

ir, ökumaður R 47297, hefði því mátt gera sér grein fyrir, að ekki var hér allt sem skyldi, og hefði átt að sýna ýrtruðu varkárni. Vitnið Björn Benedikt, sem sá til ferða stefnenda, segir þó, að hún hafi ekið óhikað. Hún hefur sjálf borið, að hún hafi ekki tekið eftir afleggjaranum að sorphaugunum og ekkert eftir hvarfinu, fyrr en bifreið stefnenda lenti í því. Verður ekki annað sagt en að athygli ökumanns hafi verið með ólíkindum lítil.

Af því, sem hér hefur verið rakið, þykja stefnendur ekki geta gert aðra ábyrga fyrir óhappi sínu, og ber því að sýkna alla stefndu af öllum kröfum stefnenda.

Rétt þykir með tilliti til málavaxta, að hver aðilji beri sinn kostnað af máli þessu.

Hrafn Bragason borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og samgöngu-ráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins, Egilsstaðahreppur og Vilhjálmur Jónsson, bóndi Eyvindará, skulu sýknir af öllum kröfum stefnda, Jónínu Eyvindsdóttur og Valgerðar Jónsdóttur, í máli þessu.

Hver aðilja skal bera sinn kostnað í málinu.

Miðvikudaginn 15. desember 1982.

Nr. 248/1980. Slippfélagið í Reykjavík h/f

(Guðmundur Pétursson hrl.)

gegn

Útgerðarfélagi Vesturlands h/f

(Valgarð Briem hrl.).

Árekstur skips á bryggju. Skaðabótamál. Frávísun frá héraðsdómi að hluta. Sjóveðréttur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Logi Einarsson, Björn Sveinbjörnsson og Magnús Þ. Torfason og Guðmund-

ur Jónsson og Guðrún Erlendsdóttir, settir hæstaréttardóm-
arar.

Áfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 30. desember 1980. Hann krefst þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 162.114.54 krónur (nýkr.) með 22% árs-
vöxtum frá 10. apríl 1979 til 1. september s. á., 27% árs-
vöxtum frá þeim degi til 1. desember s. á., 31% ársvöxtum
frá þeim degi til 31. maí 1980, 35% ársvöxtum frá þeim
degi til 2. júní 1981, en með dómvöxtum frá þeim degi til
greiðsludags. Hann krefst og málskostnaðar í héraði og fyrir
Hæstarétti úr hendi stefnda svo og að viðurkennt verði, að
hann eigi sjóveðrétt í v/s Óskari Magnússyni, AK 177, til
tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Stefndi krefst aðallega staðfestingar hins áfrýjaða dóms
og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess,
að sér verði „einungis gert að greiða helming stefnufjár-
hæðarinnar eða aðra fjárhæð að mati réttarins“, en máls-
kostnaður fyrir Hæstarétti verði látinn falla niður.

Áfrýjandi hefur stefnt Tryggingamiðstöðinni h/f, vá-
tryggjanda v/s Óskars Magnússonar, fyrir Hæstarétt til að
gæta réttar síns.

Nokkur ný gögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt.

Fyrir Hæstarétti andmælir stefndi því ekki, að ásigling v/s
Óskars Magnússonar á bryggju áfrýjanda hafi orðið með
þeim atvikum, að fébótareгла 8. gr. siglingalaga nr. 66/1963
eigi hér við, en heldur því fram, að áfrýjandi verði að bera
tjón sitt að mestu sjálfur vegna ástands bryggjunnar. Hann
ber eigi heldur fyrir sig fyrir Hæstarétti takmörkun skaða-
bótaábyrgðar samkvæmt IX. kafla siglingalaga.

Sannað er með matsgerðum hinna dómkvöddu manna, að
bryggja áfrýjanda var úr sér gengin og margir bryggju-
staurar brotnir. Bryggjunni var af þessu ástæðum mun
hættara en ella, ef hún varð fyrir hnjaski af völdum skipa,
sem vísað var að henni, áður en þau voru tekin í dráttar-
braut. Þetta veitti starfsmönnum áfrýjanda ástæðu til að
vekja athygli skipstjórnarmanna á því, að brýnt væri, að
þeir færu með sérstakri gát, er þeir legðu skipum sínum að

bryggjunni. Samkvæmt þessu og þar sem ætla verður, að tjón á bryggjunni hefði orðið mun minna við ásiglingu v/s Óskars Magnússonar, ef bryggjan hefði ekki verið svo löskuð og úr sér gengin sem raun var á, þykir rétt, að áfrýjandi beri sjálfur að nokkru tjón sitt af því, að bryggjan eyðilagðist við ásiglinguna.

Áfrýjandi sundurliðar kröfur sínar þannig:

- | | |
|--|---------------|
| 1. Verðmæti bryggjunnar, svo sem það var metið af yfirmatsmönnum | 97.500.00 kr. |
| 2. Kostnaður áfrýjanda við að ná braki úr bryggjunni á land svo og kostnaður hans vegna viðgerða á spjöllum, er brakið olli á öðrum mannvirkjum hans | 56.414.54 — |
| 3. Þóknun yfirmatsmanna | 8.200.00 — |

Samtals 162.114.54 kr.

Um 1. kröfulið: Enginn ágreiningur er um það, að verðmæti bryggjunnar hafi numið þessari fjárhæð. Með vísan til þess, er áður var sagt um skiptingu tjóns milli málsaðilja vegna ásiglingarinnar, þykir rétt að taka þennan kröfulið til greina með 65.000.00 krónum.

UM 2. kröfulið: Ekki nýtur við neinna viðhlitandi sönnunargagna um tjón á mannvirkjum áfrýjanda af völdum braks úr bryggjunni. Reikningur áfrýjanda um kostnað af því að ná brakinu á land og af viðgerð á spjöllum á mannvirkjum af þess völdum er ekki studdur fylgigögnum, sem hald sé í. Þykir kröfuliður þessi svo vanreifaður, að vísa beri honum frá héraðsdómi.

