Fimmtudaginn 11. nóvember 1971.

Nr. 47/1970. **Hreppsnefnd Hríseyjarhrepps f. h. hreppsins** (Kristinn Gunnarsson hrl.)
gegn
H/f Eimskipafélagi Íslands og til réttargæzlu Sjóvátryggingarfélagi Íslands h/f (Hákon Árnason hdl.).

Skaðabótamál. Tjón á hafnarmannvirkjum.

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Logi Einarsson, Benedikt Sigurjónsson, Gizur Bergsteinsson og Magnús Þ. Torfason og prófessor Ármann Snævarr.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 4. ágúst 1970 og gert þær dómkröfur, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 1.409.466.56 ásamt 7% ársvöxtum frá 1. nóvember 1967 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og að áfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæsarétti.

Á hendur réttargæzlustefnda eru engar kröfur gerðar. Af hans hendi eru heldur eigi gerðar kröfur.

Hinn 2. júní 1971 dómkvaddi borgardómarinn í Reykjavík þá Benedikt E. Guðmundsson skipaverkfræðing og Eirík Kristófersson, fyrrverandi skipherra, „til þess að gefa álit um það, hvort skipstjórnarmenn m.s. Gullfoss í umrætt skipti, sem um ræðir í málinu, hefðu getað tryggt öryggi m.s. Goðafoss í þeirri stöðu, sem það var í og um ræðir í málinu í dagbókarútdrætti skipsins, dags. 31. október 1967, ... þannig að skipið stóð fast, eftir að reynt hafði verið að hífa það frá bryggjunni með akkeriskeðju, og myndaði um 30 gráðu horn, miðað við bryggjuna — með því að setja festingartaugar frá skipinu í festingarstólpa á bryggjunni og bíða þannig

eftir, að félli að, þannig að skipið losaði af grynningunni og gæti siglt á brott".

Hinn 16. júní 1971 kváðu hinir dómkvöddu menn upp svohljóðandi álitsgerð:

„Samkvæmt dómkvaðningu borgardómaraembættisins í Reykjavík, dagsettri 2. júní 1971, höfum við undirritaðir farið til Hríseyjar og kynnt okkur aðstæður á staðnum. Við höfum rætt við menn þar, sem viðstaddir voru komu m/s Goðafoss og brottför í Hrísey. Enn fremur höfum við kynnt okkur vottorð Veðurstofu Íslands um veðurfar á Akureyri og Siglunesi umræddan dag og næstu daga á undan og eftir.

Samkvæmt þeim upplýsingum, sem við höfum getað aflað, og að okkar eigin áliti teljum við, að m/s Goðafoss hefði getað legið á staðnum í fullu öryggi með því að setja landfestar úr skipinu í bryggju og hífa það að, ef þörf krefði.

Álit okkar og úrskurður er því, að m/s Goðafoss hefði í umrætt skipti getað legið á staðnum til flóðs og að tryggja hefði mátt fullt öryggi skipsins með því að setja landfestar að framan og aftan úr því í bryggju og hífa það að bryggjunni, ef þurfa þætti".

Hinir dómkvöddu menn staðfestu álitsgerðina fyrir sjó- og verzlunardómi hinn 5. júlí 1971.

Fyrir dómi bar matsmaðurinn Benedikt E. Guðmundsson svo sem hér segir:

„Spurður af lögmanni vitnastefnanda segir matsmaðurinn, að samkvæmt álitsgerðinni telji þeir matsmennirnir, að tryggja hefði mátt öryggi skipsins í þeirri stöðu, sem það var samkvæmt lýsingu þeirri, sem fram kemur í matsbeiðninni, á þann hátt, sem fram kemur í álitsgerðinni.

Lögmaður vitnastefnda spyr matsmanninn að því, hvort hann geti rökstutt eða útskýrt þann þátt álitsgerðarinnar, sem gerir ráð fyrir, að skipið hefði verið híft að bryggju". Matsmaðurinn svarar, að hann „telji ekki hafa verið ástæðu til þess, eins og á stóð, að hífa skipið strax að, enda hafi skipið staðið, eftir því sem matsmaðurinn telur sér hafa skilizt af því, sem fram er komið í málinu, en ef ástæða hefði verið til, ef hreyfing kom á skipið, þegar fór að falla að,

hefði mátt draga skipið að bryggjunni aftur með þeim festum, sem matsmennirnir gera ráð fyrir, að koma hefði mátt fyrir.

Dómarinn spurði matsmanninn að því, hvort hann telji, að hægt hefði verið að draga skipið að bryggju, áður en fór að falla að. Matsmaðurinn tekur fram í þessu sambandi, að hann telji, að það hefðu verið eðlileg viðbrögð að reyna það, en hann hafi ekki séð eftir gögnum málsins, að það hefði verið reynt. Matsmaðurinn kveðst ekki geta sagt neitt ákveðið um það, hvort það hefði verið hægt. Matsmaðurinn tekur jafnframt fram í þessu sambandi, að búið hafi verið að draga skipið frá bryggju með akkerisvindunni, en akkerið hafi dregizt heim, og ef vír hefði nú verið komið frá skipinu í land, hefðu verið möguleikar á að nýta orku vindunnar til fulls.

Matsmaðurinn tekur fram sérstaklega aðspurður, að í áliti sínu taki hann tillit til þess, að akkeri skipsins hafi dregizt heim, er skipið var í þeirri stöðu, sem lýst er í matsbeiðninni.

Matsmaðurinn segir að gefnu tilefni, að af þeirri mynd, sem hann hafi myndað sér um veður í umrætt sinn, geti hann vart séð, að skipið hefði átt að slást það mikið við bryggju, svo að að sök kæmi. Kveðst matsmaðurinn gera ráð fyrir, að venjulegar varúðarráðstafanir séu við hafðar, svo sem notkun stuðpúða".

Matsmaðurinn Eiríkur Kristófersson bar fyrir dómi það, sem hér fer á eftir:

Matsmaðurinn segir, að hann „telji samkvæmt álitsgerðinni, að tryggja hefði mátt öryggi skipsins í þeirri stöðu, sem það var samkvæmt lýsingu í matsbeiðninni". Hann tekur fram, að hann „telji, að eðlilegt og ráðlegt hefði verið, ef hreyfing fór að koma á skipið, að það hefði þá verið híft að bryggju". Þá tekur matsmaðurinn fram, „að samkvæmt því, sem fram er komið, sé það álit" hans, „að skipið hefði i þeirri stöðu, sem þarna er lýst, staðið um eða fyrir framan miðju, og því hefði verið eðlilegt", að hans áliti, „ef skipið fór að slást í bryggjuna, að það hefði verið híft að bryggju aftur". Matsmaðurinn segir, að hann telji, „að í þeirri stöðu, sem

skipið var, hefði verið hægara að hífa það að bryggju aftur en að hífa það frá bryggjunni". Tekur hann fram, „að ef ekki hefði verið hægt að hífa skipið að bryggju strax aftur, telji hann, að koma hefði mátt í veg fyrir, að skipið slæist í bryggjuna að aftan með því að koma taug úr því að framan í bryggjuna, og þá hefði afturendi þess af sjálfu sér haldizt frá bryggjunni".

Aðspurður segir matsmaðurin, „að í þessu áliti sínu sé tekið tillit til þess, að akkeri skipsins hafði dregizt heim í þeirri stöðu, sem skipið var komið í".

Stefán Guðmundsson skipstjóri kom að nýju fyrir dóm hinn 29. júní 1971. Hann skýrir svo frá, að hann hafi ekki orðið var við, „að skipið stæði, á meðan það lá við bryggjuna". Hann „kveðst vel geta trúað því, að það hefði verið hægt að tryggja öryggi skipsins með því að koma festum úr því í land". Hann „kveðst telja, að það hefði ekki verið hægt að hífa skipið að bryggju aftur með útfallinu, en að það hefði verið hægt með aðfallinu".

Telja verður, að varlegra hefði verið af skipstjóra m/s Goðafoss að bíða aðfalls, áður en hann lagði frá bryggju í Hrísey hinn 31. október 1967, þar sem um svo stórt skip var að tefla og svo fermt sem í málinu greinir. Er og í þessu sambandi á það að líta, að eigi var fyrir hendi dýptarlínuuppdráttur af höfninni, sem örugglega mætti treysta. Þá fór skipstjóri eigi að fyrirmælum hafnarvarðar um að beita eigi vélinni, eftir að skipið var farið frá bryggju og hafði kennt grunns. Með álitsgerð þeirra Benedikts E. Guðmundssonar og Eiríks Kristóferssonar er nægilega í ljós leitt, að skipstjóri mátti tryggja öryggi skips síns „með því að setja landfestar úr skipinu í bryggju og hífa það að, ef þörf krefði".

