Mánudaginn 13. febrúar 1967.

Nr. 50/1966: **Vélbátatrygging Eyjafjarðar og Gunnlaugur Sigurðsson og Kristján Vigfússon f. h. eigenda v/b Pálma, EA 536,** (Friðrik Magnússon hrl.)
gegn
Skipaútgerð ríkisins og gagnsök.
(Ingólfur Jónsson hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Gizur Bergsteinsson, Benedikt Sigurjónsson, Jónatan Hallvarðsson, Einar Arnalds og prófessor Ármann Snævarr.

Árekstur skipa. Vátrygging. Skaðabætur. Sjóveðréttur.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 13. apríl 1966 og gert þessar dómkröfur:

Aðaláfrýjandi Vélbátatrygging Eyjafjarðar krefst þess, að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 405.235.00 með 7% ársvöxtum frá 6. apríl 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Aðaláfrýjandi eigendur v/b Pálma, EA 536, krefst þess, að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 196.300.00 með 7% ársvöxtum frá 6. apríl 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Þá krefjast aðaláfrýjendur og málskostnaðar, hvor fyrir sig, úr hendi gagnáfrýjanda í héraði og fyrir Hæstarétti. Loks krefjast þeir viðurkenningar á sjóveðrétti í m/s Heklu, TFCA, til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 25. apríl 1966. Krefst hann sýknu af kröfum aðaláfrýjenda og málskostnaðar úr hendi þeirra í héraði og fyrir Hæstarétti.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta hann.

Rétt þykir, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 21. janúar 1966.

Mál þetta, sem tekið var til dóms í dag, hafa Vélbátatrygging Eyjafjarðar, Akureyri, og Gunnlaugur Sigurðsson, Brattavöllum, og Kristján Vigfússon, Litla-Árskógi, hinir tveir síðarnefndu f. h. eigenda og áhafnar v/b Pálma, EA 536, höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, birtri 7. marz 1964, gegn Skipaútgerð ríkisins, Reykjavík, til greiðslu skaðabóta vegna tjóns, sem varð, er árekstur varð á milli v/b Pálma, EA 536, og m/s Heklu, TFCA, 6. apríl 1962.

Með dómi réttarins, uppkveðnum 13. desember 1965, var kröfuliðum II, tl. 2—6, vísað frá dómi. Var þar um að ræða kröfur áhafnar, útgerðar og eigenda vegna verðmætis afla og muna, sem fórust, er v/b Pálmi, EA 536, sökk við árekstur inn, svo og vegna rekstrartjóns útgerðar og atvinnutjóns áhafnar af þeim sökum.

Eins og málið liggur nú fyrir, eru nú aðeins til úrlausnar kröfur Vélbátatryggingar Eyjafjarðar og eigenda v/b Pálma til greiðslu á andvirði bátsins. Er báturinn fórst, greiddi Vélbátatrygging Eyjafjarðar eigendum bátsins hluta af vátryggingarverði bátsins og krefur stefnda nú um endurgreiðslu þess fjár. Eigendur v/b Pálma, EA 536, krefja stefnda um þann hluta af verðmæti bátsins, sem Vélbátatrygging Eyjafjarðar greiddi eigi.

Dómkröfur Vélbátatryggingar Eyjafjarðar eru nú þær, að stefnda verði dæmt að greiða kr. 405.235.00 með 7% ársvöxtum frá 6. apríl 1962 til 1. janúar 1965, en 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu svo og að viðurkenndur verði sjóveðréttur í m/s Heklu, TFCA, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Af hálfu eigenda v/b Pálma, EA 536, eru þær dómkröfur gerðar, að stefnda verði dæmt að greiða þeim kr. 196.300.00 með 7% ársvöxtum frá 6. apríl 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu svo og að viðurkenndur verði sjóveðréttur í m/s Heklu, TFCA, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Til vara krefjast stefnendur annarra lægri fjárhæða eftir mati dómsins auk vaxta, málskostnaðar og viðurkenningar á sjóveðrétti, eins og áður greinir.