Um 3. kröfulið: Svo sem segir í hinum áfrýjaða dómi, hefur sjó- og verslunardómurinn dæmt áfrýjanda matskostnað þennan sem hluta af málskostnaði. Þykir rétt að láta við þá ákvörðun sitja.

Áfrýjandi hefur fyrir Hæstarétti hagað vaxtakröfu sinni á þann veg, að frá 2. júní 1981 til greiðsludags krefst hann dómvaxta samkvæmt lögum nr. 56/1979 af dæmdri fjárhæð.

Þar sem málið var höfðað löngu eftir að þau lög tóku gildi, án þess að krafa um dómvexti væri gerð fyrir héraðsdómi, þykir ekki eiga að taka til greina þessa breytingu á kröfugerðinni, sbr. 45. gr. laga nr. 75/1973. Ákvæði héraðsdóms um upphafstíma vaxta sætir engur andmælum. Samkvæmt framansögðu verður stefndi dæmdur til að greiða áfrýjanda 65.000.00 krónur með 22% ársvöxtum frá 10. apríl 1979 til 1. september s. á., 27% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember s. á., 31% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1980, 35% ársvöxtum frá þeim degi til 2. júní 1981, 37% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1982, en með 45% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum þykir mega staðfesta ákvæði héraðsdóms um málskostnað, en dæma ber stefnda til að greiða áfrýjanda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðinn verður 16.000.00 krónur.

Samkvæmt 4. mgr. 216. gr. siglingalaga nr. 66/1963 verður viðurkennt, að áfrýjandi eigi sjóveðrétt í v/s Óskari Magnússyni, AK 177, til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

D ó m s o r ð :

Framangreindum kröfulið er vísað frá héraðsdómi.

Stefndi, Útgerðarfélag Vesturlands h/f greiði áfrýjanda, Slippfélaginu í Reykjavík h/f, 65.000.00 krónur með 22% ársvöxtum frá 10. apríl 1979 til 1. september s. á., 27% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember s. á., 31% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1980, 35% ársvöxtum frá þeim degi til 2. júní 1981, 37% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1982, en með 45% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um málskostnað á að vera óraskað, en stefndi greiði áfrýjanda 16.000.00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandi á sjóveðrétt í v/s Óskari Magnússyni, AK 117, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lög-
um.

Dómur sjó- og verslunadóms Reykjavíkur 6. nóvember 1980.

Mál þetta, sem dómtekið var þann 30. október sl., hefur Slippfélagið í Reykjavík h/f höfðað með stefnu, birtri 1. apríl sl., fyrir dóminum á hendur eiganda vélskipsins Óskars Magnússonar, AK 177, Útgerðarfélagi Vesturlands h/f, Akranesi, svo og á hendur váttryggjanda skipsins, Tryggingamiðstöðinni h/f, Reykjavík, til réttargæslu.

Fyrir réttinum gerir stefnandi þær dómkröfur, að eigandi m/s Óskars Magnússonar, AK 177, Útgerðarfélag Vesturlands h/f, Akranesi, verði dæmt til að greiða honum kr. 16.211.454 með 22% ársvöxtum frá 10. apríl 1979 til 1. september s. á., með 27% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember s. á., með 31% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1980, en með 36% ársvöxtum frá þeim degi til greðsludags, auk málskostnaðar samkvæmt taxta LMFÍ.

Þá gerir hann kröfu til, að viðurkennt verði með dómi sjóveð í vélskipinu Óskari Magnússyni, AK 177, eign stefnda.

Engar kröfur eru gerðar á hendur réttargæslustefnda.

Af hálfu stefndu er sótt þing. Af hálfu réttargæslustefnda eru engar kröfur gerðar. Stefndi gerir hins vegar þær kröfur, að hann verði algerlega sýknaður af kröfum stefnanda. Til vara gerir hann þá kröfu, að sök verði skipt í málinu, og verði ekki um sýknu að ræða, krefst hann verulegrar lækkunar á kröfum stefnanda þ. á m., að beitt verði ákvæðum IX. kafla siglingalaga nr. 63/1966 um takmörkun ábyrgðar útgerðarmanna, ef þörf krefur. Þá krefst hann málskostnaðar að skaðlausu, þar með talinn kostnaður við matsgerð.

Sáttaumleitanir fóru fram fyrir dóminum án árangurs.

Málavextir eru þeir, að þann 10. apríl 1979, þegar taka átti m/s Óskar Magnússon, AK 177, upp í slipp Slippfélags Reykjavíkur h/f, vildi það óhapp til, að skipið rakst framan á austurhorn setningarbryggju Slippfélagsins. Við höggið lagðist niður um það bil helmingur bryggjunnar. Næstu nótt, aðfaranótt 11. apríl 1979, féll hinn helmingurinn og lagðist þvert yfir brautir slippins. Þegar svo var komið, var gripið til þess ráðs að hluta bryggjuna í sundur og hífa á land.

Vegna þessa atburðar var haldið sjópróf fyrir sjó- og verslunardómi Reykjavíkur þann 17. apríl 1979.

