

þann, sem þeim er veittur með lögum nr. 28, 19. maí 1930, sem verkkaup eiga, algerlega persónulegan rétt, sem ekki er hægt að framselja öðrum eða láta ganga kaupum og sölum sbr. sérstaklega 4. gr. nefndra laga, er sýnir það, að einungis þeir geta krafist einkalögreglumálsmeðferðar samkv. nefndum lögum, sem þunnið hafa fyrir verkkaupi.

Samkv. framansögðu verður því ekki í gagnsökinni hægt að taka kröfur gagnsækjanda til greina, en í aðalsök hefir kröfu aðalsækjanda ekki verið sérstaklega mótmælt sem rangri og verður því að dæma aðalstefndan til þess, að greiða hina, umstefndu upphæð með vöxtum 5% p. a. frá 1. jan. þ. á. til greiðsludags.

Málskostnað í aðalsök og gagnsök ber að dæma aðalstefnda til þess að greiða aðalstefnanda og virðist hæfilega metinn 50,00 krónur.

Dráttur litilháttar, sem orðið hefir á uppkvaðningu dóms þessa, stafar sumpart af fjærveru dómarans, sumpart af embættisönnum þegar heim kom.

Föstudaginn 20. október 1933.

Nr. 35/1933. Halldór Kr. Þorsteinsson

(Eggert Claessen)

gegn

Carli Finsen, f. h. Trolle & Rothe h/f,
vegna Bergens Assuranceforening og
gagnsök (Sveinbjörn Jónsson).

Björgunaraðstoð.

Dómur sjóréttar Reykjavíkur 25. marz 1933: Stefndur, Carl Finsen, f. h. Trolle & Rothe h.f., vegna Bergens Assuranceforening, greiði stefnanda, Halldóri Kr. Þorsteinsyni, kr. 15.000.00 auk 5% ársvaxta frá 2. desember 1932 til greiðsludags og útlagðan kostnað og málskostnað með kr. 1100.00 og hefir stefnandi sjóveðrétt í s/s. Ingerto frá Bergen fyrir hinum tildæmdu upphæðum.

Dóminum ber að fullnægja innan þriggja sólarhringa frá lögbirtingu hans, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur hæstaréttar.

Máli þessu hefir verið skotið til hæstaréttar af hálfu beggja málsaðilja.

Eins og getið er í forsendum hins áfrýjaða dóms tókst skipverjum á Ingerto að koma í lag bráðabirgðar stýrisútbúnaði á skipinu og var því verki lokið kl. 8,30 hinn 12 nóv. s. l., svo að skipið lét þá að stjórn. Í málinu eru engar upplýsingar fyrir hendi um það hvernig stýrisútbúnaði þessum var hagað, en ferð skipsins til Reykjavíkur þá um daginn er vottur þess, að við hann mátti notast ef varúðar var gætt. Með hliðsjón af þessu og með því ennfremur að gufuvél skipsins var í góðu lagi og að loftskeytataeki þess voru nothæf, verður ekki litið svo á að Ingerto hafi verið stödd í neyð, er hjálp sú var veitt, er ræðir um í málinu. Verður sú hjálp því eigi talin björgun samkv. 229. gr. siglingalaganna og aðaláfrýjanda eigi dæmd björgunarlaun, en hinsvegar á hann rétt á borgun fyrir aðstoð þá, er veitt var og þykir sú borgun eftir öllum atvikum hæfilega ákveðin 10000,00 krónur, er greiðist með 5% ársvöxtum frá 2. dez. 1932 til greiðsludags. Ákvæði hins áfrýjaða dóms um sjóveðrétt ber ex officio að fella úr gildi með því að það hefir eigi við lög að styðjast. Með tilliti til þess, að aðaláfrýjandi greiddi 400 kr. kostnað við skoðunargerð á Ingerto, þykir eigi ástæða til að lækka málskostnaðarupphæð þá, er honum var tildæmd í sjóréttinum, en málskostnaður í hæstarétti falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Gagnáfrýjandi, Carl Finsen, f. h. Trolle & Rothe h/f., vegna Bergens Assuranceforening,

