Miðvikudaginn 22. febrúar 1956.

Nr. 133/1954. **Skipaútgerð ríkisins** (Ingólfur Jónsson)
gegn
Núpi h/f, eiganda v/s Ernu, RE 15, og Síldarútvegsnefnd f. h. farmeigenda
(Einar B. Guðmundsson).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Bjarglaun.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur fengið áfrýjunarleyfi 28. júlí 1954 og skotið máli þessu til Hæstaréttar 9. ágúst s. á. Krefst hann þess, að stefndu verði dæmt að greiða honum in solidum kr. 150.000.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 28. nóvember 1951 til greiðsludags og svo málskostnað bæði í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins. Loks krefst áfrýjandi sjóveðréttar í v/s Ernu, RE 15, til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Stefndu krefjast þess, að héraðsdómurinn verði staðfestur og að áfrýjanda verði dæmt að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Eftir atvikum máls þessa, sem lýst er í héraðsdómi, þykja björgunarlaun hæfilega ákveðin kr. 65.000.00, og ber að dæma stefndu til að greiða áfrýjanda þá fjárhæð in solidum ásamt vöxtum, eins og krafizt er.

Eftir þessum úrslitum er rétt, að stefndu greiði in solidum áfrýjanda málskostnað bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 10.000.00.

Samkvæmt 1. tl. 236. gr. siglingalaga nr. 56/1914 á áfrýjandi sjóveðrétt í v/s Ernu, RE 15, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dómsorð:

Stefndu, Núpur h/f og Síldarútvegsnefnd f. h. farmeigenda, greiði in solidum áfrýjanda, Skipaútgerð ríkisins, kr. 65.000.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 28. nóvem-

ber 1951 til greiðsludags og kr. 10.000.00, málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandi á sjóveðrétt í v/s Ernu, RE 15, til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 5. marz 1954.

Mál þetta, sem dómtekið var 26. f. m., hefur Skipaútgerð ríkisins höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, út gefinni 20. nóvember 1952, gegn eigendum m/s Ernu, RE 15, Núpi h/f, hér í bæ, og Síldarútvegsnefnd f. h. eigenda farms skipsins til greiðslu björgunarlauna in solidum, að fjárhæð kr. 150.000.00, með 6% ársvöxtum frá 28. nóvember 1951 til greiðsludags og málskostnaðar að mati dómsins.

Þá hefur stefnandi krafizt þess, að viðurkenndur verði sjóveðréttur hans í m/s Ernu, RE 15, til tryggingar hinum dæmdu fjárhæðum.

Stefndi, Núpur h/f, hefur krafizt lækkunar á kröfum stefnanda.

Stefnda, Síldarútvegsnefnd, hefur aðallega krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar sér til handa að mati dómsins. Til vara hefur hún krafizt lækkunar á kröfum stefnanda.

Almennum Tryggingum h/f, hér í bænum, hefur verið stefnt til réttargæzlu í máli þessu, en m/s Erna var vátryggð hjá því félagi svo og farmur hennar. Engar kröfur hafa verið gerðar á hendur réttargæzlustefnda, og hann hefur engar kröfur gert.

Málsatvik eru þau, að þann 27. nóvember 1951 lá m/s Erna, RE 15, eign stefnda, Núps h/f, á Djúpavík. Skipið var fermt 673 tunnum af saltsíld, er það skyldi flytja til Siglufjarðar og síðan, að því er virðist, til Kaupmannahafnar, eftir að hafa tekið viðbótarfarm á Siglufirði. Samkvæmt skjölum skipsins skyldi stefnda, Síldarútvegsnefnd, taka við farminum.

Samkvæmt skipsdagbók m/s Ernu var þann 27. nóvember 1951 kl. 8 á Djúpavík vindur norðvestan 7 stig og svartahríð. Kl. 10.45 lagði skipið af stað frá Djúpavík áleiðis til Siglufjarðar. Veður var vont, og kl. 21.05 kom sjór á skipið, og brotnaði þá ein síldartunna á þilfari. Kl. 21.40 var skipinu snúið upp í vindinn, meðan farmur á þilfari var lagfærður. Kl. 21.45 tilkynnti vélstjóri skipsins, að stöðva þyrfti vélarnar til þess að athuga þær. Var það gert, og taldi skipstjórinn, að skipið væri þá statt 12 til 15 sm NA a A frá Skagatá. Kl. 22 tilkynnti vélstjórinn, að „smurhringur" í aft-

