

# Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 2. desember 2019

Mál nr. E-3444/2018:

**Útgerðarfélag Skagfirðinga sf.**

*Valdemar Johnsen lögmaður*

**gegn**

**Drangeyjarferðum ehf.,**

*Einar Baldvin Axelsson lögmaður*

**Vátryggingafélagi Íslands hf. til réttargæslu.**

*Einar Baldvin Axelsson lögmaður*

Mál þetta, sem var dómtekið 19. nóvember 2019, er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Útgerðarfélagi Skagfirðinga ehf., Fagranesi, Sauðárkróki, á hendur Drangeyjarferðum ehf., Skagfirðingabraut 6, Sauðárkróki, og Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík, til réttargæslu, með stefnu birtri 23. október 2018.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru á þá leið að stefndi verði dæmdur til að greiða honum 6.220.061 kr. með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá 1. september 2018 til 5. desember 2018, en af 4.820.061 kr. til greiðsludags. Þá gerir stefnandi þá kröfu að viðurkenndur verði sjóveðréttur í Hafsól SK-96, sbr. 4. tl. 1. mgr. 197. gr. siglingalaga nr. 34/1985, fyrir kröfunni. Einnig er krafist málskostnaðar.

Dómkröfur stefnda eru þær aðallega að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda, en til vara að stefnukrafan verði lækkuð verulega. Í báðum tilvikum er krafist málskostnaðar.

Réttargæslustefndi gerir ekki sérstaka kröfu í málinu enda ekki gerðar neinar kröfur á hendur honum.

## I

Um kl. 10:00 sunnudaginn 29. júlí 2018 sigldi Hafsól SK-96, í eigu stefnda, út í Drangey með hóp af ferðamönnum, í blíðskaparveðri. Var hópurinn skilinn eftir á bryggju sem gerð hefur verið í lítilli vík og annar hópur sóttur í land. Þegar Hafsól kom aftur að eyjunni var veður farið að versna örlítið. Þegar verið var að setja seinni hópinn í land varð skipstjórinn, Viggó Jónsson, var við brunalykt. Við nánari skoðun kom í ljós að startari vélarinnar var bilaður og ekki var hægt að koma vélinni í gang.

Um kl. 13:00 var fenginn annar bátur til að ferja báða hópana í land ásamt Helga Rafni, syni Viggós. Viggó fór hins vegar að gera ráðstafanir til að fá nýjan startara sendan

frá Reykjavík til Sauðárkróks. Á meðan á því stóð lá Hafsólar bundin við bryggju í Drangey.

Um kl. 21:30 hafði Helgi Rafn samband við Viggó og upplýsti að nýr startari væri kominn til Sauðárkróks og að hann ætli að koma með startarinn til hans út í Drangey svo hægt væri að sigla Hafsólar aftur í land. Á sama tíma hafði Helgi Rafn samband við Hans Björnsson og bað hann að sigla með sig út í Drangey til að koma startaranum til Viggós. Þeir fengu tvo viðgerðarmenn með sér, Halldór Bjarnason og Eyþór Jónasson, og lögðu þeir fjórir af stað á Kristínu SK-077 frá Sauðárkróki um kl. 22:00.

Um kvöldið var veður við Drangey farið að versna og kvika farin að aukast í víkinni þar sem bryggjan var. Hvert ólagið á fætur öðru, með brimsköflum, kom inn í víkina. Þegar Kristín var um það bil hálfnuð út í Drangey hafði Viggó samband og tilkynnti að Hafsólar væri laus og veltist um í grjótinu upp við Drangey auk þess sem flotbryggjan við eyjuna hefði losnað og spýtnabrák úr henni væri víða í víkinni. Þegar hér var komið sögu hafi veður enn versnað og sjólag var orðið þannig að ekki var hægt að keyra Kristínu á nema 14–18 sjómílum.

Um kl. 22:39 var haft samband við Neyðarlínuna þar sem símsamband hafði slitnað á milli Viggós og Helga Rafns. Átti Kristín þá eftir um það bil 10 mínútur að Drangey. Tilkynntu þeir að Hafsólar hefði slitnað frá bryggju í Drangey og að ekki næðist samband við Viggó, sem væri í bátnum. Auk þess höfðu þeir samband við menn í Drangey og báðu þá að fara niður á bryggju til að aðstoða Viggó. Þegar hér var komið sögu hafði Viggó stokkið úr Hafsólar þar sem hún lá á steinunum og við það lent í sjónum og eyðilagt báða síma sína er hann hafði í vasanum.

