

Mánudaginn 10. júní 1968.

**Nr. 203/1967. Pétur Sigurðsson f. h. Landhelgisjórðs
og áhafnar varðskipsins Þórs**

(Gunnar J. Möller hrl.)

gegn

**Guðjóni Teitssyni f. h. Skipaútgerðar ríkisins
og til réttargæzlu Samvinnutryggingum**

(Sveinn H. Valdimarsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Björgun.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 23. desember 1967. Hann áfrýjaði málinu með stefnu 13. nóvember 1967, að fengnu áfrýjunarleyfi 20. október 1967, en útivistardómur gekk í því máli hinn 4. desember 1967. Dómkröfur áfrýjanda eru þær, að stefndi verður dæmdur til að greiða honum kr. 1.000.00.00 með 7% ársvöxtum frá 21. janúar 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar úr hendi áfrýjanda fyrir Hæstarétti.

Atvikum máls þessa er rækilega lýst í héraðsdómi.

Lögð hefur verið fram í Hæstarétti álitserð Ingólfs Þórðarsonar, kennara í siglingafræði við Stýrimannaskóla Íslands. Er hún dagsett 23. apríl 1968 og var gerð að tilhlutan lögmanns áfrýjanda. Álitserðin er svohljóðandi:

„Fyrirspurnum yðar um álit mitt á aðstæðum, þegar Skjaldbreið hlekkist á á Breiðafirði í janúar 1962, og ályktun dómenda í sjó- og verzlunardómi svara ég á þessa leið:

Ég er eindregið þeirrar skoðunar, að talsverðar líkur séu til þess, að tilraun af hálfu Skjaldbreiðar til að ná höfn án aðstoðar hefðu getað mistekizt. Færi ég fyrir henni þessi rök:

1. Skipstjóri Skjaldbreiðar, sem vafalaust þekkir skipið betur en aðrir, taldi, að eins og á stóð, myndi hafa reynzt mjög erfitt að sigla skipinu, þó að hann teldi sig ekki geta sagt með vissu, hvernig sigling hefði tekizt, hefði hún verið reynd, en hann hefði ekki reynt hana nema sem neyðarúrræði.
Ég tel, að mikið verði að leggja upp úr dómi skipstjóra um þetta og þurfa sterk rök til þess að ganga gegn honum.
2. Líkur eru til, að Skjaldbreið hafi verið mjög sigin, sérstaklega að framan og því létt að aftan og há í sjó, en það þýðir minni stjórnmöguleika með stýri skipsins. Vegna áhrifa norðaustlægs vinds, sem verið hefir 4—6 stig að styrkleika, lét skipið mjög illa að stjórn á drættinum, svo illa, að það lá alltaf 30—40 gráður til bakborða við dráttarskipið, sem gefur til kynna erfiða stjórn á skipinu. Hljóta þó Skjaldbreiðarmenn að hafa reynt, eins og þeir gátu, að halda skipinu meira til stjórnborða með stýrinu eða beint á eftir dráttarskipinu. Að vísu er það rétt, að áhrifin frá stýri Skjaldbreiðar hefðu verið meiri á siglingu undir afli eigin vélar heldur en á drætti. Hins vegar tel ég mjög hæpið, að þrýstingur skráfuvatnsins á stýrið hefði haft eins mikil áhrif á stýringu skipsins, eins og átakið frá dráttartauginni hefir haft í áðurgreindri afstöðu milli skipanna, og alls ekki, nema siglt hefði verið með mun meiri ferð. Ég tel því, að sigling skipsins hefði í bezta falli orðið mjög krókótt og líkur til, að ekki hefði tekizt að halda skipinu frá vindi, miðað við þann vindstyrkleika, sem var, hvað þá heldur ef vindur hefði aukizt.
3. Alltaf getur komið fyrir á siglingu, að grípa þurfi til að snarvenda vél, t. d. vegna annarra skipaferða. Í þessu tilfelli er og hugsanlegt, að frekar hefði þurft að grípa til slíks vegna hættu á því, að skipið héldi ekki stefnu. En að reyna innsiglingu á Stykkishólmshöfn án þess að geta snarvent vél eftir þörfum, sérstaklega

þegar mjög erfitt er að stjórna skipinu, myndi ég telja hættuspil.

Ég get ekki sagt um, hversu mikið ræsiloft hefði getað safnast á leiðinni að Stykkishólmshöfn, en þykir a. m. k. ekki líklegt, að það hefði nægt til margra gangsetninga. Að sigla skipinu í keðjuna, eins og þarna stóð á, tel ég, að hefði haft nokkra áhættu í för með sér, ef skipið hefði fengið keðjuna undir kjölinn.

