

Föstudaginn 6. maí 1966.

Nr. 5/1966.

Bæjarstjórinn í Vestmannaeyjum
f. h. hafnarsjóðs Vestmannaeyja
 (Jón Hjaltason hrl.)

gegn

Marcel Lambregt, eiganda b/v Marie José
Rosette, O 285,

og til réttargæzlu:

vátryggjanda nefnds togara, Onderlinge
Verzekeringsmatschappij „De Ster“ S.W.V.

og

svo ábyrgðarvátryggjanda togarans,
The Shipowners Protection Indemity
Association Limited

(Ragnar Aðalsteinsson hdl.).

Dóمندur:

hæstaréttardómararnir Gísur Bergsteinsson, Jónatan Hallvarðs-
son og Logi Einarsson og prófessorarnir Ármann Snævarr og
Theodór B. Línđal.

Skaðabótamál. Um ábyrgð útgerðarmanns af spjöllum
 skipsflaks.

Dómur Hæstaréttar.

Freymóður Þorsteinsson, bæjarfógeti í Vestmannaeyjum, og samdómsmennirnir Angantýr Elíasson og Páll Þorbjörns-son hafa kveðið upp hinn áfrýjaða dóm.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 6. janúar 1966 og krafizt þess, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 2.900.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 15. janúar 1961 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, matskostnað, kr. 8.301.00, og svo málskostnað bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi Marcel Lambregt krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og honum dæmdur málskostnaður úr hendi áfrýjanda fyrir Hæstarétti.

Réttargæzlustefndu krefjast málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Svo sem skilmerkilega er rakið í héraðsdómi, misstu skipsstjórnarmenn b/v Marie José Rosette, O 285, stjórn tök á togara þessum fyrir utan hafnarmynnið í Vestmannaeyjum hinn 10. janúar 1961 með þeim afleiðingum, að hann rak upp á norðurhafnargarðinn og tók þar niðri. Braut togarann þar smám saman í spón, og stórspilltist hafnargarðurinn við það. Líta ber svo á, að stefndi Marcel Lambregt, eigandi togarans, hafi orðið ábyrgður á spjöllum þeim, sem togarinn olli á hafnargarðinum, en að ábyrgð hans hafi verið takmörkuð við verðmæti togarans samkvæmt samræmisályktun frá 13. gr. og 4. tl. 236. gr. laga nr. 56/1914, sem voru í gildi á þeim tíma, er atburðir máls þessa gerðust, enda ber í þessu sambandi að líta á það, að áfrýjanda var rétt að verjast spjöllum af völdum togarans með tiltækum ráðum og það jafnvel með eyðingu hans, ef stefndi hefði eigi, um það krafinn, sett tryggingu fyrir bótum vegna spjalla, er vænta mátti af togaranum. Þar sem eigi er lengur til eign sú, b/v Marie José Rosette, O 285, er orðið gat aðfararandlag samkvæmt dómi á hendur stefnda Marcel Lambregt, ber að sýkna hann af kröfum áfrýjanda og staðfesta niðurstöðu héraðsdóms.

Fella ber málskostnað niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður í Hæstarétti fellur niður.

Dómur sjó- og verzlunardóms Vestmannaeyja 9. desember 1965.

Mál þetta, sem dómtekið var 25. f. m., er höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Vestmannaeyja af Guðlaugi Gíslasyni bæjarstjóra f. h. hafnarsjóðs Vestmannaeyja með stefnu, útgefinni 22. október 1962, birtri í Lögbirtingablaðinu 10. nóv. 1962 og í lög-giltum þýðingum í Belgíu og Englandi í des. 1962 og í febrúar og marz 1963, á hendur eiganda og útgerðarmanni belgíska togarans Marie José Rosette, O 285, Marcel Lambregt, Dr. Ed. More-

