Fimmtudaginn 31. október 1996.

Nr. 417/1995. **Miðfell hf.**
**og áhöfn b/v Páls Pálssonar, ÍS-102,**
(Magnús Thoroddsen hrl.)
gegn
**Þormóði ramma hf.**
(Skarphéðinn Þórisson hrl.) **og**
**Sjóvá-Almennum tryggingum hf.**
**til réttargæslu**

Björgunarlaun.

**Dómur Hæstaréttar.**

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

Áfrýjendur skutu máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 15. desember 1995. Þeir krefjast 25.000.000 króna með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 19. október 1992 til greiðsludags og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Aðilar eru um það sammála, að áhöfn b/v Páls Pálssonar, ÍS-102, hafi bjargað b/v Sunnu, SI-67, 19. október 1992, þegar skipið fékk vörpuna í skrúfuna við rækjuveiðar á Vestfjarðamiðum. Þá greinir hins vegar á um það, hvort skipið hafi verið í yfirvofandi hættu í skilningi VIII. kafla siglingalaga nr. 34/1985 og hvort ákveða skuli björgunarlaun í samræmi við 1. eða 2. mgr. 165. gr. laganna. Hæstiréttur hefur í dómi tekið afstöðu til þess, hver séu skil þessara málsgreina, sbr. H. 1995, 426. Fallast ber á þá niðurstöðu héraðsdóms, að björgunarlaun til áfrýjenda skuli ákvörðuð samkvæmt 2. mgr. 165. gr. siglingalaga, þar sem skipið hafi ekki verið statt í yfirvofandi hættu, en hafi þó ekki getað komist til hafnar fyrir eigin vélarafli.

Vitna má til þess, sem segir í áðurgreindum dómi réttarins um samkomulag 16. september 1987, sem frá er greint í héraðsdómi. Ber því að líta til samkomulagsins við ákvörðun björgunarlauna í þessu máli, þótt það verði ekki talið bindandi fyrir áfrýjendur. Á

það þykir þó einnig mega líta, að skipin voru bæði verðmæt og nokkur hætta fylgir ætíð siglingu í ís.

Þegar tekið er tillit til þess, er greinir í 2. mgr. 165. gr. siglingalaga, og hliðsjón höfð af uppgjörsreglum samkomulagsins og því, sem að framan greinir, þykja björgunarlaun til áfrýjenda hæfilega ákveðin 6.000.000 krónur. Verður stefnda gert að greiða áfrýjendum fjárhæð þessa ásamt vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga frá 19. október 1992 til 24. nóvember 1995, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla sömu laga frá þeim degi til greiðsludags.

Málskostnaðarákvæði héraðsdóms er staðfest.

Stefndi greiði áfrýjendum málskostnað fyrir Hæstarétti, svo sem nánar greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Stefndi, Þormóður rammi hf., greiði áfrýjendum, Miðfelli hf. og áhöfn b/v Páls Pálssonar, ÍS-102, 6.000.000 krónur með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 19. október 1992 til 24. nóvember 1995, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla sömu laga frá þeim degi til greiðsludags og 250.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Málskostnaðarákvæði héraðsdóms er staðfest.

**Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 24. nóvember 1995.**

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 1. nóvember sl., er höfðað af Miðfelli hf., Hnífsdalsbryggju, Hnífsdal, fyrir hönd hlutafélagsins og áhafnar v/s Páls Pálssonar, ÍS-102, þeirra Kristjáns Jóakimssonar skipstjóra, Bakkavegi 12, Hnífsdal, Heimis Tryggvasonar stýrimanns, Hlíðarvegi 31, Ísafirði, Guðmundar Óla Lyngmó, Lyngholti 7, Ísafirði, Snorra G. Bogasonar, Góuholti 13, Ísafirði, Einars Friðbergssonar, Norðurvegi 2, Ísafirði, Sigurðar A. Gunnarssonar, Háengi 2, Selfossi, Sigurðar V. Jónassonar, Árvöllum 14, Hnífsdal, Ágústs Jónssonar, Flyðrugranda 6, Reykjavík, Gunnars Sigurðssonar, Sundstræti 39, Ísafirði, Jóns Á. Björnssonar, Fagraholti 4, Ísafirði, Kristins Skarphéðinssonar, Lundarbrekku 8, Kópavogi, Kristjáns A. Guðjónssonar, Engjavegi 28, Ísafirði, Ólafs H. Ólafssonar, Urðarvegi 15, Ísafirði, Jóns A. Hinrikssonar, Ísafjarðarvegi 2, Hnífsdal, og Jóns V. Hálfdánarsonar, Holtabrún 12, Bolungarvík, gegn Þormóði ramma hf., Aðalgötu 10, Siglufirði, með stefnu, birtri 21. febrúar 1994.

Einnig hefur Sjóvá-Almennum tryggingum hf., Kringlunni 5, Reykjavík, verið stefnt til réttargæslu sem vátryggjanda v/s Sunnu, SI-67, vegna væntanlegrar greiðsluskyldu, en engar kröfur eru gerðar í málinu á hendur tryggingafélaginu.

Málið er rekið fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur með samkomulagi málsaðila. Dómur var áður kveðinn upp í málinu 14. júní 1994, en sá dómur var úr gildi felldur og öll meðferð málsins fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur með dómi Hæstaréttar frá 7. júní 1995, og var málinu með þeim dómi vísað heim í hérað til nýrrar meðferðar.

*Kröfur málsaðila.*

Aðalkrafa stefnanda er sú, að stefnda, Þormóði ramma hf., verði gert að greiða stefnanda, Miðfelli hf., fyrir sína hönd og áhafnar v/s Páls Pálssonar, ÍS-102, björgunarlaun, samtals að fjárhæð 25.000.000 kr., með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 19. október 1992 til greiðsludags. Til vara er þess krafist, að stefnda verði á sama hátt gert að greiða stefnanda aðra lægri fjárhæð í björgunarlaun að mati dómsins. Þá er þess jafnframt krafist, að dæmt verði, að dráttarvexti skuli leggja við höfuðstól á tólf mánaða fresti, í fyrsta sinn 19. október 1993, en síðan árlega þann dag. Einnig er krafist málskostnaðar að skaðlausu að mati dómsins.

Þá er þess krafist, að staðfest verði með dómi, að stefnukröfurnar njóti lögveðsréttar í v/s Sunnu, SI-67, skipaskrárnúmer 2061.

Af hálfu stefnanda er þess krafist, að stefndi, Þormóður rammi hf., verði einungis dæmdur til að greiða stefnanda 2.640.584 kr. ásamt vöxtum í samræmi við 7. gr. og 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987. Jafnframt er þess krafist, að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað samkvæmt mati réttarins.

Þar sem stefnandi hefur engar sjálfstæðar kröfur uppi á hendur réttargæslustefnda, eru engar kröfur gerðar af hans hálfu í máli þessu.

*Málavextir og ágreiningsefni.*

Hinn 19. október 1992 var v/s Sunna, SI-67, sem er í eigu stefnda, Þormóðs ramma hf., á rækjuveiðum á Vestfjarðamiðum. Um klukkan átta um morguninn, þegar verið var að taka inn vörpuna, festist hún í skrúfu skipsins. Skipið var þá statt á 66° 35.30′ n. br. og 25° 14,00′ v. lg. og við ísrönd. Skipstjóri kallaði til annarra skipa á fjarskiptarás 14, en kallinu svaraði fyrsti stýrimaður á v/s Stakfelli, ÞH-360. Var óskað eftir, að v/s Stakfell tæki v/s Sunnu í tog, en við nánari athugun kom í ljós, að annað skip, v/s Páll Pálsson, var statt u. þ. b. 4-5 sjómílum nær v/s Sunnu. Þegar þessar upplýsingar lágu fyrir, afturkallaði skipstjóri v/s Sunnu beiðni sína til v/s Stakfells, en bað um, að v/s Páll Pálsson kæmi v/s Sunnu til hjálpar. Er v/s Páll Páls-