ara hreyfli skipsins væri brotinn og málmur hefði dregizt til í sveifaráslegu. Var þá reynt að fá aðstoð, og kl. 22.13 náðist talsamband við Siglufjarðarradíó og beðið um aðstoð. Var vindur þá talinn NNV 8, sjór 5, snjókoma og skyggni 100 til 200 metrar. Skipstjórinn á m/s Ernu hefur getið þess, að klukka hans hafi ekki verið alveg rétt og geti því skakkað nokkru um tímaákvarðanir.

Þenna dag lá v/s Þór í vari við Hrísey á Eyjafirði. Kl. 22.30 barst beiðni frá Slysavarnarfélaginu á Siglufirði um, að skipið færi m/s Ernu til hjálpar. Skipstjórinn á v/s Þór hefur skýrt svo frá, að maður sá, sem kom fram með hjálparbeiðni þessa, hafi tekið fram, að skipstjórinn á Ernu bæði um skjóta hjálp, því hann ræki hratt að landi og vissi ekki nákvæmlega, hve langt hann væri undan landi, en þar væri versta veður NNA og mjög mikil snjókoma. V/s Þór hélt þegar af stað. Er komið var úr landvari var vindur NNA 9 stig og snjókoma. Komið var að m/s Ernu þann 28. nóvember kl. 2.20, og var hún þá á reki 11 sjómílur í réttvísandi 44° frá Skagatá. Síðan var komið dráttartaugum milli skipanna, og gekk það vel eftir atvikum. Kl. 3.30 var haldið af stað til Siglufjarðar, en veður var þá heldur betra. Skipin komu til Siglufjarðar kl. 8.50. Var Erna þá tekin að hlið Þórs, en við það rak hún stefnið á stjórnborðshlið Þórs og dældaði hana nokkuð. Þór flutti síðan Ernu að bryggju, en við það urðu smáskemmdir á bakborðshlið Ernu. Búið var að binda Ernu við bryggju kl. 9.56.

Kröfur sínar í máli þessu byggir stefnandi á því, að hér hafi verið um björgun að ræða í merkingu siglingalaganna. M/s Erna hafi verið í yfirvofandi hættu, þar sem hún hafi verið á reki í miklum stormi og stórhríð og nálægt landi. Vindstaða hafi verið slík, að skipið hafi hlotið að bera að landi, enda engin von til, að skipsmenn gætu gert við vél skipsins, eins og á stóð. Hefur stefnandi í þessu sambandi bent á, að b/v Hafliði hafi legið á Siglufirði í umrætt sinn, en skipstjórnarmenn hans hafi ekki treyst sér á vettvang vegna veðurofsans.

Stefnda, Síldarútvegsnefnd, hefur fært fram þá sýknuástæðu, að hún sé ekki aðili að máli þessu, þar sem hún hafi ekki verið eigandi farmsins í skipinu í umrætt sinn.

Í málinu er fram komið, að Síldarútvegsnefnd kom fram fyrir farmeiganda og var talin móttakandi farmsins á skipsfjöl. Með vísan til þessa og þar sem Síldarútvegsnefnd er aðeins stefnt fyrir hönd farmeigenda, verður þessi sýknuástæða ekki tekin til greina.

Af hálfu stefndu hefur því verið mótmælt, að hér hafi verið

um björgun að ræða, heldur aðstoð. M/s Erna hafi ekki verið í neinni yfirvofandi hættu. Skipið hafi verið alllangt frá landi og getað bjargað sér eitthvað á seglum, ef á hefði þurft að halda, en án efa hefði verið unnt að gera við vél skipsins á 4 til 5 klukkustundum, en engin ástæða hafi verið til að óttast, að skipið ræki á land á þeim tíma.

Vélstjóri á m/s Ernu hefur skýrt svo frá, að hann telji, að hægt hafi verið að gera við vél skipsins á 4 til 5 klukkustundum, þannig að hægt væri að nota hana til að halda skipinu frá landi. Vélamenn skipsins hafi, þegar eftir að bilunin kom í ljós, hafið undirbúning að því að framkvæma slíka viðgerð, en hætt við það, þegar þeir fengu vitneskju um, að v/s Þór væri á leiðinni til hjálpar.

