

Dómsorð:

Stefndi, H/f Eimskipafélag Ísland, greiði stefnanda, Kristjáni Jóhannssyni, kr. 4.774.05 með 7% ársvöxtum frá 7. ágúst 1961 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966, 7% ársvöxtum frá þeim degi til 12. júní s. á. og með 8% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 2.500.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 24. janúar 1968.

Nr. 147/1966. **Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f**
(Benedikt Blöndal hrl.)

gegn

Landssmiðjunni.

(Þorvaldur Garðar Kristjánsson hdl.).

Dómenndur:

hæstaréttardómararnir Jónatan Hallvarðsson, Einar Arnalds, Gizur Bergsteinsson og Logi Einarsson og prófessor Theodór B. Línal.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 28. júlí 1966. Krefst hann sýknu og málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og að áfrýjanda verði gert að greiða honum málskostnað hér fyrir dómi.

Með skirskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Áfrýjandi greiði stefnda kr. 35.000.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur er staðfestur.

Áfrýjandi, Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, greiði stefnda, Landssmiðjunni, kr. 35.000.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 3. maí 1966.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 2. þ. m., hefur Þorvaldur Garðar Kristjánsson héraðsdómslögmaður höfðað f. h. Landssmiðjunnar hér í borg gegn Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f til greiðslu á skuld að fjárhæð kr. 356.143.06 ásamt 8% ársvöxtum frá 15. janúar 1963 til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu. Í þinghaldi 10. þ. m. lækkaði stefnandi kröfur sínar á þann veg, að hann krafðist þess, að stefnda verði dæmt að greiða kr. 351.880.09 með 8% ársvöxtum frá 15. janúar 1963 til 31. desember 1964, 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndi krefst aðallega sýknu og málskostnaðar, en til vara, að kröfur stefnanda verði lækkaðar, enda verði málskostnaður þá látinn niður falla.

Málavextir eru þessir:

Að morgni 15. janúar 1963 var bifreiðinni R 1497, eign stefnanda, ekið undir vinstri væng flugvélar Landhelgisgæzlunnar, TF—SIF, þar sem flugvélin stóð vestan við skýli 2 á Reykjavíkurflugvelli. Bifreið þessi er stór vöruflutningabifreið, útbúin með lyftitæki (krana) til lyftingar. Við það, að bifreiðinni var ekið undir væng flugvélarinnar, rakst armur lyftitækisins í vænginn. Urðu við þetta verulegar skemmdir á flugvélinni. Jafnvægisstýri flugvélarinnar skarst í sundur, vængurinn sjálfur rifnaði, og gat kom á benzíntank nr. 1, svo að benzínið fossaði niður á pall bifreiðarinnar.

Landhelgisgæzlan lét gera við skemmdirnar á flugvélinni. Fyrirsvarsmenn Landhelgisgæzlunnar kröfðu síðan fyrirsvarsmenn stefnanda um greiðslu á því tjóni, er þeir töldu sig hafa orðið fyrir vegna þessa atburðar. Fyrirsvarsmenn stefnanda vísuðu kröfu þessari til stefnda, sem hafði ábyrgðartryggt bifreið-

ina R 1497. Stefndi synjaði um greiðslu. Fyrirsvarsmenn stefnanda greiddu Landhelgisgæzlunni þá reikninginn yfir viðgerðarkostnaðinn og annað tjón, sem af árekstrinum varð. Í máli því, sem hér er til úrlausnar, gerir stefnandi kröfu til þess, að stefndi endurgreiði stefnanda fé þetta með vísan til váttryggingarskírteinis bifreiðarinnar.

Váttryggingarskírteini það, sem stefnandi byggir kröfur sínar á, er útgefið 1. maí 1957 af stefnda. Þar segir m. a.:

„Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f ... tryggir samkvæmt ... hinsvegar skráðum almennum og sérstökum váttryggingarskilyrðum ... Landssmiðjuna í Reykjavík sem eiganda neðan nefndrar bifreiðar R 1497 ... fyrir allt að kr. 500.000.00 fyrir einstakt tjón gegn sérhverri einkaréttarskaðabótakröfu, sem váttryggingartaka samkvæmt núgildandi íslenskum umferðarlögum er skylt að tryggja gegn sem eiganda hinnar váttryggðu bifreiðar vegna tjóns, sem hlotizt hefur af notkun hennar“.

