

Miðvikudaginn 10. nóvember 1976.

Nr. 216/1974. **Bæjarútgerð Hafnarfjarðar og
Vélsmiðja Hafnarfjarðar h/f**
(Guðjón Steingrímsson hrl.)
gegn
Almennum Tryggingum h/f
(Guðmundur Pétursson hrl.)
og
Bjarni R. Guðmundsson
Protabú Haralds H. Júlíussonar og
Protabú Hreiðars Júlíussonar
(Kristinn Sigurjónsson hrl.)
gegn
Almennum Tryggingum h/f.

Dómenndur:

**hæstaréttardómarnir Magnús Þ. Torfason, Ármann Snævarr,
Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson.**

Sjóváttrygging. Veðhafar. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 16. desember 1974. Krefst hann þess, að stefnda verði dæmt að greiða honum 3.403.220 krónur með 1% dráttarvöxtum fyrir hvern byrjaðan mánuð af 1.560.000 krónum frá 1. júní 1972 til 1. ágúst s. á. og af 3.403.220 krónum frá þeim degi til 16. maí 1973, 1½% dráttarvöxtum fyrir hvern byrjaðan mánuð frá þeim degi til 15. júlí 1974 og með 2% dráttarvöxtum fyrir hvern byrjaðan mánuð frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandi Vélsmiðja Hafnarfjarðar h/f hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 16. desember 1974. Krefst hann þess, að stefnda verði dæmt að greiða honum 1.040.000 krónur með 1% dráttarvöxtum fyrir hvern byrjaðan mánuð frá 1. júní 1972 til 16. maí 1973, 1½% dráttarvöxtum fyrir hvern byrj-

aðan mánuð frá þeim degi til 15. júlí 1974 og með 2% dráttarvöxtum fyrir hvern byrjaðan mánuð frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Áfrýjendur Bjarni R. Guðmundsson, Haraldur H. Júlíusson, Hreiðar Júlíusson og Útgerðarfélagið Valur s/f áfrýjuðu máli þessu með stefnu 22. maí 1975, að fengnu áfrýjunarleyfi 28. apríl s. á.

Með úrskurði skiptaréttar Gullbringusýslu 16. október 1975 var bú áfrýjandans Haralds H. Júlíussonar tekið til gjaldþrotaskipta. Þá var bú áfrýjandans Hreiðars Júlíussonar tekið til gjaldþrotaskipta með úrskurði sama skiptaréttar 29. desember 1975. Hafa þrotabú þeirra tekið við aðild málsins hér fyrir dómi samkvæmt 2. mgr. 53. gr. laga nr. 85/1936, sbr. 58. gr. laga nr. 75/1973.

Áfrýjendur hafa uppi þessar kröfur:

Aðalkrafa: Að stefnda verði dæmt að greiða þeim 18.500.000 krónur.

1. varakrafa: Að stefnda verði dæmt að greiða þeim 17.050.000 krónur.
2. varakrafa: Að stefnda verði dæmt að greiða þeim 14.750.000 krónur.
3. varakrafa: Að stefnda verði dæmt að greiða þrotabúum þeirra Haralds og Hreiðars 13.333.332 krónur.
4. varakrafa: Að stefnda verði dæmt að greiða þrotabúum þeirra Haralds og Hreiðars 11.366.666 krónur.
5. varakrafa: Að stefnda verði dæmt að greiða þrotabúum þeirra Haralds og Hreiðars 9.833.332 krónur.

Í öllum tilvikum krefjast þessir áfrýjendur 8% ársvaxta af dæmdum fjárhæðum frá 12. júlí 1972 til 16. maí 1973 og 10% ársvaxta frá þeim degi til 15. júlí 1974 og 15% ársvaxta frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefjast þeir málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi allra áfrýjenda.

I.

Um kröfur Bjarna R. Guðmundssonar, þrotabús Haralds H. Júlíussonar, þrotabús Hreiðars Júlíussonar og Útgerðarfélagins Vals s/f.

Engin gögn eru um stofnun Útgerðarfélagins Vals s/f, og ekki var það tilkynnt til skrásetningar samkvæmt lögum nr. 42/1903. Áfrýjendurnir Bjarni, Haraldur og Hreiðar keyptu b/v Hamranes samkvæmt afsali 2. janúar 1972. Þykir rétt að líta svo á, að þeir hafi verið eigendur skipsins og váttryggingartakar.

Fjárhæðir 3., 4. og 5. varakröfu eru við það miðaðar, að þrotabú þeirra Haralds og Hreiðars eigi óskertan rétt til váttryggingarbóta, þó að svo yrði litið á, að áfrýjandinn Bjarni hefði firrt sig rétti til slíkra bóta. Beri þrotabúunum því að fá greidda $\frac{2}{3}$ hluta váttryggingarfjárins.

1. Um aðalkröfu og 3. varakröfu.

Hér fyrir dómi hafa áfrýjendur uppi hærri fjárkröfu í aðalkröfu en gerð var í héraði, án þess að efni séu til að leyfa þá hækkun samkvæmt 45. gr. laga nr. 75/1973.

Með váttryggingarskírteini 1. janúar 1972 tók stefndi að sér stríðstryggingu á b/v Hamranesi, GK 21. Var váttryggingarfjárhæð 18.750.000 krónur.

Aðalkröfu sína byggja áfrýjendur á því, að skipið hafi farist af völdum tundurdufls eða annarra hernaðartækja, og beri stefnda því að greiða þeim 18.500.000 krónur í váttryggingarbætur samkvæmt stríðstryggingunni.

Í bréfi Siglingamálastofnunar ríkisins til saksóknara ríkisins 1. júní 1973 segir, að útilokað megi telja, „að skipið hafi sokkið af völdum tundurdufls“. Þá segir svo í bréfi þessu: „Reykur sá, sem myndaðist í forlest skipsins, bendir eindregið til að sprengingin hafi átt sér stað í lestinni og að sprengjan hafi ekki verið stór, þar sem gatið, sem kom á skipið, var ekki stærra en svo, að það hélst á floti nálega 5 klukkustundir, enda þótt dæling hæfist ekki fyrr en um þremur stundarfjórðungum eftir sprenginguna.

Að þessu athuguðu er vart hægt að hugsa sér annað en að sprengju hafi verið komið fyrir í lest skipsins“.

Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skírskotun til forsendna héraðsdóms verður eigi talið, að orsakirnar að skips-tapanum verði raktar til hernaðaraðgerða eða annars þess, sem stríðstrygging tekur til. Ber því að staðfesta úrlausn héraðsdóms um þessa kröfu. Kemur 3. varakrafa þá eigi heldur til álita.

2. Um 1., 2., 4. og 5. varakröfu.

1. varakröfu sundurliða áfrýjendur þannig:

a. Húftrygging	kr. 15.000.000	
÷ eigin áhætta	—	250.000 kr. 14.750.000
b. Veiðarfæratrygging	—	800.000
c. Aflatrygging	—	1.500.000

Alls kr. 17.050.000

Í 2. varakröfu krefja áfrýjendur eingöngu um váttryggingarfé samkvæmt a lið í 1. varakröfu.

Fjárhæðir 4. og 5. varakröfu eru á því byggðar, að stefnda beri að greiða þrotabúum þeirra Haralds og Hreiðars tvo þriðju hluta þeirra krafna, sem getur í 1. og 2. varakröfu.

Með váttryggingarskírteini 1. janúar 1972 tók stefndi að sér að váttryggja húf b/v Hamraness. Var váttryggingarfjárhæð ákveðin 15.000.000 krónur, en eigin áhætta 250.000 krónur. Þá váttryggði stefndi sama dag veiðarfæri skipsins fyrir 800.000 krónur og afla fyrir 1.500.000 krónur.

