þings Kópavogs nr. 13/1970. Nr. 1 fylgir með í eftirriti. Nr. 2 fylgir með í frumriti, svohljóðandi:

Fyrir gerðarbeiðanda mætir Jóhann Ragnarsson hæstaréttarlögmaður og krefst fjárnáms fyrir kr. 9.000.00 með 7% ársvöxtum frá 8. nóvember 1965 til greiðsludags, endurrits- og birtingarkostnaði, kr. 580.00, kr. 8.400.00 í málskostnað samkvæmt gjaldskrá L. M. F. Í., kostnaði við gerðina og eftirfarandi uppboð/innheimtuaðgerðir, allt á ábyrgð gerðarbeiðanda.

Gerðarþoli býr hér, en er ekki viðstaddur, en fyrir hann mætir Guðrún Birnir, kona hans, sem býr hér. Áminnt um sannsögli kveðst hún ekki geta greitt.

Samkvæmt kröfu umboðsmanns gerðarbeiðanda og ábendingu mætta lýsti fógeti yfir fjárnámi í eignarhluta gerðarþola, 2. hæð í húseigninni nr. 24 við Selvogsgrunn.

Fallið var frá virðingu.

Fógeti skýrði þýðingu gerðarinnar og brýndi fyrir mætta að skýra gerðarþola frá fjárnáminu.

Upplesið, játað rétt bókað. Gerðinni lokið.

Föstudaginn 9. júní 1972.

Nr. 29/1972. **Jón Sæmundsson, eigandi m/b Brimis, KE 104,**
(Benedikt Sveinsson hrl.)
gegn
Ægi h/f og áhöfn m/b Vonarinnar, KE 2,
(Jóhannes L. L. Helgason hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Aðstoð.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 24. febrúar 1972, að fengnu áfrýjunarleyfi 11. s. m. Krefst hann þess, að honum verði „gert að greiða stefndu hæfilega þóknun fyrir aðstoð". Þá krefst hann málskostn-

aðar fyrir Hæstarétti úr hendi stefndu og að málskostnaður í héraði verði látinn falla niður.

Stefndu krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lagt vottorð Veðurstofu Íslands um veður á Keflavíkurflugvelli og sjólag við Reykjanesvita dagana 13. og 14. marz 1968.

Málsatvik eru rakin í hinum áfrýjaða dómi.

Samkvæmt framangreindu vottorði Veðurstofu Íslands fór veður batnandi, þegar á daginn leið hinn 13. marz 1968.

Ætla má, að eins og gangtruflun vélar m/b Brimis, KE 104, var háttað, hafi vélstjóri bátsins getað fundið orsakir hennar og haft tök á að lagfæra hana, áður en bátinn bæri að landi, og þannig bjargað honum úr hættu. Styður álit Eiríks Guðmundssonar vélvirkja þessa skoðun. Er og ætlandi, að þess hafi verið kostur, ef nauðsyn krafði, að varpa akkerum og draga þannig úr reki bátsins eða stöðva það með öllu. Þá var vindátt því eigi til fyrirstöðu, að unnt hefði verið að sigla bátnum inn með ströndinni, en ætla má samkvæmt því, sem fram hefur komið í málinu, að lögskipaður seglbúnaður hafi verið fyrir hendi í bátnum.

Að þessu athuguðu telst hjálp sú, er m/b Vonin, KE 2, veitti m/b Brimi, KE 104, ekki hafa verið björgun í skilningi 199. gr. siglingalaga nr. 66/1963. Þykir þóknun fyrir aðstoð þessa hæfilega ákveðin kr. 100.000.00, og ber að dæma áfrýjanda til að greiða stefndu þá fjárhæð ásamt 7% ársvöxtum frá 13. marz 1968 til greiðsludags.

Þá ber að dæma áfrýjanda til að greiða stefndu málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 35.000.00.

Dómsorð:

Áfrýjandi, Jón Sæmundsson, greiði stefndu, Ægi h/f og áhöfn m/b Vonarinnar, KE 2, kr. 100.000.00 með 7% ársvöxtum frá 13. marz 1968 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 35.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Keflavíkur 25. október 1971.

