Miðvikudaginn 16. maí 1956.

Nr. 171/1954. **Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja**
(Sveinbjörn Jónsson)
gegn
Þorvaldi Guðjónssyni og Axel Magnússyni
og gagnsök (Magnús Thorlacius).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Vátryggingarmál. Skylduvátrygging skips samkvæmt lögum nr. 61/1947 og lögum nr. 110/1949.

Dómur Hæstaréttar.

Freymóður Þorsteinsson, fulltrúi bæjarfógeta í Vestmannaeyjum, hefur kveðið upp hinn áfrýjaða dóm ásamt samdómendunum Þorsteini Jónssyni og Lúðvík N. Lúðvíkssyni.

Aðaláfrýjandi hefur fengið áfrýjunarleyfi 19. október 1954 og skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu, út gefinni 21. sama mánaðar. Gerir hann þessar kröfur:

Aðalkrafa: Að hann verði sýknaður af kröfum gagnáfrýjenda í málinu og þeim dæmt in solidum að greiða honum málskostnað í héraði og hér fyrir dómi eftir mati Hæstaréttar.

Varakrafa: Að ákveðið verði með dómi Hæstaréttar, að fébótaábyrgð aðaláfrýjanda verði bundin við tjón það, er varð á v/b Leó II., VE 94, hinn 5. janúar 1954, og lækkuð úr hámarki vátryggingarfjárhæðar samkvæmt vátryggingarskírteini nefnds skips eftir mati Hæstaréttar og greiðslutími ákveðinn við lok viðgerðar á skipinu. Verði þá hvorum aðilja gert að bera kostnað sinn af málinu fyrir héraðsdómi, en gagnáfrýjendur dæmdir in solidum til að greiða aðaláfrýjanda málskostnað fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Gagnáfrýjendur hafa gagnáfrýjað málinu með stefnu 5. nóvember 1954, að fengnu áfrýjunarleyfi 1. sama mánaðar. Krefjast þeir þess, aðallega að héraðsdómurinn verði staðfestur og aðaláfrýjanda gert að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins, en til vara, að aðaláfrýjanda

verði dæmt að greiða þeim kr. 393.975.00 með 6% ársvöxtum frá 5. janúar 1954 til greiðsludags og málskostnað í héraði og hér fyrir dómi eftir mati Hæstaréttar.

Gagnáfrýjendur voru stefnendur málsins fyrir héraðsdómi. Aðalkrafa þeirra þar var í þremur liðum, sem hér segir:

a. Að aðaláfrýjandi, Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja, verði dæmdur greiðsluskyldur á öllum kostnaði af viðgerð, sem þarf að fara fram á v/b Leó II.

b. Að aðaláfrýjandi verði dæmdur greiðsluskyldur á öllum kostnaði í sambandi við björgun nefnds skips.

c. Að aðaláfrýjandi verði dæmdur greiðsluskyldur á öllum kostnaði af vörzlu skipsins í dráttarbraut Slippfélagsins í Reykjavík eða öðrum stað, sem það kynni að verða flutt á.

Kröfu þá, sem í a-lið greinir, þykir mega skilja á þá leið, að ákveðið verði með dómi, að gild sé vátryggingarábyrgð aðaláfrýjanda á tjóni því, sem v/b Leó II. varð fyrir hinn 5. janúar 1954. Á þá kröfu verður efnisdómur lagður í máli þessu. Hins vegar eru kröfur þær, sem greinir í b- og c-liðum, svo óákveðnar, að telja verður þær ódómhæfar. Ber því að vísa þeim sjálfkrafa frá héraðsdómi.

Atvikum máls þessa er rækilega lýst í héraðsdómi. Samkvæmt undirmatsgerð, sem þar er frá greint og ekki er hnekkt með yfirmatsgerð, er fram fór, eftir að málinu var áfrýjað, verður ekki talið, að v/b Leó II. hafi verið óbætandi, eftir að honum hafði verið bjargað af strandstað.

Samkvæmt 2. gr. laga nr. 61/1947 var gagnáfrýjendum skylt að vátryggja Leó II. hjá aðaláfrýjanda, og samkvæmt lögum nr. 110/1949 var aðaláfrýjanda skylt að taka skipið í tryggingu. Þar sem um slíka skylduvátryggingu var að tefla, verður að líta svo á, að aðaláfrýjanda hafi borið að hafa skipið í þeirri tryggingu, sem ákveðin er í nefndum lögum nr. 61/1947, þar á meðal fyrir tjóni af strandi, þó að ekki hafi verið um algeran skipstapa að ræða. Frá þessu var óheimilt að víkja með ákvæði í vátryggingarskírteini. Í héraðsdómi er ákveðið, að 15% af virðingarverði v/b Leós II. skyldu teljast í sjálfstryggingu gagnáfrýjenda, sbr. ákvæði 9. gr. samþykkta aðaláfrýjanda um vátryggingu báta í b-flokki. Þrátt fyrir ákvæði 11. gr. laga nr. 61/1947 um, að

skylduvátrygging skuli taka til 9/10 hluta virðingarverðs hvers skips, ber að leggja framangreinda niðurstöðu héraðsdóms til grundvallar gagnvart gagnáfrýjendum, þar sem þeir hafa krafizt staðfestingar héraðsdóms. Fallast má á það með héraðsdómi, að vanskil gagnáfrýjenda á greiðslu iðgjalda hafi ekki fellt niður rétt þeirra til vátryggingarfjár og að þeir hafi ekki heldur firrt sig þeim rétti með hirðuleysi um gæzlu skipsins.

