

Föstudaginn 19. maí 1989.

Nr. 362/1987. **Eskey hf.**

(Guðmundur Markússon hrl.)

gegn

hafnarstjórn Hafnar í Hornafirði

(Gestur Jónsson hrl.)

og

Hafnamálastofnun ríkisins

(Guðrún Margrét Árnadóttir hrl.).

Skaðabætur. Sönnun.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Benedikt Blöndal og Bjarni K. Bjarnason.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 22. desember 1987 að fengnu áfrýjunarleyfi 4. sama mánaðar. Hann gerir þær dómkröfur, að stefndu verði dæmdir in solidum til greiðslu bóta, að fjárhæð 38.300,00 krónur, auk 21,5% ársvaxta frá 31. desember 1983 til 21. janúar 1984, en 15% frá þeim degi til 11. ágúst sama ár, 17% frá þeim degi til 1. janúar 1985, 24% frá þeim degi til 11. maí sama ár, 22% frá þeim degi til 1. mars 1986, 13% frá þeim degi til 1. apríl 1986, 9% frá þeim degi til þingfestingardags 10. desember 1986, en dómvöxtum frá þeim degi til 14. apríl 1987 og dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga, nr. 25/1987, frá þeim degi til greiðsludags. Jafnframt krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti úr hendi stefndu.

Stefndu krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Af hálfu Hafnamálastofnunar er gerð varakrafa um lækun bóta.

Hinn 11. janúar 1983 var skráð í dagbók mb. Bjarna Gíslasonar: „Kl. 22.30, þegar við vorum að fara frá bryggju í línuróður, lenti eitthvað í skrífunni sem virtist fara strax úr, ekkert athugavert fannst á eftir og var haldið í róðurinn.“ Fyrir dómi bar skipstjóri, að sér hefðu „ekki þótt miklar líkur á því, að um mikið tjón væri að ræða, því hafi hann ekki talið að þörf væri á sjóprófi vegna þessa máls“. Hann kvaðst ekki geta staðfest, að skipið hefði tekið niðri í höfninni þennan dag, „enda telji hann ekki að skipið hafi

tekið niðri þó að skrófan hafi að líkindum lent í grjótfláanum við stálþilið“. Skoðun á skrófunni fór fyrst fram 13. mars 1983. Í skýrslu kafara segir: „Skemmdir á skrófu eru verulegar, á öllum blöðum skörð og brúnir beygðar.“ Aðspurður fyrir dómi kvaðst skipstjóri telja, að ekkert annað en framangreint óhapp hefði getað valdið þessum skemmdum á skrófu skipsins. Samkvæmt reikningi Tórshavnar Skipasmiðju var ný skrófa sett á skipið í september 1983.

Pegar litið er til þeirrar lýsingar, sem skráð var í dagbók skipsins, og þess álits skipstjóra, sem að framan er rakið, að hann taldi ekki miklar líkur á, að um mikið tjón væri að ræða, svo og þess, hve langur tími leið þar til skoðun á skrófunni fór fram og þar til skipt var um skrófu, verður ekki talið nægilega sannað, að skipta hafi þurft um skrófu á skipinu vegna skemmda, er orðið hafi á henni 11. janúar 1983. Samkvæmt því ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm.

Rétt þykir að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Það athugast, að rétt hefði verið að dæma mál þetta með sérfróðum samdómendum.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur skal óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur aukadómpings Austur-Skaftafellssýslu 13. maí 1987.

Mál þetta, sem dómtekið var 28. apríl sl., er höfðað með stefnu, út gefinni 2. desember 1986 af Andra Árnasyni hdl. fyrir hönd Eskeyjar hf., nnr. 2243-8107, Höfn í Hornafirði, á hendur Hallgrími Guðmundssyni sveitarstjóra, Höfn í Hornafirði, f.h. hafnarstjórnar, Höfn í Hornafirði, og Aðalsteini Júlíussyni hafnamálastjóra, Seljavegi 32, f.h. Hafnamálastofnunar ríkisins til greiðslu in solidum skuldar, að fjárhæð kr. 38.300,00, auk 21,5% ársvaxta frá 31.12.1983 til 21.1.1984, en með 15% ársvöxtum frá þeim degi til 11.8.1984, en með 17% ársvöxtum frá þeim degi til 1.1.1985, en 24% ársvöxtum frá þeim degi til 11.5.1985, en með 22% ársvöxtum frá þeim degi til 1.3.1986, en með 13% ársvöxtum frá þeim degi til 1.4.1986, en 9% ársvöxtum frá þeim degi til stefnubirtingar, en dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, auk málskostnaðar að skaðlausu skv. gjaldskrá LMFÍ.