Þar var lögð fram skýrsla Guðmundar H. Sigurðssonar, yfirverktjóra Slippfélagsins. Þar er svo skýrt nánar frá atburði þessum:

„Þriðjudaginn 10. apríl 1979 átti m/s „ÓSKAR MAGNÚSSON“, AK-177, pantað slipppláss hjá Slippfélaginu í Reykjavík. Um kl. 1600 lagði skipið af stað frá austurkanti Ægisgarðs áleiðis að setningsbryggju Slippfélagsins, undirritaður hafði gefið skipsstjórnarmönnum fyrirmæli um að leggja skipinu austan á setningsbryggjuna, með stjórnborðshlið að bryggju. Ég fylgdist með komu skipsins úr skrifstofuglugga mínum á 2. hæð í austurenda Slipphússins. Ekki sá ég neitt athugavert við siglingu skipsins, fyrr en það átti eftir ca. tvær til þrjár skipslengdir að bryggjuendanum, en þá stefndi skipið á vesturhorn bryggjuendans og hægði lítið sem ekkert á ferð. Setningsstjóri, Jóhannes Eggertsson, var á bryggjuendanum ásamt sínum setningsmönnum, og sá ég þá taka til fótanna í átt til lands, þegar skipið átti eftir um eina til tvær skipslengdir að bryggjuendanum, því þeim var þá orðið ljóst af ferð skipsins og stefnu, að árekstri varð ekki forðað (sic). Hliðarskrúfa skipsins fór í gang, þegar skipið átti ófarna nokkra metra að bryggjuendanum, og breyttist þá stefna skipsins þannig, að stefnið rakst í austurhorn bryggjunnar og hafði þá talsverða ferð áfram og á bakborða.

Bryggjan skekktist að landi og síðan með stefnu skipsins í austur, og brotnaði þannig niður strax um helmingur hennar, eða um 30 m. (Bryggjan er öll 60,2 m á lengd). Þegar áreksturinn varð, voru setningsmenn allir komnir yfir á þann enda bryggjunnar, sem uppi stóð, og engan sakaði. Bryggjuendinn, sem uppi stóð, var talsvert skakkur eftir áreksturinn, og féll hann að mestu á næstu fjöru. Þrátt fyrir óhappið tókst að ná skipinu í slipp án teljandi tafa, og má þakka það að hluta góðum stjórnækjum skipsins, því skipstjórnarmenn gátu þá haldið skipinu svo til kyrru, á meðan gengið var frá landfestum. Að lokum skal þess getið, að ekki sá ég neinn skipsmann í stafni, meðan á siglingu stóð.“

Guðmundur staðfesti þessa skýrslu við sjóprófin.

Guðmundur Einar Sveinsson, skipstjóri á m/s Óskari Magnússyni, skýrði svo frá fyrir réttinum, að hann hefði verið að koma frá Ægisgarði og hafi verið á mjög lítilli ferð. Hann hafi verið að fara í dráttarbrautina, sem liggi milli setningarbryggjunnar og Ægisgarðs. Hann hafi verið að bíða eftir því, að stefnið kæmi rétt að bryggjunni, svo hann kæmist réttu megin við hana. Ferð

skipsins hafi verið lítil og það því verið dálítið lengi á leiðinni. Hann hafi ekki séð vel til og því verið kominn lengra en hann hélt. Hann hafi haldið, að skipið væri ekki komið svona nálægt bryggjunni. Skipið hafi verð alveg ferðlaust, aðallega fokið undan vindinum. Vindurinn hafi verið aftan til á stjórnbörða 4—6 vindstig. Þeir hafi alveg verið búnir að stöðva skrúfunu. Áframferðin hafi örugglega verið ákaflega lítil, en þar sem hann hélt sig sleppa við bryggjuna, hafi verið vont að giska á hliðarferð. Það hafi verið í snúningu sem skipið rakst á bryggjuna.

Hann sagði ákomuna á skipið hafa verið mjög framarlega, alveg framundir dekki. Höggið hafi ekki verið meira en það, að enginn um borð hafi fundið það og ekkert hafi séð á skipinu.

Hann taldi skipið hafa rekist á norðvesturhlið bryggjunnar, en gagnstæð hlið hafi lagst niður.

Hann sagði einn mann hafa verið á þilfari. Hann hafi verið á leið fram á.

Jóhannes Eggertsson, setningarstjóri hjá Slippfélaginu, kvaðst hafa verið á bryggjunni, þegar óhappið varð. Hann hafi reynt að gera skipstjóranum aðvart, þegar hann sá, að hverju stefndi, síðan hafi hann forðað sér. Hann sagði skipið hafa rekist á bryggjuna að austanverðu. Það hafi verið stefnið sjálft, sem rakst á bryggjuna. Ákomurnar á skipinu hafi verið á stefninu rétt ofan við sjólinu eða í sjólinuhæð.

Hann sagði skipið ekki hafa verið á mikilli ferð, en þetta sé þungt skip og þungur skriður á því. Skipið hafi verið í snúningi, þegar áreksturinn varð, og skriðurinn í snúninginn.

Hann sagði bryggjuna hafa lagst í austur undan skipinu. Bryggjan væri orðin gömul og ekki hægt að segja, að hún væri í fyrsta flokks ástandi. Hann sagðist ekki hafa gert sér mikla grein fyrir högginu, sem á bryggjuna kom, þar sem hann hafi verið á hlaupum eftir henni, en aðrir, sem á bryggjunni voru, hafi sagt þetta gott högg.

Þann 27. apríl 1979 skoðaði lögreglan á Akranesi stefni skipsins, þar sem það lá í Akraneshöfn. Í skýrslu lögreglunnar segir, að þetta hafi verið gert að beiðni Sigurðar Halldórssonar, framkvæmdastjóra Útvegsþjónustunnar h/f, Akranesi. Segir lögreglan, að engar skemmdir hafi verið sýnilegar á stefninu utan rispúr og skrap á málingu. Þann 29. apríl 1979 gefur nefndur Sigurður Halldórsson skýrslu um sína skoðun á skipinu. Segir þar, að ekki megi merkja dæld á stefnisplötu, en máling hafi skrapast þar af.