Með tilvísun til álitsgerðar Skúla Guðmundssonar og Svavars Jónatanssonar, sem lýst er í héraðsdómi, verður að telja sannað, að beiting vélar m/s Goðafoss hafi í umrætt sinn valdið spjöllum þeim á bryggjunni í Hrísey, sem í málinu greinir. Þessi mistök af hendi skipstjórnarmanna á m/s Goðafossi leiða samkvæmt 8. gr. siglingalaga nr. 66/1963 til bótaskyldu á hendur stefnda. Hins vegar er á það að líta, að

hafnaryfirvöld í Hrísey höfðu vanrækt að hafa glöggar skýrslur tiltækar um dýpi í höfninni í Hrísey og sjá um, að skipstjórum á skipum, sem þangað sigldu, væri nægilega leiðbeint um aðstöðu í höfninni.

Að öllum atvikum athuguðum, þykir rétt að skipta sök á tjóninu til helminga. Enginn ágreiningur er um fjárhæð tjónsins. Samkvæmt þessu ber að dæma stefnda til að greiða áfrýjanda kr. 1.409.466.56 : 2, þ. e. kr. 704.733.28, ásamt 7% ársvöxtum frá 1. nóvember 1967 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 210.000.00.

Dómsorð:

Stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, greiði áfrýjanda, Hreppsnefnd Hríseyjarhrepps f. h. hreppsins, kr. 704.733.28 ásamt 7% ársvöxtum frá 1. nóvember 1967 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 210.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 26. maí 1970.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, hefur hreppsnefnd Hríseyjarhrepps höfðað fyrir hönd hreppsins með stefnu, útgefinni hinn 21. febrúar 1968, á hendur H/f Eimskipafélagi Íslands. Eru dómkröfur stefnanda þær, að stefndi verði dæmdur til að greiða skaðabætur að fjárhæð kr. 1.409.466.56 með 7% ársvöxtum frá 1. nóvember 1967 til greiðsludags og til greiðslu málskostnaðar samkvæmt málskostnaðarreikningi. Þá hefur stefnandi krafizt viðurkenningar á sjóveðrétti í m/s Goðafossi fyrir kröfum sínum. Stefnandi hefur áskilið sér rétt til frekari krafna á hendur stefnda síðar, m. a. vegna verðlagshækkana, samkvæmt heimild í 71. gr. laga nr. 85/1936.

Stefndi hefur krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans að mati dómsins.

Stefnandi hefur stefnt Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f til réttargæzlu í málinu. Á hendur réttargæzlustefnda eru engar

kröfur gerðar, og af hans hálfu eru heldur engar kröfur hafðar uppi í málinu.

Málavextir eru þessir:

Kl. 0915 hinn 31. október 1967 kom m/s Goðafoss, eign stefnda, til Hríseyjar og lagðist þar að bryggju. Varð síðan lestaður farmur fiskafurða, er nam 36x250 kg. Var lestun lokið kl. 1210. Er skipinu skyldi siglt á brott, kom í ljós, að það stóð á grynningu, og þrátt fyrir tilraunir skipstjórnarmanna losnaði það ekki fyrr en að nokkrum tíma liðnum, eins og síðar verður rakið. Síðar um daginn fór þekja bryggjunnar að síga, og um kvöldið hafði verulegur hluti hennar fallið niður sökum þess, að fyllingarefnið í bryggjunni hafði sigið brott. Sjópróf fóru fram út af atburði þessum. Um atburð þennan er skráð þetta í dagbók skipsins:

„Kl. 1210 lestun lokið.

Er fara átti frá bryggjunni, kom í ljós, að ekki var hægt að hífa skipið frá bryggjunni með stb. akkeriskeðju, því grynnra virtist vera fyrir utan. Þá er skipið hift aftur með bryggjunni ásamt notkun vélar við þá færslu. Reynt á ný að hífa skipið frá með akkeriskeðju. En er hornið á milli skips og bryggju var um 30 gr. (eftir mælingu), hífðist það ekki lengra, og dróst þá akkerið heim. Reynt að sigla skipinu frá með vélarafli, en tókst ekki. Greinilegt var, að skipið flaut að aftan, og slóst skutur þess í og niður á bryggjuhornið. Fjara er um kl. 1350. Um kl. 1445 tekur framenda skipsins að reka undan vindi. Reynt á ný að sigla frá, en skipið mjakaðist aðeins fram og situr fast á ný. Þetta endurtekur sig, skipið rekur undan að framan, og skutur þess snýst upp í vindinn, þar til það losnar kl. 1547. Þegar los fór að koma á skipið, var hætta á, að það ræki á land, og var því notað vélarafl af og til ásamt akkeri, sem var látið falla til öryggis. Skipið flaut allan tímann að aftan. Djúprista skipsins, eftir að í ljós kom, að ekki var unnt að hífa skipið frá, var: F 12'03" A 18'03"."

Skipstjóri skipsins, Stefán Guðmundsson, hefur staðfest dagbókarútdráttinn og auk þess skýrt svo frá, að hann hafi aldrei getað merkt, og sé raunar alveg öruggur um, að skipið hafi aldrei tekið niðri, á meðan það lá við bryggjuna. Hann kveður skipið hafa verið komið um 40 metra frá suðurhorni bryggjuhaussins miðað við miðju, eða ltið framar, er hann fyrst hafi fundið, að það tók niðri rétt fyrir aftan miðju. Kveður hann sér hafa virzt afturendi skipsins hreyfast meira en framendinn, þegar alda reið undir skipið. Stefán kveður sáraltið hafa verið búið að beita skrúfu skipsins, þegar það stöðvaðist á grynningunni. Stefán

kveðst hafa orðið var við, að skrúfa skipsins hafi rótað sandi, er verið var að reyna að koma skipinu frá bryggju. Hann kveður óhjákvæmilegt vera að nota skrúfu skipsins, þegar lagzt er að og frá bryggjum, og við það hljóti sandur að rótast upp. Stefán kveður skipið hafa staðið um einn og hálfan tíma í stöðu þeirri, er það var í, er það tók niðri, og hafi þá skrúfa skipsins ekki verið hreyfð. Skrúfan hafi svo ekki verið hreyfð, fyrr en skipið fór að reka undan vindi að framan. Hafi þá fyrst verið sett á hæga ferð, en síðan á fulla ferð og hafi skipið þá þokazt áfram. Stefán kveður ástæðuna fyrir því, að hlé hafi verið gert á að beita skrúfu skipsins, hafa verið þá, að stýrimaðurinn hafi komið á stjórnpallinn til sín með boð frá bryggjuverðinum um, að skrúfan rótaði sandi inn í höfðina. Eftir að þessi skilaboð bárust, kveður hann vélina ekki hafa verið hreyfða, fyrr en skipið fór að reka undan vindi að framan. Hafi þá aftur verið farið að beita vélinni, fyrst með hálfri ferð, en síðan með fullri ferð og þannig hafi verið haldið áfram að beita vélinni með mismunandi snúningshraða til kl. 1547, er skipið losnaði. Stefán kveðst telja, að er afturendi skipsins var kominn fram fyrir bryggjuhausinn, hafi skrúfa skipsins frekar rótað sandinum upp að bryggjunni en frá henni. Stefán kveðst ekki hafa verið varaður við bryggjunni á Hrísey sérstaklega og kveður sér ókunnugt um, að sýna þurfi meiri varkárni við að leggjast að henni frekar en öðrum bryggjum. Stefán kveðst ekki hafa getað séð nein merki um skemmdir á bryggjunni af völdum Goðafoss, á meðan skipið var þar við bryggju. Stefán kveður hafnarvörðinn aldrei hafa talað við sig, heldur við stýrimann skipsins.

