

Mánudaginn 4. apríl 1977.

Nr. 37/1975. **Samtrygging íslenskra botnvörpunga**

(Hafsteinn Baldvinsson hrl.)

gegn

Haraldi Jónssyni og

Jóni Hafdal Jónssyni og gagnsök

(Árni Grétar Finnsson hrl.).

Sjóváttrygging. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson og Lúðvík Ingvarsson prófessor.

Aðaláfrýjandi áfrýjaði máli þessu með stefnu 21. mars 1975. Krefst hann aðallega sýknu af kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr þeirra hendi í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann lækkunar á kröfum gagnáfrýjanda og að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti verði látinn niður falla. Til þrautavara krefst hann staðfestingar hins áfrýjaða dóms og að málskostnaður fyrir Hæstarétti verði látinn niður falla.

Gagnáfrýjendur hafa áfrýjað máli þessu með stefnu 26. mars 1975. Krefjast þeir þess aðallega, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða þeim 21.000.000 króna með 9% ársvöxtum frá 26. mars 1973 til 16. maí 1973, 10% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974 og 15% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Til vara krefjast þeir þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða þeim 19.000.000 króna auk vaxta eins og í aðalkröfu. Til þrautavara krefjast þeir þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða þeim aðra lægri fjárhæð auk vaxta sem í aðalkröfu. Í öllum tilvikum hafa gagnáfrýjendur krafist málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur verið aflað nýrra gagna.

Framkvæmdastjóri aðaláfrýjanda, Jóhannes Proppé, hefur gefið skýrslu fyrir dómi og skýrt frá því, að honum hafi orðið kunnugt um fyrirhuguð skipti á aðalvél b/v Haukaness

í septembermánuði 1972. Skömmu fyrir óhappið hafi honum verið tjáð, að aðalvélin hafi verið tekin úr skipinu.

Þá hafa gagnáfrýjendur, bróðir þeirra, Guðmundur Hafdal Jónsson, Sigurður Hallgrímsson hafnsögumaður svo og Benedikt Blöndal hæstaréttarlögmaður, stjórnarformaður aðaláfrýjanda, komið fyrir dóm til skýrslugjafar. Ekkert það kemur þó fram í skýrslum þeirra, er veiti tilefni til að rekja þær sérstaklega.

Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands, sem lagt hefur verið fyrir Hæstarétt, var veðurspá, sem lesin var í útvarp kl. 0100 18. febrúar 1973, þannig:

„Búist er við stormi á miðunum fyrir SV og N land og ísingu á Vestfjarða- og Norðurmiðum. Milli Vestfjarða og Grænlands er 965 mb djúp lægð, sem fer enn vaxandi og hreyfist ANA. Frysta mun um allt land. Veðurhorfur næsta sólarhring: Suðvesturland til Norðurlands og Suðvesturmið til Norðurmiða: V eða NV stormur og eljagangur. Mikil ísing á Vestfjarða og N-miðum“.

Veðurspá, sem lesin var í útvarp sama dag kl. 0430 og 0700, hljóðaði þannig:

„Gert er ráð fyrir stormi á miðunum sunnan og vestan og norðanlands. Gera má ráð fyrir mikilli ísingu á Vestfjarða og Norðurmiðum. Milli Grænlands og Vestfjarða er 965 mb lægð, sem dýpkar enn og hreyfist austur á bóginn. Veður mun kólna um allt land í dag, en hlýna aftur sunnanlands undir kvöldið.

Veðurhorfur næsta sólarhring: Suðvesturland og Faxaflói og Suðvesturmið til Faxaflóamiða: V hvassviðri, en stormur eða rok á miðunum. El í dag. Gengur í SA hvassviðri með slyddu undir kvöldið“.

Þótt á það megi fallast með héraðsdómi, að gagnáfrýjendur hafi sýnt hirðuleysi um eftirlit með skipinu og að vanbúnaður hafi verið á legufærum þess, verður ekki talið, að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða af hendi gagnáfrýjenda, þannig að beitt verði ákvæðum 18. gr. laga nr. 20/1954.

Reglurnar í d og e liðum I. tl. 8. gr. váttryggingarskilmál-

anna, sem raktar eru í héraðsdómi, eru ekki svo glöggar, að þær verði taldar bindandi varúðarreglur í merkingu 1. mgr. 51. gr. laga nr. 20/1954. Koma ákvæði þeirrar greinar því ekki til álita í máli þessu.

Fram er komið, að aðaláfrýjandi telur Hafnarfjarðarhöfn öruggt skipalægi allt árið. Verður ekki talið, að 63. gr. laga nr. 20/1954, sbr. a lið I. tl. 8. gr. váttryggingarskilmálanna verði beitt um skip í slíkri höfn. Felst í 63. gr. undantekning frá meginreglu 18. og 20. gr. laganna, sem ekki þykir rétt að skýra með rýmkandi lögskýringu.

Samkvæmt þessu og þar sem önnur gild lagaákvæði leiða ekki til þess, að aðaláfrýjandi sé laus úr ábyrgð, ber honum að greiða váttryggingarbætur vegna atburðar þess, sem hér er fjallað um.

Váttryggingarskírteini það, sem aðaláfrýjandi gaf út vegna b/v Haukaness, var verðsett skírteini samkvæmt 75. gr. laga nr. 20/1954. Váttryggingarverðið var þar ákveðið 21.000.000 króna. Samkvæmt matsgerð Jóns Hafsteinssonar og Marteins Jónassonar, sem rakin er í héraðsdómi, var verðmæti skipsins fyrir strandið 16.300.000 krónur, þegar þess var gætt, að aðalvél skipsins hafði verið tekin úr því. Þessu mati hefur ekki verið hnekk, og verður það lagt til grundvallar. Í málinu er ekki um deilt, að kostnaður við viðgerð á skipinu, ef hún hefði verið framkvæmd, hefði orðið 16.710.000 krónur, sem er áætlunarfjárhæð Björns Magnússonar. Í þeirri fjárhæð er innifalinn björgunarkostnaður, 600.000 krónur. Þegar þetta er virt, verður að telja samkvæmt 70. gr. laga nr. 20/1954, sbr. 2. tl. 20. gr. váttryggingarskilmálanna, að hér hafi verið um altjón að ræða.

Samkvæmt 73. gr. laga nr. 20/1954, sbr. 4. mgr. 21. gr. váttryggingarskilmálanna, eignast váttryggingarfélag, sem hefur greitt bætur vegna altjóns, leifar hins váttryggða hlutar, ef einhverjar eru. Fram er komið, að húfur b/v Haukaness var seldur á nauðungarupphóði 20. ágúst 1973 fyrir 420.000 krónur, og er óumdeilt, að andvirðið rann til hagsbóta fyrir gagnáfrýjendur. Virðist aðaláfrýjandi ekki hafa hirt um hagsmuni sína í því sambandi. Eins og fyrr er sagt,

verður að leggja til grundvallar, að verðmæti b/v Haukaness fyrir strandið 18. febrúar 1973 hafi verið 16.300.000 krónur. Þykir aðaláfrýjandi hafa sannað nægilega, að váttryggingarfjárhæðin, 21.000.000 krónur, sem var váttryggingarupphæðin samkvæmt hinu verðsetta váttryggingarskirteini, hafi verið hærri en svo, að sanngjarnt sé að telja það váttryggingarverð skipsins, sbr. 2. mgr. 75. gr. laga nr. 20/1954. Verður fjárhæð sú, sem aðaláfrýjanda ber að greiða gagnáfrýjendum því ákveðin 16.300.000 krónur að fráðregnum nýnefndum 420.000 krónum, sem var söluverðið á nauðungarupphöðinu 20. ágúst 1973. Kostnað þann, sem aðaláfrýjandi greiddi eftir strandið vegna björgunar og bráðabirgðaviðgerðar, þykir ekki eiga að draga frá, sbr. 2. mgr. 53. gr. laga nr. 20/1954.

Samkvæmt þessu verður aðaláfrýjanda gert að greiða gagnáfrýjendum 15.880.000 krónur. Jafnframt ber að taka til greina kröfu gagnáfrýjenda um vexti, þó þannig, að samkvæmt 3. mgr. 24. gr. laga nr. 20/1954 reiknast vextir af dæmdri fjárhæð 8% ársvextir frá 26. mars 1973 til 16. maí sama ár, 10% ársvextir frá þeim degi til 15. júlí 1974 og 15% ársvextir frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum ber aðaláfrýjanda að greiða gagnáfrýjendum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem þykir hæfilega ákveðinn samtals 750.000 krónur.

Það er aðfinnsluvert, að kvaðning samdómenda í máli þessu fór ekki fram í samræmi við ákvæði 201. gr. laga nr. 85/1936.

D ó m s o r ð :

Aðaláfrýjandi, Samtrygging íslenskra botnvörpunga, greiði gagnáfrýjendum, Haraldi Jónssyni og Jóni Hafdal Jónssyni, 15.880.000 krónur með 8% ársvöxtum frá 26. mars 1973 til 16. maí 1973, 10% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974 og 15% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags svo og 750.000 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

**Magnúsar P. Torfasonar hæstaréttardómara og
Lúðvíks Ingvarssonar prófessors.**

I.

Við vísum til atkvæðis meiri hluta dómenda um kröfugerð málsaðilja og gögn, sem lögð hafa verið fyrir Hæstarétt.

II.

Þeir Jónas Eliasson prófessor og Þorsteinn Gíslason stýrimannaskólakennari hafa lýst því í matsgerð sinni, þeirri sem rakin er í héraðsdómi, hvernig eðlilegt hefði verið að binda b/v Haukanes við bryggju, þar sem hann lá. Þykir sýnt með samanburði á matsgerðinni og því, sem gögn málsins leiða í ljós um bindingu skipsins, að á það hafi skort, að svo hafi verið gengið frá festingum skipsins í bryggjupolla, sem rétt var.

Þá telja matsmennirnir enn fremur í matsgerð sinni, að eðlilegt hefði verið að leggja út legufærum frá b/v Haukanesi, þar sem hann lá við bryggjuna. Héraðsdómur, sem skipaður var siglingafróðum samdómanda, hefur talið hið síðarnefnda sjálfsagða öryggisráðstöfun og einnig tekið undir fyrrgreint álit matsmanna um, að ekki hafi verið réttlæga gengið frá festingum skipsins í bryggju. Áliti hinna sérfróðu manna á þeim atriðum, sem nú hafa verið nefnd, hefur ekki verið hnekkð. Verður að meta gagnáfrýjendum það til gáleysis, að b/v Haukanesi var lagt við bryggju með umræddum hætti, sérstaklega þegar hafðar eru í huga aðstæður á legustað. Einkum verður að telja, að gagnáfrýjendum hefði átt að vera ljóst, að það væri eðlileg öryggisráðstöfun, að skipið lægi við legufæri. Afskipti hafnaryfirvalda af flutningi b/v Haukaness frá fyrri legustað í Hafnarfjarðarhöfn leysti gagnáfrýjendur ekki frá skyldu til að sjá um, að gengið væri frá skipinu á fullnægjandi hátt á hinum nýja legustað.

