

Mánudaginn 2. júní 1986.

Nr. 15/1985. **Bæjarútgerð Hafnarfjarðar**

(Sigurmar K. Albertsson hdl.)

gegn

Svavari Benediktssyni og

skipverjum á b/v Apríl HF 347

(Sigurður Georgsson hdl.)

og Svavar Benediktsson og

skipverjar á b/v Apríl HF 347

gegn

Bæjarútgerð Hafnarfjarðar og

Portlandi h/f

Björgun. Björgunarsamningur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Guðmundur Skaftason, Halldór Þorbjörnsson, Magnús Thoroddson og Sigurgeir Jónsson.

Aðaláfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 1. febrúar 1985. Hann krefst aðallega sýknu af kröfum gagnáfrýjenda í málinu en til vara að kröfur þeirra verði lækkaðar. Í báðum tilvikum krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur gera þessar dómkröfur:

„I.

Aðallega: Að stefndi, Portland hf., verði dæmdur til þess að greiða gagnáfrýjendum kr. 1.886.682,77 auk 42% ársvaxta af kr. 2.026.666,66 frá 13. september 1983 til 21. september 1983, 35% ársvaxta frá þeim degi til 21. október 1983, 32% ársvaxta frá þeim degi til 14. nóvember 1983, en af stefnufjárhæðinni, kr. 1.886.682,77 frá þeim degi til 21. nóvember 1983, 27% ársvaxta frá þeim degi til 21. desember 1983, 21,5% ársvaxta frá þeim degi til 21. janúar 1984, 15% ársvaxta frá þeim degi til 8. maí 1984, 19% ársvaxta frá þeim degi til 13. ágúst 1984, 24% ársvaxta frá þeim degi til 27. ágúst 1984, 25% ársvaxta frá þeim degi til 18. september 1984, 25,5% ársvaxta frá þeim degi til 11. október 1984, 26% árs-

vaxta frá þeim degi til 25. október 1984, 27,5% ársvaxta frá þeim degi til 1. janúar 1985, 34% ársvaxta frá þeim degi til 21. janúar 1985, 37% ársvaxta frá þeim degi til 11. maí 1985, 35% ársvaxta frá þeim degi til 21. ágúst 1985, 36% ársvaxta frá þeim degi til 1. desember 1985, 39% ársvaxta frá þeim degi til 1. mars 1986, 19% ársvaxta frá þeim degi til 11. mars 1986, 20% ársvaxta frá þeim degi til 1. apríl 1986, en hæstu lögleyfðu innlánsvaxta frá þeim degi til greiðsludags, þannig að vextir bætist við höfuðstól kröfunnar eigi sjaldnar en á 12 mánaða fresti frá 13. september 1983 að telja.

1. *varakrafa*: Að stefnda, Portlandi hf., verði gert að greiða gagnáfrýjendum aðra lægri fjárhæð ... með sömu vöxtum og krafist er í aðalkröfu.

2. *varakrafa*: Að aðaláfrýjanda, Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, verði einum gert að greiða gagnáfrýjendum kr. 1.886.682,77 með sömu vöxtum og krafist er í aðalkröfu.

3. *varakrafa*: Að aðaláfrýjanda, Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, verði einum gert að greiða gagnáfrýjendum aðra lægri fjárhæð en í aðalkröfu greinir en með sömu vöxtum og krafist er í aðalkröfu.

II.

Að viðurkenndur verði sjóveðréttur í b/v Otri GK 5 (nú HF 16) fyrir öllum tildæmdum fjárhæðum skv. 3. tl. 216. gr. 1. nr. 66/1963 eða b/v Apríl HF 347, (nú Viðir HF 201) skv. 2. tl. sbr. 3. tl. 216. gr. laga nr. 66/1963.“

Í öllum tilvikum krefjast gagnáfrýjendur málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og að gagnáfrýjendur verði dæmdir til að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands, eigi lægri en 218.659,00 krónur.

Gagnáfrýjendur hafa stefnt Samábyrgð Íslands á fiskiskipum fyrir Hæstarétt til réttargæslu en engar kröfur gert á hendur réttargæslustefnda og hann hefur engar kröfur gert.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lagt bréf frá Íslenskri endurtryggingu til aðaláfrýjanda, dags. 17. febrúar 1984. Segir þar svo:

„Samkvæmt beiðni yðar höfum vér kannað fjölda tilvika þar sem fiskiskip hafa veitt öðrum fiskiskipum aðstoð á sl. ári og skipt þeim

eftir því hvort þóknun hefur verið miðuð við svonefndan „Goðataxta“ (eða hluta af honum), eða samið hefur verið um hærri fjárhæð. Niðurstaðan er sem hér segir:

Félag:	Aðstoð samtals	Skv. Goðataxta eða lægra	Hærri þóknun
Brunabótafélag Íslands	2	2	0
Samábyrgð Íslands á fiskiskipum	13	10	3
Samvinnutryggingar	1	1	0
Sjóváttryggingarfélag Íslands	3	2	1
Trygging hf.	5	4	1
Tryggingamiðstöðin hf.	33	31	2
Samtals	57	50	7

Upplýsingar lágu ekki fyrir frá Almennum Tryggingum.“

Ennfremur hafa verið lögð fyrir Hæstarétt vottorð Veðurstofu Íslands um vindhraða, vindátt og skyggni á þeim slóðum sem b/v Otur var staddur. Segir þar að líklegt sé að hinn 11. september hafi vindur í Kolluál verið 25 hnútar til hádegis en eftir það 30 hnútar og vindátt 170° kl. 03:00 en eftir það 150°. Vindhraði og vindátt hafi verið svipuð mestallan 12. september en úr því hafi vindur orðið hægari og austlægari. Skyggni vestur af landinu hafi verið slæmt allan 12. september.