Varðandi málsástæður byggir stefnandi dómkröfur sínar á því að stefndu hafi með saknæmum og ólögætum hætti valdið tjóni á skrófu Bjarna

Gíslasonar, SF 90, en hafnarstjórn hafi fengið Vita- og hafnamálastofnun til þess að dýpka í höfninni og upp gefið dýpi hafi verið 4,2 til 4,5 metrar, en reyndist við athugun vera 2,1 til 3,3 metrar, meðaltal 2,3 metrar.

Upp gefið dýpi hefði átt að vera nægilegt fyrir stefnanda til að athafna sig við Miklagarðsbryggju, og skv. fundargerðum hafnarnefndar 2.2.1983 átti dýpkun, sem var gerð í höfninni, að vera nægjanleg.

Stefndi Hallgrímur Guðmundsson, sveitarstjóri Hafnarhrepps, f.h. hafnarstjórnar Hafnar í Hornafirði krefst sýknu af öllum kröfum stefnda í máli þessu og að sér verði dæmdur málskostnaður að mati dómsins.

Stefndi Hafnamálastofnun ríkisins gerir þá kröfu aðallega að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og til dæmdur málskostnaður að mati réttarins, en til vara að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar og honum dæmt að greiða stefnda málskostnað að mati réttarins.

Sáttatilraunir dómara hafa ekki borið árangur.

Málavextir.

Málavextir eru þeir, að hinn 11. janúar 1983 kl. 22.30 lagði vélskipið Bjarni Gíslason, SF 90, frá viðlegukanti í höfninni hér á Höfn. Viðlegukantur þessi er kallaður Miklagarðsbryggja og hafði Hafnamálastofnun ríkisins gert viðlegukant þennan sumarið 1982 fyrir hafnarstjórn Hafnarhrepps.

Vélskipið Bjarni Gíslason var að fara frá viðlegukantinum í línuróður, en beitingaskúr útgerðarinnar er þarna við kantinn. Þegar skipið var að fara frá kantinum og stefni þess var komið frá honum, en skutur var enn upp við kantinn, taldi skipstjóri, Erlingur Guðmundsson, sem var við stjórn skipsins, að eitthvað hefði lent í skráfu skipsins. Hann taldi ástæðu til þess að bóka þetta í dagbók skipsins, en þar segir orðrét: „Kl. 22.30, þegar við vorum að fara frá bryggju í línuróður, lenti eitthvað í skráfunni sem virtist fara strax úr, ekkert athugavert fannst á eftir og var haldið í róðurinn.“

Nokkru síðar fengu stjórnarmenn stefnanda, Eskeyjar hf., sem er eigandi skipsins, upplýsingar um að fleiri skip höfðu orðið fyrir hnjaski þarna við viðlegukantinn, m.a. mótorbáturinn Freyr, SF 20, hinn 19.1.1983, og var Ingvaldur Ásgeirsson kafari fenginn til þess að athuga um tjón á því skipi sama dag.

Í skýrslu kafarans, sem er dagsett sama dag, segir m.a.: „Kafað var við fjöru; er stokkið var út í, lenti ég á botni, og við bryggju stóð höfuð upp úr.“

Þessu ber saman við það, sem fram kemur í yfirlýsingu Óskars Valdimarssonar hafnarstjóra í dómskjali nr. 8.

Hinn 13. mars 1983 er Ingvaldur Ásgeirsson kafari fenginn til þess að kanna hugsanlegar skemmdir á skráfu Bjarna Gíslasonar, SF 90. Í skýrslu

kafarans í dómskjali nr. 35 segir m.a.: „Skemmdir á skrófu eru verulegar, á öllum blöðum skörð og brúnir beygðar.“ Þrátt fyrir þessar skemmdir var skipinu haldið til veiða og það var ekki fyrr en haustið 1983, nánar til tekið 20.-22. september, að skipt var um skrófu í skipinu í Tórshavnar skipasmiðju, og kostaði sú aðgerð kr. 64.724,00, en skrófan sjálf var keypt hjá Heklu hf. fyrir kr. 160.396,00 og Vélsmiðja Kristjáns Gíslasonar vann að viðgerð á skrófunni fyrir kr. 23.028,00. Samtals varð viðgerðarkostnaður kr. 248.148,00, sem er sú fjárhæð er greinir í stefnu, en kostnaður vegna köfunar var kr. 6.442,00 og heildarfjárhæðin því kr. 254.590,00.

