Fimmtudaginn 17. september 1998.

Nr. 388/1997. **Landhelgisgæsla Íslands**
(Vilhjálmur H. Vilhjálmsson hrl.)
gegn
**Rederij N & F Bruins C. V.**
(Ragnar Aðalsteinsson hrl.)
**og gagnsök**
**og til réttargæslu**
**Schepen Onderlinge Nederland U. A.**
**Sjóvá-Almennum tryggingum hf. og**
**Tryggingu hf.**

Björgunarlaun.

**Dómur Hæstaréttar.**

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Guðrún Erlendsdóttir, Haraldur Henrysson, Hjörtur Torfason og Hrafn Bragason.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 26. september 1997. Hann krefst þess, að stefndi greiði sér björgunarlaun, að fjárhæð 26.125.696 krónur, með 0,5% ársvöxtum frá 1. janúar 1995 til 20. apríl sama ár, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim tíma til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Málinu var gagnáfrýjað með stefnu 26. janúar 1998. Krefst gagnáfrýjandi þess, að dæmd björgunarlaun í héraði verði lækkuð og þau ákveðin að hámarki 796.635 krónur auk vaxta samkvæmt 7. gr. vaxtalaga frá þingfestingardegi í héraði 21. nóvember 1996 til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Af hálfu réttargæslustefndu hafa engar kröfur verið gerðar, enda eru engar kröfur gerðar á hendur þeim.

Af hálfu gagnáfrýjanda er viðurkennt, að um björgun var að ræða. Aðilar deila hins vegar um fjárhæð björgunarlauna. Greinir þá á um, hvort telja eigi björgun áhafnar og farþega degi fyrir björgun skips og farms til björgunaraðgerðanna. Þeir eru ekki heldur á einu máli um verðmæti þess, sem bjargað var. Þá heldur gagnáfrýj-

andi því fram, að hann geti ekki borið ábyrgð á greiðslu launa fyrir björgun farms, en aðaláfrýjandi hefur aðeins stefnt vátryggjendum farms til réttargæslu.

Í héraðsdómi er ýtarlega lýst þeirri hættu, sem vofði yfir m/s Hendrik B og farmi þess og björgunaraðgerðum aðaláfrýjanda. Héraðsdómur var skipaður sérfróðum meðdómendum. Verður að fallast á það með héraðsdómi, að skipið hafi verið í yfirvofandi hættu, þótt ekki hafi verið hætta á, að það færist alveg í bráð. Fer því um björgun aðaláfrýjanda samkvæmt 1. mgr. 165. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Hjálparbeiðni var send frá skipinu 29. desember 1994 kl. 12.41, og taldi skipshöfnin þá, að skipinu yrði ekki bjargað. Verður við það að miða, að skipið hafi að minnsta kosti frá þeim tíma verið í yfirvofandi hættu. Verður því að telja, að björgunaraðgerðir hafi hafist með björgun áhafnar og farþega. Veita þær aðgerðir því rétt á björgunarlaunum sem og aðgerðir við björgun skips og farms, sbr. 1. mgr. 164. gr. laga nr. 34/1985.

Aðaláfrýjandi krefur gagnáfrýjanda um öll björgunarlaunin og hefur aðeins stefnt vátryggjendum farms til réttargæslu. Skuldbindingarbréf það, er réttargæslustefndi Schepen Onderlinge Nederland U. A. gaf út vegna gagnáfrýjanda 10. janúar 1995, nær aðeins til kröfu vegna björgunar skips ásamt geymum og birgðum og þannig ekki til farmsins. Ágreiningslaust er, að sjóveðsréttur er fallinn niður. Verður af þessum sökum ekki talið gegn mótmælum gagnáfrýjanda og eins og máli þessu er háttað, að krafa um greiðslu björgunarlauna vegna farmsins verði gerð á hendur honum.

Í 1. og 2. tl. 1. mgr. 165. gr. laga nr. 34/1985 eru talin þau atriði, sem taka á tillit til við ákvörðun björgunarlauna. Skipinu var bjargað. Til þess þurfti að beita atorku og verja til þess drjúgum tíma. Við björgunina naut vel búinna björgunartækja og þjálfaðrar áhafnar, sem lagði sig í hættu við að komast um borð í skip gagnáfrýjanda. Þá hafði skipið verið yfirgefið, og viðbúið var, að það færist, yrði ekkert að gert. Aðaláfrýjandi heldur því fram, að beinn kostnaður sinn af björgunaraðgerðum hafi numið samtals 3.706.966 krónum. Kostnað þennan reiknar hann út frá árlegum rekstrarkostnaði þess skips og flugfara, sem notuð voru í aðgerðunum, launum áhafna og þeim tíma, sem hann telur, að björgunin hafi tek-

ið. Ekki verður fallist á, að taka eigi tillit til annars kostnaðar en þess sérstaka kostnaðar, sem af björguninni leiddi. Verður útreikningur aðaláfrýjanda því ekki lagður til grundvallar. Héraðsdómur hefur áætlað heildarkostnað aðaláfrýjanda af björguninni 700.000 krónur. Gagnáfrýjandi lýsti því yfir við munnlegan flutning málsins fyrir Hæstarétti, að hann féllist á þá áætlun. Má við þá fjárhæð miða. Auk þess ber samkvæmt framanskráðu að ætla aðaláfrýjanda nokkurn kostnað vegna þyrlu og flugvélar við björgun áhafnar og farþega. Þykir hann varlega áætlaður 500.000 krónur.