Auk þess, sem greint hefur verið, verður að fallast á það, að af hálfu gagnáfrýjenda hafi brostið á nægilegt eftirlit með

skipinu nóttina, sem það slitnaði upp. Var brýnt að hafa vakandi eftirlit með skipinu vegna veðurs, sjógangs og sterkra strauma, og það því fremur, sem ótryggilega var frá skipinu gengið, svo sem áður er greint.

Telja verður, að það, að b/v Haukanes slitnaði frá bryggju og strandaði, megi rekja til þess vanbúnaðar og eftirlitsskorts, sem að framan er getið.

III.

Aðaláfrýjandi hefur haldið því fram, að með framan-greindri vanrækslu hafi gagnáfrýjendur fyrirgert rétti sínum til váttryggingarbóta vegna ákvæða 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954.

Svo sem áður er greint, var misbrestur á frágangi b/v Haukaness á legustað svo og á eftirliti með skipinu nóttina, sem það sleit upp. Það þykir þó varhugavert að telja vanrækslu gagnáfrýjenda í þessum efnum stórkostlega í skilningi nefnds lagaákvæðis. Leiðir þessi málsástæða aðaláfrýjanda því ekki til sýknu hans.

Aðaláfrýjandi hefur enn fremur skírskotað til ákvæða í d lið og e lið váttryggingarskilmála sinna til stuðnings sýknukröfu sinni. Eru ákvæði þessi rakin í héraðsdómi. Heldur aðaláfrýjandi því fram, að með ákvæðunum hafi hann undanþegið sig skyldu til að bæta tjón, sem stafi af atvikum, er í þeim greini. Eigi að beita þeim, eins og hagi til í máli þessu. Ófrávíkjanlegt ákvæði 20. gr. laga nr. 20/1954 haggi þessu ekki, svo sem gagnáfrýjendur haldi fram, þar sem ákvæði skilmálanna hafi stoð í 63. gr. sömu laga. Geymi hún sérreglu um tjón, sem stafi af því, að skip hefur verið „óhaffært . . . ófullnægjandi útbúið eða mannað . . .“.

Ljóst er, að 63. gr. váttryggingarsamningalaga tekur ekki til þess tilviks, sem hér er um fjallað, ef beitt er strangri orðskýringu. Leiðir þetta einkum af því, að í greininni er aðeins nefnt tjón, sem stafar af því, að skip var óhaffært, „er það lét síðast úr höfn . . .“. Er þá athugaefni, hvort eigi að síður sé rétt að skýra nefnda 63. gr. þannig, að henni verði beitt um skip, sem hefur verið lagt. Er tvímælalaust samkvæmt 2. mgr. 59. gr. váttryggingarsamningalaga, að vá-

trygging skips, sem lagt hefur verið í lægi, telst vera sjóvátrygging.

Með 63. gr. váttryggingarsamningalaga eru gerðar strangari kröfur um aðgæslu útgerðarmanns, sem váttryggt hefur hagsmuni sína, en gerðar eru í 2. mgr. 18. gr. laganna. Samkvæmt 63. gr. á hann ekki rétt til váttryggingarbóta vegna tjóns, er stafar af því, að skip var óhaffært, er það lét síðast úr höfn, eða var að öðru leyti svo á sig komið, sem í greininni segir, ef hann vissi eða mátti vita um það, sem áfátt var, enda þótt hann verði ekki sakaður um stórfellt gáleysi.

Álita verður, að gildar ástæður liggi til þess að krefjast sömu aðgæslu af útgerðarmanni um ásigkomulag skips og tryggilegan umbúnað þess, er því hefur verið lagt í lægi, eins og gert er varðandi skip, sem eru í förum. Þegar þetta er haft í huga, þykir verða að skýra 63. gr. váttryggingarsamningalaga þannig, að hún eigi einnig við um skip, sem lagt hefur verið. Samkvæmt þessu verður ekki talið, að 20. gr. laganna skjóti loku fyrir, að gild verði metin ákvæði d liðs og e liðs 8. gr. váttryggingarskilmála aðaláfrýjanda, þar sem þau hafa fullnægjandi stoð í nefndri 63. gr.

Með skírskotun til þess, sem nú hefur verið rakið, teljum við, að sýkna beri aðaláfrýjanda af kröfum gagnáfrýjanda í málinu, en rétt er, að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður. Við erum samþykkir athugasemd meiri hluta dómenda um kvaðningu meðdómenda. Samkvæmt framan-sögðu teljum við, að dómsorð ætti að vera svofellt:

Aðaláfrýjandi, Samtrygging íslenskra botnvörpunga, á að vera sýkn af kröfum gagnáfrýjanda, Haralds Jónssonar og Jóns Hafdals Jónssonar.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur sjó- og verslunardóms Hafnarfjarðar 18. janúar 1975.

Mál þetta, sem var dómtekið 13. janúar 1975, hafa Haraldur Jónsson, Flókagötu 6, Hafnarfirði, og Jón Hafdal Jónsson, Melholti 4, Hafnarfirði, höfðað við þingfestingu málsins 5. maí 1973, þar sem mætt var af hálfu stefnda (Samtryggingu íslenskra botnvörpunga) og réttargæslustefnda (hafnarsjóði Hafnarfjarðar) og fyrirtaka málsins samþykkt.

Dómkröfur stefnenda eru þær aðallega, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnendum kr. 21.000.000 með 9% ársvöxtum frá 26. mars 1973 til 16. maí 1973, með 10% ársvöxtum frá 16. maí 1973 til 15. júlí 1974, en 15% frá þeim degi til greiðsludags auk hæfilegs málskostnaðar að mati dómsins, til vara, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnendum í bætur kr. 19.000.000 með 9% ársvöxtum frá 26. mars 1973 til 16. maí 1973, með 10% ársvöxtum frá 16. maí 1973 til 15. júlí 1974, en 15% frá þeim degi til greiðsludags auk hæfilegs málskostnaðar að mati dómsins, til þrautavara, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnendum bætur eftir mati dómsins með 9% ársvöxtum af hinni tildæmdu fjárhæð frá 26. mars 1973 til 16. maí 1973, með 10% ársvöxtum frá 16. maí 1973 til 15. júlí 1974, en 15% frá þeim degi til greiðsludags auk hæfilegs málskostnaðar að mati dómsins. Stefnendur ganga út frá því, að veðhafar í b/v Haukanesi haldi lögvörðum rétti sínum til að fá fullnustu á veðkröfum sínum af þeim bótum, sem tildæmdar kunna að verða.

Af stefnda hálfu er krafist sýknu og ríflegs málskostnaðar að mati dómsins.

Réttargæslustefnda var upphaflega stefnt solidarískt með stefnda, en síðan fallið frá öllum kröfum á hendur honum í þessu máli.

Af hálfu réttargæslustefnda eru engar kröfur gerðar.

Málavextir.

1.1. Sunnudaginn 18. febrúar 1973, um klukkan 7 árdegis, slitnaði skip stefnenda, b/v Haukanes, frá trébryggjunni í norðurhöfninni í Hafnarfirði í hvassri vestanátt og miklu flóði og rak upp í urð við Fjarðargötu og strandaði þar. Bolur skipsins dældaðist mikið, og enn fremur urðu skemmdir á bryggjunni.

Skipið náðist út á morgunflóðinu þann 19. febrúar og var dregið til Reykjavíkur og tekið þar í slipp. Var það þettað þar til bráðabirgða á vegum stefnda, en síðan dregið til Hafnarfjarðar og lagt á ný við trébryggjuna, þar sem það hafði verið áður.

Stefnendur höfðuðu og ráku mál á hendur réttargæslustefnda af þessu tilefni og kröfðu hann bóta vegna þess tjóns, sem þeir töldu sig hafa beðið. Sýknudómur í því máli var felldur 6. september sl. Í máli því, sem hér er til meðferðar, krefja stefnendur stefnda um váttryggingarfé, sem þeir telja sig eiga rétt á samkvæmt váttryggingarsamningi við stefnda.

1.2.

Vátryggingarsamningurinn.

Með samningi, sem staðfestur var með útgáfu vátryggingarskírteinis, dags. 1. janúar 1970, tók stefndi að sér að húftryggja b/v Haukanes, GK 3, samkvæmt vátryggingarskilmálum fyrir íslensk fiskiskip, sem stærri eru en 100 rúmlestir, útgefnum 1969 af samtökum íslenskra sjótryggjenda svo og sérstökum skilmálum, sem nefnast „takmörkun B“.

Samkvæmt ákvörðun fjárhæðanefndar fiskiskipa, sem starfar í samræmi við ákvæði í 11. gr. laga nr. 79/1968, var vátryggingarverð skipsins á tryggingartímabilinu 1. janúar 1970—31. desember 1970 ákveðið 20 milljónir króna, miðað við að skipið væri rekið með eðlilegum hætti við fiskveiðar.

Vátrygging skipsins var síðan endurnýjuð á árinu 1971 og 1972 með þeim breytingum einum, að á tryggingartímabilinu 1. janúar —31. desember 1972 var vátryggingarfjárhæð á húf skipsins ákveðin á sama hátt 21 milljón króna.

Hins vegar var ekki gefið út nýtt vátryggingarskírteini í hvert sinn, heldur sendur út árlegur iðgjaldareikningur hverju sinni.

Vátrygging skipsins var enn endurnýjuð þann 1. janúar 1973 með sama hætti og áður, að fjárhæðanefnd fiskiskipa ákvarðaði iðgjald skipsins fyrir tímabilið 1. janúar—31. desember 1973 820 þúsund krónur, sem enn er ógreitt, og vátryggingarfjárhæðina á húf skipsins 21 milljón króna, og er tekið fram af fjárhæðanefnd, að téð mat á húf skipsins sé miðað við þær upplýsingar, sem um skipið sé að finna í skipaskrá Siglingamálastofnunar ríkisins pr. 1. jan. 1973, en þar er tekið fram, að skipið sé með Ruston aðalvél frá árinu 1952.

Auk þess kveður stefndi gengið út frá því af hálfu fjárhæðanefndar við mat hennar á húf skipsins, að skipinu sé haldið til fiskveiða með eðlilegum hætti á vátryggingartímabilinu, því að öðrum kosti sé vátryggingarverð skipa fjárhæðanefndinni óviðkomandi.

Þau ákvæði vátryggingarskilmálanna, sem hér skipta máli eða vert þykir að geta, eru sem hér segir:

„1. gr. Um vátryggingu þessa gildir sú grundvallarregla, að hún er bein skaðatrygging, og er félaginu óskýlt að greiða hærri bætur en þarf til þess að bæta tjón það, sem orðið hefur.

