

ur stefnanda, Jón Hjaltason hæstaréttarlögmaður, kr. 50.000.00 í málssóknarlaun. Framangreinda fjárhæð ber að greiða innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að telja að viðlagðri aðför að lögum.

Laugardaginn 29. september 1973.

Nr. 42/1972: Sveinn Hjörleifsson

(Páll S. Pálsson hrl.)

gegn

**Kristni Pálssyni f. h. eiganda
og áhafnar m/b Bergs, VE 44,
og gagnsök
(Jón Hjaltason hrl.).**

Dómenndur:

hæstaréttardómararnir Logi Einarsson, Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson og Magnús Þ. Torfason.

Björgun. Sjóveðréttur.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 20. marz 1972. Krefst hann aðallega sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjenda og málskostnaðar úr þeirra hendi í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess, að honum verði gert að greiða mun lægri fjárhæð en í héraðsdómi greinir og að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti verði látinn niður falla.

Gagnáfrýjendur hafa gagnáfrýjað málinu með stefnu 20. marz 1972. Gera þeir þær dómkröfur, að aðaláfrýjandi verði dæmdur til að greiða þeim kr. 1.837.350.00 með 8% ársvöxtum af kr. 1.930.430.00 frá 18. desember 1970 til 22. júlí 1971 og af kr. 1.837.350.00 frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Þá krefjast þeir enn

fremur viðurkenningar á sjóveðrétti í m/b Kristbjörgu, VE 70, til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Fyrir Hæstarétti hefur því verið lýst yfir, að eigandi m/b Bergs, VE 44, sé Bergur h/f í Vestmannaeyjum, og enn fremur að samkomulag sé um, að við það verði miðað í málinu, að verðmæti m/b Bergs hafi numið vátryggingarfjárhæð bátsins, kr. 12.249.000.00.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð nokkur ný gögn. Er þeirra á meðal matsgerð skipstjóranna Jóns Björnssonar og Þorsteins Gíslasonar, en eftir uppsögu héraðsdóms voru þeir dómkvaddir að beiðni aðaláfrýjanda „til þess að kynna sér skjöl máls“ . . . „og þá sérstaklega öll þau atriði, er varða útbúnað á skipinu Kristbjörgu, VE 70, eins og kemur fram í málsskjöllum, að hann hafi verið hinn 18. des. 1970, er skipið lenti í erfiðleikum um 28 sjómílur frá Akrabergi við Færeyjar, og kynni sér veðurlag og annað, er hér getur skipt máli, og gefi síðan álit sitt um, hvort skipið hefði getað bjargazt af sjálfsdádum til Íslands með þeim neyðarútbúnaði, sem fyrir hendi var á skipinu“.

Í matsgerð hinna dómkvöddu manna, dags. 6. janúar 1973, segir svo:

„Eftir athugun á sjókortum, með tilliti til þekkingar og reynslu frá siglingaleiðum, sem um er fjallað, og eftir að hafa kynnt okkur nákvæmlega atvik og allar aðstæður, eins og lýst er í skjöllum sjó- og verzlunardóms, þá álitum við:

1. Við álitum nær óhugsandi, að m/s Kristbjörg, VE 70, hefði getað bjargazt af sjálfsdádum til Íslands við þær aðstæður, er fyrir lágu.
2. Með tilliti til öryggis skips og skipshafnar voru framkvæmdar björgunaraðgerðir hárréttar eins og málum var háttað.
3. M/s Kristbjörg var algjörlega stjórnlaus, bæði meðan stýrið var fast og eins eftir að það losnaði.

Á þessari stuttu leið veldur stýrið skemmdum á skipsskrúfunni, sem var látin snúast með lítilli stigningu (skurði).

Því getur enginn svarað, hvaða skaðar hefðu orðið á skipi eða skipsskrúfunni, ef reyna hefði átt að sigla alla leið til

Íslands með þeirri stigningu, sem þarf til að ná e.m. hraða. Eins var sama hætt á ferðum, þótt skipið hefði verið dregið, þar sem stýrið slóst laust.

Á skipi af þessari gerð verður engin sigling né stjórn framkvæmd með messansegli einu.

Efni til neyðarstýristilraunar virðist ekki vera til staðar annað en lestarhleri. Við nefndar aðstæður hefði slík tilraun verið óframkvæmanleg.

Af öryggisástæðum hefði verið óforsvaranlegt að taka hlara af lestarlúgu.“

Samkvæmt gögnum máls var m/b Kristbjörg í 26—28 sjómílna fjarlægð frá Akrabergi, er stýri hennar varð óvirkt.