Samkvæmt gögnum málsins nam vátryggingarverð skipsins 1.200.000 hollenskum gyllinum eða 47.208.000 krónum íslenskum miðað við gengi 3. janúar 1995. Venja er hins vegar að miða við markaðsverð skips við ákvörðun björgunarlauna. Hefur aðaláfrýjandi aflað upplýsinga um, að m/s Daniella, sem hann segir systurskip m/s Hendriks B og smíðað á sömu skipasmíðastöð, hafi verið keypt hingað til lands fyrir 1.200.000 hollensk gyllini árið 1994. Upplýst er þó, að m/s Daniella er eitthvað stærra skip og tveimur og hálfu ári yngra.

Gagnáfrýjandi hefur lagt fram áætlun English White Shipping Ltd. í London um, að markaðsverð m/s Hendriks B hafi í janúar 1995 numið 475.000 bandarískum dollurum (831.250 gyllinum eða sem næst 32.701.375 krónum íslenskum miðað við gengi í janúar 1995), væri það í venjulegu ástandi miðað við aldur og flokkun. Fram kemur, að álitið er gefið, án þess að skipamiðlararnir hafi séð skipið eða flokkunargögn þess. Ekki liggur fyrir mat dómkvaddra manna á verðgildi skipsins fyrir óhappið. Verður því að áætla það samkvæmt þessum ófullkomnu upplýsingum, sem hér um getur, á bilinu milli 47.208.000 króna og 32.661.375 króna.

Könnun hf. mat kostnað við bráðabirgðaviðgerð á skipinu vegna óveðurstjónsins á 472.340 krónur og áætlaði kostnað við fullnaðarviðgerð á skipinu 9.441.600 krónur (240.000 hollensk gyllini). Gagnáfrýjandi hefur lagt fram áætlun Vereenigde Dispacheurs á verði skipsins eftir tjónið. Það fyrirtæki kveðst í áliti sínu hafa leitað til ráðgefandi aðila, og hafi ekki verið verulegur skoðanamunur á milli þeirra og Könnunar hf. um kostnað af viðgerð vegna óveðurstjónsins. Í álitinu er ályktað út frá mati Könnunar hf., en matið þó hækkað vegna hugsanlega dýrari viðgerðar í Hollandi og ófyrirséðra

skemmda og síðan bætt við það 21.000 gyllinum vegna frekari ryðskemmda, sem hafi ekki verið innifaldar í mati Könnunar hf. Mat Könnunar hf. var gert strax eftir slysið. Höfðu aðaláfrýjendur ekki tækifæri til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri við hinn erlenda álitsgefanda. Fallast má því á það með héraðsdómi, að leggja megi mat Könnunar hf. til grundvallar á viðgerðarkostnaðinum. Kemur sá kostnaður til frádráttar, þegar metið er verð þess, sem bjargað var.

Þegar þau atriði, sem virða á samkvæmt 1. og 2. tl. 1. mgr. 165. gr. laga nr. 34/1985, eru virt á framangreindan hátt, er það niðurstaða dómsins, að laun fyrir björgun skipsins skuli nema 7.500.000 krónum. Eru þá björgunarlaun vegna farmsins undanskilin. Fallast ber á vaxtakröfu aðaláfrýjanda.

Málskostnaðarákvörðun héraðsdóms er staðfest, en gagnáfrýjandi greiði málskostnað fyrir Hæstarétti, svo sem nánar greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Gagnáfrýjandi, Rederij N & F Bruins C. V., greiði aðaláfrýjanda, Landhelgisgæslu Íslands, 7.500.000 krónur í björgunarlaun ásamt 0,5% ársvöxtum frá 1. janúar 1995 til 20. apríl sama ár, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim tíma til greiðsludags.

Málskostnaðarákvæði héraðsdóms er staðfest.

Gagnáfrýjandi greiði aðaláfrýjanda 300.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

**Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 27. júní 1997.**

I.

Mál þetta var höfðað með stefnu, birtri 11. nóvember 1996, og dómtekið 5. þessa mánaðar.

Stefnandi er Landhelgisgæsla Íslands, kt. 710169-5869, Seljavegi 32, Reykjavík. Málið er höfðað gegn Rederij N & F Bruins C. V., Buitendam 86, Hardinxveld-Giessendam, Hollandi, áður eiganda og útgerðarmanni vöruflutningaskipsins Hendriks B, til greiðslu björgunarlauna auk vaxta og málskostnaðar. Þá er eftirtöldum vátryggingafélögum stefnt til réttargæslu: Schepen Onderlinge Nederland U. A., Eendrachtskade NZ 29, 9718 BB

Groningen, Hollandi, húftryggjanda Hendriks B, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., kt. 701288-1739, Kringlunni 5, Reykjavík, og Tryggingu hf., kt. 660269-3399, Laugavegi 178, Reykjavík, sem tryggðu farm Hendriks B.

Stefnandi gerir þær dómkröfur, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda björgunarlaun, að fjárhæð 26.125.696 kr., með 0,5% ársvöxtum frá 1. janúar 1995 til 20. apríl 1995, en með dráttarvöxtum samkvæmt 3. kafla vaxtalaga frá 20. apríl 1995 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu.

Stefndi krefst þess, að hann verði dæmdur til að greiða stefnanda björgunarlaun að hámarki 796.635 kr. auk vaxta og stefnanda gert að greiða stefnda allan málskostnað.

Af hálfu réttargæslustefndu, Sjóvár-Almennra tryggginga hf. og Tryggingar hf., er samkvæmt greinargerð og við munnlegan flutning gerð krafa á hendur stefnanda um greiðslu hæfilegrar málflutningsþóknunar. Við málflutninginn var kröfunni mótmælt af hálfu stefnanda.