Mál þetta, sem þingfest var 20. marz 1970 og dómtekið 5. þ. m., hefur Gunnlaugur Karlsson, Hólabraut 7, Keflavík, f. h. stjórnar Ægis h/f, Keflavík, sem eiganda Vonarinnar, KE 2, og vegna áhafnar sama skips höfðað með stefnu, birtri 11. marz s.l., gegn Jóni Sæmundssyni, Smáratúni 36, Keflavík, sem eiganda og útgerðarmanni m/b Brimis, KE 104, og gegn Tryggingamiðstöðinni h/f, Reykjavík, til réttargæzlu.

1. Stefnandi hefur gert þær dómkröfur, að stefnda verði gert að greiða kr. 1.000.000.00 í björgunarlaun auk 7% ársvaxta frá 13. marz 1968 til greiðsludags og málskostnað að mati réttarins.

Stefndi hefur gert þær kröfur, að stefnukröfur verði stórlækkaðar og að hjálp sú, er skipi hans var veitt, verði talin aðstoð, en ekki björgun. Jafnframt er þess krafizt af hálfu stefnda, að málskostnaður verði felldur niður.

2. Málavextir.

Miðvikudaginn 13. marz 1968 var m/b Brimir, KE 104, á leið út frá Keflavík. Er skipið var statt á móts við svokallaðan Gerðhólma kl. 1005, stöðvaðist aðalvél skipsins, og var þá skipið 1.8 sjómílu frá landi. Eftir að aðalvélin stöðvaðist, voru skipverjar látnir gera legufæri tilbúin til notkunar.

Vélin var sett í gang, en gekk aðeins stutta stund, eða eina til tvær mínútur. Um það bil 15—20 mínútum eftir að vélin stöðvaðist, bað skipstjóri m/b Brimis skipstjóra Vonarinnar, KE 2, að draga Brimi til Keflavíkur, en Vonin, KE 2, var þá á leið inn til Keflavíkur með afla. Var skipstjóri Vonarinnar reiðubúinn að draga m/b Brimi til lands, ef á þyrfti að halda. Skömmu fyrir klukkan 1000 kom Vonin að Brimi, sem þá var um 1.5 sjómílu frá landi. Höfðu þá skipstjórnarmenn á Brimi margsett vélina í gang, en hún ekki gengið nema smástund í hvert sinn.

Var þá gengið frá dráttarvír milli skipanna, og gekk það vel. Dró Vonin síðan Brimi til hafnar í Keflavík, og voru skipin komin þangað um kl. 1315.

Er í land var komið, var leitt í ljós, að vélarbilunin stafaði af stíflu í olíukerfinu, en vélstjóra hafði ekki tekizt að finna orsök gangtregðunnar úti á sjó.

Er atburður þessi átti sér stað, var samkvæmt vottorði Veðurstofunnar vindur af NA 6 vindstig kl. 0800 og mest veðurhæð milli athugana 8 vindstig á Keflavíkurflugvelli, en kl. 1100 var vindur af ANA 5 vindstig og mest veðurhæð milli athugana 7 vindstig á sama stað. Frost var 5—7 gráður, en gott skyggni.

Sjópróf vegna atviks þessa fóru fram 24. maí 1968.

Kom þá fyrir réttinn skipstjóri Vonarinnar, KE 2, Torfi Agnar Jónsson, og sýndi þá í réttinum dagbók Vonarinnar og úrdrátt úr henni, en úrdrátturinn var svohljóðandi:

„Reykjanes þvert kl. 07.20. Þegar við vorum rétt komnir inn fyrir Garðskaga kl. 10.20 kallar m/b Brimir, KE 104, í okkur og biður um hjálp — okkur um aðstoð — vegna vélarbilunar, og er þá staddur um 1.5 sjóm. undan Garðinum (utan Gerðhólma). Tókum við Brimi í tog kl. 10.40 og drógum hann til Keflavíkur. Slepptum við Brimi kl. 13.15, þar sem skipverjar höfðu komið taug yfir í annað skip, sem lá við hafnargarðinn í Keflavík. Þess skal getið, að í veðurlýsingunni kl. 09.10 voru NA 7 vindstig og 7° frost á Keflavíkurflugvelli, og rak því Brimi í átt til lands. Landað 166.080 kg. af loðnu".