4. Ég er ekki á því, að dráttur hafi reynt meira á umrædd þil en þótt siglt hefði verið fyrir eigin vélarafli. Samkvæmt framansögðu tel ég, að það hefði verið með öllu óforsvaranlegt af skipstjóra Skjaldbreiðar að reyna að sigla skipi sínu í stað þess að nota sér þá hjálp, sem til reiðu var, ekki sízt þegar þess er þar að auki gætt, að þetta var á þeim árstíma, þegar allra veðra er von. Þótt hugsanlegt sé, að sigling hefði lánast með heppni í batnandi veðri, hefði það verið vonlaust, ef veður hefði versnað að nokkru marki“.

Samkvæmt úrskurði Hæstaréttar 29. apríl 1968 var aðiljum gefinn kostur á að fá dómkvadda þrjá sérfróða menn til þess að segja álit sitt um ýmis atriði málsins. Voru þeir Björn Magnússon vélstjóri, Guðmundur Guðjónsson skipstjóri og Guðmundur Jörundsson fyrrum skipstjóri hinn 16. maí 1968 dómkvaddir til þessa starfs. Sömdu þeir álitserð, sem er dagsett 25. maí 1968. Segir þar svo:

„Eftir að hafa kynnt oss málsskjöl, athugað á sjókortum siglingaleið til Stykkishólms frá strandstað og aðstæður um borð í m/s Herðubreið, sem er systurskip m/s Skjaldbreiðar, viljum vér draga eftirfarandi ályktun.

1. Stýri skipsins virðist hafa verið í nothæfu ásigkomulagi, með því að nota handstýri, ef eigið vélarafli hefði verið notað, þá hefði stýring orðið léttari, þar sem straumur frá skrúfuvatninu hefði unnið á stýrisfjöðrina.
2. Ef reynd hefði verið sigling skipsins með eigin vélarafli, þá hefði skipstjórinn þann möguleika að fá fylgdarskip til öryggis á leiðinni til Stykkishólms.

3. Þótt líta beri svo á að dómi sérfróðra manna, að skilrúm á milli II. lestar og oliugeyma hafi verið nægilega sterkt til að þola þrýsting frá II. lest sjófullri, þá sé eðlilegt að hafa í huga áhættuna af leka, sem hefði getað orðið á öðrum stöðum á skipsbotninum, eftir að skipið fór að erfiða undir eigin vélarafli. Eftir slíkt strand sem þetta var ekki óeðlilegt, að gera mætti ráð fyrir skemmdum víðar á skipinu en í II. lestinni.
4. Líta verður svo á, að greindur strandstaður sé allótryggt svæði, hvað veður snertir, og hafi meðal annars ýtt undir skipstjórnann á m/s Skjaldbreið að biðja um aðstoð annarra skipa. Þó ber að hafa í huga veðurspá Veðurstofunnar fyrir 17. janúar, sem gerði ráð fyrir minnkandi veðri.
5. Þar sem m/s Skjaldbreið hefur verið seld úr landi, var ekki hægt að kanna aðstæður, en að sögn kunnugra er m/s Herðubreið alveg eins og m/s Skjaldbreið, og var því haft samband við vélstjóra þar um borð. 2 loftþjöppur eru í vélarrúmi. Sú stærri er drifin af rafmagnsmótor og er staðsett bakborðsmegin í vélarrúmi. Hin loftþjappan er framan á aðalvélinni og drifin af sveifarásnum. Þetta er bulludæla, og er því sama, hvort aðalvélin snýst áfram eða afturábak. Dælan dælir alltaf, þegar aðalvélin gengur, og er algjörlega sjálfvirk. Eins og kemur fram í sjóprófi, þarf þessi dæla töluverðan snúningshraða til þess að þjappa lofti á loftkútana, og ekki þótti óhætt að keyra aðalvélinna mjög hratt áfram vegna akkeriskeðjunnar, sem lá undir skipið. Er þá eðlilegt að álíta, að auðvelt hefði verið að ná upp hæguum snúningshraða með því að keyra vélina afturábak og toga akkerisfestina, á meðan verið var að hlaða upp nægu lofti. Að sögn kunnugra er hægt að beita vél sem þessari þó nokkuð oft með fullum loftkútum og hægt að skjóta á vélina allt niður í 18 ato, en hámarksþrýstingur er 25 ato. Þar sem sjór komst í rafmagnstöfluna og tók allt rafmagn af skipinu, var ekki hægt að keyra

neinar rafdrifnar vélar. Þegar skipið kom til Stykkishólms, var framkvæmd bráðabirgðaviðgerð á töflunni og eftir það hægt að dæla austri og hafa ljós. Verður að álíta, að eins hefði verið hægt að framkvæma þessa bráðabirgðaviðgerð, þar sem skipið lá fyrir akkeri við lágboða, eftir að það tók niðri, eða að minnsta kosti að tengja beint inn á rafmagnsmótor fyrir loftþjöppu og hlaða þannig upp nægu lofti.