Stefndi gerir þær dómkröfur, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnenda og að þeir verði dæmdir in solidum til að greiða honum málskostnað, en til vara, að kröfur stefnenda verði lækkaðar og málskostnaður verði þá látinn niður falla og vextir ekki reiknaðir lengra aftur en frá 8. marz 1964.

Málavextir eru þessir: Kvöldið þann 6. apríl 1962 sigldi m/s Hekla, eign Skipaútgerðar ríkisins, inn Eyjafjörð vestan Hríseyjar. Um kl. 2020 var m/s Hekla að koma inn úr sundinu milli Hríseyjar og Brimness. Var skipinu siglt á fullri ferð með 12—13 sjómílna hraða og stýrt stefnan 118° r.v. Var þeirri stefnu haldið, þar til atburður sá gerðist, er síðar verður lýst. Veður var sunnan 1—2 vindstig, alskýjað, en gott skyggni, en birta var á mörkum þess, að ljósatími væri byrjaður. Magnús Einarsson, 1. stýrimaður, var á stjórnpalli ásamt hásetunum Jóni Meyvantssyni, sem var á útsýnisverði, og Ómari Hillers, sem var við stýrið. Kveðst stýrimaður þá hafa séð bát í um tveggja sjómílna fjarlægð og hafi báturinn haft stefnu sem næst þvert á stefnu Heklu bakborðsmegin. Stýrimaðurinn kveðst hafa búizt við, að báturinn mundi víkja, eins og honum hafi borið samkvæmt siglingareglum. En þegar stýrimaðurinn sá, að um hættu á ásiglingu var að ræða, þar sem báturinn vék ekki, gaf hann skipun um að snúa skipinu hart á stjórnborða, og jafnframt gaf hann stutt hljóðmerki. Þegar m/s Heklu var beygt til stjórnborða, kveður stýrimaður bátinn hafa verið að ganga inn á stefnu m/s Heklu og stefni bátsins borið við bakkahornið bakborðsmegin. Með því að beygja hart á stjórnborða kveðst stýrimaður hafa ætlað sér að ná samhliða stefnu við bátinn, þannig að hann færi aftur með Heklunni bakborðsmegin vegna hraðamismunar. Ekki dugði þetta til að afstýra ásiglingu, og lenti skipið með stefnið aftan til á bátnum, sem reyndist vera v/b Pálmi, EA 536. Er þetta gerðist, var klukkan um 2030. Stýrimaðurinn segir, að um leið og hann beygði til stjórnborða, hafi báturinn virzt beygja til bakborða, en of seint og sér virzt, að stefni skipsins hafi lent um stýrishús bátsins stjórnborðsmegin.

V/b Pálmi var umrætt sinn að koma úr fiskiróðri og var á leið til hafnar á Litla-Árskógssandi, sem var heimahöfn og útgerðarstaður bátsins. Kveðst formaðurinn, Gunnlaugur Sigurðsson, hafa siglt austan við Hrísey skammt frá landi með áttavita-

