

Priðjudaginn 10. maí 1966.

Nr. 5/1964. **Landhelgisgæzla Íslands f. h. eiganda og áhafnar v/s Sæbjargar**
 (Ingólfur Jónsson hrl.)
 gegn
Eldborgu h/f, eiganda v/s Eldborgar, GK 13,
og gagnsök (Sveinbjörn Jónsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Björgun.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 9. janúar 1964. Hann krefst þess, að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 350.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1961 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Þá krefst aðaláfrýjandi sjóveðréttar í v/s Eldborgu, GK 13, til tryggingar greindum fjárhæðum.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu af sinni hendi með stefnu 15. júlí 1964, að fengnu áfrýjunarleyfi 13. s. m. Hann krefst lækkunar fjárhæðar, sem dæmd var í héraði, og málskostnaðar af aðaláfrýjanda í héraði og hér fyrir dómi.

Málsatvikum er skilmerkilega lýst í héraðsdómi. Matsgerð skipstjóranna Guðmundar Guðmundssonar og Halldórs Ingimarssonar, sem þar er rakin, verður eigi gegn andmælum aðaláfrýjanda lögð til grundvallar, þegar af þeirri ástæðu, að aðaláfrýjanda var ekki veitt færi á að gæta hagsmuna sinna í sambandi við athuganir og tilraunir matsmanna, sbr. 1. mgr. 140. gr. laga nr. 85/1936.

V/s Eldborg var í rúmsjó með óvirka skráfu og seglvana, er varðskipið Sæbjörg kom því til hjálpar. Eigi verður talið í ljós leitt, að léttbátur v/s Eldborgar hefði, eins og á stóð, mátt draga skipið í höfn eða öruggt lægi. Var v/s Eldborg því í hættu statt, og ber að telja hjálp þá, sem v/s Sæbjörg

veitti því, björgun í merkingu X. kafla siglingalaga nr. 56/1914, er þá voru í gildi.

Samkvæmt málf lutningi telst verðmæti v/s Eldborgar ásamt veiðarfærum og afla hafa numið kr. 5.078.873.00. Með hliðsjón af þessu og öðrum atriðum, sem máli skipta og lýst er í héraðsdómi, þykja bjarglaun hæfilega ákveðin kr. 125.000.00. Ber gagnáfrýjanda að greiða aðaláfrýjanda þá fjárhæð ásamt vöxtum, eins og krafizt er, og svo málskostnað í héraði og hér fyrir dómi, samtals kr. 30.000.00. Samkvæmt 1. tölulíð 236. gr. laga nr. 56/1914 á aðaláfrýjandi sjóveðrétt í v/s Eldborgu, GK 13, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dómsorð:

Gagnáfrýjandi, Eldborg h/f, eigandi v/s Eldborgar, GK 13, greiði aðaláfrýjanda, Landhelgisgæzlu Íslands f. h. eiganda og áhafnar v/s Sæbjargar, kr. 125.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1961 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 30.000.00.

Aðaláfrýjandi á sjóveðrétt til tryggingar dæmdum fjárhæðum í v/s Eldborgu, GK 13.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 4. desember 1963.

Mál þetta, sem dómtekið var 28. nóv. s.l., hefur Pétur Sigurðsson forstjóri, Reykjavík, f. h. Landhelgisgæzlu Íslands og skipshafnar v/s Sæbjargar höfðað hér fyrir dóminum með stefnu, útgefinni 16. apríl 1963, á hendur Gunnari Hermannssyni skipstjóra, Hólabraut 10, Hafnarfirði, f. h. h/f Eldborgar, Hafnarfirði, eiganda m/s Eldborgar, GK 13, til greiðslu björgunarlauna að fjárhæð kr. 350.000.00 auk 8% ársvaxta frá 24. apríl 1961 til greiðsludags og málskostnaðar, þar á meðal kostnaðar við sjópróf og dómgjöld, allt eftir mati dómsins. Jafnframt er krafizt

sjóveðréttar í m/s Eldborgu, GK 13, til tryggingar framanskráð-
um kröfum.