auxlaan 147, Ostende, Belgíu til heimtu skaðabóta út af skemmdum á nyrðri hafnargarðinum (Hörgeyrargarðinum) í Vestmannaeyjum af völdum togarans, eftir að hann hafði strandað þar að kvöldi þess 10. janúar 1961, samkvæmt mati kr. 2.900.000.00 auk 8% ársvaxta frá 15. janúar 1961 til greiðsludags, matskostnaðar samkvæmt reikningi, kr. 8.301.00, auk alls málskostnaðar að skaðlausu, þar með talin full málfærslulaun fyrir dóminum samkvæmt taxta Lögmannafélags Íslands. Enn fremur var stefnt til réttargæzlu í málinu váttryggjanda nefnds togara, Onderlinge Verzekeringsmatschappij „DE STER“ S.W.V., Pastor Pypestraat nr. 1, Ostende, Belgíu, var stjórn félagsins stefnt fyrir þess hönd, þeim Arthur Cogghe útgerðarmanni, Vaarstraat 9, Ostende, Marcel Lamgregt útgerðarmanni, Dr. Ed. Moreauxlaan 147, Ostende, Karel Lambregt útgerðarmanni, Wertingkundigestraat 42, Ostende, Alfons Vierer útgerðarmanni, Kappellstraat 80, Ostende, Henry Calcoen útgerðarmanni, Vertingstraat 42, Ostende, Henri Goutsmit útgerðarmanni, Dr. Ed. Moreauxlaan 65, Ostende, Prosper Geryl útgerðarmanni, Ieperstraat 49, Ostende, Henri Verhaehe útgerðarmanni, Strandlaan 2, Bredene-aan-Zee og René Lenaers útgerðarmanni, Dr. Ed. Moreouxlaan 115, Ostende, og enn fremur ábyrgðartryggjanda togarans, The Shipowners Protection & Indemnity Association Ltd., Lloyds Avenue, London E.C., 3, Englandi, og var stjórn félagsins stefnt fyrir þess hönd, þeim D. F. Cartwright, M.B.E., M. C. Waveney Chambers, Lowestoft, F. Cremer, 5 Park Close Eastborne, F. W. Everard, The Wharf, Greenhithe, Kent, F. A. Everard, The Warf, Greenhithe, Kent, M. O. Gill, Canal Road, Rochester, Kent, L. H. West, “Woodlands”, G. T. Horkesley, Colchester, Sussex, O. H. Whitaker, Crown Dry Dock, Towers Street, Hull og M. F. Stepton, 3 Battery Green Road, Lowestoft.

Í lok málsins breytti stefnandi kröfum sínum að því leyti, að hann krafðist 8% ársvaxta af kr. 2.900.000.00 frá 15. jan. 1961 til 31. des. 1964, en 7% ársvaxta frá þeim degi til greiðsludags, en að öðru leyti voru kröfur hans óbreyttar.

Mætt var í málinu af hálfu stefnda og réttargæzlustefndu. Í upphafi var af hálfu stefnda krafizt þess, að málinu yrði vísað frá dómi, og var sú krafa tekin til greina í héraði, en hrundið í Hæstarétti með dómi, uppkveðnum 29. janúar 1964. Að öðru leyti var og er þess krafizt af hálfu stefnda, að hann verði algerlega sýknaður af öllum kröfum stefnanda og honum tildæmdur málskostnaður að mati dómsins, en til vara, að stefnukrafan

verði lækkuð mjög verulega að mati dómsins og málskostnaður verði felldur niður.

Af hálfu réttargæzlustefndu er þess krafizt, að þeim verði dæmdur ríflegur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati dómsins.