6. Með tilliti til þess, sem að ofan greinir, og allra aðstæðna, viljum vér líta svo á, að m/s Skjaldbreið hafi verið í verulegri hættu stödd, eftir að óhappið vildi til, og það verði að taka með í reikninginn, þegar rætt er um þá hjálp, er varðskipið Þór veitti m/s Skjaldbreið, sem að voru mati mætti kalla „sterka aðstoð“. Hins vegar viljum vér álíta, að m/s Skjaldbreið hafi haft allverulega möguleika til að komast af eigin rammleik til Stykkishólms frá strandstaðnum hinn 17. janúar, ef það hefði verið reynt, en þó með talsverðri áhættu“.

Þá segir enn fremur svo í viðbót við álitsgerðina, sem er dagsett 27. s. m.

„Í þeim réttarskjölum, sem vér höfum athugað varðandi strand m/s Skjaldbreiðar, höfum vér kannað vottorð Veðurstofunnar, dagsett 27/2 1967, er sýnir veðurhæð hinn 17. janúar, sem mun eiga að vera 1962, NNA 6—3 vindstig, og höfum við miðað allar vorar ályktanir við þær aðstæður.

Ef veður hefði versnað eða haldizt, eins og það var, þegar m/s Skjaldbreið strandaði, þá er það álit vort, að ekki hefði verið gerlegt að sigla skipinu af eigin rammleik til Stykkishólms, en veðurhæð var þá 8—9 vindstig“.

Þegar litið er til þeirrar óvissu um örlög m/s Skjaldbreiðar, ef það hefði siglt á eigin spýtur, eins og það var á sig komið, þykir rétt að meta, að hjálp sú, er áhöfn varðsupsins veitti með drætti m/s Skjaldbreiðar til Stykkishólms, hafi verið björgunarstarf í merkingu 229. gr. siglingalaga nr. 56/1914, sbr. nú 199. gr. laga nr. 66/1963. Hér aðsdómi er eigi áfrýjað, að því er varðar eigendur farms. Verðmæti m/s Skjaldbreiðar kemur því eingöngu til álita,

en það var kr. 4.455.000.00 samkvæmt mati dómkvaddra manna.

Eins og rakið er í héraðsdómi, veittu varðskipsmenn margvislega aðstoð í þágu m/s Skjaldbreiðar, eftir að björgunarstarfinu lauk. Varðskipið tafðist af þessum sökum í Stykkishólmi og dró síðan m/s Skjaldbreið til Reykjavíkur, en þangað var komið um miðjan dag hinn 21. janúar 1962. Þegar þessa er gætt og þeirra atriða, sem hafa ber hliðsjón af samkvæmt 230. gr. siglingalaga nr. 56/1914, þegar fjárhæð björgunarlauna er ákveðin, þykja þau og önnur þóknun til áfrýjanda í heild hæfilega ákveðin kr. 330.000.00. Ber að dæma stefnda til þess að greiða áfrýjanda þessa fjárhæð ásamt vöxtum, eins og krafizt er, og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 100.000.00.

Dómsorð:

Stefndi, Guðjón F. Teitsson f. h. Skipaútgerðar ríkisins, greiði áfrýjanda, Péttri Sigurðssyni f. h. Landhelgis-sjóðs og áhafnar varðskipsins Þórs, kr. 330.000.00 með 7% ársvöxtum frá 21. janúar 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 100.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 29. júní 1967.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, hefur Pétur Sigurðsson forstjóri höfðað fyrir hönd Landhelgissjóðs og áhafnar varðskipsins Þórs fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 1. nóvember 1962, gegn Guðjóni Teitssyni f. h. Skipaútgerðar ríkisins til greiðslu björgunarlauna að fjárhæð kr. 1.000.000.00 með 8% ársvöxtum frá 21. janúar 1962 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu eftir mati dómsins.

Samvinnutryggingum g/t hefur verið stefnt til réttargæzlu í

málinu. Engar kröfur hafa verið gerðar á hendur réttargæzlu-stefnda, og hann hefur engar sjálfstæðar kröfur gert.

