Fimmtudaginn 1. desember 1994.

Nr. 39/1992. **Vestmannaeyjahöfn**
(Jón Hjaltason hrl.)
gegn
Hf. Eimskipafélagi Íslands
(Guðmundur Pétursson hrl.)

Skaðabætur. Siglingar. Frávísun frá héraðsdómi að hluta. Skuldajöfnuður. Ómerking.

Dómur Hæstaréttar.

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

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 27. janúar 1992. Krefst hann þess, að stefnda verði gert að greiða sér 3.758.354 krónur með 3,2% mánaðarvöxtum frá 31. október 1989 til 1. desember sama ár, með 3,4% mánaðarvöxtum frá þeim degi til 1. febrúar 1990, með 3,1% mánaðarvöxtum frá þeim degi til 1. mars sama ár, með 2,5% mánaðarvöxtum frá þeim degi til 1. apríl sama ár, með 2,2% mánaðarvöxtum frá þeim degi til 1. maí sama ár, með 1,9% mánaðarvöxtum frá þeim degi til 1. ágúst sama ár, en síðan með hæstu dráttarvöxtum hverju sinni samkvæmt útreikningi Seðlabanka Íslands og í samræmi við vaxtalög nr. 25/1987 til greiðsludags, og verði höfuðstólsfærsla heimiluð í fyrsta sinn 31. október 1990. Einnig krefst hann þess, að viðurkenndur verði sjóveðsréttur sinn í ms. Bakkafossi til tryggingar dæmdum kröfum. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti úr hendi stefnda.

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

Nokkur ný gögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt. Meðal þeirra er svarbréf Vita- og hafnamálaskrifstofunnar við bréfi lögmanns stefnda, þar sem fram kemur, að svonefndur Norðurgarður í Vestmannaeyjahöfn var styttur á árinu 1992 um 60 metra.

Héraðsdómur, sem skipaður var sérfróðum meðdómendum, komst að þeirri niðurstöðu, að sök vegna ásiglingar ms. Bakkafoss á skip og pramma áfrýjanda við Nausthamarsbryggju í Vestmanna-

eyjahöfn 31. október 1989 væri tvíþætt. Annars vegar hafi verið óvarlegt að sigla skipinu á 5 til 6 sjómílna hraða miðað við klukkustund og einnig að varpa ekki stjórnborðsakkeri, um leið og gefin var fyrirskipun um að sigla aftur á bak. Hins vegar hafi verið rangt að láta skip liggja við Nausthamarsbryggju og hafa það ekki tryggt, að dráttarbáturinn Lóðsinn sigldi á undan ms. Bakkafossi með dráttartaug á milli skipanna. Þessu mati héraðsdóms verður ekki haggað.

Ábyrgð á mistökum við stjórn skipsins hvílir á stefnda samkvæmt 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Af hálfu áfrýjanda er því enn fremur haldið fram, að ábyrgð vegna síðarnefndu atriðanna eigi að leggja á stefnda á grundvelli sama lagaákvæðis, þar sem hér hafi verið um sök hafnsögumanns að ræða. Vísar áfrýjandi og til 17. gr. laga nr. 48/1933 um leiðsögu skipa, sem í gildi voru á þessum tíma, en í því ákvæði sagði, að leiðsögumaður bæri ábyrgð á leiðsögu sinni. Einnig vísar hann til 8. gr. hafnarreglugerðar fyrir Vestmannaeyjahöfn nr. 377/1985, þar sem segir, að höfnin veiti dráttarbátaaðstoð og hafnsögumaður ákveði notkun báta og mannafla hverju sinni.

Svo sem fram kemur í héraðsdómi, var áfrýjanda fullkunnugt um hættu, sem fyrir hendi var við innsiglingu skipa á borð við ms. Bakkafoss í Vestmannaeyjahöfn, en tvívegis áður höfðu orðið sambærileg óhöpp við Nausthamarsbryggju, er valdið höfðu tjóni. Verður ekki á það fallist með áfrýjanda, að hann geti firrt sig ábyrgð á legu skipa á þessum stað. Að því er varðar ákvörðun um fylgdareða dráttarbát, verður að horfa til þess, að áfrýjandi átti að leggja til bátinn, og var hafnsögumaðurinn starfsmaður hans. Samkvæmt því verður niðurstaða héraðsdóms um ábyrgð áfrýjanda staðfest svo og sakarskipting dómsins.

Staðfest er og með vísan til forsendna héraðsdóms niðurstaða hans um fjárhæð skaðabóta.

Áfrýjandi hefur mótmælt meðferð héraðsdóms á skuldajafnaðarkröfu stefnda í héraði og telur skuldajöfnuð ekki eiga sér neina stoð. Skilja verður bókun eftir lögmanni hans við munnlegan málflutning í héraði svo, að hann hafi einungis samþykkt, að krafan kæmist að í málinu, en í því hafi ekki falist efnislegt samþykki við henni. Reifun og meðferð kröfunnar fyrir héraðsdómi þykir hins

vegar hafa verið svo áfátt, að ekki verði um hana dæmt. Verður meðferð og niðurstaða héraðsdóms um hana því ómerkt og kröfunni vísað frá héraðsdómi.