Sýknukröfu sína byggir stefndi á því, að honum sé eigi skylt að bæta tjón þetta, þar sem sami sé eigandi tækisins, sem tjóninu olli, og tækisins, sem fyrir tjóninu varð. Ríkissjóður Íslands sé hér í báðum tilvikum eigandinn, enda þótt um tvær ríkisstofnanir sé að ræða, sem í daglegu tali séu kallaðar Landssmiðjan og Landhelgisgæzlan. Í 3. málsgrein 70. gr. laga nr. 26/1958 segi um tryggingar þær, sem taka skuli fyrir bifreiðar, að með þeim skuli vera tryggð greiðsla, að því leyti er til hrökkvi, á hverri þeirri bótakröfu, er falla kunni á þann, er ábyrgð beri á tjóni samkvæmt lögum eða almennum skaðabótareglum. Þá segi í inngangi reglugerðar nr. 67/1932, að með bifreiðatryggingunni skuli vera tryggð greiðsla, að því leyti sem til hrökkvi, á hverri þeirri skaðabótakröfu, er þeim kunni að vera gert að greiða, sem ábyrgð ber á bifreiðinni, þegar slys eða tjón beri að höndum. Í váttryggingarskírteininu segi, að félagið tryggi eiganda nefndrar bifreiðar gegn sérhverri einkaréttarskaðabótakröfu, sem váttryggingartaka samkvæmt núgildandi íslenskum umferðarlögum sé skylt að tryggja gegn sem eigandi hinnar váttryggðu bifreiðar, vegna tjóns, sem hlotizt hafi af notkun hennar. Samkvæmt almennum reglum geti aðili ekki átt skaðabótakröfu á sjálfan sig. Um skaðabótakröfu geti aðeins verið að ræða af hendi þriðja manns. Bifreið sú, er tjóninu olli, og flugvél sú, er fyrir tjóninu varð, séu eign sama aðilja, ríkissjóðs Íslands, og ríkissjóður geti ekki átt skaðabótakröfu á hendur sjálfum sér. Sé því ljóst, að félagið sé ekki skylt að greiða bætur samkvæmt váttryggingu

þeirri, er það hafi selt vegna umræddrar bifreiðar. Ekki geti það skipt hér neinu máli, þótt ríkissjóður Íslands kalli þessa rekstrarþætti sína mismunandi nöfnum. Þá sé rétt að benda á, að við ákvörðun iðgjalda, er ríkissjóði beri að greiða vegna loforða sinna, sé meðal annars tillit til þess tekið, að ríkissjóður eigi fjölmargar bifreiðar, sem oft séu í akstri í nálægð hver við aðra, og ekki sé gert ráð fyrir, að tjón, er þær kunni að valda hver annarri, sé bótaskyld. Sé tekið tillit til þessa með lægri iðgjöldum. Með hliðsjón af þessu telur stefndi, að sýkna beri hann algerlega af öllum kröfum stefnanda. Verði ekki fallið á þessa röksemdafærslu, þá kveðst stefndi ekki vefengja skyldu sína til að greiða bætur samkvæmt váttryggingarskránni.

