

Þriðjudagur 14. júní 1966.

Nr. 40/1964. **Akraneskaupstaður**
(Kristinn Sigurjónsson hdl.)

gegn

Trolle & Rothe f. h. eigenda m/s Dacia
og gagnsök
(Sigurður Sigurðsson hdl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 11. marz 1964 og krafizt þess, að honum verði dæmd sýkna og gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 31. marz 1964 og krafizt þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum danskar krónur 20.454.38 ásamt 6% ársvöxtum frá 18. september 1958 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Í Hæstarétti hefur verið lögð fram eftirfarandi álitsgerð Gunnars Bergsteinssonar sjómælingamanns, dags. 31. maí 1966, svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni yðar hef ég gert meðfylgjandi skýringarmynd, er sýnir sjávarhæð yfir stalli steinkers í Akraneshöfn síðdegis hinn 18. september 1958.

Við gerð þessarar skýringarmyndar hef ég stuðzt við línurit úr flóðmæli, sem staðsettur er í Reykjavíkurhöfn og sýnir sjávarhæðina þar hinn sama dag. En sjávarföllin haga sér því sem næst eins í Reykjavík og á Akranesi.

Til frekari athugunar fór ég til Akraness hinn 29. þ. m. og mældi þá hæð SA-horns áður nefnds steinkers og gerði um leið samanburð á sjávarhæð þar og því, sem flóðmælirinn í Reykjavík sýndi á sama tíma.

Eins og skýringarmyndin ber með sér, hefur sjávaryfirborð verið um 0.8 m yfir stalli steinkersins kl. 1718 hinn 18/9 1958. Staður sá á steinkerinu, sem skrófa m/s DACIU hefur

rekízt í, hefur því verið um 1.8 m undir sjávaryfirborði, eða um 6 fet. Þótt mér sé ókunnugt um djúpristu m/s DACIU, þykir mér ekki ósennilegt, miðað við skipsstærð, að skrufu-öxull hennar hafi verið um 6—8 fet undir sjávaryfirborði.

Sem svar við fyrirspurn yðar um, hvort áður nefndur stallur hefði getað komið í ljós vegna öldugangs um og eftir kl. 1700, skal yður tjáð, að bylgjuhæðin hefði þá þurft að vera um 1 til 1½ m. En mér þykir ólíklegt, að svo mikil bára hafi verið inni í höfninni, þótt ég af skiljanlegum ástæðum geti ekkert sagt um, hvernig sjólagi var háttað þar á þeim tíma“.

Með tilvísun til álitsgerðar þessarar og annarra gagna málsins verður eigi talið, að skipstjórnarmenn á m/s Dacia hafi mátt vara sig á neðansjávar þröskuldi þeim, sem skrífa skipsins rakst á í Akraneshöfn hinn 18. september 1958 og eigi hafði verið auðkenndur. Að þessu athuguðu og þar sem skipstjóra m/s Dacia var eigi skylt að taka hafnsögumann um borð, áður en hann sigldi inn í höfnina, sbr. 16. og 31. gr. auglýsingar nr. 64/1956 um breytingu á hafnarreglugerð fyrir Akraneskaupstað nr. 207 7. nóv. 1947, verður að taka kröfur gagnáfrýjanda í málinu til greina og dæma aðaláfrýjanda til að greiða honum d. kr. 20.454.38 ásamt 6% ársvöxtum frá 18. september 1958 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 30.000.00.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, Akraneskaupstaður, greiði gagnáfrýjanda, Trolle & Rothe h/f f. h. eigenda m/s Dacia, d. kr. 20.454.38 ásamt 6% ársvöxtum frá 18. september 1958 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 30.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 28. desember 1963.