Belgíski togarinn Marie José Rosette, O 285, lét úr höfn í Vestmannaeyjum á tíunda tímanum að kvöldi þriðjudagsins 10. janúar 1961. Vindur var úr ASA um 10 vindstig og talsverður sjór. Hafnsögumaður leibeindi togaranum út höfnina, en yfirgaf hann í hafnarmynninu og fór yfir í hafnsögubátinn. Benti hann skipstjóranum á, að hann skyldi taka stefnu SA, er hann væri kominn út úr höfninni. Togarinn setti síðan á fulla ferð, og er komið var út úr hafnarmynninu, kvaðst skipstjórinn hafa ætlað að beygja til stjórnborða, en stýri hafi þá fallið í bakborða. Jók hann þá ferðina og tók stýrið hart í borð í stjórnborða, en allt kom fyrir ekki, og lét skipið ekki að stjórn. Von bráðar rakst svo framstefnið í bergið norðan við útsiglinguna. Var þá tekið aftur á, en við það snerist afturendinn upp í vindinn og slóst þar næst í bergið. Við þetta lyftist stýrisvélin upp frá þilfarinu, og varð þá stýrið ónothæft með öllu. Barst togarinn síðan undan vindinum í átt til hafnargarðsins. Reynt var að halda honum upp í hafnarmynnið, en það tókst ekki, og rak hann upp í norðurhafnargarðinn og tók þar niðri. Björgunarsveit kom á strandstaðinn, og var áhöfnin dregin í land á björgunarstólum, og gekk það vel.

Veður var slæmt næstu daga og mikill sjór. Fyrir liggur skýrsla frá veðurstofunni um veður og sjó í Vestmannaeyjum frá og með 10. janúar til og með 31. janúar 1961. Samkvæmt henni komst vindur upp í 13 vindstig aðfaranótt miðvikudagsins 11. janúar. Var vindstaðan fyrst ASA, gekk síðan í SA og þar næst í S. Upp úr hádeginu var vindur kominn niður í 4 stig úr SA. Um kvöldið breyttist vindstaðan í VSV með 8 vindstigum. Fimmtudaginn 12. janúar var vindstaðan fyrst úr VSV, en breyttist um átta leytið að morgni í SV og færðist síðan um kvöldið í VSV. Veðurhæð var 9—10 vindstig allan daginn og hafrót, og kl. 1400 var aftaka hafrót. Á föstudag 13. janúar var vindur úr VSV fram yfir hádegi, færðist síðan í S og um kvöldið í SSV. Veðurhæð var 10 stig kl. 0200, en fór síðan minnkandi og komst niður í 4 stig upp úr hádeginu. Fór síðan vaxandi og var kominn upp í 10 vindstig kl. 2300. Mikill sjór og stundum allmikill sjór var um daginn. Laugardaginn 14. janúar var stórsjór allan daginn. Vindur var úr SV eða SSV og um kvöldið úr S. Veðurhæð var

11 stig kl. 0200, en fór svo lækkandi og var komin niður í 7 stig kl. 1100. Eftir það var veðurhæðin 8—9 vindstig. Sunnudaginn 15. janúar var mikill sjór og vindur úr SSV og S og loks úr V. Veðurhæð 6—10 vindstig. Mánudaginn 16. janúar var allmikill sjór. Kl. 0200 var vindur VSV 8, en færðist síðan í SV og V, og kl. 1400 var vindur VSV 4. Kl. 1700 var komið logn. Kl. 2000 var vindur ASA 4 og kl. 2300 ASA 6. Þriðjudaginn 17. janúar var talsverður sjór og allmikill sjór. Veðurhæð var 6—9 vindstig úr ASA, A og SA. Miðvikudaginn 18. janúar var talsverður sjór. Um nóttina var vindur úr S, 5 stig, síðan úr SSA og A, 4 og 3 stig. Kl. 1700 var vindur SSV 1. Um kvöldið var komið logn. Fimmtudaginn 19. janúar var dálítill sjór, en sjólítið, er á daginn leið. Stundum var logn, en annars 1—4 vindstig úr ýmsum áttum. Um kvöldið kl. 2300 var vindur ASA 6. Föstudaginn 20. janúar var fyrst sjólítið, en síðan dálítill sjór. Vindur var úr SA, SSA, S og ASA, 5—8 vindstig. Laugardaginn 21. janúar var talsverður sjór og vindur 7—8 vindstig úr ASA og A. Sunnudaginn 22. janúar var mikill sjór og vindur úr A, 8—10 vindstig. Mánudaginn 23. janúar var mikill sjór og vindur úr ASA og A, 10—12 vindstig til kl. 2000. Síðan lægði, og kl. 2300 var vindur SSA 5. Þriðjudaginn 24. janúar var mikill sjór og vindur úr ASA, SSA og A, 5—10 vindstig. Miðvikudaginn 25. janúar var mikill sjór og vindur úr ASA, A og S, 8—10 vindstig. Fimmtudaginn 26. janúar var fyrst mikill sjór, en síðan var stórsjór og vindur úr ASA, SA, A og S, 8—13 vindstig. Föstudaginn 27. janúar var hafrótt, en kl. 2300 stórsjór. Vindur var S, SSV og SV, 5—12 vindstig. Laugardaginn 28. janúar var mikill sjór um nóttina, talsverður sjór um morguninn, en dálítill sjór, er leið að hádegi og það, sem eftir var dagsins. Vindur var við norður og austur, 1—7 vindstig. Næstu tvo daga var dálítill sjór og lítil veðurhæð, mest 7 stig. 31. janúar var hægviðri, sjólítið, er kom fram á morguninn og það, sem eftir var dagsins.