Hér fyrir dómi hefur Stefán skýrt svo frá, að hann hafi oft komið með m/s Goðafoss til Hríseyjar, áður en umræddur atburður varð. Þegar skipið var fulllestað, eða nálægt því, kveður hann yfirleitt hafa verið sætt sjávarföllum til að komast að eða frá bryggjunni, annars ekki. Stefán kveðst aldrei hafa orðið var við, að dýpið í höfninni breyttist, og kveðst aldrei hafa heyrt talað um neina sérstaka breytingu á því, en íslenzkir skipstjórnarmenn geti alltaf búizt við breytingu á dýpi í íslenzkum höfnum. Stefán kveður sér alltaf hafa fundizt, að dýpið væri minnst við bryggjuna, en síðan dýpkaði út frá henni. Kveður hann sér hafa fundizt eins og sandhóll væri við bryggjuna. Hann kveður það hafa komið fyrir, að það hafi þurft að vinna við skipið, án þess að hægt væri að koma því alveg að bryggjunni. Stefán kveður skip eins og m/s Goðafoss alltaf hafa þurft að liggja a. m. k. tvö

fet meira að aftan en að framan, annars hafi verið hætta á, að vélin skemmdist. Stefán kveður það hafa komið fyrir, áður en atburður þessi varð, að þegar lagzt var með bakborðssíðu að bryggjunni, eins og hann hafi alltaf gert á m/s Goðafossi, að þá hafi verið erfiðara að ná skipinu að bryggju, eftir því sem farið var lengra fram með bryggjunni. Í umræddri ferð kveðst Stefán hafa haft kort yfir höfnina í Hrísey, sem sé í Leiðsögubók fyrir Ísland, og einnig hafnarkort, sem muni hafa verið gefið út á árinu 1964. Kveður hann sér hafa virzt, að ekki hefðu orðið neinar breytingar á nýja kortinu frá því, sem var á kortinu í leiðsögubókinni, nema hvað fleiri tölur hafi verið á nýja kortinu. Ekki kveðst Stefán minnast þess, að sér hafi í ferðum sínum til Hríseyjar verið bent sérstaklega á af hafnaryfirvöldum að gæta varúðar við beitingu skrúfu skipsins. Stefán kveður það oft koma fyrir við siglingar til íslenzkra hafna, að skrúfa skipsins sé notuð meira en hér var gert, þegar vindur stendur á bryggju og ná þarf skipinu frá henni, og dýpi er takmarkað. Stefán kveðst ekki áður hafa lent í eins miklum erfiðleikum í Hrísey og í umrætt sinn.

Finnbogi Finnbogason, III. stýrimaður á m/s Goðafossi, hefur skýrt svo frá, að hann hafi ýmist verið á stjórnpalli, aftur á skipinu og stundum líka frammi á því, meðan skipið var að komast frá bryggju. Hann kveður skipið hafa festst, er það hafi verið komið nokkuð frá bryggjunni. Áætlar hann, að um 40 metrar hafi þá verið frá stjórnpalli að bryggju, en afturendi skipsins kominn fast að bryggjuhausnum. Finnbogi kveðst hafa orðið var við, að skrúfa skipsins hafi rótað upp talsverðum sandi, á meðan skipið var að komast frá bryggju. Hann kveður skut skipsins hafa slegizt öðru hverju nokkuð fast í vesturhorn bryggjunnar, aðallega eftir að hætt var að beita vél skipsins. Ekki kveðst hann hafa séð neinar skemmdir á bryggjuhorninu. Finnbogi kveður hafnarvörðinn hafa talað við sig rétt um kl. 1300 og beðið sig um að koma boðum til skipstjórans um að stöðva vél skipsins, en þá hafi verið búið að því. Eftir það kveður Finnbogi vél skipsins ekki hafa verið hreyfða, fyrr en skipið fór að slá undan að framan um kl. 1442 og á meðan afturendi skipsins hafi öðru hverju slegizt í bryggjuna.

Kristján Guðmundsson, II. stýrimaður á m/s Goðafossi, hefur skýrt svo frá, að hann hafi farið af vakt kl. 1230 og hafi hann ekki fylgzt með, hvað gerðist eftir það.

Þór Skaftason, yfirvélstjóri á m/s Goðafossi, hefur skýrt svo

frá, að hann hafi verið í vélarúmi skipsins, meðan skipið var að leggja frá. Hann kveðst ekki hafa orðið var við, að mikill sandur kæmi í kælivatn vélarinnar eða að síur stífluðust. Þór kveðst ekki hafa orðið var við, að afturendi skipsins slægist í bryggjuhausinn.

Hilmar Símonarson, sem hefur verið hafnarvörður í Hrísey s.l. fimm ár, hefur skýrt svo frá, að þriðjudaginn 31. október 1967 hafi m/s Goðafoss lestað freðfisk í Hrísey til útflutnings. Er Hilmar kom niður á bryggju kl. 1250 þennan dag, kveður hann aðalvél skipsins hafa verið í fullum gangi áfram. Hann kveður afstöðu skipsins til bryggjunnar þá hafa verið þá, að skutur skipsins hafi staðið einn metra norður fyrir bryggjuhausinn. Hilmar kveðst hafa gert boð fyrir skipstjórann. Kvaðst hann hafa talið, að maður sá, sem kom niður á þilfarið, væri skipstjórinn, en síðar hafi komið í ljós, að það hafi verið I. stýrimaður skipsins. Hilmar kveðst hafa sagt manni þessum, að þeir yrðu að hætta strax að keyra vél skipsins áfram, en maður þessi hafi svarað, að því hefði þegar verið hætt. Kveðst Hilmar hafa gefið þessi fyrirmæli bæði vegna þess, að hann óttaðist, að sandur græfist frá þilinu, og vegna þess, að bátar á báttalegunni væru í hættu vegna straums frá skrúfunni, en þeir hafi slegizt mikið saman. Ekki kveðst þó Hilmar hafa nefnt neina ástæðu, er hann gaf fyrirmælin um að stöðva skrúfu skipsins. Hilmar kveðst nú hafa þurft að far til Dalvíkur, en er hann hafi verið að fara á brott, hafi skrúfa skipsins verið farin að vinna áfram. Er hann kom aftur frá Dalvík, kveður hann skipið hafa verið farið, en þá hafi þekja bryggjunnar verið farin að síga niður og brostið. Síðari hluta dagsins hafi þekja bryggjunnar svo haldið áfram að síga og um kvöldið hafi hún fallið niður á um 10 metra kafla að norðanverðu. Hilmar kveður það, sem eftir vera af þekjunni, lafa uppi og sé það sprungið. Hilmar kveður háfjöru hafa verið, en skipið hafi komið upp að bryggjunni á flóðinu. Hann kveður það ekki óalgengt, að skip þurfi að bíða eftir aðfalli til að komast frá bryggjunni. Hann kveður það ekki hafa verið venju að losa skip á þann hátt að keyra vélar þess og kveðst telja það vítavert að reyna að losa m/s Goðafoss þannig. Hilmar kveður næstu skip, sem komið hafi að bryggjunni á undan Goðafossi, hafa verið Selfoss hinn 30. október, Litlafell hinn 25. október og Britta hinn 20. september. Hilmar kveður ekkert hafa gerzt við skipakomur þessar. Hilmar kveður það vera venju, að skip dragi sig frá bryggju á legufærum, en setji skrúfuna af stað, þegar þau séu

