

henni fylgir, gegn greiðslu á kr. 40.061.41. — Málskostnaður falli niður.

Í framhaldsgagnsök skal gagnstefndi vera sýkn af kröfum gagnstefnanda, en málskostnaður falli niður.

Dóminum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 26. október 1949.

Nr. 83/1949. **Valdstjórnin** (Ragnar Jónsson)

gegn

Jóni Sigurðssyni (Egill Sigurgeirsson).

Setudómari próf. Ólafur Lárusson
í stað hrd. Jóns Ásbjörnssonar.

Brot gegn 261. gr. siglingalaganna.

Dómur Hæstaréttar.

Hinn áfrýjaði dómur er kveðinn upp í siglingadómi af dómsmönnum Valdimar Stefánssyni, Hafsteini Bergþórsyni, Pálma Vilhjálmsyni, Jóni Kristófersyni og Þorsteini Loftssyni.

Telja verður, að kærði hafi sýnt nokkra vangæzlu með því að halda áfram lestun síldar, eftir að hann hafði orðið þess var, hversu óstöðugt skipið var. Varðar brot hans við 261. gr. siglingalaga, nr. 56/1914. Þykir refsing hans samkvæmt þeirri grein hæfilega ákveðin 400 króna sekt til ríkissjóðs, og komi 5 daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um greiðslu sakarkostnaðar í héraði ber að staðfesta. Kærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda í Hæstarétti, kr. 500.00 til hvors.

Dómsorð :

Kærði, Jón Sigurðsson, greiði 400 króna sekt til ríkissjóðs, og komi 5 daga varðhald í stað sektarinnar, ef hún

verður ekki greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um greiðslu sakarkostnaðar í héraði eiga að vera óröskuð.

Kærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmannanna Ragnars Jónssonar og Egils Sigurgeirssonar, kr. 500.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur siglingadóms 26. janúar 1949.

Ár 1949, miðvikudaginn 26. janúar, var í siglingadómi, sem haldinn var í bæjarþingstofunni í Reykjavík, kveðinn upp dómur í málinu nr. 3/1948: Valdstjórnin gegn Jóni Sigurðssyni, sem tekið var til dóms hinn 21. sama mánaðar.

Mál þetta er af valdstjórnarinnar hálfu höfðað gegn Jóni Sigurðssyni skipstjóra, Hringbraut 107 hér í bæ, fyrir brot gegn siglingalögum, nr. 56/1914, sbr. lög nr. 41/1930.

Kærði er kominn yfir lögaldur sakamanna, fæddur 15. febrúar 1906, og hefur, svo að kunnugt sé, sætt þessum kærum og refsingum:

1920 21/6 Sátt, 2 kr. sekt fyrir að tvímenna á reiðhjól.

1925 8/1 Sátt, 20 kr. sekt fyrir lögreglubrot.

1929 21/10 Sátt, 50 kr. sekt fyrir ölvun á almannafæri.

1929 29/12 Sátt, 50 kr. sekt fyrir ölvun á almannafæri.

1932 23/8 Sátt, 50 kr. sekt fyrir brot gegn bifreiðalögnum.

1938 8/5 Sátt, 40 kr. sekt fyrir brot gegn 6. gr. sbr. 15. gr. laga nr. 1/1935.

1938 13/9 Sátt, 70 kr. sekt fyrir sams konar brot.

1940 18/5 Sátt, 25 kr. sekt fyrir sams konar brot.

1941 25/6 Sátt, 25 kr. sekt fyrir ölvun á almannafæri.

Að kvöldi 12. júlí 1947 sökk sildveiðiskipið m/s Snerrir, E.A. 771, á Skagagrunni í logni og ládeyðu. Kærði var skipstjóri á skipinu, og er mál þetta gegn honum af atburði þessum risið. Skip þetta var byggt sem oliuflutningaskip, „tank“-skip, og var árum saman í oliuflutningum hér við land og hét þá Skeljungur, eign h/f Shell. Vorið 1947, að því er virðist, eignaðist h/f Grani á Hjalteyri skipið, og var þá breytt nafni þess. Á hluthafafundi 20. maí ákvað félagið að breyta skipinu þannig, að það gæti stundað sildveiðar, en eigi var sú ákvörðun nákvæmari en svo, að þær breytingar skyldi gera, sem yfirmenn skipsins teldu nauðsynlegar. Kærði var ráðinn skipstjóri á skipið, bróðir hans, Vilhelm Sigurður Sigurðsson, stýrimaður og Eiríkur Ásmundsson 1. vélstjóri, og var sá síðastnefndi eini maður hinnar nýju skipshafnar, sem hafði verið á skipinu áður. Kærði athugaði skipið, þegar hann tók við því, og sagði fyrir,

hverjar breytingar þyrfti að gera á því vegna fyrirhugaðra sildveiða. Heldur hann því fram, að breytingarnar, sem gerðar voru á því, hafi verið í samræmi við fyrirsagnir sínar.