son kom á staðinn, var v/s Sunna komin inn í ísinn. Var tógi komið um borð í hann frá v/s Sunnu, og dró hann skipið þannig út úr ísnum. Þegar skipin voru komin nægilega langt frá ísröndinni, voru báðir togvírar v/s Páls Pálssonar festir í v/s Sunnu. Var skipið dregið inn til Bolungarvíkur og komið þangað um kl. 20.10. Þar var gerð tilraun til að kafa niður að skrúfu skipsins, en tókst ekki vegna ókyrrðar í sjó. Var þá Sunna að beiðni skipstjórans dregin inn á Skutulsfjörð, og lagðist hún við akkeri á Prestabugt um kl. 23.00. Var kafari fenginn til að skera úr skrúfu v/s Sunnu, og gekk það vel. En v/s Páll Pálsson hélt aftur á veiðar og var kominn á miðin um kl. 8.00 næsta dag.

Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands og framburði vitna var veður og sjólag gott á þessum slóðum, meðan á þessum aðgerðum stóð. Samkvæmt framburði skipstjórans á v/s Páli Pálssyni fyrir dómi var logn inni í ísnum, en suðvestangola, þegar komið var út úr honum og suðvestan 3-4 vindstig nær landi. Skipstjóri v/s Sunnu hefur skýrt svo frá, að sjór hafi verið sléttur, lítill vindur og gola. Í vottorði Veðurstofu Íslands fyrir Galtarvita og Hornbjargsvita, en þær veðurathugunarstöðvar eru næstar athafnasvæði togaranna, kemur fram, að 19. október 1992 var suðvestanátt, 3-5 vindstig, sjólítið til dálítill sjór.

Hinn 26. október 1992 fóru fram í Héraðsdómi Vestfjarða sjópróf vegna málsins að beiðni stefnanda, Miðfells hf. Komu skipstjóri og 1. stýrimaður á v/s Páli Pálssyni fyrir dóminn og gáfu skýrslur. Hinn 22. janúar 1993 gáfu skipstjóri, 1. stýrimaður og yfirvélstjóri v/s Sunnu skýrslur fyrir Héraðsdómi Norðurlands vestra.

Með bréfi lögmanns stefnanda, Miðfells hf., dags. 19. apríl 1993, var gerð krafa um björgunarlaun úr hendi réttargæslustefnda. Var í bréfinu vísað til þess, að um verulega hættu hefði verið að ræða í umræddu tilfelli. Á það var ekki fallist af hálfu réttargæslustefnda og vísað í því sambandi til þess, að veður hefði verið gott. Kröfunni var því hafnað, en af hálfu réttargæslustefnda var hins vegar lýst yfir því, að tryggingafélagið væri reiðubúið til að ganga frá málinu á grundvelli samkomulags milli Samsteypu íslenskra fiskiskipatrygginga annars vegar og Landhelgisgæslu Íslands og Landssambands íslenskra útvegsmanna hins vegar um þóknun til fiskiskipa fyrir aðstoð við fiskiskip yfir 100 rúmlestir og stærri, þegar ekki væri um yfirvofandi hættu að ræða.