stefnu SSV með venjulegri ferð um það bil 7.5 sjómílur á klst. Er formaðurinn sá m/s Heklu fyrst, kveður hann hana hafa borið í Dalvík, rétt frítt við eyjuna, og hafi sér virzt Hekla þá hafa borið um þverskipsstefnu. Ekki kveðst hann treysta sér til að segja um fjarlægð milli skipanna þá né hve langur tími leið, frá því að hann sá m/s Heklu fyrst og þar til árekstur varð. Strax og hann sá m/s Heklu, kveðst hann hafa reiknað með miðað við ganghraða skipanna, að hann þyrfti ekki að breyta um stefnu. Nokkru áður en áreksturinn varð, kveðst hann hafa litið út um stjórnborðsglugga stýrishússins og þá hafa séð aftur með stjórnborðshlið Heklu. Hafi hann talið v/b Pálma vera kominn fram hjá stefnu Heklu og ekki litið frekar eftir skipinu, þar til áreksturinn varð. Gizkar formaðurinn á, að fjarlægðin milli skipanna hafi verið ca. 150—200 metrar, þegar hann taldi sig sjá eftir stjórnborðshlið Heklu, og nokkur stund, á að gizka tvær mínútur, hafi liðið, frá því að hann leit út og árekstur varð. Ekki kveðst hann hafa orðið var við, að m/s Hekla breytti um stefnu og ekki hafa heyrt hljóðmerki frá henni. Sjálfur kveðst hann hafa haldið stefnu og ferð bátsins óbreyttri allan tímann, þar til árekstur varð. Formaðurinn segir, að stjórnborðsbógur Heklu aftan til hafi lent á skut bátsins. Við höggið hafi Pálmi snúizt og runnið aftur með stjórnborðshlið Heklu í dálítilli fjarlægð. Strax við áreksturinn hafi sjór streymt inn í vélarrúmið og gosið þar upp gufa frá vélinni. Hafi hann þá sjálfur farið niður í vélarrúm og stöðvað vélina. Síðan hafi hann farið aftur á til þess að athuga skemmdirnar á bátnum og séð, að hástokkur, skansklæðning og styttur voru brotnar ásamt byrðingi að aftan.

Formaður bátsins greip til gúmmíbáts og sjósetti hann, og var hann hafður til taks. Hekla nálgaðist bátinn. Kastað var línu til bátsverja, og var báturinn síðan dreginn að stjórnborðshlið Heklu. Grastrossa ca. 4″ var fest í festingarpolla framan á hádekki Pálma, en að aftan var vír festur í klossholt. Fljótlega tók báturinn að síga að aftan. Maður frá Heklu fór þá niður í bátinn og gat með hröðum handtökum komið 2¼″ vír í gegnum klussið á Pálma, og var þeim vír fest í festarpolla framan á Heklu. Rétt þegar þessu var lokið, brotnaði klossholtið að aftan, og sökk þá báturinn niður, og samtímis slitnaði grastrossan að framan. Hékk báturinn þá á 2¼″ vírnum einum saman og var allur á kafi í sjónum. Skipstjórinn á Heklu áleit hættulegt að hreyfa stjórnborðsskrúfuna með bátinn hangandi þannig sokkinn

við skipshliðina. Hann lét því sleppa vírnum, og sökk þá báturinn við hlið Heklu að fullu. Bátsverjar allir, 5 að tölu, björguðust um borð í Heklu, en úr Pálma varð engu bjargað nema gúmmíbátnum.

Sjópróf hófust á Akureyri í málinu strax daginn eftir, og er framangreind lýsing tekin eftir skýrslum þeirra 1. stýrimanns á Heklu og bátsformannsins.

Vitnið Jón Meyvantsson háseti, sem var á útsýnisverði, kveður bátinn hafa haft stefnu á Árskógsströnd ca. 5 strik frá stefnu Heklu á bakborða, þegar vitnið sá bátinn fyrst. Hafi báturinn haldið stefnu sinni þvert fyrir skipið. Vitnið segir, að um leið og báturinn hvarf undir bakkann á Heklu bakborðsmegin, hafi stýrimaðurinn gefið skipun um að beygja hart á stjórnborða og hafi það verið gert. Stóð stýrimaðurinn þá við miðglugga, en vitnið við gluggann við hliðina bakborðsmegin.

Vitnið Ómar Hiller háseti, sem stóð við stýrið á Heklu, kveðst hafa séð Pálma, og virtist vitninu hann hafa stefnu þvert fyrir skipið. Vitnið kveðst hafa séð bátinn hverfa undir bakkann bakborðsmegin og hafi þá verið gefin skipun um að beygja hart á stjórnborða, og kveðst vitnið hafa gert það. Jafnframt hafi stýrimaður gefið stutt hljóðmerki.