Stefnda verður samkvæmt framansögðu dæmt að greiða áfrýjanda 521.170 krónur með vöxtum, eins og í dómsorði greinir. Staðfest er ákvæði héraðsdóms um sjóveðsrétt áfrýjanda í ms. Bakkafossi fyrir dæmdri kröfu.

Málskostnaðarákvæði héraðsdóms er einnig staðfest, og rétt þykir, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Ómerkt er niðurstaða hins áfrýjaða dóms um skuldajafnaðarkröfu stefnda, Hf. Eimskipafélags Íslands, og er henni vísað frá héraðsdómi.

Stefndi greiði áfrýjanda, Vestmannaeyjahöfn, 521.170 krónur með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. 2. gr. laga nr. 67/1989, frá 31. október 1989 til greiðsludags.

Staðfest eru ákvæði héraðsdóms um sjóveðsrétt áfrýjanda í ms. Bakkafossi og um málskostnað.

Málskostnaður í Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Vestmannaeyja 15. nóvember 1991.

I.

Dómkröfur.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 23. f. m., hefur Vestmannaeyjahöfn, kt. 690269-0159, Vestmannaeyjum, höfðað hér fyrir bæjarþinginu með stefnu, út gefinni 10. ágúst 1990 og birtri 21. ágúst 1990, á hendur Hf. Eimskipafélagi Íslands, kt. 510169-1829, Pósthússtræti 2, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda, Vestmannaeyjahafnar, eru þær, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 3.758.354 kr. með [nánar tilgreindum vöxtum].

Stefndi, Hf. Eimskipafélag Íslands, krefst þess aðallega að verða sýknaður af öllum kröfum stefnanda, Vestmannaeyjahafnar, en til vara, að sök verði skipt og í því tilfelli viðurkennt, að stefnda sé heimilt að skuldajafna 2.143.162 króna kröfu sinni við kröfu stefnanda, en til þrautavara, að hvor aðili beri tjón sitt sjálfur. Við munnlegan málflutning krafðist lögmaður stefnda, að auk framangreindrar fjárhæðar kæmi til skuldajafnaðar jafn-

virði 12.935 DM í íslenskum krónum, sbr. dskj. nr. 31, en hér væri um að ræða viðgerðarkostnað á ms. Bakkafossi vegna tjónsins. Af hálfu stefnanda var kröfu þessari mótmælt sem allt of seint fram kominni.

Sættir hafa verið reyndar, en reynst jafnan árangurslausar.

II.

Málsatvik.

Í verulegum atriðum eru málsaðilar sammála um málsatvik, og þykir mega lýsa þeim þannig:

Að morgni þriðjudags 31. október 1989 hugðist flutningaskipið ms. Bakkafoss, sem er 106,58 metrar að lengd, taka höfn í Vestmannaeyjum, en skip þetta hefur stefndi á leigu. Hvasst var af suðaustri og stórsjór. Skipstjórinn á ms. Bakkafossi bað um hafnsögumann frá Eyjum, og sigldi innanhafnarbáturinn Léttir með hann að skipinu, og var hann kominn um borð í ms. Bakkafoss um hálfníuleytið þá um morguninn. Hófst þá sigling inn í höfnina, og segir svo um það í leiðabók ms. Bakkafoss:

„Um kl. 09.00 er skipið á siglingu inn í Vestmannaeyjahöfn. Siglt er með hægri ferð, ca. 5–6 sml. í innsiglingarmerkjum.“ Í leiðabókinni er þess jafnframt getið, að þegar framhluti skipsins hafi verið kominn á milli garðanna (nyrðri og syðri hafnargarðs), hafi það tekið að drífa allhratt að norðurgarðinum. Hafi þá hraði skipsins verið aukinn upp í hálfa ferð, og þegar framhluti skipsins hafi verið kominn inn fyrir norðurgarðinn, hafi stýrið verið sett hart í stjórnborða, jafnframt því sem bógskrúfa hafi verið keyrð á fullu í stjórnborða. Skipið hafi hins vegar ekki svarað eðlilega, heldur haldið því sem næst beint áfram. Upplýst er, að þá hafi skipstjóri, er afturendi skipsins var kominn inn fyrir norðurgarðinn, fyrirskipað að setja á fulla ferð aftur á bak, enda taldi hann augljóst, að skipið næði ekki beygjunni til norðurs. Það skipti hins vegar engum togum, að skipið hélt því sem næst beint áfram. Var þá tæp skipslengd í Nausthamarsbryggju, sem er austasta bryggjan í höfninni, en þar lá grafskip hafnarinnar utan á dýpkunarprammanum og þar fyrir aftan ms. Gígja utan á ms. Álsey. Þótt, eins og að framan greinir, sett hafi verið á fulla ferð aftur á bak, þegar skipið átti tæpa skipslengd ófarna að Nausthamarsbryggju, skipti það ekki neinum togum, að skipið lenti með bakborðsbóg á grafskipinu Vestmannaey, eign stefnanda, Vestmannaeyjahafnar, svo og dýpkunarpramma því skipi tengdum og staðnæmdist með stefnið á milli ms. Gígju og Álseyjar. Við áreksturinn urðu þó nokkrar skemmdir á öllum skipunum. Hinn 14. mars 1990 náðist samkomulag á milli eiganda Gígju og Álseyjar, Hraðfrystistöðvarinnar hf., og stefnda um tjónsuppgjör, og greiddi stefndi Hraðfrystistöðinni hf. tæpar tvær milljónir króna í bætur vegna tjóns á Gígju og Álsey.