Eigi töldu kærði og forstjóri félagsins, Vésteinn Guðmundsson, Hjaltreyri, að neinir örðugleikar væru á að breyta skipinu úr oliuflutningaskipi í fiskiskip, og kærði gerði ekki ráð fyrir neinum vandkvæðum á því að flytja annan farm með skipinu en það upprunalega var gert fyrir. Eigi kveðst hann heldur hafa gert ráð fyrir, að breytingar þær, sem gerðar voru á skipinu, hefðu í för með sér breytingu á burðarþoli skipsins eða sjóhæfni.

Breytingar skipsins voru gerðar bæði hér í Reykjavík og nyrðra, á Akureyri og Hjaltreyri. Breytingarnar hér voru gerðar undir eftirliti Viggó Jessens skipaæftirlitsmanns, Viðimel 19, og voru aðallega í því fólgnar, að tekin var burt þilfarsvindan, sem verið hafði í skipinu, og ný sett í staðinn, og jafnframt var sett upp disilvél til að knýja vinduna. Telur skipaæftirlitsmaðurinn, að tæki þessi hafi verið á að gizka 2—3 smálestir að þyngd og nokkru þyngri og veigameiri en þau, sem úr skipinu voru tekin. Kælivatn fyrir þilfarsvélinna var tekið úr fremsta oliuhólfi (cofferdam) bakborðs megin, framan við tunnulest. Vindan var sett miðskips, en þilfarsvélin stjórnborðs megin, og kom kælivatnsgeymslan sem mótvægi á móti vélinni. Bátauglurnar voru lagfærðar. Í skipinu voru þrjár oliulestargeymar. Var langskilrúm í þeim, og var ein lagfæringin þar í því fólgin, að logskorin voru þrjú op á skilrúm þessi, eitt í hverjum lestageymi, fyrir millirennslu til að auðvelda löndun síldar og smíðaðar í opin rennilokur, sem stjórna mátti frá þilfari. Framan við „tankana“ var tunnulestin, og voru smíðaðir tréhlerar í op hennar og körmum hennar breytt nokkuð.

Aðalbreytingarnar nyrðra voru í því fólgnar, að sett var gólf í lestageymana, skilrúm langsum í tunnulestina, trélúgur á tvö lestageymaopin og háfunargrind og síldarkassi. Þegar skipið kom norður, voru lausar járnplötur í botni tunnulestarinnar ofan á böndunum, og voru þær festar og jafnframt gataðar, svo að sjór gæti runnið gegnum þær niður í svelginn. Ógerlegt þótti að losa síld úr lestageymunum, nema gólf væri í þeim, og var það smíðað úr timbri og látið hvíla á botnböndunum. Var þess gætt að hafa það þannig úr garði gert, að sjórinn gæti auðveldlega runnið niður um það. Heldur formaður félagsins því fram, að við þessa breytingu, sem hafði það óhjákvæmilega í för með sér, að farmurinn yrði hærri í skipinu en áður hafði verið, hafi verið gert ráð fyrir, að svelgurinn yrði jafnan fullur eða hálf fullur af sjó, og mundi breytingin því eigi hafa áhrif á burðarþol eða sjóhæfni skipsins. Fyrir breytingunum nyrðra stóðu þeir Valmundur Guðmundsson vélsmiður og Gunnar Jósepsson skipasmiðameistari, Akureyri, í samráði við kærða og formann félagsins, en Valmundur er skipaæftirlitsmaður á Akureyri. Að viðgerðinni lokinni eða hinn 4. júlí og eftir að aukaskoðun skipsins hafði farið fram, gáfu skipaæftirlitsmennirnir á Akureyri, nefndur Val-

mundur og Jóhannes Júlínusson, út haffærisskirteini fyrir skipið sem fiskiskip við strendur landsins.