Sterkar líkur eru að því leiddar, að b/v Hamranes hafi farist vegna sprengingar, sem orðið hafi í fiskilest þess af manna völdum. Einnig benda sakargögn sterklega til þess, að áfrýjendur Bjarni, Haraldur og Hreiðar hafi, áður en skipið fórst, haft samráð um, að því skyldi sökkt, til að váttryggingarfé þess fengist greitt. En þótt eigi yrði talið, að skipið hafi farist af völdum sprengingar, sem þessir áfrýjendur hafi af ásettu ráði átt hlut að, verða athafnir áfrýjandans Bjarna, eftir að leki kom að skipinu, ekki skýrðar á annan veg en þann, að hann hafi vísvitandi haldið að sér höndum um

björgun þess. Að mati sjó- og verslunardóms kom hann með aðgerðarleysi sínu í veg fyrir björgun skipsins. Verður að leggja þetta til grundvallar dómi í málinu. Af framansögðu leiðir, að áfrýjandinn Bjarni getur eigi krafist stefnda um váttryggingarbætur sér til handa vegna ákvæða 52. gr. laga nr. 20/1954. Þegar litið er til þess, að Haraldur og Hreiðar voru hvor um sig eigandi að þriðjungi skipsins með honum, hagsmuna þeirra af því, að skipið bjargaðist ekki, og þeirra líkinda, sem á því eru, að áfrýjandinn Bjarni hafi mátt ætla, að vilji þeirra stæði til þess, að skipið færist, þykir nefnt lagaákvæði leiða til þess, að þeir geti eigi heldur krafist stefnda um váttryggingarbætur að tiltölu við eignarhlutdeild sína í skipinu. Verður héraðsdómur því staðfestur að því er varðar áfrýjandann Bjarna og protabú Haralds og Hreiðars, en rétt er, að þeir greiði stefnda 300.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

II. Kröfur Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar.

Kröfur sínar í málinu byggir þessi áfrýjandi á því, að hann hafi átt samningsveðrétt í b/v Hamranesi. Húftrygging skipsins hafi verið honum til hagsbóta samkvæmt 54. gr. laga nr. 20/1954. Eigi hann því sjálfstæðan rétt til váttryggingarbóta. Skipti ekki máli, þótt skipseigendur kynnu að hafa fyrirgert rétti til slíkra bóta.

Stefndi andmælir því, að þessi áfrýjandi eigi kröfu til greiðslu váttryggingarfjár, með því að b/v Hamranesi hafi verið vísvitandi sökkt. Hefði þurft að geta þess sérstaklega í veðbréfunum, ef veðhafarnir ættu rétt til váttryggingarfjár, þegar svo stendur á.

Í váttryggingarskírteini um húftryggingu b/v Hamraness segir svo: „Almennar Tryggingar h.f. tryggir hérmeð með eftirfarandi skilyrðum fyrir Útg.fél. Valur sf., c/o Haraldur Hafsteinn Júlíusson, Kirkjuhvoli, R. Krónur 15.000.000.00, skrifa krónur — fimmtán milljónir — á skipsskrokk M/S skipsins Hamraness GK-21“. Framangreind orð verða ekki með vissu skilin þannig, að í þeim felist, að húftryggingin á b/v Hamranesi hafi átt að vera til hagsbóta fyrir skipseigendur eina og með henni hafi ekki verið váttryggðir hags-

munir annarra, sem ákvæði 54. gr. laga nr. 20/1954 ná til, þar á meðal samningsveðhafa. Er hér sérstaklega á það að líta, að það var á valdi stefnda að kveða skýrt að orði í váttryggingarskirteininu, ef til þess var ætlast, að váttryggingin tæki til hagsmuna skipseigenda einna. Ber því að telja, að þessi áfrýjandi eigi sem váttryggður sjálfstæða kröfu til váttryggingarbóta úr hendi stefnda.

Í öllum þeim veðskuldabréfum, sem þessi áfrýjandi byggir kröfur sínar á, er svohljóðandi ákvæði: „Váttryggingarfjárhæðir veðsettra eigna eru innifaldar í veði skuldareiganda og er honum heimilt, ef til útborgunar váttryggingarfjárins kemur, að krefjast þess, að ábyrgðarsali greiði beint til sín svo mikinn hluta váttryggingarfjárins, sem þarf til lúkningar á veðskuldinni, vöxtum af henni, dráttarvöxtum og kostnaði“.

Fyrrgreint ákvæði veðskuldabréfanna verður ekki talið breyta neinu um framangreinda niðurstöðu, enda er því ætlað að tryggja rétt veðhafa. Ekki skiptir það heldur máli, að ekki er fullvíst, hvort váttryggingarfjárhæðin hrekkur til að greiða kröfurnar eftir réttri skuldaröð. Var kröfugerð og málsreifun með þeim hætti, að ekki eru efni til að taka tillit til þess atriðis.

Kröfur Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar eru byggðar á 3 veðskuldabréfum, sem út voru gefin 24. nóvember 1971, svo sem í héraðsdómi greinir. Af skuldum þessum skyldi greiða 8% ársvexti frá 1. desember 1971. Fjárhæð dómkröfunnar er sundurliðuð sem hér segir:

- | | |
|--|---------------|
| 1. Skuld skv. 2 veðbréfum á 4. veðrétti | kr. 1.500.000 |
| 2. 8% ársvextir frá 1. 12. 1971 til 1. 6. 1972 — | 60.000 |
| 3. Skuld skv. veðbréfi á 6. veðrétti | — 1.750.000 |
| 4. 8% ársvextir frá 1. 12. 1971 til 1. 8. 1972 — | 93.220 |

Kr. 3.403.220

Samkvæmt því, er að framan segir, ber að taka 1. og 3. lið til greina, en þeim er ekki andmælt tölulega. Stefndi hefur mótmælt 2. og 4. lið. Áfrýjandi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar

þykir eiga rétt á greiðslu úr hendi stefnda á vöxtum samkvæmt veðbréfunum til þess dags, er b/v Hamranes fórst. Verður því fallist á 2. kröfulið, en krafa samkvæmt 4. lið lækkar í 77.000 krónur. Samkvæmt framansögðu verður krafa þessa áfrýjanda tekin til greina með 3.387.000 krónum.

Þá krefst þessi áfrýjandi dráttarvaxta úr hendi stefnda, eins og fyrr er lýst. Rétt er, að áfrýjandi fái úr hendi stefnda vexti samkvæmt 24. gr. laga nr. 20/1954. Ber stefnda því að greiða 8% ársvexti af dæmdri fjárhæð frá 20. júlí 1972 til 16. maí 1973, 10% ársvexti frá þeim degi til 15. júlí 1974, 15% ársvexti frá þeim degi til 28. apríl 1976 og 15¾% ársvexti frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum ber stefnda að greiða þessum áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst samtals 350.000 krónur.

III. Kröfur Vélsmiðju Hafnarfjarðar h/f.

Kröfur sínar í málinu byggir þessi áfrýjandi á sams konar rökum og áfrýjandinn Bæjarútgerð Hafnarfjarðar. Þær hafa sætt sömu andmælum frá stefnda og kröfur bæjarútgerðarinnar. Er um kröfurnar allt hið sama að segja og greint var í II, að öðru leyti en því, að þær eru reistar á veðskuldabréfi frá 24. nóvember 1971, svo sem segir í héraðsdómi. Aðalkrafan er sundurliðuð þannig:

- | | |
|--|---------------|
| 1. Skuld samkv. veðbréfi | kr. 1.000.000 |
| 2. 8% ársvextir frá 1. 12. 1971 til 1. 6. 1972 — | 40.000 |

Kr. 1.040.000

Með sömu rökum og greinir í II ber að taka þessa kröfu til greina. Engin gögn eru um það, hvenær Vélsmiðja Hafnarfjarðar h/f krafði stefnda fyrst um váttryggingarbætur. Þykir, eins og hér stendur á, rétt að dæma vexti af hinni dæmdu fjárhæð frá birtingardegi stefnu 27. september 1972, og ákveðast þeir 10% ársvextir til 15. júlí 1974, 15% ársvextir frá þeim degi til 28. apríl 1976 og 15¾% ársvextir frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum ber stefnda að greiða þessum áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst samtals 150.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Almennar Tryggingar h/f, skal í máli þessu vera sýkn af kröfum áfrýjendanna Bjarna R. Guðmundssonar, þrotabús Haralds H. Júlíussonar og þrotabús Hreiðars Júlíussonar. Þessir áfrýjendur greiði stefnda 300.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Stefndi greiði áfrýjandanum Bæjarútgerð Hafnarfjarðar 3.387.000 krónur með 8% ársvöxtum frá 20. júlí 1972 til 16. maí 1973, 10% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974, 15% ársvöxtum frá þeim degi til 28. apríl 1976 og 15¼% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags svo og 350.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi greiði áfrýjandanum Vélsmiðju Hafnarfjarðar h/f 1.040.000 krónur með 10% ársvöxtum frá 27. september 1973 til 15. júlí 1974, 15% ársvöxtum frá þeim degi til 28. apríl 1976 og 15¼% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags svo og 150.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

S é r a t k v æ ð i

Benedikts Sigurjónssonar hæstaréttardómara.