II.

Er atvik máls þessa urðu undir lok árs 1994, var hollenska flutningaskipið Hendrik B, sem er 1507 brúttótonn og smíðað 1972, á leið frá Uddevalla í Svíþjóð til Reykjavíkur með sex manna áhöfn og tvo farþega; konu og ungbarn. Skipið var nærri því fulllestað og flutti alls 1.984.602 kg af hveiti, maískurli og maísfóðurkögglum, allt ósekkjað í báðum lestum, sem ætlað var fyrirtækjunum Kornaxi hf., Fóðurblöndunni hf. og Mjólkurfélagi Reykjavíkur.

Um hádegi 28. desember fór veður að versna, en skipið var þá statt um 100 sjómílur suðsuðaustur af Vestmannaeyjum, og hafði aukist í um 10 vindstig af ANA kl. 16 og skipið byrjað að taka mikinn sjó yfir sig. Um kl. 20.30 gekk brot yfir afturdekkið, og var skipinu snúið upp í vind og sjó. Var skipið þá nær ferðlaust og veður afar vont að sögn skipstjóra, 10 vindstig af ANA og ölduhæð um 25 metrar. Klukkan 21 fékk skipið á sig mikið brot, sem braut aftur frammastrið og dældaði stálhlera fremri lestar, beygði stjórnborðslunningu við hana, braut rafsuðu á allmörgum stífum við karm aftari lestar, þrýsti niður dekkplötum milli karma þeirrar lestar að aftan og framanverðrar yfirbyggingar, sem olli því, að allmargar lestarkarmsstífur losnuðu og leið opnaðist í lestina fyrir sjó. Þá brotnaði kýrauga í sturtuklefa, svo að sjór komst í vistarverur og vélarrúm. Skipinu var þá snúið undan veðrinu og siglt þannig á lensi, en ólög gengu yfir það.

Kl. 3.20 aðfaranótt 29. desember varð skipið fyrir öðrum brotsjó. Hann reið yfir afturskipið og braut glugga og hurð í reyksal á bátadekki og glugga

í borðstofum og eldhúsi á afturdekki. Komst sjór í vistarverur og í vélarrúm, einnig um loftinntak í vélina. Þá brotnaði björgunarbátur, og skammhlaup varð í rafmagni. Var skipinu þá beitt upp í veðrið. Að sögn stýrimanns var vindur NA-stæður, 9–10 vindstig, og ölduhæð um 20 metrar. Klukkan 3.35 er staður 61°51,6 N, 018°30,0 V. Áhöfn var höfð í brúnni og haft samband við Reykjavíkurradíó og skýrt frá ástandinu um borð. Hjálparbeiðni var send út kl. 12.41. Klukkan 12.48 var staður skipsins 61°53,46' N, 018°24,96' V. Í dagbókarskýrslu skipsins segir m. a.: „Teljum, að skipinu verði ekki lengur bjargað og björgun mannslífa sé mikilvægari. Við getum með naumindum verið lengur um borð, en ekki bætt ástandið. Ákveðum að yfirgefa skipið." Við sjópróf skýrði skipstjóri enn fremur svo frá: „... Skipið tekur sífellt mikinn sjó yfir sig, og það er dælt frá lest og ballasttönkum, en það kemur ekkert vatn. Þeir heyra og finna meðfram skilrúmi, að vatnið í lestinni slæst og lemst til og frá. Við náum ekki að dæla neinu vatni úr lestinni. Það liggur farmur á lensibrunninum. Við teljum ástandið vera að versna og tilkynnum það Reykjavíkurradíó. Vegna þess að skipið er orðið þyngra í hreyfingum, teljum við, að það þoli ekki þriðja brotsjóinn. Veðurhorfur eru norðaustan 9–10, seinna norður 8–9, en ennþá lítt batnandi veður ..."

Flugvél Landhelgisgæslunnar, TF-Sýn, og björgunarþyrlan TF-Sif voru sendar af stað svo og tvær þyrlur frá varnarliðinu. Fann TF-Sýn Hendrik B laust fyrir kl. 15, og kl. 15.05 kom TF-Sif að skipinu. Klukkan 15.28 hafði áhöfn þyrlunnar híft um borð fimm fullorðna og ungbarnið úr Hendrik B, og skömmu síðar kom þyrla varnarliðsins og tók þá tvo menn úr áhöfninni, skipstjóra og vélstjóra, sem enn voru um borð. Var fólkið flutt til Reykjavíkur. Samkvæmt skýrslu flugdeildar Landhelgisgæslunnar, TF-Sýn, var veður á svæðinu NA 8–9 og mikill sjór, og hélt skipið þá sjó með örlitla bakborðsslagsíðu.

Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands um veður á Stórhöfða var vindátt af NA kl. 21 28. 12. 1994: veðurhæð 3 vindstig og mesta veðurhæð á milli athugana 10 vindstig, kl. 3 29. 12. 1994 voru A 4 vindstig og mest 6 vindstig á milli athugana, og kl. 15 sama dag voru NNA 4 vindstig og mest 4 vindstig milli athugana.

Klukkan 18.30 29. desember komu fyrirmæli frá stjórnstöð Landhelgisgæslunnar til v/s Týs um að kanna, hver afdrif Hendriks B hefðu orðið, en varðskipið, sem hafði verið við eftirlit á Faxaflóa, hafði haldið í átt til Hendriks B vegna hættuástands um borð. Að morgni næsta dags hélt TF-Sýn til leitar að hinu yfirgefna skipi og fann það kl. 14.07 á stað 62°21'35 N–16°47'62 V.