Í kjölfar tilkynningar til Neyðarlínunnar bað Fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjóra lögreglumann á Sauðárkróki að hafa samband við Helga Rafn til að ákveða næstu skref. Það gerði lögreglumaðurinn og í samtali þeirra Helga Rafns upplýsir Helgi Rafn að þeir séu á leiðinni til að bjarga bátnum og að þeir hafi ekki hugmynd um hvar Viggó sé. Lögreglumaðurinn heyrði síðan Helga Rafn segja „þarna er hann“ og var Helgi Rafn þá beðinn að hafa samband eftir 10 mínútur. Þegar Kristín kom að Drangey sigldi hún inn víkina í átt að Hafsólar og Helgi Rafn, Halldór og Eyþór græjuðu tóg og belg til að kasta yfir í Hafsólar. Síðan fór Helgi Rafn fram í skut Kristínar til þess að vera tilbúinn að kasta tóginu yfir í Hafsólar. Það tókst í annarri tilraun að koma taug á milli Hafsólar SK og Kristínar SK, sem náði að draga Hafsólar úr víkinni og úr mestu látunum og hættunni.

Um kl. 23:00 hafði Fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjóra samband við lögreglumanninn og upplýsti að Helgi Rafn hefði haft samband við þá og sagt að búið væri að bjarga Hafsólar og allir væru fundnir heilir á húfi.

Þegar búið var að draga Hafsólar út frá Drangey fóru viðgerðarmennirnir yfir í bátinn og settu startarann í vélina. Var vélin sett í gang, tóginu sleppt og Hafsólar sigldi sjálf fyrir eigin vélarafli. Ekki löngu síðar drapst hins vegar á vélinni. Þá var kominn töluverður

sjór í bátinn. Af þeim sökum var tógið sett aftur í Hafsól og Kristín dró hana til hafnar á Sauðárkróki. Þangað komu bátarnir um kl. 01:00 eftir miðnætti hinn 30. júlí 2018. Hafsól var tekin upp á land og gert við bátinn og nam viðgerðarkostnaðurinn 4.388.904 kr.

Með bréfi 16. ágúst 2018 krafði stefnandi réttargæslustefnda um 9.068.400 kr. í björgunarlaun. Réttargæslustefndi bauðst hinn 31. ágúst 2018 til að greiða 650.000 kr. Stefnandi sætti sig ekki við það og höfðaði þetta mál.

Eftir málshöfðun ákvað réttargæslustefndi að hækka boð sitt í 1.400.000 kr. Stefnandi var ekki tilbúinn að ljúka málinu þannig og gerði réttargæslustefnda gagntilboð upp á 4.240.000 kr. Réttargæslustefndi hafnaði því. Í kjölfarið tók stefnandi við greiðslu að fjárhæð 1.400.000 kr. frá réttargæslustefnda.

## II

Stefnandi byggir á því að fyrir liggir að hann hafi bjargað Hafsól SK frá altjóni þar sem báturinn barðist vélarvana um í stórgrýti í hafnarstæðinu við Drangey í afleitu sjólagi. Þegar svo hátti til megi engan tíma missa og áhöfn stefnanda hafi lagt sjálfa sig og bátinn í stórhættu við að sigla inn í þrönga stórgrýtta vík, í brimi og mikilli kviku þar sem leifar flotbryggju börðust um í sömu vík. Sú sigling hafi verið nauðsynleg til að koma taug í Hafsól. Þá hafi einnig komið í ljós að Hafsól hefði ekki verið haffær eftir að vél hafði verið komið í gang á ný og hafi stefnandi því þurft að klára björgunina til enda. Samkvæmt 1. mgr. 167. gr. siglingalaga nr. 34/1985 eigi stefnandi, útgerð Kristínar SK-77, rétt á björgunarlaunum og þau björgunarlaun vegi þungt á kvarða björgunarlauna, sbr. 168. gr. sömu laga:

- Hafsól var hreinlega að farast og spurning um örstuttan tíma hvenær báturinn myndi brotna.
- Stefnandi sigldi bát sínum hiklaust og fúmlaust inn í mjög erfiðar og hættulegar aðstæður þegar ljóst var hve illa Hafsól SK var stödd og atburðarás altjóns einfaldlega hafin og óumflýjanleg ef ekki kæmi alveg tafarlaust til björgunar.
- Ef Hafsól hefði farist við Drangey hefði líklega orðið umhverfistjón við náttúruperlu. Brak og olía úr Hafsól hefði hugsanlega mengað svæðið.
- Björgun tókst fullkomlega þar sem Hafsól náðist í grundvallaratriðum heil og viðgerðarhæf til hafnar fyrir tilstuðlan stefnanda.
- Stefnandi gekk strax og fúmlaust til verka þegar ljóst var hversu Hafsól var illa stödd og engan tíma mátti missa.
- Björgunarmenn á vegum stefnanda lögðu sjálfa sig og bát stefnanda í mjög mikla hættu. Ef eitthvað hefði brugðið út af hefði Kristín SK sennilega farist og jafnvel menn með. Aðstæður voru erfiðar og hreinlega óviðráðanlegar ef eitthvað hefði brugðið út af.
- Verðmæti Kristínar SK og búnaðar hennar, sem lagt var í afar mikla hættu við björgunina, nemur um 13.000.000 kr.

Samkvæmt öllu þessu telur stefnandi að réttmæt björgunarlaun séu 33% eða 1/3 af húftryggingarverði Hafsólar SK-96, sem stefnanda skilst að sé rétt um 25.000.000 kr. Það liggja einfaldlega fyrir að Hafsól hefði farist í umrætt sinn ef stefnandi hefði ekki tafarlaust lagt bát og áhöfn í mikla hættu við björgun. Samkvæmt siglingalögum sé heimilt að ákvarða allt að 100% af verðmæti hins bjargaða í björgunarlaun, sbr. 1. mgr. 167. gr. Í ljósi þess, og hve þessi björgun skorar hátt á lögbundinn mælikvarða björgunarlauna, sé krafan eðlileg og réttmæt.

Stefnandi tekur fram að dómur um björgunarlaun á Íslandi séu ekki sérlega margir og aðstæður björgunar og hættustig breytilegt. Þó megi hafa eftirfarandi dóma til hliðsjónar.

Í Hrd. 1995:426 og Hrd. 1997:3160 sé fjallað um aðstoð þar sem skip sé ekki í yfirvofandi hættu. Allnokkrir íslenskir dómur hafa fallið um slíka aðstoð og kannski megi orða þá vísireglu úr þeim öllum að þóknun upp á 1–5% sé eðlileg, allt eftir þeirri fyrirhöfn sem veitendur aðstoðar lögðu fram.

Í Hrd. nr. 252/2005 og dómi Héraðsdóms Reykjaness í máli nr. E-2197/2005 hafi aðstæður ekki verið hættulegri en svo að aðallega var tekist á um fyrir dómi hvort um aðstoð hefði verið að ræða en ekki björgun, þ.e. hvaða lagaákvæði siglingalaga ætti við. Björgunarlaunin hafi í dómunum verið metin 10% og 13% af húftryggingarverðmæti.

Að síðustu er vísað til tveggja dóma þar sem óumdeilt var að björgun hefði átt sér stað með mikilli yfirvofandi hættu og hreinlega vissu um altjón báts/skips ef björgunaraðgerð hefði ekki komið til. Það er Hrd. 1998:2780 þar sem dæmd björgunarlaun námu 21% af áætluðu verðmæti. Hins vegar er norskur dómur, ND 1982:204. Stefnandi byggir á því að atvik í tveimur síðast töldu dómunum séu sambærileg þeirri aðstöðu sem hér um ræðir, en reyndar hafi hættan verið enn þá meiri í allri tímalínu í tilfelli björgunar Hafsólar. Það sé engin vafi á því að Hafsól var að farast, og sú atburðarás hreinlega hafin, þegar áhöfn Kristínar SK lagði bát sinn og sjálfa sig í mjög mikla hættu við að keyra bátinn inn í þrönga klettavík með mikilli sjókviku og braki úr leifum flotbyggju til að koma taug í Hafsól, sem komin var í kletta, og draga hana út. Óumdeilanlega sé það björgun á allra hæsta stigi sem hugsast getur. Stefnandi byggir á því að björgunarlaunamat hljóti að vera á mjög háu stigi og geti t.d. aldrei verið minna en í Hrd. 1998:2780. Og ef eitthvað er hafi áhöfn Kristínar SK verið í meiri hættu við björgunina en björgunarmenn í framangreindum dómum, en augljóslega hafi ekkert mátt út af bregða til að Kristín SK færirist í innsiglingu Drangeyjar. Hún hafi sannarlega verið keyrð inn í gin ljóns í það skipti til að bjarga Hafsól SK.