Við sjóferðapróf lýstu skipstjóri og 2. vélstjóri á b/v Otri því álitinu að skipverjar hefðu engin tök haft á að losa vörpuna úr skráfu togarans eða nokkra möguleika á að ná til hafnar af eigin rammleik. Er ekkert komið fram í málinu sem bendir til þess, að skipverjum hefði verið þetta unnt. Samkvæmt því og með vísan til þess sem segir í hinum áfrýjaða dómi um aðstæður b/v Oturs, þegar þess var beiðst að b/v Apríl tæki hann í tog, ber að fallast á úrlausn héraðsdóms um að sú hjálp hafi verið björgun í skilningi 1. mgr. 199. greinar siglingalaga nr. 66/1963.

Um það samdist með framkvæmdastjórum aðaláfrýjanda og stefnda að b/v Apríl skyldi draga b/v Otur til hafnar gegn greiðslu eftir gjaldskrá Björgunarfélagsins hf. fyrir hjálp veitta af skipi þess b/s Goðanum. Endurgjald samkvæmt þessu samkomulagi innti réttargæslustefndi, sem vátryggt hafði b/v Otur, af hendi 14. októ-

ber 1983, en aðaláfrýjandi greiddi síðan gagnáfrýjendum af því fé hinn 14. nóvember s.á. hlut skipstjóra og skipverja eftir fyrirmælum 2. mgr. 203. gr. siglingalaga nr. 66/1963. Mál þetta var eigi höfðað fyrr en með stefnu útgefni 4. maí 1984. Var þá löngu liðinn máls-höfðunarfrestur sá sem settur er í 4. mgr. 202. gr. siglingalaga til að fá björgunarsamning ónýttan eða honum hnekkst með dómi samkvæmt ákvæðum nefndrar greinar. Ber þegar af þeirri ástæðu að staðfesta hinn áfrýjaða dóm um sýknu stefnda af kröfum gagnáfrýjenda í málinu án þess að sérstaklega komi til álita hvort réttar-reglur um málsaðild í dómsmálum til heimtu bjarglauna hefðu leitt til sömu niðurstöðu þótt málið hefði verið höfðað innan lögákveð-ins frests samkvæmt nefndri 202. grein.

Þegar framkvæmdastjóri aðaláfrýjanda samdi við stefnda um að b/v Apríl skyldi draga b/v Otur til Reykjavíkur var b/v Apríl um það bil að ljúka veiðiferð. Ekkert er komið fram sem gefi tilefni til að víkja frá því mati héraðsdóms að björgunin hafi verið auðveld og b/v Apríl og áhöfn hans hafi ekki verið stofnað í neina teljandi hættu. Bréf Íslenskrar endurtryggingar, sem áður var getið, sýnir að alvanalegt er að fiskiskip veiti öðrum fiskiskipum hjálp gegn greiðslu samkvæmt hinum svonefnda „Goðataxta“ eða annarrar lægri fjárhæðar. Þegar framangreint er virt þykir aðaláfrýjandi ekki hafa borið hagsmuni gagnáfrýjenda fyrir borð með óforsvaranleg-um hætti með því að gera björgunarsamninginn við stefnda og reyna ekki að fá hann ónýttan með dómi, þannig að gagnáfrýjendur geti kafið hann um skaðabætur af þeim ástæðum. Ber því að sýkna aðaláfrýjanda af kröfum þeirra í málinu. Er í því sambandi þess að geta, að engar sérstakar kröfur eru gerðar í málinu vegna þess að gagnáfrýjendur hafi ekki fengið réttilega greiddan sinn hluta af þeirri fjárhæð sem váttryggjandi b/v Oturs innti af hendi til aðaláfrýjanda.

Rétt þykir að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður.

D ó m s o r ð:

Aðaláfrýjandi, Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, og stefndi, Port-land hf., eiga að vera sýknir af kröfum gagnáfrýjenda, Svavars Benediktssonar, Kristjáns Kristjánssonar, Jóhanns Jóhanns-

sonar, Jóns E. Björnssonar, Agnars Í. Agnarssonar, Guðlaugs Guðjónssonar, Ársæls Sigbjörnssonar, Stefáns Þór, Marinós Einarssonar, Rúnars Sveinssonar, Ágústs Eiðssonar, Kurts Eichmanns, Kristjáns Sumarliðasonar, Guðmundar Pálssonar, Magnúsar Karlssonar, Magnúsar Birgissonar, Þórs Jakobs Einarssonar, Ragnars Antonssonar, Þorvarðar Jónssonar, Skúla Sævarssonar, Gísla Jóhannessonar, Stefáns Harðarsonar og Skúla Hansen.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Hafnarfjarðar 2. nóvember 1984.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 15. október 1984, var höfðað hinn 8. maí 1984.