Málavextir eru þessir:

Um kl. 0700 að morgni hins 16. janúar 1962 hélt m/s Skjaldbreið, sem er eign stefnda, frá Stykkishólmi áleiðis til Flateyjar á Breiðafirði. Vindur var allhvass, 6—9 stig af austnorðaustri og fjúk. Farþegar í umræddri ferð voru þrír, en skipverjar samtals 15. Um stundarfjórðungi fyrir klukkan níu þennan sama morgun tók skipið niðri allt í einu. Lét skipstjóri þá stöðva aflvél skipsins. Skipið rann áfram, eftir að það hafði tekið niðri, en tók þegar að slá undan vindi. Var þá sett á hálfa ferð áfram, en í sömu andrá steytti skipið á skeri á nýjan leik. Var þá sett á hæga ferð og stýrið sett hart til stjórnborða til þess að ná skipinu upp í vindinn, en þá tók skipið að halla á stjórnborða. Þegar skipið var að byrja að snúast, breytti skipstjóri ákvörðun sinni og setti stýrið hart til bakborða, þar sem hann óttaðist, að skipið mundi e. t. v. að öðrum kosti lenda á skerinu aftur. Beygjunni til bakborða var haldið áfram, en áður en tekizt hafði að fá skipið rétt fyrir vindi, var stöðvun gefin til kynna úr vélarrúmi með hringingu, og í sama bili slokknuðu öll ljós á skipinu. Var þá bakborðsakkeri látið falla og gefnir út að minnsta kosti 7 liðir af keðju. Á meðan á þessu stóð, hafði hallinn aukizt til muna, svo að flaut upp á hádekk að aftan. Lét skipstjóri kalla út alla menn, sem voru um borð í skipinu, og gaf II. stýrimanni fyrirmæli um að setja á flot gúmmíbjörgunarbat og hafa hann til taks við síðu skipsins. Enn fremur skipaði hann II. stýrimanni að kalla upp Reykjavíkurradíó og biðja um aðstoð. Eftir að akkerið var látið falla, kom skipið fljótlega upp í vindinn og rétti sig. Í ljós kom nú, að skipið hafði tekið niðri á svonefndum Lágaboða við Bjarnareyjar á Breiðafirði.

Eftir að m/s Skjaldbreið var orðin rétt fyrir vindi, þar sem hún lá fyrir akkeri, tók áhöfnin að kynna sér ástand skipsins. Kom þá í ljós, að enginn sjór var í skipinu framan II. lestar, en hún var aftur á móti full af sjó. Enginn sjór var hins vegar fyrir aftan skilrúm II. lestar og vélarrúms. Aftur á móti kom strax í ljós leki um rör, sem lá upp undir loft í áðurnefndu skilrúmi. Orsök þess, að ljós slokknuðu, reyndist sú, að leki hafði orðið um rafmagnsrör. Komst sjór í raftöflu skipsins og olli skammhlaupi. Kviknaði eldur í töflunni, sem fljótlega varð slökktur, en taflan varð óvirk.

Þegar þess varð vart, að leki var kominn í II. lest, gaf skip-

stjóri fyrirmæli um, að austurdælar yrðu settar í gang og byrjað að dæla úr lestinni. Brátt kom þó í ljós, að lekin var það mikill, að dælar höfðu ekki undan. Efti að ljós slokkuðu, var gripið til neyðarsendistöðvar skipsins, og gekk greiðlega að ná sambandi við Reykjavíkurradíó. Áður en skipið var orðið rétt fyrir vindi, varð gúmmíbjörgunarbatúur laus frá skipinu. Voru í honum 9 menn, 8 skipverjar og 1 farþegi. Vegna lekans um fyrrnefnt rör reyndist nauðsynlegt að setja aflvél skipsins í gang til þess að dæla sjó úr vélarrúmi. Var það gert kl. 1350, og var vélin látin ganga, unz vélarrúm var þurrausið.

Skip og bátar komu fljótlega á vettvang, eftir að m/s Skjaldbreið hafði orðið fyrir framangreindu áfalli. Fyrst kom m/b Baldur, og kom hann um kl. 1100. Næst kom m/b Svanur, og var hafnsögumaður þar um borð. M/b Sigurfari frá Grundarfirði bjargaði mönnum þeim, sem voru í gúmmíbjörgunarbatnum, og batnum sjálfum. Kl. 1530 þennan sama dag kom m/s Jökulfell á vettvang og loks varðskipið Þór um kl. 1750. Hafði varðskipið legið fyrir akkeri á Öndarfirði, er skeyti kom frá stefnanda um að halda á vettvang. Er varðskipið kom að m/s Skjaldbreið, var vindur níu—tíu stig af norðaustri og talsverður sjór. Var því ekki viðlit að flytja dælar milli skipanna, eftir því sem segir í skýrslu skipherra á varðskipinu. Eigi þótti heldur ráðlegt vegna veðurs að freista þess að draga m/s Skjaldbreið í var. Var því afraðið að bíða átekta, og varpaði varðskipið akkerum í nánd við m/s Skjaldbreið.