Þann 10. apríl 1979 athugaði Kristján Sveinsson kafari skemmd-

irnar, sem orðið höfðu á bryggjunni. Segir hann í skýrslu, dags. 4. maí 1979, að hann hafi verið kominn á staðinn kl. 1900 og hafi hafið köfun við bryggjuna. Í ljós hafi komið, að fimmtán staurar í útenda hennar hafi verið brotnir niður við botn, sjö öðrum megin, en átta hinum megin. Þá hafi þverbitar og stög einnig verið brotin. Hann skoðaði ekki þann enda bryggjunnar, sem honum virtist standa uppi.

Þann 20. apríl 1979 voru að ósk váttryggjanda skipsins, Tryggingamiðstöðvarinnar h/f, þeir Hannes Jón Valdimarsson verkfræðingur og Andrés Árnason verkstjóri dómkvaddir til að skoða og meta bryggjuna. Matsmennirnir framkvæmdu skoðun sína þann 27. apríl 1979 að viðstöddum fulltrúum Slippfélagsins og Tryggingamiðstöðvarinnar. Þegar skoðunin fór fram, lágu efni- viðir bryggjunnar í tveimur ólögulegum hrúgum á landi Slippfélagsins, og sáu matsmenn aldrei bryggjuna, eins og hún var eftir áreksturinn.

Matsmenn lýsa aðferð sinni við matið svo:

„Í framhaldi af skoðun ákváðu matsmenn að raða upp og flokka bryggjustaura, en þeir eru helstu burðarvirki bryggjunnar. Við þessa flokkun tókst að finna alla staura bryggjunnar, alls 40 að tölu. Að vísu er nokkur óvissa um, hvernig raða ber saman nokkrum staurum, sem voru tvíbrotnir eða höfðu verið sagaðir í sundur, þegar bryggjan var tekin í land, en sú óvissa ætti ekki að skipta máli í heildarmati.

Helsta einkenni stauranna er, að þeir virðast allir brotnir við botn, þ. e. 7 til 10 metrum neðan við bryggjudekk eða 2 til 5 metrum neðan við meðalstórstraumsfjöru.

Að mati matsmanna er meira en helmingur brotflata staura við botn gamlir brotpletir. Þetta má ráða af, að í sárinu er harðnaður leir, gróður og fastgrónar skeljar. Svo virðist sem þessi hluti stauranna hafi ýmist hvílt án samloðunar við samsvarandi stubb í botni eða jafnvel að staurar hafi færst af enda í botni og hafi einfaldlega staðið á botni. Hluti þeirra staura, sem ekki voru augsýnilega brotnir áður, sýndu merki um rýrðan styrk, þ. e. sýndu merki um eldri áverka, höfðu klofnað áður eða voru feysknir. Aðeins fáir staurar virtust nýbrotnir, og virtust þeir staurar vera nýlegir, sem sjá má af því, að þeir báru enn merki um fúavörn og óskemmdan við.

Auk ofangreindra áverka voru margir staurar maðkéttnir og jafnvel sundurétnir um sjólinu.

Við flokkunina fundust 3 óyggjandi skástaurar, sem hafa það

hlutverk að styrkja bryggju gegn hliðarátaki. Einn þessara staura var sundurétinn af maðki.

Ómögulegt reyndist að fá nokkura heildarmynd af öðrum bryggjuhlutum aðallega vegna þess, hverníð staðið var að rífi bryggjunnar, og auk þess hafði hluti af þessum bryggjuhlutum verið sagaður niður til annarra nota.

Það, sem sjá mátti af stífum, tögum og bitum, sýndi, að þessir bryggjuhlutar hafa verið endurnýjaðir á mismunandi tímum. Þetta sést bæði af því, að mismunandi efni er í þessum bryggjuhlutum og eins að hluti bolta og festinga er nýlegur. Bryggjudekk virðist heillegt.“

Matsmenn svara síðan fjórum spurningum, sem fyrir þá eru lagðar í matsbeiðni.

Spurningarnar og svörin eru þessi:

Spurning 1:

„Hvort þeir telji, að efniviður, undirstöður og frágangur bryggjunnar hafi verið fullnægjandi miðað við það hlutverk, sem bryggjunni var ætlað, bæði þegar skip voru tekin í slipp og eins við sjósetningu.“

Svar 1:

„Samkvæmt upplýsingum fulltrúa Slippfélagsins er aðalhlutverk bryggjunnar það, að skip geti lagst að henni og bundið sig við hana, á meðan skipið er stillt af til slíptöku.

Þannig verður bryggjan að geta tekið á sig skipsstuð og einnig vindálag frá skipi, sem við hana liggur.

Í upphaflegu ástandi hefur bryggjan í aðalatriðum haft styrk til að gegna þessu hlutverki. Skástaurar voru í endalokum til að veita mótstöðu gegn hliðarátaki, en engir skástaurar í millilokum. Þá voru engar stífur í lengdarátt bryggjunnar.

Telja verður, að ástand staura við botn hafi verið orðið þannig, að bryggjan hafi misst svo mikinn styrk, að hún hafi ekki getað uppfyllt upprunalegt hlutverk.“

Spurning 2:

„Hvort sjáanlegar séu á bryggjunni eldri skemmdir, óviðgerðar, og ef svo er, að hve miklu leyti þær kunni að hafa átt þátt í því, hvernig fór í umrætt sinn.“

Svar 2:

„Eins og fram kemur hér að framan, má sjá merki um eldri skemmdir á staurum við botn. Ekki hefur verið gert við þessar skemmdir, og það er mat matsmanna, að þeir hafi átt mestan þátt í því, að svo fór sem fór í umrætt sinn.“

Spurning 3:

„Að þeir meti til fjár kostnað við viðgerð á bryggjunni og aðgreint verði, ef hægt er, hve mikinn hluta kostnaðarins megi rekja beint til þess, að Ókar Magnússon AK 177 rakst í bryggjuna 10. 4. s. l. og hvað til annars, þ. e. eldri skemmda og slits o. þ. h.“

Svar 3:

„Eins og mál þróuðust, er tilgangslaust að tala um viðgerð á bryggjunni.