Aðalmeðferð í málinu fór fram 22. og 23. október sl., og komu þá fyrir dóminn til vitnaleiðslu skipstjórinn á ms. Bakkafossi, Guðmundur Kristinsson, og Björgvin Magnússon hafnsögumaður, og einnig komu fyrir dóminn til skýrslutöku fyrrverandi og núverandi hafnarstjóri, Sigurgeir Ólafsson og Ólafur Kristinsson, og höfðu þeir allir að undanskildum Ólafi Kristinssyni gefið skýrslu við sjópróf, er fram fóru hjá bæjarfógetaembættinu í Vestmannaeyjum 17. nóvember 1989. Við aðalmeðferð komu matsmenn einnig fyrir dóminn.

Málið var munnlega flutt hinn 23. október sl.

Vitnið Guðmundur Kristinsson, skipstjóri á Bakkafossi, gaf skýrslu fyrir dómi er málið sætti dómsrannsókn við sjóferðapróf hinn 17. nóvember 1989. Sjóprófið, dskj. 3, er meðal málsgagna, og er þar einnig að finna framburð vitnisins 31. október 1989, sama dag og umræddur atburður varð. Tilgreinir vitnið þar einnig, að hraði skipsins, er það sigldi inn í höfnina, hafi verið 5 til 6 sjómílur, suðaustan 6–8 vindstig hafi verið og gengið hafi á með hryðjum. Þennan ganghraða staðfesti vitnið við sjóprófið. Hér fyrir dómi hefur vitnið sagt, að hraði skipsins hafi verið 2–3 sjómílur, er siglt hafi verið inn höfnina, en utan garða, en eftir að inn fyrir garða hafi verið komið, hafi skipið verið á 4–5 sjómílna ferð. Vitnið kvað skipið þurfa a. m. k. að sigla með 1–2 sjómílna hraða, til að stýrishæfni þess yrði fullnægjandi. Vitnið sagði, að um leið og bætt væri við ferð, tæki skipið strax við sér. Vitnið kvaðst hafa tekið ákvörðun um ganghraðann í samráði við hafnsögumann. Vitnið kvaðst vera alveg visst um, að stjórntæki skipsins hefðu verið í lagi og starfað eðlilega.

Vitnið Björgvin Magnússon hafnsögumaður sagði, er það 31. október 1989 gaf í þágu sjóprófsins skýrslu hjá lögreglu, að þegar inn fyrir rauðu baujuna hefði verið komið, hefði ferð skipsins vera 5–6 sjómílur, en eftir að skipið hefði tekið að drífa við norðurgarðinn, hefði verið bætt við vélaraflið. Hér fyrir dóminum sagði vitnið, að hraði skipsins að hafnarmynninu (þ. e. frá Klettsnefi að rauðu bauju, innskot dómara) hefði verið 5 til 6 sjómílur. Síðan hefði verið hægt á ferðinni og hraði inn hafnarmynnið (frá rauðu bauju að hafnargörðum, innskot dómara), hefði verið 4 sjómílur. Þegar skipið hefði tekið að drífa að norðurgarðinum, hefði verið sett hálfa ferð, 6–7 sjómílur, og þegar séð hefði verið, að auka þyrfti vélarkraftinn til að ná beygjunni, hefði verið sett upp undir fulla ferð áfram, þ. e. 7 til 8 sjómílur, en eftir að séð hefði verið, að beygjan næðist ekki, hefði verið sett á fulla ferð aftur á bak. Vitnið sagði, að það hefði metið aðstæður svo, að óhætt væri að taka skipið inn. Vitnið sagði, að sog myndaðist einkum, þegar vindur gengi til suðvesturs, en ekki hefði verið þannig háttað um vindátt