I.

Eg er sammála atkvæði meiri hluta dómenda um úrlausn á kröfum áfrýjenda, Bjarna R. Guðmundssonar, þrotabús Haralds H. Júlíussonar, þrotabús Hreiðars Júlíussonar og Útgerðarfélagins Vals s/f á hendur stefnda.

II.

Um kröfur Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar og Vélsmiðju Hafnarfjarðar h/f.

Kröfur sínar byggja þessir áfrýjendur á því, að stefndi hafi húftryggt skipið. Það hafi farist og beri stefnda því að greiða veðskuldir af váttryggingarfénu og skipti eigi máli, af hvaða ástæðum skipið hafi farist. Vísu áfrýjendur þessu til stuðnings til ákvæða 54. gr. og 57. gr. laga nr. 20/1954.

Í öllum skuldabréfum þeim, sem þessir áfrýjendur byggja kröfur sínar á, er samhljóða ákvæði þannig:

„Váttryggingarfjárhæðir veðsettra eigna eru innifaldar í veði skuldareiganda, og er honum heimilt, ef til útborgunar váttryggingarfjárins kemur, að krefjast þess, að ábyrgðarsali greiði beint til sín svo mikinn hluta váttryggingarfjárins, sem þarf til lúkningar á veðskuldinni, vöxtum af henni, dráttarvöxtum og kostnaði. Er skylt að láta skuldareiganda í té skilríki fyrir því, að hið veðsetta sé nægilega váttryggt, og verði misbrestur á því, er honum heimilt, en þó aldrei skylt, að annast váttrygginguna á kostnað skuldara, og hefur hann þá veðrétt í hinum veðsettu eignum fyrir öllum þeim kostnaði, er hann hefur haft af váttryggingunni, eins og fyrir sjálfum höfuðstól skuldarinnar“.

Eins og áður var rakið, tók stefndi að sér húftryggingu á skipinu fyrir „Útg.fél. Valur sf. c/o Haraldur Hafsteinn Júlíusson“. Í váttryggingarskírteini er veðhafa að engu getið. Fyrrgreind ákvæði veðskuldabréfanna veita veðhafa einungis rétt til að krefjast greiðslu úr hendi váttryggingarfélagsins, ef váttryggingarféð kemur til útborgunar. Eigi veðsalar ekki rétt til greiðslu váttryggingarfjárins, öðlast veðhafar heldur ekki rétt til þess. Eins og rakið er í I. kafla í atkvæði meiri hluta dómenda, eiga veðsalar ekki rétt til greiðslu váttryggingarfjárins úr hendi stefnda og því ekki heldur þessir áfrýjendur. Ber því að staðfesta niðurstöðu héraðsdóms að þessu leyti.

Eftir þessum málalokum ber að dæma þessa áfrýjendur til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, og ákveðst hann 100.000 krónur úr hendi hvors þeirra.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjendur, Bjarni R. Guðmundsson, þrotabú Haralds H. Júlíussonar og þrotabú Hreiðars Júlíussonar, greiði stefnda, Almennum Tryggingum h/f, 300.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandi Bæjarútgerð Hafnarfjarðar greiði stefnda 100.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandi Vélsmiðja Hafnarfjarðar h/f greiði stefnda 100.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verslunardóms Reykjavíkur 30. október 1974.

Mál þetta var tekið til dóms hinn 15. október 1974. Það er höfðað af hálfu Bjarna R. Guðmundssonar skipstjóra, Arnarhrauni 4, Hafnarfirði, Haraldi H. Júlíussyni framkvæmdastjóra, Tjarnargötu 24, Vogum, og Hreiðari Júlíussyni sjómanni, Bræðraborg, Garði, Garðahreppi, persónulega og enn fremur fyrir hönd sameignarfélags þeirra, Útgerðarfélagsins Vals s/f, Reykjavík, með stefnu, birtri 10. janúar 1973, á hendur Almennum Tryggingum h/f, Reykjavík.

Við munnlegan málflutning gerðu stefnendur þessar dómkröfur:

Aðallega, að stefnda verði dæmt að greiða þeim kr. 17.300.000 með 8% ársvöxtum frá 12. júlí 1972 til 1. maí 1973, 10% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974 og 15% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Til vara gera stefnendur þá kröfu, að stefnda verði dæmt að greiða þeim kr. 15.000.000 með 8% ársvöxtum frá 12. júlí 1972 til 1. maí 1973, 10% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974, en 15% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefjast stefnendur málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda.

Dómkröfur stefnda, Almennra Trygginga h/f, eru þær, að félagið verði algerlega sýknað af dómkröfum stefnenda og þeir dæmdir til að gjalda félaginu hæfilegan málskostnað að mati réttarins.

Með stefnu, birtri 27. september 1973 og 4. október sama ár, höfðaði Bæjarútgerð Hafnarfjarðar meðalgöngusök í máli þessu. Gerði meðalgöngustefnandi þær dómkröfur, að aðalstefnda (sic),

Almennum Tryggingum h/f, verði dæmt að greiða sér kr. 3.403.320 auk 1% dráttarvaxta fyrir hvern byrjaðan mánuð af kr. 1.560.000 frá 1. júní 1972 til 1. ágúst 1972 og af kr. 3.403.320 frá þeim degi til 1. maí 1973 og með 1½% dráttarvöxtum fyrir hvern byrjaðan mánuð frá þeim degi til greiðsludags og að aðalstefnda verði gert að greiða málskostnað að skaðlausu.

Með stefnu, birtri 27. september og 4. október 1973, höfðaði Vélsmiðja Hafnarfjarðar h/f, Hafnarfirði, meðalgöngusök í máli þessu og gerði þær dómkröfur, að aðalstefnda, Almennum Tryggingum h/f, verði gert að greiða kr. 1.040.000 auk 1% dráttarvaxta fyrir hvern byrjaðan mánuð frá 1. júní 1972 til 1. maí 1973 og með 1½% dráttarvöxtum fyrir hvern byrjaðan mánuð frá þeim degi til greiðsludags og aðalstefnda verði gert að greiða málskostnað að skaðlausu.

Aðalstefndi, Almennar Tryggingar h/f, hefur krafist sýknu af báðum meðalgöngusökunum auk málskostnaðar að mati dómsins.

Reynt hefur verið að koma á sættum í máli þessu, en sú viðleitni hefur eigi borið árangur.

Í aðalsök eru helstu málavextir þessir:

Með afsali, dagsettu 2. janúar 1972, keyptu aðalstefnendur botnvörpunginn Hamranes, GK 21. Fyrir þann tíma höfðu þeir gert út skipið í rúman mánuð samkvæmt sérstökum leigusamningi. Um leið og eigendaskiptin fóru fram, gerðu aðalstefnendur ráðstafanir til að keyptar yrðu nauðsynlegar váttryggingar vegna skipsins. Þeir leituðu í þessu skyni til aðalstefnda, Almennra Trygginga h/f, og keyptu þar váttryggingar, og með bréfi, dagsettu 31. desember 1971, staðfestir aðalstefndi, að hann hafi tekið að sér eftirtalдар tryggingar skipsins í eitt ár frá og með 1. janúar 1972 að telja:

1. Húftryggingu skipsins (kasko)	kr. 15.000.000
2. Farangur skipverja (30 menn)	— 1.450.000
3. Afli	— 1.500.000
4. Veðarfæri	— 800.000
5. Stríðstrygging	— 18.750.000

Engin váttryggingariðgjöld greiddu aðalstefnendur af þessum tryggingum. Í málflutningi lýstu lögmenn því yfir, að váttryggingariðgjald af húftryggingu skipsins hefði verið greitt úr sérstökum sjóði, Útflutningssjóði, sbr. lög nr. 79 frá 21. desember 1968.

Aðalstefnendur gerðu síðan út skipið, en við mikla fjárhags-

örðugleika og frátafir. Í aprílmánuði 1972 stöðvaðist útgerð skipsins vegna fjárskorts. Í byrjun maímánaðar sama ár lögðu tvö fyrirtæki, Vesturhús h/f og Meitillinn h/f, fram fé til að halda áfram útgerðinni gegn því að fá aflann úr þrem veiðiferðum.