Vitnið Gústaf Jónsson tæknifræðingur, starfsmaður Hafnamálastofnunar ríkisins, kom fyrir dóminn sem vitni í máli þessu og upplýsti, að mjög lítið efni hefði verið grabbað upp framan við þil viðlegukantsins, eftir að þilið hafði verið rekið niður við hafnargerðina sumarið 1982. Hefði tækjaskortur komið í veg fyrir að unnt var að grabba meira en raun varð.

Sverrir Guðnason kom fyrir dóminn og gaf skýrslu sem aðili málsins, en hann var formaður hafnarstjórnar Hafnarhrepps á árunum 1982 og 1986. Hann skýrði svo frá að Vita- og hafnamálastofnun hefði séð um framkvæmdir við gerð hafnargarðsins og Grétar Bjarnason verkstjóri hjá stofnuninni stjórnað þeim og látið grabba um sumarið framan við þil Miklagarðsbryggju, og eftir að Vita- og hafnamálastofnun fór með tæki sín af staðnum, var lítið svo á, að notkun mannvirkisins væri heimil, enda hefðu bæði hafnarstjóri og Vita- og hafnamálastofnun vitað, að bátum var lagt að garðinum.

Sverrir kvaðst kannast við að hafa heyrt að gröbbun hefði gengið illa um sumarið 1982, en hann hefði einnig heyrt, að Grétar verkstjóri hefði verið að mæla dýpi við kantinn og ekki hefði komið annað fram en dýpið væri í lagi. Hins vegar hefði hann ekki skilað neinum upplýsingum um þetta atriði til hafnarstjórnar.

Sverrir fullyrti, að Vita- og hafnamálastofnun hefði átt að skila verkinu þannig að dýpið væri 4,20-4,50 metrar, sbr. dómskjal nr. 10. Sverrir sagði að 4-5 bátar hefðu tekið niðri við viðlegukantinn á þessum tíma; hann muni hins vegar ekki hvaða bátar það voru, en hann hafi heyrt af þessu, en ekki heyrt, hvaða tjón hafi orðið á hverjum báti.

Erlingur Kristinn Guðmundsson, skipstjóri á Bjarna Gíslasyni, SF 90, og einn eigenda Eskeyjar hf., stefnanda í máli þessu, kom fyrir dóminn og gaf skýrslu í máli þessu.

Hann sagði, að þegar óhappið hefði orðið 11. janúar 1983 hefðu sér ekki þótt miklar líkur á, að um mikið tjón væri að ræða, og því hefði hann ekki talið, að þörf væri á sjóprófi vegna þessa máls.

Þá kvaðst Erlingur Kristinn ekki hafa verið varaður við að nota viðlegukantinn, áður en óhappið varð 11. janúar 1983. Þá kvaðst hann telja, að

ekkert nema atvik þetta frá 11. janúar 1983 hefði getað valdið skemmdum á skráfunni á Bjarna Gíslasyni, SF 90. Þá sagði hann, að hann hefði ekki gert sér grein fyrir því, þegar atvik þetta varð 11. janúar 1983, að grjót hafði farið í skráfuna; það var ekki fyrr en eftir að fleiri urðu fyrir skakka-föllum í höfninni, að hann áttaði sig á því, hvers kyns var, en hann hefði ekki fengið upp gefnar neinar dýptartölur fyrr en hann fékk í hendur kortið í dómskjali nr. 10, eftir að atvik þetta varð. Þá kvaðst hann ekki geta staðfest, að skipið hefði tekið niðri 11. janúar 1983, enda telji hann ekki, að skipið hafi tekið niðri, þótt skráfan hafi að líkindum lent í grjótfláanum við stálþilið. Þá sagði Erlingur Kristinn að ekki hefðu verið teknar ljósmyndir af skráfunni, þegar skipið var tekið í slipp í Færeyjum í september 1983, og ekkert mat verið gert á skráfunni, eftir að skipið var tekið í slipp.