umrætt sinn. Vitnið sagði, að stefna innsogs væri frá norðurhaus í átt að þrónum hjá FES, en stefna útsogs væri með norðurhaus í átt að suðurhafnargarði og með honum í norður. Vitnið taldi augljóst mál, að um sog hefði verið að ræða umrætt sinn, en hins vegar væri alls ekki unnt að mati vitnisins að segja til um, hvort hér hefði gætt innsogs eða útsogs, því að um hvort tveggja gæti verið að ræða, og hefði það sömu afleiðingar að þess mati. Vitnið tók einnig fram, að þegar svo stórt skip, sem hér um ræðir, væri tekið inn, og það nálgist þröngt sund, eins og hér væri um að ræða, þ. e. garðar á bæði borð, gætu myndast sogkraftar á siglingu skipa. Vitnið sagði, að þegar skipið hefði verið tekið inn á höfnina, klukkan níu um morguninn, hefði vindur verið að ganga úr suðaustri í suðsuðaustur og verið 8 vindstig, þ. e. 6 til 7 vindstig á sjónum á því svæði, sem farið var um. Ekki vildi vitnið telja, að vont hefði verið í sjóinn, og benti á í því sambandi, að þegar komið sé inn fyrir rauðu baujuna, þ. e. áður en komið sé að görðunum, sé hætta á sviptivindum, en ekki hefði verið um það að ræða í þetta sinn, og nýja hraunið hefði skýlt fyrir vindi og veitt verulegt skjól. Vitnið vakti athygli á því, að útsýni úr brú Bakkafoss hefði verið takmarkað vegna mikillar hæðar gáma á þilfari og brúin sé auk þess aftast á skipinu. Vitnið kvaðst ekki hafa séð ástæðu til að færa skipin frá Nausthamarsbryggju. Vitnið sagði, að fyrst það hefði notað innanhafnarbátinn Létti, en ekki dráttarbátinn Lóðsinn, hefði það sennilega helgast af því, að síðarnefndi báturinn hefði ekki verið tiltækur. Það sagði, að togkraftur Lóðsins væri 5 tonn, en aftur á móti væri báturinn Léttir með öllu ónothæfur til aðstoðar við skip í þessu sambandi. Vitnið sagði, að leiðsögn hefði gengið vel, enda hefðu það og umræddur skipstjóri verið vanir að vinna saman við sams konar verk. Á sama hátt hefði undirbúningur innsiglingar gengið eðlilega og nánast sjálfkrafa. Það sagðist þó hafa gefið fyrirmæli um, að akkeri væru klár, og það hefði fylgst vel með hraðanum, vitandi um þá hættu, sem skapast gæti við það, að skipið tæki á sig vind eða lenti í drift (straumkasti), en skipið væri að mati vitnisins viðkvæmt fyrir hvoru tveggja. Vitnið sagði, að þótt það væri venjuleg vinnuregla hjá því að hafa alltaf bæði akkeri klár, þegar það leiðbeinir skipum inn í höfnina, hefði aldrei komið til þess, að það þyrfti að grípa til þeirra við leiðsögu skipa.

Vitnið Guðmundur Kristinsson sagðist margoft hafa siglt Bakkafossi inn til Vestmannaeyja fyrir þennan umrædda atburð. Það sagði, að aðstæður, áður en komið hefði verið að norðurgarðinum, hefðu alls ekki verið öðruvísi en vitnið átti að venjast, en þegar þangað var komið, hefði skipið dregist að garðinum og virtist ekki láta að stjórn. Skýringuna á því, að skipið svaraði ekki stjórntökum, þegar stýrisskipunin „hart í stjór“ hefði verið gef-

in, taldi vitnið vera þá, að mikið sog hefði dregið skipið að garðinum. Lýsti vitnið því nánar þannig, að skipið hefði eins og dregist með bylgju að garðinum og inn, en einmitt þá hefði skipið verið nákvæmlega í innsiglingarmerkjum.

Sigurgeir Ólafsson, fyrrverandi hafnarstjóri, gaf skýrslu við sjóprófið. Hann gaf einnig aðilaskýrslu hér fyrir dóminum, og kom fram í framburði hans, að mikil þrengsli væru í höfninni og reynt sé því að nýta hvert bryggjulægi. Hann taldi það ekki myndu hafa komið að gagni, þótt dráttarbáturinn hefði aðstoðað við innsiglinguna og taug verið tengd á milli skipanna. Þótt breyttar aðstæður kynnu að knýja á um, að taka þyrfti af norðurgarðinum, taldi vitnið, að það ætti ekkert skylt við hönnunargalla, höfnin sé alls ekki með slíka galla.

Ólafur Kristinsson, núverandi hafnarstjóri, sagði, að verið væri að vinna í útboðsgögnum með það í huga að fara í framkvæmdir við styttingu norðurgarðs, en lagðar hefðu verið til grundvallar, áður en ákvörðun um útboð hefði verið tekin, athuganir danskrar straumfræðistofnunar á möguleikum til breytinga á innsiglingunni og hafnarmannvirkjum.