Skipin lágu um kyrrt aðfaranótt hins 17. janúar, og bar eigi til tíðinda. Nokkur leki var í vélarrúmi Skjaldbreiðar af sömu ástæðum og áður. Var aflvél skipsins því sett í gang kl. 1900 að kvöldi hins 16. janúar og sjó dælt úr vélarrúmi. Var vélin síðan látin ganga alla nóttina, þar sem vafasamt þótti, hvort ella mundi reynast unnt að koma henni í gang aftur vegna skorts á ræsi-lofti, og enn fremur vegna þess, hve hvasst var.

Um sexleytið að morgni hins 17. janúar var veður farið að lægja. Var ákveðið kl. 0800 að draga m/s Skjaldbreið til Stykkishólms. Var komið fyrir dráttartaugum milli skipanna, og um stundarfjórðungi fyrir klukkan níu var haldið af stað. Siglt var með fremur hægri ferð í fyrstu, líklega 3—5 mílum miðað við klukkustund. Var dregið úr þeirri ferð, er skipin voru stödd þar, sem suðurflóinn tekur að opnast, þar sem þá fór að gæta meiri hreyfingar og vinds og m/s Skjaldbreið að síga neðar. Nokkrum erfiðleikum olli, að m/s Skjaldbreið, sem stýrt var með handstýri,

þar sem rafmagn vantaði, leitaði til bakborða við varðskipið. Tvívegis var stytt í dráttartauginni á leið til Stykkishólms, í annað skiptið eftir að taugin hafði festst í botni. Höfðu skipin, meðan svo var ástatt, rekið undan vindi og komizt allnærri grunni, að sögn skipherra á varðskipinu. Kl. 1105 kom hafn-sögumaður um borð í varðskipið. Var þá haldið upp undir Súg-andisey, og lagðist varðskipið þar fyrir akkeri. Var m/s Skjald-breið tekin þar að bakborðssiðu varðskipsins og bundin föst. Kl. 1224 var akkerum létt á ný og haldið að bryggju. Var lokið að binda skipið við bryggju kl. 1245.

Þegar kl. 1300 hinn 17. janúar var hafizt handa um að koma dælum varðskipsins um borð í m/s Skjaldbreið. Um kl. 1430 voru samtals 4 dælur komnar í gang til að dæla úr II. lest, en sjór virtist samt lítið minnka við það í lestinni.

Kl. 1610—1710 kafaði Þorvaldur Axelsson, III. stýrimaður á varðskipinu Þór, við Skjaldbreið til að athuga skemmdirnar. Kom þá í ljós m. a., að veltikjölur var rifinn frá stjórnborðsmegin að nokkru leyti. Þá var botn skipsins dældaður, bæði stjórnborðsmegin og bakborðsmegin. Tvær rifur voru í hvorri dæld, önnur 60 cm á lengd, hin um 150 cm. Þá var vængur stjórnborðsmegin á stýri allmikið beyglaður og þrjú skrufublöð köguð og dálítið rifið upp í þau. Að kvöldi hins 17. janúar kafaði III. stýrimaður á ný og rak fleyga í rifuna stjórnborðsmegin. Eftir það tók að hríðlækka í II. lest. Dagana 18.—20. janúar var unnið samfleytt áfram að því að þétta og lagfæra m/s Skjaldbreið og búa hana undir drátt til Reykjavíkur. Að þessu starfi unnu varðskipsmenn ásamt skipverjum af m/s Skjaldbreið og múrara úr landi. Hefur verið upplýst í málinu, að eftirvinnugreiðslur til skipverja á varðskipinu vegna vinnu þeirra við þéttingu m/s Skjaldbreið hafi numið samtals kr. 21.619.15.

Kl. 2000 að kvöldi hins 20. janúar var undirbúningi að drætti lokið, og var þá haldið af stað. Dró varðskipið m/s Skjaldbreið til Reykjavíkur, og gekk sú ferð vel. Á leiðinni voru tveir varðskipsmenn um borð og auk þess 4 dælur frá varðskipinu. Kl. 1420 hinn 21. janúar voru dráttartaugar milli skipanna leystar á ytri höfninni í Reykjavík, og hélt m/s Skjaldbreið að svo búnu að bryggju í Reykjavík.

Fyrir sjóðómi Reykjavíkur skýrði skipstjórinn á m/s Skjaldbreið, Högni Jónsson, m. a. svo frá, að erfitt hafi reynzt að stýra skipinu með handstýri, en það hafi þó stýrt þannig. Taldi hann orsakir þeirra erfiðleika hafa verið þær, að ferð á skipinu á

leiðinni frá strandstaðnum til Stykkishólms hafi verið hæg og vindáhrif þar af leiðandi verið meiri en ella. Fyrir sjódóminum lýsti skipstjórinn enn fremur álitinu sínu, að undir umræddum kringumstæðum *mundi hafa reynzt mjög* erfitt að sigla skipinu, en kvaðst hins vegar ekki geta sagt með vissu um, hvernig sigling hefði tekizt, ef hún hefði verið reynd. Sagði hann, að hann mundi aldrei hafa reynt siglingu nema sem algert neyðarúrræði. Hann kvað þó engum vafa bundið, að m/s Skjaldbreið hefði komizt frá akkerisstaðnum með eigin vélarafli, þar sem vélin var í gangi, en um annað kvaðst hann ekki geta sagt.