Af hálfu stefnanda er ofangreindri röksemdafærzlu stefnda eindregið mótmælt. Er á það bent af hálfu stefnanda, að fjárveitingavaldið sé í höndum Alþingis og einnig æðsta fjármála-stjórn ríkisins. Í 40. gr. stjórnarskrárinnar, 2. mgr., segi, að ekki megi taka lán, er skuldbindi ríkið, né selja eða með öðru móti láta af hendi neina af fasteignum landsins né afnotarétt nema samkvæmt lagaheimild. Í 41. gr. stjórnarskrárinnar segi, að ekkert gjald megi greiða af hendi, nema til þess sé heimild í fjárlögum eða fjárákaldögum. Með þessum ákvæðum sé meðal annars verið að skipta tekjustofnum milli einstakra þátta ríkisvaldsins, stofnana og fyrirtækja. Það sé því stjórnarskrárbundinn réttur fjárveitingarvaldsins, að reikningum hinna ýmsu þátta þess sé haldið aðskildum, eftir því sem ákveðið sé með fjárlögum hverju sinni. Ef því er slegið föstu, að mismunandi ríkisstofnanir og fyrirtæki séu í skaðabótalegu og tryggingarréttarlegu tilliti sami aðilinn, þ. e. ríkissjóður, þá sé raskað réttinum til þess að setja hverjum fyrir sig tekjuátælnun og útgjaldaheimild og um leið rétti hvernar stofnunar og fyrirtækis fyrir sig til þess að hafa tekjustofnana og hið úthlutaða fé til ráðstöfunar. Án skýlausrar heimildar í fjárlögum eða almennum lögum geti dómstólar því ekki ákveðið sameiginlegt reikningshald ríkisstofnana. Þá heldur stefnandi því fram, að hinn ólíki starfsgrundvöllur og markmið Landssmiðjunnar og Landhelgisgæzlunnar nægi til þess að fella málsástæðu stefnda. Landhelgisgæzlan sé liður í lögreglu og dómsmálastjórn landsins og lúti í einu og öllu opinberum rétti um starfsemi sína. Landssmiðjan sé hins vegar viðskiptafyrirtæki, sem rekið sé á sama grundvelli og í sama skyni og aðrar smiðjur í einkaeign. Öll starfsemi falli því undir reglur einkamálaréttar og skipti einkaeign ríkisins ekki máli gagn-

vart öðrum aðiljum eða stofnunum og öðrum fyrirtækjum ríkisins. Þá sé fráleitt að halda því fram, að fjárkröfur geti ekki stofnast milli Landssmiðjunnar og annarra stofnana eða fyrirtækja ríkisins, enda verði þau að greiða fullu verði fyrir alla þjónustu Landssmiðjunnar.

Í þessu sambandi vísar stefnandi til bréfs ríkisendurskoðunarinnar, en þar segir m. a.: „... Landssmiðjan og Landhelgisgæzlan hafa algerlega aðskilinn fjárhag. Er því ekki um það að ræða að jafna skuldir milli téðra stofnana. Ríkisendurskoðunin lítur svo á, að fjármálakröfur geti stofnast milli Landssmiðjunnar og Landhelgisgæzlunnar og að þær verði ekki útjafnaðar á þeim forsendum, að hér sé endanlega um sama aðila að ræða“.

Landssmiðjan hóf starfsemi sína árið 1930 án sérstakrar lagaheimildar. Árið 1936 voru svo sett lög um Landssmiðjuna, nr. 102/1936. Samkvæmt 1. og 2. gr. þeirra laga lætur ríkisstjórnin starfrækja smiðju, sem annast skal alls konar smíði fyrir einstaklinga, félög og ríkisstofnanir. Í 4. gr. segir, að framlagt fé til Landssmiðjunnar í fjárlögum skuli skoðast sem lánsfé, er Landssmiðjunni sé skylt að endurgreiða. Samkvæmt 5. gr. skal ráða sérstakan forstjóra til að stjórna fyrirtækinu. Ágóða af starfseminni skal leggja í stofnsjóð samkvæmt 6. gr. Samkvæmt lögum nr. 21/1945 greiðir Landssmiðjan tekjuskatt, og samkvæmt lögum nr. 29/1962 greiðir Landssmiðjan fasteignaskatt og landsútsvar.