Stefnendur eru skipstjóri og skipshöfn sem var á b/v Apríl HF 347, hinn 12. september 1983, þeir Svavar Benediktsson (8668-7266) skipstjóri, Hrauntungu 99, Kópavogi, Kristján Kristjánsson (5869-3626) I. stýrimaður, Hraunbraut 43, Kópavogi, Jóhann Jóhannsson (4978-7944) II. stýrimaður, Reykjavægi 50, Hafnarfirði, Jón E. Björnsson (5116-5953) loftskeytamaður, Jörfabakka 16, Reykjavík, Agnar Ívar Agnarsson (0094-4998) I. vélstjóri, Reynimel 51, Reykjavík, Guðlaugur Guðjónsson (2983-1343) II. vélstjóri, Þingholtsstræti 24, Reykjavík, Ársæll Sigbjörnsson (0593-6322) III. vélstjóri, Krummahólum 8, Reykjavík, Stefán Þór (8339-7004) I. matsveinn, Eskihlíð 16a, Reykjavík, Marinó Einarsson (6472-1445) II. matsveinn, Öldugötu 46, Hafnarfirði, Rúnar Sveinsson (7421-2840) bátsmaður, Þóru-felli 16, Reykjavík, Ágúst Eiðsson (0124-3799) netamaður, Digranesvegi 115, Kópavogi, Kurt Eichmann (5975-7725) netamaður, Arnarhrauni 16, Hafnarfirði, Kristján Sumarliðason (5884-0913) netamaður, Vesturbraut 19, Hafnarfirði, Guðmundur Pálmason (3097-9425) netamaður, Maríu-bakka 2, Reykjavík, Magnús Karlsson (6269-9582) netamaður, Reykja-víkurvegi 50, Hafnarfirði, Magnús Birgisson, (6248-7372) netamaður, Hverf-isgötu 51, Hafnarfirði, Þór Jakob Einarsson (9356-4715) netamaður, Smyrla-hrauni 31, Hafnarfirði, Ragnar Antonsson (7154-7728) háseti, Vesturbraut 4, Hafnarfirði, Þorvarður Jónsson (9829-2297) háseti, Birkihammi 6, Hafn-arfirði, Skúli Sævarsson (4684-5928) háseti, Breiðvangi 10, Hafnarfirði, Gísli Jóhannesson (4676-5528) háseti, Njálsgötu 79, Reykjavík, Stefán Harðar-son (8346-0091) háseti, Ásgarði 8, Neskaupstað, Skúli Hansen (5437-9765) háseti, Gunnarssundi, Hafnarfirði.

Stefnt er Hilmarí Þór Björnssyni framkv.stj. f.h. Portlands hf. (7123-9993), Melabraut 19, Hafnarfirði, eiganda togarans OTURS GK 5, og Birni Ólafssyni forstjóra f.h. Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar (1489-6562), Vesturgötu 11-13, Hafnarfirði, til greiðslu hlutdeildar skipverja í björgunarlaunum fyrir björgun b/v OTURS GK 5 úr sjávarháska þann 12. og 13. september 1983. Þá er stefnt til réttargæslu í málinu Páli Sigurðssyni forstjóra f.h. Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum sem váttryggjanda b/v OTURS GK 5.

Stefnendur lýsa dómkröfum sínum svo:

1. Að stefndu, Portland hf. og Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, verði in solidum dæmdir til þess að greiða stefnendum aðallega samtals kr. 1.915.476,50 auk 46% ársvaxta af kr. 2.066.666,0 frá 13. september 1983 til 21. september 1983, 37% ársvaxta frá þeim degi til 21.10. 1983, 36% ársvaxta frá þeim degi til 14. nóv. 1983, en af stefnufjárhæðinni kr. 1.915.476,50 frá þeim degi til 21.11. 1983, 32% ársvaxta frá þeim degi til 21.12. 1983, 25% ársvaxta frá þeim degi til 21. janúar 1984, 19% ársvaxta frá þeim degi til birtingardags stefnu í málinu, en dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, þannig að vextir bætist við höfuðstól kröfunnar eigi sjaldnar en á 12 mánaða fresti frá 13. september 1983 að telja.

Til vara: Að stefndu verði á sama hátt gert að greiða stefnendum aðra lægri fjárhæð að mati hins virðulega dóms.

2. Í öðru lagi er sú krafa gerð, að viðurkenndur verði sjóveðréttur í b/v OTRI GK 5 fyrir öllum dæmdum fjárhæðum, skv. 3. tl. 216. gr. laga nr. 66/1963 og í b/v Apríl HF 347, skv. 2. tl. sbr. 3. tl. 216. gr. sömu laga.

3. Þá er loks krafist málskostnaðar að skaðlausu skv. gjaldskrá LMFÍ.

Af hálfu Portlands hf. er aðallega krafist sýknu af öllum kröfum stefnenda og málskostnaðar að skaðlausu úr þeirra hendi in solidum en til vara að dómkröfur stefnenda verði lækkaðar.

Af hálfu Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar er aðallega krafist sýknu af öllum kröfum stefnenda en til vara að kröfur stefnenda verði verulega lækkaðar. Hvernig sem málið fer er krafist málskostnaðar úr hendi stefnenda.

Á hendur réttargæslustefnda eru engar sjálfstæðar kröfur gerðar og réttargæslustefndi hefur engar sjálfstæðar kröfur gert en tekur fram að hann styðji kröfur og sjónarmið Portlands hf.

II.

Aðfaranótt hins 12. september 1983 var togarinn Otur GK 5 að veiðum í Kolluál norðanverðum, um 55 sjómílnur vestur af Snæfellsnesi. Er verið

var að setja trollið út kl. 00:45 lenti þekinn í skrófunni og vélin stöðvaðist. Veður var SA-7 og talsverður sjór.

Það er óumdeilt að skipverjar höfðu enga möguleika á því að losa úr skrófunni og enga möguleika á því að ná til hafnar af eigin rammleik. Vél skipsins var óskemmd. Skipið var ekki í bráðri hættu, ekki er fram komið að það hafi farið illa í sjó. Nokkurt rek var á því og dýpi það mikið að ekki var unnt að varpa akkerum. Því er haldið fram að á alllögum tíma hefði það rekið í ís við Grænland.