I. vélstjóri á m/s Skjaldbreið, Lárus Jónsson Scheving, skýrði m. a. svo frá fyrir sjódómi Reykjavíkur, að erfiðleikar hafi verið á að ræsa ljósavélina sökum skorts á ræsilofti. Enn fremur kvað hann, að ógerningur hefði verið, eins og á stóð, eftir að skipið hafði lagzt við akkeri og unz það kom til Stykkishólms, að beita aðalvélinni, ef taka hefði þurt skipið á víxl aftur á bak eða áfram. Hins vegar taldi hann, að nægilegt ræsiloft myndaðist með því að láta aðalvélin ganga hraðar, en til þess verði skipið að sigla. *Tók hann aðspurður fram, að með hálfri ferð hlæði vélin mjög hægt. Þá segir vitni þetta, að skipstjórinn hafi ekki talið fært að sigla skipinu, eins og ásigkomulag þess var á strandstaðnum.*

Stefnandi reisir kröfur sínar fyrst og fremst á því, að hjálp varðsupsins Þórs hafi verið björgun í skilningi siglingalaganna. Telur stefnandi, að björgunarstarf hafi byrjað, er varðskipið hélt af stað frá Önundarfirði, og eigi verið lokið, fyrr en drætti lauk á ytri höfninni í Reykjavík hinn 21. janúar 1962, eða a. m. k. ekki fyrr en bráðabirgðaviðgerð var lokið í Stykkishólmi. Stefnandi telur augljóst, að skip stefnda hafi verið í hættu statt, er varðskipið kom til hjálpar. Vísar hann í því sambandi til þess, að skipið hafi legið með fulla lest af sjó á innanverðum Breiðafirði, þar sem siglingar séu allar varasamar vegna strauma og skerja. Ekki hafi verið öruggt, að þilið milli II. lestar og vélarrúms mundi halda, og alls ekki vogandi að láta skipið erfiða. Þá hafi verið rafmagnslaust um borð og stýrisvél óvirk auk þess sem stýri og skrífa hafi verið skemmd. Ljóslaust hafi verið um borð og ekki unnt að stöðva leka í vélarrúmi, sem engan veginn hafi verið hættulaust. Vegna rafmagnsskorts hafi ekki verið unnt að nota akkerisvindur. Þá hafi aflvélar skipsins ekki notið nema að nokkru leyti, þar sem ekki hafi verið unnt að grípa til þess að láta hana ganga aftur á bak, hvað sem við hefði legið, þar

sem skort hafi ræsiloft til að ræsa hana á ný. Enn fremur telur stefnandi, að ekki hafi komið til greina að freista þess að sigla til hafnar. Auk framangreindra atriða tekur hann í því sambandi fram, að erfitt mundi hafa reynzt að stýra skipinu, þar sem notast hefði orðið við handstýri og skipið hlotið að láta illa að stjórn, þar sem ekki hefði komið til greina að sigla nema með hægri ferð, en skipið auk þess verið sigið að framan og vindur þá staðið í skut skipsins. Hafi skipstjórinn og sjálfur verið þeirrar skoðunar, að eigi væri hættandi á að koma skipinu fyrir eigin vélarafli til hafnar.

Um fjárhæð björgunarlaunanna tekur stefnandi sérstaklega fram, að björgunarstarfið hafi verið greiðlega af hendi leyst, en verið tímafrekt og kostnaðarsamt. Þá telur stefnandi, að skipin hafi komizt í nokkra hættu á leiðinni til Stykkishólms, er dráttar- taugin festist í botni. Telur stefnandi með hliðsjón af framan- greindum atvikum og verðmæti hins bjargaða, sem metið hefur verið á kr. 4.570.000.00 af dómkvöddum matsmönnum, að stefnu- fjárhæðin sé hæfileg björgunarlaun sér til handa.