Vitnið Ásgeir Þórarinsson, háseti á Heklu, kveðst hafa legið í koju sinni í herbergi, sem er bakborðsmegin fram í skipinu, aftasta herberginu í lúkarnum, er það heyrði flautað eitt stutt flaut. Kveðst vitnið hafa hugsað sem svo, að þeir væru að mæta skipi og farið fram úr kojunni og litið út um kýraugað. Sá vitnið þá ekkert. Er það leit fram, sá það straumrák á sjónum, og þegar það leit fram, eins og það gat, sá það afturmastrið á báti hverfa fyrir gluggahornið. Kveðst vitnið hafa búizt við að sjá bátinn fara aftur með bakborðsmegin, en það hafi ekki orðið, og rétt í því kveðst það hafa heyrt og fundið högg koma framan á skipið. Ekki kveðst vitnið geta gert sér grein fyrir því, hversu báturinn var langt frá Heklu, en sér hafi virzt það vera nærri. Eftir áreksturinn veitti vitnið því athygli, að báturinn var brotinn fyrir aftan stýrishús stjórnborðsmegin. Lunning og hekk var brotið og tvær styttur rifnar frá dekki og fylgdu lunningunni, sem hékk við bátinn bakborðsmegin.

Vitnið Guðmundur Kristjánsson, smyrjari á m/s Heklu, kveðst hafa setið á borðinu í herbergi sínu, sem er aftast stjórnborðsmegin í lúkarnum, þegar vitnið heyrði flautað og rétt á eftir hafi það séð mastur á báti nema við gluggann í herberginu.

Það kveðst ekki geta sagt um, hve langur tími leið, frá því að það heyrði flautað og þar til það sá mastrið við gluggann, en það hafi ekki verið langt.

Vitnið Jóhann Haraldur Jóhannsson kveðst hafa verið farþegi með Heklu í umrætt sinn og setið í reyksal bakborðsmegin. Varð vitninu þá litið út um glugga og sá gárur frá litlum báti. Kveðst vitnið hafa hugsað, að þeir mundu fljótt draga hann uppi. Færði vitnið sig þá að glugga bakborðsmegin. Man vitnið ekki, hvort það var glugginn næst miðjunni eða horngluggi, en heldur þó frekar, að það hafi verið glugginn næst miðjunni. Þegar vitnið kom í gluggann, sá það bát, sem það þekkti, að var v/b Pálmi, og var hann að því kominn að hverfa undir bakkann, frá vitninu séð. Er vitnið sá Pálma, virtist því ekki lengra til hans en lengd Heklunnar, þó að ekki sé gott að segja til um þá vegalengd, en þar hafi ekki skeikað neinu, sem munar verulegu. Í sama bili segist vitnið hafa heyrt eitt stutt flaut frá Heklu, og um leið beygði Hekla á stjórnborða og hafi skipið strax gert það. Vitnið segir, að þetta hafi komið sér þannig fyrir sjónir, að hefði Hekla ekki beygt til stjórnborða, hefði Pálmi sloppið fyrir stefni hennar. Þetta hafi sér þó verið betur ljóst eftir á. Vitnið kveðst hafa fært sig yfir á stjórnborða og séð þá, að Pálmi kom aftur með stjórnborðssíðu Heklu, og sá vitnið, að klipptur var aftan af honum hekkboginn, og virtist vitninu báturinn opinn að aftan, og sá vitnið sjó fossa inn í hann. Vitnið segir, að Pálmi hafi siglt þvert fyrir Heklu og hafi sér sýnzt stefna hans benda til þess, að hann hafi komið frá Grenivík, eða m. ö. o., að sér hafi fundizt hann koma þverara en með stefnu laust við Hrísey. Eins og allt leit út, er vitnið sá Pálma, hefði vitnið ekki þorað í sporum formannsins á Pálma að taka „sjensinn" á að sleppa fyrir stefni Heklu. Virtist þá allt komið í óefni, eins mikil ferð og var á skipunum. Vitnið telur öruggt, að Hekla hafi verið farin að beygja, áður en árekstur varð.