Með beiðni, dags. 17. nóv 1989, fór stefndi fram á það við bæjarfógetaembættið í Vestmannaeyjum, að dómkvaddir yrðu hæfir og óvilhallir menn til að meta skemmdir á grafskipinu Vestmannaey. Samkvæmt matsbeiðni og dómkvaðningu skyldu matsmennirnir, þeir Frímann Sturluson skipatæknifræðingur og Magni Guðmundsson tæknifræðingur, láta í té skriflegt og rökstutt álit um eftirfarandi:

1. hver eðlilegur kostnaður væri við að lagfæra þær skemmdir, sem urðu á grafskipinu Vestmannaey við áreksturinn,

2. hvert mætti ætla, að verðmæti þess, sem skemmdist um borð í grafskipinu Vestmannaey, hefði verið fyrir áreksturinn með tilliti til aldurs skipsins og þeirra hluta, er skemmdust.

Í matsgerð, dagsettri 20. desember 1989 (dskj. 4), komust matsmennirnir að þeirri niðurstöðu, að efnis- og vinnukostnaður vegna viðgerðar á tjóni grafskipsins Vestmannaeyjar næmi 1.870.000 krónum. Þegar tekið væri tillit til aldurs þeirra hluta, sem skemmdust, næmi tjónið 645.000 krónum, sem matsmennirnir síðar leiðréttu vegna reikningsskekkja í 631.000 krónur. Matsmenn komu hér fyrir dóminn og staðfestu matið.

Stefnandi gat ekki fallist á, að mat þetta yrði lagt til grundvallar tjónsuppgjöri, og gerði stefnda það kunnugt með bréfi lögmanns stefnanda til stefnda, dagsettu 9. febrúar 1990. Þar segir m. a.: „Hafnarsjóður Vestmannaeyja getur ekki fallist á, að mat þetta feli í sér neinar raunverulegar bætur fyrir það tjón, sem Bakkafoss olli við ásiglinguna 31. 10. 1989. Er hvort tveggja, að matið er í flestum greinum of lágt í þeim liðum, sem það

nær til, auk þess sem matsmenn meta ekki annað, svo sem endurnýjun á rafkerfi, skemmdir á pramma og tjón hafnarsjóðs vegna þess tíma, sem viðgerð tekur, en dráttur á matinu hefur haft í för með sér, að starfsmenn grafskips eru enn á launum hjá höfninni, þótt ekki hafi verið hægt vegna tjónsins að starfrækja grafskipið."

Með matsbeiðni, dagsettri 2. apríl 1990, dskj. 22, fór lögmaður stefnanda fram á það við bæjarfógetann í Vestmannaeyjum, að dómkvaddir yrðu tveir hæfir og óvilhallir sérfróðir menn til að framkvæma yfirmat á tjóni, sem ms. Bakkafoss var valdur að við ásiglingu á grafskipið Vestmannaey 31. 10. 1989. Enn fremur skyldu matsmenn meta tjón, sem orðið hefði á pramma umrætt sinn af völdum sama skips, og skyldu þeir einnig meta kostnað við endurnýjun á rafkerfi í grafskipið Vestmannaey vegna umrædds atburðar og loks tjón Vestmannaeyjahafnar vegna viðgerðartíma.

Með matsgerð, dagsettri 30. apríl 1990, komust dómkvaddir matsmenn, þeir Steinar Viggósson tæknifræðingur og Sigurður Sólbergsson skipaverkfræðingur, að þeirri niðurstöðu í mati sínu, að viðgerð á skipinu og pramma næmi 2.483.300 krónum, laun áhafnar í þrjár vikur töldu þeir vera 293.374 krónur, og tap vegna rekstrarstöðvunar í þrjár vikur bæri að meta á 397.500 krónur. Væri samkvæmt því heildartjón stefnanda 3.174.174 krónur. Einnig þessir matsmenn komu fyrir dóminn og staðfestu mat sitt.

Í greinargerð sundurliðar stefnandi stefnukröfuna með þessum hætti:

1. Bótakrafa skv. niðurstöðu yfirmats	kr.	3.174.174
2. Virðisaukaskattur, 24,5%, reiknaður á vinnuliði í mati yfirmatsmanna, 1.526.200 kr., sem ekki var tekinn með í yfirmatsgerð	–	373.919
3. Matskostnaður yfirmatsmanna, sem er höfuðstóll stefnukröfu	–	210.261
Samtals	kr.	3.758.354

Stefndi sundurliðar aftur á móti skuldajafnaðarkröfu sína, dskj. 19 og 20, þannig:

1. Bætur vegna Gígju og Álseyjar	kr.	1.932.600
2. Matsgerð Frímanns Sturlusonar	–	68.883
3. Matsgerð Magna Guðmundssonar	–	70.386
4. Skoðunarkostnaður/Könnun hf.	–	17.817
5. Þýðingarkostnaður/Hilmar Foss	–	34.026
6. Lögfræðikostnaður/Málflutningsskrifstofan	–	6.382
7. Flugmiði Reykjavík/Vestm-eyjar/Reykjavík	–	13.068
Samtals	kr.	2.143.162

III.

