kveðst hafa farið með v/b Vilborgu aftur að bryggju, þegar skrúfur m/s Kötlu voru farnar að hreyfast. Litlu seinna hafi hann verið beðinn að koma v/b Eldey til hjálpar, en hún hafði þá fengið trossu í skrúfuna.

Fjöldi manns á landi fylgdist með því, sem gerðist, og hafa nokkrir verið leiddir sem vitni í málinu.

Vitnið Albert Bjarnason, skipstjóri um 30 ára skeið í Keflavík, sem kvaðst hafa haft góða yfirsýn yfir höfnina, segir, að sér hafi virzt, miðað við vindátt, sjávarfall o. fl., að ekki hefði mátt muna nema nokkrum mínútum, að m/s Katla festist í fjörunni. Telur þetta vitni, að það hafi eingöngu verið viðbragðsflýti Eldeyjarmanna að þakka, að skipið fór ekki upp í fjöruna, en á því hafi að þess áliti verið bráð hætta. Vitnið telur þó ekki ósennilegt, að m/s Katla hefði af eigin rammleik getað forðazt strand með því að senda eigin bát í land með taug, en þá hefði orðið að gera það strax, því eftir að v/b Eldey var komin á vettvang, hafi það verið um seinan. Vitnið segist hafa séð, að bakborðskeðjur m/s Kötlu hafi verið úti, en lauslega hífðar inn, og fjaran og sjávarbotninn í Keflavíkurhöfn séu klappir og stórgrýti.

Vitnið Ragnar Björnsson hafnarstjóri segir, að akkerin muni hafa bjargað því, að framendi m/s Kötlu færi upp í fjöruna, þegar v/b Eldey togaði í afturendann, en svo stutt hafi verið í akkerunum, að m/s Katla hefði aldrei af eigin rammleik getað híft sig frá landi á akkerunum einum saman. Vitnið telur, að m/s Katla hafi verið þarna í bráðri hættu, áður en aðstoð v/b Eldeyjar kom til.

Vitnið Magnús Axelsson forstjóri, en fyrrum skipstjóri, segist hafa séð m/s Kötlu liggja fasta við klettana með stjórnborðssíðu og bakborðsakkeri úti, en yfirvarp hafi verið lítið á festunum, sem lágu slakar niður með síðu skipsins. Vitnið sá v/b Vilborgu flytja taug frá m/s Kötlu í hafnargarðinn, en slakinn á þeirri taug hafi aldrei verið tekinn af. Telur vitnið, að m/s Katla hefði vafalaust strandað þarna í fjörunni, hefði v/b Eldey ekki borið svo skjótt að með aðstoð sína.

Ástvaldur Þórðarson hafnsögumaður segir í sínum vitnisframburði, að hann hafi fyrst séð það til, að m/s Katla var á reki og komin upp undir fjöru, og hafi þá heyrt, að akkerin voru látin falla. Litlu seinna hafi m/s Kötlu hætt að reka, en telur, að þá hafi m/s Katla verið orðin landföst. Sá þá vitnið v/b Eldey leggja frá bryggju, og hafi ekki liðið meira en 4—5 mínútur frá því og þar til vír var kominn um borð í hana frá m/s Kötlu. Segir vitnið, að eftir að vír þessi hafi slitnað og ný dráttartaug var komin milli skipanna, hafi nær strax komizt hreyfing á afturenda m/s Kötlu, og hafi v/b Eldey dregið hana

frá landi og út á móts við eða út fyrir hafnargarðsendann, en þá hafi vél m/s Kötlu farið að vinna eðlilega afturábak. Vitnið segir, að litlu eftir að v/b Eldey fór að draga m/s Kötlu, hafi v/b Vilborg farið með trossu frá m/s Kötlu út í garðsendann, og var hún fest þar. Kötlumenn hafi byrjað að hífa í trossu þessa með vindu skipsins, en vindan muni ekki hafa haft undan að taka slakann af trossunni vegna dráttar v/b Eldeyjar, sem þá var komin á ferð með m/s Kötlu. Vitnið segir, að akkerisfestar m/s Kötlu hafi verið slakar og muni ekki hafa haldið skipinu, en það hafi legið hreyfingarlaust í fjörunni, eftir að það hætti að reka. Spurningu um, hvort vitnið hafi álitið, að m/s Katla hefði verið þarna í yfirvofandi hættu, svaraði vitnið með því að benda á, að aðeins ein klukkustund hafi verið til fjöru, þver austanvindur, fjaran staksteinótt og skipið með 1300 smálestir af farmi.