Stefndi reisir kröfur sínar fyrst og fremst á því, að hjálp varðs skipsins Þórs hafi ekki verið björgun í skilningi siglinga- laganna, og eigi stefnandi því aðeins rétt til þóknunar fyrir að- stoð. Telur stefndi, að m/s Skjaldbreið hefði tvímælalaust getað komizt af eigin rammleik til hafnar, fyrst og fremst í Stykkis- hólmi. Því til stuðnings vísar stefndi til þess, að aflvél skipsins hafi verið í fullkomnu lagi og að ræsiloft mundi hafa myndast við siglingu. Þá hafi verið unnt að stýra skipinu með handstýri, enda láti skipið betur að stjórn, er það sigli fyrir eigin vélarafli en þegar það sé dregið. Veður og sjólag hafi verið orðið gott að morgni hins 17. janúar og haldizt svo næstu dægur. Sæta hafi mátt lagi að sigla skipinu til hafnar á þeim tíma dags, er strau- ma gætti lítið. Skammt hafi verið til Stykkishólms og sigling þangað tiltölulega greið. Eigi hafi skemmdir á stýri komið að sök, þar sem aðalstýrisblaðka hafi með öllu verið óskemmd. Þá telur stefndi, að ekki hafi verið nokkur hættu á því, að þil II. lestar brystu, þar sem þilin eigi að þola þunga sem þann, þegar lest sé full af sjó. Hafi og komið í ljós, að þilið hafi þolað þennan þunga, þar sem þau hafi ekki gefið sig á leiðinni til Stykkishólms, en sá dráttur hafi reynt meira á m/s Skjaldbreið en orðið hefði, ef skipið hefði siglt fyrir eigin vélarafli. Um þetta atriði vísar stefndi sérstaklega til matsgerðar þeirra Benedikts Gröndals og Hjálmars R. Bárðarsonar, en sérfræðingar þessir voru dómkvaddir

til að láta uppi skoðun á því, hvort eða hverjar líkur þeir teldu á því, að þil II. lestar hefðu þolað þá raun, að skipið hefði af eigin rammleik og í því ástandi, sem það var þá í, siglt til næstu hafnar (væntanlega Stykkishólms). Í umræddri matsgerð segir m. a. orðrétt á þessa leið:

„Svo hagar til, að afturþil II. lestar er um leið fremra þil í oliugeymum skipsins, þannig að 2 vatnspétt þil eru milli II. lestar og vélarrúms, og eru þessi þil styrkt vegna langskiptingar. Að framan er II. lestin takmörkuð með vatnspétu þverskipspili á bandi nr. 56. Framan við það þil er kælilest, og eru styrktarvinklar framan á þilinu. Ekki varð komizt til að mæla á staðnum vinklastærðina, og varð því að fara eftir teikningum skipsins og kröfum flokkunarfélagsins og þá gengið út frá vinklum L 150x75 x9 mm á þili. Bil milli vinkilskífa 760 mm, og plötupykkt í þili 10 mm.

Það er álit okkar, að hægt sé að fullyrða, að þil II. lestar þoli sjófyllta lest, og styðjumst þar við venjulega styrktarútreikninga svo og kröfur flokkunarfélaga til vatnspéttra þila í skipum“.

Þá telur stefndi kröfu stefnanda allt of háa, jafnvel þótt um björgun hefði verið að ræða. Telur stefndi, að hjálp varðskipsins hafi aðeins tekið 4 klukkustundir og ekki komi til greina að taka tillit til tíma þess, er gekk til siglingar varðskipsins frá Öndarfirði til slysstaðarins, og björgun hafi undir öllum kringumstæðum verið lokið, er skipin voru komin til hafnar í Stykkishólmi. Telur stefndi að ekki komi til greina að telja viðgerðarstarfið í Stykkishólmi til björgunar eða aðstoðar á sjó. Fráleitt telur stefndi, að drátturinn frá Stykkishólmi til Reykjavíkur verði talinn björgun. Þá telur stefnandi, að hætta sú, sem skipin kunni að hafa komizt í á leiðinni til Stykkishólms, hafi eingöngu verið áhöfn varðskipsins að kenna. Loks telur stefndi, að ekki komi til greina að hafa hliðsjón af meðalrekstrarkostnaði varðskipsins á dag, þar sem kostnaður hljóti að hafa verið miklum mun minni, meðan skipin lágu um kyrrt í Stykkishólmi.

Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands var vindur í Flatey orðinn 6 stig af norðaustri kl. 0800 að morgni hins 17. janúar 1962. Á sama tíma var vindur í Stykkishólmi norðnorðaustan 6, og sjór fór síðan enn minnkandi. Var vindur kominn niður í 4 stig í Stykkishólmi og Flatey þegar kl. 1400 hinn 17. janúar, og var þá dálítill sjór í Stykkishólmi. Næsta dag var vindur hægur og sjór lítill.