Er skipverjar höfðu gengið úr skugga um að þeim tækist ekki að losa úr skrófunni, hringdi skipstjórinn, Þráinn Kristinsson, til Hilmars Þórs Björnssonar, framkvæmdastjóra Portlands hf., sem er eigandi og útgerðarmaður b/v Oturs GK 5. Hilmar Þór reyndi að ná sambandi við björgunar-skipið Goðann, eign Björgunarfélagsins hf., sem mun vera í eigu tryggingarfélaganna, m.a. réttargæslustefnda Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, húftryggjanda b/v Oturs GK 5. Goðinn lá í Reykjavík. Framkvæmdastjóranum tókst ekki strax að ná sambandi við Goðann en náði sambandi við skrifstofustjóra Samábyrgðarinnar. Framkvæmdastjórinn bar að sér hefði verið kunnugt að b/v Apríl HF 347, togari Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar, væri á sömu fiskislóð og í enduðum veiðitúr. Hringdi hann til framkvæmdastjóra Bæjarútgerðarinnar, Björns Ólafssonar. Hann staðfesti að b/v Apríl HF 347 ætti að vera inni til löndunar eftir rúman sólarhring, þann 13., kl. 07:00. Samþykkti framkvæmdastjórinn Björn beiðni framkvæmdastjórans Hilmars Þórs um að b/v Apríl HF 347 tæki b/v Otur GK 5 í tog og drægi hann til Reykjavíkur. Sömdu þeir um þóknun fyrir dráttinn og yrði greidd samkvæmt svokölluðum „Goðataxta“, sem er lægri en algeng björgunarlaun. Hringdi nú Hilmar Þór til skipstjóra síns á b/v Otri GK 5 og bað hann að kalla upp skipstjóran á b/v Apríl HF 347 og segja honum að framkvæmdastjóri Bæjarútgerðarinnar væri að reyna að ná í hann.

Stýrimaður á b/v Apríl HF 347, Kristján Kristjánsson, var í brú og heyrði kall skipstjórans á b/v Otri GK 5. „Sagði hann mér að þeir væru með trollið í skrófunni og bað mig að tala við skipstjóran hvort það væri í lagi að hann drægi sig í land sem ég gerði.“ „Ég tilkynnti skipstjóranum það strax, fór niður og svo fór ég upp og hífði trollið og hann kom rétt á eftir og mig minnir að loftskeytamaðurinn hafi kallað á hann í síma, skipstjóran, rétt á eftir, ég man ekki hvort við vorum að hífa trollið eða farnir af stað.“ Í símanum var framkvæmdastjóri Bæjarútgerðarinnar, Björn Ólafsson. Hann bar við sjópróf: „Svavar Benediktsson kom innan skamms í símann og ég sagði honum hvað þarna hefði verið um að ræða, Hilmar hefði hringt í mig og svo beðið okkur um að veita b/v Otri GK 5 þessa tilteknu aðstoð og hvort hann væri þá ekki tilbúinn. Hann sagði

þá við mig „ja við erum að klára að hífa og ég get verið lagður af stað til b/v Oturs innan hálf tíma.“ Nú, ég sagði þá Svavari, að mig minnir, að við mundum gera þetta á þeim grunni sem við höfum gert og þá átti ég náttúrlega við Goðataxtann, því skipverjar Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar hafa bæði verið þiggjendur og veitendur að slíkri aðstoð og þá hefur þetta farið, þessi aðstoð sem bæði við höfum fengið og veitt, farið fram á svonefndum Goðataxta.“

Skipstjórinn Svavar Benediktsson bar:

„Hann hringdi í mig, þá er ég lagður af stað til að hjálpa b/v Otri. Þá talaði hann við mig og sagði við mig hvort ég vildi ekki fara og hjálpa skipinu. Ég sagði að ég væri lagður af stað, væri nýlagður af stað til að hjálpa skipinu. Það var það eina sem okkur fór á milli.“

Er framkvæmdastjórinn var spurður nánar um samtalið, svaraði hann:

„Ég talaði um „grunn“, og það er sjálfsagt að skipstjóra á að vera kunnugt um, er ég talaði um „grunn“, hvað um væri þá að ræða ... Vegna þess að þessi aðstoð, sem veitt hefur verið undanfarin ár, hún hefur aðallega að meginhluta byggst upp á svonefndum Goðataxta, nema þá að skip sé í bráðri hættu ... Ég taldi það eftir samtali við skipstjórann á b/v Apríl að við hefðum skilið hvor annan um að við mundum vinna þetta verk á svonefndum Goðataxta.“

Frekara samræmi hefur ekki náðst.

Því hefur ekki verið haldið fram að Goðataxta hafi borið á góma í viðræðum skipstjóranna.

Upplýst er að allmörg skip voru á þessari fiskislóð, m.a. Óskar Magnússon, b/v Áspór, togari Ísbjarnarins, og b/v Svalbakur, togari Útgerðarfélags Akureyringa. Sum þessara skipa voru mun nær b/v Otri GK 5 en b/v Apríl HF 347, b/v Áspór t.d. í innan við einnar sjómílu fjarlægð.

Um kl. 06:00, skv. dagbók b/v Oturs en 05:20 skv. dagbók b/v Apríls, kom b/v Apríl HF 347 að b/v Otri GK 5 eftir um 30 sjómílna siglingu og hóf dráttinn til Reykjavíkur um kl. 06:30. Eftir rúmar 30 klst. og um 140 sjómílna leið slepti b/v Otur togvírur b/v Apríls á ytri höfninni í Reykjavík, kl. 12:45 en b/v Apríl hélt rakleiðis til löndunar í Hafnarfirði. Um kl. 13:00 lagði Goðinn að b/v Otri með tvo káfara til að skera úr skráfunni. Segir m.a. svo í skýrslu skipstjóra á Goðanum: „Mjög mikið var í skráfunni og mátti heita að meiri hluti vörpunnar væri vafinn um skráfu og öxul. Var unnið við þetta allan daginn fram til kl. 20:00, en þá var lokið við að ná úr vörpunni.“

Er b/v Otur fékk í skráfuna var skipið með um 80 tonna afla um borð. Er lokið var við að skera úr skráfunni hélt skipið aftur út til veiða kl. 22:00, var að veiðum í um 12-15 klst. og hélt þá inn með um 100 tonna afla til löndunar.