Samkvæmt framansögðu ber að telja aðaláfrýjanda bera ábyrgð vátryggjanda á tjóni því, er varð á v/b Leó II. hinn 5. janúar 1954 samkvæmt reglum aðaláfrýjanda um tryggingu báta í b-flokki.

Ákvæði héraðsdóms um málskostnað í héraði ber að staðfesta. Rétt þykir, að aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjendum kr. 12.000.00 upp í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Framangreindum kröfum er vísað frá héraðsdómi.

Aðaláfrýjandi, Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja, ber gagnvart gagnáfrýjendum, Þorvaldi Guðjónssyni og Axel Magnússyni, ábyrgð vátryggjanda á tjóni því, er varð á v/s Leó II., VE 94, hinn 5. janúar 1954, samkvæmt reglum aðaláfrýjanda um tryggingu báta í b-flokki.

Ákvæði héraðsdóms um málskostnað í héraði á að vera óraskað.

Aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjendum málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 12.000.00.

Dóminum ber að fullængja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Vestmannaeyja 19. júní 1954.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 9. þ. m., er höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Vestmannaeyja af Þorvaldi Guðjónssyni skipstjóra, Vitastíg 8, Reykjavík, og Axel Magnússyni, Oddsparti, Þykkvabæ, eigendum m/b Leós II., VE 94, með stefnu, út gefinni 30. marz 1954, birtri s. d., á hendur stjórn Bátaábyrgðarfélags Vestmannaeyja f. h. félagsins, þeim Ársæli Sveinssyni útgerðarmanni, Vestmannabraut 68, Jónasi Jónssyni útgerðarmanni,

Urðaveg 16, Jóhanni Sigfússyni útgerðarmanni, Sólhlíð 8, Jóni Í. Sigurðssyni hafnsögumanni, Vestmannabraut 44, og Karli Guðmundssyni útgerðarmanni, Urðaveg 11, öllum í Vestmannaeyjum, til viðurkenningar á greiðsluskyldu eða til greiðslu á bótum vegna skemmda, er m/b Leó II., VE 94, varð fyrir hinn 5. janúar s.l.

Fyrir réttinum hafa stefnendur gert þær réttarkröfur aðallega, að Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja verði dæmt greiðsluskylt á öllum kostnaði við viðgerð, sem þarf að fara fram á m/b Leó II., einnig á öllum kostnaði í sambandi við björgun skipsins og öllum kostnaði við vörzlu skipsins í dráttarbraut Slippfélagsins í Reykjavík eða öðrum stað, sem það kynni að verða flutt á, svo verði það og dæmt til að greiða málskostnað í máli þessu að skaðlausu, þar með talinn matskostnaður, kr. 8425.00, til vara, að Bátaábyrgðarfélag Vestmannaeyja verði dæmt til að greiða bætur fyrir Leó II., sem um algert tjón væri að ræða, þ. e. a. s. á þeim grundvelli, að hann verði dæmdur óbætandi, eða kr. 393.975.00, auk 6% ársvaxta frá 6. janúar 1954 til greiðsludags. Einnig verði það dæmt greiðsluskylt á geymslukostnaði skipsins eftir strandið, eins og aðalkrafa fjallar um, og enn fremur verði það dæmt til að greiða málskostnað að skaðlausu, eins og í aðalkröfu greinir. Í báðum tilfellunum áskilja stefnendur sér fullan rétt til þess að gera síðar skaðabótakröfur á hendur hinu stefnda félagi fyrir missi hagnaðar við rekstur skipsins á þeim grundvelli, að forráðamenn félagsins hafi með framkomu sinni og afstöðu komið í veg fyrir, að viðgerðir gætu hafizt á skipinu eða eigendur þess gætu leitað eftir nýju skipi í staðinn.

Stefndi mætti í málinu og gerði þær réttarkröfur aðallega, að hann yrði algerlega sýknaður af öllum stefnukröfum og tildæmdur verði málskostnaður að skaðlausu eftir mati réttarins stefnda til handa, til vara, að honum verði aðeins gert að greiða sem svarar veðskuldum við banka, en þó ekki yfir ⅗ hluta af tryggingarfjárhæðinni, að geymdum rétti til þess að endurheimta þá fjárhæð úr höndum stefnenda, svo yrði og stefnendur dæmdir til greiðslu málskostnaðar, eins og segir í aðalkröfu.

Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum eru málsatvik eftirfarandi:

Á árinu 1952 festi stefnandi Þorvaldur Guðjónsson kaup á mótorbátnum Víkingi. Þetta er járnskip, byggt í Kristiansand 1902 og endurbyggt að miklu leyti á árunum 1945—1946. Stærð þess er 80.34 brúttórúmlestir og 42.61 nettórúmlestir. Hinn 25. júlí 1952 fékk Þorvaldur afsal fyrir bátnum og óskaði nokkru síðar, að báturinn yrði skráður í Vestmannaeyjum. Var báturinn skráð-

ur þar hinn 27. október 1952 undir nafninu Leó II. með umdæmisstöfunum VE 94. Með afsali, dags. 5. febrúar 1953, varð stefnandinn Axel Magnússon, Oddsparti í Þykkvabæ, meðeigandi að bátnum ásamt Þorvaldi, en samkvæmt frásögn þeirra höfðu þeir í upphafi keypt bátinn í sameiningu, þótt afsalið hljóðaði einungis á nafn Þorvalds. Stefnendur létu svo framkvæma viðgerð á skipinu haustið 1952 og fram yfir áramót, og telja þeir, að kostnaðurinn við viðgerðina hafi numið um 500 þúsundum króna.

Með bréfi, dags. 14. nóvember 1952, fór Þorvaldur Guðjónsson fram á, að báturinn yrði tryggður hjá hinu stefnda félagi fyrir kr. 500.000.00 frá 1. desember 1952 að telja. Að sögn formanns hins stefnda félags var beiðninni synjað, þar eð félagið taldi áhættuna það mikla við tryggingu bátsins, sem væri gamalt járnskip, að varhugavert væri að taka skipið í tryggingu, nema þá gegn mjög háu iðgjaldi, allt að 20% af virðingarverði. Síðar hafi stjórnin komizt að því, að Þorvaldur Guðjónsson ætti heimilisfang í Vestmannaeyjum, og taldi sér því skylt að tryggja bátinn. Var báturinn þá undir viðgerð í Reykjavík. Lauk viðgerðinni í janúar, og hinn 24. þess mánaðar sigldi báturinn til Vestmannaeyja. Áður en báturinn lét úr höfn, hafði Bátaábyrgðarfélagið gengizt undir að taka bátinn í tryggingu og staðfesti þetta með símskeyti, áður en báturinn lagði af stað. Hafði Bátaábyrgðarfélagið þá aflað sér upplýsinga hjá Skipaskoðun ríkisins um ástand bátsins og hvað gert hafði verið við hann.

Á stjórnarfundi í Bátaábyrgðarfélaginu, sem haldinn var hinn 26. febrúar 1953, var samþykkt að taka bátinn í tryggingu með þeim skilmálum, að hann væri aðeins tryggður fyrir algeru tapi og björgun, enda næmi þá iðgjaldið aðeins 5% af matsverði eða sama og á öðrum bátum. Hinn 16. marz 1953 framkvæmdu svo virðingarmenn Bátaábyrgðarfélagsins virðingu á bátnum og komust að þeirri niðurstöðu, að heildarverð hans næmi kr. 463.500.00. Verð bátsins sjálfs næmi kr. 240.000.00, verð vélarinnar kr. 130.000.00, þar með talin ljósavél, verð dýptarmælis kr. 30.000.00, verð línu- og togspils kr. 30.000.00, og ýmislegt, akkeri, keðjur, talstöð, útvarpstæki, segl, forgögn o. fl., kr. 33.500.00. Sama dag og virðingin fór fram var Þorvaldi Guðjónssyni tilkynnt með ábyrgðarbréfi um tryggingarskilmálana, sem stjórnarfundur hafði ákveðið hinn 28. febrúar 1953. Þrátt fyrir dvöl sína á staðnum veitti Þorvaldur bréfinu ekki viðtöku fyrr en 15. júlí um sumarið, en svaraði því ekki, enda kveðst hann halda, að hann hafi ekki lesið það. Stefnanda Axel Magnússyni var hins vegar ekki tilkynnt formlega um tryggingarskilmálana. Varð honum þó brátt

kunnugt um þá, enda hafði hann með höndum fjárreiður fyrir bátinn, m. a. bar honum að annast um greiðslu á tryggingariðgjaldinu. Í marz eða apríl kvaðst hann hafa átt tal við gjaldkera Bátaábyrgðarfélagsins og fékk þá að vita um samþykkt stjórnarinnar. Kvaðst hann hafa sagt, að þetta væri engin trygging, og gæti hann ekki samþykkt svona skilmála. Stefnendur áttu síðan tal sín á milli um tryggingarskilmálana og voru á einu máli um, að því er þeir telja, að tryggingin væri algerlega ófullnægjandi. Hvorugur þeirra ræddi þó nánar um þetta við stjórn Bátaábyrgðarfélagsins, og hvorugur aðhafðist neitt í því skyni að fá ákvörðun stjórnarinnar breytt.

Á þessum tíma hvíldu á bátnum nokkur þinglesin veð, sem enn hvíla á bátnum. Á fyrsta veðrétti kr. 200.000.00 til Fiskveiðasjóðs Íslands, á öðrum veðrétti kr. 72.000.00 til Skuldaskilasjóðs útvegsmanna og á þriðja veðrétti kr. 95.000.00 til handhafa. Auk þess átti Þorvaldur Guðjónsson veð í eignarhluta Axels Magnússonar fyrir kr. 125.000.00. Ekki hafði Bátaábyrgðarfélagið samráð við veðhafana um tryggingarkjör bátsins og ekki var þeim heldur tilkynnt um tryggingarskilmálana fyrst um sinn. En á stjórnarfundi, sem haldinn var hinn 30. desember 1953, var samþykkt að skrifa Fiskveiðasjóði og tilkynna honum, hvernig tryggingu bátsins væri háttað. Skýrir formaður stjórnarinnar svo frá, að stjórnin hafi jafnvel búizt við, að þar eð stefnendur létu algerlega undir höfuð leggjast að ræða við hana um tryggginguna, þá myndu þeir ekki heldur láta veðhafana vita um tryggingarskilmálana. Hafi því verið ákveðið að skrifa Fiskveiðasjóði, svo hann gæti hlutazt til um, ef honum sýndist svo, að báturinn yrði tryggður frekar. Fiskveiðasjóði var síðan skrifað, og mun hann hafa móttekið bréfið rétt eftir áramótin.