Skipstjórinn kvað skipstjórann á Brimi hafa kallað sig upp í talstöð og sagzt vera með bilaða vél. Hann kvað skipstjórann á Brimi fyrst hafa óskað eftir því, að Vonin héldi Brimi upp í vindinn og sæi um, að bátinn ræki ekki að landi, meðan reynt væri að gera við vélina. Hann kvað skipstjórann á Brimi síðan hafa beðið um, að báturinn yrði dreginn til hafnar, þegar viðgerð reyndist árangurslaus. Hann kvað það hafa gengið vel að koma taug á milli bátanna.

Skipstjóri Vonarinnar kvað vind hafa verið allhvassan af NA, eða 5 vindstig, og þungan sjó, þegar drátturinn hófst, en veður hafi farið lægjandi. Hann tók þó fram, að þrátt fyrir lægjandi veður teldi hann ólíklegt, að Brimir hefði getað lagzt við legufæri á þeim stað, þar sem Vonin tók Brimi í tog, vegna vinds og sjávar, en kvaðst vera ókunnugur straumum og botni á þessum slóðum.

Stýrimaðurinn á Brimi, KE 104, Jón Sigurður Jóhannesson, kom og fyrir rétt 24. maí 1968 og skýrði svo frá, að hann hefði verið ræstur semma morguns hinn 13. marz og verið beðinn að gera klárt til þess að láta ankeri falla. Hann kvað skipstjórann einnig hafa tjáð sér að hafa dráttarvír tilbúinn til að koma yfir í annan bát. Skömmu seinna hafi Vonin, KE 2, komið að þeim

og hafi tauginni verið komið yfir í Vonina og það gengið ágætlega. Hafi Vonin síðan dregið Brimi í höfn og hafi drátturinn gengið ágætlega.

Stýrimaðurinn kvað sig minna, að um 400 faðma vír hafi verið við bakborðsankerið, sem gert var klárt, og hafi verið einn eða tveir liðir á því. Kvað hann ekkert hafa verið því til fyrirstöðu að gera stjórnborðsankerið klárt líka, en það hafi ekki verið gert.

Í sama réttarhaldi kom og fyrir dóm 1. vélstjóri á Brimi, KE 104, greint sinn, Guðmundur Þór Jónsson.

Hann kvað þá skyndilega hafa orðið vara við gangtruflun greint sinn og hafi aðalvélin drepið á sér.

Hann kvað það hafa verið ljóst, að um bilun í olíuverkinu var að ræða og að langan tíma gæti tekið að finna það, sem að væri. Vélstjórinn sagði, að ekki hefði tekizt að finna orsök gangtregðunnar úti á sjó, en í ljós hafi komið við könnun í landi, að um stíflun í olíuverkinu var að ræða, eða nánar tiltekið í síum á báðum dælum, sem dæla olíunni úr tönkunum og inn á vélina. Hann sagði, að það hefði mátt laga þetta úti á sjó, en þeir vélstjórarnir hafi ekki verið búnir að átta sig á þessu á tímanum, frá því vélin fyrst drap á sér, þar til Vonin tók Brimi í tog.

Hann kvað stífluna hafa fundizt fljótlega, eftir að komið var í höfn, en við það verk hafi maður frá Dráttarbraut Keflavíkur aðstoðað þá vélstjórana. Kvað hann þá hafa farið út aftur um 2 klst., eftir að komið var í höfn, og hafi þá allt reynzt í lagi.

Aðrir komu ekki fyrir í sjóprófi þessu.

Eftir að málið hafði verið höfðað, fóru fram aðilja- og vitnaleiðslur í málinu, og kom þá fyrir dóminn sem vitni Eiríkur Guðmundsson vélvirki.

Vitnið minntist þess að hafa sem starfsmaður Dráttarbrautar Keflavíkur gert við bilun í m/b Brimi, KE 104, í marz 1968, eftir að m/b Vonin hafði dregið m/b Brimi til hafnar.

Vitnið minntist þess ekki, hver hefði beðið það að gera við það, sem í ólagi var.

Vitnið sagði, að sér hefði verið tjáð, að vél bátsins gengi ekki, en skipstjórnarmenn hefðu eigi vitað um orsakir gangtregðunnar.

Vitnið kveðst hafa byrjað á því að athuga, hvort vélin fengi brennsluolíu, og hafi þá komið í ljós, að sjór var í olíuverki aðalvélarinnar. Einnig hafi komið í ljós, að ekki hafði verið „tappað nægilega vel undan olíutönkum", og því hafi sjór komizt í olíuverkið og inn í vél.

Vitnið kvaðst hafa tappað öllum sjó af olíuverki, síum, leiðslum og tönkum og látið síðan dæla olíu inn á vélina á ný og reynt gangsetningu, og virtist þá allt vera í lagi.

Vitnið kvað það ekki hafa tekið lengri tíma en ca. 2 klukkustundir að gera við og prufukeyra vélina.

Vitnið sagði aðspurt, að bezt væri að gera við slíkar bilanir, þegar skipin eru ekki á hreyfingu.

Vitnið upplýsti, að vélstjóri bátsins hefði verið um borð, þegar vitnið gerði við bilunina, og hefði vélstjórinn eitthvað hjálpað til við þá viðgerð.

Aðspurt sagði vitnið, að bilanir sem þessar komi alloft fyrir. Þá upplýsti vitnið, að það viti til þess, að gert hafi verið við svona bilanir úti á rúmsjó.

Aðspurt sagði vitnið, að auðvelt væri að sjá, hvort sjór er í brennsluolíu, þar eð sjórinn skiljist alveg frá olíunni.

Sagði vitnið, að 1. vélstjórinn á Brimi væri lærður vélvirki, og kvaðst álíta, að hann hefði getað gert við bilunina af eigin rammleik, ef hann hefði áttað sig á því, hvað að var, enda ætti sérhver vélstjóri að geta gert við slíkar bilanir úti á sjó.

Vitnið kvaðst aðspurt álíta, að það hefði getað leiðbeint vélstjóra úti á sjó um viðgerð á bilun sem þessari um síma.

Þá kom fyrir réttinn stefndi, Jón Eyfjörð Sæmundsson.

Aðspurður kvaðst hann ekki minnast þess, að bátar hefðu legið við legufæri úti undir Gerðhólma í álandsvindi, en kvaðst engu að síður álíta, að örugglega hefði mátt leggjast þarna við ankeri, og að það hefði sjálfsagt verið gert, ef Vonina hefði ekki borið að á leið sinni til heimahafnar beggja bátanna.

Kvaðst hann hafa tekið þá ákvörðun að fá Vonina til þess að draga Brimi í heimahöfn, þar eð oft sé erfitt að gera við vélarbilanir úti á sjó og þeim hafi ekki verið ljóst, hvað að var.

Kvaðst stefndi hafa kallað upp m/b Vonina í talstöð, þegar hann varð þess var, að Vonin var að tilkynna komu sína til Keflavíkur. Hann kvaðst hafa beðið skipstjórann á Voninni að draga Brimi til Keflavíkur, ef ekki væri búið að koma vél bátsins í gang, þegar Vonina bæri að á leið sinni til hafnar. Kvað hann um 20 mínútur hafa liðið, frá því hann talaði við skipstjóra Vonarinnar, þar til Vonina bar að, en þá hafi skipstjórnarmenn á Brimi enn ekki verið búnir að finna bilunina. Kvaðst hann minnast þess, að vélstjóri Brimis hefði tjáð sér, að um einhverja bilun í olíuverkinu væri að ræða, en bilunin væri ófundin.

Tók stefndi fram, að aldrei hefði borið á góma milli sín og skipstjórans á Voninni, að Vonin héldi Brimi upp í vindinn, á meðan reynt væri að gera við.

Þá upplýsti hann, að seglbúnaður hefði verið um borð í Brimi og hefði sá búnaður reynzt í lagi, er báturinn var skoðaður í febrúar 1968.

Fleiri komu ekki fyrir rétt vegna máls þessa.

3. Málsástæður.

Stefnandi reisir kröfu sína um björgunarlaun á því, að m/b Brimir hafi verið staddur í neyð, þegar skipstjóri Brimis bað um hjálp.

Skipið hafi verið vélarvana, vindur hafi verið allhvass NA og staðið á land og skipið ekki langt undan landi. Engar tilraunir hafi verið gerðar til að varpa ankerum og ekki líklegt, að hægt væri að leggjast við legufæri á þeim stað, er Brimir var.

Vélstjórar hafi séð, að um bilun í olíuverkinu hafi verið að ræða, en langan tíma gæti tekið að finna það, er að væri. Þeim hafi eigi heldur tekizt að gera við bilunina úti á sjó.

Stefnandi telur því ljóst, að yfir skipinu hafi vofað bráð hætta og eina leiðin til að forðast hana hafi verið að fá hjálp, eins og gert hafi verið.

Stefnandi telur hina umstefndu fjárhæð hæfileg björgunarlaun sér til handa.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að Brimir hafi aldrei verið í neinni hættu, er vélin stöðvaðist.

Legufæri hafi verið til taks og svæði það, er báturinn hafi verið staddur á, sé gott legusvæði. Um 40 mínútur hafi liðið, frá því vél Brimis stöðvaðist og þar til Vonin kom, og Brimir hafði þá aðeins rekið 0.3 sjómílur.

Stefndi telur fullvíst, að skipverjar hefðu getað komið vélinni í lag af eigin rammleik og hægt hefði verið að fá upplýsingar úr landi um vélarbilunina og viðgerð hennar. Af þessu sé ljóst, að eigi hafi verið um björgun að ræða, heldur einungis aðstoð, sem stefnda beri aðeins að greiða hæfilega þóknun fyrir.

4. Álit dómsins.

M/b Brimir var, svo sem áður hefur verið sagt, staddur 1.5 sjómílu frá landi með óvirka vél í 5—7 vindstiga álandsvindi og nokkrum sjó. Vélstjórar m/b Brimis gátu ekki fundið orsök vélarbilunarinnar né lagfært hana, sbr. framburð vélstjóra hér að framan.

Engin tilraun var gerð af hálfu skipstjórnarmanna á Brimi til að varpa ankerum, þó þau væru til taks.

Af framanrituðu leiðir, að það er álit dómsins, að m/b Brimir hafi verið staddur í neyð, þegar m/b Vonin veitti honum hjálp sína, og hafi því verið um björgun að ræða í skilningi siglingalaganna.

Frafa stefnanda er um greiðslu á kr. 1.000.000.00 í björgunarlaun, en upplýst er, að vátryggingarverð Brimis var kr. 9.6000.000.00 kaskótrygging og kr. 2.400.000.00 interessutrygging, er björgunin var framkvæmd.

Þegar tekið er tillit til þess, hve björgunin tók stuttan tíma og var tiltölulega áhættulítil, þá þykja björgunarlaun hæfilega ákveðin kr. 600.000.00.

Málskostnaður ákveðst kr. 75.000.00.

Dóm þennan kvað upp Jón Eysteinsson ásamt meðdómsmönnum Ragnari Björnssyni skipstjóra og Höskuldi Þórðarsyni vélstjóra.

Dómsorð:

Stefndi, Jón Sæmundsson, eigandi Brimis, KE 104, greiði stefnanda, Gunnlaugi Karlssyni f. h. Ægis h/f og áhafnar Vonarinnar, KE 2, kr. 600.000.00 með 7% ársvvöxtum frá 13. marz 1968 til greiðsludags og kr. 75.000.00 í málskostnað.

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