Varðskipið Þór var um skeið í Vestmannaeyjum eftir strandið, og var tilætlanin að reyna að ná togaranum út. Samkvæmt upplýsingum Landhelgisgæzlunnar virðist Geir H. Zoëga, sem síðar verður getið, hafa óskað eftir aðstoð varðskipins. En vegna veðurs og sjógangs gafst varðskipinu aldrei færi á að gera tilraun til björgunar. Lá togarinn svo um skeið í brimrótinu utan í hafnargarðinum. Á fimmtudag, 12. janúar, varð þess vart, að togarinn var farinn að laska steypuna utan í garðinum. Á laugardag höfðu skemmdirnar aukist. Voru þá brotnar hliðar úr þrem

steypukerum í undirstöðum garðsins og skarð komið í steypuna ofan við kerin, og hafði þar myndast hellir á nokkuð stóru svæði. Togarinn var þá mikið brotinn, helmingur af stefninu, eða þar um bil, var farinn og skápar komnir á stjórnborðssíðu, og féll þar sjór út og inn.

Hafnarnefnd Vestmannaeyja kom saman sunnudaginn 15. janúar, og í umboði hennar sendi bæjarstjóri svohljóðandi símskeyti til Geirs H Zoëga:

„Togarinn Marie José Rosette, O 285, hefur brotið skarð í norður hafnargarðinn í Vestmannaeyjum og valdið stórtjóni. Hafnarnefnd Vestmannaeyja gerir kröfu á hendur eigendum og vátryggjendum skipsins um greiðslu fullra skaðabóta fyrir tjón það, sem þegar er orðið og kann að verða af völdum skipsins.

Jafnframt óskast samráð við yður sem umboðsmann eigenda og vátryggjenda um aðgerðir til að forða frekara tjóni, sem yfirvofandi er. Sjópróf verður kl. 10 í fyrramálið.“