III.

Hinn 22. september 1983 sendi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar Samábyrgð Íslands á fiskiskipum svofellt bréf:

„B/v Otur fær trollið í skráfu kl. 02:00 þann 12. sept. 1983. Kallar á b/v Apríl sem hífir inn troll sitt og siglir að b/v Otri. Komið að b/v Otri kl. 05:20, tekinn í tog kl. 06:35 með 2×500 fm vír úti. Komið til Reykjavíkur 13. sept. kl. 12:55. Otri sleppt á ytri höfninni, hífðir inn vírar og siglt kl. 13:20 til Hafnarfjarðar, lagst að bryggju í Hafnarfirði kl. 15:15. Sigling í 7 klst. Dráttur í 30,5 klst.

Vátryggingaverð b/v Oturs pr. 12.9. 1983 kr. 59.600.000,-

Aðstoðarlaun: Samkvæmt taxta Björgunarfélagsins hf.

0.85% af kr. 12.500.000,-	kr. 106.250	
0.60% af kr. 12.500.000,-	“ 75.000	
0.40% af kr. 15.000.000,-	“ 60.000	
0.20% af kr. 19.600.000,-	“ 39.200	kr. 280.450,00
Lausakeyrsla 7,0 klst. á 3.600	kr. 25.200	
Dráttur 30,5 “ 5.000	“ 152.500	kr. 177.700,00
Aðstoð		kr. 458.150,00

Togvírar skemmdir eða eyðilagðir

1-00 fm á kr. 187.500 60% kr. 112.500,00

Alls krafa kr. 570.650,00“

Fjárhæð þessa greiddi Samábyrgðin Bæjarútgerðinni hinn 14. október 1983. Hinn 24. nóvember s.á. greiddi Bæjarútgerðin þriðjung þessarar fjárhæðar inn á launareikning skipverja, eftir reglu 2. mgr. 203. gr. I. nr. 66/1963, en þann sama dag hafði lögmaður stefnenda í máli þessu fyrst samband við framkvæmdastjóra Bæjarútgerðarinnar. Stefnendur máls þessa gerðu sig ekki ánægða með greiðslu þessa og hinn 12. desember 1983 sendi lögmaður þeirra Samábyrgð Íslands á fiskiskipum bréf, þar sem m.a. segir eftir að vitnað hefur verið til dagbókarútdráttar um atvik:

„Það mun vera samdóma álit allra, sem að björguninni unnu, að um hreina björgun hafi verið að ræða þar sem b/v Otur hefði aldrei komist í öruggt lægi af sjálfsdádum. Skipstjóri og skipverjar telja að þeim beri tvímællaus réttur til björgunarlauna skv. ákvæðum VIII. kafla laga nr. 66 1963 sem þeir telja hæfilega ákveðin sem tiltekinn hundradshluta af hinu bjargaða verðmæti. Þeim hefur nú verið tjáð að eigandi b/v Apríls, Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, hafi nú samið við yður um þóknun fyrir björgunina, er nemi samtals kr. 458.150,00 án þess að hafa um það nokkurt samráð eða umboð frá skipstjóra og skipverjum.

Samkvæmt 203. gr. 1. nr. 66/1963 er ljóst að björgunarlaun skiptast þannig að $\frac{2}{3}$ hluta þeirra eiga eigendur skipsins og $\frac{1}{3}$ hluta eiga skipverjar og er ljóst af niðurlagi 203. gr. að ekki er heimilt að skerða þann hluta skipverja.

Skipstjóri og skipverjar hafa því falið mér að krefja yður um réttmæt björgunarlaun, sem í hlut þeirra kæmu, kr. 2.066.666,00, sem þannig er fenginn, að lagt er til grundvallar 10% björgunarlaun af hinu bjargaða verðmæti (vátryggingarverð skipsins, auk farms í umrætt sinn) um 62 milljónir króna samtals. Heildarbjörgunarlaun hefðu þá numið 6,2 milljónum króna, en þriðjungshluttur skipverja nemur því hinni umkröfðu fjárhæð kr. 2.066.666,00.

Auk þess er krafist vaxta af fjárhæðinni frá 13. september 1983, svo og innheimtupóknunar skv. gjaldskrá LMFÍ.

Pótt eigendur b/v Apríls hafi fallist á að gera yður eigi að greiða hærri björgunarlaun en getur í bréfi Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar til yðar, dags. 22. sept. 1983, þá er ekki á það fallist að unnt sé að skerða þann rétt sem skipverjar eiga lögum samkvæmt til björgunarlauna.“

Sama dag sendi lögmaðurinn Bæjarútgerð Hafnarfjarðar bréf þar sem segir:

„Jafnframt því að senda yður hjálaga endurrit af bréfi mínu til Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, dags. í dag, er yður hér með till kynnt að skipstjóri og skipverjar á b/v Apríl, er þátt tóku í björgun b/v Oturs hinn 12. og 13. september 1983, áskilja sér allan rétt til þess að krefja yður um skaðabætur ef svo kynni að fara að Samábyrgð Íslands á fiskiskipum hafnaði kröfum skipverjanna um hluta þeirra í réttmætum björgunarlaunum eins og umrætt kröfubréf skipverjanna ber með sér þar sem Bæjarútgerðin hefði þegar samið um og móttakið þóknun vegna umræddrar björgunar.