Varðskipsmenn fóru síðan um borð og sigldu skipinu fyrir eigin vélarafli til Reykjavíkur í fylgd Týs. Komu skipin til Reykjavíkur á nýársdag 1995. Frá þessum aðgerðum verður greint í V. kafla dómsins.

Sjópróf var haldið í Héraðsdómi Reykjavíkur dagana 3. og 4. janúar 1995, og voru þar m. a. lögð fram haffærisskírteini og flokkunarskírteini Hendriks B. Hafði skipið athugasemdalausa flokkun af hálfu Bureau Veritas sem flutningaskip til úthafssiglinga. Það sætti fimm ára skoðun 30. október 1992 og undirgekkst reglulega skoðun flokkunarfélagsins 16. nóvember 1993, 24. janúar 1994 og 12. desember 1994. Við lok sjóprófsins setti forstjóri stefnanda fram kröfu um það með vísun til 170. gr. siglingalaga, að sett yrði trygging fyrir björgunarlaunum, áður en skipið færi frá Reykjavík. Samkomulag náðist um fjárhæðina, 567.000 hollensk gyllini (NLG), sem réttargæslustefndi, Schepen Onderlinge Nederland U. A., ábyrgðist með bréfi, dags. 10. janúar 1995, og samþykkt var af hálfu stefnanda 18. sama mánaðar. Samkvæmt bréfi lögmanns stefnda, dags. 10. janúar 1995, til stefnanda virðist tryggingarfjárhæð hafa grundvallast á vátryggingarverðmæti skipsins, NLG 1.200.000, að frádregnum fjárhæðunum NLG 15.000 vegna áætlaðrar bráðabirgðaviðgerðar og NLG 240.000 vegna áætlaðrar lokaviðgerðar.

Réttargæslustefndi Sjóvá-Almennar tryggingar hf. fékk Könnun hf. til að komast að eðli og ástæðum skemmda á farmi, og er skoðunarskýrsla um það dags. 30. janúar 1995. Þar kemur fram, að sjór hafi komist í báðar lestar og spillt farminum. Í fremri lest hafi sjór komist, vegna þess að loftrör hafi brotnað af, og mikill sjór í aftari lest, sem virtist stafa af lélegu ástandi dekkplatna milli lestarkarms að aftan og framanverðrar yfirbyggingar.

Að beiðni lögmanns húftryggjanda Hendriks B, réttargæslustefnda Schepen Onderlinge Nederland U. A., og P & I tryggingaklúbbs þess gerði Könnun hf. einnig skoðun á skipinu til að komast að eðli og ástæðum skemmda á því, og er skoðunarskýrslan dagsett 30. janúar 1995. Þar kemur fram, að sjór hafi komist í alla eða flesta klefa og vistarverur á bátadekki, afturþilfari og aðalþilfari svo og í vélarrúm. Af farminum reyndust 761.072 kg vera óskemmd, en 1.223.530 kg skemmd. Kostnaður við uppskipun farms og förgun reyndist nema 2.427.750 kr. Samkvæmt skýrslunni nam kostnaður við bráðabirgðaviðgerð vegna óveðurstjóns 472.340 kr., kostnaður við bráðabirgðaviðgerð vegna ryðskemmda á bita, dekkbjálkum og dekkplötum 415.230 kr. og kostnaður af varanlegri viðgerð áætlaður NLG 240.000 miðað við viðgerðarkostnað á Íslandi.

Ofangreindum viðgerðum var lokið 20. janúar 1995, og að kvöldi þess dags sigldi skipið áleiðis til Hollands.

Í málinu liggur frammi skoðunarskýrsla M. Steenbergen skoðunarmanns, dags. 22. febrúar 1995, á bréfsefni réttargæslustefnda, Schepen Onderlinge

Nederland U. A. Þar kemur fram, að skoðunardagur og -staður hafi verið 27. janúar 1995 í Delfzijl. Samkvæmt skýrslunni er viðgerðarkostnaður áætlaður 1.216.000 gyllini og verðmæti skipsins 405.000 gyllini, og er í því efni vísað til þess, að „flakið" hafi verið selt hæstbjóðanda fyrir þá fjárhæð. Einnig liggur frammi bréf fyrirtækisins Wagenborg Shipping B. V., dags. 13. apríl 1995. Þar er vísað til þess, að fyrirtækið hafi látið gera nákvæma skoðun á Hendrik B í janúarmánuði sama ár. Í bréfinu segir, að markaðsverð skipsins í heilu ástandi yrði u. þ. b. 1.200.000 holl. gyllini og verðmæti þess eftir skemmdirnar nálægt niðurrifsverðmæti, 100.000 holl. gyllini. Þá liggur frammi álitsgerð niðurjöfnunarmanns sjótjóns hjá fyrirtækinu Vereenigde Dispacheurs, Rotterdam, dags. 28. ágúst 1996, sem hann vann að beiðni réttargæslustefnda, Schepen Onderlinge Nederland U. A. um verðmæti hins bjargaða. Þar segir í niðurstöðu: „Við erum því þeirrar skoðunar, að fjárhæðin NLG 405.000 eða eftir atvikum NLG 440.000 endurspegli verðmæti hins bjargaða skips, eins og það var í Reykjavík snemma í janúar 1995, á sanngjarnan hátt og að sanngjörn heildarbjörgunarlaun nemi um það bil NLG 75.000."