Georg Vigfússon, vélstjóri á v/b Pálma, hefur skýrt svo frá, að er þeir komu fyrir hornið á Hrísey, hafi þeir séð skip vestan við Hrísey á innleið. Síðan kveðst hann hafa farið niður í vélarrúmið og verið þar nokkra stund. Þegar hann kom aftur upp, hafi hann litið út um framglugga stýrishússins og ekki séð neitt skip framundan eða út af hlið. Rétt í því hafi hann fundið högg og heyrt hávaða, sem sér hafi helzt virzt koma úr vélarhúsinu, og um leið hafi báturinn hallazt á hliðina, en rétt sig aftur. Opnaði hann þá afturhurðina á stýrishúsinu og sá, að m/s Hekla

var komin fram hjá bátnum og skutur bátsins brotinn, og sjór fossaði inn í vélarrúmið. Hásetarnir þrír voru í hásetaklefa, og kallaði hann í þá.

Vitnið Sigurður Tryggvi Konráðsson, sem var statt í húsinu Pálmalundi á Árskógsströnd, kveðst hafa fylgzt með siglingu skipanna í umrætt sinn. Kveðst vitið hafa séð, að Hekla beygði til stjórnborða, rétt áður en Pálma bar í stefni Heklu. Virtist vitninu, að árekstur hafi ekki orðið, fyrr en v/b Pálma bar í stjórnborðskinnung Heklu aftan til og kveðst ráða það af því, að þá snerist Pálmi, svo að framendi hans vísaði aftur með stjórnborðssíðu Heklu.

Lögð hefur verið fram í málinu álitsgerð verkfræðinganna Benedikts Gröndals og Agnars Norlands, dags. 9. des. 1964, svohljóðandi:

„Samkvæmt beiðni yðar höfum við undirritaðir athugað, hverja hættu við teljum, að m/s Hekla hefði lagt sig í, ef skipið hefði dregið v/b Pálma upp á grynnra vatn í vírtaug þeirri, sem hann hékk í eftir áreksturinn, samkvæmt lýsingum í dómsskjölum, sem þér senduð oss.

Við sendum yður hér með „riss" af skipunum í þeirri stöðu, sem þau virðast hafa verið í eftir lýsingu í dómsskjölum, og sýnir það glögglega, að hætta á því, að v/b Pálmi lenti í skrúfu m/s Heklu, hefur verið hverfandi, svo framarlega sem m/s Hekla hefði siglt varlega og haft nánar gætur á vír þeim, sem v/b Pálmi hékk í.

Enn fremur virðist öll áhætta vegna þess, að v/b Pálmi eða vírar frá honum lentu í skrúfu m/s Heklu, útilokuð, ef m/s Hekla hefði siglt aftur á með bátinn, þangað til hann væri kominn á grynnra vatn."

Með erindi saksóknara, dagsettu 16. nóv. 1962, til siglingadóms heimilaði saksóknari af hálfu ákæruvaldsins að ljúka máli ákæruvaldsins út af árekstrinum gegn Gunnlaugi Sigurðssyni formanni með dómssátt fyrir brot á 19., 22., 23. og 29., sbr. 33. gr. tilskipunar nr. 47/1953, sbr. 224. gr., sbr. 2. mgr. 262. gr. siglingalaganna nr. 56/1914. Þann 25. febr. 1964 sættist Gunnlaugur á að greiða kr. 900.00 í sekt.

Stefnendur telja, að öll sök á árekstrinum og því, að báturinn sökk, eftir að hann hafði verið bundinn á hlið Heklu, hvíli á skipstjórnarmönnum m/s Heklu. Pálmi hafi verið kominn yfir stefnu Heklu og hún því haft stefnu fyrir aftan hann, áður en 1. stýrimaður m/s Heklu gaf skipun um að snúa skipinu hart til

stjórnborða í áttina að v/b Pálma með þeim afleiðingum, að Hekla sigldi Pálma uppi og rakst á skut hans. Hefði Hekla haldið stefnu sinni óbreyttri, hefði enginn árekstur orðið. Einnig telja stefnendur á hafa skort, að allt væri gert, sem unnt var, til að varna því, að báturinn sykki, eftir að hann hafði verið bundinn á hlið Heklu, án þess þó að stofna skipi, farþegum og skipshöfn í verulega hættu. Hafa stefnendur í því sambandi lagt áherzlu á, að ekki hafi verið gerð tilraun af hálfu skipstjórnarmanna m/s Heklu til að draga v/b Pálma upp á grynningar, en þar hefði síðar mátt reyna að ná honum upp. Þá hafi það einnig verið stórkostleg varæksla af þeirra hálfu að sleppa 2¼" vírnum, sem báturinn hékk í, án þess að festa ból, dufl eða bauju við vírinn. Hafi því verið ógerlegt að vita, hvar báturinn lá á mararbotni.

Stefndi styður kröfu sína um sýknu þeim rökum, að formaður bátsins eigi alla sök og óskipta á árekstri þeim, sem málið fjallar um. Af hálfu stefnda er öllum framburði bátsformanns mótmælt sem röngum og í mesta máta vilhöllum, sérstaklega er mótmælt þeirri skýrslu hans, „að síðast, er hann leit út um hliðargluggann stjórnborðsmegin á stýrishúsinu, hafi hann séð eftir stjórborðshlið Heklu", svo og ágizkun hans um það, að áreksturinn hafi skeð um tveim mínútum síðar. Stefndi mótmælir því og eindregið, að Hekla hafi siglt Pálma uppi. Er því haldið fram af stefnda, að Pálmi hafi siglt þvert á stefnu Heklu og þar sem Pálmi hafi verið á vinstri hönd, hafi honum samkvæmt siglingareglum borið skýlaus skylda til þess að víkja. Það hafi ekki verið gert, heldur hafi formaðurinn haldið striki sínu og ferð án tillits til siglingareglna. Þá mótmælir stefndi því sem alröngu og ósönnuðu, að v/b Pálmi hafi sokkið fyrir vanrækslu skipverja m/s Heklu, og í því sambandi heldur stefndi því fram, að auðvelt hefði verið fyrir stefnendur að láta slæða vírinn, sem festur var í Pálma, og ná bátnum upp af staðnum, ef þeir hefðu haft vilja til, en til þess hafi engin tilraun verið gerð.

Dómendur fóru um borð í m/s Heklu þann 15. nóv. s.l., þar sem hún lá í Reykjavíkurhöfn. Var fenginn bátur af svipaðri stærð og v/b Pálmi var til þess að sigla fyrir stefni m/s Heklu í mismunandi fjarlægðum.

Eigi verður fallizt á það með stefnendum, að m/s Hekla hafi siglt v/b Pálma uppi, sbr. 24. gr. tilskipunar nr. 47/1956, sem í gildi var, þegar áreksturinn varð, enda fær sú skýrsla for-

manns bátsins, að hann hafi siglt stefnuna SSV, ekki staðizt að áliti hinna sérfróðu meðdómsmanna. Samkvæmt upplýsingum, sem fyrir liggja í málinu, verður að telja, að skipin hafi nálgazt hvort annað með stefnum, sem voru um það bil þvert hvor á aðra. Samkvæmt 19. gr. tilskipunar nr. 47/1953 bar v/b Pálma, sem hafði m/s Heklu á stjórnborða, að víkja úr leið. Það gerði vélbáturinn ekki og sigldi á fullri ferð þvert fyrir m/s Heklu. Var það brýnt brot á 22. og 23. gr. tilskipunar nr. 47/1963. Þá skorti og á, að formaðurinn sýndi að öðru leyti þá aðgæzlu og varúð, sem almenn sjómennska krefst. Verður því að líta svo á, að hann hafi átt meginsök á slysinu.