Samkvæmt því, sem lýst hefur verið, er Landssmiðjan að vísu eign ríkisins. Rekstur Landssmiðjunnar er þó sjálfstæður og alveg óháður dómsmálastjórn ríkisins, sem Landhelgisgæzlan heyrir undir. Bifreiðin R 1497 var skrásett eign Landssmiðjunnar og rekin á kostnað og áhættu þeirrar stofnunar. Það tjón, sem bifreið þessi hefur valdið öðrum aðiljum, í þessu tilfelli Landhelgisgæzlunni, á að greiðast af fé Landssmiðjunnar, og er það eigi á valdi framkvæmdarvalds ríkisins að gera þar aðra skipan á, til þess þarf að fá sérstaka lagaheimild. Að svo vöxnu máli verður að telja, að Landssmiðjan komi fram sem sjálfstæður aðili gagnvart Landhelgisgæzlunni í lögskiptum þeim, sem hér er um fjallað. Er stefnda því skylt samkvæmt váttryggingarsamningnum, sem stofnaðist með útgáfu áðurgreinds váttryggingarskírteinis, að bæta stefnanda það tjón, sem stefnandi varð ábyrgur fyrir, þegar umrædd bifreið laskaði flugvélina, enda er ósannað, að stefnandi hafi fengið afslátt á íðgjaldi umfram það, sem tíðkast við slíkar tryggingar.

Stefnandi sundurliðar kröfu sína nú þannig:

1. Reikningar vegna leiguflugs	kr. 26.990.85
2. Benzín, 185 gallons	— 1.939.88
3. Uppihaldskostnaður Englendinga	— 22.284.30
4. Segl	— 4.725.00
5. Rafmagns- og hitakostnaður	— 4.972.03
6. Kostnaður við reynsluflug	— 14.000.00
7. Aksturskostnaður	— 3.000.00
8. Myndir	— 1.909.00
9. Vinnulaun	— 43.511.58
10. Reikningur frá Field Aircraft Service	— 223.969.25
11. Flugvélabolti	— 308.00
12. Flutningskostnaður vængefnis	— 3.000.00
13. Vaktstaða slökkviliðs	— 1.270.20

Samtals kr. 351.880.09

Verða nú einstakir kröfuliðir teknir til athugunar.

Um 1. Viðgerðin á flugvélinni TF—SIF stóð frá 15. janúar 1963 til 21. febrúar sama ár.

Á því tímabili tók Landhelgisgæzlan á leigu flugvélar til þess að fylgjast með ferðum fiskibáta og togskipa hér við land svo og til að fylgjast með hafís o. fl. Var kostnaður við leiguflugið þessi:

2. febrúar 1963, Flugskólinn Þytur	kr. 7.620.00
17. — — — — —	— 4.900.00
15. — — Björn Pálsson	— 9.870.85
18. — — Flugskólinn Þytur	— 3.200.00
21. — — — — —	— 1.400.00

Kr. 26.990.85

Stefndi mótmælir nú ekki fjárhæð þessa kröfuliðs tölulega né að leiguflugið hafi verið nauðsynlegt fyrir Landhelgisgæzluna. Hins vegar telur stefndi, að svo mikill kostnaður hafi sparast við það að nota leiguflugvélar, en ekki flugvélin TF—SIF, sem sé mjög dýr í rekstri, að af þeim ástæðum eigi ekki að taka til greina kröfu þessa um kostnað af leigufluginu. Að minnsta kosti beri að lækka þennan kröfulið verulega.

Frá Landhelgisgæzlunni liggja frammi í málinu eftirfarandi upplýsingar:

„Rekstrarkostnaður TF—SIF var á árinu 1963 kr. 6.608.551.14. Rétt er þó í þessu tilfelli að draga frá nokkra kostnaðarliði, svo sem hér greinir:

Radar	kr. 165.548.95
Risna	— 827.75
Breytingar og innréttingar	— 219.546.07
Lán á flugliðum	— 12.074.99
Leiguflug	— 157.834.03
Viðgerðarkostnaður vegna vængtjóns ..	— 207.202.58

Samtals kr. 763.034.37

sem gerir rekstrarkostnaðinn kr. 5.845.516.77, þegar frádráttar-liðirnir hafa verið dregnir frá hinum raunverulega kostnaði.

Kostnaður pr. dag þannig reiknaður er kr. 160.151.10, sem gerir á klst. miðað við 8 stunda vinnudag allt árið, þ. e. 365 daga, kr. 20.018.88“.