Mótmæla þeir að þér hafið haft nokkurt umboð þeirra til slíkra samninga. Það er ljóst að ef samningur sá, sem þér hafið þegar gert við Samábyrgðina um aðstoðarlaun, sbr. bréf yðar til Samábyrgðarinnar, dags. 22. sept. 1983, yrði talinn bindandi fyrir skipverjana, þá hafið þér með þeim samningi bakað skipverjunum verulegt tjón.“

Með bréfi, dags. 24. janúar 1984, synjaði Samábyrgðin kröfunum með svofelldum rökstuðningi:

- „1. Umbj. yðar eiga ekki sjálfstæða aðild að kröfum um björgunarlaun á hendur útgerð Oturs GK-5.
2. Ekki var um að ræða björgun í skilningi VIII. kafla siglingalaganna.
3. Gerður var fyrirfram samningur um að fyrir aðstoðina skyldi greitt eftir taxa Björgunarfélagsins h/f.
4. Útgerð Apríls HF-347 (Bæjarútgerð Hafnarfjarðar) hefur fengið

fullnaðargreiðslu vegna aðstoðarinnar í samræmi við fyrirfram gerðan samning og bréf útgerðarinnar 22. september 1983. Með þeim hætti er öllum kröfum á hendur útgerð Oturs endanlega lokið.“

Sjópróf hafði ekki farið fram eftir atburðinn hinn 12. september. Hefur Svavar, skipstjóri á b/v Apríl, haldið því fram ómótmælt að hann hafi áður en hann hélt til veiða á ný hinn 15. september spurt framkvæmdastjóra Bæjarútgerðarinnar að því hvort ekki ætti að halda sjópróf en fengið þau svör að þess gerðist ekki þörf. Beiðni lögmanns stefnenda um sjópróf er dagsett 3. febrúar 1984. Sjópróf var haldið 6. sama mánaðar og komu þá fyrir skipstjóri stýrimaður og loftskeytamaður á b/v Apríl, svo og framkvæmdastjóri Bæjarútgerðarinnar. Þar eð b/v Otur var þá í siglingu erlendis var sjóprófi frestað þar til skipið (skipshöfn) kæmi til landsins og hinn 20. febrúar. Komu þá fyrir framkvæmdastjóri útgerðar, skipstjóri og vélstjóri b/v Oturs, auk þess sem sampröfun á skipstjórunum fór fram. Mál þetta var síðan sem fyrr segir höfðað hinn 8. maí 1984. Hafa báðir stefndu borið fyrir sig ákvæði 4. mgr. 202. gr. 1. 66/1963 og haldið því fram að sýkna beri þegar af þeirri ástæðu að 3ja mánaða frestur til máls-höfðunar til ógildingar á björgunarsamningi hafi verið liðinn er málssóknin hófst hinn 8. maí 1984.

IV.

Skal nú nánar vikið að dómkröfum stefnenda. Þeir hafa lagt fram vottorð frá Fjárhæðanefnd fiskiskipa, þar sem staðfest er að b/v Otur GK 5 hafi í september 1983 verið tryggður húftryggingu að fjárhæð kr. 59.600.000, samkvæmt ákvörðun fjárhæðanefndar. Við þetta húftryggingarverð bæta stefnendur 25% eða kr. 14.900.000, þar sem heimilt sé að kaupa viðbótartryggingu (kaskóintressu) sem þessu nemur. Loks telja stefnendur að aflaverðmæti b/v Oturs (80 tonn) hafi verið kr. 1.600.000. Samtals kr. 76.100.000,-. Hæfileg björgunarlaun kr. 6.200.000, eða 8,15% hins bjargaða verðmætis. Sú fjárhæð eigi að skiptast þannig:

1. Björgunarlaun til skipverja, 1/3 hluti af	
kr. 6.200.000	kr. 2.066.666,00
2. Greitt til skipverja 14.11. 1983	kr. 151.189,00
Eftirstöðvar	kr. 1.915.476,50

Þeirri fjárhæð muni stefnendur skipta þannig með sér innbyrðis, þótt þeir krefji hana til hagræðis í einni tölu (innan sviga eru til upplýsingar tilgreindar þær fjárhæðir er stefnendur fengu greiddar hinn 14. nóvember 1983):

	Hlutdeild í %		Hlutdeild í Kr.	(áður greitt)
1. Svavar Benediktsson, skipstjóri	50.0000%	Kr.	957.738,25	(kr. 75.595,27)
2. Kristján Kristjánsson, I. stýrimaður	3.0115%	“	57.684,57	(“ 3.878,21)
3. Jóhann Jóhannsson, II. stýrimaður	2.5355%	“	48.566,91	(“ 3.265,18)
4. Jón E. Björnsson, loftskeytamaður	2.5355%	“	48.566,91	(“ 3.265,19)
5. Agnar Í. Agnarsson, I. vélstjóri	3.0115%	“	57.684,57	(“ 3.878,21)
6. Guðlaugur Guðjónsson, II. vélstjóri	2.5893%	“	49.597,43	(“ 3.335,22)
7. Ársæll Sigbjörnsson, III. vélstjóri	2.3734%	“	45.442,76	(“ 3.055,09)
8. Stefán Þór, I. matsveinn	2.3243%	“	44.521,42	(“ 2.993,09)
9. Marinó Einarsson, II. matsveinn	2.0488%	“	39.244,28	(“ 2.638,39)
10. Rúnar Sveinsson, bátismaður	2.3243%	“	44.521,42	(“ 2.993,09)
11. Ágúst Eiðsson, netamaður	2.1363%	“	40.920,32	(“ 2.751,02)
12. Kurt Eichmann, netamaður	2.1363%	“	40.920,32	(“ 2.751,02)
13. Kristján Sumarliðason, netamaður	2.1363%	“	40.920,32	(“ 2.751,02)
14. Guðmundur Pálmason netamaður	2.1363%	“	40.920,32	(“ 2.751,02)
15. Magnús Karlsson, netamaður	2.1363%	“	40.920,32	(“ 2.751,02)
16. Magnús Birgisson, netamaður	2.1363%	“	40.920,32	(“ 2.751,02)
17. Þór Jakob Einarsson netamaður	2.1363%	“	40.920,32	(“ 2.751,02)
18. Ragnar Antonsson, háseti	2.0488%	“	39.244,28	(“ 2.638,39)
19. Þorvarður Jónsson, háseti	2.0488%	“	39.244,28	(2.638,39)