Eftir að Slippfélagið dró bryggjuna á land, er hún ónýt og einskis virði, nema hvað eitthvað er hægt að nýta í önnur mannvirki.

Á sama hátt má áætla, að bryggjan hafi verið ónýt eftir áreksturinn, þ. e. eftir að hún lagðist öll á hliðina.

Kostnaðurinn af að fjarlægja hana er líklega meiri en verðmæti þess efnis, sem nýtist í annað.“

Spurning 4:

„Að ef bryggjan verði metin ónýt eftir óhapp þetta, að matsmenn lýsi skoðun sinni á verðmæti bryggjunnar fyrir umrætt óhapp.“

Svar 4:

„Eins og fram hefur komið, er það mat matsmanna, að staurar bryggjunnar hafi verið orðnir svo veikir, að bryggjan gat ekki lengur rækt hlutverk sitt sem stýring fyrir slíptöku skipa. Að okkar mati var fyrir áreksturinn orðið nauðsynlegt að endurnýja staura og þar með að endurnýja hiðarstífingu bryggjunnar.

Að okkar mati er kostnaður við nýja bryggju um 26 milljónir króna.

Áætla má, að gamla bryggjan hefði getað nýst sem vinnuaðstaða við endursmíð, og er sú vinnuaðstaða metin á 10% af nýbyggingu, eða 2,6 milljónir króna. Þá hefði mátt nota hluta

af bitum og bryggjudekki í endurnýjun bryggju, og eru þau verðmæti metin á 1,0 milljón króna.

Alls er því verðmæti bryggjunnar fyrir árekstur metin sem 3,6 milljónir króna sem vinnuaðstaða og hluti nýrrar bryggju.“

Slippfélagið í Reykjavík h/f undi ekki mati þessu, og þann 6. júlí 1979 fór fyrirtækið fram á dómkvaðningu yfirmatmanna. Var þess óskað, að þeir mætu yfirmati verðgildi setningarbryggju Slippfélagsins, eins og hún var, áður en m/s Óskar Magnússon, AK 177, sigldi á hana þann 10. apríl 1979.

Til þess að framkvæma umbeðið mat voru þann 9. júlí 1979 dómkvaddir þeir Skúli Guðmundsson verkfræðingur, Jón Guðmundsson verkfræðingur og Sverrir Björnsson yfirverkstjóri. Þeir skiluðu matsgerð sinni þann 21. desember 1979. Í matsgerðinni er skoðun matsmanna fyrst lýst, síðan segir:

„1.2 Lýsing á aðstæðum:

Eins og fram kemur í lýsingu matsmanna, Andrésar Árnasonar og Hannesar Valdimarssonar, var bryggjan tekin á land eftir áreksturinn og fór við það úr skorðum.

Sú heildarmynd, sem yfirmatsmenn fengu af ástandi bryggjunnar við skoðun rústanna og viðræðum við yfirverkstjóra Slippfélagsins ásamt skoðun uppdráttu af bryggjunni, dags. 15. apríl og síðar dags. 15. ágúst 1979, var í aðalatriðum sú sama og fram kemur í 2. kafla matsgerðar Andrésar og Hannesar, þ. e. að mikill hluti stauranna hafi verið brotinn, áður en áreksturinn varð.

Við þetta má þó bæta, að fram kom við skoðunargerð yfirmatsmanna og í sjóprófum, að kafaraskoðun hefði farið fram ca. 1959, en þá skoðaði Guðmundur H. Sigurðsson bryggjuna, og önnur skoðun var gerð af Köfunarstöðinni h.f. 1969. Síðan hafa skip oft rekist á bryggjuna, sbr. sjópróf, en engin skoðun kafara verið gerð fyrr en eftir árekstur Óskars Magnússonar, AK 177.

Þetta styður það álit mats- og yfirmatsmanna, að meiri hluti staura bryggjunnar geti hafa verið brotnir fyrir áreksturinn. Hins vegar var ekki annað að sjá en að bryggjuþekja, burðarbitar og stífur bryggjunnar hafi verið óskemmd, þegar áreksturinn varð.

1.3 Hugsanleg viðgerð bryggjunnar.

Af framanskráðu er ljóst, að mikillar viðgerðar var orðið þörf á setningarbryggjunni, ef nota hefði átt hana áfram í svipuðu formi.

Kemur þá að okkar mati til álita, að enurnýja hefði mátt staura bryggjunnar og koma henni þannig í upprunalegt horf í aðalatriðum.

Við þá vinnu gerum við ráð fyrir, að notaður yrði fleki með rammbúkkka. Gömlu staurana yrði að fjarlægja og reka síðan nýja á sama stað og tengja þá við yfirbygginguna með nýjum boltum. Vafalaust þyrfti að endurnýja einhverja skemmda hluta yfirbyggingarinnar, en annars myndi hún nýtast lítið sem ekkert breytt.

2. Kostnaðarmat.

2.1 Hugsanleg viðgerð bryggjunnar.

Við kostnaðarmat á endurnýjun staura bryggjunnar, eins og lýst er í kafla 1.3, styðjumst við við heildarkostnaðaráætlun nýrrar bryggju eins og þeirrar, sem eyðilagðist, sbr. kafla 3.2—3.3.

Kostnað við rekstur nýrra staura í gömlu bryggjuna metum við á 13 Mkr., en hagræði við rekstur nýrra staura við uppistandandi bryggju fram yfir rekstur á fríu vatni metum við $\frac{1}{3}$ af staurareksturskostnaði, þ. e. 1,25 Mkr., sbr. kafla 3.4.