Helgi Benónýsson, fyrirsvarsaður Vesturhúss h/f, tók að einhverju leyti að sér að greiða skuldir vegna útgerðarinnar, sem stofnað hafði verið til vegna úthalds skipsins í þrem veiðiferðum, svo sem greiðslur afborgana og vaxta af lánum, sem á því hvíldu. Tryggingariðgjöld og fleira þess háttar sagði Helgi, að hefði verið sér óviðkomandi, annað en það, að hann kveðst hafa neyðst til að greiða iðgjald af manna- og fatatryggingu skipverja, vegna þess, að aðalstefndi, Almennar Tryggingar h/f, sem hafi haft þessa tryggingu fyrir skipið, hafi sagt henni upp. Í gögnum frá aðalstefnda kemur fram, að þegar Helgi Benónýsson kom á skrifstofu félagsins, hafi verið synjað um framlengingu þessara trygginga frá og með 19. maí 1972. Þá hafi honum jafnframt verið tilkynnt, að tryggingarnar yrðu felldar niður frá 19. maí 1972, aðrar en húftrygging skipsins og stríðstrygging, hvor að upphæð kr. 15.000.000. Þar sem þessar tryggingar voru felldar niður, neitaði skipaskráningin í Hafnarfirði að skrá skipið. Keypti Helgi Benónýsson því nýjar tryggingar (farangurs-, ábyrgðar- og slysa-tryggingar) hjá Samvinnutryggingum g/t.

Hamranesið fór í tvær veiðiferðir eftir þetta, hina fyrri þann 20. maí 1972 og hina síðari um 10. júní sama ár. Þann 14. júní kemur skipið inn á Þingeyri til að fá viðgerð á dampröri við spil. Hvorki tók það þar olíu né landaði fiski. Á Þingeyri gengu 4 menn af skipinu og báru við lélegum aðbúnaði. Aðfaranótt 17. júní kemur skipið til Ólafsvíkur. Þar fór Hreiðar Júlíusson, einn af eigendum skipsins, um borð og var þegar gerður að lestarmanni. Við sama tækifæri fór ungur sonur skipstjórans, sem hafði verið um borð, í land af skipinu.

Hinn 18. júní 1972 fórst skipið í Jökuldýpi. Í dagbók skipsins hefur skipstjórinn, Bjarni Rafn Guðmundsson, einn af aðalstefndum og eigendum skipsins, ritað svofellda skýrslu um atvikið: „Sunnudagurinn 18. júní 1972.

Togað á Jökultungu 24—30 sjómílur undan poki og ásláttur í nótt drógst upp um hádegið rifrildi. Kl. 14.00 kippt og kastað Jökuldýpi 45 sjómílur suðvestur af jökli. Kl. 17.00 er verið var að toga í Jökuldýpi 180—190 föðmum kvað við mikil sprenging svo að skipið hristist stafna á milli. Gaus upp vatnssúla stjórnborðsmegin um svelg. Var aflið svo mikið að menn hentust til

í kojum. Er farið var að athuga nánar hvað olli lagði þúðurfýlu upp úr lestinni og fiskur út um allt. Sjór komst strax í lestina svo að lensur höfðu ekki undan. Skipaði skipstjóri alla menn klára í báta strax. Var haft samband við Narfa, sem beðinn var um aðstoð. Í fyrstu virtist svo að dæurnar höfðu undan en svo jókst lekinn. Skipstjóri gerði tilraun til að sjá hvar lekinn var og virtist lekinn vera fyrir framan svelg. Fiskur var í stúm og var lítið hægt að athafna sig. Um kl. 19.00 var sjór kominn í vélarrúm, yfirgáfu allir skipið nema skipstjóri, sem hafði samband við Narfa. Kl. 19.30 fer skipstjóri frá borði. Haft er samband við Narfa frá neyðarstöð. Kl. 20.33 allir komnir um borð í Narfa. Hamranesið sigur meira og meira að aftan. Var haft samband Reykjavík-radíó og beðið um skip með dælur. Kl. 21.46 skipið sokkið. Ljósavél var höfð í gangi og báðar dælur á fullu en virtust ekki hafa undan. Skipstjóri álitur að hér hafi verið um tundurdufl að ræða, marandi í hálfu kafi. Staður skipsins er það sökk 63 gráður 58 mín. norður 24 gráður 14 mín. vestur. Dýpi 202 faðmar. Veður norðaustan 3 alskýjað“.

Sjópróf út af máli þessu hófust hinn 20. júní 1972 fyrir sjó- og verslunardómi Hafnarfjarðar, og stóðu þau til 28. sama mánaðar. Við sjóprófin var annars vegar leitast við að finna orsök þess, að leki kom að skipinu, þannig að það sökk, og hins vegar að fá sem gleggsta mynd af viðbrögðum skipshafnar, eftir að sprenging hafði orðið, og þá einkum aðgerðum skipstjórans til björgunar skipinu.

Auk skipstjórans, sem jafnframt var einn af eigendum skipsins, voru teknar skýrslur af öðrum eigendum, þeim Haraldi Hafsteini Júlíussyni og Hreiðari Júlíussyni, en hann var háseti (lestarmaður) síðasta sólarhring veiðiferðarinnar. Sætti hann 7 daga gæsluvarðhaldi, meðan sjóprófin voru haldin. Teknar voru skýrslur af Auðuni Auðunssyni, sem var skipstjóri á b/v Fylki, er sökk, sennilega af völdum tundurdufls, hinn 14. nóvember 1956, Stefáni Arndal, stöðvarstjóra fjarskiptastöðvarinnar í Gufunesi, Karli Kristjánssyni, loftskýtamanni í Gufunesi, Helga Hallvarðssyni skipherra og Rúdolf Þór Axelssyni lögreglumanni, sem báðir eru sérfróðir um meðferð sprengiefnis og eyðingu sprenginga, Sigurði Anton Friðþjófsyni refsifanga, sem hafði verið 2. stýrimaður í þriðju, síðustu, veiðiferð skipsins, svo og flestum skipverjum í síðustu veiðiferð þess.

Bjarni Rafn Guðmundsson skipstjóri kvaðst við sjóprófið ekki hafa séð vatnssúlu stjórnborðsmegin við skipið, rétt eftir ætlaða

sprengingu, en þar hafi verið froða á sjónum og vatnsbólur. Varðandi það, er segir í leiðarabók, að fiskur hafi verið út um allt, kveður hann „nokkra fiska hafa flotið í auðri stíu bakborðsmegin í forlest“. Teljandi röskun virtist ekki hafa orðið í lestum. Kom fram við yfirheyrslur, að sjór mun fyrst hafa komið í forlest, og voru lestar um það bil hálfar af sjó, þegar skipið var yfirgefið, en ekki teljandi sjór í vélarrúmi, en samkvæmt ljósmyndum seig skipið fyrst niður að aftan, og kunni skipstjórinn eða aðrir skipverjar ekki á því viðhlýtandi skýringar. Bjarni Rafn Guðmundsson kvaðst hafa verið búinn að skipa öllum hásetum í bátana kl. 1830 og vélstjórunum nokkru síðar. Sjálfur yfirgaf hann skipið síðastur manna, kl. 1930, en loftskeytamaðurinn, Þórður Jónasson, litlu fyrr. Ekki gat Þórður Jónasson sagt um það, hvar skipstjórinn hafi haldið sig þann tíma, sem þeir voru einir um borð, en talsverðan tíma hafi skipstjóri verið í brúnni.

Flestir, sem prófaðir voru, lýstu umræddu atviki á svipaðan hátt. Þeir kváðust hafa heyrt dynk eða hvell og nokkur slynkur hafi komið á skipið, en ekki vögnuðu þó allir, sem sofandi voru. Mikill reykur var í fyrstu, og báru nokkrir, að reykur hafi komið upp um loftrör, sem liggur frá vatnstanki í botni, upp á þilfarið, stjórnborðsmegin. Mikill óþefur gaus upp, og lýstu flestir skipverjar honum sem púður- eða brennisteinslykt. Þegar atvikið varð, var skipstjóri og bátsmaður í brúnni, háseti á togvakt á þilfari, Hreiðar Júlíusson var frammi í setustofu í hvalbak, en aðrir skipverjar voru aftur í skipinu eða neðan þilja.