	Hlutdeild í %		Hlutdeild í Kr.		(áður greitt)
20. Skúli Sævarsson, háseti	2.0488%	“	39.244,28	(“	2.638,39)
21. Gísli Jóhannesson, háseti	2.0488%	“	39.244,28	(“	2.638,39)
22. Stefán Harðarson, háseti	2.0488%	“	39.244,28	(“	2.638,39)
23. Skúli Hansen, háseti	2.0488%	“	39.244,28	(“	2.638,39)
	100.0000%		Kr. 1.915.476,44		

Auk þess greiddi Bæjarútgerðin hinn 14. nóvember þremur (sic) mönnum, sem ekki voru skráðir á skipið og ekki er upplýst hvort voru á skipinu, samtals kr. 8.495,13, og greiddi því Bæjarútgerðin alls kr. 151.190,02.

Stefndu hafa mótmælt því sérstaklega að 15% viðbótartryggingunni sé bætt við húftryggingarverðið, þessi viðbótartrygging hafi ekki verið tekin og ekkert fram komið um raunvirði hins bjargaða umfram húftryggingarverð að viðbættu aflaverðmæti.

V.

Álit réttarins:

Það er fram komið í málinu og fullsannað að hér var um að ræða björgun í merkingu 1. mgr. 199. gr. siglingalaga nr. 66/1963. Skipshöfn á b/v Apríl HF 347 átti því rétt til hlutdeildar í björgunarlaunum samkvæmt 2. mgr. 203. gr. sömu laga.

Útgerðarmaður b/v Apríls HF 347 hafði umboð til þess að gera björgunarsamning, bindandi jafnt fyrir útgerð og skipshöfn. Björgunarsamningur útgerðarmannsins var gerður fyrirfram, en hann var einnig staðfestur eftir á. Pennan björgunarsamning hefur útgerð hins bjargaða skips að sínu leyti að fullu efnt með því að greiða honum 14. október 1983 umkrafða fjárhæð sem fullnaðar- og lokagreiðslu í góðri trú.

Ber því að sýkna stefnda Portland hf. af öllum kröfum stefnenda í máli þessu.

Það er ósannað, sem stefndi Bæjarútgerðin hefur haldið fram, að björgunarsamningur þessi hafi verið í samræmi við viðtekna og góða venju þegar líkt stendur á sem hér, þ.e. að skip er ekki í bráðri hættu og á þess kost að bíða eftir björgunarskipi á lágum taxta og björgunin er tiltölulega áhættu- og útlátalítill fyrir bjargandann.

Stefndi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar hlutaðist ekki til um að sjópróf yrðu haldin þegar í stað, en það hvað sjópróf drógust torveldar sönnunarfærslu

m.a. um það hvað framkvæmdastjóra útgerðar b/v Aprils og skipstjór-
anum á skip (sic) fór á milli símleiðis nótt þá er atburðurinn varð. Gegn
mótmælum stefnenda verður því að telja ósannað að skipstjóri eða skips-
höfn á b/v Apríl hafi vitað eða mátt vita um björgunarsamninginn eða
efndir hans fyrr en eftirá.

Úr því að skipstjóri eða skipshöfn var ekki höfð með í ráðum eða mátti
ætla að björgunin færi fram á kjörum umrædds björgunarsamnings, þá
verður að fallast á það með stefnendum að útgerðarmaðurinn, stefndi
Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, hafi felld á sig bótaskyldu með því að falla
frá fullum björgunarlaunum, útgerðarmanninum bar að sækja björgunar-
laun með fullum þunga og með hagsmuni skipshafnarinnar fyrir augum.

Fjárhæð bótakröfunnar á að vera hin sama og hin misstu björgunarlaun
stefnenda.

Hafna verður þeirri skoðun stefndu Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar, að hið
réttarfarslega fyrningarákvæði í 4. mgr. 202. gr. siglingalaga taki til kröfu
þessarar, hún er skaðabótakrafa en ekki krafa um ónýtingu björgunar-
samnings eða breytingar á honum.

Við ákvörðun á því hver hefðu verið hæfileg björgunarlaun, verður að
hafa í huga:

a) Björgunin tókst án þess að neinar skemmdir yrðu á hinu bjargaða
og gekk svo fljótt og vel að b/v Otur GK 5 var kominn aftur á veiðar
um 1½ sólarhring eftir að hann fékk í skrufuna.

b) Björgunin reyndi lítið á verklagni og atorku bjargenda. Framkvæmd
þess þáttar sem helst gat talist vandasamur, þ.e. að koma taug milli skip-
anna, annaðist skipshöfn b/v Oturs að miklu leyti.

c) Hið bjargaða skip og skipshöfn þess var ekki í bráðri hættu. Skipið
fór vel í sjó, varpan í skrufunni hefur væntanlega stuðlað að því að skipið
ræki með skut upp í vind, þannig að aldan kæmi ekki þvert á skipið. Ekki
er fram komið að ástæða sé til annars en að ætla að það hefði varist áföll-
um og skemmdum sólarhringum saman.

d) Ekki er fram komið að bjargendur hafi stofnað áhöfn eða skipi sínu
í nokkra umtalsverða hættu eða að nein ástæða hafi verið til þess.

e) Áhætta á skaðabótaskyldu bjargenda gagnvart þriðja manni var
tæpast fyrir hendi.

f) Skaði bjargenda var slit á vírum að verðmæti kr. 112.500,00, og
annar kostur (sic) var, auk olíueyðslu og annars útgerðarkostnaðar á skipi,
aflatap í u.þ.b. sólarhring sem stefnendur hafa metið án sérstakra andmæla
af hálfu stefndu á kr. 400.000,00. Er sú tala þannig fundin að stefnendur
miða við sólarhringsafla b/v Oturs er hann fór út eftir björgunina, 20 tonn
á kr. 20 kílóíð.

g) Þótt b/v Apríl HF 347 sé ekki sérstaklega útbúinn til björgunar, þá er um að ræða nýlegan skuttogara sem vegna stærðar, vélarafls og togvira-búnaðar hentaði sérlega vel til björgunar.