Báturinn var gerður út frá Vestmannaeyjum um veturinn 1953. Báðir eigendurnir dvöldu þá einnig í Vestmannaeyjum, enda var Þorvaldur skipstjóri bátsins. Að því er virðist, mun handbært fé þeirra hafa verið af skornum skammti, og ekkert iðgjald eða ábyrgðargjald greiddu þeir til hins stefnda félags. Samkvæmt lögum Bátaábyrgðarfélagsins (8. gr.) er hvert ábyrgðartímabil eitt ár, og skal ábyrgðargjaldið greiðast fyrirfram. En í framkvæmd hefur innheimtunni verið hagað þannig, að fyrsta árið greiða vátryggðir ábyrgðargjaldið ársfjórðungslega, en þeir, sem lengur höfðu skipt við félagið, gátu óátalið látið greiðslu dragast um eitt ár. Eins og fyrr getur, ákvað stjórnin, að ábyrgðargjaldið skyldi nema 5% af virðingarverði bátsins, og er það í samræmi við 10. gr. félagslaganna. Ákveðið var einnig, að báturinn skyldi

teljast til b-flokks, þannig að 85% af virðingarverði bátsins skyldu vera í tryggingu félagsins, en 15% í eigin ábyrgð vátryggðra. Samkvæmt þessu nam ábyrgðargjaldið 393.975×5/100 eða kr. 19.698.75. Að sögn gjaldkera Bátaábyrgðarfélagsins hafði Axel Magnússon fullan hug á að standa í skilum. Hins vegar hafi hann átt erfitt um greiðslu, enda kvaðst gjaldkerinn ekki hafa gengið hart eftir ábyrgðargjaldinu. Leið svo fram á vor, án þess nein greiðsla væri innt af hendi. Um sumarið fór báturinn á síldveiðar fyrir Norðurlandi. Báðir eigendurnir fóru þá burt frá Vestmannaeyjum. Um sumarið hitti gjaldkeri Bátaábyrgðarfélagsins Axel Magnússon í Reykjavík. Barst þá ábyrgðargjaldið í tal. Axel hafði ekki handbæra peninga, en hins vegar átti báturinn inni lifraruppbætur hjá Lifrarsamlagi Vestmannaeyja, er væntanlega mundu greiðast um haustið. Varð úr, að gjaldkerinn tók við ávísun á lifraruppbæturnar til greiðslu upp í ábyrgðargjaldið. Í desember um haustið var farið að greiða lifraruppbæturnar út að nokkru leyti, og í janúar veitti gjaldkerinn móttöku kr. 11.000.00 upp í ávísunina. Var þetta fyrsta og eina peningagreiðslan, sem stefndi fékk greidda upp í ábyrgðargjaldið, áður en mál þetta fór af stað.

Að síldveiðum loknum kom báturinn ekki aftur til Vestmannaeyja, heldur var honum siglt til Reykjavíkur, og þar var hann um haustið. Eigendurnir komu ekki heldur aftur til Vestmannaeyja. Tók Þorvaldur á leigu íbúðarherbergi í Reykjavík um haustið og hefur það enn til umráða. Þó kveðst hann hafa skrifað sig til heimilis í Vestmannaeyjum hjá systur sinni og mági á Hásteinsvegi 42. Bæjarstjóraskrifstofan í Vestmannaeyjum segir hins vegar, að Þorvaldur hafi verið þar síðast á manntali hinn 16. október 1952.

Um áramótin síðustu lá m/b Leó II. í Reykjavíkurhöfn og beið eftir slippplássi vegna væntanlegrar viðgerðar, að því er upplýst var við hinn munnlega málflutning. Hinn 4. janúar, að því er virðist, lá báturinn vestan við Ægisgarð utan á öðrum bátum. Að því er talið er, voru þá 3 bátaraðir vestan garðsins, og var m/b Leó II. í miðröðinni. Var hann fjórði bátur frá bryggju og lá utan á járnskipi, sem lá utan á m/b Straumey, er var annar bátur frá bryggju. Utan á Leó II. lá m/b Hvítá eða m/b Marz. Í innstu bátaröðinni lágu m. a. skipin Erna og Rifsnes. Um kvöldið þenna dag gerði stórviðri að vestan, og stóð vindáttin um skeið þvert á bátana, sem lágu vestan við Ægisgarð. M/b Leó II. var mannlaus. Báðir eigendurnir fóru um borð seint um kvöldið til þess að athuga og treysta festingar skipsins. Yfirgáfu þeir skipið