Að þessu loknu fór skipið í hina fyrstu og einu sildveiðiför sína frá Hjalteyri hinn 6. eða 8. júlí, að kærða minnir, með 21 manns áhöfn. Var þá tómst lestarrúm það, sem ætlað var undir veiðina, en oliugeymarnir voru fullir og neyzluvatnsgeymirinn aftur í skipinu a. m. k. næstum fullur. Fram að 12. júlí veiddi skipið um 100—150 mál sildar, en þann dag fékk það góða veiði, og þegar farið var að háfa úr síðasta kastinu, voru komin í það um 1200 mál sildar. Voru þá allir lestageymarnir fullir eða því sem næst. Þegar hér var komið sögu, hafði kærði reynslu af skipinu, frá því að það lagði af stað úr Reykjavík norður til sildveiðanna. Hafði hann því eigi siglt því með farmi fyrr en þennan dag. Hefur hann borið það, að sér hafi á öllum þessum tíma, bæði meðan skipið var á siglingu og einnig meðan það lá við bryggju, virzt það vera mjög valt. Hefur hann orðað þetta þannig, „að sér hafi oftár en hitt fundizt skipið ekki vera á réttum kili eða að slagsiða væri á því á aðra hvora hlið.“ Þegar komin voru 800—900 mál í skipið, þ. e. a. s. þegar tveir fremri lestageymarnir voru orðnir fullir og kominn var slatti í bæði hólf hins aftasta, virtist kærða skipið vera orðið mjög óstöðugt og fara óeðlilega í sjó. Ekki kveðst hann þó hafa séð ástæðu til að hætta að bæta við farminn, því að sér hafi verið kunnugt um, að skipinu hafi verið siglt fullfermdu olíu undanfarin 17 ár með ströndum landsins, jafnt sumar og vetur, og kveðst hann því eigi hafa trúað öðru en óhætt væri að fylla það af sild neðan þilja. Þegar sild var komin hátt í bæði hólf aftasta geymisins, var skipið samkvæmt skýrslu kærða orðið svo valt, að háfa varð með sérstakri varúð, en þó hafi það eigi hallazt svo, að ekki hafi verið unnt að rétta það með því að hlaða hverju sinni út í það borðið, sem það hallaðist frá. Varð kærði að láta tvo menn gæta þess, að sildin færi jafnan niður í það geymishólf, sem hallaðist frá, en venjulega þarf eigi meiri nákvæmni við þessa hleðslu en svo, að einn maður nægir til þessa starfa.

Í síðasta kastinu öfluðust um 300 mál sildar. Nótin var bundin við stjórnborðssiðu og tekið að háfa, og skyldi háfað í tunnulestina, sem er framan við lestageymana, eins og áður segir. Áður en byrjað var á þessari háfun, hafði kærði orð á því við stýrimanninn, að skipið færi óeðlilega í sjó, einkum sökum þess, hve erfitt væri að halda því hallalaus, en eigi lét hann þó í ljós, að hann teldi hættu á ferðum. Þegar háfuð höfðu verið við stjórnborðssiðuna um 100 mál, valt skipið yfir á þá hlið svo mjög, að kærði sleppti nótinni niður og hætti að háfa í bili. Færði hann síðan bátana að bakborðssiðunni og fór að háfa þeim megin til að rétta skipið, og jafnframt var í sama skyni og samkvæmt skipun hans dælt vatni úr neyzluvatnsgeyminum. Tókst að rétta skipið, og var það góða stund hallalaust. Var þá háfað því sem næst allt úr nótinni og tunnulestin orðin hálf full, en sama og engin sild var á þilfari. Tók skipið þá aftur að hallast á stjórnborða. Kærði ætlaði þá að rétta það við með því að háfa á þilfarið bakborðs megin, en þá var hallinn orðinn svo

mikill, að þilfarsvélin var komin í kaf í sjó og því eigi unnt að háfa. Skipaði kærði þá áhöfninni í bátana og var því hlýtt.

M/s Fagriklettur, sem var þarna nálægt, kom nú samkvæmt merki frá kærða að m/s Snerrir til að reyna að aðstoða skipið. Nýr 4" kaðall var strengdur úr bakborðssiðu m/s Snerris yfir í m/s Fagraklett í því skyni að rétta m/s Snerrir við, en þetta bar engan árangur. Skipið hallaðist æ meir á stjórnborða, þar til er siglutré og yfirbygging lágu því sem næst slétt við sjó. Þá tók það að síga að aftan og sökk síðan á mjög skammri stundu. Gizkar kærði á, að klukkan hafi þá verið 9—9.15 um kvöldið. Þar sem skipið sökk, er að sögn kærða samkvæmt lauslegum mælingum hans 80 faðma dýpi og staðurinn 66° 30' norðlægrar breiddar og 20° 20' vestlægrar lengdar, NV—N frá Sauðanessvita. Áhöfn skipsins fór í vélbát skipsins yfir í linuveiðarann Alden, sem var í nánd við slystaðinn, og fór með því skipi um nóttina til Hjalteyrar og kom þangað að morgni næsta dags, sunnudagsins 13. júlí, heilu og höldnu. Úr skipinu bjargaðist eigi annað en nóttin og bátarnir. Önnur áhöfn skipsins skýrir mjög á sömu lund og kærði frá atvikunum að því, að skipið sökk, og þykir ekki ástæða til þess að rekja þá framburði í einstökum atriðum.