2. gr. Hið vátryggsða er húfur skipsins, þ. e.

A. Bolur:

- (a) Allt, sem er sambyggt skipinu eða fest við það, annað en vélar, sbr. lið B.
- (b) Farviðir, laus tæki, búnaður og annað, sem nauðsynlegt er að hafa í hverju skipi.
- (c) Vistir og birgðir, sem eðlilegar mega teljast.

B. Vélar:

- (a) Aflvélar, ljósavélar og aðrar fastar vélar.
- (b) Gangskrúfa og aðrar skrúfur, ásamt öxlum og girum.
- (c) Spil, ásamt dælum og tilheyrandi búnaði.
- (d) Rafkerfi, annað en rafleiðslur, fiskleitartæki, dýptarmælir, ratsjá, loftskeyta- og kalltæki, ásamt nauðsynlegum búnaði og varahlutum.

Veifarfæri falla ekki undir váttryggingu þessa, þ. e. varpa ásamt hlerum og vírum, nætur, net, línur, færi, fiskikassar, belgir, baujur ásamt baujuluktum, bólfæri og annar útbúnaður, sem til veiðarfæra telst.

3. gr. Váttryggingarverð.

Í byrjun hvers váttryggingartímabils skulu váttryggingartaki og félagið koma sér saman um váttryggingarverðið. Það samkomulag er bindandi fyrir báða aðila, nema síðar verði sannað, að verðákvörðunin hafi verið byggð á röngum forsendum. Þó getur váttryggingartaki aldrei breytt váttryggingarverðinu án samþykkis félagsins. ...

8. gr. Það, sem félagið bætir ekki.

1. Tjón á skipinu og kostnaður:

- (a) Tjón, sem stafa af því, að skipið var óhaffært, þegar það lét síðast úr höfn, sbr. 63. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954. ...
- (d) Tjón, sem verða vegna þess, að skipið var ekki í hæfu standi, þegar því var lagt, eða var ekki svo um búið sem skyldi, nema útgerðarmanni verði ekki um þetta kennt.
- (e) Tjón, sem verða vegna þess, að útgerðarmaður hefur ekki gætt hæfilegrar hirðu, t. d. þannig, að hann láti skipið liggja gæzlulaust við bryggju eða vélvana í óóruggri höfn. ...
- (h) Tjón, sem eigandi eða útgerðarmaður eiga sök á, enda séu þeir ekki skráðir á skipið, en þá fer um ábyrgð þeirra eins og um ábyrgð annarra skipverja. ...

9. gr. Upphæð tjónbóta.

- (a) Ef skipið ferst eða verður dæmt óbætandi, þá bætir fé-

lagið tjónið með því að greiða váttryggingarverðið, eins og það er ákveðið í skírteini þessu, sbr. 3. gr.

- (b) Tjón á skipinu bætir félagið með því að greiða váttryggðum nauðsynlegan viðgerðarkostnað, sem hann hefur haft af tjóninu, ásamt tilheyrandi kostnaði, sbr. þó viðfestar niðurfjöfnunarreglur.
- (c) Bætur fyrir hvert einstakt tjón á skipinu og fyrir kostnað skulu aldrei vera hærri en nemur váttryggingarverðinu, sbr. þó liði (j) og (k) í 7. gr. I. Allt tjón á skipinu og allur kostnaður, sem er bein afleiðing af einum og sama atburði, telst vera eitt tjón. ...
- (f) Nú semur félagið við váttryggðan um tjónbætur, án þess að viðgerð fari fram og án þess að skipið hafi verið dæmt óbætandi, og skulu þá slíkar bætur aldrei vera hærri en 90% af viðgerðarkostnaði, eins og tveir dómkvaddir matsmenn meta hann, miðað við ákvæði skírteinis þessa um bætur og viðfestar niðurfjöfnunarreglur.
- (g) Sé skipið selt, áður en viðgerð fer fram á bótaskyldu tjóni, bætir félagið tjónið á sama hátt og segir í lið (f), enda sanni váttryggður, að vegna tjónsins hafi söluverð skipsins orðið lægra, sem því nemur. ...

13. gr. Breytt áhætta.

Ef áhætta breytist svo að máli skiptir félaginu í óhag, eftir að váttryggingin var tekin, ber váttryggingartaka að tilkynna félaginu það, jafnskjótt og honum er kunnugt um breytinguna, og greiða viðbótariðgjald að mati félagsins. Vanræki hann það, fer um váttrygginguna eins og um rangar upplýsingar frá hans hendi væri að ræða. ...

16. gr. Viðgerð á bótaskyldu tjóni.

Eigandi skal sjálfur annast um viðgerð á bótaskyldu tjóni á skipi sínu, nema félagið ákveði annað. Um skyldu félagsins til að greiða bætur fer eftir ákvæðum 24. gr. ...

20. gr. Algert tjón.

Algert tjón, sem félagið bætir, getur orðið með eftirtöldum háttum:

- (1) Skipið ferst eða verður fyrir svo miklu tjóni, að alls ekki er unnt að bjarga því eða gera við það.
- (2) Skipið verður fyrir svo miklu tjóni, að kostnaður við að bjarga því og gera við það nemur hærri fjárhæð en váttryggingarverðið, enda sé skipið ekki váttryggt undir verði. ...

21. gr. Krafa váttryggðs um bætur fyrir algert tjón. ...

Þegar skipið hefur orðið fyrir algeru tjóni og félagið hefur greitt váttryggingarverðið í bætur, eignast það um leið skipið eða leifar þess. ...

24. gr. Skylda félagsins til að greiða bætur.

Félaginu er skylt að greiða váttryggðum bætur 14 dögum eftir að það gat gengið úr skugga um, að bótakrafa væri rétt. Dragist greiðsla fram yfir gjalddaga, greiðir félagið vexti af bótunum frá gjalddaga, 1% p. a. lægri en víxilvexti Landsbankans.

Áður en félagið greiðir váttryggðum bætur fyrir algert tjón, ber því sérstaklega að ganga úr skugga um, að ekki sé skert trygging þeirra aðila, sem eiga þinglesin veð í skipinu. ...

30. gr. Sönnunarskylda.

Um váttryggingu þessa gildir sú almenna regla, að sönnunarskyldan hvílir á váttryggðum, bæði um það, að tjón sé bótaskyld samkvæmt skírteini þessu, og einnig um það, hve miklu tjónið nemur“.

Ákvæði „takmörkunar B“, sem hér þykir rétt að geta, eru þessi:

„1. grein.

Ákvæði í 7. gr. I váttryggingarskilmálanna orðist svo:

Það, sem félagið bætir:

(a) Algert tjón, sbr. 20. gr.

(b) Ábyrgðartjón, sbr. 7. gr. II.

(c) Björgun og aðstoð.

(d) Samtjón.

(e) Strandtjón.

(f) Brunatjón.

(g) Tjón af árekstri við fastan eða fljótandi hlut, þ. m. t. ís. Tjón, sem af því hlýzt, að skipið slæst við annað skip eða mannvirki, sem það er bundið við, liggur eða fest, bætist ekki.

2. gr.

Ákvæði í 10. gr. váttryggingarskilmálanna orðist svo:

Tjónafrádráttur.

Ef skip verður fyrir algeru tjóni, þá bætir félagið það með því að greiða váttryggingarverðið, eins og það er ákveðið í váttryggingarskírteininu.

Sérhvert annað tjón skal sæta tjónafrádrætti, eins og hann er ákveðinn í váttryggingarskírteininu.

Ef einn atburður veldur tjóni, sem fellur undir tvo eða fleiri stafliði hér að framan, skal telja eitt tjón allt það, sem fellur undir stafliðina (b), (c) og (d), en annað tjón allt það, sem fellur undir stafliðina (e), (f) og (g).

Eigin áhætta tryggingartaka í hverju einstöku tjóni.

a) Algert tjón, engin eigin áhætta.	
b) Ábyrgðartjón	kr. 100.000.00
c) Björgun og aðstoð	— 100.000.00
d) Samtjón	— 100.000.00
e) Strandtjón 10% minnst	— 250.000.00
f) Brunatjón 10% minnst	— 250.000.00
g) Tjón af árekstri við fastan eða fljótandi hlut 10% minnst	— 250.000.00“.

1.3.

Vélaskipti.

Í lok ágústmánaðar 1972 höfðu stefnendur lagt skipinu utan á svonefnt Steinker í syðri höfninni í Hafnarfirði. Var aðalvélin tekin úr skipinu, og hugðust stefnendur setja nýja vél í hennar stað og gera aðrar breytingar á skipinu, m. a. með það fyrir augum að gera það út til loðnuveiða.

Jafnframt leituðu stefnendur eftir lánsfé, þar á meðal hjá stefndu. Rituðu þeir stefndu tvö bréf um það efni, dags. 14. september og 6. nóvember 1972. Í síðara bréfinu er þess getið, að stefnendur hafi undirbúið vélaskipti og að þeir áformi að gera ákveðnar breytingar á skipinu.

Stefnendur ákváðu að taka tilboði frá H. Ben. & Co um vél á ca kr. 16.000.000. Greiða átti 10% út í hönd, en eftirstöðvar á 5 árum. Í desember 1972 stöðvaðist vinna við skipið, að mestu vegna fjárskorts. Þann 6. febrúar 1973 samþykkti Fiskveiðasjóður að veita stefnendum lán, sem svaraði $\frac{2}{3}$ hlutum vélarverðs. Stefnendur hófu nú undirbúning að viðræðum við Landsbankann, en þeir höfðu áður sótt um lán hjá bankanum vegna framkvæmdanna, en áður en af viðræðum gat orðið, slitnaði skipið frá bryggju og strandaði, eins og áður greinir.

Þegar leið á loðnuvertíðina, var farið að amast við dvöl skipsins við steinkerið af hálfu réttargæslustefnda og stefnendum tilkynnt, að þeir yrðu að færa skipið. Stefnendur óskuðu eftir, að skipið yrði þá flutt innan á Steinkerið, en þeirri kröfu var hafnað, vegna þess að þar er löndunarstaður fiskiskipa. Starfsmenn

réttargæslustefnda fluttu síðan skipið þann 8. febrúar að gömlu trébyggjunni í norðurhöfninni. Var því lagt utan á bryggjuna með stefnið til vesturs, en skuturinn stóð aftur af bryggjunni.

1.4.

Samskipti aðilja eftir strandið.

Eftir að skipið rak upp, kröfðu stefnendur stefndu um bætur, kr. 21.000.000, en einnig kveðast þeir hafa rætt um, að gert yrði við skipið og að stefndu greiddu viðgerðarkostnaðinn, enda þótt þeir teldu, að viðgerðarkostnaður mundi nema hærri fjárhæð en váttryggingarverðinu.