Sundurliðun endanlegrar dómkröfu er eftirfarandi:

Björgunarlaun skv. siglingalögum nr. 34/1985,	kr.25.000.000
- Viðgerðarkostnaður	<u>kr. 4.388.904</u>
Verðmæti sem bjargað var	kr. 20.611.096

- 67% af hinu bjargaða verðmæti	kr. 13.809.435
+ Lögmannaðstoð og vsk.	kr. 818.400
Greiðsla frá réttargæslustefnda	<u>kr. 1.400.000</u>
Dómkrafan	kr. 6.220.061

### III

Stefndi fellst á að um björgun hafi verið að ræða í skilningi VIII. kafla siglingalaga nr. 34/1985. Málið snúist því fyrst og fremst um hvernig ákvarða eigi björgunarlaun í samræmi við almenna reglu 1. mgr. 168. gr. siglingalaga.

Sýknukrafa stefnda byggist á því að hann hafi þegar greitt stefnanda 1.400.000 kr. og með því hafi hann greitt björgunarlaun að fullu. Um sé að ræða hæfileg björgunarlaun í þessu máli, enda hafi við ákvörðun þeirra verið tekið tillit til alla þeirra sjónarmiða sem mælt sé fyrir um í liðum a til j í 1. mgr. 168. gr. siglingalaga, eftir því sem við eigi. Þá sé fjárhæðin rífleg þegar litið sé til dómafordæma Hæstaréttar.

Samkvæmt 1. mgr. 168. gr. siglingalaga var eftirfarandi sjónarmiða gætt við ákvörðun um framangreind björgunarlaun, en i- og j-liðir eiga ekki við í málinu.

a) Verðmætis þess sem bjargað var: Samkvæmt dómum Hæstaréttar og athugasemd með 6. gr. í frumvarpi til laga nr. 133/1998 um breytingu á siglingalögum sé með verðmæti þess sem bjargað var átt við raunverulegt verðmæti þegar björgun sé lokið. Raunverulegt verðmæti bjargaðs skips sé þannig markaðsverð skipsins að frádregnum viðgerðarkostnaði. Þannig sé raunverulegt verðmæti annað en bókfært verðmæti og váttryggingarverðmæti. Í málinu liggur fyrir mat löggilts skipasala á markaðsverði Hafsólar að fjárhæð 23.000.000 kr. og 4.388.904 kr. hafi verið greiddar í viðgerðarkostnað eftir að björgun lauk. Raunverulegt verðmæti Hafsólar að lokinni björgun hafi því verið 18.611.096 kr. Það sé sú fjárhæð sem taka eigi mið af við mat á verðmæti þess sem bjargað var samkvæmt þessum lið.

b) Verklagni þeirrar og atorku sem björgunarmenn beittu við björgun skips: Stefndi byggir á því að gögnin beri það ekki með sér að björgunarmenn hafi undirbúið og skipulagt björgunina eitthvað sérstaklega meðan þeir sigldu til Drangeyjar. Upphaflega hafi Kristín átt að sigla til Drangeyjar með varahlut í Hafsól. Þegar ferðin hafi verið hálfnuð hafi Kristín fengið upplýsingar um að Hafsól væri laus frá bryggju og veltist um í grjótinu upp við Drangey. Kristín hafi brugðist skjótt við og siglt eins hratt og hægt var miðað við aðstæður til Drangeyjar. Þegar komið var að eyjunni hafi Kristín siglt rösklega inn í víkina og að höfninni í Drangey í átt að Hafsól. Mikið brim hafi verið í víkinni og brak úr flotbryggjunni í sjónum. Á meðan Kristín sigldi að Hafsól hafi áhöfn Kristínar græjað tóg og belg til að kasta yfir í Hafsól. Síðan hafi Helgi Rafn farið fram á til þess að kasta taug yfir í Hafsól. Hafi honum tekist að koma tóginu yfir í Hafsól í annarri tilraun. Því næst hafi Hafsól verið dregin út úr grjótinu og út úr höfninni án vandræða.