Sjópróf var haldið út af skemmdunum á hafnargarðinum mánudaginn 16. janúar. Komu þar meðal annars fram þær upplýsingar um skemmdirnar, sem að ofan eru raktar. Hafnarvörður mætti og kvaðst hafa farið um borð í togarann ásamt skipstjóra og fjórum mönnum öðrum á fimmtudagsmorgni á tíunda tímnum. Þá var fjara og svolítill alda á suðaustan, og skvettist dálítið yfir togarann. Flakið var þá farið að laska steypuna utan í garðinum, en ekki nema lítillega, að því er honum virtist. Hann fór aftur í flakið á sunnudagsmorgni. Var þá fjara og lítill sjór. Skemmdirnar á garðinum höfðu þá aukizt mikið frá því, sem áður var. Brotin voru hlið úr þrem steypukerum í undirstöðum garðsins, og fyrir ofan þau var komið skarð í steypuna á nokkuð stóru svæði. Skipherrann á varðskipinu Þór kvaðst hafa komið út á nyrðri hafnargarðinn á laugardagsmorgni. Var þá kominn skápur inn í garðinn að neðan. Hann kvað togarann snúa stefni í garðinn og liggja á ská út frá honum. Togarinn virtist léttur að framan, en virtist nú liggja dýpra að aftan en áður, annað hvort hafði grafið undan honum eða grjótt flutzt að honum hlémeigin (garðmeigin). Hann sagði, að varðskipið hefði átt að gera tilraun til að bjarga togaranum, en veður hefði aldrei gefið til þess. Tilætlunin hafi verið að dæla upp úr honum og ganga úr skugga um, hve mikið hann væri brotinn, en þess var ekki kostur vegna veðurs. Hann kvað togarann mikið brotinn, eins og lýst er hér að framan, og skrúfa og stýri farið. Guðmundur Gunnarsson

verkfræðingur, starfsmaður hjá vita- og hafnarmálaskrifstofunni, kvaðst hafa komið út í togarann á sunnudagsmorgni á fjörunni. Sá hann, að garðurinn var talsvert skemmdur. Tók hann myndir af togaranum og verksummerkjum, og hafa þær verið lagðar fram. Hann kvaðst telja vafalítið, að togarinn mundi halda áfram að skemma garðinn, ef hann yrði ekki fjarlægður. Þórhallur Jónsson verkfræðingur kvaðst hafa komið um borð í togarann á sunnudagsmorgni. Virtist botn togarans allmikið brotinn, og sjór flæddi þar út og inn. Hann kvað togarann hafa valdið allmiklum skemmdum á garðinum. Tvö eða þrjú ker í undirstöðu garðsins væru brotin og einnig steypuflái ofan á kerunum. Þar hafi myndast stór hellir og miklu grjóti skolað út úr kjarna garðsins, en laust grjót væri inni í garðinum og steypa utan á. Hann áleit, að togarinn mundi halda áfram að skemma garðinn, ef hann yrði ekki fjarlægður. Hann taldi einnig, að þótt togarinn yrði fjarlægður, mundi brim halda áfram að skemma garðinn, ef ekkert yrði að gert.

Mætt var af hálfu Geirs H. Zoëga við sjópróf þetta, og einnig var mætt af hans hálfu við sjóprófin út af strandi togarans. Eftir að mál hófst út af skemmdunum á hafnargarðinum, lýsti hann því hins vegar yfir, að hann væri ekki umboðsmaður togaraeiganda og hefði aldrei verið. Ekki væri hann heldur umboðsmaður vátryggjenda. Aftur á móti hefði fyrirtækið Motorvesserij í Ostende beðið hann að setja tryggingu fyrir landhelgissekt togarans og síðar að annast um heimsendingu áhafnar.

Hinn 26. janúar 1961 skrifaði Jón Hjaltason hæstaréttarlögmaður af hálfu stefnanda bréf til Geirs Zoëga, Vesturgötu 10, Reykjavík, og kvaðst hafa heyrt, að hann væri umboðsmaður fyrir brezkt vátryggingafélag, sem hefði ábyrgðartryggt togarann. Kvað hann hafnarnefnd Vestmannaeyja hafa falið sér að innheimta hjá eiganda og eftir atvikum vátryggjendum fullar skaðabætur fyrir allt það tjón, sem togarinn hefði valdið eða kæmi til að valda á hafnarmannvirkjum og fór fram á, að ábyrgðartryggjandi staðfesti, að hann mundi greiða fullar skaðabætur fyrir tjónið. Geir Zoëga svaraði með bréfi 2. febr. 1961 og kvaðst vera umboðsmaður vátryggingafélagsins, þar sem togarinn væri ábyrgðartryggður, en á þessu stigi gæti hann ekkert sagt um, hvort félagið vildi bæta tjónið að nokkru eða öllu, en teldi þó vafasamt, að svo yrði. Eftir móttöku bréfs þessa skrifaði Jón Hjaltason hæstaréttarlögmaður bréf til Geirs H. Zoëga, dags. 10. febr. 1961, og kvaðst krefjast fullra bóta á tjóninu úr