Þess er áður getið, að Landhelgisgæzlan greiddi fyrir leiguflug kr. 157.834.03 á árinu 1963. Á þeim 5 vikum, sem viðgerð flugvélarinnar stóð yfir, nam leiguflugskostnaður kr. 26.990.85. Ef síðastgreind fjárhæð er dregin frá 157.834.03, kemur út fjárhæðin kr. 130.843.18. Sé þeirri fjárhæð deilt á 47 vikur, kemur út fjárhæð, sem nemur tæpum kr. 2.800.00 á viku miðað við kr. 5.394.17 á viku þann tíma, sem viðgerðin fór fram. Hefur kostnaður við leiguflugið verið tæplega helmingi meiri á viðgerðartímanum en að meðaltali hinar 47 vikur ársins.

Ekki liggur fyrir í málinu, hve margar flugferðir TF—SIF fór á árinu 1963 né hve langan tíma þær tóku að meðaltali, en samkvæmt upplýsingum frá Landhelgisgæzlunni hefur hún flogið um 400 klukkustundir á ári hverju, eða tæpar 8 klukkustundir að meðaltali á viku.

Samkvæmt kröfulið 6 gerir stefnandi kröfu um kr. 14.000.00 vegna kostnaðar við reynsluflug flugvélarinnar í eina klukkustund og 10 mínútur.

Það er samdóma álit hinna sérfróðu meðdómenda, að verulegur aukakostnaður, bæði beinn og óbeinn, sé óhjákvæmilegur vegna flugs vélarinnar umfram fastan kostnað.

Það er óumdeilt í málinu, að flugvélar þær, sem Landhelgisgæzlan tók á leigu, eru alls ekki þannig úr garði gerðar, að þær geti sinnt þeim sömu verkefnum og TF—SIF er ætlað. Má því ljóst vera, að meðan á viðgerð flugvélarinnar stóð, hafi Land-

helgisgæzlan ekki getað sinnt gæzlu og eftirlitsstörfum á sama hátt og áður. Gegn andmælum af hálfu stefnda hefur stefnandi þó ekki í ljós leitt, að Landhelgisgæzlan hafi orðið fyrir fjárhagstjóni vegna þess, að flugvélin TF—SIF gat ekki flogið á nefndu 5 vikna tímabili, enda telja dómendur, að kostnaðurinn við það að fljúga TF—SIF hafi verið miklu meiri en nemur hinum aukna kostnaði á leiguflugi á nefndu tímabili. Verður þessi kröfuliður stefnanda því ekki tekinn til greina, enda verður heldur ekki fallizt á þá málsástæðu stefnda, sem fram kom við hinn munnlega flutning, að stefnandi hafi með greiðsluneitun sinni fyrirt sig rétti til að vefengja einstaka kröfuliði, sem stefnandi greiddi í góðri trú um, að væru réttmætir.

Um 2. Þessi kröfuliður er andvirði benzíns, er rann niður, þegar áreksturinn varð. Fjárhæð þessa kröfuliðar er ekki andmælt, og verður hann því tekinn til greina.

Um 3. Kröfuliður þessi er kostnaður, sem greiða þurfti vegna upphalds þeirra ensku viðgerðarmanna, sem til landsins komu til að gera við flugvélin. Tölulega er þessum lið ekki andmælt. Óumdeilt er, að nauðsynlegt var að fá umrædda viðgerðarmenn, og verður kröfuliður þessi því tekinn til greina.

Um 4. Stefnandi heldur því fram, að til þess að þetta bezín-tanka flugvélarinnar hafi verið nauðsynlegt að halda ákveðnu hitastigi í þeim. Hafi því verið keypt segl til að breiða yfir væng flugvélarinnar, en benzíntankarnir eru þar staðsettir. Að vísu sé rétt, að seglið hafi ekki eyðilagzt við notkun þessa og hluti af því hafi síðar verið notaður í annað. Staðreyndin sé þó sú, að seglið hafi beinlínis verið keypt í framangreindum tilgangi og hefði eigi verið keypt, ef áreksturinn hefði eigi orðið.

Stefndi telur, að vel megi vera rétt, að seglið hafi verið keypt til þess að breiða yfir flugvélarvænginn, en útilokað sé, að það hafi gereyðilagzt við þessa notkun og komi því ekki til mála, að stefnandi geti krafist um verðmæti þess.