Á hinn bóginn er á það að líta, að skipstjórnarmanni m/s Heklu, sem fylgzt hafði með siglingu vélbátsins, mátt fyrr vera ljóst, að sigling bátsins var athugaverð. Eins og atvikum var háttað, bar honum að gera vélbátnum aðvart um þetta með því að gefa hljóðmerki, sbr. 28. gr. tilskipunar nr. 47/1953. Það vanrækti hann. Þá hófst hann ekki handa um að reyna að forða árekstri, fyrr en svo skammt var á milli skipanna, að í fullt óefni var komið, en þá var örðugt fyrir hann að meta, hver úrræði helzt kæmu að haldi til að koma í veg fyrir ásiglingu, sbr. 27. og 29. gr. tilskipunar nr. 47/1953. Er og vafamál, hvort sú ákvörðun stýrimanns að beygja skipinu hart á stjórnborða hafi verið sú rétta til að koma í veg fyrir árekstur. Gegn mótmælum stefnda þykir þó ekki nægilega sannað, að árekstur hefði ekki orðið, ef m/s Hekla hefði haldið stefnu sinni.

Það er álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að nokkur áhætta hefði verið fyrir m/s Heklu að draga vélbátinn á grynnra vatn, eins og festingum bátsins var háttað, og óvíst hvort vírinn eða festingar í bátnum hefðu haldið í drætti. Þá hafi dýpið, þar sem áreksturinn varð, ekki verið svo mikið, að miklu máli hafi skipt að draga bátinn á grynnri sjó. Telja verður hins vegar, að það hafi verið vanræksla af hálfu skipstjórnarmanna m/s Heklu að sleppa vírnum án þess að festa bauju eða dufl við vírinn, en það hefði að sjálfsögðu auðveldað björgun bátsins síðar meir, ef til þess hefði komið. Það er þó álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að auðvelt hefði verið að finna bátinn og ná honum upp, ef ráðstafanir hefðu verið gerðar til þess, fljótlega eftir að hann sökk.

Þegar metin er sök skipstjórnarmanna hvors um sig, þykir hæfilegt, að stefndu beri ábyrgð að ⅕ hluta á tjóni stefnenda, sem af því hlauzt, að vélbáturinn sökk.

Um a, kröfu Vátryggingar Eyjafjarðar (sic).

V/b Pálmi var vátryggður hjá Vélbátatryggingu Eyjafjarðar. Var vátryggingarverð vélbátsins metið kr. 604.000.00. Þar af voru $^9/_{10}$ hlutar, eða kr. 543.600.00, í vátryggingu, en $^1/_{10}$, eða kr. 60.400.00, voru í sjálfsábyrgð eigenda. Eftir að báturinn fórst, greiddi Vélbátatrygging Eyjafjarðar eigendum og veðhöfum bátsins kr. 407.700.00, eða 75% af kr. 543.600.00. Eins og fyrr er getið, bjargaðist gúmmíbátur vélbátsins Pálma. Hefur Vélbátatrygging Eyjafjarðar, sem fékk gúmmíbátinn, dregið nettóverð bátsins, kr. 2.465.00, frá kr. 407.700.00, og kemur þá út krafa tryggingafélagsins í málinu, kr. 405.235.00.

Nettóverð gúmmíbátsins hefur tryggingafélagið fundið þannig, að það kveðst hafa selt bátinn á kr. 5.000.00, en þá hafi verið búið að gera við hann fyrir kr. 2.535.00 og nettóverð því verið mismunur síðastgreindra talna.

Um leið og Vélbátatrygging Eyjafjarðar greiddi ofangreint tryggingarfé, fékk félagið framseldan kröfurétt á hendur stefnda. Í máli þessu krefur félagið stefnda um endurgreiðslu þess fjár, sem það hefur greitt út.