kl. 1 um nóttina og álitu, að skipinu væri óhætt, þótt veðurhæð væri mikil. Var m/b Leó II. þá bundinn við skipin, sem innar lágu, bæði að aftan og framan. Festingarnar voru þessar: Að framan: 3ja tommu vír, festur á trommuna og kastað yfir polla, lá yfir í m/b Straumey, og 2—3 tommu vírmannilla (springur) lá upp í járnskipið. Að aftan: 3ja tommu vírmanilla, fest á polla, lá yfir í m/b Straumey, og tvær manillatrossur lágu upp í járnskipið. Um nóttina jókst veðurhæðin, og slitnuðu 16 skip upp á höfninni. Meðal þeirra var m/b Leó II. Er talið, að það hafi atvikazt þannig, að skipin Erna og Rifsnes losnuðu og ýttu um leið á skipin, sem utar lágu. Biluðu þá böndin, sem héldu Leó II. Bandið að framan raknaði um borð í bátnum, en springurinn og bindingin að aftan slitnuðu. Barst skipið síðan út úr höfninni. Um sjöleytið um morguninn frétti Þorvaldur Guðjónsson, að skipið hefði losnað og væri horfið. Brá hann þegar við og fékk sér bifreið og fór að leita að skipinu. Veður var þá mjög vont. Sá hann von bráðar til bátsins, og var hann þá strandaður á Skarfakletti. Hringdi hann þá strax í samábyrgðina, en hún gat engan bát útvegað til þess að koma til bjargar. Á sömu leið fór, er hann hringdi á hafnarskrifstofuna. Hún gat engan bát léð eða útvegað. Öll björgunarskip, sem til taks voru, voru þá önnum kafin við að koma öðrum skipum til hjálpar og afstýra frekara tjóni en orðið var. Meðal annars fór mikill tími í að flytja Hæring til að festa honum, en hann hafði einnig slitnað upp um nóttina. Að lokum fékk Þorvaldur loforð fyrir mótorbátnum Jóni Þorlákssyni, en þegar til kom, treystust umráðamenn bátsins ekki til að leggja bátinn í þetta. Er liðið var á daginn, fékk hann loforð um, að Sæbjörg mundi koma til hjálpar. Á sjötta tímanum flutti svo hafnarbáturinn Þorvald út að Leó. Komst hann um borð og gekk þar frá böndum. Um átta leytið kom svo m/b Sæbjörg að bátnum. Dró hún bátinn út af klettinum og síðan inn á höfn í Reykjavík, og gekk það vel. Lítill sem enginn leki virðist hafa komið að skipinu.

Engin sjópróf voru látin fara fram út af þessum atburðum. En það, sem hér að ofan er tekið fram, er í samræmi við skýrslur stefnenda, er ekki hafa verið sérstaklega véfengdar af stefnda.

M/b Leó II. skemmdist allmikið í umrætt sinn. Botn skipsins laskaðist mikið, einkanlega stjórnborðshliðin. Kjölurinn lagðist yfir til bakborða á löngu svæði, hællinn beygðist og brotnaði, stýri og skrúfublöð beygluðust. Nokkrar skemmdir urðu á aðalvél og miklar á ljósavél. Dýptarmælirinn skemmdist og léttabátur laskaðist lítið eitt. Ýmislegt fleira skemmdist eða gekk úr skorð-

um. Bátaábyrgðarfélagið lét enga skoðunar- eða matsgerð fara fram, en að tilhlutan stefnenda voru tveir menn dómkvaddir til þess að meta tjónið, er skipið hafði orðið fyrir. Framkvæmdu þeir mat sitt hinn 21.—26. janúar s.l., og varð niðurstaða þeirra á þá leið, að heildarkostnaðurinn við viðgerð á skemmdunum myndi nema kr. 425.000.00.

Strax á eftir, er sjóslysið hafði átt sér stað, sneri Þorvaldur Guðjónsson sér til hins stefnda félags og fór fram á, að það tæki þegar að sér að sjá um, að fullnægjandi viðgerðir yrðu framkvæmdar á skipinu. Stefndi svaraði þessu ákveðið neitandi og kvað skemmdir skipsins sér algerlega óviðkomandi, þar eð skipið væri aðeins tryggt fyrir algeru tapi og björgun. Nokkrar orðsendingar fóru svo milli þeirra í símskeytum og á annan hátt, án þess samkomulag næðist. Höfðuðu stefnendur svo mál þetta og gerðu þær kröfur, sem fyrr segir.

Eftir áfallið var skipinu komið fyrir á dráttarbraut Slippfélagsins í Reykjavík. Kveðast stefnendur ekki hafa haft fjármagn til að láta hefja viðgerðir á skemmdunum og ekki aðstöðu til þess heldur vegna afstöðu stefnda. Viðgerðir hafa því ekki hafizt enn, og liggur skipið í dráttarbrautinni, í sama ástandi og það var eftir slysið. Hefur hlaðizt á það geymslukostnaður, um 900 krónur á dag, eftir því sem gögn málsins benda til.