Með bréfi, dags. 20. mars 1995, krafði stefnandi réttargæslustefnda Schepen Onderlinge Nederland U. A. um björgunarlaun, að fjárhæð NLG 567.000, auk vaxta og kostnaðar. Í svarbréfi lögmanns, dags. 6. apríl 1995, er lýst yfir vilja til að ræða hæfileg björgunarlaun á grundvelli bestu upplýsinga um verðmæti hins bjargaða. Í því efni er vísað til þessara gagna: „Survey Report, gert í Groningen 22. febrúar 1995, reikning, dags. 17. febrúar 1995, og afsal fyrir skipinu, en svo sem fram kemur í gögnum þessum, var flak skipsins selt hæstbjóðanda fyrir NLG 405.000." Afsal þetta og sölureikningur liggja frammi í málinu. Frekari bréfaskipti og samningaumleitanir fóru fram milli aðila, en án árangurs. Með bréfi, dags. 17. janúar 1996, krafði stefnandi réttargæslustefnda Sjóvá-Almennar tryggingar hf. sem vátryggjanda farms um greiðslu björgunarlauna, að fjárhæð 3.200.000 kr., vegna farms, að verðmæti 6.920.866 kr., og með bréfi, dags. 23. janúar 1996, krafði stefnandi réttargæslustefnda Tryggingu hf. sem vátryggjanda farms um greiðslu björgunarlauna, að fjárhæð 286.000 kr., vegna farms, að verðmæti 619.916 kr. Kröfum þessum var svarað sameiginlega með bréfi, dags. 27. febrúar 1996, þar sem boðin voru björgunarlaun sem samsvara 7,5% af verðmæti hins bjargaða farms.

III.

*Málsástæður stefnanda í meginatriðum.*

Stefnandi á rétt á því, að stefndi greiði honum laun fyrir björgun skips, farms og áhafnar. Með aðgerðum sínum hefur stefnandi bjargað fjárhags-

legum hagsmunum útgerðarmannsins, sem hann var búinn að missa út úr höndunum með því, að áhöfn yfirgaf skipið og það orðið rekald á Norður-Atlantshafi.

Stefnandi bendir á, að Hendrik B, farmur skipsins, áhöfn og farþegar voru í mikilli hættu. Björgunin heppnaðist mjög vel, tók ekki langan tíma, en var fagmannlega af hendi leyst, enda notuð sérútbúið skip og flugvélar með vel þjálfuðum mönnum. Þá var björgunin alls ekki án hættu fyrir björgunarmenn, bæði þá, sem fóru um borð í Hendrik B, og áhöfn björgunarþyrlunnar.

Við ákvörðun björgunarlauna ber einnig að líta til verðmætis þess, sem bjargað var. Krafa stefnanda vegna björgunar skips er 22.305.780 kr., en 3.819.916 kr. vegna farms. Skipið var vátryggt fyrir 1.200.000 hollensk gyllini, NLG, 47.208.000 ísl. kr., miðað við gengi hollensks gyllinis, 39,34 kr., 3. janúar 1995. Systurskip Hendriks B, Daniella, var selt til Íslands 18. nóvember 1994 fyrir 1.200.000 NLG. Verðmæti þess hluta farms, sem bjargaðist, nam 7.540.782 kr. Mótmælt er skoðunargerð, sem gerð var að beiðni stefnda eftir komu skipsins til Hollands og án þess að stefnanda hafi verið gefinn kostur á að gæta hagsmuna sinna, svo og staðhæfingu stefnda um verðmæti skipsins og söluverð.

Við ákvörðun björgunarlauna telur stefnandi einnig, að líta eigi til giftusamlegrar björgunar áhafnar og farþega, en björgunin var leyst af hendi fljótt og fagmannlega. Að auki ber að líta til þess, að með því að bjarga Hendrik B til hafnar var komið í veg fyrir, að skipið yrði áfram stjórnlaust rekald úti á rúmsjó, og þannig afstýrt mikilli hættu fyrir aðra sjófarendur, en Hendrik B hefði örugglega farist, ef stefnandi hefði ekki bjargað skipinu. Þá er mikil hætta á, að olía hefði fyrr eða síðar farið að leka úr tönkum skipsins og hugsanlega valdið mengun og tjóni, sem stefndi bæri skaðabótaábyrgð á.

Stefnandi lagði í mikinn kostnað við björgun Hendriks B, samtals 3.706.966 kr., sem hann gerir grein fyrir á eftirfarandi hátt: 1) kostnaður af þátttöku v/s Týs, 76 klst. á 21.305 kr. á klst. = 1.619.180 kr., 2) kostnaður af þátttöku TF-Sýnar, 9 klst. á 139.150 kr. á klst. = 1.252.350 kr., 3) kostnaður af þátttöku TF-Sifjar, 4 klst. á 160.234 kr. á klst. = 640.936 kr. Samkvæmt framangreindum liðum er reiknað með reksturskostnaði á klukkustund, eins og hann var árið 1995, 4) kostnaður af yfirvinnugreiðslu til fjögurra manna í áhöfn v/s Týs fyrir siglingu til m/s Hendriks B, 74.500 kr., 5) kostnaður af launagreiðslum til vaktmanna um borð í m/s Hendrik B, eftir að til hafnar var komið, 120.000 kr.

IV.