Stefnandi hefur stefnt til réttargæzlu Ólafi Finsen forstjóra
f. h. Vátryggingafélagsins h/f sem vátryggianda m/s Eldborgar,
GK 13, en ekki hafa verið gerðar neinar sjálfstæðar kröfur á hend-
ur réttargæzlustefnda.

Stefndu gera þær dómkröfur, að þeir verði algerlega sýkn-
aðir af kröfum stefnanda og þeim verði dæmdur málskostnaður
að mati dómsins.

Til vara er krafizt lækkunar á stefnukröfunum og að máls-
kostnaður falli niður.

Réttargæzlustefndi hefur stutt framangreindar kröfur, en eng-
ar sjálfstæðar kröfur gert.

Málavextir eru þessir:

Laugardaginn 22. apríl 1961 kl. 2150 lá varðskipið Sæbjörg
við akkeri undan Kalmanstjörn. Heyrðist þá m/s Eldborg, GK 13,
kalla á m/s Fanneyju á 2311 k/c, og kvaðst skipstjórinn vera
með nótina í skrúfunni grunnt á Sandvík og bað Fanneyju að
draga sig að landi, þar sem ekki væri hægt að hreyfa skrúfu
skipsins. M/s Fanney kvaðst ekki hafa aðstæður til þess að sinna
þessu og kvaðst Eldborg þá ætla að reyna að ná í v/s Sæbjörgu.
Svaraði þá v/s Sæbjörg og kvaðst koma strax á vettvang. Var kl.
2155, er varðskipið lagði af stað og kom á Sandvík kl. 2220.
Síðan beið varðskipið til kl. 2400, meðan Eldborg dró nótina inn
og háfaði upp síldina, sem í henni var. Að því loknu var dráttar-
taug frá v/s Sæbjörgu fest í Eldborgu, sem þá var stödd um það
bil 1.3 sml. VSV af Hafnarbergi. Gefnir voru út 110 faðmar
3½" vír ásamt 10 föðmum tvöfaldri 4" nylontrossu. Kl. 0007
sunnudaginn 23. apríl var svo haldið af stað áleiðis til Hafnar-
fjarðar og m/s Eldborgu skilað þar að bryggju kl. 0653 sama
dag. Meðan á þessu stóð, var veður A 2—3, sjólítið, súld fyrst
og síðan skýjað.

Skipstjóri og stýrimaður varðskipsins hafa komið fyrir dóm.
Skipstjórinn kvaðst telja útilokað, að Eldborg hefði komizt til
hafnar af eigin rammleik, þar sem ekki hafi verið hægt að hreyfa
skrúfu skipsins. Þá kveðst hann einnig telja útilokað, að létt-
báturinn hefði getað dregið jafn stórt og þungt skip sem Eld-
borg er. Stýrimaður varðskipsins var sömu skoðunar og skip-
stjóri um það, að Eldborg hefði ekki komizt til lands af eigin
rammleik. Byggir hann þá skoðun sína á því, að skipið hafi ekki
getað hreyft skrúfuna og verið mikið hlaðið.

Skipstjórinn á m/s Eldborgu hefur komið fyrir dóm. Hann hefur bent á, að skipsbáturinn sé útbúinn sérstaklega með það fyrir augum að draga skipið út úr nóttinni, þegar þess þurfi með, og geti hann dregið skipið móti 3—4 vindstigum. Í bátnum sé 32 ha. vél. Skipstjórinn heldur því fram, að svo sem straumur og vindur var, hafi verið hægt að draga skipið með skipsbátinum inn á Kirkjuvog og fá síðan froskmann til að losa netið úr skrúfunni. En það, sem réð því, að v/s Sæbjörg var beðin um aðstoð, var síldaraflinn, sem í skipinu var. Ætlunin hafi verið að koma honum óskemmdum um borð í b/v Sigurð, sem var á leið til Þýskalands með síldarfarm. En því fyrr sem síldin kom að landi því ferskari og verðmætari vara hafi hún verið. Skipstjórinn segir, að vél skipsins hafi verið gangfær, en ekki hafi þótt ráð að hreyfa skrúfuna, þar sem það hefði getað valdið skemmdum.