Þegar ljóst var að Hafsól gæti ekki siglt sjálf til hafnar vegna leka hafi Kristín tekið hana í tog og dregið hana það sem eftir var til hafnar á Sauðárkróki án teljandi vandræða. Miðað við þessa lýsingu hafi björgunarmenn brugðist skjótt við þegar þeir hafi fengið upplýsingar um að Hafsól væri í vandræðum. Verði ekki annað séð en að þeir hafi gengið hratt og örugglega til verks og að reynt hafi á lagni og hæfni björgunarmanna við að sigla að Hafsól og koma taug á milli bátanna. Í málinu liggi hins vegar ekki fyrir upplýsingar um veður og sjólag meðan á björgunaraðgerðum stóð. Af nefndum skýrslum megi hins vegar ráða að brim hafi verið í víkinni og mikil læti í sjónum. Hins vegar liggi ekki fyrir hvort um hafi verið að ræða eitthvað annað og verra en almennt megi búast við í siglingum við land.

c) Verklagni og atorku björgunarmanna við að koma í veg fyrir eða draga úr umhverfistjóni: Í ljósi þess að björgunarmenn hafi ekki innt af hendi nein sérstök verk umfram það sem tekið er tillit til í lið b hefur þessi liður, að mati stefnda, ekki áhrif á ákvörðun björgunarlauna í þessu máli. Að mati stefnda hafi ekki verið nein hættu á umhverfistjóni í skilningi VIII. kafla siglingalaga, en það eitt að skip strandi leiði ekki sjálfkrafa til þess að hættu sé á umhverfistjóni. Í d-lið 163. gr. siglingalaga sé að finna skilgreiningu á hugtakinu umhverfistjón en þar segir að umhverfistjón sé umtalsvert tjón á heilsu manna, lífi eða auðlindum í ám eða vötnum, við ströndina og á nálægum svæðum eða í íslensku efnahagslögsögunni, af völdum mengunar, elds, sprengingar eða annarra sambærilegra atvika. Um slíkt hafi ekki verið að ræða í þessu máli.

d) Að hve miklu leyti björgun tókst: Björgun Hafsólar tókst vel, en báturinn hafi hins vegar orðið fyrir nokkrum skemmdum.

e) Eðlis og umfangs hættunnar: Í ljósi þess að Hafsól hafi verið vélarvana og leki komin að bátnum sé ljóst að einhver hættu hafi verið á því að báturinn yrði fyrir miklu tjóni ef björgun bærst ekki. Vegna ónógra upplýsinga um sjó- og veðurlag, sem og hvar nákvæmlega báturinn hafi verið staddur í víkinni við Drangey, sé ómögulegt að meta hættuna meiri en almennt sé í sambærilegum málum.

f) Hve langan tíma björgunaraðgerðir tóku ásamt útgjöldum og tjóni því sem björgunarmenn urðu fyrir: Af dómum megi ráða að hærri björgunarlaun séu greidd fyrir björgunaraðgerðir sem taki langan tíma en þær sem taki stuttan tíma. Í málinu liggi fyrir að Kristín lagði af stað um kl. 22:00 og hafi verið hálfnuð út í Drangey þegar þeir hafi fengið tilkynningu um að Hafsól ætti í vandræðum. Þá liggi fyrir að þeir komu með Hafsól aftur til hafnar um kl. 01:00. Miðað við þetta sé ljóst að björgunaraðgerðir hafi tekið um tvær til þrjár klukkustundir. Þá verði ekki annað ráðið af gögnum málsins en að það hafi tekið um 20 til 30 mínútur að koma taug yfir í Hafsól og draga hana frá landi. Sjálf björgunin tók því mjög stuttan tíma. Engin gögn hafa verið lögð fram um útgjöld og tjón björgunarmanna, eins og t.d. veiðitap, og verði því að leggja til grundvallar að ekki sé um slíkt að ræða.