Málsástæður og lagarök.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að stefndi eigi einn sök á því, að ms. Bakkafoss rakst á skip stefnanda. Ms. Bakkafoss sé eign stefnda (sic) og skipstjóri hafi unnið á ábyrgð stefnda sem og einnig hafnsögumaðurinn, eftir að hann var kallaður til starfa á skipinu. Þótt bæði skipstjóri og hafnsögumaður telji, að ekkert hafi verið athugavert, sé það álit stefnanda, að um handvömm hafi verið að ræða við siglingu skipsins inn í höfnina og stefnda verði gefin sök á því, enda borið húsbóndaábyrgð, ekki einungis á skipstjóra, heldur einnig hafnsögumanni. En sé horft sérstaklega til þeirrar handvammar, sem hér komi til greina, sé það vissulega áleitin spurning, hvort rétt hafi verið að auka ferðina upp í hálfa ferð og ekki látið þar við sitja, heldur ferðin aukin í upp undir fulla ferð, þ. e. um það bil 8 sjómílur. Hér hafi verið um allt of mikla ferð að ræða, og skipti þá ekki máli, þótt hraðaaukningin hafi verið gerð til að ná beygjunni. Það hafi einfaldlega ekki tekist, og tjón hafi orðið, enda skipið komið því sem næst á fullri ferð á hin kyrrstæðu skip. Þegar skipið hafi ekki látið að stjórn, hafi átt að láta akkeri falla, en ekki auka ferðina, eins og gert hafi verið. Skipið hafi komið inn í höfnina á fullri ferð, straumar og annað hafi hér engin áhrif, og skipið hafi valdið tjóni með siglingu sinni. Hafnaryfirvöld eigi ekki sök á þessu tjóni. Það sé úr lausu lofti gripið hjá stefnda, að höfnin sé ranglega hönnuð og hún sé slysagildra. Ekki sé unnt að bera fyrir sig skort á tilkynningum um sog í höfninni. Iðulega hafi komið til tals, að sérstaka aðgæslu þurfi við að taka inn skip af þessari stærð, það sé á allra vitorði. Hins vegar sé hafnaryfirvöldum og hafnsögumanni fullljóst, að höfnin er ekki nógu trygg til að taka inn svo stórt skip sem ms. Bakkafoss er. Hafnaryfirvöld höfðu engin tök á að draga úr tjóninu. Röng hafi sú ákvörðun verið að taka skipið inn, fyrst tjón varð, og það alls ekki verið forsvaranlegt með þeim hætti, sem gert hafi verið. Skipti þá ekki máli, þótt hafnsögumaður hafi ályktað sem svo, að engin hætta væri því samfara, það hafi einfaldlega verið rangt mat. Kröfugerðin sé að sjálfsögðu miðuð við yfirmatið, dskj. 13, enda verði gamlir hlutir ekki hér endurbættir nema nýir hlutir komi í staðinn. Við munnlegan málflutning gaf lögmaður stefnanda þá málflutningsyfirlýsingu, að skuldajafnaðarkröfu stefnda, að fjárhæð 2.143.162 kr., sbr. dskj. 19 og 20, væri ekki mótmælt, en hins vegar allri hækkun á þeirri kröfu. Um lagarök vísar stefnandi til þess, að stefndi beri ábyrgð á því tjóni, sem menn, er stefndi ber ábyrgð á, sbr. 1. mgr. 171. gr. siglingalaga, sbr. 162. gr. sömu laga, valda með saknæmum hætti. Af hálfu stefnanda er því einnig haldið fram, að 162. gr. taki til þess tilviks, sem hér um ræðir. Þá var vitnað

til Hrd. 1971, 1034, þ. e. þess hluta dómsins, er fjallar um mistök af hendi skipstjórnarmanna, sbr. einnig Hrd. 1946, 442, Hrd. 1947, 245, Hrd. 1938, 144, og dóm Eystra landsréttar frá 29. júní 1922. Um rétt til sjóveðsréttar vísar stefnandi til 197. gr. laga nr. 34/1985.