greiði aðaláfrýjanda, Halldóri Kr. Þorsteins-syni, kr. 10,000,00 með 5% ársvöxtum frá 2. dez. 1932 til greiðsludags og málskostnað í sjórétti með 1100 krónum, en málskostnaður í hæstarétti falli niður.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Mál þetta er með stefnu, dags. 2. desember 1932, höfðað fyrir sjóðóminum af Halldóri Kr. Þorsteinssyni, hér í bæ, eiganda b/v Max Pemperton R. E. 278 gegn Carl Finsen, f. h. Trolle & Rothe h/f. hér í bæ, vegna Bergens Assuranceforening, Bergen, til greiðslu á kr. 40,000,00 eða til vara eftir réttarins mati fyrir björgun á skipinu e/s Ingerto frá Bergen, þann 12. nóv. f. á., en til vara þóknun fyrir aðstoð veitta nefndu skipi í þetta sinn, eftir mati réttarins, þó ekki undir 27000 krónum, ásamt 6% ársvöxtum af hinni tildæmdu upphæð frá stefnudegi til greiðsludags og málskostnaðar samkvæmt framlögðum reikningi, er nemur kr. 1959,50. Loks krefst stefnandi viðurkenningar á sjóveðrétti í s/s Ingerto fyrir hinni tildæmdu upphæð.

Stefndur hefir hinsvegar mótmælt framannefndum kröfum stefnanda, kröfunni um björgunarlaun sem fjarstæðu og kröfunni fyrir aðstoð sem allt of hárrí, en krafizt að stefnanda verði aðeins tildæmd sanngjörn þóknun fyrir aðstoð eftir réttarins mati og vaxtakrafan lækkuð í 5% en málskostnaður felldur niður þar sem stefndur hefði að sjálfsögðu greitt einhverja sanngjarna upphæð án dóms ef farið hefði verið fram á það.

Málavextir eru sem nú skal greina. Föstudaginn 11. nóvember f. á, kl. 24 var s/s Ingerto, sem er 3088 br. tonn en 1773 nt. tonn, hlaðið 4100 tonnum af kolum á ferð sinni frá Gdynia til Reykjavíkur, statt 35 sm. S. A. af Reykjanesi samkvæmt skýrslu 2. stýrimanns, sem þá fór af verði. Hafði skipið þenna dag fengið aftaka veður og

stórsjó og orðið fyrir nokkrum áföllum. Kl. 24 kom 1. stýrimaður á vörð, auk hans voru á verði 2 hásetar, Larsen og Fröland. Hinn síðarnefndi var við stýrið frá kl. 2. Kl. nær 3 kveðst Larsen hafa ætlað að taka við af Fröland, en í því að Larsen ætlaði upp á efri stjórnspall sá hann sjó koma inn frá bakborðskinnung, er reið yfir skipið og braut það, en síðan vissi þetta vitni ekki af sér fyrr en hann raknaði við undir braki á þilfarinu. Þá hefir 2. vélstjóri, sem hafði vörð í vélarrúmi borið það sem vitni, að kl. rúmlega 3 hafi hann veitt því eftirtekt, að vélsiminn hringdi eðlilega en stöðvaðist á: „Ferdig med Maskinen“ og samtímis kom væta niður í vélarúmið. Vitnið skynjaði því, að hér var ekki allt með felldu, og gerði því 1. vélstjóra aðvart og kom hann nokkrum mínútum síðar í vélarrúmið og kvaðst engan mann sjá uppi á skipinu. Vakti hann þá kl. 3,15 2. og 3. stýrimann, sem þegar komu á þilfar. Kom þá í ljós, að brotsjór hafði riðið yfir skipið, að skipstjóra, 1. stýrmani og hásetanum Fröland hafði skolað útbyrðis, en efri og neðri stjórnspallur og „salonghús“ miðskipa voru gersamlega brotin, ennfremur hafði skipið mist stýrisumbúnað, áttavitann, skriðmæli, lóðlínu, sjókort og skipsbækur. Skipun var strax gefin um að stöðva vélina og við nánari athugun sýndi sig að skipið var þétt. Þá var og strax tekið að útbúa neyðarstýri og hafði það tekizt um 5 leytið, þá var reynt að fá afturenda skipsins upp í vindinn með hægri ferð aftur á bak, en þá reið sjór yfir skipið og braut neyðarstýrið, samtímis þessu var sent loftskýti frá skipinu um ástand þess og manntjón. Reynt var ennfremur að koma í lag bráðabirgðastýrisútbúnaði en sökum myrkurs og stórsjóar tókst það ekki og rak þá skipið stjórnlaust fyrir vindi, sem var af suðri. Um nóttina hlutu tveir hásetar meiðsl svo þeir virðast ekki hafa verið verkfærir, en áhöfn skipsins var upphaflega 30 manns. Kl. 8,30 hafði tekizt að koma upp bráðabirgða stýrisútbúnaði svo skipið lét að stjórn.