Sýknukrafa stefnda er fyrst og fremst byggð á þeirri ástæðu, sem þegar hefur verið greind, að báturinn hafi aðeins verið tryggður fyrir algeru tapi og björgun. Þessi tryggingarkjör hafi stefnendur samþykkt ótvírætt með framkomu sinni og aðgerðarleysi, og verði þeir því að hlíta þeim, enda sé vátryggingarfélögum heimilt að takmarka ábyrgð sína á þenna hátt bæði samkvæmt 8. gr. laga Bátaábyrgðarfélagsins og einnig samkvæmt 13. gr. laga nr. 61/1947. Ljóst sé, að skipið verði ekki dæmt óbætandi, og auk þess hefur þeirri skoðun verið haldið fram af hálfu stefnda, að um algert tap geti því aðeins verið að ræða, að skip farist í hafi eða gereyðileggist á annan hátt. Í öðru lagi telur stefndi, að stefnendur hafi glatað rétti til tryggingarinnar vegna vanskila á ábyrgðargjaldi. Varakrafa stefnda er byggð á síðustu málsgrein 13. gr. laga Bátaábyrgðarfélagsins, sem mælir svo fyrir, að félagið taki engan þátt í skaða, er orsakast kann af sérstöku hirðuleysi. Telur stefndi, að stefnendur hafi með sérstöku hirðuleysi átt sök á, hvernig fór, þar sem þeim hafi borið að hafa vörð um borð í skipinu óveðursnóttina og látið það hjá líða.

Að tilhlutan réttarins var mat látið fara fram til þess að ganga úr skugga um, hvort skipið yrði dæmt óbætandi. Að sögn stefn-

enda neitaði hið stefnda félag algerlega að hlutast til um, að matið yrði framkvæmt, og taldi sér það óskylt og óviðkomandi. Stefnendur óskuðu þá eftir, að matsmenn yrðu dómkvaddir í þessu skyni. Dómkvaddir voru sömu matsmenn og áður höfðu metið skemmdir skipsins. Mat sitt framkvæmdu þeir 25. maí s.l., og varð niðurstaðan á þá leið, að verð skipsins óviðgerðs með því, sem í því var, næmi kr. 44.000.00, viðgerðarkostnaður á skemmdunum hinn sami og áður eða kr. 425.000.00 og verð skipsins að lokinni viðgerð með öllu tilheyrandi kr. 509.000.00. Báðir aðiljar vildu una matinu, og umboðsmenn beggja aðilja lýstu því yfir sérstaklega, að þeir álitu, að láta myndi nærri, að verðmæti skipsins óviðgerðs með vélum, dýptarmæli, spilum og öðru tilheyrandi næmi um kr. 44.000.00. Að svo vöxnu máli virðist ekki ástæða til að taka matið sérstaklega til athugunar, og verður það lagt til grundvallar, eins og það er. Matið leiðir til þess, að skipið verður ekki dæmt óbætandi samkvæmt 12. gr. laga Bátaábyrgðarfélagsins eða 17. gr. laga nr. 61/1947.

Með lögum nr. 110 frá 30. desember 1949 var Bátaábyrgðarfélagi Vestmannaeyja veitt undanþága frá ákvæðum laga nr. 61/1947 um vátryggingarfélög fyrir fiskiskip. En um leið var Bátaábyrgðarfélagið skyldað til að tryggja skip og báta, sem skrásett eru í Vestmannaeyjum og eru innan þeirra stærðartakmarka, sem ákveðin eru í 2. gr. laga nr. 61/1947. Önnur grein nefndra laga ræðir um báta, að stærð allt að 100 rúmlestir brúttó, sem aðallega eru ætlaðir til fiskveiða við Ísland. Er í greininni ákveðið, að vélbátaeigendur séu skyldir til að vátryggja fiskibáta sína af þessari stærð hjá því vátryggingarfélagi, sem nær yfir skrásetningarumdæmi bátsins. Jafnframt er vátryggingarfélögum, sem lúta ákvæðum laganna, gert að skyldu að tryggja báta af þessari stærð, og er skyldan það rík, að þótt svo kunni að fara, að einhver skipseigandi neiti að vátryggja skip sitt, þá skal viðkomandi vátryggingarfélag allt að einu láta skoða og meta skipið og vátryggja það, sem önnur vátryggingarskyld skip, og innheimta síðan iðgjaldið með lögtaki, ef með þarf. Tryggingin er víðtæk, og segir í 13. grein, að félögin bæti það tjón, sem verður af sérhverri hættu, sem skip lendir í á vátryggingartímabilinu, nema annað sé ákveðið í lögunum, reglugerðum eða vátryggingarskírteinum.

Um sama leyti og lög nr. 110/1949 tóku gildi, var lögum Bátaábyrgðarfélagsins breytt til samræmingar við lög nr. 61/1947. Voru ný lög fyrir félagið samþykkt á lögmætum fundi hinn 20. desember 1949 og staðfest af ráðuneytinu 13. febrúar 1950. Í lög-

um þessum er fram tekið, að tilgangur félagsins sé að tryggja báta félagsmanna og félagsmenn geti þeir allir verið, sem eiga báta, skrásetta innan félagssvæðisins, opna eða með þilfari, sem eru allt að 100 rúmlestir að stærð og ætlaðir til fiskveiða hér við land. Ábyrgð félagsins nær til tjóns og skaða, sem bátar verða fyrir af völdum elds, storms, sjávargangs, ásiglingar og árekstrar á fasta hluti eða fljótandi, eins og nánar er framtekið í 13. gr. félagslaganna. Ábyrgðin er takmörkuð á þann hátt, að félagið ábyrgist aðeins vissan hluta af virðingarverði hvers báts, og er hinum tryggðu bátum skipt í tvo flokka, a og b, eftir því hve víðtæk ábyrgðin er. Af virðingarverði báta í a-flokki ábyrgist félagið aldrei meira en 90%, en 85% virðingarverðs báta, sem eru í b-flokki. Samkvæmt 10. gr. er hvert ábyrgðartímabil eitt ár, og ábyrgðargjaldið 5% af ábyrgðarupphæðinni og á að greiðast fyrirfram, eins og áður hefur verið fram tekið.