hendi eiganda togarans og óskaði eftir staðfestingu á því, að tjónið fengist bætt. Bréfi þessu svaraði Ágúst Fjeldsted hæstaréttarlögmaður 15. febr. 1961 af hálfu Geirs H. Zoëga og kvað bótaábyrgð eiganda togarans gagnvart hafnarsjóði takmarkast við verðmæti skips og farms, og kvaðst hann því eindregið gera ráð fyrir, að eigandi vísi hafnarsjóði á þessi verðmæti til lúkn-ingar bótakröfunni og ekkert greiða þar fram yfir.

Aldrei var gerð nein tilraun til að draga togarann út, og ekki var heldur reynt að eyða flakinu. Brotnaði hann smám saman niður utan í hafnargarðinum og olli um leið meiri skemmdum. Braut hann skarð langleiðina í gegnum garðinn og síðan gat á steypuna á innanverðum garðinum. Að lokum varð smástykki úr stefni hans eftir í gatinu. Að sögn Bergsteins Jónassonar hafnarvarðar hirtu starfsmenn varðsupsins Þórs allt það, sem þeir náðu úr togaranum, og hélt hann, að það hefði verið mestallt það, sem lauslegt var. Hann kvaðst aðeins hafa farið tvisvar um borð, og áleit hann, að í fyrra skiptið (á fimmtudag) hefði verið hægt að koma fyrir böndum í togaranum til þess að draga hann út. Kvaðst hann reikna með, að unnt hefði verið að draga hann eitthvað frá garðinum, þar sem varðskipið Þór var þá til staðar. Þórhallur Jónsson bæjarverkfræðingur kvaðst telja mjög sennilegt, að varðskipið Þór hefði getað dregið togarann út á flóði með því að lyfta honum upp með flotholtum og belgjum. Honum var kunnugt um, að farið var fram á við Geir H. Zoëga sem umboðsmann eiganda og váttryggjenda, að þeir hefðu samráð við hafnarsjóð um ráðstafanir til þess að forða frekara tjóni, en ekki vissi hann til, að þeir aðiljar hefðu haft neitt samráð við stefnanda í þá átt. Hins vegar hafi stefnandi ekki viljað hafast neitt að upp á sitt eindæmi, vegna þess að búast hafi mátt við skaðabótakröfum frá eiganda eða váttryggjendum.

Að beiðni stefnanda voru hinn 28 apríl 1961 dómkvaddir tveir matsmenn til þess að meta til peningaverðs tjón á nyrðri hafnargarðinum af völdum togarans. Matsmennirnir skiluðu ítarlegri matsgerð 27. maí 1961, og var niðurstaðan sú, að þeir töldu skemmdirnar hæfilega metnar á kr. 2.900.000.00. Á mati þessu byggir stefnandi kröfuupphæð sína í málinu.

Síðsumars 1961 lét stefnandi framkvæma viðgerð á garðinum. Að sögn bæjarverkfræðings var þó ekki um fullnaðarviðgerð á skemmdunum að ræða, heldur aðeins gert við hluta þeirra. Fyllt var upp í skarðið og gatið á garðinum, en steypan hafði brotnað

og misgengið ofan og framan við skarðið, og var ekki gert við þær skemmdir. Samkvæmt vottorði hafnargjaldkera nam kostnaðurinn við aðgerðina kr. 965.579.94.