g) Hve skjótt hjálpin var veitt: Eins og gögn málsins beri með sér voru björgunarmenn á leið til Hafsólar með varahlut þegar óskin um björgun barst. Þar af leiðandi hafi báturinn ekki þurft að sigla úr leið eða björgunarmenn að hverfa frá einhverjum störfum í þeim tilgangi að sigla til Hafsólar þegar ljóst var að hún væri í hættu stödd. Hjálpin hafi hins vegar verið veitt um leið og tilkynning barst frá Hafsól um að hún væri í vandræðum og björgunaraðgerðir gengu hratt.

h) Hættu björgunarmanna á að verða skaðabótaskyldir gagnvart þriðja manni og annarrar hættu sem björgunarmönnum eða eigum þeirra var stofnað í: Ekki verði séð af gögnum málsins að fyrri hluti þessa liðar sé fyrir hendi í þessu máli. Ekki verði heldur séð af gögnum málsins að björgunarmenn hafi sett sig í meiri hættu við björgunarstörfin en almennt megi búast við í siglingum og sjómennsku. Vissulega hafi hætta verið fyrir hendi eins og alltaf sé þegar sigla þurfi að vélarvana bát sem rekið hafi upp í grjót. Þessi hætta hafi hins vegar ekki verið teljandi og ekki þess eðlis að hækka eigi björgunarlaun umfram það sem almennt tíðkast í sambærilegum málum.

Þessu til viðbótar bendir stefndi á að í upphafsorðum 1. mgr. 168. gr. siglingalaga segi að björgunarlaun skuli ákvarða með það í huga að hvetja til björgunar. Það þýði að björgunarlaun eigi að vera það há að þau hvetji menn til að bregðast skjótt við og sigla úr leið til að bjarga verðmætum á sjó og leggja sig alla fram við björgunarstörf. Af þeim sökum sé eðlilegt að björgunarlaun séu hærri en ef greitt væri fyrir verkið eins og hverja aðra verktakavinnu, enda megi segja að björgunarlaun séu að hluta til beint endurgjald fyrir vinnuframlag og að hluta „verðlaun“ fyrir björgun verðmæta. Í þessu máli hafa þegar verið greiddar 1.400.000 kr. í björgunarlaun fyrir tveggja til þriggja klukkustunda vinnu fjögurra manna um borð í bát sem upphaflega var á leið með varahlut til hins nauðstadda báts. Ef miða eigi við að tímakaup hvers og eins þeirra sé t.d. 10.000 kr. væri greiðsla fyrir verkið samtals 120.000 kr. Það þýðir að „verðlaunin“ séu 1.280.000 kr., sem verði að teljast umtalsvert og hvetjandi.

Að öllu þessu virtu byggir stefndi á því að þegar greidd björgunarlaun að fjárhæð 1.400.000 kr. séu í samræmi við 1. mgr. 168. gr. siglingalaga. Af þeim sökum eigi stefnandi ekki rétt á frekari greiðslu vegna björgunarinnar. Beri því að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda, þar með talið kröfu hans um viðurkenningu sjóveðréttar í Hafsól, enda sé björgunarkrafan fallin niður fyrir greiðslu.

Varakrafa stefnda um lækkun dómkröfu byggist á sömu sjónarmiðum og í aðalkröfu eftir því sem við á. Kröfum stefnanda um lögmannskostnað að fjárhæð 660.000 kr. og virðisaukaskatt á málskostnað að fjárhæð 158.400 kr. sé mótmælt þar sem slíkur kostnaður og skattur falli undir kröfu stefnanda um málskostnað. Auk þess séu þessar kröfur ekki studdar neinum gögnum og séu þar af leiðandi vanreifaðar og ósannaðar. Stefndi mótmælir upphafstíma dráttarvaxta. Engin efni séu til að reikna dráttarvexti frá fyrri tíma en dómsuppsögu þar sem ekki hafi verið ljóst fyrr en þá hvort stefnandi ætti

frekari kröfu á hendur stefnda. Réttargæslustefndi tekur undir allar málsástæður og öll lagarök stefnda.