Vegna framburðar Andra Heiðbergs kafara skoraði aðalstefnandi á aðalstefndu að láta fara fram botnskoðun á m/s Kötlu. Þeirri áskorun var ekki sinnt, en hinn 26. ágúst 1964 skoðuðu dómkvaddir menn að undirlagi aðalstefnanda botn skipsins og fundu allvíða dældir á öftustu kjölplötum þess auk dælda á bakborðs- og stjórnborðssíðu. Ekki er getið um í skýrslu skoðunarmanna, hversu nýlegir þessir áverkar hafi verið, enda hafði skipið verið hreinsað og málað í botninn fyrr um skoðunardaginn. Í tilefni skýrslu þessara skoðunarmanna lögðu aðalstefndu fram í málinu útdrætti úr leiðarbók m/s Kötlu, þar sem segir, að hinn 14. janúar 1964 hafi afturendi m/s Kötlu bakborðsmegin rekizt á bryggjuhorn, er skipið var statt á Raufarhöfn, og muni sennilega hafa dældazt eitthvað. Einnig segir, að hinn 19. febrúar 1964, er skipið var á leið frá New York í ballest í hryðjuveðri, hafi það slegið hart niður að framan og lyft skrúfunni upp úr sjó öðru hvoru, og hafi við athugun komið leki í ljós í dokkinni bakborðsmegin. Enn fremur hafi skipið, er það var í Haugasundi 12. ágúst 1964, rekizt þrisvar sinnum utan í klöpp með stjórnborðssíðu, og við athugun í slippnum 26. ágúst 1964 hafi komið í ljós, að alldjúpar dældir voru á stjórnborðssíðu á plötum D, 6 og 7, C, 6 og 7, og B, 3, og að greinilegt væri, að þessar dældir hefðu komið, er skipið rakst á klöppina í Haugasundi.

Þar sem gagnger skoðun á botni og síðu m/s Kötlu fór ekki fram, fyrr en nær 7 mánuðum eftir að atburður sá skeði, sem mál þetta er risið út af, verður ekki með fullri vissu séð af

þeim gögnum, sem fyrir liggja, hvenær skipið varð fyrir þeim áverkum, sem fundust við skoðun, og er ekki afsannað með ofangreindum gögnum, að dældir á kjölplötum að aftan hafi eins getað stafað af því, að skipið tók niðri í Keflavíkurhöfn og síðari óhöppum.

Aðalstefnandi reisir kröfu sína á því, að v/b Eldey hafi bjargað m/s Kötlu úr yfirvofandi hættu. Skipið hafi legið flatt fyrir allhvössum vindi í fjörunni, vélarvana og hjálparlaust, en fjaran sé stórgrýtt og hættuleg. Það hafi verið fyrir snarræði Eldeyjarmanna, að björgun tókst, þar sem of seint hafi verið að reyna aðrar björgunaraðferðir. Litlu hafi munað, að v/b Eldey hefði sjálf strandað fyrir það, að m/s Katla gaf sér ekki tíma til að stoppa og gefa v/b Eldey færi á að losa dráttartaugina sín megin. Þá leggur aðalstefnandi áherzlu á, að engin gangskör hafi verið gerð af hálfu stjórnanda m/s Kötlu til, að sjóferðapróf yrðu haldin vegna atburðarins, né heldur hafi orðið við áskorun hans um gagngera skoðun á skipinu, en hvort tveggja hafi farið fram fyrir atbeina aðalstefnanda sjálfs.

Aðalstefndu reisa kröfur sínar hins vegar á því, að hér hafi aðeins verið um aðstoð að ræða, en ekki björgun. M/s Katla hafi ekki verið í neinni hættu, nema því aðeins að vél hennar hefði ekki farið í gang. Hún hafi aldrei bilað, heldur aðeins loft komið í leiðslu hennar. Skipið hefði þá getað náð sér sjálft út á eigin vélarafli án utanaðkomandi aðstoðar. Skipið hafi alltaf verið á floti, og ekkert hefði orðið að því og engra viðgerða þörf. Hjálp v/b Eldeyjar hafi aðeins verið fólgin í því að aðstoða við að snúa m/s Kötlu. Hér sé því aðeins um aðstoð að ræða, eins og það hugtak hafi jafnan verið skilgreint.