Telja verður, að svo sem háttað var bilun m/b Kristbjargar, útbúnaði bátsins, veðri og öðrum aðstæðum hafi m/b Bergur bjargað m/b Kristbjörgu, er hann dró hana til Þórs-hafnar í Færeyjum, sbr. 1. mgr. 199. gr. laga nr. 66/1963. Skerðir það ekki rétt gagnáfrýjanda til björgunarlauna, þótt sammæli hafi verið með skipstjórum bátanna um að hafa samband sín á milli á leið frá Þýskalandi til Íslands.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms þykir mega láta sitja við ákvörðun fjárhæðar björgunarlauna svo og um málskostnað.

Ekki verður ráðið af gögnum máls, að aðaláfrýjandi hafi andmælt vaxtakröfu gagnáfrýjenda fyrir héraðsdómi umfram það, sem leiddi af kröfugerð hans um sýknu sér til handa. Fyrir Hæstarétti hefur aðaláfrýjandi ekki sérstaklega mótmælt vaxtakröfunni, þótt málsreifun af hendi gagnáfrýjenda veitti til þess brýnt tilefni. Verður vaxtakrafa gagnáfrýjenda samkvæmt þessu tekin til greina.

Rétt er, að aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjendum kr. 110.000.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Samkvæmt 3. tl. 216. gr. laga nr. 66/1963 eiga gagnáfrýjendur sjóveðrétt í m/b Kristbjörgu, VE 70, til tryggingar framangreindum fjárhæðum.

D ó m s o r ð :

Aðaláfrýjandi, Sveinn Hjörleifsson, greiði gagnáfrýj-

endum, Kristni Pálssyni f. h. eiganda og áhafnar m/b Bergs, VE 44, kr. 1.050.000.00 ásamt 8% ársvöxtum af kr. 1.143.080.00 frá 18. desember 1970 til 22. júlí 1971 og af kr. 1.050.000.00 frá þeim degi til greiðsludags og samtals kr. 200.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur eiga sjóveðrétt í m/b Kristbjörgu, VE 70, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Vestmannaeyja 24. janúar 1972.

Mál þetta, sem tekið var til dóms þann 18. desember s.l., er höfðað fyrir sjó- og verzlunardóminum með stefnu, útgefinni 11. ágúst 1971, af Kristni Pálssyni, skipstjóra og útgerðarmanni, Kirkjubæjarbraut 6, Vestmannaeyjum, f. h. eiganda og áhafnar m/b Bergs, VE 44, gegn eiganda og útgerðarmanni m/b Kristbjargar, VE 70, Sveini Hjörleifssyni, Höfðavegi 2, Vestmannaeyjum, og til réttargæzlu váttryggjanda m/b Kristbjargar, VE 70, Bataábyrgðarfélagi Vestmannaeyja.

Á hendur réttargæzlustefnda eru ekki gerðar sérstakar kröfur, og hefur hann engar kröfur haft uppi í máli þessu.

Á hendur aðalstefnda eru gerðar kröfur um björgunarlaun að fjárhæð kr. 1.837.350.00 með 8% ársvöxtum af kr. 1.930.430.00 frá 18. desember 1970 til 22. júlí 1971 og af kr. 1.837.350.00 frá þeim degi til greiðsludags auk alls málskostnaðar að fullu að skaðlausu, þar með talin full málsvarnarlaun fyrir dóminum samkvæmt lágmarksgjaldskrá L. M. F. Í. Þá er krafist sjóveðréttar í m/b Kristbjörgu, VE 70, fyrir stefnukröfunum.

Stefndi gerir þær réttarkröfur, að hann verði algerlega sýknaður af öllum kröfum stefnenda og honum tildæmdur hæfilegur málskostnaður, en til vara, að honum verði gert að greiða mun lægri fjárhæð en í stefnu greinir og málskostnaður verði látinn niður falla.

Málavextir eru þeir, að þann 18. desember 1970, er m/b Kristbjörg, VE 70, var á leið frá Þýskalandi til Íslands og var stödd skammt undan Færeyjum, varð skipið fyrir bilun í stýri, og við athugun kom í ljós, að eigi mundi unnt að gera við bilunina

þarna. Var þá haft samband m/b Berg, VE 44, og beðið um, að skipið yrði dregið inn til Þórshafnar í Færeyjum. Er þetta gerðist, var m/b Kristbjörg, VE, um 28 sjómílnur frá Akrabergi í Færeyjum, og var veðurhæð á þessum slóðum um 5—7 vindstig VSV, og gekk á með hryðjum.