*Málsástæður stefnda í meginatriðum.*

Um var að ræða tvær aðskildar og óháðar aðgerðir stefnanda í desemberlok 1994. Annars vegar sótti þyrla landhelgisgæslunnar hluta þeirra manna, sem voru um borð í Hendrik B og höfðu óskað eftir hjálp, þar sem skipstjóri mat aðstæður svo, að yfirgefa þyrfti skipið. Þessi aðgerð er ekki björgun í lögfræðilegum skilningi siglingalaga. Næsta dag bjargaði hins vegar stefnandi skipi stefnda með því, að varðskip setti menn um borð í skipið, er sigldu því fyrir eigin vélarafli til Reykjavíkur. Lögð er áhersla á, að ekki sé um það deilt, að um björgun í skilningi siglingalaga hafi verið að ræða, en hún var einföld og hættulaus. Það tók tíu mínútur að koma mönnunum um borð í skipið, og unnt var að koma ratsjá og staðsetningartækjum í gang fljótlega eftir komu varðskipsmanna um borð.

Hendrik B var ekki í verulegri hættu 30. desember, þegar varðskipsmenn fóru um borð, og engir menn þar fyrir, sem væru í hættu staddir. Við björgunina voru ekki notuð önnur björgunartæki en varðskipið. Áhöfn á skipi stefnanda var ekki stofnað í neina hættu, og stefnandi var í engri hættu um að verða skaðabótaskyldur gagnvart þriðja manni eða bíða tjón á annan slíkan hátt.

Í ljós kom, þegar skipið kom í heimahöfn, að ekki var kostur annars en selja það til niðurrifs. Húftryggjandinn greiddi því stefnda vátryggingarverðmætið að frádregnu niðurrifsverðmæti (söluverði) skipsins, NLG 405.000. Krafa stefnda er við það miðuð, að leggja beri til grundvallar við ákvörðun björgunarlauna 5% af verðmæti hins bjargaða skips, NLG 405.000 eða 15.932.700 kr. miðað við gengi 3. janúar 1995.

Þess er krafist, að litið verði fram hjá verðmæti farmsins við ákvörðun björgunarlauna, enda hefur stefnandi ekki gert grein fyrir því, á hvaða heimild hann reisir rétt sinn til að krefja stefnda um björgunarlaun vegna farmsins. Mótmælt er viðmiðun við söluverð skipsins Daniellu, þar sem það hafi verið í betra ástandi en Hendrik B. Meðal þeirra sjónarmiða, sem hafa ber í huga, er, að varðskipið Týr veitti sjálft enga aðstoð við framkvæmd verksins aðra en flytja áhöfnina að Hendrik B. Mótmælt er fram lögðum kostnaðarreikningi, bæði um forsendur hans og tímalengd. Minnt er á hlutverk varðskipa samkvæmt lögum nr. 25/1967. Það samrýmist ekki hinu lögfræðilega hugtaki björgun eða ákvæðum siglingalaga, að við ákvörðun björgunarlauna eigi að taka tillit til kostnaðar, sem stefnandi kann að hafa haft af því að sækja fólkið um borð daginn áður en skipinu var bjargað.

V.

Klukkan 14.08 30. desember 1994 tilkynnti TF-Sýn varðskipinu Týr um fund Hendriks B. Ferð varðskipsins var þá aukin og haldið um 20 sjómílna leið til þess staðar, sem flugvélin gaf upp, og komið þangað kl. 15.52. Veðri hafði slotað frá því, sem verið hafði næstu tvo sólarhringa á undan, og var samkvæmt fram lagðri skýrslu Guðmundar G. Guðmundssonar yfirstýrimanns og Björns Ingvarssonar, 1. vélstjóra v/s Týs, 30. 12. 1994 kl. 17: N 6–7, sjór 5, 31. 12. 1994 kl. 3: N 8, sjór 5, sama dag kl. 12: VNV 4–5, sjór 2, sama dag kl. 20: brl. 2, sjór 2–3, og 1. 1. 1995 kl. 8: NA 5–6, sjór 2–3. Veðurhæð var eftir því, sem fram kemur á vottorði Veðurstofu Íslands um veður á Stórhöfða 30. 12. 1994 kl. 15: NNA 8 og sama dag kl. 18: N 6.

Er að var komið, var Hendrik B á siglingu á um þriggja sjómílna hraða mót sjó og vindi, hafði lagt að baki um 50 sjómílur þann sólarhring, sem liðið hafði, frá því að það var yfirgefið, og ekki orðið fyrir frekari skakkaföllum á þeirri leið. Í skýrslu Höskulds Skarphéðinssonar, skipherra v/s Týs, segir: „... Úr vöndu var að ráða, þar sem Hendrik B var á siglingu, vindur N 7–8 og töluverður sjór. Ólög gengu yfir skipið öðru hverju. Á hitt var einnig að líta, að myrkur fór óðum í hönd og samkvæmt upplýsingum frá vélstjóra Hendriks B voru eldsneytisbirgðir á daghylkjum u. þ. b. að tæmast. Af þeim sökum mátti búast við, að aðalvél og ljósavél myndu stöðvast á hverri stundu, sem leiða myndi til þess, að skipið yrði ljóslaust og stöðvast og tæki síðan að reka stjórnlaust fyrir sjó og vindi. Enginn vissi heldur á þeirri stundu, hver stöðugleiki þess var, en grunur lék á, að í lestir þess væri kominn nokkur sjór."

Eftir nokkra íhugun var ákveðið að freista þess að senda menn um borð í Hendrik B. Þeir, sem til verksins völdust, voru Guðmundur G. Guðmundsson yfirstýrimaður, Björn Ingvarsson, 1. vélstjóri, Ásgeir Arnarson háseti og Þórður Þórsson háseti. Þeir, sem höfðu stjórn léttbáts með höndum, voru Guðmundur Valdimarsson bátsmaður og Baldur Óli Sigurðsson háseti. Léttbáturinn er um 30 feta langur, úr plasti og með tvöfaldan botn, en efri hlutinn úr gúmmíi. Báturinn er búinn kraftmiklum utanborðsmótor.