Með bréfi, dags. 26. mars 1973, synjaði stefndi greiðslu váttryggingarþóta með tilvísun í 8. gr. váttryggingarskilmálanna, I. d og e lið og 13. gr. Hins vegar samþykkti félagið að greiða kostnað við björgun, drátt og slíptöku, að frádreginni eigin áhættu váttryggingartaka, kr. 100.000. Tekið var fram, að í þessari ákvörðun fælist ekki viðurkenning á greiðsluskyldu. Jafnframt tilkynnti stefndi, að váttryggingarverð skipsins væri lækkað í kr. 2.000.000.

1.5.

Ástand bryggjunnar.

Bryggjan er talin hafa verið smíðuð árið 1931. Landgangur bryggjunnar hvílir á fimm stauraröðum, og eru 23 staurar í hverri röð út að bryggjuhausnum. Bil á milli staura er 4.2 m. Bryggjuhausinn liggur í vestur frá enda landgangsins og myndar horn við landganginn, sem er lítið eitt gleiðara en 90°. Undir bryggjunni eru 5 stauraraðir með 45—56 staurum. Festarhælar eru ýmist endar bryggjustauranna, sem ganga upp úr þekjunni, eða járnhælar, sem boltaðir eru niður í bryggjuviðina.

Gunnar Ágústsson hafnarstjóri, sem er byggingaverkfræðingur að mennt, hefur gert uppdrætti að bryggjunni, sem lagðir hafa verið fram í málinu, og sýna þeir m. a. festarhæla bryggjunnar. Hann hefur tölusett festarhælana, og kemur fram á myndum, sem hann hefur tekið og lagðar hafa verið fram í málinu, hvernig þeir voru gerðir. P1 er þannig fyrsti staurinn í innstu stauraröð bryggjuhaussins, fjórði staur frá austurhorni bryggjunnar. P3 er endinn á öðrum staur utan við P1, en P2 er járnhæll, sem festur er í bryggjugólfið rétt innan við P3. P4 er járnhæll við bryggjuhornið, P5 til P11 liggja í röð frá P4 út eftir ytri bryggjukantinum og P11 á suðvesturhorni bryggjunnar. P5, P6 og P8 eru

járnhælar, og P9 var einnig járnhæll. P7 og P10 eru tréhælar, P12 og P13 eru tréhælar á vesturenda bryggjunnar. P14—20 eru innan á bryggjuhausnum í röð frá vestri til austurs, P14, 15, 19 og P20 eru tréhælar, en hinir eru járnhælar.

Hafnarstjórinn hefur skýrt svo frá fyrir dóminum, að nýbúið hafi verið að styrkja bryggjuna mikið, þegar skipið slitnaði frá henni, þannig að settir hafi verið 36 nýjir staurar út eftir landganginum og helmingnum af hausnum. Ytri hluta haussins kveður hann hafa verið lokað með girðingu. Hann kveður bryggjuna hafa verið eins trausta miðað við aldur og frekast var kostur. Hann kveður umferð ökutækja um innri hluta bryggjunnar hafa verið takmarkaða og miðað við 5 tonna öxulpunga til að forða því, að loðnunætur væru fluttar milli skipa og lands um bryggjuna. Hann kveður 14 tonna krana þó hafa verið notaðan á bryggjunni um árabíl, án þess að nokkuð kæmi fyrir. Hann kveður viðhald hafa farið fram á bryggjunni á hverju ári og viðgerðir eftir þörfum. Hann kveður sér ekki kunnugt um, að skip hafi slitnað frá bryggjunni áður. Hann telur bryggjuna vera í 5.5 m hæð yfir meðalstórstraumsfjöruborði.

Halldór Hannesson byggingaverkfræðingur og Sigurjón Einarsson skipasmiður hafa metið tjón á bryggjunni. Þeir lýsa járnhælum bryggjunnar þannig í matsgerð: „Festlarnir eru járnsteyptir, allir svipaðir að gerð; þykkur sóli, sem hvílir á bryggjuþekjunni, en tvö járnör upp úr til að binda skipsfestar í. Þeir eru festir með 6 eða 8 boltum $\varnothing \frac{7}{8}$ eða $\varnothing \frac{3}{4}$ í gegnum sólann og sérstaka styrkingu á bryggjunni undir þekju. Mál festlanna þriggja, sem eftir eru og eru brotnir, eru: 87—102 cm langir og 23—32 cm breiðir sólar, þykkt um 5 cm í miðju. Rörin eru 22—25 cm í þvermál og um 40 cm að hæð“. Að öðru leyti kemur eftirfarandi fram um gerð bryggjunnar í matsgerðinni: „Sitt hvorum megin við staurana (undir bitum, sem bera þekjuplanka) eru sver tré, „tengur“, 15×25 cm í þvermál hvert. Auk þess eru á stauraokunum skástifur úr 10×20 cm sverum trjám, sem liggja á ská frá kanti og niður í fjöruborð á staur 6 m innan við kant. Skástífurnar eru 7.5 m langar. Kanttré eru tvö, hið efra 15×15 cm, hið neðra 25×25 cm í þvermál. Milli þeirra ganga þekjuplankarnir, $7\frac{1}{2} \times 20$ cm í þvermál, fram, svo að endar þeirra og framhlið kanttrjáa flúktuðu saman“.

Matsmennirnir hafa komið fyrir dóm. Sigurjón Einarsson kveðst hafa unnið að viðgerðum á bryggjunni síðan 1943—44, síðast 1971—72. Hann kveður bryggjuna mikið notaða og farna að

gefa sig. Hann kveður helst hafa verið fúa í dekkinu og segist ekki ábyrgjast, að laust sé við fúa annars staðar í bryggjunni. Hann kveðst telja, að fúi í dekki geti haft áhrif á styrkleika festinga. Hann segir, að ekki sé mjög langt síðan skipt var um kant á innri enda bryggjunnar.

Halldór Hannesson kveður bryggjuna ekki óhæfari til að binda við hana skip en margar aðrar. Hann telur það skipta mestu máli um hæfni bryggjunnar til festingar, að afstýringar á bryggju-grind séu í lagi.

Jónas Elíasson prófessor og Þorsteinn Gíslason, kennari við Stýrimannaskólann, hafa verið dómkvaddir samkvæmt ábendingu dómsins, m. a. til að veita umsögn um, hvort bryggjunni hafi í einhverju verið áfátt, þannig að ekki væri unnt að festa skip við hana til langframa á tryggilegan hátt. Í matsgerðinni segir m. a., að bryggjan liggi um 500 m innan við hafnarmynnið, mjög í stefnu þess straums og þeirrar öldu, sem kemur þar inn í vestanveðrum. Matsmennirnir segjast hafa veitt athygli allmiklum viðgerðum og fúa í nokkrum festarhælum. Þeir lýsa frágangi hælanna þannig, að þeir séu settir á milli tveggja bita, fyllingartrébútar settir undir dekkplankana, dekkplankabútar settir undir þá og allt boltað saman. Telja þeir þennan frágang fullnægjandi, sé þess gætt, að hællinn hafi gott hald í þeim bitum, sem hann er settur á milli, og þeir séu gegnumgangandi bitar með gott hald í töngunum báðum megin við. Matsmennirnir telja, að hægt sé að ná betri festingu fyrir járnhælana með því að bolta þá ofan í tengurnar og tengja við næstu tengur hvorum megin við með aukabitum.

Jónas Elíasson hefur lýst því áliti fyrir dómi, að bryggjan sé ekki sérlega óvenjuleg með tilliti til þess tíma sem hún er byggð á. Hann telur, að takmarkað burðarþol bryggjunnar þurfi ekki að hafa óhagstæð áhrif á hæfileika bryggjunnar til að festa við hana skip.

Um festingu á P9, sem fór með stykki, sem rifnaði úr bryggjunni, segir svo í matsgerðinni: „Sýnt er á mynd 3, hvernig honum hefur verið komið fyrir í bryggjunni. Hann er settur á milli tveggja tanga, síðan festur með fjórum dekkplönkum að neðan við hjálparbitann og bita A. Athugun leiddi ennfremur í ljós, að til að koma 26×26 bútnum fyrir undir pollanum hefur verið tekið úr bita B, og hefur hann brotnað við sagarfarið. Ennfremur er hann ekki heill í hinn endann, heldur skeyttur. Ennfremur er hjálparbitinn skeyttur við þessa sömu töng, og sést kubbur, sem

hann hefur hvílt á, en ekki aðrar festingar. Í hinn endann hefur hjálparbitinn brotnað, bútarnir af hjálparbitanum og bita B eru horfnir“.

Niðurstaða matsmanna um traustleika bryggjunnar er sem hér segir:

„Matsmenn telja rétt að líta á þetta atriði í tvennu lagi sem hér segir:

2a) Var bryggjunni í einhverju áfátt er viðvíkur festingum b/v Haukaness? Polli sá, er Haukanesið tók með sér, var aðeins festur í einn aðalbita og einn hjálparbita með festingum, sem, að því er séð verður, voru dekkplankar og bryggjunaglar. Auk þess voru bitarnir aðeins heilir í annan endann, en skeyttir í hinn, og þar að auki sagað úr bita til að koma pollanum fyrir. Ennfremur er frágangur á festiboltum polla þannig, að boltarnir geta dregist upp án þess að slitna. Matsmenn verða því að svara lið 2a) já-
andi.

2b) Var hægt að festa b/v Haukanes við bryggjuna? Svo sem kemur fram í atriði 1, er það álit matsmanna, að eðlilegt hafi verið að leggja út akkeri, þegar Haukanesinu var lagt. Það er álit matsmanna, að með slíkum hætti hefði verið unnt að binda b/v Haukanes við bryggjuna við þær aðstæður, sem hér um ræðir, þrátt fyrir þá ágalla bryggjunnar, sem á undan eru raktir“.

Í dómi sjó- og verslunardóms Hafnarfjarðar 6. september 1974 í máli stefnenda gegn hafnarsjóði Hafnarfjarðar segir, að dómurinn líti svo á samkvæmt því, sem upplýst sé um ástand bryggjunnar, að hún hafi ekki verið haldin þeim annmörkum, almennt, að ekki hafi verið forsvaranlegt að vísa stefnendum á hana sem viðlegupláss fyrir skipið.

Enn fremur segir svo í dóminum:

„Telja verður sannað, að bryggjan hafi verið haldin tvenns konar annmörkum, sem hér koma við sögu. Járnfestlarnir voru festir þannig í bryggjuviðina, að boltarnir, sem þeir voru festir með, gátu dregist upp við átak, og festarhæll P9 hafði ekki gallalaust hald í bryggjunni. Ekki hefur þó verið sýnt fram á, að gallar þessir hafi í sjálfu sér verið verulegir, og með hliðsjón af fyrrgreindri vanrækslu stefnenda sjálfra og öðrum sönnunarreglum verður að telja ósannað, að þessir annmarkar hafi verið þáttur í orsökum tjónsins“.

1.6.

Festing skipsins.