2.2 Verðgildi setningarbryggju.

Eins og lýst er í kafla 1.3, teljum við, að hægt hefði verið að endursmíða bryggjuna og nota yfirbygginguna lítið sem ekkert breytta.

Við teljum eðlilegt með tilliti til þeirrar endurnýjunar á yfirbyggingunni, sem vafalaust mundi koma til, og vinnu við að fjarlægja gamla staura, áður en nýir staurar yrðu reknir, hæfilegt að meta verðgildi yfirbyggingarinnar $\frac{1}{3}$ hluta nývirðis hennar, þ. e. $25,5 : 3 = 8,5$ Mkr., sbr. kafla 3.3. Til verðgildis bryggjunnar verður að okkar áliti einnig að meta hagræði af staurarekstri við uppistandandi bryggju, 1,25 Mkr., sbr. kafla 2.1. Niðurstaða okkar verður því sú, að verðgildi setningarbryggjunnar hafi verið $8,5 + 1,25 = 9,75$ Mkr., þegar áreksturinn varð 10. apríl 1979.

2.3 Viðauki.

Okkur þykir rétt að geta þess, að vafasamt er að okkar mati, að endursmíðuð bryggja, sbr. kafla 1.3 og 2.1, mundi vera nægilega sterkbyggð til að þola það álag, sem hún yrði fyrir við setningu skipa af þeirri stærð, sem Slippfélagið getur nú tekið upp.

Hinsvegar erum við sammála þeirri skoðun verkfræðinga Hafnarmálastofnunar ríkisins, Daníels Gestssonar og Helga Jónssonar, í greinargerð þeirra, dags. 8. maí 1979, að auðveldlega hefði mátt „styrkja og stækka þáverandi setningarbryggju“ og fá þannig fullnægjandi mannvirki.

Ekki teljum við, að þessar hugleiðingar breyti í neinu fyrra verðgildismati okkar í kafla 2.2.

3. Kostnaðaráætlanir.

3.1 Inngangur.

Við gerð þessarar kostnaðaráætlunar um smíði nýrrar setningarbryggju er gert ráð fyrir því, að hún sé eins og sú gamla, sem skemmdist, og er byggt á rissmynd Guðmundar H. Sigurðssonar, dags. 15. ág. 1979.

Stauralengd hefur verið talin 15 m að meðaltali og fjöldi staura 40, 34 lóðréttir og 6 skástaurar. Laun eru reiknuð samkv. útseldri vinnu Sambands málm- og skipasmiða á verðlagstímabilinu mars—maí 1979, meðalgjald fyrir 10 h vinnu á dag. Taxtar fyrir tæki eru einnig frá sama tíma. Verð á timbri er sama og í tilboðum, sem Hafnarmálastofnun ríkisins bærust í samskonar efni í maí 1979. Verð á stauraeefni er fyrir ógagndreypta furu, þar sem langmestur hluti staura var úr slíku efni. Hinsvegar er verð á timbri í yfirbyggingu fyrir gagndreypta furu, þar sem hluti af timbri í yfirbyggingu gömlu bryggjunnar var eik.“

Í 3.2 er síðan metinn kostnaður við staurarekstur, samtals kr. 13.000.000.

Í 3.3 er metinn kostnaður við yfirbyggingu, samtals kr. 25.500.000.

Heildarkostnað við smíði nýrrar bryggju meta yfirmatsmenn þannig kr. 38.500.000.

Loks í 3.4 meta þeir hagræði við rekstur staura meðfram gömlu bryggjunni uppistandandi. Það er metið sem þriðjungur af staurarekstursvinnunni, sbr. 3.2., eða alls kr. 1.250.000.

Bæði undir- og yfirmatsmenn hafa komið fyrir dóm og stað-

fest matsgerðir sínar. Þá kom fram, að matsgerðirnar eru ekki al-farið byggðar á sömu upplýsingum. Undirmatsgerðin er miðuð við teikningu Guðmundar H. Sigurðssonar, yfirverkstjóra Slippfélagsins, frá 25. apríl 1979, en yfirmatsgerðin bæði á þeirri teikningu og teikningu Guðmundar frá 15. ágúst 1979. Hannes Jón Valdimarsson verkfræðingur sagði, að mat þeirra undirmatsmanna hefði hækkað, hefðu þeir haft sömu upplýsingar og yfirmatsmenn. Þessi atriði skýra þó ekki muninn á matsgerðunum að fullu.

Yfirmatsmenn sögðu, að sitt mat væri sjálfstætt mat á kostnaðarþáttum, en ekki endurskoðun undirmatsins, enda hefðu þeir ekki haft sundurliðun undirmatsins.

Skúli Guðmundsson verkfræðingur sagði þá yfirmatsmennina sammála þeirri skoðun undirmatsmannanna, að skemmdir staura bryggjunnar við botn hefðu átt mestan þátt í því, að bryggjan eyðilagðist við áreksturinn. Skoðun undirmatsmanna kemur fram í svari þeirra við annarri spurningu í matsbeiðni Tryggingamiðstöðvarinnar h/f.

Stefnandi byggir málatilbúnað sinn á því, að skipinu Óskari Magnússyni, AK 177, hafi verið siglt á setningarbryggjuna. Sökin á því hvíli einhliða á skipstjórnarmönnum. Samkvæmt 8. gr. siglingalaga nr. 66/1963 beri útgerðarmaður ábyrgð á tjóni, sem skipstjóri, skipshöfn, hafnsögumaður eða aðrir, sem vinna í þágu skips, hafa valdið í starfi sínu með yfirsjónum eða vanrækslu.