Hinir sérfróðu samdómsmenn líta svo á, að með tilliti til þess, sem fram hefur komið í málinu, og eftir þeirra eigin þekkingu, að eins og ástatt var orðið fyrir m/s Kötlu, þegar v/b Eldey kom á vettvang, hefði verið útilokað, að hún kæmist úr fjörunni af eigin rammleik. Fjaran er þarna grýtt og hættuleg skipum, og ekki einsdæmi, að skip hafi strandað í fjöru þessari, eins og fram kom við flutning málsins. Hefði hjálp Eldeyjar ekki mátt seinna koma undir þessum kringumstæðum. Aðeins 100 mínútur voru til háfjöru, og hefði fjarað ört undan skipinu, en skipið telja þeir að hafi verið orðið grunnfast að aftan, en sjávaröldur lyft því og dráttarafl v/b Eldeyjar þannig losað það úr fjörunni. M/s Katla hafi því verið í bráðri hættu þarna í fjörunni, er v/b Eldey bar að.

Með vísun til þess, sem fram hefur komið í málinu, og þegar atvik öll eru virt, lítur dómurinn svo á, að hér hafi verið um björgun að ræða, en ekki aðstoð, í skilningi VIII. kafla siglingalaga nr. 66/1963, og beri því að dæma aðalstefnanda björgunarlaun.

Umrædd björgun tók skamman tíma og var tiltölulega auðveld, og ekki verður talið, að v/b Eldey eða áhöfn hennar hafi lagt sig í teljandi hættu við sjálfa björgunina, en svo slysalega vildi þó til, eftir að drætti var lokið, að björgunarskipið fékk dráttartaugina í skrúfuna og varð að fara í Reykjavík til viðgerðar, sem tafði það frá veiðum allan febrúarmánuð. Er því gerð krafa um greiðslu aflatjóns, kr. 566.875.00, frá 1. til 29. febrúar 1964. Er kröfufjárhæðin miðuð við aflahæsta fiskiskipið þetta tímabil samkvæmt skýrslu Fiskifélags Íslands. Er þá reiknað með brúttóverðmæti aflans. Aflatjóni þessu hafa aðalstefndu mótmælt sem allt of háu. V/b Eldey var að vísu í flokki aflahæstu fiskiskipa, en eftir atvikum þykir dóminum aflatjónið hæfilega áætlað kr. 325.000.00.

Eins og áður getur, hafa dómkvaddir menn virt m/s Kötlu á kr. 14.200.000.00, farminn á kr. 14.304.944.00 og brúttófarmgjald á kr. 1.670.000.00, eða samtals kr. 30.174.944.00. Farmur skipsins var 9.721 tn. af saltsíld. Vátryggingarverðmæti m/s Kötlu mun vera 254.200 sterlingspund, en aðalstefnandi leggur matsverðið til grundvallar kröfu sinni. Ofangreindu mati hefur verið mótmælt sem allt of háu á þeim forsendum, að söluverðmæti m/s Kötlu á frjálsum markaði myndi aldrei fara fram úr kr. 9.000.000.00, og frá farmgjaldinu bæri að draga uppskipunarkostnað o. fl. Yfirmats hefur ekki verið beiðzt til að hnekkja ofangreindu mati á skipinu, né heldur hafa verið færð rök fyrir því, að matið á farminum gæti ekki staðizt, og verður virðingargerð hinna dómkvöddu matsmanna á skipi og farmi lögð til grundvallar um verðmæti þeirra, en hins vegar þykja farmgjöldin hæfilega áætluð kr. 800.000.00. Hinir björguðu hagsmunir nema þá að áliti dómsins samtals kr. 29.304.944.00.

Þegar öll málsatvik eru virt, hætta sú, sem m/s Katla var í, þegar hjálpin var veitt, svo og önnur atriði, sem máli skipta, þykja björgunarlaun til aðalstefnanda hæfilega ákveðin kr. 1.200.000.00, og er þá aflatjónið, kr. 325.000.00, innifalið í þeirri fjárhæð. Ber að dæma aðalstefnda Eimskipafélag Reykjavíkur h/f til að greiða aðalstefnanda Jóhannesi Jóhannessyni f. h. eiganda og áhafnar v/b Eldeyjar, KE 37, nefnda fjárhæð með 7%

ársvöxtum frá 31. janúar 1964 til greiðsludags og málskostnað kr. 110.000.00, og er þar meðtalinn útlagður kostnaður aðalstefnanda, kr. 12.700.00, sem eftir atvikum þykir rétt að taka til greina. Þá ber og að viðurkenna sjóveðrétt aðalstefnanda í m/s Kötlu til tryggingar hinum tildæmdu fjárhæðum.

Eins og fyrr getur, krefst aðalstefnandi, að viðurkennt verði með dómi þessum, að aðalstefndi Almennar Tryggingar h/f beri ábyrgð á skilvísri greiðslu tildæmdra björgunarlauna, vaxta og kostnaðar gagnvart eiganda og áhöfn v/b Eldeyjar. Krafizt er og málskostnaðar úr hendi tryggingarfélagsins vegna þessa kröfuliðs í stefnu.