Mál þetta er höfðað af Miðfelli hf., útgerðarfélagi v/s Páls Pálssonar, ÍS-102, f. h. félagsins og áhafnar skipsins, þegar umrætt atvik varð, til greiðslu björgunarlauna samkvæmt 164. og 165. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Í málinu er deilt um það, hvort stefnandi eigi rétt á björgunarlaunum

úr hendi stefnda og hvernig þau verði metin. Einnig er ágreiningur um það, hvort v/s Sunna hafi verið í hættu. Deilt er um það, hvernig ísinn hafi verið og hve langt inn í hann skipið hafi verið komið. Af hálfu stefnenda er því haldið fram, að ísinn, sem skipið var komið inn í, hafi verið þéttur og samfelldur og því nauðsynlegt að ná skipinu sem fyrst út úr honum. Af hálfu stefnda er því hins vegar haldið fram, að ísinn hafi verið gisinn og ekki samfelldur, heldur hafi verið um að ræða ísbelti eða íseyju.

*Helstu málsástæður aðila og réttarheimildir, sem þeir miða við.*

Stefnandi reisir kröfur sínar í málinu á hendur stefnda einkanlega á því, að um eiginlega björgun hafi verið að ræða í umræddu tilfelli. Telja þeir ljóst af gögnum málsins, að um yfirvofandi hættu hafi verið að ræða, sem réttlæti þá kröfu, er þeir gera í málinu um björgunarlaun. Þegar skipstjóri v/s Sunnu, SI-67, hafi kallað eftir hjálp, hafi skipið verið stjórnlaust við hafíssröndina. Ísinn hafi þá verið á hraðri uppleið, en rekið sífellt nær landi, og hafi það haft í för með sér, að skipið hafi dregist sífellt lengra inn í ísinn. Það eitt að vera með stjórnlaust skip inni í þéttum hafís bendi ótvírætt til, að hætta hafi verið á ferðum og illa hefði getað farið. Í því sambandi geti hver mínúta og hver sjómíla skipt miklu máli. Þá sé ljóst, að mat skipstjórans á v/s Sunnu hafi á þeirri stundu verið, að hætta hafi verið á ferðum, þar sem hann hafi sérstaklega óskað eftir því, að það skip, sem næst væri statt, kæmi til bjargar. Jafnframt er af hálfu stefnanda bent á, að skipverjar á v/s Páli Pálssyni hafi borið fyrir lögreglu og fyrir dómi, að mikla aðgæslu hafi þurft að sýna við að komast að v/s Sunnu, þar sem sveigja hafi þurft milli stórra ísjaka. Þá er því haldið fram af hálfu stefnanda, að ljósmyndir á dskj. nr. 11 svo og hafísskort á dskj. nr. 14 sýni, svo að ekki verði um villst, að um samfelldan og þéttan hafís hafi verið að ræða á þessu svæði. Ljóst megi því vera, að skjótt hafi þurft að bregðast við, svo að v/s Sunna lokaðist ekki inni í ísnum.

Stefnandi styður kröfur sínar um björgunarlaun við 1. mgr. 164. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Þar sem ekki hafi náðst sátt um fjárhæð þeirra, sé rétt samkvæmt 5. mgr. sömu lagagreinar, að skorið verði úr því með dómi, hve há björgunarlaun eigi að vera.

Við ákvörðun björgunarlauna beri að taka tillit til þeirra atriða, sem vísað væri til í 1. tl. 165. gr. sömu laga. Í því sambandi er af hálfu stefnanda bent á, að skipverjar á v/s Páli Pálssyni hafi sýnt einstaka verklagni og staðið í alla staði óaðfinnanlega að björguninni, sem hafi tekist fullkomlega. Töluverð hætta hafi verið samfara björguninni, þar sem mikla aðgæslu hafi þurft að sýna við að komast að v/s Sunnu vegna stórra ísjaka. Þá beri einnig

að taka sérstakt tillit til þeirra verðmæta, sem bjargað var, samkvæmt 165. gr. siglingalaga, og er í því sambandi bent á að húftryggingarverðmæti v/s Sunnu sé 646.000.000 kr. (sic), sbr. dskj. nr. 12 (sic). Við ákvörðun stefnufjárhæðar hafi verið tekið tillit til allra þessara atriða. Með hliðsjón af þeim og að teknu tilliti til þess tíma, er v/s Páll Pálsson var frá veiðum, væri krafa um tæp 4% af húftryggingarverðmæti v/s Sunnu í björgunarlaun í alla staði eðlileg að mati stefnanda.