Mál þetta, sem dómtekið var 23. þ. m., hefur Eiríkur Stephensen f. h. Trolle & Rothe h/f, hér í borg, vegna eigenda skipsins

m/s DACIA frá Danmörku höfðað fyrir sjó- og verzlunardóminum með stefnu, útgefinni 28. marz 1960, á hendur bæjarstjóranum á Akranesi f. h. bæjarsjóðs til greiðslu á dönskum kr. 20.454.38 auk 6% ársvaxta frá 18. september 1958 til greiðsludags og málskostnaðar að mati dómsins.

Stefndi hefur aðallega krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hans hendi að mati dómsins, en til vara, að stefnukröfur verði færðar niður til mjög verulegra muna og vextir aðeins reiknaðir frá stefnudegi, 28. marz 1960, og málskostnaður verði látinn niður falla.

Málavextir eru þeir, að hinn 18. september 1958 varð m/s DACIA frá Danmörku fyrir skaða í Akraneshöfn. Jess Hounstrup, sem hafði á hendi stjórn skipsins, hefur skýrt nánar frá atvikum þannig, að skipið hafi verið statt hér í Reykjavík umræddan dag eftir að hafa losað hér sement, en skipið var í leigu hjá Sementsverksmiðju ríkisins til sementsflutninga. Um kl. 1530 hafi komið boð frá leigutökum um það, að skipið kæmi til Akraness. Hvassviðri (hård kuling) var af suð-austri og hafi hann því af þeim sökum vakið máls á þeirri áhættu, sem væri því samfara að leggjast að bryggjunni, ef hún væri ekki auð. Leigutakarnir hafi svarað því til, að bryggjan væri auð og möguleiki væri fyrir hendi að leggjast að henni. Hafi hann því lagt af stað héðan kl. 1545. En er hann hafi komið inn í höfnina á Akranesi kl. 1700, hafi í ljós komið, að annað skip lá við bryggju þá, sem venjulegast var legið við. Hafi hann þá strax ákveðið að fara aftur út úr höfninni og leggjast við legufæri úti á læginu, þar til bryggjan yrði auð. Í hvassviðri þessu hafi verið nauðsynlegt fyrir þá að nota bakborðsakkeri til að snúa skipinu í höfninni. Einnig hafi vél skipsins verið notuð samhliða til þess að halda skipinu fríu af nyrðri garðsendanum. Rétt í því að skutur skipsins snerist frítt af garðsendanum með vélina í áfram stöðu, heyrðust högg og slög frá skrúfunni, og vélin stöðvaðist. Við nánari athugun hafi í ljós komið, að skrúfan hafði rekizt í hindrun, sem var undir yfirborði sjávarins og ekki sjáanleg.

Af nánari upplýsingum, sem fyrir liggja, er ljóst, að endi nyrðra hafnargarðsins er myndaður af steinkeri, sem sökkt var í höfnina. Er garður þessi næstum þvert út af bryggju Sementsverksmiðjunnar, í um 70 metra fjarlægð frá henni. Myndast við þetta eins konar mynni inn í bátahöfn. Steinker þetta er þannig að gerð, að efri helmingur þess er mjórri en neðri helmingurinn. Myndast þannig stallur á því, sem er 1.85 metrar á breidd út

frá hliðum þess og enda. Hæð alls kersins er 12 metrar, og eru 6.10 metrar niður að stallinum. Við meðalstórstraumsfjöru er stallurinn um 0.25 metra yfir sjávarmáli. Á stallinum eru pollar á hverju horni, 30 cm. á hæð, en langs með hliðum kersins eru á stallinum járnstengur. Í horn þessa stalls á kerinu og/eða polla hefur skrúfa m/s DACIA rekizt.