Eigi liggur samkvæmt gögnum málsins neitt fyrir um, að

neinar þær skemmdir hafi verið á stýrisvæng eða skrófu m/s Skjaldbreiðar, að þær hefðu hindrað siglingu skipsins. Hins vegar voru ekki not af rafknúinni stýrisvél þess vegna rafmagnsskorts, en handstýri var í lagi. Telja verður, að óhætt hafi verið að byggja á því, að þil II. lestar þyldu þunga þann, sem á þeim hvíldi. Er það stutt af gögnum málsins, m. a. matsgerð dómkvaddra manna, svo og af því, að eigi hefur komið neitt fram, er bent geti til þess, að þilin hafi gefið sig við dráttinn til Stykkishólms, en hann hefur haft í för með sér meiri áreynslu á skrokk skipsins og umrædd þil en orðið hefði, ef skipið hefði siglt af eigin rammleik til hafnar.

Hinir sérfróðu meðdómsmenn telja, að ekki hafi verið sérstökum erfiðleikum bundið að sigla m/s Skjaldbreið fyrir afli eigin vélar til hafnar í Stykkishólmi að morgni hins 17. janúar 1962 eða síðar þann dag. Telja þeir, að vænlegast hefði verið að sigla skipinu á hálfri ferð, en óhætt að fara hraðar. Miðað við hálfu ferð hefði eigi tekið nema 4—5 klukkustundir að sigla skipinu til hafnar í Stykkishólmi, enda siglingaleið frá slysstað til Stykkishólms eigi nema 10—15 sjómílar. Hinir sérfróðu meðdómsmenn eru enn fremur sammála um, að ótti við skort á ræsi-lofti hafi verið ástæðulaus, þar sem nægilegt ræsi-loft hefði myndast við siglingu skipsins og sigla hefði mátt skipinu í keðjuna, áður en höggvið væri á akkerisfestar, í því skyni að afla nægilegs ræsi-lofts, áður en haldið væri af stað. Þá telja þeir, að ekki hafi verið vandkvæðum bundið að hafa stjórn á skipinu með handstýri á leiðinni til hafnar, enda sé siglingaleiðin frá slysstað til Stykkishólms tiltölulega greið. Telja þeir, að miðað við ásigkomulag skipsins hefðu hvorki straumur né þrengsli torveldað stjórn skipsins eða siglingu þess að öðru leyti á siglingaleiðinni til Stykkishólms. Mátti og velja þann tíma til siglingarinnar, er straua gætti lítið. Samkvæmt því, er að framan hefur verið rakið, verður eigi talið, að m/s Skjaldbreið hafi á þeim tíma, sem máli skiptir, verið stödd í neyð, og samkvæmt því verður eigi lítið svo á, að varðskipið Þór hafi í umrætt skipti innt af hendi björgun í merkingu siglingalaga. Ber samkvæmt því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda áhafnar varðsupsins Þórs, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður að því leyti falli niður. Hins vegar á stefnandi Landhelgissjóður rétt til þóknunar fyrir margvíslega hjálp, er leyst var af hendi í þágu skips stefnda og fólgin var í drætti skipsins til Stykkishólms, viðgerð-

um þar og síðan drætti þaðan og til Reykjavíkur, eins og nánar hefur verið lýst hér að framan.

Stefndi hefur eigi greitt stefnanda Landhelgissjóði neitt fyrir framangreinda hjálp, en hins vegar mun stefndi hafa lagt til efni til viðgerðarinnar í Stykkishólmi og auk þess greitt múrara, er vann að viðgerðum þar, fyrir störf hans. Upplýst hefur verið, að rekstrarkostnaður v/s Þórs nam árið 1961 samtals kr. 7.796.814.04 án afskriftar, en það ár voru starfsdagar skipsins samtals 303. Með hliðsjón af málsatvikum öllum þykir þóknun til stefnanda Landhelgissjóðs fyrir framangreinda aðstoð og hjálp, er m/s Skjaldbreið var veitt dagana 16.—21. janúar 1962, hæfilega ákveðin kr. 200.000.00, og ber stefnda að greiða 7% ársvexti af þeirri fjárhæð frá 21. janúar 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvexti frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvexti frá þeim degi til greiðsludags og auk þess málskostnað, sem ákveðst kr. 36.000.00.

Gaukur Jörundsson, fulltrúi yfirborgardómara, kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Bjarna Jónssyni vélstjóra og Guðmundi Hjaltasyni skipstjóra.

Dómsorð:

Stefndi, Skipaútgerð ríkisins, greiði stefnanda Pétri Sigurssyni f. h. Landhelgissjóðs kr. 200.000.00 með 7% ársvöxtum frá 21. janúar 1962 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 36.000.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Stefndi á að vera sýkn af kröfum stefnanda Péturs Sigurðssonar f. h. áhafnar varðskipsins Þórs í máli þessu, en málskostnaður falli niður.