Auk Hjálmars Jónssonar, stýrimanns TF-Sifjar, gáfu skýrslur fyrir dóminum þeir Höskuldur Skarphéðinsson skipherra, Guðmundur G. Guðmundsson yfirstýrimaður og Björn Ingvarsson, 1. vélstjóri, og staðfestu þeir tilvitnaðar skýrslur sínar.

Samkvæmt skýrslu Guðmundar G. Guðmundssonar og Björns Ingvarssonar sást, þegar komið var að skipinu, að það var lágt í sjó, en virtist lyfta sér vel upp á ölduna. Klukkan 16.18 lagði léttbáturinn frá varðskipinu, kl. 16.28 hafði mönnunum tekist að komast um borð í Hendrik B, og kl. 16.38 var léttbáturinn kominn til baka um borð í varðskipið.

Þegar komið var að skipinu, gekk sjór inn á dekk, er það dýfði sér í ölduna, frá bakkahorni og aftur að yfirbyggingu og fyllti ganginn milli lestarlúgu og lunningar. Þess vegna varð að leita uppgöngu aftarlega á skipinu, og þar sem enginn leiðari var tiltækur, urðu menn að grípa í lunninguna. Guðmundur G. Guðmundsson kvaðst hafa brýnt fyrir mönnunum, að þeim yrði að takast að komast á lunninguna í fyrstu tilraun, því að annars hefðu þeir getað lent í sjónum og farið aftur með skipinu og undir það í skrúfuna, sem var í gangi. Þegar léttbáturinn kom að skipssíðunni og lyftist upp á öldu að lunningunni, stukku fyrst tveir menn og tókst að velta sér yfir lunninguna, og á næstu öldu komust hinir tveir yfir í skipið á sama hátt.

Í fyrstu var lögð áhersla á að dæla eldsneyti á daghylki, en viðvörun um eldsneytisþurrð mætti 1. vélstjóra, þegar hann kom niður í vélarrúm. Lensidælur voru ekki í gangi. Nokkur sjór hafði komist í vélarrúm um gat á vatnsþéttri hurð, vegna þess að sneril vantaði á hana. Í stjórnklefa hafði sjór ekki komist, en hins vegar í aðrar vistarverur, og voru allir gluggar brotnir aftan til á yfirbyggingu, einnig hurð. Lýsti Björn Ingvarsson aðkomunni þannig, að ástandið hefði verið ömurlegt, sem mest mátti vera, og glerbrot út um allt. Þó tókst að koma bæði GPS-staðsetningartæki skipsins og ratsjá í gang, en tækin verkuðu ekki, þegar varðskipsmenn komu um borð. Sömu stefnu og ferð var haldið fyrst í stað. Að sögn Guðmundar G. Guðmundssonar valt skipið ekki mikið og varði sig sæmilega, en var þungt í sjó. Fljótlega var hafist handa við að byrgja glugga og dyr með spýtnabraki og ýmsu, sem tiltækt var, en það hafði ekki verið reynt af hálfu áhafnar Hendriks B.

Klukkan 18.05 höfðu mennirnir um borð í Hendrik B lokið við að gera skipið siglingarhæft til bráðabirgða, og var þá stefna sett á Vestmannaeyjar, en varðskipinu haldið áveðurs við skipið og þannig reynt að veita því skjól fyrir sjóum og vindi. Auk þess var ljósvörpu stöðugt beint að skipinu og talsambandi haldið á milli skipanna. Staðsetningartæki Hendriks B datt út öðru hverju, og var þá fengin aðstoð varðskipsins við staðarákvarðanir.

Klukkan um 2.30 laugardaginn 31. desember rauk vindur upp í 8 vindstig af NNV, og var stefnu skipanna þá breytt og sett á Kötlutanga. Eftir kl. 7 tók vind að lægja, og fljótlega eftir það var stefnan sett laust af Dyrhólaey, síðan í Eyjasund og þaðan sem leið liggur til Reykjavíkur og ferð skipanna aukin í 8 til 9 sjómílna hraða. Hendrik B var samkvæmt þessu siglt fyrir eigin vélarafli til Reykjavíkur, og var komið að dufli númer sjö á þriðja tímanum aðfaranótt 1. janúar 1995. Kl. 7.50 var varðskipinu haldið inn á ytri höfn Reykjavíkur, en hafnsögumenn tóku að sér að sigla Hendrik B inn til Sundahafnar. Var skipinu lagt þar að bryggju kl. 9.30.

Viðurkennt er af hálfu stefnda, að um björgun hafi verið að ræða. Ágreiningur er hins vegar um fjárhæð björgunarlauna.

Um björgun eru ákvæði í VIII. kafla siglingalaga nr. 34/1985.