Við sjóprófin var lögð fram dagbók radióstöðvarinnar í b/v Hamranesi og dagbókarfærslur fjarskiptastöðvarinnar í Gufunesi. Einnig voru lagðar fram segulbandsupptökur Gufunesstöðvarinnar með fjarskiptum varðandi atburð þann, sem um ræðir í máli þessu, svo og samtöl skipstjóra við útgerðaraðilja og fleiri frá og með 13. júní 1972. Þar kemur m. a. fram, að fjarskiptastöðin á Gufnesi frétti „á skotspónum“ kl. 1808 hinn 18. júní, að eitt-hvað væri að hjá b/v Hamranesi, og náði sambandi við skipið kl. 1821, en þá var ekki sögð vera hætta á ferðum. Kl. 1918 bað b/v Hamranes um að láta varðskip vita um ástandið, talsverður sjór sagður vera í lestum, en enginn sjór í vélarrúmi. Kl. 1926 kvaðst loftskeytamaðurinn fara að loka stöðinni og yfirgefa skipið að boði skipstjórans.

Fram hefur einnig komið, að fjárhagsörðugleikar útgerðarfélags Hamraness voru verulegir og miklir erfiðleikar að fá menn til starfa á skipið.

Mörg atvik þessa máls vöktu grunsemdir um, að orsök lekans, sem að skipinu kom, hafi ekki verið óhappatilvik, svo sem að það hafi rekist á tundurdufl, einnig að látið hafi verið hjá líða að grípa til eðlilegra og sjálfsagðra ráða til að bjarga skipinu.

Saksóknari ríkisins krafðist með bréfi, dagsettu 19. júlí 1972, til sakadóms Hafnarfjarðar, að rannsókuð yrðu ítarlegar mörg atriði þessa máls, m. a. var krafist rannsóknar á viðkomandi tilkynningum, sem sendar voru út frá b/v Hamranesi eftir kl. 1700 daginn, sem skipið fórst, og fram til þess, að skipið var yfirgefið. Síðari próf fóru fram í réttinum frá 25. júlí til 6. nóvember 1972.

Við þá rannsókn voru allir eigendur skipsins, aðalstefnendur, úrskurðaðir í gæsluvarðhald og enn fremur loftskeytamaður skipsins, Þórður Jónasson.

Við yfirheyrslurnar kemur í ljós, að skipstjórinn lét ekki senda út neyðarkall eftir sprenginguna, hann byrjar á því að taka inn trollið.

Þórður Jónasson loftskeytamaður bar, að hann hafi ekki beðið sig að hafa að fyrra bragði samband við Gufnesradió eftir sprenginguna. Skipstjórinn kvaðst heldur ekki hafa beðið loftskeytamanninn að hafa samband við næsta skip, fyrr en um þrem stundarfjórðungum eftir að sprengingin varð. Hann gaf þá skýringu á því, að tíminn fram að því hafi farið í það hjá sér að aðgæta, hvað komið hefði fyrir við sprenginguna, og að láta ná inn vörpunni. Ekki sigldi skipstjórinn skipinu í átt að landi. Gaf hann þá skýringu á því eftir vélstjóra, að það kynni að valda ketilsprengingu. Ekki kallaði skipstjórinn heldur til björgunarskip með öflugar dælur, en kvaðst hafa haldið, að b/v Narfi, sá, er bjargaði mönnunum, hefði öflugar dælur án þess þó að kynna sér það sérstaklega.

Þórður Jónasson, loftskeytamaður á b/v Hamranesi, bar, að skipstjórinn, Bjarni R. Guðmundsson, hafi vakið sig kl. 1745 18. júní og gefið sér fyrirmæli um að kalla á aðstoð vegna leka, sem kominn væri að skipinu. Síðar, eða kl. 1818, hafi Gufunesradió kallað upp b/v Hamranes og spurt, hvort ekki væri rétt að senda út neyðarkall. Taldi loftskeytamaðurinn sig minna, að hann hefði spurt skipstjóran á b/v Hamranesi, hvort rétt væri að senda út neyðarkall, eftir að Gufunesradió hafði kallað skipið upp, og taldi loftskeytamaðurinn, að skipstjórinn hafi þá að minnsta kosti ekki gefið fyrirmæli um að senda út slíkt kall, en skipstjóri sé formlegur og löglegur yfirmaður fjarskiptatækjanna um borð í

skipinu. Loftskýtamaðurinn kvaðst mundu hafa verið óhræddur að vera lengur um borð í skipinu, þegar skipstjórinn gaf honum fyrirmæli um að yfirgefa skipið laust fyrir kl. 1930. Taldi loftskýtamaðurinn skipið þá ekki tiltakanlega sigið, en kvað það hafa tekið að þyngjast áberandi og í vaxandi mæli síðustu einu og hálfu klukkustundina, eftir að það var yfirgefið, uns það sökk að lokum.

Árni Guðmundsson, stýrimaður á b/v Hamranesinu, var sofandi, þegar sprengingin varð, og var ræstur kl. 1800 og hafði þá ekki orðið var við neitt.

Þorvaldur Benediktsson, vélstjóri á b/v Hamranesinu, var á vakt, þegar sprengingin varð. Hann kvaðst hafa verið að fara niður í vélarrúm og á leiðinni fundið hnykk og heyrt skruðning, líkast því sem trollið festist í botni eða vírar slitnuðu. Hann kvaðst ekki hafa farið að grennslast fyrir um þetta, en hringt hafi verið á stopp. Stuttu seinna hafi verið hringt á fulla ferð áfram. Spurt hafi verið ofan úr brú, hvort eitthvað hefði komið fyrir niðri í vélarrúminu, en Þorvaldur gat ekki fundið það. Stuttu seinna hafi verið beðið um að lensa lestarnar af fullum krafti. Hann kvað sér ekki hafa fundist sjórinn í vélarrúminu neitt óeðlilegur allan þann tíma, sem hann var þar, enda hafi lekið dálítið með skrófuásnum og algengt hafi verið, að jafnmikill sjór og í þetta sinn hafi verið í vélarrúminu.

Gestur Sigurðsson, vélstjóri á b/v Hamranesinu, var ekki á vakt í vélarrúminu þann dag. Hann kvað kokkinn hafa komið og kallað á sig í mat og sagt sér, að eitthvað væri að í lest skipsins. Hann vissi ekki, hvað klukkan var þá. Hann kveðst hafa yfirgefið skipið um leið og Þorvaldur, 2. vélstjóri. Rétt áður kveðst hann hafa litið niður í vélarrúm og séð, að sjór var kominn upp á vélargólf stjórnborðsmegin, en þar sé gólfíð miklu lægra. Hann taldi, að sjórinn hefði ekki getað komið annars staðar að en úr lestum skipsins. Skýrði hann það þannig, að sjór þyrfti ekki að komast nema í vissa hæð í aftur-svelg og renna þá undir olíutank aftur undir ketil og aftur úr. Kvað hann svo hafa verið í mörg ár, að sjór kæmi úr lestum og aftur í vélarrúm og hafi sjór komið í vélarrúm, þegar lestar hafi verið spúlaðar. Hann sagði, að undir það síðasta hefði hann sett lensidælu í vélarrúmið og hefðu allar dælur verið í gangi, þegar skipið var yfirgefið.

Gunnar Auðunsson, skipstjóri á b/v Narfa, hefur m. a. borið, að hann gerði ráð fyrir því, að ganggott skip hefði getað komist

frá Reykjavík að b/v Hamranesi, áður en skipið sökk, ef slíkt skip hefði lagt af stað upp úr kl. 1700.

Skipstjórinn, Bjarni Rafn Guðmundsson, og loftskeytamaðurinn, Þórður Jónasson, voru samprófaðir varðandi sjó í vélarrúmi. Þórður kvaðst hafa það eftir Bjarna Rafni, að ekki hafi verið kominn sjór í vélarrúmið kl. 1926 margnefndan dag, en í framburði Bjarna Rafns í málinu kom hins vegar fram, að sjór hafi verið kominn í vélarrúmið og farið vaxandi, nokkru áður en skipið var yfirgefið, en samræmi náðist ekki. Bjarni Rafn Guðmundsson hafði áður borið í sjóprófinu hinn 20. júní 1972, „að vélamenn hafi tilkynnt sér um vaxandi sjó í vélarrúmi, en kveðst aldrei hafa farið niður sjálfur“. Síðar kvaðst Bjarni Rafn ekki muna eftir því, að vélstjórnarnir hefðu tilkynnt honum, að sjór væri kominn í vélarrúmið í skipinu, áður en það var yfirgefið. Hins vegar hafi Gestur vélstjóri verið búinn að segja sér, að sjór ætti greiðan aðgang úr lestum og aftur í vélarrúm. Er Bjarni Rafn Guðmundsson var spurður að því, hvor framburðurinn væri réttari, kvaðst hann ekki muna þetta svo greinilega, að hann gæti sagt um það.