M/b Bergur silgdi strax í áttina til m/b Kristbjargar og kom að skipinu um klukkan 2200. Var strax hafizt handa um að koma dráttartaug yfir í m/b Kristbjörgu, og gekk það vel. Var skipið síðan dregið í átt til Þórshafnar, og var afráðið að sigla fyrir Akraberg til að komast í skjól við eyjarnar. Fljótlega eftir að dráttur hófst, kom í ljós, að dráttartaugin var of stutt, og slitnaði hún. Var þá bætt við snurpuvír um 350 faðma löngum og hann hafður tvöfaldur og síðan bætt við dráttartaugina. Var síðan lónað í ANA undan vindi og sjó í stefnu vel lausa við Akraberg. Gekk drátturinn vel utan það, að einu sinni þurfti að stoppa til þess að toga dráttartaugina, sem var farin að gefa sig í kefanum á m/b Kristbjörgu.

Síðan var drættinum haldið áfram, unz komið var að skerjum beint út af suðuroddunum á Suðurey. Var það í þann mund, að rauða ljósið sást á vitanum á Akrabergi. Versnaði sjólag mjög þarna, og gerði m/b Bergur ekki betur en að halda í við veður og vind. Var þá aðeins bætt við vélarafli á m/b Bergi, og mjök-uðust skipin hægt áfram, en eftir skamma stund slitnaði dráttartaugin, þar sem vírarnir höfðu verið settir saman. Rak nú m/b Kristbjörgu í áttina að landi, undan þungum straumi, en skipverjar beggja skipanna hófust handa við að koma tauginni aftur á milli skipanna. Tókst að koma vírunum á milli, og dró m/b Bergur m/b Kristbjörgu frá landinu, og síðan tókst að koma skipunum í skjól. Meðan reynt var að koma vírunum á milli, rak m/b Kristbjörgu sífellt nær landi og í átt að skerjum, er þarna eru. Á þessum tíma var sent út neyðarkall til annarra skipa, er voru á þessum slóðum, enda útlit fyrir, að m/b Kristbjörgu mundi reka upp þarna. Þá fékk m/b Bergur á sig töluverðan brotsjó, meðan á þessum aðgerðum stóð, og var dælt út olíu af skipinu — um tvö til þrjú þúsund lítrum — til þess að lægja sjóinn.

Eftir að skipin voru komin í meira skjól, var m/b Kristbjörg dregin áfram áleiðis til Þórshafnar, og gekk drátturinn stórslysa-laust eftir þetta utan það, að dráttartaugin slitnaði einu sinni enn, en þá var tryggilega frá samskeytum gengið með því að hnýta fangalínunni þar um. Til Þórshafnar komu skipin um klukkan 1800 þann 19. desember.

Skipstjórinn á m/b Bergi, VE 44, Sævald Pálsson, hefur skýrt frá því fyrir dómi, að þegar dráttartaugin slitnaði milli skipanna skammt undan Akrabergi, hafi skipverjar hans lagt sig í töluverða hættu við að koma tauginni á milli skipanna. Um leið þá, er valin var í átt til Þórshafnar, sagði skipstjórinn, að hún hefði verið valin vegna þess, að hún lá beinast við og undan sjó og vindi. Varðandi það atriði, hvort m/b Kristbjörg hafi verið í bráðri hættu, þar sem m/b Bergur kom fyrst að skipinu, áleit skipstjórinn svo ekki vera, en skipið hefði getað rekið upp með tímanum. Þá skýrði skipstjórinn á m/b Bergi frá því, að skip hans hefði tafizt í um einn og hálfan sólarhring við að draga m/b Kristbjörgu inn til Þórshafnar.

Hjálmar Jónsson, skipstjóri á m/b Kristbjörgu, skýrði svo frá fyrir dómi, að þegar skipið varð fyrir stýrisbiluninni, hafi verið þar um borð 800 faðma togvír, lögleg legufæri, nokkrir línu-belgir og venjulegar fangalínur, en sérstakt sleftóg hafi ekki verið um borð í bátnum. Vitnið skýrir frá því, að fyrst, þegar m/b Bergur kom að m/b Kristbjörgu, hafi skipið ekki verið í yfirvofandi hættu. Hefðu þeir getað haldið sér frá landi og þá keyrt í norðvestlæga stefnu, því vindur stóð á land, en hefði vindátt breytzt, hefðu þeir getað stöðvað alveg. Ekki taldi vitnið, að tök hefðu verið á að koma upp neyðarstýri eins og veðurlagi var hátt-að, heldur hefði þurft að bíða eftir, að veður lægði.