Mönnum var ekki bjargað af Hendrik B, meðan það var statt í þeirri hættu, sem var tilefni björgunar þess, sbr. 1. mgr. 164. gr. siglingalaga, heldur sólarhring fyrr, og er fallist á það með stefnda, að um hafi verið að ræða tvær aðskildar aðgerðir, óháðar hvora annarri. Í málinu reynir því ekki á mat þess, hvort eðlilegt hafi verið, að allir skyldu fluttir frá borði. Yfirmenn skipsins höfðu ekki fyrr siglt á Norður-Atlantshafi, og ekki hefur komið fram, að skipstjóri hafi skoðað veðurkort fyrir svæðið. Skipið hallaðist ekki, þegar varðskipsmenn komu að því, og hagaði sér eðlilega í sjó. Það var þungt í öldu, sem skýrist af því, að það var þunglestað og á hægri ferð. Ekkert bendir til, að þungi skipsins hafi stafað af því, að mikill sjór væri kominn í það. Ekki er fram komið um aðgerðir af hálfu eiganda skipsins eða vátryggjanda til að ná því, frá því er það var yfirgefið, þar til því var bjargað af stefnanda.

Það hættuástand, sem meta ber við úrlausn máls þessa, grundvallast á þeirri staðreynd, að skipið var mannlaust. Hefðu varðskipsmenn ekki komist um borð, hefði bráðlega drepist á aðalvél skipsins, og það hefði rekið undan sjó og vindi. Lestarlúgur voru hins vegar ekki svo illa farnar, að þær hefðu ekki þolað ágang sjávar, og sjór hefði ekki átt greiða leið um vatnsþéttar dyr milli vistarvera skipverja og vélarrúms. Enginn sjór var í vélarrúmi, ekki mjög mikill sjór í lestum skipsins og farmurinn þannig lestaður, að ekki var mikil hætta á, að hann hreyfðist, enda þótt skipið hefði flatrekið undan veðrinu. Að áliti hinna sérfróðu meðdómenda var því ekki bráð hætta á, að skipið færist þrátt fyrir hvassviðri, sem gekk yfir aðfaranótt 31. desember.

Ótvírætt verður talið, að skipið hafi sem stjórnlaust rekald úti á rúmsjó verið í yfirvofandi hættu. Við ákvörðun björgunarlauna skal því gæta þeirra atriða, sem upp eru talin í 1. tl. og 2. tl. 1. mgr. 165. gr. siglingalaga.

Björgunin tókst fullkomlega. Við hana naut vel búins varðskips og léttbáts þess og þjálfaðrar áhafnar, sem sýndi verklagni og áræðni. Skamman tíma tók að koma mönnum um borð í Hendrik B, en alllangan, um hálfan annan sólarhring, að sigla skipinu til hafnar í Reykjavík. Beinn, útlagður kostnaður stefnanda vegna björgunaraðgerðanna samkvæmt 4. og 5. lið yfirlits hans (sjá III. kafla dómsins) nam 194.500 kr. Heildarkostnaður verður áætlaður 700.000 kr. Stefnandi varð ekki fyrir neinu fjártjóni við björgunina. Björgunarmönnunum, sem stukku yfir í Hendrik B úr léttbátnum, sem skoppaði við hlið þess, var mikil hætta búin. Hefði það ekki gerst á

réttu augnabliki, hefðu þeir getað fallið í sjóinn og farið aftur með skipinu og undir það í skrúfuna, sem var í gangi.

Öruggustu upplýsingarnar um verðmæti Hendriks B þegar eftir björgun skipsins eru fólgnar í vátryggingarverði þess og mati Könnunar hf., sem var unnið, áður en skipinu var siglt til Hollands. Vátryggingarverð skipsins nam 1.200.000 hollenskum gyllinum, 47.208.000 kr. miðað við gengi 3. janúar 1995. Frá þeirri fjárhæð ber að draga kostnað við bráðabirgðaviðgerð vegna óveðurstjóns, 472.340 kr., og 9.441.600 kr. (240.000 hollensk gyllini) vegna áætlaðs kostnaðar af fullnaðarviðgerð að mati Könnunar hf., niðurstöðufjárhæð 37.294.060 kr. Verðmæti farmsins, sem bjargaðist, nam 7.540.782 kr., og ber að líta til þess, sbr. 1. mgr. 164. gr. siglingalaga: „Hver sá, sem bjargar skipi ... eða fjármunum, sem á því eru, ...", 6. mgr. sömu greinar: „Eigandi farms ... ábyrgist greiðslu björgunarlauna ...", og 2. tl. 1. mgr. 165. gr. siglingalaga: „... (skal gætt í öðru lagi) verðmætis þess, sem bjargað var". Samkvæmt þessu nam verðmæti hins bjargaða samtals 44.834.842 kr.

Niðurstaða dómsins er sú, að björgunarlaun skuli nema 7.000.000 króna. Ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda þá fjárhæð ásamt vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. 2. gr. laga nr. 67/1989, frá 1. janúar 1995 til 15. dags eftir dómsuppsögu, en dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags og 550.000 krónur í málskostnað.

Málskostnaðarkrafa réttargæslustefndu Sjóvár-Almennra tryggginga hf. og Tryggingar hf. á hendur stefnanda verður ekki tekin til greina, þar sem engar kröfur eru gerðar á hendur þeim og þeir hafa ekki haft uppi aðrar kröfur í málinu.

Mál þetta dæma Sigurður Hallur Stefánsson héraðsdómari, Páll Ægir Pétursson skipstjóri og Víðir Sigurðsson stýrimaður.

Dómsorð:

Stefndi, Rederij N & F Bruins C. V., greiði stefnanda, Landhelgisgæslu Íslands, 7.000.000 krónur ásamt vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. 2. gr. laga nr. 67/1989, frá 1. janúar 1995 til 15. dags eftir dómsuppsögu, en dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags og 550.000 krónur í málskostnað.

Stefnandi er sýknaður af málskostnaðarkröfu réttargæslustefndu Sjóvár-Almennra tryggginga hf. og Tryggingar hf.