Fram er komið í málinu, að aðalstefnandi Haraldur Hafsteinn Júlíusson, bróðir Hreiðars Júlíussonar, er var lestarmaður í umrætt sinn, hafi haft leyfi til að standa fyrir dínamítsprengingum á vegum Íslenskra Aðalverktaka 14 árum áður. Minnti Harald Hafstein, að hann hafi á þeim tíma unnið nokkuð við sprengingar, þó ekki lengur en um hálft ár, að því er hann taldi.

Svo sem áður er að vikið, komu þeir Helgi Hallvarðsson skipherra og Rudolf Þór Axelsson lögreglumaður fyrir dóminn, þegar mál þetta var rannsakað, en þeir hafa báðir kynnt sér meðferð og verkan sprengiefnis.

Helgi Hallvarðsson gerði þá grein fyrir verkan tundurdufls, að skip, sem á það rekst, sökkvi á nokkrum mínútum og ekki komi reykur af slíkri sprengingu. Rudolf Þór Axelsson lýst því álitinu sínu varðandi reykmyndun og ólykt, að slíkt væri mjög óeðlilegt, og óhugsandi miðað við þá forsendu, að um sprengingu tundurdufls hefði verið að ræða, og komi þar m. a. til, að ekki var vitað um, að nein lyktmyndandi efni hafi verið í lestum. Hins vegar kvað hann ekki hafa þurft mikið sprengiefni inni í lestinni til að koma á miklum reyk og ólykt.

Auðunn Auðunsson skipstjóri lýsti því, er b/v Fylkir sökk á 10 til 20 mín., þegar tundurdufl var talið hafa komið í vörpu togarans, eins og fyrr er frá greint.

Margt, margt fleira kom fram við rannsókn málsins, en ekki þykir efni til að fara frekar út í það hér, enda yrði dómurinn þá óhæfilega langur.

Verður næst vikið að rökstuðningi málsaðilja.

Aðalstefnendur byggja dómkröfur sínar á því, að þeir hafi keypt hjá aðalstefnda váttryggingar þær, sem um er getið hér að framan. Hin váttryggðu verðmæti hafi farist, og því beri aðalstefnda að greiða váttryggingarféð samkvæmt váttryggingarskilmálum. Greiðsla váttryggingariðgjalda af húftryggingum slíkra skipa og hér um ræðir sé innt af hendi úr sérstökum opinberum sjóði. Greiðsla á iðgjöldum afla- og veiðarfæratryggingar verði aðalstefnendur hins vegar að inna af hendi sjálfir. Það hafi þeir ekki gert, er skipið fórst, en engu að síður telja þeir, að tryggingar þessar hafi verið í fullu gildi. Benda þeir á eftirfarandi því til staðfestu: Ekki hafi verið samið um neinar greiðslur á þessum tryggingariðgjöldum og aðalstefndi hafi engin skilyrði sett um, að iðgjöld þessi yrðu greidd fyrirfram. Þvert á móti hafi aðalstefndi tekið að sér þessar tryggingar án þess að krefjast nokkurra greiðslna. Þá sé líka venja að slíkar tryggingar séu greiddar einhvern tíma á tryggingartímabilinu, og raunar sé allur gangur á innheimtu iðgjaldanna. Til enn frekari áréttingar því, að aðalstefndi hafi ekki sett það skilyrði, að afla- og veiðarfæratryggingin væri greidd fyrirfram, bendir aðalstefnandi á, að jafnframt því sem aðalstefndi hafi tekið að sér þessar tryggingar hafi hann lánað aðalstefnendum kr. 500.000 án þess að fara fram á, að váttryggingariðgjöldin væru greidd af láni þessu. Aðalstefnendur hafi því verið í góðri trú um, að váttryggingarnar væru í fullu gildi, og telja þeir sig aldrei hafa fengið neina tilkynningu frá aðalstefnda um, að svo væri ekki.

Aðalstefnendur benda á, að þeir hafi enn fremur keypt tryggingu á farangri skipverja hjá aðalstefnda svo og ábyrgðar- og slysatryggingu. Er skipið hafi verið nýfarið í næstsíðustu veiðiferð sína, hafi Helgi Benónýsson að beiðni aðalstefnanda komið í skrifstofu bæjarfógetaembættisins í Hafnarfirði þeirra erinda að láta lögskrá á skipið. Hafi skráningarstjóri þá tjáð Helga, að aðalstefndi hafi sagt upp farangurstryggingu, ábyrgðar- og slysatryggingu vegna b/v Hamraness. Yrði að koma tryggingunum í lag, áður en lögskráning gæti átt sér stað. Hafi Helgi þá farið upp á sitt eindæmi til Samvinnutrygginga g/t og keypt nefndar þrjár tryggingar þar. Aðalstefndi telji sig á þessum tíma hafa sagt upp afla- og veiðarfæratryggingu vegna b/v Hamraness við

Helga Benónýsson. Aðalstefnendur mótmæla því algerlega, að uppsögn trygginganna, er kunni að hafa verið beint til Helga Benónýssonar, hafi nokkurt gildi gagnvart þeim, þar sem hann hafi ekkert umboð haft frá þeim til að taka á móti slíkri uppsögn. Telja aðalstefnendur, að aðalstefnda hafi borið að beina uppsögninni til þeirra og á þann hátt einan geti hann slitið tryggingunni á löglegan hátt. Aðalstefnendur telja sig hins vegar aldrei hafa fengið slíka tilkynningu frá aðalstefnda og ekkert vitað um vilja aðalstefnda til að segja tryggingunni upp. Enn fremur vekja aðalstefnendur athygli á því, að með því að aðalstefndi hafi rætt við Helga Benónýsson um uppsögn á umræddum afla- og veiðarfæratryggingum hafi hann staðfest það, að hann liti svo á, að tryggingarnar væru ennþá í gildi og að uppsögn þurfi að koma til, eigi að fella þær niður. Því telja aðalstefnendur í framhaldi af þessu rökrétt að álykta, að þar sem þeim hafi aldrei borist uppsögn á þessum tryggingum, þá beri að líta svo á, að þær hafi verið áfram í fullu gildi.

Aðalstefndi byggir sýknukröfu sína á eftirfarandi atriðum:

Fljótlega hafi vaknað grunur um það, að ekki væri allt með felldu um afdrif skipsins. Tveir af þremur eigendum skipsins hafi verið meðal áhafnar þess, þ. e. skipstjórinn, Bjarni R. Guðmundsson, og Hreiðar Júlíusson. Hinn síðarnefndi hafi komið um borð röskum sólarhring áður en sprengingin varð og strax verið gerður að lestarmanni, en þeir, sem áður störfuðu þar, settir í önnur störf, en sprengingin hafi einmitt átt sér stað í forlestinni.

Strax og yfirheyrslur byrjuðu, hafi komið í ljós, að skipstjórinn reyndi í leiðarþóknarskýrslu sinni að gera mun meira úr sprengingu þeirri, sem varð, heldur en ástæða var til, því að hún hafi ekki verið meiri en svo, að sumir skipverjar, sem sváfu, hafi ekki vaknað, en aðrir vaknað við skruðninga og dynk, sem þeir hafi ekki sett í samband við neina sprengingu.

Áhöfnin hafi borið samhljóða, að dínamit eða púðurstybba hafi borist úr lestinni og mikill reykur því samfara. Sprengingin hafi því eigi getað stafað af gasi eða olíu, enda engar slíkar leiðslur í lestinni. Sprenging af tundurdufli hafi verið útilokuð, enda hafi skipið haldist á floti í næstum 5 klst. eftir sprenginguna. Sprengingin hljóti því að hafa orðið innan í skipinu, annað hvort af púðri eða dínamiti.

Vitað sé og viðurkennt af hálfu framkvæmdastjóra útgerðarinnar, að reksturinn hafi gengið mjög illa.