Friðrik Már Sigurðsson, stýrimaður á m/b Kristbjörgu, skýrði svo frá fyrir dómi, að m/b Kristbjörg hefði eigi verið í yfirvofandi hættu, þegar stýrið bilaði. Líklega hefði þó eigi verið unnt að koma upp neyðarstýri með þeim útbúnaði, er var um borð í m/b Kristbjörgu, og eins og veðri var hátt-að. Hefði þurft að bíða með aðgerðir eftir betra veðri, en ekki hafi verið hætt á, að m/b Kristbjörgu ræki þarna upp í bráð. Vitnið skýrði frá því, að þegar vírarnir slitnuðu undan Akrabergi, hafi m/b Kristbjörg verið í nokkurri hættu og hefði getað farið illa, ef ekki hefði gengið eins vel og raun varð á að koma vírunum á milli skipanna.

Vélstjórinn á m/b Kristbjörgu, Garðar Ásbjörnsson, skýrði svo frá fyrir dómi, að þegar stýri skipsins bilaði, hafi strax verið haft samband við hann. Fór vitnið að athuga þetta og skoðaði stýrið og sá þá, að stýrisvísirinn sýndi rétt, eftir því sem stýrið var hreyft, en ekki lét báturinn að stjórna. Fór vitnið þá og athugaði stýrisöxulinn, og var allt eðlilegt með hann, þar sem til sást. Hlaut þá að vera um það tvennt að ræða, að stýrið væri

farið af eða stýrisásinn brotinn. Skömmu síðar heyrðist, að stýrið slóst við bátinn, og sást þá, að stýrisásinn var brotinn.

Vitnið skýrði frá því, að ekki hafi verið tök á að laga þetta barna og lítil tök á að fá bátinn til að láta að stjórn, eins og veðri og sjólagi var háttað. Eftir að skipið var komið til Þórs-hafnar í Færeyjum, kom í ljós, að rétt var, að stýrisásinn hafði brotnað, og tók viðgerð um tvo sólarhringa.

Málsástæður og lagarök.

Af hálfu stefnenda er því haldið fram, að hér hafi verið um ótvíræða björgun að ræða. M/b Kristbjörg hafi verið stýrislaus og í miklum sjó út af Færeyjum, og stóð vindur á land. Bað m/b Kristbjörg því m/b Berg um hjálp, og lagði áhöfn m/b Bergs sig fram við hjálpina. Við erfiðar aðstæður var haldið með m/b Kristbjörgu stytztu leið í var. Lagði áhöfn m/b Bergs sig í mikla hættu við að koma vírum milli skipanna, er dráttartaugin slitnaði undan Akrabergi og m/b Kristbjörgu var að reka þar upp. Mjög vel hafi verið að staðið af áhöfn m/b Bergs við erfið skilyrði og ekki til sparað að dæla út olíu til að slá á sjóinn, meðan vírum var komið á milli skipanna, enda hafi farið svo, að björgunin hafi tekizt giftusamlega, og komst m/b Bergur með m/b Kristbjörgu inn til hafnar í Þórshöfn í Færeyjum, eins og til hafði verið ætlað.

Af hálfu stefnenda er því af þessum ástæðum haldið fram, að hér sé ótvírætt um að ræða björgun í skilningi siglingalaganna. M/b Kristbjörg hafi verið hjálparvana á hættulegum slóðum við vondar aðstæður, en m/b Bergi tekizt að koma skipinu úr þeirri hættu. Þessi sjónarmið hafi ekki verið viðurkennd af váttryggjanda m/b Kristbjargar, VE 70. Eina greiðslan, sem borizt hefur frá váttryggingarfélaginu, Bataábyrgðarfélagi Vestmannaeyja, kr. 93.080.00, er greiðsla fyrir víra, sem m/b Bergur lagði til við björgunina. Greiðsla þessi barst til lögmanns stefnenda hinn 22. júlí 1971, en ekki gert ráð fyrir innheimtukostnaði né vaxtagreiðslum. Eru því stefnukröfur miðaðar við það.

Loks benda stefnendur á, að björgunarlaunum sé mjög í hóf stillt miðað við váttryggingarverðmæti m/b Kristbjargar, sem nemi kr. 12.249.000.00, en váttryggingarverðmæti m/b Bergs, VE 44, nemi kr. 23.000.000.00. Eru stefnukröfur miðaðar við, að björgunarlaun og þar með talin olía, er m/b Bergur varð að dæla út í umrætt sinn, og annað beint útlagt af útgerðinni nemi 15% af hinu bjargaða verðmæti.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að hér hafi verið um að

ræða aðstoð, en eigi björgun. Er aðalkrafan því, að sýkna beri af kröfu um björgunarlaun, en stefnendur hafi ekki verið til viðræðu um þóknun fyrir aðstoð umfram þær kr. 93.080.00, er rétt argæzlustefndi hefur þegar sent stefnendum fyrir útlögðum kostnaði.