Gísli Jón Hermannsson, stýrimaður á m/s Eldborgu, hefur komið fyrir dóm. Hann kveðst telja, að hægt hefði verið að draga m/s Eldborgu til lands með léttbátinum og ekki sé heldur óhugsandi, að hægt hefði verið að ná nóttinni úr skrúfunni þar, sem skipið var statt. En það, sem ráðið hafi ákvörðun skipstjórans um að kalla v/s Sæbjörgu til aðstoðar, hafi verið að bjarga aflanum sem fyrst til lands.

Stefnandi reisir kröfur sínar á því, að m/s Eldborg, GK 13, hafi verið skammt undan hættulegri strönd Reykjaness með ónot hæfa skrúfu og án segla. Það sé viðurkennt í málinu, að hættulegt hefði verið að hreyfa skrúfuna, eins og ástatt var, og allsendis ósannað, að léttbátur skipsins hefði getað dregið það að neinu gagni. Hafi því hér verið um björgun að ræða í merkingu siglingalaga.

Stefndu reisa sýknukröfur sínar á því, að hjálp sú, sem v/s Sæbjörg veitti m/b Eldborgu, hafi verið aðstoð, en ekki björgun, eins og það hugtak hefur verið skilgreint. Hvorki skipi né skipshöfn hafi verið neinn háski búinn, þar sem veður var hið bezta, hægur afgangsvindur og sléttur sjór.

Með aðstoð léttbátsins hefði m/b Eldborg getað komizt hjálparlaust til hafnar eða á hvern þann stað, sem heppilegur var til að ná nóttinni úr skrúfunni, hvort sem það hefði verið gert af skipverjum sjálfum eða með aðstoð kafara úr landi.

Að tilhlutun varnaraðilja í málinu var gerð tilraun til að sannreyna dráttarhæfni léttbátsins. Tilraun þessa eða athugun framkvæmdu skipstjórnarnir Guðmundur Guðmundsson og Halldór Ingimarsson, og hafa þeir skilað skýrslu um hana, sem lögð hefur

verið fram sem dskj. nr. 8. Stefnandi hefur mótmælt þessari skýrslu sem rangri og tilgangslausri og telur, að sér hafi ekki verið gefinn kostur á að vera viðstaddur tilraunina.

Lögmaður stefndu heldur því hins vegar fram, að honum hafi verið kunnugt um, hvenær tilraunin fór fram.

Skipstjórnarnir fóru um borð í m/s Eldborgu, GK 13, þar sem skipið lá í höfn í Hafnarfirði. Skipinu var síðan siglt út úr höfninni og stöðvað lítið eitt innan við Helgaskersbauju kl. 1400. Þar var m/s Eldborg tekin í drátt af léttbáti skipsins. Kl. 1407 var Helgaskersbauja þvert á bakborða í stefnunni beint á Valhúsagrunnsbauju. Fjarlægð frá Helgaskersbaujunni var ca. 220—230 faðmar.

Var þá keyrð full ferð á dráttarbátnum og dráttartaugin höfð 60 faðmar. Eftir 40 mínútur, eða kl. 1447, var m/s Eldborg komin að Valhúsagrunnsbauju, en vegalengdin, sem skipið var dregið, var 1.9 sjóm. Var þá léttbátnum gefið merki um að snúa til baka og stýrið á Eldborgu sett hart í bakborða, og tók það 4 mínútur að snúa skipinu um 180°.

Meðan á þessu stóð, var ýmist logn eða NA til ANA, 1 og 2 vindstig. Sjór mátti heita alveg sléttur, en þó aðeins hreyfing á móti, meðan keyrt var út á fjörðinn.