Um réttargæsluaðild er vísað til 1. mgr. 21. gr. laga nr. 91/1991, en tryggingafélagið, sem stefnt er til réttargæslu í málinu, er vátryggjandi v/s Sunnu, SI-67.

Stefnandi, Miðfell hf., höfðar málið fyrir sína hönd sem eigandi v/s Páls Pálssonar, ÍS-102, og fyrir hönd áhafnar skipsins, en samkvæmt 169. gr. siglingalaga skiptast björgunarlaun í ákveðnum hlutföllum milli útgerðar og áhafnar.

Krafa stefnanda um dráttarvexti og vaxtavexti er studd ákvæðum III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987, og krafa um málskostnað er reist á XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, einkum 129. og 130. gr. Við munnlegan málflutning var bent á, að málið væri flutt í annað sinn og að taka ætti mið af því við ákvörðun málskostnaðar.

Krafa stefnanda um, að stefnukröfur njóti lögveðsréttar, styðst við ákvæði 4. tl. 197. gr. laga nr. 34/1985.

Málsástæður stefnda eru þær, að engin hætta hafi verið á ferðum, þótt ís hafi verið nálægt þeim stað, sem óhappið varð, þegar belgur vörpunnar fór í skrúfu v/s Sunnu, SI-67. Skipstjórnarmenn hafi strax „kúplað“ sundur, svo að skrúfa skipsins hafi hætt að snúast. Sjór hafi verið ládauður, suðvestanandvari og bjart veður. Ísinn hafi verið norðvestan við skipið. Hann hafi verið gisinn og um tveggja mílna breiður, en í kringum ísbeltið hafi verið auður sjór allt í kring, og veður hafi verið mjög gott. Skipstjóri v/s Sunnu hafi enga hættu talið því samfara að reka inn í ísinn. Jafnframt hafi skipstjórinn talið sig eiga, hvenær sem væri, kost á því að setja skrúfu skipsins í gang aftur og slíta belginn úr skrúfunni. Það hafi einmitt verið vegna þess, hve aðstæður voru hættulausar, að skipstjóri hafi ákveðið að láta ekki á það reyna að slíta netið úr skrúfunni. Slíkri tilraun hefði hugsanlega getað fylgt tjón á kúplingu skipsins og stýribúnaði. Þess í stað hafi verið óskað eftir aðstoð nálægra skipa og niðurstaðan orðið, að v/s Páll Pálsson kæmi og aðstoðaði skip stefnda, þar sem það hafi verið statt næst skipi hans. V/s Páll Pálsson hafi síðan komið tafarlaust og aðstoðin gengið fljótt og vel og án allra vandkvæða, enda hafi aðstæður verið ágætar og engin hætta á ferðum þrátt fyrir ísrafl. Skip stefnda hafi síðan verið dregið inn á Skutulsfjörð, þar sem tekið hafi u. þ. b. eina klukkustund að skera úr skrúfu þess.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að skilyrði 1. mgr. (á að vera 1. tl. 1. mgr.) 165. gr. siglingalaga hafi alls ekki komið til greina. Því hafi verið um aðstoð að ræða, er nái ekki því hættustigi, sem umrædd lagagrein geri ráð fyrir. Í lagagreininni sé gerður skýr greinarmunur á því, hvort skip það, sem bjargað var, hafi verið statt í yfirvofandi hættu. Segja megi, að aðstæður skips stefnda og áhafnar þess hafi verið nálægt því, sem 2. mgr. (á að vera síðari hluti 2. tl. 1. mgr.) 165. gr. siglingalaga geri ráð fyrir. Þó hafi sá munur verið á, að skipstjóri og vélstjóri skipsins hafi talið sig geta komið vél og skrúfu skipsins í gang aftur, teldu þeir ástæðu til. Strangt til tekið hafi skipið því ekki verið vélarvana, því að skipstjóri hafi ákveðið að láta ekki á það reyna. Þá hafi aðstæður verið ágætar, veður mjög gott, logn inni í ísbeltinu og gola fyrir utan það. Ládauður sjór hafi verið á öllu svæðinu. Íshraflið, sem skip stefnda hafi verið í, hafi verið eins konar íseyja, langt frá meginísnum. Íshraflið hafi verið gisið, talið 2-3/10 að þéttleika. Engin hætta hafi verið því samfara að lenda inni í því, og ekki verði séð af sjóprófum, að skip málsaðila hafi lent í minnstu vandræðum við að athafna sig inni í ísnum.