#### IV

Ágreiningslaust er í málinu að stefnandi á rétt á björgunarlaunum vegna björgunar Hafsólar SK-96 að kvöldi 29. júlí 2018, en réttargæslustefndi hefur þegar greitt stefnanda björgunarlaun að fjárhæð 1.400.000 kr. Ágreiningurinn lýtur að fjárhæð björgunarlaunanna.

#### A

Í 1. mgr. 167. gr. siglingalaga nr. 34/1985 með síðari breytingum segir að björgunarmaður eigi rétt til björgunarlauna beri björgunaraðgerðir árangur. Þá segir að, að frátöldum vaxta- og málskostnaði megi ekki ákvarða björgunarlaun hærra en sem nemur verðmæti þess sem bjargað var. Í 168. gr. sömu laga segir að björgunarlaun skuli ákvarða með það í huga að hvetja til björgunar. Síðan er talið upp í staflidum a–j hvers skuli gætti við ákvörðun björgunarlauna. Líta skal til a. verðmætis þess sem bjargað var, b. verklagni þeirrar og atorku sem björgunarmenn beittu við björgun skips, annars lausafjár og mannlífa, c. verklagni og atorku björgunarmanna við að koma í veg fyrir eða draga úr umhverfistjóni, d. að hve miklu leyti björgunin tókst, e. eðlis og umfangs hættunnar, f. hve langan tíma björgunaraðgerðir tóku ásamt útgjöldum og tjóni því sem björgunarmenn urðu fyrir, g. hve skjótt hjálpin var veitt, h. áhættu björgunarmanna að verða skaðabótaskyldir gagnvart þriðja manni og annarrar hættu sem björgunarmönnum eða eigum þeirra var stofnað í, i. að björgunarskip eða annar búnaður var notaður eða var til reiðu við framkvæmd björgunarinnar, j. umfangs björgunarviðbúnaðar, afkastagetu og verðmætis búnaðar björgunarmanna.

Þá segir í 2. mgr. ákvæðisins að ef skip það sem bjargað var hefur ekki verið stutt í yfirvofandi hættu en þó ekki getað komist til hafnar fyrir eigin vélarafli skuli atriða b–j-liða 1. mgr. einkum gætt við ákvörðun björgunarlauna. Fyrir liggur að Hafsól var í yfirvofandi hættu er hún lá við flotbryggjuna í Drangey, sem og að hún komst ekki til hafnar á eigin vélarafli. Því verður að líta til a-h-liða 1. mgr. 168. gr. við ákvörðun björgunarlaunanna. Aðilar eru sammála um að liðir i og j komi ekki til skoðunar í málinu.

#### B

Að kvöldi 29. júlí 2018 var veður vont við Drangey. Eðli máls samkvæmt liggja ekki fyrir opinber veðurskeyti frá bryggjunni og verður því að leggja til grundvallar vitnaframburði þeirra er voru á staðnum. Í lögregluskýrslu frá 30. júlí 2018 lýsir Viggó Jónsson aðstæðum þannig að hvert ólagið á fætur öðru, með brimsköflum, hafi komið inn vikina. Í einu brotinu hafi pollinn brotnað af bryggjunni og í næsta holli hafi bryggjan farið nær steininum er flotbryggjan var bundin við. Í þarnaesta holli hafi komið ólag á bátinn og brotið af honum pollann í borðstokknum og hann spýst út í sjó. Báturinn hafi

þá losnað að aftan og farið upp á bryggjuna og lent á röri sem þar var og notað er til að binda báta. Rörið hafi farið í gegnum botn bátsins og báturinn hafi farið að leka. Í næsta ólagi hafi báturinn síðan farið upp á stóran stein sem þar var. Viggó kvað að hvert ólagið á fætur öðru hefði gengið yfir vikina. Fyrir dómi lýsti Viggó atvikum á sama veg og taldi björgunina hafa verið kraftaverk. Þá hafi flotbryggjan og landgangurinn brotnað og spýtnabrak hafi verið í sjónum. Á framlögðum myndum er teknað voru að kvöldi 29. júlí 2019 sést að flotbryggjan og landgangarnar hafa skemmst mjög mikið og greina má spýtnabrak í sjónum. Vindur var að norðvestan og mikil kvika og öldugangur. Innsiglingin að bryggjunni var þröng, víða grynningar og erfið og fyrir dómi kvað Hans Björnsson, skipstjóri á Kristínu, að hann hefði einu sinni snúið við frá innsiglingunni að Drangey og hefði þá verið minni veðurofsi en var að kvöldi 29. júlí 2018.