Í stórum dráttum byggir aðalstefndi sýknukröfu sína á ákvæð-

um 18. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga, sbr. 21., 22. og 52. gr. sömu laga. Einnig byggir hann á 30. gr. váttryggingarskilmálanna á réttarskjali nr. 7, og enn fremur vísar hann til c liðar 7. gr. og a liðar, sbr. e lið 8. gr. nefndra skilmála.

Aðalstefnandi haldi því fram, að skipið hafi rekist á tundurdufl, og geri aðalkröfu til bóta samkvæmt stríðstryggingu. Aðalstefndi telur fullsannað með vætti framangreindra sprengisérfræðinga, álitu Auðuns Auðunssonar skipstjóra og álitu Siglingamálastofnunar, sem lagt er fram á réttarskjali nr. 26, að um tundurdufl hafi ekki getað verið að ræða. Það sé fullsannað, að sprengingin hafi verið inni í skipinu framan til í forlest bakborðsmegin. Sprengingin hljóti að vera af mannavöldum, þar sem engar olíu- eða gasleiðslur séu í forlestinni.

Þótt opinberar rannsóknir og tilheyrandi gæsluvarðhaldsvist stefnenda hafi ekki leitt til játningar á því, að skipinu hafi verið sökkt, þá megi ljóst vera, að grunur um tryggingarsvik sé svo mikill, að aðalstefnendur verði að færa sönnur á, hvað hafi valdið því, að skipið sökk, og þá jafnframt, að því hafi ekki verið sökkt af ásettu ráði, sbr. 30. gr. framangreindra váttryggingarskilmála á rskj. nr. 7. Auðvelt hefði verið að bjarga skipinu, ef skipstjórinn (einn af aðalstefnendum) hefði viljað. Björgunarskip með sterkar dælur hefði getað siglt á móti því, ef strax hefði verið brugðið við. Skipstjórinn hafi hins vegar dregið allt á langinn, greinilega til að hindra björgun, sbr. framangreint álit Siglingamálastofnunar.

Til ýtrustu vara krefst aðalstefndi lækkunar á tryggingarbótunum, sbr. 52. gr. og 21. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga.

Þá bendir aðalstefndi á það, að afla- og veiðarfæratryggingin hafi verið niður fallin, þegar skipið sökk, þar sem búið hafi verið að segja henni upp í byrjun maímánaðar, þegar útgerðarstjóri skipsins, Helgi Benónýsson, hafi komið til þess að reyna að fá þessar tryggingar framlengdar til þess að koma skipinu aftur á veiðar.

Niðurstaða aðalsakar.

Helgi Benónýsson eða fyrirtæki á hans vegum, Vesturhús h/f, hafði lagt fram fé, til þess að unnt væri að halda áfram útgerð b/v Hamraness. Enn fremur hafði hann rekið ýmis erindi fyrir aðalstefnendur, svo sem fram kemur í gögnum málsins. Í maímánuði 1972 var honum falið að annast um lögskráningu á skipið. Til þess að svo mætti verða, þurfti að kippa tryggingunum í lag.

Fór hann í því skyni til aðalstefnda til þess að fá lánaðar ábyrgðar-, slysa-, farangurs-, afla- og veiðarfæratryggingar. Þeirri mála-leitan var hafnað af hálfu aðalstefnda, er sagði upp framangreindum tryggingum og beindi uppsögninni til Helga Benónýssonar. Telur dómurinn, að aðalstefnda hafi verið rétt að beina uppsögn þessari til Helga Benónýssonar, sbr. 2. mgr. 10. gr. laga nr. 7 frá 1. febrúar 1936 um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga, sbr. 26. gr. sömu laga. Hafi uppsögnin bundið aðalstefnendur þannig, að einungis húftrygging skipsins og stríðstrygging, hvor að fjárhæð kr. 15.000.000, voru í gildi, þegar skipið fórst hinn 18. júní 1972.

Samkvæmt framburðum framangreindra sprengjusérfræðinga svo og Auðuns Auðunssonar skipstjóra telur rétturinn það með öllu ósannað, að skipið hafi farist af völdum tundurdufls eða annarra vítisvéla frá stríðsrekstri, enda hefur það líkurnar gegn sér, þar sem skipið hélst á floti á fimmta klukkutíma, eftir að sprengingin varð. Stríðstryggingin á því ekki við í þessu máli.

Aðalstefnendur hafa ekki getað gefið neina sennilega eða viðhlítandi skýringu á orsökum sprengingarinnar. Í lestinni, þar sem sprengingin varð, eru hvorki olíuleiðslur né gasleiðslur eða neitt annað, þar sem vitað er, að sprungið geti. Allar líkur virðast því benda til, að þarna hafi orðið sprenging af mannavöldum.

Margt í máli þessu vekur grunsemdir gagnvart aðalstefnendum, enda átti útgerðin í miklum fjárhagserfiðleikum, eins og fyrr var rakið.

Í leiðarþók b/v Hamraness, RE 165, daginn, sem skipið fórst, gerir skipstjórinn mjög mikið úr sprengingu þessari. Þrátt fyrir þetta sendir hann ekki út neyðarkall, og ekki siglir hann skipinu tafarlaust til hafnar. Þvert á móti fer hann að láta draga inn botnvörpuna, sem sennilega hefur tekið um það bil hálfa klukkustund, í stað þess að höggva á vírana. Ekki lætur skipstjórinn heldur vekja fyrsta stýrimann eða fyrsta vélstjóra, þegar sprengingin varð, til að ráðgast við þá um björgunaraðgerðir. Skipstjórinn gerir enga tilraun til þess að kalla skip með öflugar dælar til aðstoðar. Eftir sprenginguna benda viðbrögð skipstjórans eindregið til þess, að hann hafi haft lítinn áhuga á að bjarga skipinu, og telur rétturinn, að hann hafi með aðgerðarleysi sínu komið í veg fyrir björgun skipsins. Þá vekur það og grunsemdir, að um kl. 1900 voru allir komnir í bátana nema skipstjórinn og loftskeytamaðurinn. Samkvæmt framburði skipverja er skipið þá ekki mjög mikið sigið. Skipstjórinn fór síðastur frá borði. Eftir

það tekur skipið að síga hraðar, og undarlegt er, að afturendinn sekkur fyrst, enda þótt sjórinn hafi aðallega verið í lestum, þegar skipið var yfirgefið, og ekki meiri í vélarrúmi en oft áður, sbr. framburði vélstjóranna um þetta atriði.

Hinn 13. júní 1972 átti Bjarni Rafn Guðmundsson, skipstjóri á b/v Hamranesinu, símtal við Harald Hafstein Júlíusson, sem þá var staddur í landi. Í símtali þessu koma fram ýmsar setningar, sem eru grunsamlegar, og þeir Bjarni og Haraldur hafa ekki getað gefið sennilegar skýringar á. Setningar þessar eru til dæmis þessar:

„Skipstjórinn Hamranesi við Harald í síma 926571: „... Ef að þið kæmuð um borð ... og afskrifa þetta drasl sko“.

Haraldur: „Ha“.

Skipstjórinn: „Afskrifa bara þetta ...“.

Skipstjórinn: „Ef að þetta (damprörið við spilið) kemst ekki í lag í dag, þá held ég bara áfram“.

Haraldur: „Heyrðu, viltu þá nokkuð vera að spá í þetta meira, Bjarni, og bara drífa í þessu“.

Skipstjórinn: „Ha“.

Haraldur: „Viltu þá ekki bara drífa í þessu helvíti?“ “

Samkvæmt öllu því, sem nú hefur verið rakið, telur dómurinn, að vátryggingaratburðurinn hafi gerst vegna þess, að skipstjórinn, Bjarni Rafn Guðmundsson, hafi sýnt af sér stórkostlega vangá við að bjarga skipinu, eftir að sprengingin varð. Með tilvísun til 18. gr. laga nr. 20 frá 8. mars 1954 um vátryggingarsamninga, sbr. 52. gr., þykja aðalstefnendur því ekki eiga rétt á að fá greiddar húftryggingarbætur, og ber að sýkna aðalstefnda af öllum kröfum aðalstefnenda í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður í aðalsök.

Um meðalgöngusök.

Svo sem fyrr er rakið í dóminum, hefur Bæjarútgerð Hafnarfjarðar höfðað meðalgöngusök í máli þessu á hendur aðalstefnda til greiðslu þriggja veðskuldabréfa, útgefinna af aðalstefnendum hinn 24. nóvember 1971. Bréfin eru þessi:

Veðskuldabréf með fjórða veðrétti í b/v Hamranesi, GK 21, að fjárhæð kr. 500.000.