Að hér hafi verið um að ræða aðstoð, styður stefndi þeim rökum, að m/b Kristbjörg og m/b Bergur hafi lagt upp frá Þýzkalandi um sama leyti á leið til Íslands. Áður en skipin fóru frá Þýzkalandi, hafi orðið að samkomulagi milli skipstjóranna að hafa samflot á leiðinni og veita hvor öðrum gagnkvæma aðstoð, ef með þyrfti.

Þá bendir stefndi á, að það sé viðurkennt af skipstjóra m/b Bergs, að m/b Kristbjörg hafi ekki verið í sérstakri hættu, er aðstoðin hófst, og því ekki bjargarþurfi í skilningi siglingalaga. Þótt svo hafi komið að því síðar, að m/b Kristbjörg komst í nokkra hættu, hafi þar eingöngu verið um að kenna lélegum útbúnaði m/b Bergs til dráttarins.

Þá telur stefndi mjög líklegt, að m/b Kristbjörg hefði getað bjargast af sjálfsdáðum, ef aðgerðir m/b Bergs hefðu ekki leitt hann í háskann, með því að koma upp neyðarstýri og seglum. Er því þannig mótmælt, að stefnendur eigi nokkra þóknun fyrir aðstoðina.

Varakrafa stefnda er rökstudd mjög á sama hátt. Er á það bent, að m/b Kristbjörg hafi ekki verið í hættu, fyrst er m/b Bergur kom að skipinu. Aðstoðin hafi tekizt illa og sé raunar ein hrakfallasaga. Beri því að færa mjög niður þóknunina fyrir hana.

Þá bendir stefndi á, að verði viðurkennt, að hér sé um björgun að ræða, beri að lækka mjög kröfur stefnenda, en þær séu reiknaðar allt of háar, og er gerð krafa um verulega lækkun þeirra.

Niðurstaða.

Dómurinn lítur svo á, að m/b Kristbjörg hafi verið í hættu stödd, er m/b Bergur hóf aðgerðir sínar, og sé hér því um að ræða björgun í skilningi siglingalaga. Er þetta stutt vætti yfirmanna m/b Kristbjargar um útbúnað skipsins og með tilliti til veðurfars og allra aðstæðna á þessum slóðum á þeim tíma, er hér um ræðir. Skiptir eigi máli í þessu sambandi, þótt skipstjórar skipanna hafi komið sér saman um að hafa samflot á leiðinni frá Þýzkalandi til Íslands.

Með tilliti til þess, sem hér hefur verið rakið, árangurs björgunaraðgerðanna, þess tíma, er til björgunarinnar var varið, vátryggingarverðmætis m/b Kristbjargar, VE 70, og með hliðsjón

af atvikum öllum þykja björgunarlaun hæfilega ákveðin kr. 1.050.000.00, og hefur þá verið tekið tillit til þeirra kr. 93.080, er vátryggjendur m/b Kristbjargar hafa innt af höndum til stefnenda.

Ber að dæma stefnda til að greiða stefnendum fjárhæð þessa ásamt vöxtum, er þykja hæfilega ákveðnir 7% p. a., frá 18. desember 1970 til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma stefnda til að greiða stefnendum málskostnað, er telst hæfilega ákveðinn kr. 90.000.00.

Samkvæmt 3. tl. 216. gr. laga nr. 66/1963 eiga stefnendur sjóveðrétt í m/b Kristbjörgu, VE 70, fyrir tildæmdum fjárhæðum.

Mál þetta flutti af hálfu stefnenda Jón Hjaltason hæstaréttarlögmaður, en af hálfu stefnda flutti málið Páll S. Pálsson hæstaréttarlögmaður.

Dóm þennan kváðu upp Jón Hauksson, fulltrúi bæjarfógeta, ásamt meðdómsmönnum Angantý Eliassyni og Páli Þorbjörnsyni skipstjórum.

Dómsuppsaga hefur dregist vegna anna dómsformanns og vegna fjarveru annars meðdómandans úr bænum.

Dómsorð:

Stefndi, Sveinn Hjörleifsson, eigandi m/b Kristbjargar, VE 70, greiði stefnendum, Kristni Pálssyni f. h. eigenda og áhafnar m/b Bergs, VE 44, kr. 1.050.000.00 með 7% ársvöxtum frá 18. desember 1970 til greiðsludags og kr. 90.000.00 í málskostnað.

Stefnendur eiga sjóveðrétt í m/b Kristbjörgu, VE 70, til tryggingar hinum dæmdu fjárhæðum.

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