Stefnandi telur, að stefndi beri fulla og óskerta ábyrgð á tjóninu. Strand togarans við hafnargarðinn megi rekja til bilunar í skipinu sjálfu, en skemmdirnar á garðinum hafi ekki hlotizt af strandinu sjálfu, heldur af því, að flak togarans var látið liggja kyrrt á strandstað. Telur hann einsýnt, að stefnda eða eftir atvikum vátryggjendum hafi borið að sjá um, að flakið yrði fjarlæggt, svo að ekki hlytist af því tjón á mannvirkjum. Þetta hafi stefndi ekki gert og yfirleitt ekkert aðhafzt til að forða tjóninu á hafnargarðinum og beri honum því að bæta tjónið að fullu.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að um kröfu stefnanda eigi við 13. gr. siglingalaga nr. 56/1914 og sé hún einungis tryggð með sjóveðrétti í skipi og farmgjaldi og um persónulega ábyrgð útgerðarmanns sé ekki að ræða. Annars sé málum þannig farið, að stefndi beri enga ábyrgð á tjóninu. Eftir strandið hafi verið gerðar ráðstafanir til að bjarga skipinu og draga það frá garðinum, en varðskipið Þór hafi ekki treyst sér til að hafast neitt að í þá átt vegna veðurofsa. Komi ekki til, að stefndi beri ábyrgð á veðrinu. Í því sambandi bendir hann á, að mest af tjóninu hafi orðið fyrstu dagana eftir strandið. Svo hafi hvorki stefndi né atvinnumálaráðuneytið aðhafzt neitt til að forða tjóni og vísar í því sambandi til 30. gr. laga nr. 42/1926. Að lokum telur stefndi, að hafnsögumaðurinn, sem átti að leiðbeina skipinu út úr höfninni, hafi ekki gætt skyldu sinnar, þar eð hann yfirgaf skipið, áður en það var komið út úr hafnarmynninu. Þessi mistök hafnsögumannsins hafi átt þátt í strandi togarans og hljóti að reiknast hafnarsjóði til ábyrgðar. Leiði það einnig til sýknu.

Varðandi síðustu varnarástæðuna skal fram tekið, að fyrirbyggjandi gögn gefa ekki heimild til að álykta, að strand togarans hafi hlotizt fyrir vanrækslu af hálfu hafnsögumanns, sem raunar starfar á ábyrgð útgerðarinnar. Bæði hafnsögumaður og skipstjóri togarans báru það fyrir réttinum, að hafnsögumaðurinn hefði bent skipstjóranum á að taka stefnuna SA, er hann væri kominn út úr hafnarmynninu, og kvaðst skipstjóri hafa ætlað að fylgja þessum ábendingum, en stýrið hafi þá ekki látið að stjórn. Taldi skipstjórinn, að einhver bilun hefði orðið í stýrinu, sem varð þess valdandi, að togarinn rakst á klettinn og

strandaði síðan utan í hafnargarðinum. Samkvæmt þessu virðist það ekki hafa skipt máli, þótt hafnsögumaðurinn yfirgæfi togarann, áður en komið var út úr hafnarmynninu.