Aðalmálsástæða stefnda sé sú, að ekki hafi verið um björgun að ræða í skilningi 164. og 165. gr. siglingalaga, enda hafi aðstæður ekki náð því hættustigi, sem lögin geri ráð fyrir. Hins vegar eigi sá, sem aðstoð veiti, rétt á sanngjarnri þóknun fyrir framlag sitt, en gera megi ráð fyrir, að dómstólar taki mið af 2. mgr. (á að vera síðari hluti 2. tl. 1. mgr.) 165. gr. siglingalaga að verulegu leyti, en taki um leið tillit til lægra hættustigs við ákvörðun þóknunar. Af hálfu stefnda er talið rétt að miða bætur við þá aðferð, sem notuð væri samkvæmt samkomulagi frá 16. september 1987 milli Samsteypu ísl. fiskiskipatrygginga, Landhelgisgæslu Íslands, Landssambands ísl. útvegsmanna, Farmanna- og fiskimannasambands Íslands og Sjómannasambands Íslands við útreikning á þóknun fyrir björgun fiskiskipa, sem væru 100 rúmlestir og stærri, þegar ekki væri um yfirvofandi hættu að ræða. Í samkomulaginu sé jafnframt gert ráð fyrir því, að viðkomandi skip geti eigi komist af sjálfsdáðum til hafnar og bjargendur þurfi ekki að leggja sig í teljandi hættu við björgunina. Forsendur samkomulagsins komi því allar til greina, og jafnframt sé stefnandi bundinn af þessu samkomulagi. Samningurinn hafi verið undirritaður af heildarsamtökum útvegsmanna og allra sjómanna, þ. e. yfir- og undirmanna, og því sé hann bindandi fyrir útgerð og áhöfn v/s Páls Pálssonar. Dómkrafa stefnda sé studd ofangreindu samkomulagi, en útreikningi hafi ekki verið mótmælt af hálfu stefnanda.

Af hálfu stefnanda er því mótmælt, að þeir séu bundnir af samkomulaginu. Einnig er því mótmælt, að sú aðferð, sem þar væri gert ráð fyrir að

nota við að ákveða þóknun fyrir björgunina, eigi við um þetta ágreiningsefni.

*Niðurstöður.*

Eins og fram hefur komið, var v/s Sunna stödd við ísröndina, þegar belgur vörpunnar fór í skrúfu skipsins. Skipstjórnarmenn aftengdu skrúfuna strax frá vél skipsins. Þar sem nálæg aðstoð var tiltæk, taldi skipstjóri v/s Sunnu ekki nauðsynlegt að reyna að slíta netið úr skrúfunni með því að keyra aðalvélina á fullu og tengja skrúfuna við vél. Ekki hefur þó af hálfu stefnda verið sýnt fram á, að þetta hefði tekist. Í framburði kafarans, sem skar netið úr skrúfunni, kom fram, að hann taldi ólíklegt, að unnt hefði verið að slíta netið úr skrúfunni með þessari aðferð. Einnig kom fram í framburði hans, að engir vírar höfðu fest í skrúfunni.