Dómendur hafa farið í starfsstöð Landhelgisgæzlunnar á Reykjavíkurflugvelli. Yfirflugvirki gæzluflugvélarinnar sýndi dómendum hluta af seglinu, sem sniðið hafði verið niður og úr því saumaður hólkur, sem enn er notaður til þess að leiða heitt loft eftir. Ljóst má vera, að seglið hefur rýrnað við notkunina, en þar sem það hefur komið að notum umfram viðgerðina sjálfa, þykir rétt að taka þennan kröfulið til greina með kr. 2.000.00.

Um 5. Stefnandi heldur því fram, að vegna viðgerðar flugvélarinnar hafi þurft að hita flugskýlið mun meir en venjulega. Þá

hafi viðgerðin haft í för með sér aukna rafmagnsnotkun. Áætl-
aður aukakostnaður samkvæmt útreikningi starfsmanna Land-
helgisgæzlunnar nemur nú kr. 4.972.03. Við hinn munnlega mál-
flutning kvaðst lögmaður stefnda ekki mótmæla þeirri fjárhæð
né að þörf hafi verið á kostnaði þessum. Verður þessi kröfuliður
því tekinn til greina.

Um 6. Samkvæmt yfirlýsingu frá Landhelgisgæzlunni var það
krafa Loftferðaeftirlitsins, að flugvélin TF—SIF færi í reynslu-
flug eftir viðgerðina. Á dómsskjali nr. 9 er gerð grein fyrir því,
hvernig kostnaðurinn við reynsluflugið er fundinn. Við hinn
munnlega málflutning lýsti lögmaður stefnda því yfir, að hann
félli frá mótmælum gagnvart þessum kröfulið. Verður hann því
tekinn til greina.

Um 7. Hér er um að tefla áætlaðan bifreiðarkostnað vegna
aksturs á erlendum viðgerðarmönnum og öðrum starfsmönnum
Landhelgisgæzlunnar í sambandi við viðgerð flugvélarinnar. Er
á það bent, að flugskýli Landhelgisgæzlunnar, þar sem viðgerð
fór fram, sé skammt frá Nauthólsvík og því um allmiklar veg-
lengdir að ræða. Reiknar Landhelgisgæzlan sér 100 kr. á dag í
30 daga fyrir 6—8 ferðir að flugskýlinu og í borgina.

Af hálfu stefnda er þessum kröfulið algerlega mótmælt.

Fallast verður á það með stefnanda, að Landhelgisgæzlan hafi
haft aukakostnað af akstri viðgerðarmanna vegna viðgerðar á
flugvélinni. Þar sem kröfulið þessum þykir í hóf stillt, verður
hann tekinn til greina.

Um 8. Þessi liður er kostnaður við ljósmyndir. Er því haldið
fram, að nauðsynlegt hafi verið að senda ítarlegar upplýsingar
um tjónið til fyrirtækis þess í Englandi, sem sá um viðgerðina,
svo að sérfræðingar fengju sem gleggsta lýsingu á tjóninu. Myndir
hafa bæði verið teknar af skemmdunum að utan svo og margar
myndir inni í sjálfum vængnum. Hefur stefnandi nú lækkað
þennan kröfulið í kr. 1.909.00.

Við munnlegan flutning málsins 10. marz 1966 var fallið frá
mótmælum gegn þessum kröfulið. Verður hann því tekinn til
greina.

Um 9. Hér er um að ræða vinnulaun til flugvirkja Landhelgis-
gæzlunnar fyrir að gera við skemmdirnar á flugvélinni.

Í þinghaldi 10. marz 1966 sýndi umboðsmaður stefnanda reikn-
inga yfir vinnulaun þessi. Féll lögmaður stefnda þá frá mótmæl-
um gegn þessum kröfulið. Verður hann því tekinn til greina.