Samkv. 216. gr. sömu laga, 4. tl., séu bótakröfur vegna tjóns, sem skip hefur valdið á mannvirkjum í höfnum, tryggðar með sjóveðrétti í skipi og farmgjaldi.

Fjárhæð bótakröfunnar byggir stefnandi á því, að yfirmatsmenn hafi metið verðgildi bryggjunnar á árekstursdegi kr. 9.750.000. Þá hafi stefnandi greitt yfirmatsmönnum kr. 820.000 fyrir störf þeirra. Loks hafi hann orðið að koma í veg fyrir, að bryggjuflakið færi á rek í höfninni. Kostnaður við það hafi numið samkvæmt framlögðum reikningi, dómskj. 6, kr. 5.641.454. Heildarstefnukröfurnar nemi þannig kr. 16.211.454.

Málsástæður stefnda koma fram í greinargerð málfutningsmanns hans. Þar segir:

„Ég mun nú færa fram helstu rök fyrir sýknukröfu minni, og er hún fyrst og fremst byggð á þeirri staðreynd, að umrædd bryggja var orðin algerlega úr sér gengin og nánast ónýt, enda orðin a. m. k. 30 ára gömul og hefur á þessum tíma margsinnis verið siglt á hana og staurar þeir, er hún stóð á, flestir brotnir

fyrir óhapp þetta, auk þess sem margir staurar voru maðkéttnir og sumir jafnvel sundurétnir um sjólinu, sbr. m. a. matsgjörðina á dómsskjali nr. 11, en henni hefur ekki verið hnekktt nema ef til vill í sambandi við verðmæti bryggjunnar fyrir umrætt óhapp.

Ég vil auk þess benda á, að fyrirtæki eins og Slippfélagið í Reykjavík, sem býður uppá þá þjónustu gegn gjaldi að taka skip uppí slipp hlýtur samkvæmt almennum réglum að bera ábyrgð á því, að mannvirki á þess vegum, sem notuð eru við slipptöku, séu í því ásigkomulagi, að þau geti uppfyllt það hlutverk, sem þeim sé ætlað. Til að geta gegnt hlutverki sínu við slipptökur þarf bryggjan að geta tekið á sig skipsstuð og einnig vindálag frá skipi, sem við hana liggur. Þetta gat setningsbryggjan ekki, sbr. matsgjörðina á dómsskjali nr. 11.

Í þessu sambandi vil ég geta þess, að það er skoðun mín, að högg það, er bryggjan varð fyrir í umrætt sinn, var ekki meira en alltaf mátti búast við í starfsemi sem þessari og ljóst, að ferð skipsins var lítil og skipið tóm og eins og fram kemur í gögnum málsins, t. d. dómsskjölum 13 og 14, var ekki einu sinni um að ræða beyglu á skipinu eftir höggið, aðeins smárispur, og málning mun hafa flagnað af.

Nægi framanritað ekki til að sýkna umbjóðanda minn af kröfum stefnanda þykir mér ljóst, að þarna hljóti a. m. k. að koma til sakarskiptingar, en það á m. a. stoð í 195. gr. sigl.l. nr. 63/1966, og þá þannig að stefnandi verði að bera meginsök á því, hvernig þarna fór, og í því sambandi leyfi ég mér að vísa til dómsskjals nr. 11, en þar komast matsmenn að þeirri niðurstöðu, að ásigkomulag og ástand bryggjunnar fyrir óhappið hafi átt mestan þátt í því, hvernig þarna fór, og í þessu sambandi bendi ég á Hrd. 9:144, en þar var sök skipt í tjóni, sem valdið var á hafnarmannvirkjum á Siglufirði.

Nú munu gerðar athugasemdir við kröfugerð stefnanda í sambandi við lækkunarkröfu mína. Í fyrsta lagi er niðurstöðu yfirmatsmanna varðandi verðmæti bryggjunnar fyrir óhappið mótmælt sem of háu og óstaðfestu.

Reikningi fyrir störf yfirmatsmanna er mótmælt og athygli vakin á því, að stefndi greiddi kostnað við matsgjörðina á dómsskjali nr. 11, kr. 1.100.000.- sbr. dómsskjal nr. 12, en jafnframt skal á það bent, að eðlilegast væri, að framangreindir reikningar kæmu til álita í málskostnaði.

Þá er reikningi á dómsskjali nr. 6 mótmælt sem órökstuddum og óviðkomandi máli þessu og á það bent, að í fylgiskjölum með

dómsskjali nr. 4 kemur fram, að til stöð að endurnýja setningsbryggjuna og þá hefði að sjálfsögðu orðið að fjarlægja þá hluta bryggjunnar, sem ónýtir voru, og því ljóst, að þarna er um að ræða kostnað, sem Slippfélagið hefði orðið að leggja út fyrir en síðar, einnig er bent á, að stefndu var ekki gefinn neinn kostur á að fylgjast með þeirri vinnu, sem þarna á að hafa farið fram, og því getur Slippfélagið h.f. sett á reikninginn nánast það, sem því dettur í hug. Fullyrðingum um, að bryggjuleifarnar hafi skemmt steypt plan við brautarsporðinn og vírahlífar, er mótmælt, og áskilur stefndi sér rétt til frekari athugasemda við reikning þennan síðar, ef þörf krefur.

Að lokum er þess krafist, að ákvæðum IX. kafla siglingalaga nr. 66/1963 um takmörkun ábyrgðar útgerðarmanns verði beitt í máli þessu, ef þörf krefur, og bent á, að samkvæmt 205. gr., 1. mgr., 1. 66/1963 fellur tjón, eins og þarna varð, undir ákvæði kaflans. Nettó rúmlestastærð m/s Óskars Magnússonar að viðbættu vélarrúmi er 382,17 lestir, sbr. dómsskjal nr. 15, en samkvæmt 206. gr., 4. mgr., 1. 63/1966 er það nú stærð, sem miða skal við, komi ákvæði IX. kafla siglingalaganna um takmörkun ábyrgðar útgerðarmanna til álita. Í 1. mgr. sömu greinar er síðan ákvæði um, að ábyrgð takmarkist við 1.000 „franka“ fyrir hverja rúmlest, þannig að ef svo skyldi fara, að dómurinn féllist ekki á fyrri röksemdafærslu mína og tæki kröfur stefnanda til greina, er ljóst, að bætur hlytu að takmarkast af fjárhæðum þeim, sem um getur í fyrrnefndri grein.“

Álit dómsins.