Við sjóprófin lýsti Jón Hafdal því, hvernig skipið hefði verið bundið þannig: „Fram af því hafi verið 3½” vír í „sabba“ og úr „sabbanum“ vír á polla, en á þann sama polla hafi legið sver nylonstroffa. Í annan polla, hinum megin á bryggjunni, hafi legið 3½” vír af skipinu framanverðu, þvert yfir bryggjuna. Vír 3½” hafi síðan legið í spring aftur með á stóran trépolla. Annar vír 3½” frá skipinu aftanverðu hafi legið fram með því á járnpolla. Annar vír 2½” hafi legið í „sabba“ þvert upp af skipinu með landganginum og „sabbinn“ legið á trépolla, en vírinn á endanum síðan á járnpolla. Að lokum hafi legið nylonstroffa og einn eða tveir vírar á hornpollanum innst á bryggjunni“.

Hafnarstjórinn, Gunnar Ágústsson, kveðst hafa gengið niður á bryggjuna um morguninn, þegar skipið hafi slitnað frá, og farið síðan ásamt Sigurði Hallgrímssyni hafnsögumanni yfir leifarnar af festingum á bryggjunni. Hann kveðst hafa mælt sverleika á trossum og festlum nr. 1—2, 4—5 og 7. Hann kveðst bæði hafa mælt breidd og ummál með málbandi. Hann kveðst hafa framkvæmt mælingarnar einn. Hann hefur gert uppdrátt að bryggjunni og teiknað skipið inn á hana.

Jón Hafdal skýrði frá því í sjóprófi 21. febrúar 1973, að ljósa-vélar hefðu verið í lagi og hefði með þeim mátt knýja akkerisvindu. Hann kveður þeim eigendum ekki hafa hugkvæmst að setja út akkeri, enda gert ráð fyrir, að skipið yrði fljótlega fært til. Hann segir, að þeir eigendurnir og menn á þeirra vegum hafi bundið togarann við bryggjuna. Hann kveðst hafa lagað festingar í vikunni fyrir óhappið, jafnað þær og stytt í endum og sett nýjan enda í stað annars, sem hafði slitnað.

Sigurður Hallgrímsson hafnarvörður sagði við sjóprófin, að hann hefði strax gert athugasemd við festinguna, einkum að framan, og aðspurður af eigendum ekki hafa talið þær nægilegar og hafi þeir bætt um í því efni að einhverju leyti, m. a. sett festingu þvert yfir bryggjuna. Hann telur, að tvímælalaust hefði átt að setja út akkeri, ef unnt var, en hafnarverðirnir hafi ekki fyrirskipað það, enda hafi þeir talið, að akkerisvindan væri ekki nothæf. Hann segir, að eftir norðangarðinn, sem hafi verið mestur 13. febrúar, hafi verið margsinnis reynt að ná til eigenda skipsins til að benda þeim á að ganga betur frá festingum, en skipið hafi þá verið eina 3—4 metra frá bryggju, en það hafi ekki tekist fyrr en fimmtudaginn 15. eða föstudaginn 16. febrúar. Þá hafi verið gerð einhver bragarbót varðandi festingarnar. Hann telur ekki alls kostar heppilegt að hafa víra á járnpollum, þar sem þá

sé hætta á, að festingar bili við átak. Hann kveðst þó ekki hafa gert athugasemdir við vírafestingar.

Sigurður Hallgrímsson kom aftur fyrir dóminn 13. maí. Hann kvaðst þá telja, að festingum skipsins hafi einkanlega verið áfátt í því, að þær hafi ekki tekið jafnt á við allar aðstæður. Hann kveður fjöðrun alls ekki hafa verið fullnægjandi.

Björn Bjarnason hafnarvörður kom fyrir dóminn 9. október 1973. Hann kveðst hafa séð skipið við bryggju kvöldið áður en það slitnaði frá og kveður þá ekkert hafa verið athugavert við festingar. Hann sagði, að hafnarverðir kvörtuðu við eigendur skipa, ef þeir yrðu varir við, að skip væru illa bundin.

Eftirfarandi spurning var lögð fyrir matsmennina Jónas Elíasson og Þorstein Gíslason: „Hvernig var eðlilegt að binda skip af stærð b/v Haukaness við trébryggjuna í norðurhluta Hafnarfjarðarhafnar til langtíma á þeim tíma, þegar skipið slitnaði frá í febrúarmánuði?“ Í matsgerðinni er gerð grein fyrir því, hvernig skip, sem liggur við bryggju, verður fyrir þrenns konar átaki eða kröftum af völdum vinda, aldna og strauma. Þeir telja höfuðatriði, að festingar skips séu vel fjaðrandi. Síðan segir orðrétt: „Algengustu festar í dag eru stálvírar og nylontóg. Vírnir eru miklu sterkari (hér um bil þrisvar sinnum miðað við sama sverleika), en nylontógið teygist miklu meira (hér um bil fjörutíu sinnum miðað við sama átak og sama brotstyrk). Þegar bundið er með vírum, eru því oft notaðir „sabbar“ eða gúmmíhringar til að auka teygjuna. Festum verður að haga þannig, að skipið leggist ekki í þær og slíti þær, þegar sjór lækkar á fjöru. Tilsvarendi slaknar á festum, þegar flóð er, nema þær séu strekktar. Þegar festar verða slakar, getur skip, sem hreyfist fram og til baka, náð að komast á nokkra ferð, áður en festarnar byrja að taka í, og kemur mikill kippur í festarnar, þegar slíkt skeður. Þegar akkeri er lagt út, er það lagt í mátulega langri akkeriskeðju. Þegar skipið hreyfist fram og til baka, lyftist keðjan frá botni og leggst á hann aftur, en slaknar aldrei alveg á henni. Akkeri er því mjög fjaðrandi festing, þó ekki teygist á keðjunni sjálfri“.

Matsmennirnir voru spurðir um einstök atriði matsgerðarinnar fyrir dóminum. Jónas Elíasson sagði, að ef festingar væru slakar og skip næði að kippa í þær snögglega, þegar það væri á mestri ferð, reyndi mest á festarnar. Hann telur, að ómögulegt sé að festa skip þannig, að það hreyfist ekki. Þegar verið er að strekkja festar, kveður hann menn verða að gera upp við sig, hversu mikla hreyfingu þeir vilja leyfa. Hann segir, að því meira sem

festingar eru strekktar þeim mun takmarkaðri verði hreyfingar skipsins. Hann segir, að öldur geti valdið hliðarveltingi, ef öldulag er þannig, en kveður hreyfingarnar fram og aftur hafa verið þyngstar og hættulegastar við þær aðstæður, sem voru, þegar skipið slitnaði frá. Hann sagði, að matsmennirnir teldu, að ef skip væri bundið eins og lýst er í matsgerðinni, þyrfti ekki að breyta festingum með tilliti til sjávarstöðu, enda væri það fest með akkerum.

Matsmaðurinn var spurður um álit hans á festingu skipsins eins og hún er sýnd á uppdrætti hafnarstjórans á dskj. 21 með innfærðum leiðréttingum stefnenda. Hann sagði, að betra hefði verið að festa aðra framtugina, sem fest var við P9, á P10, með því móti hefði átakið jafnast betur út yfir bryggjuna. Enn fremur benti hann á, að ekki verði séð á teikningunni, að fjöðrun sé á taug í P16, en segir, að líklega hefði mátt vera fjöðrun á þessari taug.

Niðurstaða matsmannanna í þessum þætti er sem hér greinir: „Með hliðsjón af því, sem að framan greinir, telja matsmenn nægilegt að greina, hvernig þeir álíta eðlilegt að binda skip af stærð b/v Haukaness í því leguplássi, sem b/v Haukanes fékk úthlutað.

Þetta er hægt að framkvæma á margan hátt, með mismunandi festingum. Þó telja matsmenn nauðsynlegt, þegar slíku skipi er lagt til langtíma á greindum stað, að nota legufæri þess, svo það megí mæta þeim veðrum, sem samkvæmt reynslu koma á þessum árstíma. Þá ber að taka tillit til, 1) að mesti munur sjávarstöðu nálgast 5 metra, 2) skipum skal lagt með stefnið til vesturs á móti veðrum úr þeirri átt, 3) ef skipið er létt í sjó, 4) að verja skal festar gegn núningi á köntum og í klifum, ef hætta er á slíku.

Matsmenn telja eðlilega festingu, sem nú verður talið: Tveir $3\frac{1}{2}$ vírar með sabba 30 metra fram af hvalbak skipsins á sinn hvorn polla. Frá hvalbaknum liggi ennfremur springur 15—20 m á lengd úr fjaðrandi efni með líku burðarþoli og framfestingar. Samskonar springur að lengd og gerð liggi frá bátapílfari fram með síðu skipsins. Frá festipolla aftast í stjórnborðsgangi komi festing samsvarandi að fjöðrun og styrk áðurgreindum springum í polla á bryggjuhorni, ennfremur annar springur í polla á bryggjuhorni, ennfremur annar springur í polla 8 metrum utar. Frá sama stað komi 20 metra löng festing upp með landgangi bryggjunnar,

samskonar og framfestingar. Frá hvalbak komi springur úr nyloni þvert yfir bryggjuna.

Springir og festing í hornpolla skulu settir með tilliti til lægstu sjávarstöðu, en aðrar festingar skal strekkja. Legufærum skal lagt út sem áður greinir. Matmenn telja skipið einnig eðlilega test, ef í stað víranna eru notuð nylontóg með sama burðarþoli, enda séu þau hæfilega varin gegn núningi.

Mat þetta er að hluta til byggt á persónulegri reynslu annars matsmanns á festingu skipa við þessa bryggju á undanförnum 30 árum“.

Nokkur meiningarmunur er milli lögmanns stefnenda annars vegar og lögmanna stefnda og réttargæslustefnda hins vegar, um hvernig skipið hafi verið bundið, en í áðurnefndum dómi sjó- og verslunardómsins 6. september 1974 segir svo um festingu skipsins:

„Dómurinn lítur svo á, að stefnendur verði sjálfir að bera óskoraða ábyrgð á, hvernig skipið var bundið. Ekkert er fram komið um, að starfsmenn stefnda hafi gefið ólögmat fyrirmæli um festingar, sem til megi rekja orsakir tjóns stefnenda. ...

Eins og þarna háttaði, má ganga út frá því, að aðalátak hafi komið á framfestingar skipsins. Akkerum hafði þó ekki verið varpað, en hald í slíkum festingum gat ráðið úrslitum og var sjálfsögð öryggisráðstöfun eins og á stóð. Ekki var heldur gengið tryggilega frá framfestingum skipsins, sérstaklega með hliðsjón af því, að skipið hafði ekki hald í akkerisfestingum, eins og fyrr er rakið. Þannig var engin fjöðrun á festingunni í festarhælinn P16, og festarhælinn P10 var látinn ónotaður, en þess í stað tvær taugar bundnar í festarhælinn P9 ...“.

1.7.

Veður.