Skipstjórinn, Jess Hounstrup, hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að hafnsögumaður hafi ekki verið um borð í skipinu við umrædda innsiglingu. Kvað hann hafnsögumann hafa verið um borð, þegar skipinu var í fyrsta sinn siglt inn í höfnina á Akranesi, en ekki eftir það. Gizkaði hann á, að skipið hefði verið búið að fara um 30 ferðir inn á höfnina og að bryggju þar. Hann kvað töluverðan sjógang hafa verið í höfninni, þar sem vindur hafi staðið beint á hafnarmynnið, en hann kvaðst hafa haft fullt vald yfir skipinu, þar sem hann hafi haft akkeri úti. Skipstjórinn taldi nægilegt pláss hafa verið fyrir skipið til þess að snúa í höfninni, ef ekki hefði eitthvað staðið út úr bryggjuendanum, er skipið var í nálægð hans.

Vitnið Hallfreður Guðmundsson, hafnsögumaður á Akranesi, hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að á þeim tíma, er hér um ræðir, hafi ekki verið skylda að hafa hafnsögumann við innsiglingu í Akraneshöfn, en hafnsögumaðurinn hafi jafnan verið til reiðu, ef um var beðið. Hann kvaðst hafa leiðbeint við innsiglingu m/s DACIA í fyrsta skipti, sem skipið kom til Akraness, en eftir það hafi aldrei verið beðið um aðstoð hans. Hafi hann þá aðvarað skipstjóran um gerð kersins, svo sem vandi hans hafi jafnan verið, er hann leiðbeindi skipum um höfnina. Í það skipti hafi annar maður verið skipstjóri en sá, er stjórn þess hafði með höndum í margnefnt skipti, sem vitninu hefur verið sagt, að væri 1. stýrimaður skipsins. Vitnið kvað engin aðvörunarmerki hafa verið á eða við kerið sjálft. Hafi það verið sett á umræddan stað árið 1946 og verið í sinni upprunalegu mynd allt fram til 1960, en þá hafi verið steypt ofan á stallinn, þannig að kerið allt hafi fengið sömu gerð og neðri helmingur þess, svo sem til hafi staðið í upphafi. Vitnið kveðst ekki vita til þess, að skip hafi áður fengið skaða af kerinu eða það á nokkurn hátt skemmt. Eftir umræddan atburð kveðst vitnið hafa skoðað kerið ásamt fleirum mönnum. Hafi þá í ljós komið, að nýlega hafði brotnað stykki úr horni kersins, ca. 1 metra fyrir neðan brún stallsins. Stykki þetta hafi verið um 50—60 cm. á lengd og um 20 cm. á dýpt. Brotsáríð hafi verið hreint og að sjá mjög nýlegt. Einnig hafi sézt á

járnpolla á stallhorninu, að þar hefði skip komið við, þar sem hrúðurkarl og gróður var núið af. Svo og hafi botnfarvi verið sýnilegur á pollanum. Við athugun vitnisins hafi einnig í ljós komið, að skammt frá stallhorninu hafi verið út af beygt eitt vinkiljárn um ca. 50 cm., en ekkert hafi sézt á því, að skip hefði nýlega á það rekizt. Hafi járn þetta verið í um 1.5 metra fjarlægð frá hinu brotna stallhorni. Kvaðst vitnið fullvisst af athugun þessari, að skemmdin á kerinu væri eftir m/s DACIA. Vitnið kvað hvorki skipstjóra né leigutaka skipsins hafa tilkynnt hafnaryfirvöldum um ferðir þess í umrætt sinn.

Vitnin Einar Eggertsson kafari og Björgvin Sæmundsson verkfræðingur gerðu athuganir á kerinu ásamt vitninu Hallfreði og bera um þá athugun á sama hátt og vitnið Hallfreður hér að framan.