laus frá bryggjunni. Hilmar kveður það skoðun sína, að myndazt hafi ræsi undir skipinu, við að skrúfu skipsins var ýmist beitt aftur á bak eða áfram. Kveðst hann telja, að þessi beiting skrúfunnar hafi grafið sand frá járnþilinu í bryggjunni og það hafi síðan leitt til skemmda þeirra, sem urðu á bryggjunni. Hilmar kveðst oft hafa komið að, er verið var að reka niður járnþilið við bryggjuna, og hafi hann þá séð, að járnið gekk ekki lengra niður en svo, að þurft hafi að taka ofan af sumum skúffunum. Hilmar kveðst ekki hafa verið hafnarvörður, þegar þetta var. Ekki kveður Hilmar sér kunnugt um, hver undirstaða bryggjunnar sé, en hann kveður mikinn sand vera þarna. Hilmar kveðst hafa framkvæmt einstakar dýptarmælingar við bryggjuna eftir beiðni ýmissa skipstjóra á hverjum tíma. Þessar mælingar hafi ekki verið skráðar, en hann kveðst telja þær hafa sýnt 17—18 feta dýpi. Kveðst Hilmar hafa framkvæmt þessar mælingar með lóði á nokkrum stöðum í hvert sinn í um það bil 4—5 metra fjarlægð framan við bryggjuna með um 10—15 metra millibili og alltaf á svipuðum stað. Hilmar kveður það einkum hafa verið skipstjóra Fossanna, sem hafi beðið um mælingar þessar, en það hafi ekki verið gert í það skiptið, sem hér er fjallað um. Kveðst Hilmar álíta, að skipstjórarnir hafi einkum aðallega beðið um dýptarmælingar, þegar skip þeirra hafi verið mikið lestuð, en þeir hafi ekki alltaf beðið um slíkar mælingar. Ekki kveðst Hilmar hafa orðið var við breytingar á dýpi á þeim stöðum, sem hann mældi. Hilmar kveðst vita, að menn frá vita- og hafnarmálastjórn hafi komið til að mæla dýpið árið áður, en ekki kveðst hann hafa verið látinn vita um niðurstöður þeirra mælinga. Hann kveður sér ekki hafa verið send nein dýptarkort. Hilmar kveðst ekki vita til, að skip hafi tekið niðri í höfninni áður, en hins vegar hafi komið fyrir, að skip hafi staðið við bryggjuna á fjöru. Hann kveður yfirleitt ekki hafa verið reynt að losa skip, sem stóðu við bryggjuna, heldur hafi verið beðið eftir aðfalli. Jafnvel þótt skip stæði ekki við bryggjuna, kveður hann það hafa verið venju að draga þau frá á akkerisfestum, áður en vélar voru settar af stað. Hilmar kveður ekki vera hægt að taka þetta stórt skip áfram frá bryggjunni, þegar legið sé með bakborða að bryggju, vegna grynninga suður af bryggjunni. Hins vegar hafi það farið eftir atvikum, hvorri síðu skip snúi að bryggjunni. Hilmar kveður það öruggt, að í tíð sinni sem hafnarstjóra hafi skip ekki verið afgreidd, nema þau gætu lagzt alveg að henni. Ekki kveðst

Hilmar hafa gefið skipstjórnarmönnum fyrirmæli eða leiðbeiningar, áður en skip legðust að bryggju, nema það, sem hann hefur skýrt frá um mælingar á dýpi. Hann kveður það einstaka sinnum hafa komið fyrir, að hann hafi verið beðinn um að taka skip að bryggju, og hafi hann þá gert það. Hilmar kveðst engin afskipti hafa haft af m/s Goðafossi, er hann lagði að bryggjunni umrætt sinn. Þegar höfnin var síðast dýpkuð, kveður Hilmar sandinn hafa verið fluttan langt út á sund. Ekki kveðst hann muna, hvenær þetta var eða hvenær síðast var dýpkað utan við bryggjuna. Hilmar kveður sér aldrei hafa verið tilkynnt, að sérstakrar varúðar þyrfti að gæta við beitingu skrúfu við bryggjuna. Hann kveðst hins vegar telja óvarlegt að beita skrúfu mikið við bryggju. Ekki kveður hann, að þurfa eigi að beita skrúfu meira til að komast frá bryggju, þó að vindur standi á hana, svo framarlega sem akkeri sé úti. Hilmar kveðst aldrei hafa fengið nein gögn um dýpi hafnarinnar, hvorki frá fyrirrennara sínum né öðrum. Hann kveðst heldur ekki hafa fengið nein fyrirmæli um það við ráðningu sína að fylgjast með dýpi hafnarinnar. Hilmar kveður skipið örugglega hafa staðið, þegar búið var að hífa það frá bryggjunni og hann kom að, en hins vegar kveðst hann ekki hafa verið viðstaddur, þegar byrjað var að taka það frá bryggjunni. Hilmar kveðst telja, að minnsta dýpið við bryggjuna sé þar, sem hann framkvæmdi mælingar sínar, en síðan dýpki frá bryggjunni.

Hinn 1. nóvember var Sveinn G. Sveinsson, verkfræðingur vita- og hafnarmálastjórnarinnar, fenginn til að athuga tjón það, sem orðið hafði á bryggjunni í Hrísey. Samdi hann um þá athugun svohljóðandi skýrslu:

„Að kvöldi þess 1. 11. '67 lagði ég af stað áleiðis til Hríseyjar frá Reykjavík vegna skemmda, er m.s. Goðafoss hafði valdið á hafnarbakka þar. Þetta sama kvöld hafði ég samband við Jóhann Gauta kafara, en hann hafði þennan sama dag athugað skemmdirnar.

Að morgni þess 2. 11. fór ég út í Hrísey með kafara til frekari athugana. Þar var í stuttu máli þannig umhorfs:

1) Ca. 100 m^2 af þekjunni voru fallnir niður og hvíldu á stögunum.
2) Fylling hefur runnið ca. 1200 m^3 út úr bakkanum.
3) Að utanverðu og við enda stálþils hefur myndazt djúp renna við botninn, dýpst um 3.50 m.
4) Hluti þils við ytra horn hefur sigið niður.

Af ofangreindu má sjá, að mannvirkið er allt í mikilli hættu statt, þar sem

1) neðri endi þils hefur lítinn og við horn engan stuðning utan frá.
2) Á rúmlega 20 lengdarmetrum þils er grafið undan þekjunni, svo að hún getur þá og þegar fallið niður.
3) Fyllingu hefur skolað undan stögunum, þannig að þekjan (í 2) félli niður á strekkt stög og gæti slitið þau úr festingunum við þilið.

Aðgengilegt og auðvelt er þó að gera við skemmdir þær, er þegar eru komnar í ljós, og gæti það farið fram á eftirfarandi hátt:

1) Grabbað upp úr rennu, þar sem laus sandur hefur sezt að.
2) Grjóthnullungar (allt að 300 kg) settir niður neðst í rennuna.
3) Grjótfylling allt að 1 m þykk sett ofan á efri brún þessarar grjótfyllingar væri 8.5 m frá þiltoppi að utanverðu og 7.5 m við enda.
4) Sandi grabbað ofan á þessa grjótfyllingu í þá hæð, sem botn var áður.
5) Þekjan, sem fallið hefur niður, verður bútuð sundur og sett sunnan við hafskipabryggju.
6) Sandfyllingu dælt innan úr höfninni upp í þilið og það því sem næst fyllt.
7) Grjótmulningi ekið í efsta lag fyllingar.
8) Þekjan, sem á lofti er, brotin niður.

Þann 7. 11. var flotkraninn, sem útvegaður var til viðgerðarinnar, ekki enn kominn til Hríseyjar, því sjólag hefur verið of slæmt fyrir hann".

Skýrslu þessa hefur Sveinn staðfest fyrir dómi. Hann kvað það þá jafnframt vera skoðun sína, að skemmdir þær, sem urðu á bryggjunni, hlytu að stafa frá m/s Goðafossi, þar sem svo rótttæk og snögg breyting hafi orðið á bryggjunni, að vart sé öðru til að dreifa. Þá kvað hann niðurstöður athugana, sem kafari hafði gert daginn eftir atburðinn, benda til þess, að renna sú, sem myndazt hafði við bryggjuna, væri nýleg og að sjávarstraumar leituðust við að fylla hana. Ekki kvað Sveinn neinar skemmdir hafa sézt á stálþili bryggjunnar og kvað ljóst, að fyllingin hefði runnið út úr bryggjunni undir þilið. Ekki kvað Sveinn hafa verið rannsakað sérstaklega, hvar það magn af sandi hefði setzt að, sem komið hefði upp úr rennunni við bryggjuna og úr bryggjunni sjálfri, en hann kvaðst telja það líklegt, að til þessa

sands megi rekja orsök fyrir því, að skipið tók niðri. Ekki kvaðst Sveinn sjálfur hafa mælt dýpið við bryggjuna, áður en m/s Goðafoss kom þar í umrætt sinn. Hins vegar kvað hann hafnarvörðinn hafa fylgzt með dýpinu þarna. Ekki kvaðst Sveinn hafa kynnt sér, hvort önnur skip hafi verið þarna á ferð, dagana áður en umræddur atburður varð.