Eins og að framan er rakið, var m/s Erna á reki með ógangfæra vél í náttmyrkri, stórhríð og stormi eigi langt frá landi, en landtaka slæm. Þótt tekizt hefði að gera við vél skipsins, verður að telja, að viðgerð hefði tekið svo langan tíma, að skipið myndi hafa rekið að landi, áður en viðgerð væri lokið. Þá verður að telja, að seglaútbúnaður skipsins hafi eigi verið slíkur, að unnt hafi verið að treysta því, að hægt væri að halda skipinu frá landi með honum, eins og veðri var háttað. Þegar allt þetta er virt, verður að telja, að m/s Erna hafi verið stödd í neyð í umrætt sinn, og sé því um björgun að ræða í merkingu ákvæða X. kafla siglingalaganna.

Fjárhæð björgunarlaunakröfu sinnar, kr. 150.000.00, byggir stefnandi á því, að m/s Erna hafi verið vátryggð fyrir kr. 350.000.00, en farmur hennar muni hafa verið kr. 249.676.94 virði. Hið bjargaða verðmæti hafi því ekki verið minna en um 600.000.00 króna virði. V/s Þór sé um 14 milljóna króna virði og rekstrarkostnaður hans um kr. 12.600.00 á sólarhring. Viðgerð á skemmdum þeim, sem v/s Þór hafi hlotið af starfi þessu, hafi kostað kr. 2455.20, auk þess hafi vírar og strengir, er notaðir voru við drátt skipsins, teygzt.

Stefndu, sem ekki hafa véfengt áætlun stefnanda um verðmæti hins bjargaða, hafa mótmælt kröfu þessari sem allt of hárri.

Þegar litið er til tíma þess, sem björgunin tók, hættu þeirrar, sem m/s Erna var í, verðmætis hins bjargaða svo og annars þess, sem hér skiptir máli, þykja björgunarlaunin hæfilega ákveðin kr. 50.000.00, og er þar meðtalinn kostnaður af viðgerð á v/s Þór og bætur fyrir skemmdir á dráttartaugum.

Samkvæmt þessu verða stefndu dæmd til að greiða stefnanda in solidum kr. 50.000.00 með vöxtum, svo sem krafizt er.

Eftir þessum málalokum þykir rétt, að stefndu greiði stefnanda málskostnað, er þykir hæfilega ákveðinn kr. 4500.00.

Samkvæmt ákvæðum 1. tl. 236. gr. siglingalaganna ber að viðurkenna sjóveðrétt stefnanda í m/s Ernu, RE 15, til tryggingar kröfum þessum.

Benedikt Sigurjónsson, fulltrúi borgardómara, kvað upp dóm þenna ásamt meðdómsmönnunum Jónasi Jónassyni skipstjóra og Þorsteini Loftssyni vélfræðiráðunaut.

Dómsorð:

Stefndu, Núpur h/f og Síldarútvegsnefnd f. h. farmeigenda, greiði annað fyrir bæði og bæði fyrir annað stefnanda, Skipaútgerð ríkisins, kr. 50.000.00 með 6% ársvöxtum frá 28. nóvember 1951 til greiðsludags og kr. 4500.00 í málskostnað. Á stefnandi sjóveðrétt í m/s Ernu, RE 15, til tryggingar fjárhæðum þessum.

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

Miðvikudaginn 22. febrúar 1956.

Nr. 79/1955. **Ákæruvaldið** (Guttormur Erlendsson)
gegn
Karli Ottó Pálssyni (Ólafur Þorgrímsson).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Brot gegn bifreiðalögum, umferðarlögum og áfengislögum.

Dómur Hæstaréttar.

Magnús E. Guðjónsson, fulltrúi lögreglustjórans á Keflavíkurflugvelli, hefur kveðið upp héraðsdóminn.

Framhaldspróf voru háð í málinu eftir uppsögu héraðsdóms. Kom þá fyrir dóm Jón Pétursson trésmiður, er ók bifreiðinni A 319 umrætt skipti. Kveðst Jón hafa séð ákærða eftir áreksturinn og „ekkert fundizt athugavert við útlit hans eða hegðun". En samkvæmt því, sem leitt er í ljós um áfengisneyzlu ákærða og áfengismagn í blóði hans svo og með hlið-