Stefndi hefur mótmælt þessum kröfulið sem of háum og ósönnuðum sem raunhæfu verðmæti v/b Pálma, þegar hann sökk. Hins vegar telur stefndi, að verðmæti gúmmíbátsins hafi verið meira og ef sú virðingargerð, sem stefnendur byggja kröfur sínar á um verðmæti v/b Pálma, verði lögð til grundvallar, þá beri einnig að hafa hliðsjón af henni við ákvörðun á verðmæti gúmmíbátsins, sem metin var með vélbátnum. Í málinu liggur frammi virðingargerð, þar sem v/b Pálmi er metinn með öllum búnaði á kr. 604.000.00, þar á meðal er gúmmíbáturinn metinn á kr. 22.230.00. Virðingargerð þessari hefur ekki verið hnekkt, og verður hún því lögð til grundvallar í málinu, þar á meðal verðmæti gúmmíbátsins, enda er ósannað, að hann hafi skemmzt.

Tryggingafélagið hefur, eins og áður segir, greitt kr. 407.700.00. Frá þeirri fjárhæð ber að draga matsverð gúmmíbátsins, kr. 22.230.00. Mismunurinn nemur kr. 385.470.00. Af síðastgreindri fjárhæð ber stefnda að endurgreiða félaginu $^1/_5$ hluta, eða kr. 77.094.00, og verður krafa Vélbátatryggingar Eyjafjarðar því tekin til greina með þeirri fjárhæð ásamt vöxtum, eins og krafizt hefur verið.

Um kröfu eigenda v/b Pálma, EA 536.

Eins og fyrr er frá greint, var 10% af verði bátsins í sjálfsábyrgð eigenda, eða kr. 60.400.00. Tryggingafélagið greiddi að-

eins 75% af þeim hluta, sem í tryggingu var. Ógreitt vátryggingarfé í tryggingu nam því kr. 135.900.00. Þessar fjárhæðir samanlagðar, kr. 196.300.00, nema kröfu eigenda samkvæmt þessum lið.

Stefndi hefur mótmælt fjárhæð þessa liðs á sama hátt og kröfum Vélbátatryggingar Eyjafjarðar.

Með skírskotun til þess, sem segir um verðmæti skipsins hér að framan, verður fjárhæð þessa liðs lögð til grundvallar kröfu eigenda. Ber stefnda að greiða eigendum ⅕ af kr. 196.300.00, og verður krafa þeirra því samkvæmt þessum lið tekin til greina með kr. 39.260.00 ásamt vöxtum, eins og krafizt hefur verið.

Eftir þessum úrslitum ber stefnda að greiða stefnendum málskostnað. Þykir hæfilegt, að stefndi greiði Vélbátatryggingu Eyjafjarðar kr. 25.000.00 í málskostnað, en eigendum v/b Pálma kr. 15.000.00.

Stefnendur eiga sjóveðrétt í m/s Heklu, TFCA, til tryggingar tildæmdum fjárhæðum.

Í greinargerð hefur lögmaður stefnda krafizt ómerkingar á ummælum, sem sett eru fram á kvittunum á dómsskjölum nr. 8—10. Eigi þykja nægar ástæður vera til ómerkingar ummæla þessara.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnunum Guðmundi Hjaltasyni og Ingólfi Þórðarsyni skipstjórum.

Dómsorð:

Stefndi, Skipaútgerð ríkisins, greiði Vélbátatryggingu Eyjafjarðar kr. 77.094.00 með 7% ársvöxtum frá 6. apríl 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 25.000.00 í málskostnað.

Stefndi greiði eigendum v/b Pálma, EA 536, kr. 39.260.00 með 7% ársvöxtum frá 6. apríl 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 15.000.00 í málskostnað.

Stefnendur eiga sjóveðrétt í m/s Heklu, TFCA, til tryggingar ofangreindum fjárhæðum.

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