Samkvæmt vottorði Veðurstofunnar 21. maí 1973 var veður þannig, um það leyti sem skipið slitnaði frá bryggjunni, á Reykjavíkurflugvelli og í Straumsvík:

„REYKJAVÍKURFLUGVÖLLUR.

Dags.	Tími	Vindátt og veðurhæð	Mest veðurhæð milli athugana	Loftþrýstingur við sjávarmál
17/2	24	SV 8	8	981.2
18/2	03	VSV 9	9	983.0
18/2	06	VSV 9	10	983.8
18/2	09	VSV 9	10	985.3

STRAUMSVÍK.

Dags.	Tími	Vindátt og veðurhæð
17/2	21	SSV
18/2	09	VSV“.

Enn fremur hefur verið lagt fram línurit yfir flóðahæð í Reykjavík 12. febrúar—19. febrúar 1973 og veðurspá 17. febrúar 1973 kl. 2215, svohljóðandi: „Búið er við stormi á miðunum fyrir sunnan, vestan og norðan land og ísingu á Vestfjarða- og Norðurmiðum.

Milli Vestfjarða og Grænlands er 965 mb djúp lægð, sem fer enn vaxandi og hreyfist austnorðaustur. Frysta mun um allt land.

Suðvesturland og Faxaflói, Suðvesturmið og Faxaflóamið:

Vestan eða norðvestan stormur og éljagangur“.

Lögmaður réttargæslustefnda lýsir veðuraðstæðum, þegar skipið slitnaði upp, þannig í greinargerð: „Fór þá saman stórstreymisháflóð, vestanstórviðri og sjógangur, sem lagði beint inn hafnar-mynnið þangað sem b/v Haukanes lá við bryggjuna og sneri stefni upp í vind og sjó“.

Samkvæmt línuriti yfir flóðhæð í Reykjavík klukkan 0700 18. febrúar sl. komst flóðhæðin upp í 4.4 m, eða um 30 cm hærra en taflan yfir sjávarföll sýnir fyrir þennan tíma, enda stóð vindur af hafi, og loftþrýstingur var lágur, en slíkar aðstæður valda því, að flóðhæðin verður mun hærri en ella. Mismunur á sjávarborði kl. 0051 og klukkan 0700 hefur því verið um 4.40 m, en hæð bryggjunnar er ca 5.50 m. Hafnarstjórinn kveður hæð á bryggjudekki yfir sjávarmáli hafa verið 1.10 m, þegar flóðið stóð sem hæst.

Jón Hafdal kveður hafa verið kvassa vestanátt um nóttina og hert mjög á flóðinu klukkan um 0700.

Samkvæmt lögregluskýrslu, dags. 18. febrúar 1973, var vestan stórviðri, þegar skipið rak upp, og leiddi töluverða öldu inn höfnina.

Í dóminum frá 6. september 1974 segir svo um þetta efni:

„Fyrir er frá því greint, að b.v. Haukanesi var lagt til langs tíma í norðurhöfn Hafnarfjarðar. Aðfaranótt 18. febrúar 1973, áður en skipið slitnaði frá bryggjunni, var vest-suð-vestan stormur, sem fór vaxandi eftir því sem á nóttina leið. Sjógangur var mikill sakir veðurhæðar og vindáttar og straumar sterkir af þessum sökum, enda var stækkandi straumur um þetta leyti, sem náði hámarki um morguninn á svipuðum tíma og skipið slitnaði

frá bryggjunni. Ekki verður talið, að veðurhæð og aðrar aðstæður hafi verið meiri eða verri en almennt mátti búast við á þessum árstíma ...“.

1.8.

Eftirlit.

Jón Hafdal kveður engan vaktmann hafa verið í skipinu, en hann kveðst hafa litið eftir skipinu klukkan um 0200 aðfaranótt hins 18. febrúar, hafi þá allt verið í lagi. Klukkan 0400 kveður hann bróður sinn, Guðmund Jónsson, hafa litið eftir skipinu. Hann kveður engan frá útgerð skipsins hafa verið hjá því, þegar það slitnaði upp, en hann kveðst hafa komið á staðinn klukkan 0730.

Haraldur Jónsson kveðst síðast hafa komið að skipinu, áður en það slitnaði frá, einhvern tíma um laugardagskvöldið, en þá kveður hann ekkert hafa verið athugavert að sjá.

Guðmundur Jónsson, bróðir stefnenda, kveðst hafa séð Jón Guðna Hafdal vinna við að lagfæra festingar skipsins á fimmtudaginn í vikunni áður en skipið slitnaði frá. Hann kveðst oft hafa litið eftir skipinu, síðan það var flutt, og jafnt á nóttu sem degi og síðast hafa komið að því klukkan um 0400 aðfaranótt sunnudagsins. Þá kveður hann allt hafa verið í lagi með festingar og veður ekki það vont, að ástæða væri til að óttast, að skipið slitnaði frá.

Sigurður Hallgrímsson hafnarvörður telur, að átt hefði að hafa menn um borð í skipinu til að fylgjast með festingum og hagræða endum með hliðsjón af aðstæðum, sjávarhæð og fleiru. Kveður hann eina fjóra menn hafa verið um borð í b/v Röðli í þessu skyni, en bæði það skip og m/s Askja hefðu verið í hættu, hefðu þau verið gæslulaus.

Gunnar Ágústsson hafnarstjóri kveður ekki hafa verið sérstaklega beðið um, að vaktmaður væri í skipinu. Hann kveður hafnsögumenn meðal annars hafa það starf að fylgjast með festingum skipa. Þegar hafnarvörður tekur á móti endum, kveður mætti (sic) hann þó aðallega taka á móti fyrir mælum frá skipstjórnarmönnum. Hann kveður hafnsögumenn fá greitt fyrir ómælda yfirvinnu vegna þess meðal annars, að það sé á verksviði þeirra að fara út ótilkvaddir, þegar sérstök ástæða er til, svo sem slæmt veður.

Þorsteinn Gíslason var spurður, hvort hann teldi forsvaranlegt að hafa ekki menn um borð í skipi við þær aðstæður, sem voru,

þegar Haukanesið slitnaði frá. Hann kveðst telja nauðsynlegt að hafa eftirlit með skipinu, ef eitthvað er að veðri.

Sigurður Hallgrímsson hafnarvörður kveðst hafa komið niður að höfn um miðnætti aðfaranótt 18. febrúar, vegna þess að Askja átti þá að leggja úr höfn. Hann kveðst hafa dvalist við höfnina til klukkan 0100, en ekki reynt að ná sambandi við eigendur Haukaness eða eigendur annarra skipa. Hann kveðst ekki vita til, að Árni Sigurðsson hafi verið við höfnina á þessum tíma.

Jónas Eliasson taldi, að hægt hefði verið að forðast strand með því að láta akkerið falla, um leið og skipið slitnaði frá.

Þorsteinn Gíslason var spurður, hvort hann teldi, að hægt hefði verið að festa skipið, eftir að festingar byrjuðu að slitna, með því að láta akkeri falla. Hann kveðst ekki geta svarað spurningunni, einkum vegna þess að ekki sé vitað, hversu langur tími leið, frá því að skipið byrjaði að slitna frá og þangað til það var byrjað að reka. Hann sagði, að alltaf tæki nokkurn tíma að láta akkeri falla, einkum ef steypt væri í akkeriskluss. Hann kvað reynslu sína benda til, að leirbotn væri við bryggjuna. Hann kvaðst telja, að það væri haldgóður botn. Hann kvaðst telja, að yfirleitt tæki lítið í bryggjubönd, ef legufæri væru úti.

Um eftirlit með skipinu segir svo í niðurstöðum dómsins frá 6. september 1974:

„Dómurinn lítur svo á, að stefnendum hafi sjálfum staðið næst að líta eftir skipi sínu. Ekki verður séð, að starfsmönnum hafnarinnar hafi orðið nokkuð það á við eftirlitsstörf sín við hafnarvörsluna, sem stefnendur geti byggt kröfur á á hendur stefnda, enda virðist eftirlitsskylda starfsmanna hafnarinnar fyrst og fremst lúta að almennu öryggi og verndun hafnarmannvirkja. ...

... Loks bar stefnendum að hafa stöðugt eftirlit með skipinu við þær aðstæður, sem hér voru, en slíkt eftirlit var nauðsynlegt eins og hér stóð á. Þessari skyldu var ekki fullnægt að neinu viðhlítandi marki“.

1.9.

Hvernig slitnaði skipið frá?

Engir sjónarvottar hafa komið fyrir dóminn, sem geta borið um, hvernig skipið slitnaði frá bryggjunni. Svo sem áður segir, slitnaði stykkið úr bryggjunni, þar sem festarhæll P9 var, auk þess brotnuðu þrír járnhælar. Hafa boltarnir öðrum megin í öllum tilvikum dregist upp og sólinn brotnað á milli röranna, og sólarnir eru brotnir þvert yfir, og liggja brotsárin yfirleitt í gegn-

um boltagöt. Leifar af festingum eru á festarhælum P1, 2, 3 og 7 og á þeim helmingi af P4 og 5, sem ekki slitnaði. Enn fremur hefur kantur bryggjunnar slitnað, og tengur og skáskífur eru víða skemmdar. Tengiskúr fyrir rafmagn, sem stóð framarlega á bryggjunni, færðist úr stað. Rafkaplar röskuðust lítilega.

Dómkvaddir matsmenn hafa metið kostnað við lagfæringar og endurbætur á bryggjunni á kr. 1.084.300. Áður hefur verið greint frá umsögn matsmanna um frágang á festingum festarhæls P9.

Þorsteinn Gíslason var spurður að því, hvort hann teldi, að skip af stærð b/v Haukaness hefði haldist við bryggjuna, ef það hefði verið bundið við bryggjuna eins og gert er ráð fyrir í álitsgerðinni, en ekki við legufæri. Hann svaraði spurningunni játandi, en bætti við, að svarið væri miðað við, að festihælar gæfu sig ekki. Hann kvaðst telja miklar líkur á, að hæll, sem merktur er P9, hefði gefið sig fyrst eða P16. Við það kvaðst hann telja, að skipið hefði tekið að rása, því slegið flötu og losnað síðan.