Um 10. Firmað FIELD AIRCRAFT SERVICE LTD. í Englandi

sá um viðgerðina á TF—SIF. Heldur stefnandi því fram, að kostnaður Landhelgisgæzlunnar hafi numið samtals kr. 223.969.75 samkvæmt reikningi firmans. Í þinghaldi 10. marz 1966 lagði umboðsmaður stefnanda fram reikning viðvíkjandi þessum kröfulið. Reikningur þessi ber með sér, að hinu enska firma hefur verið ofgreitt £ 139-1-1, eða kr. 16.767.17, og hefur reikningurinn verið lækkaður um þá fjárhæð í kr. 207.202.58. Lögmaður stefnda kvaðst samþykkja þennan kröfulið þannig breyttan. Verður þessi kröfuliður því tekinn til greina með kr. 207.202.58.

Um 11. Þessum kröfulið er ekki mótmælt tölulega. Því er ekki andmælt, að hér sé um að ræða efni til viðgerðar á skemmdum flugvélarinnar. Verður hann því tekinn til greina.

Um 12. Samkvæmt skýrslu frá Landhelgisgæzlunni á dómskjali nr. 9 var þessi kröfuliður á sínum tíma áætlaður kr. 3.000.00. Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að nú sé komið í ljós, að innflutningsgjaldið hafi numið kr. 3.907.00, og sé þessi liður því of lágt talinn, en við það verði látið sitja.

Við hinn munnlega flutning 10. marz 1966 var því lýst yfir af hálfu stefnda, að fallið væri frá mótmælum gegn þessum kröfulið. Verður hann því tekinn til greina.

Um 13. Þessi kröfuliður er reikningur frá slökkviliðsmanni fyrir „staðnar vaktir vegna viðgerðar á flugskýli“.

Áður en tjónið varð, var verið að vinna að viðgerðum á hurðum flugskýlisins. Engin brunavakt var staðin vegna viðgerðarinnar, fyrr en eftir að tjónið varð. Telur stefnandi, að við slysið hafi skapast eldhætta. Hafi því af öryggisástæðum verið nauðsynlegt að kveðja til brunavakt, meðan haldið var áfram að gera við flugskýlið. Venja sé að greiða fyrir slíkar öryggisvaktir og beri stefnda því að greiða kostnað þennan. Stefndi mótmæli réttmæti þessa kröfuliðar.

Hinir sérfróðu meðdómendur hafa kynnt sér aðstæður á slystaðnum. Er það álit þeirra, að brunavakt þessi hafi verið réttmæt af öryggisástæðum. Verður þessi kröfuliður því einnig tekinn til greina.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda kr. 305.397.57 (1.939.88 + 22.284.30 + 2.000.00 + 4.972.03 + 14.000.00 + 3.000.00 + 1.909.00 + 43.511.58 + 207.202.58 + 308.00 + 3.000.00 + 1.270.20).

Stefndi hefur mótmælt hærri ársvöxtum en 7%, en við munnlegan flutning í þinghaldi 10. marz 1966 samþykkti umboðsmaður stefnda, að stefnandi hækkaði vaxtakröfuna án þess að fram-

haldsstefna í málinu. Stefndi hefur ekki mótmælt upphafstíma vaxtanna.

Rétt þykir að taka vaxtakröfu stefnanda til greina þannig, að stefndi greiði 7% ársvexti frá 15. janúar 1963 til 1. janúar 1965, 6% ársvexti frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvexti frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum ber stefnda að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 35.000.00.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Brandi Tómassyni yfirflugvirkja og Jóni N. Pálssyni yfirskoðunarmanni.

Dómsorð:

Stefndi, Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, greiði stefnanda, Landssmiðjunni, kr. 305.397.57 með 7% ársvöxtum frá 15. janúar 1963 til 1. janúar 1965, með 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 35.000.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 24. janúar 1968.

Nr. 8/1968.

Austurstræti 6 h/f

gegn

Vélsmiðjunni Dynjandi s/f

Einari Guðmundssyni og

Eysteini Leifssyni.

Dómenndur:

hæstaréttardómararnir Jónatan Hallvarðsson, Benedikt Sigurjónsson, Einar Arnalds og Logi Einarsson og prófessor Theodór B. Líndal.

Kærumál. Þóknun matsmanna.

Dómur Hæstaréttar.

Sóknaraðili hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru 20. desember 1967, er hingað barst 15. janúar 1968.