Daginn eftir umræddan atburð var Jóhann Gauti Gestsson kafari fenginn til að kafa við bryggjuna og athuga ástand hennar o. fl. Í skýrslu, sem Jóhann Gauti gerði um athuganir sínar, segir svo um niðurstöður þeirra:

„Eftirtalið kom í ljós:

1. Mjög fínn og djúpur sandur er meðfram allri bryggjunni.
2. 6 m breið renna hafði myndazt meðfram endilöngum vesturkanti bryggjunnar.
3. Dýpi rennunnar var um 2½—3 m við suðurhorn A upp við járnþilið og minnkaði dýpið út frá bryggjunni.
4. Við norðurhorn B var rennan um það bil 3½—4 m á dýpt upp við járnþilið og minnkaði út frá bryggjunni.
5. Á vesturkanti var aðeins 1 m af járnþilinu undir botni, og var þessi 1 m laus og hreyfður sandur, sem lá að þilinu.
6. Fyrir norðurenda bryggjunnar var samskonar renna í sandinn, nema hvað hún var 8—10 m á breidd og 3½—4 m á dýpt.
7. Á norðurenda á fyrstu 4 m frá horni B til horns C var járnþilið aðeins 50—70 cm undir botni í það hreyfðum og lausum sandi, að ég gat með handafli ýtt járnstöng niður með þilinu og inn undir það.
8. Uppfylling bryggjunnar hafði runnið út úr bryggjunni undir þilið á norðurenda við hornið B.
9. Læsingar á járnþili norðurenda við horn B voru lítilsháttar teygðar og járnið aðeins gengið úr að neðan.
10. Ekki var hægt að sjá, að neitt af uppfyllingu bryggjunnar hafi runnið út um læsingar á járni".

Skýrslu þessa staðfesti Jóhann Gauti fyrir dómi. Skýrði hann þá jafnframt svo frá, að hann hefði unnið sem járnsmiður við hafnargerðina í Hrísey árið 1956. Kvað hann umrætt stálþil þá hafa verið rekið niður. Jóhann Gauti kveður djúpan sand vera þarna, en kveðst ekki vita, hversu djúpur hann er. Hann kveðst hafa starfað við umrætt járnþil, en ekki kveðst hann hafa fylgzt með því, hversu langt niður það var rekið. Innan við þilið kveður hann fyllt hafa verið upp með sandi og hann látinn standa þannig fram á næsta ár til þess að lofa honum að síga, en síðan hafi verið

steypt plata yfir, en áður kveðst hann telja, að lag af grófri möl hafi verið sett ofan á, en hann kveðst þá hafa verið farinn og því ekki hafa séð það. Ekki kveðst Jóhann Gauti vita, hversu miklir straumar séu þarna, en hann kveður enga hreyfingu vera á sandinum í góðu veðri og kveður sjávarföll vera lítil. Hann kveðst yfirleitt ekki hafa orðið var við hreyfingu á sandmagni við framanverða bryggjuna.

Kröfur stefnanda eru byggðar á því, að tjón það, sem varð á bryggjunni í Hrísey í umrætt sinn, sé eingöngu af völdum m/s Goðafoss við tilraunir skipstjórnarmanna við að ná skipinu út úr höfninni. Er því haldið fram, að skipstjórnarmenn hafi ætlað sér að færa skipið út úr höfninni, þótt háfjara væri og skipið tæki niðri, þar sem það lá við bryggjuna, í stað þess að bíða eftir aðfalli. Hafi skipstjórnarmenn við þetta beitt vélum og skrúfum skipsins af því afli, sem frekast var unnt, og við þau átök hafi sandurinn rótazt frá bryggjunni með þeim afleiðingum, að fyllingarefnið í bryggjunni hafi runnið út undan bryggjuþilinu og bryggjan hrunið. Er því haldið fram, að skipstjórnarmönnum hafi þarna orðið á mistök við stjórn skipsins, en einnig, að þeir hafi ekki farið eftir ákvæðum hafnarreglugerðar um Hrísey nr. 34/1958 og heldur eigi hlýtt fyrirmælum hafnarvarðarins.

Sýknukrafa stefnda er á því byggð, að tjón það, sem varð á bryggjunni í Hrísey í umrætt sinn, verði á engan hátt rakið til atvika, sem stefndi beri fébótaábyrgð á. Er því haldið fram í þessu sambandi, að orsök þess, að m/s Goðafoss tók niðri í höfninni, megi rekja til skorts á eftirliti og viðhaldi hafnarinnar af hálfu hafnaryfirvalda, en skipstjórnarmenn á m/s Goðafossi hafi ekki verið varaðir við þessu ástandi hafnarinnar. Er því haldið fram, að eftir að m/s Goðafoss var kominn í þá erfiðu aðstöðu, sem grynningin í höfninni olli, hafi skipstjórnarmenn sýnt fyllstu aðgæzlu og hafi þeir ekki beitt skrúfu skipsins, nema til að forðast skemmdir á bryggjunni og til að koma í veg fyrir, að skipið ræki upp. Er því haldið fram af hálfu stefnda, að ekkert hafi verið athugavert við það að leggja skipinu frá bryggjunni á þeim tíma, sem gert var, enda hafi hafnaryfirvöld í Hrísey eða vita- og hafnarmálastjórnin eigi gefið tilefni til þess með tilkynningum eða á annan hátt. Þá er því haldið fram af hálfu stefnda, að tjónið, sem varð á bryggjunni, megi annað hvort rekja til þess, að sandur hafi borizt frá járnþilinu með hafstraumum, eða til þess, að illa hafi verið gengið frá þilinu.

Ekki er ágreiningur um fjárhæð dómkröfu stefnanda, en af

hálfu stefnda er því mótmælt, að stefnandi geti síðar komið fram með frekari kröfu vegna atburðar þessa.

Að beiðni stefnda voru dómkvaddir tveir menn til að skoða hafskipabryggjuna í Hrísey og athuga og segja álit sitt um eftirfarandi atriði:

a) Styrkleika stálþilsins og hvort stálþilið hafi verið rekið nægilega niður með hliðsjón af viðspyrnu í sandbotninum.
b) Sandbotninn með hliðsjón af því, hvort hætta hafi verið á því, að sandurinn gæti losnað við eðlilega vélarnotkun skipa, sem um höfnina fóru.
c) Hafstraumum í höfninni með hliðsjón af mögulegum sandburði af þeirra völdum.
d) Skýrslu Jóhanns Gauta kafara, dags. 1. nóvember 1967, sem fylgir sjópórfsendurriti á dskj. nr. 6, skýrslu skipstjóra Goðafoss og dagbókarútdrátt á dskj. nr. 5 með hliðsjón af því, hvort líklegt sé, að þar greindar rennur og sandrif, sem Goðafoss strandaði á, hafi myndazt við umferð skipa um höfnina og/eða vegna áhrifa hafstrauma, og segja sérstaklega álit sitt á því, hvort þeir telji samkvæmt dskj. nr. 5 og öðrum gögnum málsins umrætt sandrif hafa myndazt við vélarnotkun m/s Goðafoss.
e) Að síðustu er þess óskað, að hinir dómkvöddu menn láti í ljós álit sitt á því, hvort ástand og gerð bryggjunnar og aðstæður við hana hafi verið þannig, að forsvaranlegt hafi verið, að skip af sömu stærð og m/s Goðafoss notuðu höfnina.

Til að framkvæma skoðun þessa og semja álitsgerðina, voru dómkvaddir verkfræðingarnir Skúli Guðmundsson og Svavar Jónatansson. Auk þeirra gagna, sem fyrir liggja í málinu, hafa matsmennirnir aflað eftirtalinna gagna til notkunar við álitsgerð sína: Niðurstöður rannsókna á kornastærð af sandi úr botni Hríseyjarhafnar, athugun og útreikning á skrúfustreymi m/s Goðafoss, dýptarkort samkvæmt mælingum, sem gerðar voru í ágúst 1961, ágúst 1964, maí 1968, nóvember 1942.

Um athuganir matsmanna og niðurstöður segir svo í álitsgerð matsmanna:

„B. Umsögn um matsliði.

Skal nú vikið að einstökum liðum matsbeiðninnar í sömu röð og með sömu merkingum.

a. Stálþil.

Reikningsforsendur:

Í dómsskjölum eru uppdrættir frá Vita- og hafnarmálastjórninni af hafskipabryggjunni B 1080, B 1049 og H Stinnes 3293-4257 (dskj. nr. 10, 11 og 13), er sýna gerð og fyrirkomulag stálþilsins, uppdráttur C-548 (dskj. nr. 12) af dýptarmælingu hafnarsvæðisins frá því í júlí 1963.

Upplýsingar um gerð og eiginleika sandbotsins eru ekki til aðrar en kornastærðarlínurit, gerð af Rannsóknarstofnun byggingariðnaðarins af þeim tveim sýnishornum, sem matsmenn tóku í Hrísey og fylgja matsgerðinni sem fylgiskjal nr. 1.