### C

Samkvæmt a-lið 168. gr. er miðað við verðmæti þess skips sem bjargað er. Stefnandi byggir á því að miða eigi verðmæti skipsins við húftryggingarverð Hafsólar, sem sé 25.000.000 kr., og vísar til gr. 19.1 í váttryggingarskilmálum réttargæslustefnda. Þar segir að ef skip ferst eða verður dæmt óbætandi samkvæmt 2. gr. siglingalaga, sbr. gr. 15.1 í skilmálunum, skuli félagið bæta tjónið með því að greiða váttryggingarverðmæti skipsins. Stefndi telur hins vegar að með verðmæti sé átt við raunverulegt verðmæti þegar björgun er lokið, sem sé markaðsverð að frádregnum viðgerðarkostnaði. Fær sú skýring stoð í frumvarpi til laga um breytingar á siglingalögum sem lagt var fyrir Alþingi á 123. löggjafarþingi 1998–1999, þingskjali 122, sjá hér einnig til hliðsjónar dóm Hæstaréttar í málinu nr. 388/1997. Ágreiningslaust er að verðmat Hafsólar á björgunardegi var 23.000.000 kr. Þá er einnig ágreiningslaust að viðgerðarkostnaðurinn var að fjárhæð 4.388.904 kr. Því er raunverulegt markaðsverð Hafsólar eftir björgunina, samanber a-lið 168. gr. siglingalaga, að fjárhæð 18.611.096 kr. og verður það lagt til grundvallar í málinu.

Það er mat dómsins að verulega hafi reynt á lagni og hæfni björgunarmanna þar sem aðstæður voru mjög slæmar vegna óveðurs og mikils öldugangs í vikinni. Björgunin barst skjótt og tókst vel og var Hafsólinni bjargað frá altjóni sem orðið hefði ef björgunarmannanna hefði ekki notið við. Þá hafi með björguninni einnig verið komið í veg fyrir umhverfistjón á þessum stað en eyjan er m.a. þekkt fyrir mikið og fjölbreytt fuglalíf. Vegna veðurhamsins og öldugangsins lögðu björgunarmenn sig og búnað sinn í hættu með björgunaraðgerðinni. Björgunin tók hins vegar ekki langan tíma. Þegar litið er til þessara atriða, sem og þess lagaskilyrðis í 1. mgr. 168. gr. siglingalaga að björgunarlaun skuli ákvarða með það í huga að hvetja til björgunar, og á það ekki síður við þegar minni bátar eiga í hlut, þykja björgunarlaun hæfilega ákveðin 2.500.000 kr. ásamt dráttarvöxtum svo sem greinir í dómsorði.

Kröfu stefnanda um lögmannskostnað ásamt virðisaukaskatti sem hluta af dómkröfu er hafnað þar sem krafan er vanreifufð og ekki studd gögnum.

Með vísan til 130. gr. laga um meðferð einkamála ber stefnda að greiða stefnanda málskostnað svo sem greinir í dómsorði.

Samkvæmt 4. tl. 1. mgr. 197. gr. siglingalaga verður staðfestur sjóveðréttur í Hafsólf SK-96 til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Sigrún Guðmundsdóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Sigríði Hjaltsted héraðsdómara og Vilbergi Magna Óskarssyni, fyrrv. skipherra.

### **Dómsorð:**

Stefndi, Drangeyjarferðir ehf., greiði stefnanda, Útgerðarfélagi Skagfirðinga ehf., 2.500.000 kr. með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 1. september 2018 til greiðsludags, allt að frádreginni 1.400.000 króna innborgun 5. september 2018.

Stefndi greiði stefnanda 1.500.000 kr. í málskostnað.

Staðfestur er sjóveðréttur í Hafsólf SK-96 til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Sigrún Guðmundsdóttir

Sigríður Hjaltsted

Vilbergur Magni Óskarsson