Veðskuldabréf með fjórða veðrétti í sama skipi að fjárhæð kr. 1.000.000.

Veðskuldabréf með 6. veðrétti í sama skipi að fjárhæð kr. 1.750.000.

Bréf þessi eru öll gefin út af aðalstefnendum í málinu persónu-

lega og með áritaðri ábyrgð Hraðfrystihúss SÍS, Kirkjusandi. Þess er getið í bréfunum, að skipið sé veðsett með váttryggingarfjárhæðum.

Vélsmiðja Hafnarfjarðar h/f, Hafnarfirði, hefur einnig höfðað meðalgöngusök í máli þessu. Gerir vélsmiðjan þær kröfur, að aðalstefndi, Almennar Tryggingar h/f, verði dæmdur til að greiða sér kr. 1.040.000 auk vaxta, svo sem fyrr er getið í dóminum, og kostnaðar. Hin umstefnda skuld er samkvæmt handhafaveðskuldaþréfi að fjárhæð kr. 1.000.000, útgefnu 24. nóvember 1971 af aðalstefnendum, tryggðu með 4. veðrétti í b/v Hamranesi, GK 21, en auk þess er bréfið með áritaðri einfaldri ábyrgð Borgarsjóðs Reykjavíkur.

Þess er getið í veðskuldabréfi þessu, að skipið sé veðsett með váttryggingarfjárhæðum. Meðalgöngustefnendur rökstyðja dómkröfur sínar með því, að þegar b/v Hamranes fórst hinn 18. júní 1972, hafi ekkert verið greitt af bréfunum og þau því öll í gjald-daga fallin vegna vanskila.

Í bréfunum öllum segir svo orðrétt:

„Tryggingarfjárhæðir veðsettra eigna eru innifaldar í veði skuldareiganda og er honum heimilt er til útborgunar váttryggingarfjárins kemur, að krefjast þess, að ábyrgðarsali greiði beint til sín svo mikinn hluta váttryggingarfjárins, sem þarf til lúkn-ingar á veðskuldinni, vöxtum af henni, dráttarvöxtum og kostnaði“.

Það sé viðurkennt, að b/v Hamranesið hafi verið váttryggt hjá aðalstefnda, og þar sem váttryggingarupphæðin hrökkvi fyrir skuldum, beri að dæma aðalstefnda til að greiða höfuðstól þeirra ásamt vöxtum, dráttarvöxtum og kostnaði.

Kröfurnar séu gjaldfallnar, þar sem rannsókn á váttryggingaratburðinum sé löngu lokið, sbr. 24. gr. laga nr. 20/1954 og 24. gr. tryggingarskilmálanna.

Meðalgöngustefnendur halda því fram, að það skipti engu máli um rétt þeirra til váttryggingarfjárins, enda þótt aðalstefnendur kunni að verða taldir eiga sök á því, að váttryggingaratburðurinn gerðist.

Hagsmunir meðalgöngustefnenda séu tryggðir með 54. gr. laga nr. 20/1954, en af því leiði, að þeir haldi sínum rétti, enda þótt aðalstefnendur hafi glatað sínum rétti til tryggingarfjárins af einhverjum orsökum. Þá benda meðalgöngustefnendur enn fremur á það, að í váttryggingarskírteininu sé ekki að finna nein ákvæði,

sem veiti undantekningu frá þessu ákvæði laga um váttryggingarsamninga.

Aðalstefndi hefur, svo sem áður er rakið, krafist sýknu af meðalgöngusökunum auk málskontsaðar að mati dómsins. Þá hefur aðalstefndi enn fremur mótmælt vaxtaútreikningi meðalgöngustefnenda. Mótmæli sín byggir aðalstefndi á sömu forsendum og mótmæli sín á greiðslu til skipseigenda samkvæmt því, sem rakið hefur verið hér að framan í aðalsök. Aðalstefndi hafi fyrst og fremst neitað greiðslu tryggingarfjárins á þeim grundvelli, að skipinu hafi verið sökkt. Váttryggingartaki eigi enga kröfu á greiðslu váttryggingarfjárins, þar sem um tryggingarsvik hafi verið að ræða. Telur aðalstefndi það alveg sama eigi að gilda um þá, sem veðrétt áttu í skipinu, hvort heldur um var að ræða sjóveðrétt eða samningsveðrétt. Heldur aðalstefndi því fram, að til þess að veðréttur geti haldist í tryggingarfjárhæðum, verði að geta þess í viðkomandi skuldabréfi og tryggingarskírteini, að veðréttur haldist, hvort sem veðið er eyðilagt vísvitandi eða ekki. Enginn slíkur fyrirvari sé í bréfum þessum.

Við munnlegan flutning málsins benti lögmaður aðalstefnda enn fremur á það, að í kaskotryggingarskírteini skipsins sé greinilega tekið fram, að tryggingin sé tekin til hagsbóta fyrir: „Útg.fél. Valur s.f., c/o Haraldur Hafsteinn Júlíusson, Kirkjuhvoli, R.“.

Þar sem það sé tekið fram í tryggingarskírteininu, hverjum tryggingin skuli vera til hagsbóta, geti meðalgöngustefnendur ekki átt rétt til váttryggingarinnar, sbr. 54. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga.

Aðalstefnendur hafa skilað greinargerðum í meðalgöngusök. Gera þeir þar þær dómkröfur, að aðalstefnda, Almennum Tryggingum h/f, verði gert að greiða allan málskostnað, sem hljóttast kunni af málshöfðun meðalgöngustefnenda, og sá málskostnaður verði ekki dreginn af þeim váttryggingarfjárhæðum, sem væntanlega verði tildæmdar aðalstefnendum, heldur verði aðalstefndi dæmdur til greiðslu hans auk váttryggingarfjárhæða. Þá krefjast aðalstefnendur hæfilegs málskostnaðar að mati dómsins úr hendi aðalstefnda vegna flutnings meðalgöngusakar.

Þessum kröfum til stuðnings benda aðalstefnendur á, að málshöfðun meðalgöngustefnenda sé eingöngu til komin vegna þess, að aðalstefndi hafi ekki innt af hendi greiðslu váttryggingarfjár b/v Hamraness, en á því beri hann alla ábyrgð.

Niðurstaða meðalgöngusakanna.

Í 54. gr., 1. mgr., laga nr. 20 frá 8. mars 1954 um váttryggingarsamninga segir svo:

„Sé hlutur váttryggður og eigi greint, hverjum váttryggingin skuli vera til hagsbóta, þá telst váttryggingin vera hverjum þeim til hagsbóta, er bíða mundi tjón við það, að hluturinn skemmdist eða færi forgörðum, vegna þess, að hann ætti hlutinn eða veðrétt í honum ...“.

Svo sem áður er rakið, var kaskótrygging b/v Hamraness tekin hjá aðalstefnda hinn 1. janúar 1972 fyrir: „Útg.fél. Valur s.f., c/o Haraldur Hafsteinn Júlíusson, Kirkjuhvoli, R“. Þar sem tekið er fram í nefndu tryggingarskírteini, hverjum tryggingin skuli til hagsbóta, verður með gagnstæðisályktun frá áminnstu ákvæði 54. gr. laga nr. 20 frá 8. mars 1954 um váttryggingarsamninga eigi hjá því komist að telja, að meðalgöngustefnendur eigi ekki rétt til váttryggingarfjárins. Ber því að sýkna aðalstefnda af öllum kröfum meðalgöngustefnenda í máli þessu.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður í meðalgöngusök.

Magnús Thoroddsen borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt Andréssi Guðjónssyni skólastjóra og Hrafnkeli Guðjónssyni stýrimanni.

Dómsorð:

Úrslit aðalsakar eru þau, að aðalstefndi, Almennar Tryggingar h/f, á að vera sýkn af öllum kröfum aðalstefnenda, Bjarna R. Guðmundssonar, Haralds Júlíussonar og Hreiðars Júlíussonar, persónulega og fyrir hönd Útgerðarfélagsins Vals s/f, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Úrslit meðalgöngusakar eru þau, að aðalstefndi, Almennar Tryggingar h/f, á að vera sýkn af öllum kröfum meðalgöngustefnenda, Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar og Vélsmiðju Hafnarfjarðar h/f, í meðalgöngusök, en málskostnaður fellur niður.