Þessari kröfu er mótmælt af hálfu aðalstefndu, sem telja, að aðalstefnandi eigi engan sjálfstæðan kröfurétt á hendur vátryggingarfélaginu, og eigi krafa þessi því engan rétt á sér. Krefjast þeir málskostnaðar úr hendi aðalstefnanda.

Í málinu liggur fyrir bréf (dskj. 5), dags. 17. febrúar 1964, frá Almennum Tryggingum h/f til lögmanns aðalstefnanda, svohljóðandi: „Samkvæmt beiðni yðar staðfestum vér hér með, að vér munum ábyrgjast greiðslu fyrir aðstoð þá, sem m/s Eldey, KE 37, veitti m/s Kötlu þann 31. jan. s.l. í Keflavík, eins og hún verður ákveðin með samkomulagi eða dómi. Ábyrgð þessi nær eingöngu til þess hluta, sem viðkemur skipinu."

Dómurinn telur, að krafa aðalstefnanda sé réttmæt og að með yfirlýsingu þessari hafi skapazt löggerningur milli þessara aðilja samkvæmt almennum reglum kröfuréttarins, sem gefi aðalstefnanda ákveðinn rétt á hendur loforðsgefanda, og beri því að taka kröfuna til greina, að svo miklu leyti sem yfirlýsingin gefur efni til. Samkvæmt henni er ábyrgðin takmörkuð við skipið sjálft og nær því ekki til farms eða farmgjalds. Verðmæti m/s Kötlu, sem lagt er til grundvallar í máli þessu, nemur 48% af heildarverðmæti hinna björguðu hagsmuna, og þykir því rétt, að viðurkennd verði ábyrgð aðalstefnda Almennra Trygginga h/f á skilvísri greiðslu til aðalstefnanda að 48 hundraðshlutum tildæmdra fjárhæða, en málskostnaður varðandi þenna lið falli niður.

Varðandi kröfu meðalgöngustefnanda, líta hinir sérfróðu menn í dóminum svo á, að afskipti v/b Vilborgar hafi ekki verið þau, að telja beri aðstoð, eftir því sem það hugtak er almennt skilgreint. Skipstjórinn hafi komið ótilkvaddur á vettvang, er v/b Eldey hafði komið afturenda m/s Kötlu á flot og var komin með skipið í drátt. V/b Vilborg hafi ekki hafzt annað að en flytja

trossu í land, sem aldrei þurfti að nota, né hefði komið að gagni, eins og á stóð.

Niðurstaðan í meðalgöngusök verður því sú, að sýkna ber meðalgöngustefndu af kröfum meðalgöngustefnanda. Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður í meðalgöngusök.

Dómsorð:

Aðalstefnda, Eimskipafélag Reykjavíkur h/f, Reykjavík, greiði aðalstefnanda, Jóhannesi Jóhannessyni útgerðarmanni, Suðurgötu 41, Keflavík, f. h. eiganda og áhafnar v/b Eldeyjar, KE 37, kr. 1.200.000.00, auk 7% ársvaxta frá 31. janúar til greiðsludags og málskostnað, kr. 110.000.00. Aðalstefnandi á sjóveðrétt í m/s Kötlu til tryggingar fjárhæðum þessum.

Meðstefnda, Almennar Tryggingar h/f, Reykjavík, ber ábyrgð gagnvart aðalstefnanda á skilvísri greiðslu ofangreindra fjárhæða að 48 hundraðshlutum. Málskostnaður falli niður, varðandi þenna lið dómkrafna.

Meðalgöngustefndu, Eimskipafélag Reykjavíkur h/f og eigendur og áhöfn v/b Eldeyjar, KE 37, eiga að vera sýknir af kröfu meðalgöngustefnanda, Helga Grétars Helgasonar f. h. eiganda og áhafnar v/b Vilborgar, KE 51. Málskostnaður í meðalgöngusök fellur niður.

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

Mánudaginn 21. júní 1965.

Nr. 106/1965. **Ákæruvaldið**
gegn
Jósafat Arngrímssyni.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Kærumál. Frávísun.

Dómur Hæstaréttar.

Ákærði hefur hinn 3. júní 1965 kært til Hæstaréttar úrskurð héraðsdómara, er upp var kveðinn 1. s. m. Hefur saksóknari ríkisins leyft kæru þessa, sbr. 1. tölulið 171. gr. laga nr. 82/1961.