Hina sömu nótt var b/v Max Pemberton á leið frá Englandi kominn í nánd við Vestmannaeyjar. Hafði loftnet skipsins skemmzt að kvöldi þess 11., en var komið það í lag aftur um kl. 8 þann 12., að hægt var að taka á móti skeytum og fréttist þá í gegnum Vestmannaeyja loft-

skeytastöð að s. s. Ingerto sé í sjávarháská 35 sm. SSO af Reykjanesi og skip beðin að fara því til hjálpar. Kl. að ganga 9 voru loftskeytatæki b/v Max Pemberton komin í fullt lag og tókst þá að komast í beint loftskeytasamband við s. s. Ingerto kl. rúmlega 9. Segist s. s. Ingerto þá vera 30 sm. SO af Reykjanesi, en eftir því sem af likum má ráða var þetta ágiskun. Lét b/v Max Pemberton þá s. s. Ingerto vita, að hann gæti verið kominn á staðinn kl. 12,30 ef staðurinn væri réttur og skipið fyndist sökum misturs. Setti M. P. síðan á svo mikla ferð sem unnt var og var kominn á hinn uppgefna stað kl. 12,30, en s. s. Ingerto sást þar ekki, enda var þá svo mikið mistur, að ekki mátti búast við að sjá skipið ef það var fjær en 3 sm. En kl. 13,40 fann M. P. skipið í 8 sm. fjarlægð NV frá þeim stað, sem upp hafði verið gefinn kl. 9, þ. e. a. s. 22 sm. SÖ¼ af Reykjanesi, og skipstjórinn á Max Pemberton bar það fyrir sjóréttinum, að með þeirri veðurhæð, vindstöðu og sjógangi sem var, hafi s. s. Ingerto rekið undan veðri og sjó í N til Ö sem er stefna í land, og að hættulegt hefði verið fyrir skipið að hreyfa sig eins og á stóð, þar sem skipið hafði ekkert til að stýra eftir og landsýn var engi. Vegna storms og sjógangs gátu skipin ekki nálgast svo að kalla mætti á milli þeirra og töluðust þau því við gegnum loftskeytatækin. Bauð Max Pemberton fyrst að nota trawlvirana fyrir dráttartaug og því næst bað hann s/s Ingerto að vera viðbúna því, að skjóta ætti með eldflugu línu milli skipanna, en þá svarar s/s Ingerto, samkvæmt því sem segir í sjóferðaskýrslu M. P. að þeir séu búnir að koma fyrir bráðabirgðastýri og þeir vilji reyna fyrst hvort ekki megi stjórna skipinu með því, áður en þeir taki við dráttartaug og biður M. P. að stýra á undan í hæfilegri fjarlægð. Í skýrslu 2. stýrimanns á s. s. Ingerto, sem gefin er fyrir norska aðalkonsúlnum í Reykjavík, segir aftur á móti, að 2. stýrimaður á s. s. Ingerto og skipstjórinn á M. P. hafi álitnið ekki mögulegt sökum sjógangs að „faa slebeforbindelse“ og þar sem „man hadde styring paa skipet“ hafi það verið ákveðið að Ingerto fylgdi á eftir M. P. í höfn.

Kl. laust fyrir 14 var lagt af stað og fór M. P. ¼ sm. á undan s. s. Ingerto og var nokkurnveginn haldið því bili á milli skipanna alla leið til Reykjavíkur. Segir í skýrslu

M. P. að Ingerto hafi stýrt sæmilega ef farið var hægt og hafi aðeins einu sinni þurft að stoppa nokkrar mínútur til þess að laga stýrisútbúnaðinn og var það út af Garðskaga. Kl. 18,20 var farið fram hjá Reykjanesi og komið inn í Engeyarsund kl. 24. Kom þá hafnsögubáturinn og leiðbeindi Ingerto á legustað á ytri höfninni og varpaði hún atkerum kl. 0,30 þann 13. nóvember.