Hvergi í lögum Bátaábyrgðarfélagsins né í lögum nr. 61/1947 er gert ráð fyrir, að ábyrgð vátryggingarfélaga á trygginarskyldum þilfarsbátum verði takmörkuð á þann veg, sem stefndi takmarkaði ábyrgð sína á bát stefnenda. Í framkvæmd hefur slík takmörkun ekki heldur þekkzt. Upplýst er þó, að einu sinni hefur komið fyrir, að vátryggingarfélag, sem laut ákvæðum laga nr. 61/1947, takmarkaði ábyrgð sína við algeran skipstapa, ásiglingu og björgun og áskildi sér jafnframt lægra iðgjald en venjulega eða 3½% í stað 7%, að því er virðist. En eftir stuttan tíma var þó horfið frá þessari tryggingu vegna mótmæla frá hálfu veðhafa. Stefndi hefur talið, að sér hefði verið heimilt að takmarka ábyrgð sína, eins og hann gerði, samkvæmt 8. gr. félagslaganna. Þar er félaginu heimilað að neita um ábyrgð á bát, ef stjórn eða virðingarmönnum virðist ábyrgðin sérlega ísjárverð, hvort heldur sem það er vegna bátsins sjálfs, vélar hans eða skipshafnar. Telur stefndi, að þegar stjórninni er heimilt að neita um tryggingu, geti hún í þess stað veitt takmarkaðri tryggingu en venjulegt er, ef hún á annað borð kýs að fara þá leið. Í því tilfelli, sem hér um ræðir, hefur því verið haldið fram af hálfu stefnda, að ábyrgð félagsins hafi verið mjög ísjárverð, vegna þess að skip stefnenda sé gamalt járnskip og reynsla annarra vátryggingarfélaga hafi leitt í ljós, að tryggingar járnskipa hafi orðið félögunum dýrar og óhagstæðar. Þetta hefur ekki verið rökstutt frekar, og ekki hefur verið bent á neitt annað, er sérstaklega væri athugavert við skipið eða vél þess. Þetta atriði eitt út af fyrir sig, án þess fleira komi til, gaf hinu stefnda félagi ekki heimild til að víkja frá hinum venjulegu tryggingarskilmálum, þótt það hins vegar réttlæti nægjan-

lega, að skipið var heimfært undir b-flokk og einungis tekin ábyrgð á 85% af virðingarverði þess.

Eins og hér að framan er rakið, sýndu stefnendur meira skeytingarleysi en eðlilegt var um tryggingu bátsins og hófust ekki handa til andmæla gegn tryggingarskilmálunum, er hið stefnda félag setti, er tilefni var gefið. En með tilliti til þess, að samþykki veðhafa var hvorki fengið né þess leitað og þar sem 2. gr. laga nr. 61/1947 mælir svo fyrir, að vátryggingarfélögum sé skylt að tryggja tryggingarskylda báta gegn vilja eigenda þeirra, þá verður ekki talið, að framkoma stefnenda eða aðgerðarleysi þeirra hafi leyst hið stefnda félag frá þeirri skyldu að tryggja bátinn með venjulegum hætti.

Eins og m. a. kemur fram í 2. gr. laga nr. 61/1947, falla tryggingarskyldur hlutaðeigandi vátryggingarfélags ekki niður, þótt vanskil verði á greiðslu iðgjalda. Dráttur stefnenda á greiðslu ábyrgðargjaldsins, sem auk þess var látinn óátalinn af gjaldkera hins stefnda félags, leiðir því ekki til, að félagið leysist frá greiðsluskyldu sinni.

Ekki verður unnt að fallast á, að stefnendur hafi gert sig seka um sérstakt hirðuleysi, þótt þeir hafi látið hjá líða að hafa vörð um borð í skipinu nóttina, sem það barst út úr Reykjavíkurhöfn og varð fyrir áfallinu. Reykjavíkurhöfn verður að teljast sæmilega öruggt skipalægi, og algengt er, að skip liggi þar mannlaus, án þess viðkomandi vátryggingarfélög hafi séð ástæðu til að hreyfa athugasemdum, svo kunnugt sé. Ekki liggur annað fyrir en gengið hafi verið viðunanlega frá skipinu og festingar sæmilega traustar, þótt þær hins vegar kæmu ekki að haldi vegna veðurofsans og sérstaklega vegna þess, að önnur skip fóru á hreyfingu og losnuðu. Miðað við aðstæður, verður því ekki fallizt á, að slysið hafi orsakazt af sérstöku hirðuleysi af hálfu stefnenda. Síðustu málsgrein 13. greinar laga Bátaábyrgðarfélagsins verður því ekki beitt hér, og leiðir það til þess, að varakrafa hins stefnda félags verður eigi tekin til greina.