Stefndi hefur ekki mótmælt því, að m/s Óskari Magnússyni, AK 177, hafi verið siglt á setningarbryggju stefnanda. Framburðir þeirra, sem gáfu skýrslur við sjóprófin, sem fram fóru 17. apríl 1979 vegna þessa atburðar, sýna ljóslega, að ásiglingin var algerlega sök skipstjórnarmanna m/s Óskars Magnússonar, AK 177. Samkvæmt 8. gr. siglingalaga nr. 66/1963 ber stefndi ábyrgð á slíku tjóni sem skipstjórnarmenn skips hans valda.

Samkvæmt almennum reglum ber stefnda þannig að bæta stefnanda það tjón, sem er sennileg afleiðing ásiglingarinnar.

Ákoman á skipinu var mjög smávægileg.

Óhaggað er það álit undir- og yfirmatsmanna, að eldri skemmdir staura við botn hafi átt mestan þátt í, hverjar urðu afleiðingar ásiglingarinnar. Tjón stefnanda er þannig ekki sennileg afleiðing ásiglingarinnar nema að takmörkuðu leyti. Yfirmatsmenn meta

kostnað við gerð nýrrar bryggju kr. 38.500.000. Það mat þeirra hefur ekki verið hakið, enda segja undirmatsmenn, að mat þeirra hefði hækkað, hefðu þeir haft sömu upplýsingar og yfirmatsmenn. Af þessu leiðir, að rétt þykir að leggja þessa upphæð til grundvallar og meta stefnanda hæfilegan hluta hennar sem bætur fyrir sennilegt tjón af völdum ásiglingarinnar. Bætur þessar þykja hæfilega metnar á kr. 3.000.000.

Kostnaður stefnanda við að koma flaki bryggjunnar á land á dómskj. 6 þykir samkvæmt framansögðu ekki sennileg afleiðing ásiglingarinnar og verður þannig ekki bætt.

Kostnaður við matsgerð verður metinn með öðrum málskostnaði.

Takmörkun ábyrgðar kemur ekki til greina, eins og hér hagar til.

Niðurstaða máls þessa er því sú, að stefndi greiði stefnanda kr. 3.000.000.

Vaxtakrafa stefnanda er sem næst í samræmi við innlánsvexti, og þykir rétt að taka hana til greina af dæmdri fjárhæð frá tjónsdegi. Samkvæmt 13. gr. laga nr. 10/1961, sbr. vaxtaákvæðanir Seðlabanka Íslands, eins og þær hafa verið á hverjum tíma, verða vextir þannig: 19% ársvextir frá 10. apríl 1979 til 1. júní 1979, 22% ársvextir frá þeim degi til 1. september 1979, 27% ársvextir frá þeim degi til 1. desember 1979, 31% ársvextir frá þeim degi til 1. júní 1980, en 35% ársvextir frá þeim degi til greiðsludags.

Rétt þykir í samræmi við þessa niðurstöðu, að stefndi greiði stefnanda málskostnað, þar með talinn matskostnað, sem þykir hæfilega metinn kr. 1.420.000.

Samkv. 4. tl. 216. gr. laga nr. 66/1963 þykir rétt að viðurkenna kröfu stefnanda um sjóveð í vélskipinu Óskari Magnússyni, AK 177, eign stefnda, til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Hrafn Bragason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Jónasi Elíassyni prófessor og Þorvaldi Ingibergssyni, kennara í Stýrimannaskólanum.

Dómsorð:

Stefndi, Útgerðarfélag Vesturlands h/f, Akranesi, greiði stefnanda, Slippfélaginu í Reykjavík h/f, kr. 3.000.000 með 19% ársvöxtum frá 10. apríl 1979 til 1. júní 1979, með 22% ársvöxtum frá 1. júní 1979 til 1. september 1979, með 27% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember 1979, með 31% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1980, en með 35% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og kr. 1.420.000 í máls-

kostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að telja að viðlagðri aðför að lögum.

Stefndi, Slippfélagið í Reykjavík (sic), á sjóveð í vélskipinu Óskari Magnússyni, AK 177, eign stefnda, Útgerðarfélags Vesturlands h/f, Akranesi, til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Fimmtudaginn 16. desember 1982.

Nr. 164/1981. **Þröstur Ingvarsson**

(Gunnar M. Guðmundsson hrl.)

gegn

Flugleiðum h/f vegna Bílaleigu Loftleiða

(Páll S. Pálsson hrl.)

og Tryggingu h/f

og gagnsök

(Páll S. Pálsson hrl.).

Bifreiðar. Skaðabótamál. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörns-son og Magnús Thoroddsen og Guðmundur Jónsson, settur hæstaréttardómari.

Aðaláfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 10. ágúst 1981. Dómkröfur hans eru þær, að gagnáfrýjendur verði dæmdir til að greiða honum óskipt skaðabætur að fjárhæð 8.500.00 krónur með 31% ársvöxtum frá 22. janúar 1980 til 1. júní s. á., 35% ársvöxtum frá þeim degi til 18. september 1980 og dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags svo og málskostnað að skaðlausu bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 7. janúar 1982, að fengnu áfrýjunarleyfi, útgefnu sama dag.