Þegar b/v. Max Pemberton hitti s. s. Ingerto kl. 13,40 var fjarlægð hennar frá næsta landi, Krisuvíkurbergi, ca. 10 sm. og ástand þannig, að skrokkur, vél og loftskeyta-tæki voru í góðu lagi og stýrisútbúnaður í því lagi, að notast mátti við hann með varúð eins og veðri var þá háttað, en það fór batnandi þannig að kl. 8 var vindur af suðri 8 stig í Vestmannaeyjum og á Reykjanesi, en 7 stig í Grindavík; kl. 14 og 17 í Vestmannaeyjum 7 stig en 6 stig í Grindavík kl. 17. Það sem hindraði ferð skipsins var illt skygni, þó batnaði það, er á daginn leið, því kl. 8 var skygni í Grindavík 4—10 km., en kl. 17 var það orðið 10—20 km. Um skygni frá skipunum, eftir að þau hittust, er það upplýst, að háseti sem var á verði á Max Pemberton kl. 12—16 kveðst ekki hafa séð land þenna tíma vegna sorta, og 1. stýrimaður á sama skipi, sem var á verði frá kl. 16, kveðst ekki hafa séð land vegna misturs fyrr en Reykjanesviti sást og var það í 5 sm. fjarlægð frá honum. Það skal tekið fram að tungl var í fyllingu.

Það er upplýst í málinu, að s. s. Ingerto með loftskeyta-sambandi við b/v Venus laust fyrir hádegi hafði fengið vitneskju um stað sinn, en þrátt fyrir þetta var það varlegast eins og hún virðist hafa gert, að halda sem mest kyrru fyrir þar til Max Pemberton kom, þótt stýrisútbúnaður hennar væri kominn í nothæft lag, en hættan á því að skipið ræki í land virðist hafa verið liðin hjá og skipinu ekki voði búinn þótt það hefði látið fyrirberast á líkri slóð þann dag til kvölds og næstu nótt þar sem bæði veður lægði og skygni batnaði en næsta dag var bjart og gott veður. Sjórétturinn getur því ekki litið svo á, að um björgun s. s. Ingerto hafi verið að ræða, en skip þetta var af dómkvöddum mönnum metið í því ástandi sem það var í er það kom í höfn kr. 211500,00, kolaforði þess kr. 4568,00 og farmur kr. 94300,00, samtals kr. 310368,00.

Þóknun b/v Max Pemberton ber nú að meta með til-

liti til starfs þess, er fram var lagt og fólgið var í því fyrst og fremst að leita skipið uppi og síðan leiðsögn þess og fylgd til Reykjavíkur og þá með tilliti til tafar þeirrar fyrir M. P., sem þetta hafði í för með sér. Hvort sem nú för M. P. var heitið á fiskimið, eins og stefnandi heldur fram, eða beinlínis til Reykjavíkur svo sem stefndur segir, þá verður ekki um það efast, með hliðsjón af árstíma og leið skipsins að förinni var heitið vestur fyrir Reykjanes; fór hann því í siglingu sinni til s. s. Ingerto, burtséð frá tímanum 12,30 til 13,40, ekki neitt sem nam úr beinni siglingarleið frá Stórhöfða fyrir Reykjanes. Hin forseraða ferð hefir aftur haft í för með sér aukna kolaeyðslu og áreynslu á vél, skip og skipshöfn. Er áætla skal töf skipsins við og vegna hinnar veittu aðstoðar verður að leggja til grundvallar staðhæfingu stefnanda um það, að M. P. hafi án viðkomu í Reykjavík ætlað á veiðar, þar sem ekkert er fram komið í málinu er bendi til þess, að viðkoma í Reykjavík hafi verið nauðsynleg áður en hann færi á veiðar. Samkvæmt þessu telst öll töf M. P. vegna afskipta hans af Ingerto að hafa numið um 2 sólarhringum, þar sem sunnudagur fór í hönd er skipin komu til Reykjavíkur og sjóferðapróf var ekki haldið fyrr en á mánudag eins og gert var.

Að athuguðum framangreindum málavöxtum þykir þóknun sú, sem stefnanda ber, hæfilega ákveðin kr. 15000,00 auk 5% ársvaxta frá stefnudegi til borgunardags. Svo þykir rétt að stefndur greiði stefnanda annan útlagðan kostnað og málskostnað með kr. 1100,00. Fyrir hinum tildæmdu upphæðum hefir stefnandi krafizt sjóveðréttar í s. s. Ingerto og hefir stefndur ekkert haft við þá kröfu sérstaklega að athuga, og er því krafa þessi tek-in til greina.