Önnur rök gegn fyrsta lið í aðalkröfu stefnenda hafa ekki verið færð fram. Niðurstaðan verður því sú með tilvísun til ofanritaðs, að þar sem bátur stefnenda var skrásettur í Vestmannaeyjum og ekki liggur annað fyrir en hinu stefnda félagi hafi verið skylt að tryggja bátinn með venjulegum hætti, og ekki er upplýst, að atvikum sé svo háttað, að tryggingarskyldur stefnda hafi breytzt eða fallið niður, þá verður hinu stefnda félagi talið skylt að greiða kostnað við viðgerð á skemmdunum, þó með þeirri takmörkun, sem leiðir af því, að báturinn var tryggður eftir b-flokki, en fé-

laginu er aðeins skylt að bæta skaðann í réttu hlutfalli við ábyrgðina, sem það tekst á hendur, eins og segir í 12. gr. félagslaganna. Samkvæmt sömu grein, sbr. 13. gr. laga nr. 61/1947, miðast bæturnar við matsverð, nema upplýst sé, að viðgerð kosti minna. Matsverð nam kr. 425.000.00, eins og fyrr er getið, og myndi því í hæsta lagi bera að miða bæturnar við þá upphæð.

Annar liður í aðalkröfu stefnenda ræðir um greiðsluskyldu stefnda á kostnaði við björgun skipsins. Stefndi hefur viðurkennt, að sér væri skylt að greiða þann kostnað. Verður því þessi kröfuliður tekinn til greina.

Þriðji liður í aðalkröfu stefnenda ræðir um greiðsluskyldu stefnda á kostnaði við vörzlu skipsins eftir strandið í dráttarbraut Slippfélagsins eða á öðrum stað, er það kynni að verða flutt á. Þessi liður ræðir ekki um kostnað við geymslu skipsins, meðan viðgerð fer fram, því hann er innifalinn í fyrsta lið. Í 12. gr. laga Bátaábyrgðarfélagsins segir, að bátseigendur annist sjálfir aðgerð báta sinna, og jafnframt er tekið fram, að félaginu sé óskylt að bæta skaðann, fyrr en að lokinni viðgerð. Samkvæmt þessu ákvæði er félaginu óviðkomandi kostnaður við vörzlu eða geymslu skipsins, þar til viðgerð hefst. Verður hið stefnda félag því sýknað af þessum kröfulið.

Niðurstaða málsins verður því sú, að hið stefnda félag verður dæmt skylt, að viðgerð lokinni, að greiða kostnað við viðgerð á m/b Leó II., VE 94, vegna skemmda, er skipið varð fyrir hinn 5. janúar s.l., en samkvæmt þeim reglum, er gilda að lögum félagsins um tryggingu báta í b-flokki. Jafnframt skal stefnda skylt að greiða kostnað við björgun bátsins í umrætt sinn. Hins vegar verður félagið sýknað af kröfu stefnenda um greiðsluskyldu á kostnaði við geymslu skipsins, frá því að það strandaði og þar til viðgerð hefst.

Eftir atvikum þykir rétt, að stefndi greiði stefnendum málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 12.500.00, og er þar innifalinn matskostnaður.

Dómsorð:

Stefnda, Bátaábyrgðarfélagi Vestmannaeyja, er skylt, að viðgerð lokinni, að greiða stefnendunum, Þorvaldi Guðjónssyni og Axel Magnússyni, kostnað við viðgerð á m/b Leó II., VE 94, vegna skemmda, er skipið varð fyrir hinn 5. janúar s.l. og samkvæmt þeim reglum, er gilda að lögum félagsins um tryggingu báta í b-flokki. Einnig er hinu stefnda félagi skylt að greiða kostnað við björgun bátsins hinn 5. janúar s.l.

Kostnað við geymslu skipsins, frá því það strandaði og þar til viðgerð hefst, er félaginu óskylt að greiða.

Stefndi greiði stefnendum kr. 12.500.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 18. maí 1956.

Nr. 27/1953. **Einar Eiríksson** (Gústaf A. Sveinsson)
gegn
Jóni Guðmundssyni (Gunnar Þorsteinsson),
Bergi Eydal Vilhjálmssyni og
Kristmundi Þorbirni Bjarnasyni
(Magnús Thorlacius),
Elíasi Steinssyni og
Kristjáni Gíslasyni (Egill Sigurgeirsson)
og
Elías Steinsson og
Kristján Gíslason (Egill Sigurgeirsson)
gegn
Einari Eiríkssyni (Gústaf A. Sveinsson).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Skuldamál. Löghald.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 18. febrúar 1953 og gert þessar dómkröfur:

Að gagnáfrýjendum, Elíasi Steinssyni og Kristjáni Gíslasyni, verði dæmt að greiða honum kr. 423.31 með 6% ársvöxtum frá 5. janúar 1951 til greiðsludags og að gagnáfrýjendum og stefndu, Bergi Eydal Vilhjálmssyni, Kristmundi Þorbirni Bjarnasyni og Jóni Guðmundssyni, verði in solidum dæmt að greiða honum kr. 23.301.89 með 6% ársvöxtum af