Til stuðnings aðalkröfu um sýknu er af hálfu stefnda bent á, að það sé samdóma álit þeirra, sem geta gleggst um það vitnað, að engin mistök hafi verið við siglingu skipsins inn í höfnina, er í því sambandi vísað til framburðar vitnanna Guðmundar skipstjóra og Björgvins hafnsögumanns. Ljóst sé hins vegar, að vilji hafnaryfirvöld gera stefnda ábyrgan fyrir tjóninu, verði þau að sýna fram á, að einhver mistök hafi orðið við siglingu skipsins. Í þessu sambandi verði að telja, að ósannað sé, að átt hafi að varpa akkeri, og hugsanlega hefði það getað valdið hættu. Einnig verði hér á það að líta, hversu skamman tíma skipstjórnarmenn höfðu til umráða, en það sé einmitt eitt þeirra atriða, sem hafa beri í huga, þegar sök sé metin, sbr. 159. gr. laga nr. 34/1985. Á hitt sé einnig að líta, að fulltrúar hafnaryfirvalda hafi átt að vita, að varasamt var að sigla skipinu inn, eins og hér stóð á. Hafnsögumanni hafi þannig borið að vara skipstjóra við hugsanlegu sogi við hafnargarð, og honum og hafnarstjóra hafi borið að flytja grafskipið og prammann frá bryggjunni, áður en siglt væri inn. Ljóst sé, að vanræksla hafnaryfirvalda um þessi atriði felli ábyrgð á stefnanda, og megi vísa til dómaframkvæmdar í því sambandi í sambærilegum málum, sbr. Hrd. 1971, 1034, Hrd. 1966, 608, og Hrd. 1982, 1860. Grundvallaratriði sé, að hafnaryfirvöldum beri að vara við, ef varasamt sé að taka inn skip. Þá verði einnig að telja, að höfnin sé slysagildra og með hönnunargöllum, enda segi hafnaryfirvöld beinlínis, að rýmka þurfi innsiglinguna og taka af garðinum, sbr. framburð Sigurgeirs Ólafssonar á dskj. 3. Norræn dómaframkvæmd sýni enn fremur ábyrgð hafnaryfirvalda að þessu leyti, sbr. Nordis domsamling 1945, 147, 1949, 81, og 1967, 110. Ef aðalkrafa næði fram að ganga, ætti 1. mgr. 158. gr. laga nr. 34/1985 við. Komist dómurinn hins vegar að þeirri niðurstöðu, að skipta beri sök, beri að horfa vel til þess atriðis, að rík ábyrgð hvíli á hafnaryfirvöldum til upplýsingamiðlunar og ónógar og villandi upplýsingar geti leitt til skaðabótaábyrgðar. Í þessu sambandi var af hálfu stefnda vitnað til „Hríseyjardómsins“, Hrd. 1971, 1034, og „Akranessdómsins“, Hrd. 1966, 608. Ekki komi til greina að líta á matsgerðina á dskj. 13 sem eitthvert yfirmat, enda fullnægi hún ekki slíkum skilyrðum. Að sjálfsögðu eigi að leggja til grundvallar hina upprunalegu matsgerð á dskj. 4. Að því er lagarök varðar, bendir stefndi á, að verði aðalkrafa tekin til greina, verði væntanlega lögð til grundvallar 1. mgr. 158. gr. laga nr. 34/1985, en ef varakrafa ætti við, væri væntanlega vísað til 2. mgr. 158. gr. laganna og 160. gr. sömu laga, ef einungis þrautavarakrafan kæmist að.

Niðurstaða.

Í framburði vitnisins Guðmundar Kristinssonar, skipstjóra á ms. Bakkafossi, kemur fram, að skipið svari stýri fullnægjandi við eins til tveggja sjómílna hraða á klukkustund. Með hliðsjón af því var það óvarlegt af skipstjóra að sigla skipi sínu með allt að 5–6 sjómílna hraða á klukkustund. Þessi hraði skipsins hafði aukin áhrif á sogkrafta, sem verka á skipið vegna nálægðar þess við hafnargarðinn og brattan sjávarbakka á stjórnborða. Þeir sogkraftar, sem myndast við þennan hraða vegna nálægðar skipsins við hafnargarðinn og Hörgaeyri, bætast við þá sogkrafta, sem talið er, að hafi verið í höfninni í þetta sinn. Þessi atriði höfðu þau áhrif, að skipið lét ekki að stjórn. Þá verður einnig að telja, að það hefði átt að vera sjálfsögð varúðarráðstöfun af hálfu skipstjóra að láta stjórnborðsakkeri falla, um leið og hann gaf fyrirskipun um fulla ferð aftur á bak. Stefndi ber ábyrgð á þessum yfirsjónum skipstjóra, sbr. 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Hafnaryfirvöld verða einnig talin eiga sök á því tjóni, sem ms. Bakkafoss olli með ásiglingu sinni. Þannig áttu hafnaryfirvöld skilyrðislaust að hafa norðurhluta Nausthamarsbryggju frían, til þess að sigling skipsins þar fram hjá yrði hættulaus, enda var þeim fullkunnugt um, að erfitt gæti reynst að taka skipið inn vegna stærðar þess og þeirrar staðreyndar, að einungis tæpar tvær skipslengdir eru frá norðurhafnargarði að bryggjunni. Þannig hátt-aði einnig til um veður og sjólag, að hafnsögumanni bar, áður en hann fór út í skipið, að hafa það tryggt, að dráttarbáturinn Lóðsinn sigldi á undan skipinu með dráttartaug á milli skipanna, en taka ekki skipið inn að öðrum kosti. Ábyrgð á báðum þessum atriðum verður lögð á stefnanda, enda var það hlutverk hafnaryfirvalda og starfsmanna þeirra að sjá til þess, að við hafnsöguna væru notuð þau tæki, sem tryggðu örugga hafnsögu.

Með hliðsjón af framansögðu þykir eðlilegt, sbr. 2. mgr. 158. gr. siglingalaga nr. 34/1985, að stefndi bæti tjónið að hálfum hluta á móti stefnanda, sem sjálfur beri tjón sitt að hálfu leyti. Sök verði þannig skipt til helminga.