Stefnandi reisir kröfur sínar í málinu á því, að skaði sá, er m/s DACIA varð fyrir, verði einvörðungu rakinn til hirðuleysis og ógætni af hálfu hafnaryfirvalda Akraness, en á því beri stefndi fébótaábyrgð. Staðreynd sé, að skrífa skipsins rakst í kerinu eða einhvern hluta á því. Óforsvaranlegt hafi verið að hafa ekki aðvaranir fyrir sjófarendur um gerð kersins, sem þeim var stórhættulegt og eigi unnt að varast, þar sem hinn breiðari og lengri hluti þess var undir yfirborði sjávar nema rétt um stórstraumsfjöru.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að hafnaryfirvöldum Akraness verði á engan hátt kennt um það óhapp, sem m/s DACIA varð fyrir í margnefnt skipti. Hafnarmannvirki hafi öll verið í fullkomnu lagi. Margnefnt steinker var búið að vera í höfninni í um einn tug ára í sinni upphaflegu mynd. Lögun kersins hafi að vísu verið þannig, að á því var stallur, sem sjór féll yfir með aðfalli, en var sýnilegur um fjöru. Um þennan stall hafi allir skipstjórar á Akranesi vitað og þeir, sem kunnugir eru í höfninni, Hafnsögumaður hafði skýrt hinum reglulega skipstjóra m/s DACIA sérstaklega frá honum, en sá skipstjóri hafði farið inn og út úr höfninni án hafnsögumanns. Í hér umræddri ferð hafi annar verið við stjórn skipsins. Sá hafi siglt rակleitt inn í höfnina, þótt hvassviðri væri á, án þess að leita aðstoðar hafnsögumanns og einnig án þess að hafa samband við hafnaryfirvöld. Hafi þessi sigling m/s DACIA því algerlega verið á hans ábyrgð.

Varakrafa stefnda er á því atriði byggð, að óhappið verði að

mestu leyti rakið til óaðgæzlu skipstjórans og af þeim sökum verði stefnandi að bera verulegan hluta tjónsins sjálfur.

Margnefndan dag var síðdegisfjara á Akranesi um kl. 1550, eða rúmri klukkustund áður en m/s DACIA var siglt inn í höfnina.

Hér að framan hefur verið lýst gerð og umbúnaði steinkersins. Af þeirri lýsingu er ljóst, að það var hættulegt sjófarendum, sem eigi voru því gerla kunnugir og eigi máttu sjá hættueiginleika þess, sem lengstum var hulinn sjó. Verður að telja, að við svo búið hafi nauðsyn borið til að hafa hann auðkenndan og vekja með því athygli sjófarenda á því, að þörf væri varúðar og það því fremur sem þeim hafi eigi borið skylda til að leita leiðbeininga hafnsögumanns. Þetta var vanrækt, og ber af þeim sökum að leggja fébótaábyrgð á stefnda.

Á hinn bóginn verður að telja, að skipstjórinn, sem stjórn skipsins hafði með höndum í fjarveru hins reglulega skipstjóra, eða nánar tiltekið á tímabilinu ca. 12. til ca. 20. september 1958, hafi eigi sýnt tilhlýðilega aðgæzlu við siglingu þess með því að fara inn í höfnina í því veðri, sem þá var, án þess að leita öruggra upplýsinga um aðstæður. Enn fremur verður að telja, að með skyldri aðgæzlu hefði hann átt að verða aðstæðna var við steinkerið, eins og á stóð sjávarfalli, en á þessu gáleysi skipstjórans ber stefnandi sjálfur ábyrgð. Samkvæmt þessu framansögðu þykir rétt, að hvor aðili beri helming tjónsins.

Fjárhæðum í máli þessu hefur eigi verið mótmælt, og verður stefndi því dæmdur til að greiða stefnanda danskar kr. 10.227.19 með vöxtum, eins og krafist er í stefnu.

Þá ber stefnda að greiða stefnanda málskostnað, sem hæfilega ákveðst kr. 7.500.00.

Emil Ágústsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Jóni Sigurðssyni og Agli Þorgilssyni skipstjórum.

Dómsorð:

Stefndi, bæjarsjóður Akraness, greiði stefnanda, Trolle & Rothe h/f vegna eigenda m/s DACIA, danskar kr. 10.227.19 með 6% ársvöxtum frá 18. september 1958 til greiðsludags og kr. 7.500.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.