Loks ber að líta til verðmætis þess sem bjargað var. Þar sem fallast verður á það með stefndu að hugsanleg heimild til 25% viðbótartryggingar (kaskointressu) veiti hér engar nothæfar upplýsingar um verðmæti umfram húf og afla og aðrar nothæfar upplýsingar liggja ekki fyrir, þá verður húf-tryggingafjárhæð skipsins kr. 59.600.000 að viðbættu óumdeildu verðmæti farms kr. 1.600.000 kr. 61.200.000, höfð til hliðsjónar.

Að þessu athuguðu verður hér niðurstaðan að hæfileg björgunarlaun hefðu numið kr. 1.500.000. Af þeirri fjárhæð hefði úterðinni borið af óskiptu, samkvæmt upphafsákvæði 2. mgr. 203. gr. siglingalaga, kr. 112.500. Til skipta þá kr. 1.387.500,00, þriðjungshluti kr. 462.500. Í sam-ræmi við kröfugerð stefnenda dragast frá þeirri fjárhæð þegar greiddar kr. 151.190,02, eftirstöðvar kr. 311.309,98 sem verður þá hin tildæmda skaða-bótafjárhæð.

Rétt þykir að miða upphaf vaxtaáfalls við 14. október 1983, en vaxta-prósentu við innlánsvexti á almennum sparisjóðsbókum til málshöfðunar-dags en síðan dómvexti.

Stefndi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar greiði stefnendum málskostnað að fjárhæð kr. 75.000,00.

Málskostnaður gagnvart Portlandi hf. fellur niður.

Viðurkenndur er sjóveðréttur í b/v Apríl HF 347 á grundvelli 2. tl. 216. gr. siglingalaga.

Már Pétursson héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdóms-mönnum Guðmundi Hjaltasyni skipstjóra og dr. Páli Sigurðssyni dósent.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, greiði eftirtöldum stefnendum í neðangreindum hlutföllum kr. 311.309,98 ásamt 35% ársvöxtum af kr. 462.500 frá 14. október 1983 til 21. sama mánaðar, 32% ársvöxtum frá þeim degi til 14. nóvember sama ár, en 32% ársvöxtum af kr. 311.309,98 frá þeim degi til 21. sama mánaðar, en 27% ársvöxtum frá þeim degi til 21. desember sama ár, en 21,5% ársvöxtum frá þeim degi til 21. janúar 1984, en 15% ársvöxtum frá þeim degi til 8. maí sama ár, en 19% ársvöxtum frá þeim degi til 2. nóvember 1984 en dómvöxtum skv. l. nr. 56/1979 frá þeim degi til greiðsludags og kr. 75.000 í málskostnað:

Svavari Benediktssyni 50,0000%, Kristjáni Kristjánssyni 3,0115%, Jóhanni Jóhannssyni 2,5355%, Jóni E. Björnssyni 2,5355%, Agnari

Í. Agnarssyni 3,0115%, Guðlaugi Guðjónssyni 2,5893%, Ársæli Sigbjörnssyni 2,3734%, Stefáni Þór 2,3243%, Marínó Einarssyni 2,0488%, Rúnari Sveinssyni 2,3243%, Ágúst Eiðssyni 2,1363%, Kurt Eichmann 2,1363%, Kristjáni Sumarliðasyni 2,1363%, Guðmundi Pálmasyni 2,1363%, Magnúsi Karlssyni 2,1363%, Magnúsi Birgissyni 2,1363%, Þór Jakob Einarssyni 2,1363%, Ragnari Antonssyni 2,0488%, Þorvarði Jónssyni 2,0488, Skúla Sævarssyni 2,0488%, Gísla Jóhannessyni 2,0488, Stefáni Harðarsyni 2,0488% og Skúla Hansen 2,0488%.

Viðurkenndur er sjóveðréttur í b/v Apríl HF 347 fyrir framan- greindum fjárhæðum.

Stefnda Portland hf. á að vera sýkn af öllum kröfum framan- greindra stefnenda í máli þessu en ber sjálft kostnað sinn af málinu.

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

Mánudaginn 2. júní 1986.

Nr. 167/1986. Ákærvaldið

gegn

Magnúsi Friðrik Óskarssyni

Kærumál. Gæsluvarðhald. Geðheilbrigðisrannsókn.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Guðmundur Jónsson og Sigurgeir Jónsson.

Varnaraðili hefur með heimild í 3. tl. 172. gr. laga nr. 74/1974 skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru 21. þ.m. sem barst Hæstarétti 23. þ.m. Hann krefst þess að hinn kærði úrskurður verði felldur úr gildi. Hann krefst einnig kærumálskostnaðar.

Af hálfu ákærvalds er krafist staðfestingar hins kærða úrskurð- ar.

Niðurstaða krufningsrannsóknar liggur nú fyrir

Fram er komin krafa um að varnaraðili sæti rannsókn á geðheil- brigði sínu og sakhæfi.