Það er samhljóða álit áhafnarinnar og eins skipstjóranna á e/s Alden og m/s Fagrakletti, að m/s Snerrir hafi verið létt hlaðinn, áður en farið var að háfa úr síðasta kastinu, og alkunna er, að það þykir yfirleitt eigi ofhleðsla á síldveiðiskipum, þó að þau séu með fullar lestar af síld. Ekkert hefur komið fram við rannsókn málsins, sem bendi til þess, að utanaðkomandi atvik hafi valdið slysinu. Kærði hefur látið það í ljós í prófum málsins, að sér geti ekki komið í hug önnur ástæða til þess, að skipið sökk, en að það hafi ekki þolað þann farm, sem í það var kominn. Söm er skoðun þeirra skipverja annarra, sem nokkuð hafa látið í ljós um, hvað þeir telji hafa valdið slysinu. Eftir að skipaskoðunarstjóri hafði kynnt sér rannsókn málsins, ritaði hann dómsmálaráðuneytinu um það og kveðst þar helzt hallast að því, að skipið hafi sokkið vegna vanhleðslu. Telur hann, að breyting skipsins, sem lýst hefur verið, hafi haft það í för með sér, að allur farmur hafi komið hærra í skipinu, vegna þess að „garnering“ var lögð í skipið ofan á botnstokka, og hafi þessi breyting getað haft áhrif á stöðugleika (stabilitet) skipsins. Skipaskoðunarstjóri tekur fram í niðurlagi bréfs síns, að hann álíti, að því verði eigi með réttu neitað, að kærði hafi ekki sýnt þá varkárni við hleðslu skipsins, sem honum hafi verið skylt, og það á skipi, sem hann þekkti ekki, hvernig hagaði sér með síldarhleðslu.

Dómurinn er sömu skoðunar. Kærði var ókunnugur skipinu að því leyti, að hann hafði aldrei siglt því með farmi fyrr en þennan dag. Hins vegar hafði hann nokkra reynslu af skipinu á siglingu án farms, og var hún, eins og kærði segir sjálfur, þannig, að það væri sjaldnar en hitt á réttum kili og slagsíða á því á annað hvort borð bæði á siglingu og við bryggju. Hann hafði og fylgzt með breytingum þeim, sem gerðar voru á skipinu, og hlaut sem reyndur sjómaður að sjá, að hækkun lestar-geymabotnanna mundi hafa áhrif til hins verra á stöðugleika skipsins.

Honum virtist skipið vera orðið mjög óstöðugt og fara óeðlilega í sjó, þegar komin voru í það 800—900 mál sildar, enda þótt sjór væri lá-dauður, og þegar sild var komin hátt í síðustu lestageymahólfin, var skipið orðið svo valt, að háfa varð með sérstakri varúð. Þó að svona væri komið, taldi kærði eigi hættu á ferðum og veiddi til viðbótar um 300 mál og lét innbyrða þá veiði mestalla, enda þótt skipið ylti geigvænlega á meðan. Af þessu gálauslega veiðikappi kærða hlaut missir skipsins, eða a. m. k. átti það sinn hlut að honum, enda þótt aðrar orsakir, sem eigi er hlutverk dómsins að rekja, kunni einnig að hafa legið að honum.

Í flutningi málsins hélt sækjandinn því fram, að beita bæri kærða refsingu og réttindamissi fyrir brot gegn 85. gr. sjómannalaganna og 12. kafla siglingalaganna. Af 85. gr. sjómannalaganna sjálfri, sambandi hennar við önnur ákvæði laganna og tilorðningu hennar verður að telja, að hún eigi ekki við um skipstjóra, og eigi er brot hans þannig vaxið, að það falli undir 74. eða 76. gr. þessara laga. Verður því kærði eigi sakfelldur fyrir brot gegn sjómannalögunum. Eigi er brotið heldur að álitu dómsins þannig vaxið, að það falli undir 260. gr., 1. mgr., eða 261. gr. siglingalaganna. Hins vegar þykir rétt með lögjöfnun að heimfæra brotið undir 31. gr., 2. mgr., sbr. 260 gr., 2. mgr., siglingalaganna, og þykir refsing kærða eftir atvikum og með tilliti til laga nr. 14/1948 hæfilega ákveðin 1000.00 króna sekt til rikissjóðs, og komi varðhald í 12 daga í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Samkvæmt þessu ber að dæma kærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málf lutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda, kr. 500.00 til hvors.

Rekstur málsins hefur verið vítalaus.

Dómsorð:

Kærði, Jón Sigurðsson, greiði 1000.00 króna sekt til rikissjóðs, og komi 12 daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Kærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin málf lutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda, hæstaréttarlögmannanna Ragnars Jónssonar og Egils Sigurgeirssonar, kr. 500.00 til hvors.

Dóminum skal fullnægja með aðför að lögum.