Það er álit dómsins, að v/s Sunna hafi ekki verið í yfirvofandi hættu í umræddu tilviki. Veður var gott á þessum slóðum, og hélst það næstu daga. Ekki verður séð, að v/s Sunnu hafi stafað hætta af ísnum á þessu svæði, þar sem bæði hliðarskrúfa skipsins og stýri þess voru virk, og var því unnt að bægja skipinu frá ísjökum. Engar skemmdir urðu á skipunum við björgunina. Þá liggur fyrir, að einnig hefði verið unnt að kasta akkerum eða hlerum skipsins til að hindra frekara rek þess. Enn fremur má líta til þess, að staður v/s Sunnu, þegar v/s Páll Pálsson kom að skipinu, hefði verið utan ísrandar tveimur dögum síðar samkvæmt ískönnunarflugi Landhelgisgæslu Íslands 21. október 1992. Skipið gat þó ekki komist til hafnar með eigin vélarafli. Þykir því rétt að ákveða stefnanda björgunarlaun samkvæmt síðari hluta 2. tl. 1. mgr. 165. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Ekki hefur verið sýnt fram á gegn andmælum stefnanda, að samkomulag það, sem stefndi vísar til um greiðslu fyrir björgun, sé bindandi fyrir málsaðila. Við ákvörðun björgunarlauna er tekið tillit til þess, að björgun tókst giftusamlega. Áhöfn v/s Páls Pálssonar þurfti ekki að leggja sig eða skipið í teljandi hættu. Skipið var frá veiðum í um 24 klukkustundir, og fjártjón varð ekkert nema tjón á togvírum. Að þessu virtu þykja björgunarlaun hæfilega ákveðin 4.000.000 kr.

Við munnlegan málflutning var því mótmælt af hálfu stefnda, að dráttarvextir yrðu reiknaðir frá 19. október 1992, en talið rétt, að dómurinn tæki ákvörðun um vexti í samræmi við vaxtalög. Með vísan til 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 þykir rétt, að dæmd björgunarlaun beri dráttarvexti frá dómsuppkvaðningardegi til greiðsludags og að dráttarvextir leggist við höfuðstól á tólf mánaða fresti, eins og krafist er, fyrst tólf mánuðum eftir upphafsdag vaxta.

Einnig var sjóveðsréttarkröfu stefnanda mótmælt við munnlegan mál-

flutning af hálfu stefnda þar sem krafan væri fyrnd. Með vísan til þess og 201. gr. siglingalaga verður krafa stefnanda um staðfestingu sjóveðsréttar ekki tekin til greina.

Rétt þykir, að stefndi greiði stefnanda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn 450.000 kr.

Dóm þennan kvað upp Sigríður Ingvarsdóttir héraðsdómari ásamt meðdómsmönnunum Jóni B. Hafsteinssyni skipaverkfræðingi og Víði Sigurðssyni stýrimanni og kennara við Stýrimannaskólann.

Dómsorð:

Stefndi, Þormóður rammi hf., greiði stefnanda, Miðfelli hf. f. h. hlutafélagsins, Kristjáns Jóakimssonar, Heimis Tryggvasonar, Guðmundar Óla Lyngmó, Snorra G. Bogasonar, Einars Friðbergssonar, Sigurðar A. Gunnarssonar, Sigurðar V. Jónassonar, Ágústs Jónssonar, Gunnars Sigurðssonar, Jóns Á. Björnssonar, Kristins Skarphéðinssonar, Kristjáns A. Guðjónssonar, Ólafs H. Ólafssonar, Jóns A. Hinrikssonar og Jóns V. Hálfdánarsonar, 4.000.000 kr. ásamt dráttarvöxtum frá dómsuppkvaðningardegi til greiðsludags, en dráttarvextir leggjast við höfuðstól á tólf mánaða fresti, í fyrst sinn tólf mánuðum eftir upphafsdag vaxta, og 450.000 kr. í málskostnað.