Jónas Elíasson var spurður, hvort hann teldi líklegt, að hæll P9 hefði slitnað fyrst. Hann sagði, að matsmennirnir hefðu að vísu kynnt sér af gögnum, hvernig skipið var bundið, en ekki farið djúpt ofan í það atriði. Hann sagði, að þeir hefðu ekki spurt, hvernig skipið hefði verið fest. Hann kvaðst telja, að verulegu máli skipti, hvernig festingarnar væru strekktar, en um það sagði hann, að matsmenn hefðu ekki fengið upplýsingar. Hann kvað það líklegast, að pollinn hefði gefið sig, einhvern tíma þegar skipið fór aftur. Ef festingar hefðu verið mjög slakar, taldi hann þó hugsanlegt, að þetta hefði gerst, þegar skipinu sló flötu. Hann kvað hugsanlegt, að skipið hefði fyrst losnað að aftan, hafi afturfestingar verið mjög strekktar. Hann kvað festarhælana P9 og P16 hafa verið þá, sem áttu að halda, úr því að skipið lá ekki við akkeri. Hann var spurður, hvort hann teldi líklegt, að skipið hefði slitnað frá vegna veikleika í P9. Hann kvaðst ekki geta svarað þessu nema eftir líkum, einkum kvað hann erfitt að svara, vegna þess að ekki væri vitað, hvernig skipið var bundið, hversu strekktar festingar voru og hversu fjaðrandi. Hann sagði, að ef festingar hefðu verið mjög slakar, hefði það líklega slitnað, hvernig sem hælarnir hefðu verið. Ef skipið hefði verið vel bundið, taldi hann vel mögulegt, að það hefði haldist upp við bryggjuna, þótt það hefði ekki verið fest við akkeri. Hann kvað hafa komið fram í viðræðum matsmannanna, að Þorsteinn teldi eftir reynslu sinni, að oft hefði verið erfitt eða nánast ómögulegt að hemja skip við bryggjuna án þess að varpa akkerum. Hann sagðist telja líklegra,

að skipið hefði haldist við bryggjuna, ef hællinn hefði ekki bilað. Ómögulegt kvað hann að svara því, hvort skipið hefði slitnað frá vegna veikleika í P9. Hann kvað þetta þó ekki útilokað og kvaðst hafa reynt að gera sér grein fyrir þessu. Hann kvað ljóst, að hællinn þoldi minna eins og hann var en hann hefði gert, ef hann hefði verið betur festur.

Það, sem segir í matsgerð Jónasar Elíassonar og Þorsteins Gíslasonar um festinguna á P9, var lesið fyrir Sigurjóni Einarssyni. Hans svar var, að hællinn ætti að vera fyrir innan kanttréð og kvaðst ekki skilja, hvers vegna tekið hefði verið úr því. Hann sagði, að sér væri ekki kunnugt um, að tekið hefði verið úr kanttré nema við tréhæla, til að þeir fengju sæti. Hann kvað sig minna, að endinn, sem út sneri, hafi verið boltaður niður gegnum tóngina, en að hinn endinn hafi verið laskaður og sennilega brotinn um laskann. Hann kvað rétt, að plankarnir væru negldir upp í bitann með þekjunöglum, en lagði áherslu á, að boltarnir, sem festu hælana, gengju niður í gegnum þá og að uppfylling undir hæla félli þétt að burðarbitum. Hann kvaðst ekki telja, að festing hæla hefði verið óeðlilega veik miðað við aðra hæla í bryggjunni. Hann kvað jafnvel koma fyrir, að hælarnir losnuðu úr steinbryggjum. Hann var spurður um álit sitt á því, hvers vegna rifnað hefði úr bryggjunni þarna. Hann sagði, að þetta hefði verið við framendann á skipinu og þess vegna reynt mjög mikið á hælinn.

1.10.

Tjónið.

Stefnendur keyptu skipið árið 1968 á kr. 12.500.000.

Þann 20. febrúar 1973 fór fram skoðun á skipinu. Kom þá í ljós, að bolur skipsins var stórskemmdur. Á stjórnbörðssíðu voru 21 plata skemmd, þar af töldu skoðunarmenn, að endurnýja þyrfti 18. Á bakbörðssíðu voru 2 plötur skemmdar. Enn fremur höfðu losnað hnoð á hæl skipsins, og stýrið virtist athugunarvert sökum stirðleika. Þá var rafbúnaður skipsins bilaður.

Þjörn Magnússon gerði áætlun um kostnað við viðgerð á skipinu 22. febrúar 1973 fyrir stefnda. Hann kveðst hafa gert áætlunina sem fulltrúi beggja aðila. Niðurstaða hans var, að viðgerð mundi kosta kr. 13.000.000.

Hann endurskoðaði kostnaðaráætlunina 25. apríl 1973 að ósk stefnenda.

Hann tekur fram, að áætlun sín sé byggð á athugun Stálsmiðjunnar h/f, Togaraafgreiðslunnar, Slippfélagsins og Seguls h/f.

Hann kveður Stálsmiðjuna h/f hafa viljað hækka sína áætlun úr kr. 10.000.000 í kr. 12.000.000, strax eftir að hann hafði sent áætlunina frá sér, og einnig kveðst hann hafa hækkað alla aðkeypta vinnu um 13% til að mæta verðhækkunum.

Hin endurskoðaða áætlun sundurliðast þannig:

1. Skrokkviðgerð (Stálsmiðjan h/f)	kr. 13.560.000
2. Frárif (Togaraafgreiðslan og Slippfélagið) . . —	850.000
3. Slippstaða og sátur (Slippfélagið)	— 850.000
4. Rafmótoraviðgerðir (Segull h/f)	— 850.000
5. Eyddur björgunarkostnaður o. fl.	— 600.000

Alls kr. 16.710.000

Ekki varð úr, að gert yrði við skipið, og var það selt á nauðungaruppboði 20. ágúst 1973 á kr. 430.000.

Marteinn Jónasson framkvæmdastjóri og Jón Hafsteinsson skipaverkfræðingur voru dómkvaddir til þess, eftir atburðinn, að meta verðmæti skipsins eins og það var rétt fyrir strandið.

Skoðun fór fram í viðurvist umboðsmanna aðilja máls þessa og réttargæslustefnda 5. júlí 1973.

Niðurstöður matsgerðarinnar, sem er dagsett 14. júlí 1973, eru sem hér segir:

- „1. Skipsbolur, yfirbygging og aðrir stálsmíðaðir hlutir (möstur, bómur, gálgar, flotvörpugálgar, pollar og kefar, stýri og stammi, lúgur stáldyr, stoðir) 10.700.000.00
2. Vélar, búnaður í vélarrúmi, vindubúnaður með rafali og rafmótor, rörakerfi (dælur, rör, lokar), stýrisvél 2.800.000.00
3. Innréttingar (loftræsting, upphitun, klæðning og einangrun íbúða, innréttingar íbúða, eldhústæki), klæðning lestar, gluggar og kýraugu . 0.900.000.00
4. Rafkerfi og rafeindatæki.
(Raftöflur, tenglar, leiðslur og ljósabúnaður),
Rafeindatæki: Ratsjá K.H. 18/9 árg. 1970 ratsjá K.H. 14/9 miðunarstöð Pedersen dýptar-

mælir og fiskleitartæki 2 stk. K.H. MS 29, 1
 stk. MK4 árg. 1959 talstöð Pedersen 1.900.000.00

16.300.000.00

Verðmæti b/v Haukaness, GK 3, í því ástandi, er skipið var í rétt fyrir strand þess hinn 18. 2. 1973, verður metið á kr. 16.300.000.00 (sextán milljónir og þrjúhundruð þúsund)“.

Matsmenn hafa komið fyrir dóm og gert grein fyrir matinu. Skýrslum matsmannanna ber saman, og þykir nægilegt að rekja helstu atriðin í skýrslu Jóns Hafsteinssonar.

Hann kveðst hafa skoðað skipið á vegum Fiskveiðasjóðs fyrir strandið. Hann kveður innréttingar þá hafa verið lélegar og raka í einangrun.

Hann kveður matsmennina hafa aflað sér upplýsinga um aldur tækja og byrjað á að meta skipið nýtt. Hann kveður hafa verið reiknaða út þyngd stáls í stálsmiðuðum hlutum og vinnustunda-fjölda, sem ætla megi, að hafi farið í smíðina. Síðan segir hann hafa verið tekið tillit til verðs á vinnutíma rétt fyrir strandið. Um verðlag á hlutum kveður hann hafa verið miðað við sama tíma. Loks kveður hann skipið hafa verið afskrifað eftir afskriftareglum Fiskveiðasjóðs. Jafnframt þessu kveður hann matsmennina hafa aflað upplýsinga um verðlag á skipum innanlands og utan og verðmæti skipsins ákvarðað í samræmi við verðlag á sambærilegum skipum þannig. Hann kveður niðurstöður eftir báðum þessum aðferðum hafa orðið líkar og nálægt niðurstöðutölum matsins. Hann kveður hafa verið tekið tillit til þess, að hjálparvélar voru viðgerðar að hluta, að smíðaðir höfðu verið nýir gálgar, að frystitæki voru svo léleg, að þau voru ekki mats-hæf og einangrun ónothæf, þar sem sjór hafði komist að. Hann kveður ekki hafa verið metin önnur björgunartæki en þau, sem voru um borð, en af þeim segir hann lítið hafa verið annað en björgunarvesti.

Marteinn kveður enga björgunarbáta hafa verið í skipinu.

Matsmennirnir gátu þess, að keisinn hefði verið ólæstur og þannig hægt að komast niður í vélarrými og lestarrými. Marteinn kveðst hafa haft orð á því við Jón Hafdal, að óvarlegt væri að hafa keisinn opinn. Jón Hafdal hafði sagt tormeiki á að læsa tryggilega. Jón Hafsteinsson segist ekki hafa heyrt talað um, að

stolið hefði verið úr skipinu. Marteinn segir, að ekki hafi komið til álita að meta verðmæti, sem kynni að hafa verið stolið.

Jón kveður skoðunaraðstöðu hafa verið fullnægjandi að öðru leyti en því, að ekki hafi verið hægt að komast í skipstjóraklefa.

2.0.

Málsástæður.

2.1. Málflutning stefnenda ber að skilja þannig, að þeir byggi á því, að váttryggingarsamningurinn taki til tjóns þeirra og að undantekningarákvæði váttryggingarskilmálanna eigi ekki við.

Af hálfu stefnenda er vitnað í 7. gr. váttryggingarskilmálanna svo og 2. gr. þeirra og í 70. og 75. gr. laga nr. 20/1954.

Af hálfu stefnenda er lögð áhersla á, að þeir eigi enga sök á óhappinu, eða að minnsta kosti ekki í þeim mæli, sem miðað er við í 2. mgr. 18. gr. váttryggingarsamningalaga. Því er haldið fram af hálfu stefnenda, að höfuðorsök óhappsins sé að rekja til óvenjulegs veðurs og sjólags.

Stefnendur telja, að stefnda hafi verið kunnugt um, að vélin hafði verið tekin úr skipinu, m. a. vegna lánsúmsóknar, og að ekki hafi verið um breytta áhættu að ræða, sem stefndu hafi ekki vitað um.

Af hálfu stefnenda er því haldið fram, að mat hinna dómkvöddu matsmanna á verðmæti skipsins sé ófullkomið og byggt á röngum forsendum, einkum að því leyti að beitt sé fyrningarreglum, sem ekki eigi við.