Segja má, að þessar upplýsingar um sandbotninn séu ófullnægjandi, einkum til ákvörðunar á viðspyrnugetu sandsins framan við þilið. Í útreikningum á styrkleika stálþilsins og stöðugleika (stabilitet) þess, hefur því orðið að áætla eiginleika sandsins að þessu leyti.

Reikningsniðurstöður:

Niðurstöður útreikninga okkar á styrkleika stálþilsins og nauðsynlegri niðurrekstrarlengd þilsins, byggt á framantöldum forsendur, eru þær, að hvorttveggja hafi verið fullnægjandi, miðað við óbreytt eða lítið breytt sjávardýpi við viðlegukant frá 1963.

b. Sandbotninn — Áhrif skipsskrúfu.

Kornastærðarlínuritin á fskj. nr. 1 sýna, að sandurinn við bryggjuna er mjög fínn, eða frá 0.10 til 0.50 mm, og auk þess afar jafnkorna. Þannig eru um 75% af þyngd sýnishornanna af kornastærðunum 0.125 til 0.25 mm. Bæði þessi atriði, fínleiki sandsins og hin jafna kornastærð hans, valda því, að hann er mjög viðkvæmur fyrir áhrifum streymandi vatns.

Með hliðsjón af evrópskum og amerískum rannsóknum má telja, að ekki þurfi nema 0.5 m/sek. vatnshraða til að koma af stað og viðhalda hreyfingu sands af þessari kornastærð, þ. e. 0.1 til 0.5 mm. Samkvæmt athugun skipaverkfræðinganna Agnars Norlands og Jóns B. Hafsteinssonar (fskj. nr. 3) er meðalvatnshraði aftan við skrúfu m/s Goðafoss um 5 m/s, miðað við fullt vélarafl, er skipið stendur kyrrt eða því sem næst. Þá telja þeir einnig, að þessi hraði minnki lítið að fjarlægð, sem nemur nokkrum skrúfuþvermálum (D-3.8 m) aftur fyrir skrúfuflötinn, og auk þess veiti skrúfan vatninu aftan við vissan snúningshraða, en það eykur enn á graftarmátt skrúfuvatnsins.

Ef gert er ráð fyrir, að eðlileg vélarnotkun skips við að leggja frá bryggju sé frá 3 til 6 mín. á hálfri ferð, teljum við skv. framansögðu, að nokkur hreyfing á sandi geti átt sér stað við bryggjuna, en jafnvel þó notkun skrúfu á fullri ferð í nokkrar mínútur

sé í einstaka tilfellum nauðsynleg og eðlileg, eru yfirgnæfandi líkur fyrir því, að renna, sem þannig græfist við skipskomu, yrði ekki dýpri eða víðáttumeiri en svo, að öryggi stálþilsins væri ekki ofboðið. Enda má gera ráð fyrir, að slík renna næði að fyllast aftur vegna áhrifa frá öldu og straumum (sbr. c) fyrir næstu skipskomu, þar eð komur stærri skipa til Hríseyjar eru fremur fátíðar.

c. Hafstraumar og öldur.

Ef athuguð er mesta breyting á sjávarhæð skv. flóðtöflum vegna sjávarfalla í Eyjafirði og dýpt og breidd fjarðarins við Hrísey, virðist meðalstraumhraði í þversniðinu vera lítill. Þetta útilokar þó ekki tilveru jafnvel nokkuð sterkra strauma eða straumrasta vegna sérstakra aðstæðna. Matsmenn hafa þó enga vitneskju fengið um slíkt, en álit eyjarskeggja sjálfra er, að straumar við eyna séu ekki miklir samkvæmt upplýsingum frá hafnarverðinum. Jóhann Gauti kafari, sem alloft hefur kafað við bryggjuna í Hrísey, telur einnig, að straumar séu þar ekki áberandi.

Athuganir matsmanna á öldu á hafnarsvæðinu benda til, að vænta megi þarna öldu af þeirri hæð og eiginleikum, sem orsakar meiri vatnshraða við botn á 5 m dýpi við hafnarbakkann en þarf til að koma af stað sanflutningi. Áhrif öldunnar virkar þó miklu fremur til hreyfinga fram og aftur, þ. e. til útjöfnunar á botninum en til beinna sandflutninga.

Telja verður með hliðsjón af framansögðu, að sandflutningar í stórum stíl eigi sér vart stað við Hrísey af völdum strauma eða öldu. Umtalsverð hreyfing á sandi á sér þó vafalítið stað, enda staðfest, að nokkurs sandburðar gætti inn í höfnina með straumum, en eftir að nyrðri hafnargarðurinn var byggður, virðist að mestu hafa tekið fyrir sandburð inn í bátahöfnina. Auk þess sýnir samanburður á dýptarkortum greinilega tilflutning sands (sbr. d).

Áhrif strauma og öldu eru tvímælalaust það mikil, að nægja mun til að jafna út ójöfnur eða röskun á botninum, sem orsakazt hafa, t. d. vegna áhrifa frá skipsskrúfu, enda þarf verulega minni straum til að hreyfa sand í halla en á láréttum eða því sem næst láréttum botni. Athuganir kafarans Jóhanns Gauta, sem kannaði verksummerki við bryggjuna með sólarhrings millibili eftir strandið, sýna, að barmar rennunnar framan við stálþilið, sem voru mjög brattir fyrri daginn (1. nóv.), höfðu runnið mikið niður eftir sólarhringinn, og í seinna skiptið var komið allt að

60 cm þykkt lag af nýjum, lausum sandi í botn gryfjunnar þrátt fyrir kyrrt veður báða sólarhringa.

d. Skýrslur kafara og skipstjóra og dakbókarútdráttur.

Samkvæmt skýrslu kafarans, sem kafaði við bryggjuna, daginn eftir að umræddar skemmdir komu fram á henni, og viðtölum hans við matsmenn var rúmtak rennu þeirrar, sem myndazt hafði við vestur- og norðurkant bryggjunnar 900—1000 m^3. Breidd og dýpt rennunnar var mæld með mælistöng, og dýptin miðuð við svarta rönd á stálþilinu, sem sýndi, í hvaða hæð botninn hafði verið áður.

Þegar kafarinn kafaði sólarhring síðar á sama stað, tók hann eftir, að svarta röndin hafði dofnað nokkuð, og bendir það eindregið til, að rennan hafi að mestu leyti grafizt skömmu áður.

Auk áðurnefnds sandmagns rann út úr bryggjuhausnum undir stálþilið við norðvesturhornið álíka mikið eða öllu meira magn skv. athugunum Sveins G. Sveinssonar, verkfræðings. Samtals hafa því um 2000 m^3 af sandi verið fluttir til þarna á stuttum tíma (ca. 2 klst., hafi m/s Goðafoss orsakað þetta allt einn). Þó nokkur hluti þessa sandmagns hefur farið inn í bátahöfnina, en annað virðist hafa dreifzt yfir allstór svæði utan hafnargarðanna.

Við athugun á bjöllubók skipsins kemur í ljós, að tilraunum skipstjórnarmanna til að færa skipið frá bryggju má skipta í tvö aðskilin tímabil. Hið fyrra frá kl. 12.15 til kl. 13.09, en þá er skrúfa notuð í 11 mínútur á fullri ferð aftur á og í 14 mín. á fullri ferð áfram, auk þess sem keyrt var á hálfri og hægri ferð. Í seinni lotunni, sem stóð frá kl. 14.42 til kl. 15.45, var keyrt í 19 mín. á fullri ferð áfram og þar að auki hálfri og hægri ferð áfram (sjá skjal nr. 2). Samtals hefur því skrúfa verið notuð í 44 mín. á fullri ferð, ýmist aftur á bak eða áfram, meðan skipið var við eða nærri bryggjunni.

Ef haft er í huga, hve straumhraðinn frá skrúfu skipsins á fullri ferð er miklu meiri (ca. 10-faldur) en sá hraði, sem þarf til að koma af stað sandflutningi, sbr. lið b hér að framan, er augljóst, að graftarafköst skrúfunnar á 44 mínútna keyrslu á fullri ferð eru geysimikil.

Telja verður því yfirgnæfandi líkur fyrir, að fyrrnefnd renna hafi að öllu eða langmestu leyti grafizt vegna vélarnotkunar m/s Goðafoss við bryggjuna þann 31. okt. 1967. Jafnframt má telja útilokað, að straumar grafi rennu af þessari stærð og lögun, enda sýna athuganir kafara, að þeir leitast strax og miklu fremur við að fylla slíka rennu.

Næsta skipskoma á undan var m/s Selfoss daginn áður, en samkvæmt upplýsingum hafnarvarðar bar ekkert óeðlilegt við í það sinn, auk þess ristir m/s Selfoss grynnra en m/s Goðafoss og því ósennilegt, að hann hafi haft nokkur áhrif á botninn við bryggjuna, er máli gæti skipt í þessu sambandi. Næstu skip þar á undan voru einnig minni en m/s Goðafoss og voru nokkrum vikum fyrr á ferðinni.

Í yfirheyrslum við sjópróf í Reykjavík (sjá dskj. nr. 5) bendir skipstjóri á, að er afturendi skipsins var kominn fram fyrir bryggjuhausinn, hafi skrúfa skipsins frekar rótað sandinum upp að bryggjunni heldur en frá henni. Líklegra verður þó að teljast, að straumröstin afturundan skipinu hafi, einnig eftir að skipið fór að fjarlægjast, haldið áfram að grafa rennuna vegna frákasts straumsins frá lóðréttu stálþilinu.

Samkvæmt umsögn skipstjórans á dómsskjölum og í viðtali við matsmenn 31. des. s.l. stóð skipið ekki við bryggjuna, er leggja skyldi frá. Hins vegar var ekki unnt að draga skipið frá með akkeriskeðju, þar sem grynnra reyndist framan við skipið. Jafnframt að skipið hafi ekki strandað fyrr en það var að því sem næst komið í stöðu I, sbr. uppdrátt í fskj. nr. 3, dskj. nr. 5, þ. e. eftir að búið var að draga það aftur með bryggjunni um 30—40 m, snúa því um ca. 30° og taka síðan áfram.

Í dómsskjölum kemur einnig fram, að djúprista skipsins skv. mælingu, sem gerð var, strax eftir að skipið strandaði, var 12'3" að framan en 18'3" að aftan. Næsta mæling á undan á djúpristu skipsins sýnir tæp 15' bæði að framan og aftan samkvæmt upplýsingum frá Eimskipafélagi Íslands h.f., en hún var gerð í Reykjavík. Í millitíðinni kom skipið í þrjár hafnir, Patreksfjörð, Ísafjörð og Akureyri, þar sem ýmist var lestað eða losað eða hvort tveggja. Lausleg athugun bendir til, að losað hafi verið heldur meira en lestað. Samræmi er því nokkuð gott á meðaldjúpristunni í bæði skiptin. Hinn mikli munur á djúpristunni að aftan og framan í Hrísey getur stafað af tvennu, að lestað hafi verið í afturlest skipsins, en losað að framan og/eða skipið hafi lyfzt að framan, er það rann upp á grynninguna. Skipstjórinn telur, að skipið hafi staðið nærri miðju skips, en hafi allan tímann flotið að aftan þrátt fyrir meiri djúpristu. Sé gengið út frá þessu, hefur dýpið, þar sem skipið strandaði, verið um eða rétt yfir 15', þ. e. ca. 4.6 m.

Á dýptarkorti frá 1963 (dskj. nr. 12) er dýpið sýnt um 5.4 m á þessum stað á stórstraumsfjöru, en sjávarhæð er skv. flóðtöflu á þessum tíma um 0.2 m hærri, eða dýpi því 5.6 m. Þarna hefur

því grynnkað um ca. 1.0 m frá því 1963, að öðrum kosti hefði skipið ekki strandað við uppgefna djúpristu.

Af lýsingu skipstjórans á atvikum strandsins kemur fram, að strandið skeði, áður en nokkuð verulega er búið að hreyfa skrúfu. Grynningin, sem skipið strandar á, getur því ekki verið mynduð við vélarnotkun skipsins nema að óverulegu leyti, sé lýsing á atburðarás við strandið rétt, og sjá matsmenn enga ástæðu til að efast um réttmæti hennar.

Dýptarkort af Hrísareyjarhöfn frá í júlí 1963 fylgir dómsskjölum (skjal nr. 12) sem fyrr segir. Þá fengu matsmenn hjá Hafnamálastofnuninni dýptarkort af hafnarsvæðinu frá því í ágúst 1961 (fskj. nr. 4) og annað frá ágúst 1964, sem nær þó aðeins yfir svæði núverandi bátahafnar (fskj. nr. 5), auk dýptarkorts af svæðinu framan við viðlegukantinn frá því í maí 1968 (fskj. nr. 6). Síðast nefnda kortið er gert af Pétri Bjarnasyni, verkfræðingi á Akureyri, en hin af starfsmönnum vita- og hafnamálastjóra. Öll þessi kort eru byggð á nákvæmum dýptarmælingum og því eftir atvikum áreiðanleg. Þá er til dýptarkort frá því í nóvember 1942 (fskj. nr. 7), sem einnig er gert eftir dýptarmælingu, en fjarlægð milli mælipunkta er meiri en á fyrrnefndum kortum og nákvæmni því ekki eins mikil. Einnig er á yfirlitsmynd af hafnargarði, dags. í nóvember 1954 (sbr. dskj. nr. 10), sýndar dýptarlínur á hafnarsvæðinu, og virðast þær svara all vel til dýptarlína á kortinu frá 1942. Svipað dýptarlínukort er einnig að finna í „Leiðsögubók fyrir sjómenn við Ísland II", útgefinni af Vita- og hafnamálaskrifstofunni í janúar 1950 (sjá dskj. nr. 5). Samanburður á þessum kortum bendir til, að frá því í ágúst 1961 þar til í júlí 1963 hafi grynnkað nokkuð vestan við bryggjuna, einkum sunnantil. Í millitíðinni hafði þó dýpkunarskipið Grettir dýpkað höfnina, en tekið er fram í skýrslu um verkið, að ekki hafi verið dýpkað á umræddu svæði, þ. e. framan við bryggjuna, vegna mikillar umferðar skipa. Miklu meira áberandi er svo grynnkunin frá 1954 eða 1942 til 1963, en heimildir um það tímabil eru ekki eins áreiðanlegar, eins og áður segir.

Hafnarvörður skýrir svo frá, að hann hafi eftir beiðni ýmissa skipstjóra á hverjum tíma gert einstakar dýptarmælingar við bryggjuna. Þessar mælingar hafa ekki verið skráðar, en hann telur þær hafa sýnt 17′ til 18′ dýpi. Þar sem tímasetningar mælinganna eru ekki fyrir hendi né aðrar aðstæður kunnar, getur samanburður við aðrar mælingar ekki talizt einhlítur.

Samanburður kortsins frá 1968 (fskj. nr. 6) við fyrri kort sýnir

svo ljóslega, að áfram hefur haldið áfram að grynnka vestan við bryggjuna. Ummerki eftir rask það, sem m/s Goðafoss olli þarna 1967, eru að öllu eða mestu leyti útjöfnuð, þó mótar aðeins fyrir rennu fram með viðlegukantinum og óverulegri grynningu á 10—15 m breiðu belti framan við. Í heild hefur þó grynnkað á öllu svæðinu á tímabilinu 1963—1968, og er þar varla um annað en aðflutt efni að ræða, en þó má vera, að hér gæti að nokkru áhrifa frá vélarnotkun m/s Goðafoss 31. október 1967.

Matsmenn telja því með hliðsjón af framansögðu, að nærtækasta skýringin á myndun umræddrar grynningar sé sú, að smátt og smátt hafi grynnkað þarna af völdum hafstrauma, en vélarnotkun skipa gæti hér hafa átt nokkurn hlut að máli.

e. Ástand bryggju og aðstæður.

Að áliti matsmanna var gerð og ástand bryggjunnar í Hrísey fyrir strandið svipað því og gerist og gengur um bryggjur hérlendis. Styrkleiki stálþilsins og öryggi þess að óbreyttu dýpi fullnægjandi. Dýpið við og framanvið viðlegukant að vísu fremur lítið fyrir skip af sömu stærð og djúpristu og m/s Goðafoss og því nauðsynlegt að gæta þar fyllstu varúðar við að leggja að eða frá bryggju á fjöru. Jafnvel hefði verið ástæða fyrir þau að sæta sjávarföllum, en hættulaust þó að liggja við bryggjuna yfir fjöruna, þótt skip stæði í botni, að minnsta kosti í kyrru veðri.

Matsmenn telja því ekki óforsvaranlegt, að skip af þessari stærð notuðu höfnina, svo framarlega sem skipstjórum væri kunnugt um dýpið á hverjum tíma, en í því sambandi má benda á, að dýptarlínukort í áðurnefndri leiðsögubók frá 1950 gefur ekki rétta mynd af dýpinu við bryggjuna 1963 og 1968.

C. Lokaorð.

Að lokum þykir hlýða að taka saman í örfáum orðum helztu niðurstöður matsmanna.

a) Styrkleiki stálþilsins og niðurrekstur var að okkar dómi fullnægjandi, miðað við þær upplýsingar, sem fyrir liggja.

b) Sandbotninn er mjög viðkvæmur fyrir áhrifum frá skrúfu skipa, en eðlilega vélarnotkun teljum við hættulausa fyrir mannvirkið.

c) Sandburður af völdum hafstrauma og öldu er tvímælalaust nokkur, enda benda líkur til, að af þeirra völdum hafi grynnkað framan við hafnarbakkann á árabilinu 1963 til 1967.

d) Matsmenn telja, að renna sú, sem í ljós kom 1. nóvember 1967, hafi myndazt að mestu eða öllu leyti vegna vélar-

notkunar m/s Goðafoss við bryggjuna daginn áður, en ekki af völdum hafstrauma eða annarra skipa, nema þá að óverulegu leyti. Hins vegar sé grynning sú, sem skipið strandaði á, aðallega mynduð fyrir áhrif hafstrauma, þó að vélarnotkun skipa eigi ef til vill einhvern hlut að máli, en þáttur m/s Goðafoss í myndun grynningarinnar hafi verið lítill að þessu sinni.

e) Að okkar áliti var ástandi og gerð bryggjunnar og aðstæðum við hana ekki þannig háttað fyrir óhappið 31. október 1967, að óforsvaranlegt hafi verið, að skip af sömu stærð og m/s Goðafoss notuðu höfnina. Við teljum þó, að slík skip hafi þurft að gæta þar fyllstu varúðar um fjöru, takmarka hafi þurft notkun vélar, svo sem hafnarreglugerð mælir fyrir um. Einnig teljum við það nauðsynlega forsendu, að skipstjórnarmönnum væri kunnugt um dýpið hverju sinni".

Samkvæmt þeim uppdráttum, sem fyrir liggja af höfninni í Hrísey, kemur fram, að grynnkað hefur nokkuð út frá bryggjunni (vestan við bryggjuna) frá því í ágúst 1961 og þar til í júlí 1963. Kort þau, sem skipstjórnarmönnum voru tiltæk, voru kort, sem eru í Leiðsögubók fyrir sjómenn við Ísland, Norðurland frá Horni að Langanesi, útgefinni 1950, og kort það, sem byggðist á mælingum 1963 og 1964. Við samanburð á þessum kortum kemur fram, að verulegar breytingar hafa orðið á dýpi út frá bryggjunni og að þar hefur yfirleitt grynnkað. Eigi er fram komið, að neitt hafi verið athugavert við að leggja skipinu að bryggjunni á þeim tíma og með þeim hætti, sem gert var. Lestun skipsins var lokið kl. 1210. Fjara var um kl. 1350. Kl. 1215 var stjórntökum beitt, fyrst í stað til að losa skipið frá bryggjunni, en síðar, kl. 1222, var beitt fullri ferð aftur á bak í 4 mínútur og síðan að mestu á tímabilinu kl. 1230 til 1237. Var nú gert hlé að mestu leyti, þar til kl. 1248, að beitt var að mestu leyti fullri ferð áfram á tímabilinu til kl. 1302, en þá var gert hlé í fjórar mínútur og síðan beitt fullri ferð áfram í þrjár mínútur. Var nú gert hlé til kl. 1442, en þá var beitt vélarafli áfram af og til í 23 mínútur með mismunandi ferð. Var síðan gert hlé frá kl. 1503 til kl. 1519, en þá var keyrt áfram, að mestu með fullri ferð, til kl. 1547, er skipið losnaði.

Samkvæmt því, sem fram er komið, þykir verða að leggja til grundvallar, að m/s Goðafoss hafi flotið við bryggjuna og verið dreginn frá bryggjunni með stjórnborðsakkeri og akkeriskeðju til að koma skipinu í rétt horf frá bryggjunni, er það tók niðri.

Samkvæmt þeim gögnum, sem skipstjórnarmönnum voru tiltæk, máttu þeir byggja á því, að utar væri dýpið meira og að skipið flyti því einnig þar. Samkvæmt áliti hinna dómkvöddu mats- og skoðunarmanna hefur dýpið á þeim stað, sem skipið tók niðri, minnkað um ca. 1.0 m frá því á árinu 1963, að öðrum kosti hefði skipið ekki strandað við uppgefna djúpristu. Er það og skoðun hinna dómkvöddu mats- og skoðunarmanna, að líkur séu til, að jafnt og þétt hafi grynnkað framan við bryggjuna á árabilinu 1963 til 1967 af völdum aðflutts efnis. Kemur þessi breyting ekki fram á gögnum þeim, sem skipstjórnarmönnum voru tiltæk. Það kemur fram, að hafnarverðinum var ekki kunnugt um þessa grynnkun. Er ljóst, að full ástæða var til að fylgjast með breytingum á dýpi í höfninni, og verður að telja, að það sé einn af þáttum í starfsemi hafnaryfirvalda til að gæta öryggis við notkun hafna. Samkvæmt þessu verður það ekki metið skipstjórnarmönnum til vangæzlu, þótt þeir legðu skipinu frá bryggjunni, eins og gert var, og að það tók niðri. Þegar skipið festist, máttu skipstjórnarmenn gera ráð fyrir samkvæmt þeirri vitneskju, sem þeir höfðu um ástand hafnarinnar, að þarna væri smáhaft, sem skipið kæmist í gegnum. Verða viðbrögð skipstjórnarmanna þá til að losa skipið ekki talin óeðlileg. Eftir að hlé hafði verið gert í nokkurn tíma við beitingu vélarafls, fór skipið að snúast fyrir vindi. Skapaðist þá hætta á því, að skutur skipsins og bryggjuhornið yrðu fyrir skemmdum, er skuturinn slóst í það. Verður að telja, að þá hafi verið eðlilegt að halda skipinu frá bryggjunni, í fyrstu með því að beita litlu vélarafli, en síðar með auknu vélarafli, er los fór að koma á skipið. Verður ekki talið, að hér hafi verið um að ræða meiri beitingu vélarafls en almennt má gera ráð fyrir, að nota þurfi í fjölda íslenzkra hafna. Verða þessar aðgerðir skipstjórnarmanna ekki metnar þeim til vangæzlu. Samkvæmt þessu telur dómurinn frumorsök tjóns þess, sem fjallað er um í málinu, þá, að dýpið framan (vestan) við bryggjuna var minna og jókst ekki út frá henni, eins og skipstjórnarmenn máttu ætla samkvæmt þeim upplýsingum, sem þeir höfðu. Verður heldur eigi talið, að þeir hafi sýnt af sér vangæzlu, eftir að skipið strandaði. Þykir tjónið á bryggjunni því ekki verða rakið til saknæmra aðgerða skipstjórnarmanna. Verður og ekki talið, að ákvæði hafnarreglugerðarinnar um takmörkun vélarafls í höfninni og bann hafnarvarðarins valdi því við þær aðstæður, sem fyrir hendi voru, að fébótaábyrgð verði lögð á stefnda. Sam-

kvæmt þessu verður stefndi sýknaður af kröfum stefnanda, en rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Guðmundur Jónsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt samdómendunum Guðmundi Hjaltasyni skipstjóra og dr. Gunnari Sigurðssyni verkfræðingi.

Dómsorð:

Stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, hreppsnefndar Hríseyjarhrepps f. h. hreppsins, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Föstudaginn 12. nóvember 1971.

Nr. 26/1971. **Guðjón Pétursson**
(Gísli G. Ísleifsson hrl.)
gegn
Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs
(Sigurður Ólason hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Einar Arnalds, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson og Magnús Þ. Torfason og prófessor Ármann Snævarr.

Skaðabótamál. Ábyrgð á læknisverkum. Sýkna.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 24. febrúar 1971, að fengnu áfrýjunarleyfi 8. s. m. Hann hafði gjafsókn í héraði og fékk gjafsóknarleyfi hér fyrir dómi hinn 18. maí 1971. Dómkröfur hans eru þær, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 1.642.179.00 með 7% ársvöxtum frá 1. janúar 1964 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og máls-