Flóð í Reykjavík var kl. 1707. Meðan á þessum athugunum stóð, skiptust skipstjórnarnir á um að gæta þess, að kúplað væri frá vélinni og skrúfuöxullinn væri algerlega stöðvaður.

Léttbátur m/s Eldborgar var 2.03 rúml. brúttó með 24—32 ha. Marna benzínvél. Toghraði skipsins var því 2.8 sjóm. á klukkustund.

Að áliti hinna sérfróðu manna í dómurinn er athugun þessi gerð af nákvæmni, og verður ekki vefengt, að hún gefi rétta hugmynd um dráttarhæfni léttbátsins.

Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands á dskj. 9 var veður dag þann, sem hér um ræðir (23/4 '61), ESE 3 allan daginn og sjóllítið.

Eins og atvikum hefur nú verið lýst, telur dómurinn, að með léttbáti m/s Eldborgar hefði verið hægt að draga skipið meðfram landinu, hvort heldur hefði verið inn á Kirkjuvog eða til Sandgerðis. Er þá þess að gæta, að hvort tveggja hefði hjálpað til við dráttinn, straumur og sá litli vindblær, sem var.

Þegar lítið er til þess, sem að framan greinir svo og þess, að engin hætta var á, að skipið ræki upp, verður ekki talið, að það hafi verið statt í nauð, og telst því hjálp sú, sem v/s Sæbjörg

veitti m/s Eldborgu ekki björgun í merkingu 229. gr. siglinga-
laganna nr. 56/1914.

Þegar ákveða skal þóknun fyrir aðstoð þá, sem v/s Sæbjörg
veitti m/s Eldborgu, ber að líta á það, að skjótt var brugðið við
og aðstoðin greiðlega af hendi veitt.

Stefnandi hefur lagt fram vottorð Skipaútgerðar ríkisins fyrir
reksturskostnaði v/s Sæbjargar 1961, sem talst vera kr. 11.765.67
á starfsdag. Telja má víst, að dráttartaugar hafi eitthvað tagnað
og slitnað við dráttinn. Að öðru leyti er ekki upplýst um neinar
skemmdir á varðskipinu..

Þegar litið er til þessa og önnur atvik höfð í huga, þykir þókn-
un fyrir aðstoðina hæfilega ákveðin kr. 75.000.00.

Samkvæmt framansögðu verða því úrslit málsins þau að dæma
ber stefnda, eiganda m/s Eldborgar, GK 13, til að greiða Land-
helgisgæzlu Íslands kr. 75.000.00 auk 7% vaxta frá 24. apríl 1961
til greiðsludags og málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn
kr. 9.000.00.

Stefndi, eigandi m/s Eldborgar, GK 13, á hins vegar að vera
sýkn af kröfum stefnandans, skipshafnar v/s Sæbjargar, en rétt
þykir, að málskostnaður að því leyti falli niður.

Samkvæmt 4. tl. 236. gr. laga nr. 56/1914 á stefnandi, Land-
helgisgæzla Íslands, sjóveðrétt í m/s Eldborgu, GK 13, til trygg-
ingar hinum tildæmdu fjárhæðum.

Kristján Jónsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt
meðdómsmönnum Jóni Sigurðssyni skipstjóra og Hallgrími
Jónssyni vélstjóra.

Dómsorð:

Stefndi, Gunnar Hermannsson f. h. h/f Eldborgar, Hafnar-
firði, greiði stefnanda, Pétri Sigurðssyni f. h. Landhelgisgæzlu
Íslands, kr. 75.000.00 með 7% ársvöxtum frá 24. apríl 1961
til greiðsludags og kr. 9.200.00 í málskostnað. Stefndi á að
vera sýkn af kröfum stefnandans, skipshafnar v/s Sæbjargar,
en málskostnaður falli niður.

Stefnandi, Landhelgisgæzla Íslands, á sjóveðrétt í m/s Eld-
borgu, GK 13, til tryggingar hinum tildæmdu fjárhæðum.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirt-
ingu hans að viðlagðri aðför að lögum.