Skemmdir af völdum skips eða skipsflaks geta skapað rétt til bóta úr hendi útgerðarmanns, enda hafi verið látið undir höfuð leggjast að gera nauðsynlegar og framkvæmanlegar ráðstafanir til að forða tjóninu. Af hálfu umboðsmanna aðilja er um það deilt, hvort bótakröfu málsins, ef rétt reynist, sé þannig farið, að útgerðarmaður ábyrgist hana með öllum eigum sínum eða einungis með skipi eða skipsflaki. Virðast þeir báðir sammála um, að það leiði til sýknu, ef ábyrgðin yrði talin takmörkuð, þar eð skip eða skipsflak er ekki lengur fyrir hendi, enda er málssókninni hagað þannig, að einungis er gert ráð fyrir ótakmarkaðri ábyrgð. Um ábyrgð útgerðarmanns voru fyrimæli í 12. og 13. gr. siglingalaga nr. 56/1914. Ábyrgist útgerðarmaður ýmist með öllum eigum sínum eða einungis með skipi og farmgjaldi. Meðal annars er ábyrgðin takmörkuð, þegar um er að ræða tjón af svikum, hirðuleysi eða gáleysi skipstjóra eða skipverja við skyldustörf þeirra, og sama gildir um tjón af svikum, hirðuleysi eða gáleysi manna, sem ráðnir eru til að vinna í skipsins þarfir, þótt eigi séu skipverjar. Stefndi var ekki viðstaddur, er tjónið varð á hafnargarðinum af völdum skipsins eða flaksins, og allar ráðstafanir í sambandi við skipið eftir strandið voru framkvæmdar af skipstjóra eða öðrum, sem hófust handa til aðgerða í þágu útgerðarinnar. Það er meira að segja ekki upplýst, hvort stefndi hafi fengið í hendur skeyti bæjarstjóra til Geirs H. Zoëga frá 15. jan. 1961, sem áður getur, eða hvort hann yfirleitt hafi fengið vitneskju um innan eðlilegs tíma, að skipið væri að vinna tjón á hafnargarðinum. Að svo vöxnu máli lítur rétturinn svo á, að ábyrgð stefnda hljóti að vera takmörkuð við verðmæti skips. Í þessu sambandi ber að hafa í huga reglur siglingalaganna um tjón af árekstri í 227. gr. og 228. gr. a og enn fremur 30. gr. laga nr. 42/1926, en samkvæmt því ákvæði er kostnaður við að gera skip eða skipsflak óskaðvænt einungis tryggt með skipi eða skipsflaki. Í núgildandi siglingalögum nr. 66/1963 er fram tekið í 205. gr., að útgerðarmaður beri takmarkaða ábyrgð á kröfum, sem rísa af skyldum til að fjarlægja flak af skipi, sem farizt hefur, eða eyða því, og er ábyrgðin takmörkuð við verð skips við lok ferðar, sbr. 206. gr. og 207. gr. Regla þessi verður ekki talin nýmæli, heldur nánari útfærsla á reglu, sem áður gildi.

Eins og áður er getið, átti varðskipið Þór að reyna að bjarga

togaranum og virðist hafa verið til staðar í því skyni fljótlega eftir strandið. Varðskipið er, eins og kunnugt er, sérstaklega útbúið fyrir björgunarstarfsemi, og er hér á landi ekki kostur á öðru skipi, sem betur er búið til þeirra hluta eða var líklegra til árangurs við að bjarga togaranum. Samkvæmt frásögn skipherra í sjórétti 16. janúar 1961 voru engin tök á að gera tilraunir til björgunar á þeim tíma, sem var liðinn frá strandinu, vegna sjávargangs og veðurofsa og má ganga út frá, að skipherra sé öðrum fremur dómbær um, hvað unnt var að gera við þær aðstæður, sem þá voru fyrir hendi. Upplýsingar veðurstofunnar um veðurfar og sjólag á þessum tíma hníga í sömu átt, og þykir mega líta svo á, að á tímabilinu 10. jan. til 16. jan. hafi ekki verið unnt með tiltækum ráðstöfunum að forða hafnargarðinum frá skemmdum vegna veðurs og sjógangs. Á þessu tímabili virðist skipið hafa valdið verulegum skemmdum á garðinum. Veður hélst óhagstætt fram eftir mánuðinum, og öll björgunaráform varðskipsmanna urðu að engu. Ekki liggur ljóst fyrir, hvort unnt hafi verið að draga verulega úr tjóninu með því að eyða flakinu, en atvinnumálaráðuneytið hófst ekki handa í því skyni, eins og því er heimilað í 30. gr. laga nr. 42/1926, og stefnandi virðist ekki hafa farið þess á leit við ráðuneytið, að það notaði þá heimild.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið tekið fram, verður stefndi sýknaður að öllu leyti í máli þessu.

Eftir atvikum þykir rétt að ákveða, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Stefndi, Marchel Lambregt, skal vera sýkn af kröfu stefnanda, hafnarsjóðs Vestmannaeyja, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.