Með því að matsbeiðnirnar á dskj. 26 og 22 eru ekki sambærilegar að því leyti, að matsmönnum var fyrirlagt að framkvæma matið út frá ólíkum forsendum, verður ekki litið á aðra matsgerðina sem yfirmat hinnar. Í matsgerð Steinars Viggóssonar og Sigurðar Sólbergssonar, dskj. 13, kemur eftirfarandi fram: „Þar sem endurnýja þarf sumt af því, sem skemmst hefur, verður ekki hjá því komist, að nýir hlutir komi í stað gamalla og væntanlega betri en þeir, sem voru fyrir. Ekki er þó tekið tillit til þessa í kostnaðaráætlun, enda ekki farið fram á það í áðurnefndu bréfi frá bæjarfógeta, dags. 10. 4. 1990."

Með því að virða verður þá grundvallarreglu, að auðgunarsjónarmið komi ekki til álita við ákvörðun skaðabóta, verður aðeins að óverulegu leyti stuðst við matsgerð Steinars Viggóssonar og Sigurðar Sólbergssonar, dskj. 13. Unnt er þó að leggja hana til grundvallar við ákvörðun bóta vegna skemmda á pramma og tjóns vegna rekstrarstöðvunar, en laun áhafnar koma hins vegar ekki til álita, enda hefur stefnanda ekki tekist að sýna fram á bótaskylt tjón í því sambandi. Við ákvörðun á bótafjárhæð verður hins vegar í öllum verulegum atriðum stuðst við matsgerð þeirra Frímanns Sturlusonar og Magna Guðmundssonar, dskj. 4, þó með þeirri athugasemd, að heildartjón vegna grafskipsins Vestmannaeyjar ásamt pramma og rekstrartaps verður talið nema:

Vegna grafskipsins Vestmannaeyjar	kr.	631.000
Vegna pramma 34.600, 40%	–	13.840
Vegna rekstrartaps	–	397.500
Samtals	kr.	1.042.340

Stefnda, Hf. Eimskipafélag Íslands, verður þannig dæmt að greiða stefnanda, Vestmannaeyjahöfn, helming þessarar fjárhæðar, þ. e. 521.170 kr., ásamt vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. 2. gr. laga nr. 67/1989 um breytingu á þeim lögum, frá 31. október 1989 til greiðsludags.

Eins og að framan greinir, gaf lögmaður stefnanda þá málflutningsyfirlýsingu við munnlegan málflutning, að hann hefði ekki uppi nein andmæli við skuldajafnaðarkröfu stefnda, dskj. 20. Þessi málflutningsyfirlýsing verður ekki skilin á annan veg en þann, að með því viðurkenni stefnandi rétt stefnda til að hafa uppi kröfu þessa í málinu án tillits til þess, að krafan stofnast við greiðslu stefnda á tjónsbótum til Hraðfrystistöðvarinnar hf. vegna skipanna Álseyjar og Gígju. Samkomulag sé þannig með aðilum um, að gagnkvæmisskilyrðum sé fullnægt. Að því athuguðu þykir mega láta fjóra fyrstu liði kröfu þessarar, dskj. 20, ganga upp á móti kröfu þeirri, sem stefnandi hefur fengið dæmda á hendur stefnda, þó aðeins að því marki, að helmingur þeirrar kröfu, 2.089.686: 2, þ. e. 1.044.843 kr., komi hér til skuldajafnaðar, enda ber stefndi í samræmi við það, sem að framan greinir, einungis ábyrgð á helmingi þess tjóns, sem varð vegna ásiglingar ms. Bakkafoss. Stefndi á hins vegar engan rétt til sjálfstæðs dóms um afganginn, enda þess eigi krafist.

Viðurkenndur er sjóveðsréttur stefnanda í ms. Bakkafossi fyrir dæmdri kröfu, sbr. 197. gr. laga nr. 34/1985.

Rétt þykir, að hvor aðili beri sinn kostnað af málinu.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá birtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.

Jón Ragnar Þorsteinsson héraðsdómari ásamt meðdómsmönnunum Guðjóni Ármanni Eyjólfssyni skólameistara og Jóni B. Hafsteinssyni skipaverkfræðingi dæma mál þetta.

Dómsorð:

Stefndi, Hf. Eimskipafélag Íslands, kt. 510169-1829, greiði stefnanda, Vestmannaeyjahöfn, kt. 690269-0159, 521.170 krónur með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, sbr. 2. gr. laga nr. 67/1989 um breytingu á þeim lögum, frá 31. október 1989 til greiðsludags.

Stefndi, Hf. Eimskipafélag Íslands hf., má skuldajafna 1.044.843 króna kröfu sinni við dæmda kröfu stefnanda á hendur því.

Viðurkenndur er sjóveðsréttur stefnanda, Vestmannaeyjahafnar, í ms. Bakkafossi fyrir dæmdri kröfu.

Málskostnaður fellur niður.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá birtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.