Í greinargerð lögmanns stefndu, Hafnamálastofnunar ríkisins, kemur fram, að reynt hafi verið af fremsta megni af framkvæmdaraðila að ná upp því efni, sem vitað var, að væri fyrir framan stálþilið, eftir að það var rekið niður, en ekki hafi verið vitað um það nákvæmlega hversu mikið efni var um að ræða. Þá kemur fram í greinargerð, að Vita- og hafnamálastofnun hafi ekki mælt dýpið í höfninni fyrr en 6. apríl 1983 og engar yfirlýsingar gefið um dýpið í höfninni fyrir þann tíma. Þá segir í greinargerðinni að byggt sé á því að allar framkvæmdir Vita- og hafnamálastofnunar, eíns og þeim er lýst í greinargerð lögmanns stofnunarinnar, hafi verið með forsvaranlegum og venjubundnum hætti, og því sé mótmælt, að Vita- og hafnamálastofnun hafi gert nokkur mistök við þær framkvæmdir. Þá heldur lögmaður Vita- og hafnamálastofnunar því fram, að ósannað sé, að tjón hafi orðið á skipinu við Miklagarðsbryggju 11. janúar 1983, en einnig sé ósannað, að skipið hafi tekið niðri í höfninni, og bendir á, að það er ekki fyrr en töluvert eftir 11. janúar 1983, að stefnandi fer að rekja meint tjón á skipinu til grynninga í höfninni, þ.e. eftir að önnur skip tóku niðri að því er talið var. Bendir lögmaður á, að tjón hefði getað orðið á skipinu bæði fyrir og eftir 11. janúar 1983 með öðrum hætti en stefnandi byggir á í máli þessu, enda skipið á stöðugum veiðum.

Í greinargerð lögmanns stefnda, hafnarstjórnar Hafnar í Hornafirði, kemur fram að stefndi mótmælir því að bera bótaábyrgð á skemmdum á skráfu mb. Bjarna Gíslasonar, SF 90, þar sem engar ótvíræðar sannanir hafi verið færðar fram fyrir því, að skemmdir þær, sem sagðar eru hafa komið fram á skráfunni löngu eftir að skipið átti að hafa tekið niðri, stafi að öllu leyti, hluta eða nokkru af því að skipið hafi tekið niðri við hafnarkantinn í Hornafjarðarhöfn 11. janúar 1983, engin úttekt eða mat hafi verið gert á skemmdum, eftir að skipið átti að hafa tekið niðri, og virðist skipstjóri ekki hafa gert þær ráðstafanir, sem með þurfti og hann hafi verið skyldur til, svo sem að láta taka skýrslu af atburðinum. Þá bendir lög-

maðurinn á, að Hafnamálastofnun hafi annast framkvæmdirnar við bryggjuna og haft yfirumsjón með þeim eins og 1. mgr. 3. gr. laga nr. 45/1973 gerir ráð fyrir.

Niðurstaða.

Svo sem bent er á í greinargerðum lögmannna stefndu, að sönnun stefnanda fyrir tjóni sínu sé ekki nægjanleg, þar sem athugun fór ekki fram á skrófu skipsins fyrr en 13. mars 1983, fullum tveimur mánuðum eftir að skipstjóri taldi sig hafa orðið varan við að eitthvað lenti í skrófunni, verði að telja að athugun svo löngu eftir atvikið geti ekki talist sönnun fyrir því að skrófan hafi skemmst við Miklagarðsbryggju 11. janúar 1983 með þeim hætti sem lýst er í skýrslu kafara í dómskjali nr. 35. Eðlilegt hefði verið, að skrófan hefði verið skoðuð, strax og atvikið varð, eða í beinu framhaldi af því að í ljós kom að dýpið við viðlegukantinn, þ.e. Miklagarðsbryggju, var svo lítið að valdið gæti tjóni á skipinu, sbr. dskj. nr. 4. Þykir því verða að sýkna stefndu af kröfum stefnanda í máli þessu. Hins vegar þykir með hliðsjón af framferði stefndu verða að fella málskostnað niður.

Páll Björnsson sýslumaður kvað upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Stefndu, hafnarstjórn Hafnar í Hornafirði og Hafnamálastofnun ríkisins, skulu vera sýknar af kröfum stefnanda, Eskeyjar hf., í máli þessu. Málskostnaður fellur niður.