Enn fremur hefur því verið hreyft af hálfu stefnenda, að þótt þeim hafi verið kunnugt um efni matsgerðarinnar, áður en skipið var dregið til útlanda, þá hafi matsgerðin ekki verið lögð fram í dómi og matsmenn ekki komið fyrir dóm fyrr en eftir þann tíma.

Aðalkrafa stefnenda er miðuð við, að orðið hafi algert tjón í skilningi 20. gr. skilmálanna, þar sem viðgerðarkostnaður mundi hafa numið hærri fjárhæð en váttryggingarverðinu.

Varakrafan er miðuð við, að í ákvörðun stefnda um lækkun váttryggingarfjárhæðar í kr. 2.000.000 felist viðurkenning á því, að tjónið hafi numið mismun váttryggingarfjárhæðanna, kr. 19.000.000.

2.2.

Af hálfu stefnda er á því byggt, að af meginreglu 63. gr. váttryggingarsamningalaga og a liðar 8. gr. váttryggingarskilmál-

anna og d og e liðum sömu greinar leiði, að félagið sé laust úr ábyrgð, ef skip er ekki í hæfilegu standi, þegar því er lagt, eða svo um búíð sem skyldi. Stefndi heldur því fram, að skipið hafi ekki verið í hæfilegu standi, þar sem aðalvél hafði verið tekin úr því og ekki nægilega vel um búíð, að því er varðaði festingu þess, til að mæta þeim hættum, sem að skipum kunna að steðja í höfn.

Þar sem stefnendur önnuðust sjálfir eftirlit með skipinu og önnuðust festingu þess, telur stefndi, að öllum skilyrðum 63. gr. laga nr. 20/1954, sbr. h lið 8. gr. váttryggingarskilmálanna, sé fullnægt.

Til vara styður stefndi kröfur sínar við 18. gr. váttryggingarsamningalaga.

Loks hefur stefndi stutt kröfur sínar við 13. gr. váttryggingarskilmálanna, sbr. 45. gr. laga nr. 20/1954. Er því haldið fram af hálfu stefnda, að með því að tilkynna ekki um, að aðalvélin hefði verið tekin úr skipinu, hafi stefnendur brugðist þannig skyldum sínum við stefnda, að félagið eigi að vera laust úr ábyrgð. Er á það bent af hálfu stefnda, að ákvörðun fjárhæðanefndar fiskiskipa sé miðuð við, að skip sé í eðlilegum rekstri. Heldur stefndi því fram, að þegar skipinu var lagt og vélin tekin úr því, hafi brotið forsenda fyrir ákvörðun váttryggingarverðsins.

Varðandi varakröfuna hefur því verið lýst yfir af hálfu stefnda, að una beri við mat dómkvaddra matsmanna um verðmæti skipsins rétt fyrir óhappið. Í því sambandi er því mótmælt, að skipið hafi verið óbætandi eftir strandið. Stefndi telur því, að miða beri við, hvað kostað hefði að gera við það, þegar atburðurinn gerðist, og telur, að þá beri að miða við fyrri áætlun Björns Magnússonar. Samkvæmt g lið 9. gr. skilmálanna telur hann bera að draga 10% frá þeirri fjárhæð og síðan söluverð skipsins, kr. 430.000. Síðan telur hann, að dóminum sé rétt að færa bætur niður skv. 18. gr. váttryggingarsamningalaga.

3.0.

Álit dómsins.

Öumdeilt er, að váttryggingarsamningurinn taki til váttryggingaratburðarins, sbr. 7. gr. váttryggingarskilmálanna og 60. gr. laga nr. 20/1954. Álitamál er því, hvort 8. gr. skilmálanna, sbr. 18. og 20. gr. laga nr. 20/1954 eða 13. gr. skilmálanna, sbr. 45. og 51. gr. áður tilvitnaðra laga, eigi hér við.

Í 20. gr. laga nr. 20/1954 felst það, að ábyrgð váttryggjanda

verður ekki takmörkuð varðandi orsakir að váttryggingaratburði, nema þegar um stórkostlegt gáleysi er að tefla eða önnur þau tilvik eiga við, sem nefnd eru í greininni og ekki skipta máli hér. Það er skoðun dómsins, að skýra beri 8. gr. skilmálanna, d, e og h liði, í samræmi við þetta. Ekki verður talið, að hér sé um að ræða varúðarreglur, sem 51. gr. laga nr. 20/1954 tekur til. Af þessu leiðir, að tilvitnuðum liðum 8. gr. skilmálanna verður ekki beitt gegn stefnendum, nema brot á þeim feli í sér stórkostlegt gáleysi. Í samræmi við dóm sjó- og verslunardómsins í máli stefnenda gegn hafnarsjóði Hafnarfjarðar frá 6. september 1974 ber að telja, að orsakir tjónsins sé að rekja til vanrækslu stefnenda við festingu skipsins og ónógs eftirlits með því.

Hins vegar er varhugavert að fullyrða, að stefnendum hafi verið ljóst, að vanræksla þeirra gæti leitt til þess, að skipið slitnaði frá bryggjunni. Þeir verða þannig ekki taldir hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 20. gr. váttryggingarsamningalaga.

Skipið var bundið við bryggju í höfn, sem telja verður örugga. Ósannað er, að bryggja þessi hafi verið óhæf til veðlegu við þær aðstæður, sem þarna voru. Aðalvélin hafði að vísu verið tekin úr skipinu, en dómurinn telur, að haldbær rök skorti um það, að áhætta stefnda á því, að váttryggingaratburðurinn gerðist, hafi aukist með þeim hætti, að 13. gr. váttryggingarskilmálanna, sbr. 45. gr. laga nr. 20/1954, eigi hér við. Fyrrgreind matsgerð þeirra Jóns Hafsteinssonar í heild eða einstakir liðir hennar hafa ekki verið vefengdir með haldbærum rökum. Í matsgerðinni var verðmæti b/v Haukaness metið á kr. 16.300.000.

Telja verður, að stefnda hafi tekist að sanna með matsgerðinni, að hið tiltekna verð sé hærra en svo, að sanngjarnt sé að telja það váttryggingarverð skipsins, sbr. 2. mgr. 75. gr. laga nr. 20/1954. Í því sambandi ber og að hafa í huga, að aðalvélin hafði verið tekin úr skipinu. Af þessu leiðir, að ekki er unnt að verða við aðalkröfu og varakröfu stefnenda eins og þær eru settar fram í stefnu. Á hinn bóginn þykir mega hafa matsgerðina til hliðsjónar, þegar tjón stefnenda er áætlað, sbr. 75. gr., sbr. 39. gr. og 37. gr. laga nr. 20/1954. Önnur gögn málsins styðja og þessa niðurstöðu, einkum þau, sem lúta að kostnaði við viðgerð á skipinu eftir strandið. Með hliðsjón af síðastnefndum lagaheimildum, sbr. einnig 52. gr. laga nr. 20/1954, ber til frádráttar að taka tillit til áætlaðs verðs skipsins eftir strandið, en tjón þetta hefur ekki verið gert upp skv. ákvæðum 73. gr. laganna. Um þetta efni eru

gögn málsins ófullkomin. Upplýst er, að stefndi lækkaði váttryggingarverð skipsins með bréfi 26. mars 1973 í kr. 2 milljónir. Skýrsla Björns Magnússonar, dags. 21. febrúar 1973, fyrrgreind matsgerð og önnur gögn málsins veita og nokkra fræðslu um ástand skipsins eftir strandið. Eftir atvikum þykir rétt að miða við þessa fjárhæð til frádráttar. Þá verður að hafa í huga til frádráttar, að matsgerðin nær til rafleiðslna og nokkurra raftækja, sem váttryggingin tekur ekki til, sbr. 2. gr. váttryggingarskilmálanna B (d).

Enn fremur ber að draga frá bótum kr. 100.000 vegna eigin áhættu stefnenda skv. lokaákvæði „takmörkunar B“, þar sem ekki þykir fullsannað, að ekki hefði borgað sig að gera við skipið.

Verður ekki fallist á það með stefnda, að fjárhæð tjónbóta eigi að sæta frekari lækun samkvæmt 9. gr. váttryggingarskilmálanna, f og g liðum, þegar af þeirri ástæðu, að því skilyrði ákvæðisins, að dómkvaddir matsmenn mætu viðgerðarkostnað, hefur ekki verið fullnægt.

Samkvæmt ofangreindum sjónarmiðum þykja váttryggingarbætur hæfilega ákveðnar kr. 14.000.000.

Af gögnum málsins virðist mega ráða, að félagið hafi kostað drátt skipsins af strandstað til Reykjavíkur, bráðabirgðapéttingu og drátt að bryggju í Hafnarfirði. Þennan kostnað hafa þeir fallist á að greiða að frádregnum fyrrgreindum kr. 100.000 vegna sjálfsábyrgðar.

Telja verður, að stefnda beri skv. 2. mgr. 53. gr. váttryggingarsamningalaga að greiða þennan kostnað auk ofangreindrar fjárhæðar.

Vaxtahæð í kröfugerð stefnenda er í samræmi við 1. mgr. 24. gr. váttryggingarskilmálanna og 3. mgr. 24. gr. laga nr. 20/1954.

Málskostnaður þykir hæfilega ákveðinn kr. 500.000.

Dóm þennan kváðu upp Steingrímur Gautur Kristjánsson héraðsdómari og meðdómsmennirnir Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Stefán Már Stefánsson borgardómari.

Dómsorð:

Stefndi, Samtrygging íslenskra botnvörpunga, greiði stefnendum, Jóni Hafdal Jónssyni og Haraldi Jónssyni, kr. 14.000.000 auk 9% ársvaxta frá 26. mars 1973 til 1. maí 1973, 10% ársvaxta frá þeim degi til 1. júlí 1974, en 15% ársvaxta frá þeim degi til greiðsludags og kr. 500.000 í máls-

kostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dómsins að viðlagðri aðför að lögum.

Mánudaginn 4. apríl 1977.

Nr. 110/1975. **Bjarni Helgason**
Björn Stefánsson
Hreggviður Jónsson
Jónatan Þórmundsson
Ólafur Ingólfsson
Stefán Skarphéðinsson
Unnar Stefánsson
Þorsteinn Sæmundsson
Þorvaldur Búason
Þór Vilhjálmsson
Ragnar Ingimarsson og
Valdimar J. Magnússon
 (Gunnar M. Guðmundsson hrl.)
 gegn
Úlfari Þormóðssyni aðallega, en til vara
Svavari Gestssyni
 (Ingi R. Helgason hrl.).

Ærumeiðingar. Ómerking ummæla. Sýknað af kröfu um miskabætur. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma sem varadómarar í Hæstarétti Halldór Þorbjörnsson yfirsakadómari, Guðmundur Ingvi Sigurðsson hæstaréttarlögmaður, Jón Finnsson hæstaréttarlögmaður, Unnsteinn Beck borgarfógeti og Þorsteinn Thorarensen borgarfógeti.

Áfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 2. september 1975 og gert þær dómkröfur: