

vaxta, hæfilega ákveðin 10 mánaða betrunarhúsvinna. Svo ber að dæma ákærða til að greiða til Ellerts Jóhannssonar í Holtsmúla í Staðarhreppi 30 krónur í iðgjöld.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma ákærða til að greiða allan af máli þessu löglega leiddan og leiðandi kostnað, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs talsmanns hans hér í réttinum Péturs Hannessonar, sparisjóðsformanns á Sauðárkróki, er ákveðast 30 krónur.

Dráttur sá, er orðið hefir á rekstri máls þessa, stafar af fjarveru dómars, sérstaklega miklum embættisönn-um og þar á meðal réttarrannsóknunum, svo og því að dóm-arinna hefir að undanfögnu þurft að unna sér nokkurrar sumarhvíldar sökum langvarandi heilsubrests.

Laugardaginn 4. apríl 1936.

Nr. 191/1934. Lárus Fjeldsted f. h. eigenda e/s
Papeyjar o. fl. (Th. B. Lindal)
gegn

Sveinbirni Jónssyni f. h. eigenda e/s
Brigitte Sturm (Sveinbjörn Jónsson).

Bótakröfur út af árekstri skipa.

Dómur sjóréttar Reykjavíkur 25. sept. 1934: Stefndur, Sveinbjörn Jónsson f. h. eigenda Brigitte Sturm, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Lárusar Fjeldsted f. h. eigenda e/s Papeyjar o. fl., í þessu máli.

Málskostnaður fellur niður.

Dómur hæstaréttar.

Mál þetta hefir verið flutt skriflega fyrir hæstarétti samkvæmt 2. tölul. 38. gr. hæstaréttarlaganna.

Áfrýjandi hefir krafizt þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 154609.65, ásamt 5% ársvöxtum af upphæðinni frá 20. febrúar 1933

þar til greitt verður, kostnað allan við löghald, sjóprófin og málssókn bæði í héraði og fyrir hæstarétti, að skaðlausu skv. taxta Málflutningsmannafélags Íslands. Ennfremur, að staðfest verði sem löglega gert og framfylgt löghald það, sem gert var í e/s Brigitte Sturm 24. febrúar 1933 framangreindum kröfum til tryggingar. Loks, að honum verði heimilað fjárnám í tryggingu þeirri, sem sett var í Landsbanka Íslands 25. febrúar 1933, hinum til-dæmdu kröfum til lúkningar. Stefndi krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og að áfrýjandi verði dæmdur til að greiða honum hæfilegan málskostnað fyrir hæstarétti eftir mati dómsins.

Svo sem nánar segir í hinum áfrýjaða dómi, þá gaf skipstjóri e/s Papeyjar, Guðmundur Magnússon, sökum veikinda aldrei neina skýrslu í málinu fyrir sjóréttinum, þegar frá er talin sjótjónsskýrslan, dags. 21. febrúar 1933, sem hann undirritaði ásamt stýrimanni sínum. En eftir uppkvaðningu héraðsdómsins, þ. e. 16. febrúar 1935, mætti Guðmundur Magnússon fyrir sjórétti Reykjavíkur og gaf skýrslu um málið, en skýrsluna kvað hann sig hafa samið sumarið 1933.

Skýrsla þessi skiptir máli um ljós e/s Papeyjar. Segir skipstjóri, að um það leyti, er hann var að leggja frá Faxagarði, hafi hann litið á kompásinn og séð, að ekkert ljós var á honum. Hafi hann þá látið ná í stýrimanninn til að láta kveikja ljósin. Áður en stýrimaður kom til þess, segist skipstjóri þó hafa séð, að einhver ljós loguðu á dekki, en ekki hafa athugað, hver þau voru. Stýrimaður hafi síðan komið upp í stýrishúsið, er skipið var komið út fyrir Faxagarð; hafi hann þegar í stað farið að

opna rafljósatöfluna til að kveikja, og er skipið var komið fram hjá hafnarvitanum, þannig að fara varð að stýra eftir kompásnum, segist skipstjóri hafa litið á kompásinn, og hafi ljósið þá verið komið á hann. En stýrimaður hafi verið við rafljósatöfluna þar til komið var í vatnsþróarvitann hvítan, þá hafi hann farið niður á þilfar. Eftir þetta fullyrðir skipstjóri, að enginn hafi snert við rafljósatöflunni. Ennfremur skýrir skipstjóri frá því, að hann hafi stigið upp á bekk, sem var bakborðsmegin í brúnni og farið út í glugga til að athuga beituskurð hjá mönnum og hafi honum þá um leið orðið litið upp og séð, að þá logaði vel á rauða siglingaljósinu á e/s Papey. Ekki getur skipstjóri þess, hvenær þetta hafi verið, en auðsætt er af samhenginu, að það hefir í fyrsta lagi verið rétt eftir, að skipið komi í hvíta ljósið af Engeyjarvitanum. Til áréttingar þessari frásögn sinni, að hann hafi þannig séð, að vel logaði á rauða siglingaljósinu, hefir skipstjóri lagt fram vottorð þeirra hrm. Lárusar Fjeldsted og hrd. dr. Þórðar Eyjólfssonar um, að hann hafi skýrt þeim frá hinu sama þegar á fyrsta og öðrum degi eftir áreksturinn. Hefir þeim vottorðum ekki verið mótmælt, þó að skýrslunni í heild sé mótmælt sem aðildarskýrslu.

Önnur fram komin gögn um það, hvort logað hafi á siglingaljósum e/s Papeyjar eða ekki, eru rakin í hinum áfrýjaða dómi.

Því til styrktar, að ekki hafi logað á siglingaljósum e/s Papeyjar fyrr en rétt á undan árekstrinum, hefir verið vitnað til framburðar tveggja hafnsögumanna og eins annars vitnis í landi. En upp úr þessum vitnisburðum verður ekki lagt, því að allsendis ósannað er, að vitnin hafi verið í þeirri

afstöðu til e/s Papeyjar eftir að búið var að kveikja siglingaljós hennar, samkvæmt framburði stýrimanns hennar og skipstjóra, að þeim hafi verið mögulegt að sjá ljósin, þótt þau loguðu. Um vitnisburði skipsmanna á e/s Brigitte Sturm gegnir að því leyti öðru máli, að a. m. k. fjórir þeirra höfðu aðstöðu til að sjá ljósin, ef þau loguðu. En við athugun á þessum vitnisburðum kemur í ljós, að mjög ólíklegt er, að ljós það, sem skipsmenn e/s Brigitte Sturm miðuðu norður af Engeyjarvita kl. 9.40 eftir þeirra klukku, hafi verið á e/s Papey, því að þá er klukka stýrimannsins á Papey 19.57, og eru þá einungis liðnar 12 mínútur frá því að e/s Papey fór að hafa sig til burtferðar frá Faxagarði, en ætla verður eftir því, sem fram er komið í málinu, að það hafi tekið hana töluvert lengri tíma að komast þangað, sem hún þarf að hafa verið til þess, að skýrsla skipsmanna e/s Brigitte Sturm um þetta fái staðizt. Áreksturinn verður heldur ekki fyrr en rúmum hálf tíma síðar, en álíta verður, að leiðina frá þeim stað, sem ljósið miðaðist á, til árekstrarstaðarins hlyti e/s Papey að hafa siglt á miklu skemmri tíma. Þá er það einnig mjög ósennilegt, að skipsmenn á e/s Brigitte Sturm hafi getað séð ljós á e/s Papey í 200—300 metra fjarlægð 3 strik til stjórnborða, eftir að lokið var stefnubreytingu e/s Brigitte Sturm $\frac{1}{2}$ strik til bakborða, en sú hreyfing var, að því er þeir telja, gerð a. m. k. 2—3 mínútum fyrir áreksturinn. Því að til þess að það fái staðizt, virðist e/s Papey hafa þurft að sigla síðustu mínúturnar drjúgan spöl þver öfugt við leið sína til þess að komast á árekstrarstaðinn. En að e/s Papey hafi siglt þannig, brýtur bæði í bág við framburð stýrimanns og skipstjóra hennar og

er auk þess í sjálfu sér nær óhugsandi. Ennfremur er þess að geta, að skipsmönnum á e/s Brigitte Sturm ber engan veginn saman um, hvenær þeir hafi fyrst séð tvö ljós í stað einungis eins áður. Af framansögðu er sýnt, að hæpið er að leggja mikið upp úr frásögnum skipsmanna á e/s Brigitte Sturm um ljós þau önnur en siglingaljós, er þeir þykjast hafa séð og þeir fullyrða um, að reynzt hafi að vera á e/s Papey. En framburður þeirra um það, hvenær sjálf siglingaljósinn á e/s Papey hafi komið í ljós, er og all athugaverður. Að visu eru þeir allir sammála um, að siglingaljósinn hafi alls eigi sést fyrr en rétt á undan árekstrinum. En þar sem stýrimaðurinn segir, að þau hafi birzt áður en e/s Brigitte Sturm gaf frá sér fyrsta hljóðmerkið og hafi verið tilefni þess, þá segja skipstjórinn og annar hásetinn, að hvorttveggja hafi gerzt á sama augnabliki eða í sömu svifum, en hinn hásetinn segir, að siglingaljósinn hafi kviknað á eftir fyrsta hljóðmerkinu. Loks segir hleðslumaðurinn, að hann hafi verið við skriftir inni í skipinu, þegar hann heyrði blásin tvö stutt hljóð og datt honum þá í hug, að skip væri að nálgast og gætti út um glugga fram á við í stjórnborðsátt og sá þá tvö hvít ljós, sem auðsjáanlega voru á sama skipinu, en ekki önnur ljós. Með öðrum orðum, þá sér hann ekki siglingaljós e/s Papeyjar eftir að a. m. k. þrír af fjórum skipsmönnum, sem uppi voru, höfðu séð þau.

Gegn þessum framburðum eru hinsvegar vitnisburðir þeirra, sem fullyrða, að á siglingaljósum e/s Papeyjar hafi verið kveikt hinn umdeilda tíma. Þá er fyrst vitnisburður varðmannsins á e/s Snorra goða. En ekki virðist hann geta skorið úr, þar sem hann í sjálfu sér er all óákveðinn og kemur auk

Þess illa heim við framburð rafmagnsmanns þess, sem hyggur sig hafa slökkt öll siglingaljósín skömmu áður en e/s Papey lét úr höfn, þótt ekki verði fullyrt, að þessir vitnisburðir séu ósamrímalegir, þar sem eigi er útilokað samkvæmt framburði rafmagnsmannsins, að honum hafi mistekizt að slökkva á einhverju ljósanna. Þá verður einnig að telja framburð stýrimanns e/s Papeyjar fremur hnekkja vitnisburði varðmannsins heldur en styrkja hann. En framburður stýrimannsins er einnig að ýmsu leyti óákveðinn, þar sem hann ýmist virðist halda því fram, að hann hafi sjálfur kveikt öll ljósín, nema tvö, eða að hann hafi kveikt þau ljós, sem ekki loguðu nema þessi tvö, og þorir þá ekki að fullyrða nánar, á hverjum hann hafi kveikt. Hann er þó eindreginn í aðalatriðinu, sem sé því, að hann hafi gengið svo frá ljósatöflunni, að kveikt hafi verið á öllum ljósum, nema tveimur. En ekki fullvissaði stýrimaður sig um það, að raunverulega logaði á siglingaljósunum. Skýrsla skipstjórans styrkir framburð stýrimannsins, einkum þó það atriði hennar, sem upplýst er um, að skipstjóri hélt þegar í stað fram, þ. e., að hann hafi sjálfur séð loga á bakborðsljósínu.

Af því, sem nú hefir verið sagt, er auðsætt, að allir vitnisburðirnir um það, hvort logað hafi á siglingaljósum e/s Papeyjar, eru verulega gallaðir og veikja mjög hver annan. Verður því ekki úr því skorið, hvort réttara muni vera, að siglingaljós e/s Papeyjar hafi logað hinn umrædda tíma eða ekki.

En það, að hvorki verður fullyrt af eða á um siglingaljós e/s Papeyjar, getur þó ekki ráðið úrslitum í málinu, því að hvað sem siglingaljósunum liður, þá bar báðum skipunum að sigla með fullri

aðgæzlu og gæta allra þeirra úrræða, sem afstýrt gátu árekstri.

Þegar dæma skal um siglingu skipanna á undan árekstrinum, verður að leggja til grundvallar útsetningu hinna dómkvöddu siglingafræðinga. En þeir hafa við útsetningu sína gengið út frá ásiglingastaðnum, ákveðnum samkvæmt tilvísun hafnaryfirvalda Reykjavíkur, og reiknað til baka samkvæmt skýrslum beggja skipanna, eftir því sem þeir töldu samrímamlegt staðreyndum málsins. Þá verður og að byggja á því álitum þeirra, að þótt til lit sé tekið til stefnu þeirrar, sem skipstjóri e/s Papeyjar segir í skýrslu sinni eftir dómsuppkvaðningu í héraði, að siglt hafi verið út í vatnsþróarvitanum hvítum, þá breyti það engu, sem máli skipti í útsetningu þeirra.

Þess er þegar getið, að frásögn skipsmanna e/s Brigitte Sturm um þau hvítu ljós, er þeir telja sig hafa séð a. m. k. fullan hálf tíma á undan árekstrinum og reynzt hafi að vera á e/s Papey, er mjög ósennileg. Er og auðsætt af frásögninni sjálfri, að skipsmenn e/s Brigitte Sturm hafa ekki til fulls áttað sig á ljósunum, þar sem þeir hyggja þetta ýmist vera afturljós á skipi, sem sé á innsiglingu, eins og þeir, eða þeir telja þetta vinnuljós á skipi, sem liggi kyrrt. En álita verður, að samkvæmt þeirra eigin sögn hafi ljósin tekið þeim afstöðubreytingum, sem gefið hafi tilefni til hinnar fyllstu varúðar og frekari aðgæzlu en við virðist hafa verið höfð, enda var e/s Brigitte Sturm á fjölfarinni siglingaleið, eftir því sem hér gerist, og komin nærri höfn. Verður því að telja, að skipstjóra e/s Brigitte Sturm hafi borið að hægja ferð sína, í síðasta lagi er hann var kominn svo nærri ljósunum,

að hann fór að beygja þeirra vegna. En í stað þess heldur hann áfram með fullri ferð, 10 mílum, og beygir $\frac{1}{2}$ strík til bakborða án þess að gefa um það nokkurt merki, þó að ætla verði, að hann hefði þá með nægilegri aðgæzlu eigi getað verið viss um hreyfingar eða hreyfingarleysi hins skipsins. Þegar hann að því loknu áttar sig á, að e/s Papey er á ferð og nálgast e/s Brigitte Sturm beygir hann enn til bakborða í stað þess að setja vélina fulla ferð aftur á bak. En þá eru skipin farin að nálgast svo, að lítill tími er til athugunar, enda gaf hann þegar í stað hljóðmerki um þessa hreyfingu sína. Eftir þetta virðast athafnir skipstjóra e/s Brigitte Sturm vera eðlilegt framhald af þeim fyrirtöldu og gerðar einungis til að draga úr afleiðingum árekstrarins.

Um siglingu e/s Papeyjar er það þar á móti upplýst, að skipstjóri og stýrimaður hennar höfðu a. m. k. síðustu 15 mínúturnar glögglega séð til ferða e/s Brigitte Sturm og var ljóst, að stefna e/s Papeyjar mundi skera stefnu hins skipsins. Þeim bar því að sýna fyllstu varúð í siglingu sinni og þá fyrst og fremst að fullvissa sig um það, að öll siglingaljós skips þeirra væru í lagi. Var því frekari ástæða til þessa, þar sem þeir voru að sigla úr höfn, en þar hafði einmitt verið átt við ljósatöfluna af rafmagnsmanni, og yfirmenn skipsins ekki prófað hana eftir að rafmagnsmaðurinn lauk störfum. En að þessu gætti stýrimaðurinn alls ekki, og hafði hann þó á hendi það hlutverk að gæta ljósanna. Skipstjóri segist hinsvegar einungis af tilviljun hafa séð bakborðsljósíð loga og ekki hafa aðgætt önnur ljós. Ennfremur er viðurkennt, að skipstjóri e/s Papeyjar lét sitt skip beygja til

stjórnborða, eftir að hann hafði heyrt hljóðmerki e/s Brigitte Sturm um, að hún viki til bakborða. En líklegt má telja, að ef e/s Papey hefði þá vikið til bakborða eins og henni bar eftir hljóðmerki e/s Brigitte Sturm, og jafnvel þótt hún hefði aðeins haldið stefnu sinni óbreyttri, þá hefði ekki orðið úr árekstrinum. En þess ber að gæta, að skipstjóri e/s Papeyjar gerir þessa beygju á síðustu mínútnni fyrir áreksturinn og hafði þá mjög lítinn tíma til athugunar.

Samkvæmt framansögðu verður að telja sökina á árekstrinum beggja megin, og ber því að skipta skaðanum að rétttri tiltölu við sök skipshafna hvors skips um sig. Af því, hvernig atvikum við áreksturinn var varið, verður að telja sök Papeyjar-manna mun meiri, og þykir því rétt, að útgerðarmaður e/s Brigitte Sturm, eða stefndi í máli þessu, beri einungis einn þriðjung af tjóni því, sem af árekstrinum hlaut.

Koma þá skaðabótakröfur áfrýjanda til álita. Eru þær sundurliðaðar þannig:

I. Krafa eiganda e/s Papeyjar, Útvegsbanka Íslands h/f, til andvirðis skipsins	kr. 80000.00
II. Krafa útgerðarmanns skipsins, Guðmundar skipstjóra Magnússonar, til bóta fyrir:	
A. Mistan arð af útgerðinni	kr. 35000.00
B. Tap muna	— 5000.00
	————— — 40000.00

III. Kröfur um bætur fyrir atvinnutjón þeirra, sem af komust af skipshöfn:

Halldór Magnússon stýri- maður	kr. 2038.75	
Bjarni Marteinsson 2. vélstjóri	— 1237.50	
Helgi Halldórsson mat- sveinn	— 1139.40	
Hásetarnir Bjarni Árna- son, Jónmundur Einars- son, Guðmundur Jóh. Guðmundsson og Gunn- ar Sigurðsson kr. 753.00 hver	— 3014.00	
Lifrarhl. manna þess- ara, nema vélstjóra	— 780.00	
		— 8209.65
IV. Fyrir ekkjur þeirra Jóns Odds- sonar vélstjóra og hásetanna Björns Jónssonar, Cecils Sigurbjörnssonar og Þórðar Guðmundssonar og börn þeirra er 4200.00 kr. krafa hvers ..	— 16800.00	
V. Fyrir þá, er í III. greinir og erf- ingja þeirra 9 manna, er fórust er gerð krafa um bætur fyrir fatnað og aðra persónulega muni fyrir hvern kr. 600.000 samtals	— 9600.00	
		—
Alls	kr. 154609.65	

I. Krafa eiganda e/s Papeyjar.

Skipið var vátryggt hjá Sjóvátryggingarfélagi Ís-
lands þann 5. jan. 1933 frá 5. s. m. til 4. jan 1934
þannig:

Skipið sjálft (kaskótrygging)	kr. 48000.00
Kaskóinteressa	— 12000.00
	—
Alls	kr. 60000.00

Skömmu áður hafði farið fram viðgerð á skipinu fyrir kr. 34303.60, og virðist eigandi miða kröfu sína við, að skipið hafi verið nálægt 50000.00 kr. virði fyrir viðgerðina. Í máli þessu liggur engin virðingargerð á skipinu fyrir, hvorki fyrir né eftir viðgerðina, og verður ekki byggt á viðgerðarkostnaðinum um verðmæti skipsins, þegar það sökk. Stefndi hefir talið skipið í hæsta lagi 50000.00 króna virði, þegar það sökk, og byggir hann það á því, að eigandi þess hafði boðið að selja skipstjóranum það fyrir kr. 50000.00. Með því að engin gögn liggja fyrir um verðmæti skipsins önnur en kaskótryggingarupphæðin og kaupverðið, er það var boðið fyrir, þykir ekki fært að telja það hafa verið meira virði en kaupverð það, er eigandi þess vildi fá fyrir það. Og verður því að telja skipið hafa verið kr. 50000.00 virði, er það sökk, og ber því að dæma stefnda til þess að greiða áfrýjanda $\frac{1}{3}$ hluta þessarar fjárhæðar, eða krónur 16666.67 með 5% ársvöxtum frá sjódómskærudegi, 9. marz 1933, til greiðsludags.

II. Krafa útgerðarmanns og skipstj. e/s Papeyjar:

A. Krafa um bætur fyrir misstan arð af útgerðinni:

Skipstjórinn hafði tekið skipið á leigu vetrarvertiðina 1933 fyrir 500.00 kr. mánaðarleigu. Áætlaar hann aflann 1800 skpd. á 42.50, og verður það kr. 76500.00
 en útgerðarkostnaðinn — 41140.85
 og hagnaðinn því kr. 35359.15
 en kröfu sína hefir hann þó sett kr. 35000.00 réttar.

Þar sem einungis getur verið um áætlun að tefla, verður að meta kröfu þessa með hliðsjón af afkom-

unni á útgerð annara sambærilegra skipa þessa vertíð. Hafa aðiljar lagt fram útgerðarreikninga ýmissa línuveiðagufuskipa frá Reykjavík, Akranesi og Hafnarfirði fyrir þessa vertíð. Af reikningum þessum er greinilegastur reikningur línuveiðarans Sigríðar R. E. 22. Er skip þetta talið hafa aflað c. 1610 skpd., ágóði er talinn, áður en kaup skipstjórans er dregið frá kr. c. 12500.00. Með hliðsjón af þessu og með tilliti til þess, að e/s Papey var nokkru minna skip og til þess einnig, að skipstjórinn á e/s Papey er talinn heppinn aflamaður, þykir mega áætla arð hans af útgerðinni kr. 10000.00, og verður að dæma stefnda til að greiða $\frac{1}{3}$ þeirrar upphæðar, eða kr. 3333.33 með vöxtum sem fyrr segir.

B. Bætur fyrir tapaða muni.

Skipstjóri hefir lagt fram skrá yfir tapaða muni, þar með talin fatnaður, rúmföt o. fl., er hann telur sig hafa átt í skipinu, er það sökk, og hefir hann metið þá á samtals kr. 4827.50. Það verður að telja upplýst, að munir þessir hafi verið í skipinu, og þykir mega áætla verðmæti þeirra kr. 4200.00. Verður að dæma stefnda til að greiða $\frac{1}{3}$ þeirrar upphæðar, kr. 1400.00 með vöxtum sem áður segir. Og verður krafa skipstjóra á hendur stefnda því alls kr. 4733.33.

III. Kröfur skipverja vegna atvinnutjóns.

a. Halldór Magnússon stýrimaður.

Fast kaup $2\frac{3}{4}$ mán., á 100 kr.	kr. 275.00
Fæði sama tíma á 60 kr.	— 165.00
Premía $2\frac{1}{2}\%$ af afla	— 1598.75
Lifrarhlutur	— 130.00
	kr. 2168.75

Það er upplýst, að þessi maður var skráður háseti á b/v Valpole frá 8. marz 1933 til 26. maí s. á. og fekk þar í kaup kr. 1230.30. Hann hefir því misst fæði í 15 daga, og verður það tap hans kr. 30.00. Áætlað kaup hans var kr. 2003.75
 Þar upp í hefir hann fengið — 1230.30
 Mismunur kr. 773.45

Þar sem lifrarhlutur og premía virðist reiknuð af of hátt áætluðum afla, þá þykir mega áætla tap hans kr. 500.00. Og bótakröfu hans því alls kr. 530.00.

b. Bjarni Marteinsson 2. vélstjóri.

Kaupkrafa $2\frac{3}{4}$ mánuði á 390 kr. kr. 1072.50
 Fæði $2\frac{3}{4}$ mán. á 60 kr. — 165.00
 Kr. 1237.50

Slysið vildi til í upphafi vertiðar, og þykir því mega gera ráð fyrir því, að aðili hafi unnið sér nokkuð inn á tímabilinu frá 22. febr. til 15. maí, og með tilliti til þess þykir mega færa kröfu þessa niður í kr. 850.00.

c. Helgi Halldórsson matsveinn.

Kaup $2\frac{3}{4}$ mán. á kr. 281.60 kr. 774.40
 Fæði sama tíma á kr. 60.00 — 165.00
 Lifrarhlutur — 130.00
 Kr. 1069.40

Af sömu ástæðu sem um b. greinir þykir þessi krafa hæfilega sett kr. 700,00.

d. Bjarni Árnason, Jónmundur Einarsson og Guðmundur Jóh. Guðmundsson.

Kaup $2\frac{3}{4}$ mán. á kr. 214.00	kr. 588.50
Fæði sama tíma á kr. 60.00	— 165.00
Lifrarhlutur	— 130.00
	Kr. 883.50

Samtals fyrir alla 3 kr. 2650.50. Af sömu ástæðu sem um b. greinir, þykir krafa hvers hæfilega sett kr. 580.00, eða samtals fyrir alla 3 kr. 1740.00.

e. Gunnar Sigurðsson.

Krafa hans er kr. 883.50, eins og þeirra, sem í d. segir. En hann var háseti á togaranum Jupiter frá 6. marz 1933 til 28. s. m. og frá 8. apríl til 19. maí s. á. Hann virðist því hafa tapað vinnu sem svarar 3 vikum. Fæði hans um þann tíma, 2. kr. á dag, verður	kr. 42.00
og kaup hans virðist því mega áætla —	150.00
	Kr. 192.00

Samkvæmt þessu verða kröfurnar í þessum lið:

a. Halldórs Magnússonar	kr. 530.00
b. Bjarna Marteinssonar	— 850.00
c. Helga Halldórssonar	— 700.00
d. Bjarna Árnasonar, Jónmundar Einarssonar og Guðmundar Jóh. Guðmundssonar	— 1740.00
e. Gunnars Sigurðssonar	— 192.00
	Alls kr. 4012.00

og ber að dæma stefnda til að greiða $\frac{1}{3}$ þar af, eða kr. 1337.33 með vöxtum sem áður segir.

IV. Kröfur eftirlátinna vandamanna þeirra, er drukknuðu.

Því hefir ekki verið mótmælt, að menn þeir, sem hér greinir, hafi verið kvæntir og átt börn. Ber því

að taka kröfur þessar að öllu leyti til greina. Verður ennfremur að dæma stefnda í máli þessu til að greiða upphæðir þessar, er samanlagðar nema kr. 16800.00 að fullu samkvæmt 225. gr. siglingarlaganna með vöxtum sem áður segir.

V. Kröfur 7 skipverja, er björguðust, og kröfur erfingja þeirra 9 manna, er drukknuðu í slysinu, um bætur fyrir missta muni.

Þessi krafa er vegna tapaðs ígangsfatnaðar, rúm-fatnaðar og annara persónulegra muna, er fóru í sjóinn með e/s Papey, og nemur 600.00 kr. fyrir hvern þeirra, eða kr. 9600.00 fyrir alla 16. Samkvæmt reglum nr. 61/1931 ber stýrimanni og 1. vélstjóra kr. 500.00, 2. vélstjóra og bryta kr. 450.00 og hverjum hinna skipverja kr. 400.00, samtals fyrir alla 16 kr. 6700.00, og verður að dæma stefnda til að greiða $\frac{1}{3}$ hluta hennar, eða kr. 2233.33 með vöxtum sem fyrr segir.

Kröfur þær, sem stefnda ber að greiða áfrýjanda samkvæmt framanskráðu, verða þá þessar:

Samkvæmt I. að framan	kr. 16666.67
Samkvæmt II. að framan	— 4733.33
Samkvæmt III. að framan	— 1337.33
Samkvæmt IV. að framan	— 16800.00
Samkvæmt V. að framan	— 2233.33

Samtals kr. 41770.66

með 5% ársvöxtum frá 9. marz 1933 til greiðsludags. Og skal áfrýjanda heimilt að gera fjárnám til tryggingar nefndri kröfu í tryggingu þeirri, sem sett var af eigendum e/s Brigitte Sturm þann 25. febr. 1933 í Landsbanka Íslands.

Áfrýjandi krafðist löghalds í skipi og farmgjaldi

Þess til tryggingar væntanlegri skaðabótakröfu sinni á hendur eigendum e/s Brigitte Sturm. Fór löghaldið fram 24. febr. 1933. Þá lýsti áfrýjandi yfir því, að skipi og farmi yrði sleppt, ef fullnægjandi trygging yrði sett fyrir greiðslu væntanlegra skaðabóta. Tryggingin var sett, sem áður segir, og var skipi og farmgjaldi þá sleppt. Það verður ekki annað séð, en að löghaldið hafi verið löglega gert og að því hafi verið löglega framfylgt, enda virðist stefndi ekki hafa hreyft nokkrum athugasemdum þar um. En svo virðist mega lita á sem áfrýjandi hafi fallið frá rétti þeim yfir skipi og farmgjaldi, sem löghaldið veitti honum, þegar tryggingin var sett, og verður krafa hans um staðfesting þess því ekki tekin til greina.

Eftir öllum atvikum og úrslitum málsins þykir rétt, að málskostnaður, bæði fyrir sjóðómi og hæstarétti, falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Sveinbjörn Jónsson f. h. eigenda e/s Brigitte Sturm, greiði áfrýjanda, Lárusi Fjeldsted f. h. eiganda e/s Papeyjar, Útvegsbanka Íslands h/f., útgerðarmanns hennar og skipstjóra, Guðmundar Magnússonar, Halldórs Magnússonar stýrimanns, Bjarna Marteinsonar vélstjóra, Helga Halldórssonar matsveins, Bjarna Árnasonar, Jónmundar Einarssonar, Guðmundar Jóh. Guðmundssonar og Gunnars Sigurðssonar háseta, ekkna þeirra Jóns Oddssonar vélstjóra og hásetanna Björns Jónssonar, Cecils Sigurbjörnssonar og Þórðar Guðmunds-

sonar, og erfingja þeirra manna annara, er drukkuðu af e/s Papey þann 20. febr. 1933, kr. 41770.66 með 5% ársvöxtum frá 9. marz 1933 til greiðsludags, að viðlagðri aðför að lögum, enda skal áfrýjanda heimilt að gera fjárnám í tryggingu þeirri, er stefndi setti áfrýjanda í Landsbanka Íslands þann 25. febr. 1933, til tryggingar væntanlegri skaðabótakröfu.

Málskostnaður, bæði fyrir sjóðómi og hæstarétti falli niður.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Hinn 20. febrúar 1933 kl. um 20.31 er sléttur var sjór, landsýn og fjallabjart, varð árekstur milli fiskigufuskipsins Papey G.K. 8 frá Hafnarfirði, 107 brutto reg. tons og 38 netto reg. tons að stærð og flutningsgufuskipsins Brigitte Sturm Q I D C frá Hamborg, 1555,38 brutto reg. tons og 936,16 netto reg. tons að stærð, skammt fyrir utan Akurey við Reykjavík, með þeim hætti að Brigitte Sturm rak stefni sitt aftan til miðskipa inn í bakborðshlið e/s Papey og með þeim afleiðingum að e/s Papey sökk um 2 mínútum síðar og 9 skipverjar hennar drukkuðu en 8 björguðust. Var e/s Papey á útleið frá Reykjavík en e/s Brigitte Sturm á leið til Reykjavíkur frá Stykkishólmi.

Þar sem sóknaraðiljar þessa máls telja, að slys þetta hafi orðið vegna þess, að Brigitte Sturm tilefnislaust hafi brotið gegn siglingareglunum og eigendur hennar eigi því að bæta allt það tjón, sem af slysinu hlaut, hafa þeir með sjóðómskæru, dags. 9. marz 1933, höfðað mál þetta til greiðslu kr. 154609.65 ásamt 5% ársvöxtum af þeirri upphæð frá 20. febr. s. á. til þess greitt verður, kostnað allan við sjópróf, löghald og málssókn að skaðlausu svo og að staðfest verði löghald, sem gert var í Brigitte Sturm og sóknaraðiljum veitt heimild til að gera fjárnám í tryggingu þeirri, sem sett hefir verið í Landsbanka Íslands í stað skipsins, sem látið hefir verið laust:

Stefnendur sundurliða kröfur sínar þannig:

I. Eigandi e/s Papey, h/f Útvegsbanki Íslands, gerir kröfu til andvirði skipsins	kr. 80000.00	
II. Útgerðarmaður skipsins, skipstjóri þess Guðmundur Magnússon, sem hafði tekið það á leigu, gerir kröfu til bóta fyrir:		
A. Tapaðan arð af útgerðinni, þar með talið skipstjórakaup hans ..	kr. 35000.00	
B. Tapaðan fatnað og persónulega muni svo og veiðarfæri og útbúnað sem ekki hefði eyðst á vertíðinni ..	— 5000.00	
		40000.00
III. Skipshöfnin, sem af komst gerir kröfu fyrir atvinnutjón, sem hér segir:		
Halldór Magnússon, stýrimaður	kr. 2038.75	
Bjarni Magnússon 2. vélstj.	— 1237.50	
Helgi Halldórsson, matsv.	— 1139.40	
Bjarni Árnason, Jónmundur Einarsson, Guðm. Jóh. Guðmundsson og Gunnar Sigurðsson, hásetar hver	kr. 753.50	— 3014.00
Lifrarhlut ofangr. manna að undanskildum vélstjóra	hver kr. 130.00	— 780.00
		8209.65
IV. Ekkjur hinna drukknðu, Jóns Oddssonar, vélstjóra og hásetanna Björns Jónssonar, Cecils Sigurbjörnssonar og Þórðar Guðmundssonar, gera kröfur fyrir sig og börn sín	kr. 4200.00 hver, samtals	— 16800.00
V. Menn þeir, er af komust, sbr. III. lið og erfingjar hinna drukknðu, krefjast bóta fyrir tapaðan fatnað og persónulega muni, kr. 600.00 fyrir hvern, samtals	— 9600.00	
Kemur þannig út umstefnd upphæð	kr. 154609.65	

Hinir stefndu, Sveinbjörn Jónsson f. h. eigenda e/s Brigitte Sturm, hafa krafizt algerðrar sýknu af öllum kröfum stefnanda og sér dæmdan málskostnað.

Út af slysi þessu var haldið sjóferðapróf fyrir sjórétti Reykjavíkur dagana 21.—24. og 27. febrúar 1933.

Í sjóferðaskýrslu Brigitte Sturm, skýrir skipstjóri E. Arp, sem var á stjórnþalli ásamt 1. stýrimanni og manni við stýrið, svo frá. Hinn 20. febr. kl. 7.25 var farið frá Stykkishólmi. Farið fyrir Öndverðarnes kl. 12.50 í 1.5 sm. fjarlægð og fyrir Malarrif kl. 14.22 í 2.5 sm. fjarlægð. Þaðan stýrt S.A. til S eftir áttavita með $\frac{1}{2}$ striks austlæga áttavitaskekkju, þ. e. misv. SSA $\frac{1}{2}$ A. Farið var með um 10 sm. ferð til 18.35 sást Akranes í sjóndeildarhringnum í misv. S.A. $\frac{1}{2}$ A. Haldið áfram misv. SSA $\frac{1}{2}$ A inn í hvíta geirann frá Engeyjarvita og vitanum haldið h. u. b. eitt strik á stjórnborða.

Hér um bil kl. 19.40, eða eftir ágizkun um hálf tíma fyrir áreksturinn samkv. framburði skipstjóra fyrir sjóréttinum, var komið auga á mjög bjart, hvítt ljós og lágt, framundan, er miðaðist norður af Engeyjarvita og færðist það hægt til stjórnborða og komst þar með í áttina suður af Engeyjarvita. Þetta ljós var álitíð vera afturljós á skipi. Síðar — hér um bil 10 mínútum segir skipstjóri — sást enn annað, hvítt, lágt ljós á sömu hæð og fyrra ljósið og áleit skipstjóri þau vera vinnulampa á skipi, sem lægi kyrrt. Kveðst hann hafa athugað ljósin í kík; kunni ljósin fyrst að hafa verið bæði í sömu línu en síðan greint í sundur við hreyfingu skipanna. Þar eð aðkomuskipið vék til stjórnborða, var beygt $\frac{1}{2}$ strik til bakborða til þess að veita meira svigrúm og segir skipstjóri það hafa verið 2—3 mínútum fyrir áreksturinn, og miðuðust nú ljósin þrjú strik á stjórnborða í 200 — til 300 metra fjarlægð, og þegar miðunin var tekin kveðst skipstjóri aðeins hafa séð hvítu ljósin, en ekki rauða eða græna ljósið á aðkomuskipinu. Þá segir í dagbókarskýrslunni, að allt í einu veittu þeir því eftirtekt, að bæði hvítu ljósin, sem áður höfðu vikið til stjórnborða, viku nú í áttina til Brigitte Sturm, og sneru þeir þá stýrinu hart á bakborða og gáfu merki um það, 2 stutt hljóð með eimpípunni. — Í sömu svifum tóku þeir, skipstjóri, 1. stýrimaður, stýrissveinninn (Rudermann) og stafnvörðurinn eftir því, að skipið

kveykti rauða hliðarljósið og síðan toppljósið, og stefndi með fullri ferð þvert á stefnu Brigitte Sturm. Þar eð vegna hinnar stuttu fjarlægðar milli skipanna ekki var lengur mögulegt að vikja til stjórnborða og þar eð Brigitte Sturm einmitt hafi verið að beygja á bakborða, hafi þeir aftur látið heyra tvö stutt hljóð og þegar að því búnu, þar eð hjá árekstrinum varð ekki komizt, farið fulla ferð aftur á bak og þá gefin þrjú stutt hljóð, en áreksturinn varð þó engu að síður kl. 20.14. Þá var vélín látin vinna fulla ferð áfram á ný til þess að reyna að halda hinu sökkvandi skipi á floti með stefninu og skipshöfn þess færi á að stökkva um borð, en vélín var stöðvuð kl. 20.16 með því að skipið sökk mjög fljótt. Stefnið á Brigitte Sturm skemmdist eitthvað, en ekki er vitað hve mikið það var.

Til áréttingar dagbókarskýrslunni hefir Arrp skipstjóri ennfremur fyrir sjóréttinum skýrt frá því, að ferð Brigitte Sturm hafi jafnan verið 10 m. á þeim tíma, sem um ræðir, og hann taldi ekki neina ástæðu til þess að hægja ferðina, með því að hann áleit skipið fyrir framan lægi kyrrt og á meðan hann athugaði hvítu ljósin í kikinum gat hann ekki veitt því eftirtekt, að skipið hreyfðist, en taldi að breytingin, sem varð á ljósinu stafaði af hreyfingu síns skips. Fyrst þegar rauða ljósið og toppljósið var kveikt, gat hann greint að skipið var á ferð, en það hafi verið eftir ágizkun hans 1—2 mínútum áður en áreksturinn varð, en þótt þá hefði þegar í stað verið sett full ferð aftur á í stað að beygja til bakborða, þá mundi Brigitte Sturm samt hafa haft ferð áfram, — enda tæki það 4—5 mínútur á 10 mílna ferð í sléttum sjó að stöðva ferð skipsins, eftir að gefin er skipun um fulla ferð aftur á bak, — og mundi hafa lent á fiskilest Papeyjar og klofið skipið gersamlega um þvert í miðju. Ef Brigitte Sturm hefði vikið á stjórnborða, þegar hann sá rauða ljósið, þá mundi áreksturinn hafa orðið fyrr. Ennfremur sagði skipstjóri, að það hafi verið í sömu svipan að þeir á stjórnpalli og varðmaðurinn fram á sáu skip framundan og liðið hafi ef til vill 30 sekúndur eða jafnvel minna frá því að hann sá rauða ljósið og þar til hann gaf skipun um í vélina að fara aftur á bak.

Fyrsti stýrimaður kom á vörð kl. 18 og var á stjórnpalli, hann staðfestir dagbókarskýrsluna og sá hvítu ljósin á hinu skipinu fyrst í sama mund og skipstjóri athugaði

þau í sjónauka, en gat líka séð þau með berum augum. Fyrst sá hann eitt hvítt ljós og síðan annað hvítt ljós 10—15 mínútum síðar. Ljósín sáust fyrst beint framundan, en færðust síðan hægt yfir á stjórnbörða. Hugði vitnið, sem ekki sá móta fyrir hinu skipinu, að það færi annaðhvort í sömu átt og þeir og að ljósín væru þá afturljós á skipi eða að það lægi kyrrt og væru þá vinnuljós. Til þess að gefa betra rúm fyrir hitt skipið var stýrt $\frac{1}{2}$ strík til bakborða og virtist þá fjarlægðin milli skipanna vera 250—300 metrar og alls ekki meira, vegna þess að ljósín glömpuðu niður á sjóinn, og ljósið frá Papey miðað eftir auganu en ekki áttavita 3 strík til stjórnbörða. Vitnið hugði að Brigitte Sturm væri í þann veginn að draga hitt skipið uppi. En í því að vitnið lagði sjónaukann frá sér og hafði engin siglingaljós séð í honum, birtust h. u. b. kl. 20.13 rauða ljósið og toppljósið og virtist hitt skipið vera þá 2—3 strík til stjórnbörða, þegar tvö siglingaljósín birtust skipaði skipstjóri að gefa tvö stutt hljóðmerki og snúa hart á bakborða og gaf vitnið þessi merki, og endurtók þá skipstjóri fyrirskipun sína um að snúa hart á bakborða og gefa aftur tvö hljóðmerki og gerði stýrimaðurinn það, en maðurinn við stýrið sagði að það væri hart á bakborða og í því augnabliki varð áreksturinn.

Stýrisveinninn í árekstraraugnablikinu staðfestir dagbókarskýrsluna en gaf í sjóréttinum þá nánari skýrslu, að hann hafi komið að stýrinu í hæsta lagi 5—10 mín. fyrir slysið, var áður stafnvörður. Þegar vitnið yfirgaf stafnvörðinn, sást vitinn, sem stýrt var eftir eitt strík á stjórnbörða og hvíta ljósið var þá komið yfir á stjórnbörða og um mínútu eftir að vitnið kom að stýrinu sáust tvö hvít ljós, en vitnið segir að um sama leyti hafi því verið skipað að snúa $\frac{1}{2}$ strík á bakborða. Ennfremur ber vitnið það, að í því að hljóðmerkin voru gefin frá Brigitte Sturm, í fyrsta skiptið, hafi verið kveikt fyrst á rauða ljósinu og síðan á toppljósinu á Papey og þau hafi ekki verið kveikt fyrir. Jafnframt og rauða ljósið sást heyrði vitnið yfirmenn sína tala um hættu á árekstri, enda Papey beygt hart á stjórnbörða eftir að fyrsta hljóðmerkið var gefið, en frá því að það var gefið og þar til áreksturinn varð hafi liðið frá $\frac{1}{2}$ mín. til $1\frac{1}{2}$ mín. í hæsta lagi. Þegar vitnið sá rauða

ljósið fyrst, gat það aðeins séð móta fyrir hærra hluta skipsins, reykháf og möstrum.

Stafnvörðurinn á árekstraraugnablikinu hafði áður verið við stýrið og staðfestir þetta vitni dagbókarskýrsluna, en gefur þá frekari skýrslu fyrir sjóréttinum, að þegar hann fór af stjórnþalli kl. 20.05 hafi hann séð eitt hvítt ljós beint framundan en þegar vitnið var komið á vörð í stafni sá það tvö hvít ljós h. u. b. 3—4 strík á stjórnborða og vitnið kveðst hafa séð rauða ljósið kvikna á skipinu eftir að fyrsta hljóðmerkið var gefið og rétt þar á eftir toppljósið. Hver fjarlægðin hafi verið milli skipanna þá, getur vitnið ekki sagt um, en Papey kom með miklum hraða þvert á stefnu Brigitte Sturm. Vitnið segir ekki hafa kallað upp á stjórnþall að hann sæi rautt ljós, því að þá hafi samstundis verið gefið hljóðmerki. Vitnið kveðst eftir að hljóðmerkin voru gefin frá Brigitte Sturm í annað sinn hafa greinilega heyrt eitt stutt hljóðmerki frá hinu skipinu, en þá var það þvert fyrir stafni og áreksturinn að kalla um leið. Auk áðurtaldra skipverja á Brigitte Sturm, var þar íslenzkur maður, vanur sjómaður og hleðslumaður á skipinu og hefir hann borið vitni í málinu. Ber þetta vitni að það hafi heyrt blásið tvö stutt hljóð og hafi gætt út um glugga fram á við í stjórnborðsátt og séð tvö hvít ljós, sem auðsjáanlega voru á sama skipi og vitnið sá ekki önnur ljós. Voru ljósin á að gizka 3 strík framundan á stjórnborða. Eftir á að gizka mínútu, heyrði vitnið aftur gefin 2 stutt hljóð og síðan rétt í samhengi merki um að hafa aftur á. Fór vitnið þá út á ganginn og sá skip fyrir stafni og varð áreksturinn í sömu andránni. Þegar áreksturinn varð sá vitnið toppljósið á Papey eitt, en taldi sig að hafa átt að sjá toppljósið og að minnsta kosti annað hliðarljósið samhliða því, sem hann sá fyrst hvítu ljósin, ef siglingaljósin hefði logað og taldi vitnið sig sjá allt skipið.

Í véladagbók skipsins segir, að kl. 8.13 e. h. hafi verið fyrirskipuð full ferð aftur á bak og þeirri skipun framfylgt úmsvifalaust, en um kl. 8.14 hafi farið sterkur titringur um skipið, þá skipað að setja fulla ferð áfram, kl. 8.15 fulla ferð aftur á bak og kl. 8.16 að stöðva vélina, og þeim skipunum hafi einnig verið framfylgt þegar í stað.

Í fyrsta réttarhaldi sjóprófanna var lögð fram sjótjóns-skýrsla undirrituð af skipstjóra og stýrimanni e/s Papey. En skipstjóri mætti ekki sjálfur sökum þess að hann var vanheill síðan slysið varð og þann 23. febrúar er lagt fram læknisvottorð um að skipstjóri gæti þá ekki mætt vegna veikinda. Skipstjóri mætti því aldrei við sjóprófin og undir flutningi máls þessa fyrir sjóréttinum hefir hann ekki mætt og hefir hann því ekki staðfest hina framlögðu sjótjóns-skýrslu eða gefið neinar upplýsingar í málinu.

Í skýrslu þessari segir svo: kl. 7.45 e. m. 20. febrúar losaðar landfestar og farið frá Reykjavík á leið til fiskveiða, kl. 8 e. m. sett á fulla ferð, þá var komið út í farvatn ytri hafnar. Tendruð öll ljós og byrjað að beita. Allir á þilfari nema vélamenn í vélarúmi, kl. 8.15 e. m. var komið út fyrir Engey, stýrð stefna N að V. Stýrimaður kominn á stjórnvall ásamt skipstjóra. Sást þá skip koma framundan til b.b., sem skar okkar stefnu eftir millibili mastursljósa þess að dæma, kl. ca. 8.30 var skipið komið mjög nálægt og gaf til kynna að það væri á b.b. Var þá gefið merki frá Papey að beygt væri á st.b. annað ógerlegt. Þá svaraði skipið með fullri ferð aftur á og eftir fá augnablik skall skipið á miðja Papey b.b. megin og skar hana inn undir miðskipa, liðu ekki meira en ca. 2 mín frá því og þar til hún sökk.

Stýrimaður á Papey, Halldór Magnússon, sem fyrir sjóréttinum taldi skýrslu þessa rétta, hefir í framburði fyrir sjóréttinum gefið skýrslu, sem rakin skal í þeim atriðum sem nú greinir. Stýrimaður segist hafa komið á stjórnvall kl. 8.15 og verið þar stöðugt eftir það; að skipstjóri hafi allan tímann verið á stjórnvalli frá því að lagt var úr höfninni, aðrir ekki, að enginn hafi verið á verði fram á, 10 af hásetunum verið við vinnu í beitingaskýlinu og tveir fyrir framan það að skera beitu, tveir menn í vélarúmi og matsveinn í eldhúsinu, sem var ofan þilja. Þegar hann kom á stjórnvall hafi hann séð skip framundan á bakborða og virtist það skera stefnu Papeyjar. Hann segir að alltaf hafi verið stýrt í stefnu N. til V. misv. frá því þeir fengu Engeyjarvitann hvítan og muni þá kl. hafa verið 8.15 og þar til þeir heyrðu tvö hljóð frá hinu skipinu og áætla hann, að fjarlægðin milli skipanna hafi verið 200—300 metrar eða jafnvel minna og hafi Brigitte Sturm

þá verið um 3 strík til bakborða séð frá Papey, rétt um vantinn. Kveðst hann aldrei hafa séð nema græna ljósið og toppljósið á Br. St., enda alltaf bil á milli hvítu ljósanna, svo ekki hafi komið til að rauða ljósið sæist. Þegar Br. St. hafði gefið tvö hljóðmerki segir stýrimaður, að þeir á Papey hafi séð, að í óefni var komið og gefið merki um að þeir beygi til stjórnbörða, því svarað með þremur stuttum hljóðum og hafi þá áreksturinn orðið í sömu andrúnni. Vitnið kveðst ekki hafa heyrt tvisvar sinnum tvö stutt hljóð frá Br. St. Tíminn milli þess, að tvö stutt og þrjú stutt hljóð heyrðust frá Br. St. virtist stýrimanninum ekki lengri en það tók fyrir Papey að gefa eitt stutt hljóð og snúa stýrinu lítið eitt. Papey hafi alltaf haldið sömu ferð með rúnum 6 mílum. Klukka var engin á stjórnpalli og tímaákvarðanirnar segist stýrimaður hafa tekið eftir vasa-úri sínu, sem hann vissi ekki hvort hefði verið eins og Reykjavíkurklukka. Þá segir stýrimaður, að eftir að Papey kom út fyrir Engey hafi alls ekki liðið $\frac{1}{2}$ kl.st. þangað til áreksturinn varð. Skipstjóri hafi verið við stýrið aðallega, nema meðan hann talaði við mann út um glugga bakborðsmegin á stýrishúsinu og örstutta aðra stund. Stýrimaður veitti ekki athygli neinum skipaljósum frá því að þeir fóru úr höfninni og þar til þeir sáu ljósin á Br. St. og kvaðst ekkert hafa hafst að á stjórnpalli annað en að athuga hina stýrðu stefnu, sem hann segist hafa athugað allan tímann á áttavitanum og hafa útsjón frá því litlu eftir að hann kom alkominn í stýrishúsið. Hina stýrðu stefnu setti stýrimaður út í sjókort meðan á sjóprófunum stóð, og var kort þetta lagt fram.

Um ljósin á Papey gaf stýrimaður skýrslu fyrir sjóréttinum 22. og 24. febr. Segist hann sjálfur hafa kveikt öll ljós að undanteknum tveimur, — ljósi á pólkompásnum og ljósi í stýrihúsinu — sem að hans sögn alls ekki var kveikt á og sem var til þess, að lýsa á rafmagns-(slökkv-ara)-töfluna og annað sem vinna þurfti þar, — rétt um það leyti sem Papey var að komast út úr hafnarmynninu, eða (24. febr.) um eða í hafnarmynninu. — Klukkan muni þá hafa verið rétt fyrir 8. Eftir að hafa kveikt ljósin hafi hann litlu síðar farið af stjórnpalli og verið á reiki á þilfarinu til að athuga vinnu og komið alkominn á stjórnpall þegar skipið var komið langt út með Engey. Segir hann

að þurft hafi 10 handtök til að kveikja þau ljós, sem hann segir að logað hafi, því að slökkvararnir voru 10 allir á sömu töflunni í stýrishúsinu. Kveðst hann ekki muna gjörla hvað hann sjálfur hafi kveikt á mörgum en sagði það vist, að það hafi verið logandi á öllum nema þeim tveimur, sem áður getur. Ekki kveðst hann hafa aðgætt það sérstaklega eftir að hann kom á stjórnþall, hvort öll ljósin loguðu. Siglingahliðarljósin voru aftantil á stýrishúsinu ofan á þakinu og sáust ekki úr stýrishúsinu sjálfu og þurfti að stinga höfðinu út um glugga og líta upp á við til þess að sjá þau, í þeim voru 45 kerta perur sem og toppljósin. Vinnuljósin hafi verið tvö framan á brúnni, eitt á stjórnborða og 2 undir stjórnborðspalli og 4 í skýlinu bakborðsmegin. Telur stýrimaður að 6 af vinnuljósunum hafi sést tilskýndar frá öðrum skipum auk fjöggra sem hafi getað sést gegnum glugga. Í vinnuljósunum hafi sumstaðar verið 50 og sumstaðar 60 kerta perur. Milli kl. 4—5 kvaðst stýrimaður ásamt rafvirkjanum, sem lagði ljósleiðsluna, en hún var sett fyrir skömmu í skipið, hafa gengið úr skugga um að kveiking og slökkvun ljósanna væri í lagi, og merking ljósanna rétt.

Stýrimaður hugði, að liðið hafi nálægt 10 mín. frá því leystar voru landfestar og þar til skipið var komið út í hafnarmynni og telur vist, að það hafi farið með hægri ferð úr höfninni því það sé vanalegt. Skipið lá utan á 5. skipinu við Faxagarð, fór þá aftur á bak, sneri síðan á bakborða og hafði frian sjó út úr höfn.

Tveir hásetar sem unnu í beitingarskýlinu, báðir þeir sem unnu fyrir framan það druknuðu, hafa borið það, að þeir hafi verið við vinnu þar frá því látið var úr höfn og vinnuljós logað vel allan tímann. Hvorugur þeirra veitti siglingaljósunum athygli og vissu ekki hvort eða hvenær þau voru kveikt. Annar þeirra heyrði tvö stutt hljóð frá aðkomuskipinu og eitt frá Papey sem svar við því og rétt á eftir var kallað, að væri að verða árekstur. Hinn heyrði blásturshljóð rétt áður en kallað var að árekstur væri að verða eða í sömu andránni.

Matsveinninn var í eldhúsinu allan tímann og ljósin þar loguðu vel og jafnt. Vissi ekkert um siglingaljósin. Heyrði tvö stutt hljóðmerki og rétt á eftir hljóðmerki frá Papey.

Annar vélstjóri, sem var við vélina með 1. vélstjóra, sem

drukknaði, kvaðst hafa verið niður í kjöl skipsins að hreinsa frá lensirörum þegar áreksturinn varð. Hann kvað ljósavélina alltaf hafa verið í gangi og það hafi mátt sjá það á mæli, sem stóð í sambandi við ljósavélina, ef bætt var við miklum ljósum eða ef tekin væru of mikil ljós og veitti hann því eftirtekt, að logandi var á öllum ljósum eða því sem næst þegar skipið fór af stað og sást engin breyting á því þar til vitnið fór úr vélarúminu fyrir áreksturinn. Siglingaljósunum hafði þetta vitni ekki veitt neina athygli. Á þeim tíma, sem vitnið hafði verið á skipinu, höfðu ljósin aldrei bilað. Vitnið sagði að skipið hefði farið með venjulegri fullri ferð h. u. b. 115 snúningar eftir opningunni á dampinum að dæma.

Auk framantaldra skipverja hafa nokkrir menn úr landi borið vitni í málinu. Maður sá, sem unnið hafði að raflögninni áður og var um borð til að setja þéttir á ljósavélina og athuga mótortæki fór frá borði kl. um 7½ um kvöldið. Vitnið reyndi hvern slökkvara fyrir sig og merkingu slökkvaranna og reyndist allt í lagi og rétt. Segir vitnið á töflunni hafi verið 12 slökkvarar, 3 raðir láréttar og 4 í hverri röð; í efstu röðinni voru slökkvararnir fyrir siglingaljósin og stýriskompásinn, þannig að þegar staðið var fyrir framan töfluna var slökkvari fyrir stjórnborðsljós yst til vinstri; annar til vinstri fyrir toppljósið, utan til hægri fyrir bakborðsljós og annar til hægri fyrir stýriskompásinn. Eftir að hafa rannsakað slökkvarana sló vitnið með handarjaðrinum á vinstri hendi með lófa að töflunni í slökkvarana upp á við til að slökkva þá og slökkti þá þannig alla í einu, að hann hugði, án þess þó að athuga hvern sérstaklega. Þegar vitnið fór sá það, að vinnuljósin öll voru logandi á þilfari, að því er vitnið hugði ljós frá 8 slökkvurum. Þ. e. a. s. nema frá þeim 4, sem vitnið taldi sig slökkva á og þá einnig ljós á pólkompásnum.

Tveir hafnsögumenn, sem staddir voru í varðherbergi sínu við höfnina sáu þegar Papey lagði frá, og sáu á henni vinnuljós en engin siglingarljós á leið út úr höfninni, en annar þeirra taldi sig 2 til 3 mínútum síðar hafa séð tvö hvít ljós slokkna á skipi fyrir utan hafnargarð. Skip þetta hélt hann vera Papey, þá hefir enn einn maður úr landi talið sig sjá siglingaljósalaust skip fara út ytri höfn, sem gæti átt við Papey.

Varðmaður á „Snorra Goða“, sem Papey lá utan á, leysti hana frá að framanverðu, er hún fór, telur hann sig hafa séð, auk tveggja hvítra ljósa framan á stjórnþalli, rautt ljós bakborðsmeginn á hlið Papeyjar, er hún var komin kippkorn í burtu, en athugaði það ekki meðan hann leysti landfestina. Tók hann ljós þetta fyrir siglingaljós. Hvar ljósið var nánar tiltekið gat vitnið ekki gert grein fyrir, hvort það var upp á brúnni eða utan á henni.

Skipstjórinn á e/s Sigríður, sem fór úr höfninni kl. 8,30 sá ekkert til Papeyjar, en hann sigldi fram hjá Brigitte Sturm sem þá var á árekstrarstaðnum, og hafði hann séð siglingarljós þess skips strax, er hann kom út fyrir hafnar-garðinn. Segir vitnið að verið hafi fjallabjart og sést vel til lands án sjónauka.

Hafa þá verið raktir vitnisburðir þeir, er máli þykja skipta.

Stefnendur byggja málssókn þessa á því, svo sem tek-ið er fram í sjódomskærunni, að Brigitte Sturm hafi á alvarlegasta hátt brotið siglingareglurnar og með því valdið hinu stórfellda slysi. Stefndir mótmæla þessari á-sökun með öllu og halda því fram, að þetta skip hafi ekki með siglingu sinni á nokkurn hátt gerzt brotlegt í sam-bandinu við árekstur skipanna, heldur eigi Papey sökum vöntunar siglingaljósa fram til þess síðasta og alrangrar stefnubreytingar á síðustu mínútu alla sök á slysi þessu.

Eftir málavöxtum liggur næst að skera fyrst úr um það, hvort lögð skuli til grundvallar um siglingaljós Papeyjar skýrsla Brigitte Sturm og vitnisburður skipverja þar eða skýrsla stýrimanns Papeyjar, því að þessa skýrslu verður að tileinka honum einum, þar sem skipstjóri var vanheill allt frá því slysið varð og hefir ekki staðfest skýrsluna fyrir rétti.

Í skýrslu stýrimannsins, sem lögð var fram í sjóprófuinu 21. febr. segir, að öll ljós hafi verið tendruð kl. 8, er komið var út í farvatn ytri hafnar, þessari staðar-ákvörðun breytir stýrimaður fyrir sjóréttinum 23. og 24. s. m. Ennfremur verður framburður hans eigi skilinn öðru vísi en svo, að hann sjálfur hafi kveikt í eitt og sama sinn öll ljós, er kveikt voru á skipinu; en það er sannað, að svo var ekki, og að vinnuljósin voru kveikt áður en skipið lét úr höfn. Ennfremur gat stýrimaður ekki gert

grein fyrir á hve mörgum slökkvurum hann telur sig hafa kveikt, þótt um kveikingu gæti ekki verið að ræða nema á 4 slökkvurum í efstu röð. Þar sem nú framburður stýrimannsins er í höfuðatriði sannaður rangur, um annað atriði kvikull og á reiki, og um sagða athöfn hans sjálfs óskilmerkilegur, er ekki unnt á honum að byggja. Hinsvegar verður það ekki talið sannað með framburði varðmannsins á Snorra Goða, að bakborðsljós Papeyjar hafi verið logandi er skipið lét út úr höfninni. Aftur á móti verður það að teljast staðreynd, að skipið hafi látið úr höfn án siglingaljósa og þar sem framburður stýrimanns um það, hvenær ljósin hafi verið kveikt getur ekki orðið metinn gildur, verður að ganga út frá því að siglingaljós Papeyjar hafi ekki verið kveikt fyrr en á þeim tíma, er skipsmenn Brigitte Sturm hafa staðhæft og staðfest fyrir réttinum.

Undir rekstri málsins hafa tveir dómkvaddir siglingafræðingar samkvæmt beiðni stefnanda sett út í kort hina sigldu leið skipanna, eftir framburði manna á hvoru skipi um sig, miðað við þann stað, sem Papey liggur eftir athugun af hálfu hafnarstjórnarinnar í Reykjavík. Hafa siglingafræðingarnir sérstaklega markað stað Brigitte Sturm fyrst kl. 19.40 og stað Papeyjar fyrst kl. 20.04 og síðan markað stað skipanna með nokkurra mínútna millibili þar til áreksturinn varð. Þessi útsetning verður ekki véfengd út frá þeim punktum sem hún er sett. En útsetningin er að nokkru byggð á ósönnuðum grundvelli. T. d. staðurinn kl. 20.04, sem Papey er sett á, er byggður á ágizkun bæði um tíma frá því hún losaði landfestar og um leið þá, sem hún hefir farið. Hraði hennar er áætlaður 6 sjóm. Hann er mjög líklegur. En upplýst verður að telja í málinu, að skip þetta gat farið með fullri ferð um 8 sm. Stýrimaður segir, að farið hafi verið stöðugt með rúmunum 6 mílna hraða, sbr. og framburð 2. vélstjóra. Tímamarkið 19.40 er miðað við það, að þá hafi skipsmenn Br. St. komið auga á hvíta ljósið fyrst. Í sjóferðaskýrslunni er tímamark þetta ágizkun, „hér um bil“ en ekki mældur tími í því augnabliki að ljósið sást, og við sjóferðaprófið gízk-ar skipstjóri á að ljósið hafi sést fyrst um hálf tíma fyrir áreksturinn og áætlað ennfremur, að hvítu ljósin tvö hafi sést um 10 mín. síðar, en stýrimaður áætlað það 10—15 mín.

siðar. Nú ber hásetunum, stýrisveininum og stafnverði, saman um það, að ljósin hafi þeim orðið sýnileg tvö í þann mund, er þeir höfðu verkaskipti, sem var kl. 20.05. Miðað við þetta má gera ráð fyrir, að það hafi verið siðar en kl. 19.40, að hvíta ljósið sást fyrst frá Brigitte Sturm. Þar sem grundvöllurinn undir útsetningunni er því ótryggur, getur hún sjálf ekki orðið öruggt vitni um hvernig leiðir skipanna lágu á hinum síðustu örlagaríku mínútum, en útsetningin er hinsvegar mikilsverð til leiðbeiningar.

Um siglingu Papeyjar segir stýrimaður það, að hún muni kl. 8.15 hafa verið komin inn í hvíta geirann frá Engeyjarvíta, — nánari miðun hvar siglt var í hvíta ljósinu ekki greind — og eftir það stöðugt stýrt N til V. Þar til þeir heyrðu tvö stutt hljóð frá hinu skipinu og var þá kl. ca. 8.30 og fjarlægðin milli skipanna 200—300 metrar eða jafnvel minna og Brigitte Sturm um 3 strík til bakborða séð frá Papey. Heyrði tvö stutt hljóðmerki frá Brigitte Sturm svarað með einu stuttu og snúið á stjórnborða. Þrjú stutt frá Br. St. og í sömu andránni árekstur. Stýrimaður segist ekkert hafa aðhafzt þessar 15 mínútur á stjórnþalli annað en að athuga hina stýrðu stefnu eftir áttavitanum og hafa útsjón, enda hafði hann séð, að stefna Br. St. skar stefnu þeirra.

Um siglingu Br. St. skal þetta endurtekið hér. Stefna SSA $\frac{1}{2}$ A inn í hvíta geiranum frá Engeyjarvíta og vitinn h. u. b. eitt strík á stjórnborða. Tveimur til þremur mínútum fyrir áreksturinn er beygt $\frac{1}{2}$ strík á bakborða, ljósin miðast þá 3 strík á stjórnborða í 200—300 metra fjarlægð. Allt í einu viku ljósin í áttina til Br. St., stýrinu þá snúið hart á bakborða og gefin 2 stutt hljóðmerki; í sömu svifum kveikti Papey rauða hliðarljósið og síðan toppljósið og stefndi með fullri ferð þvert á stefnu Br. St., þá gefin tvö stutt hljóð og skipun um að snúa hart á bakborða, en því svarað af stýrissveininum, að það væri hart á bakborða, þá gefin 3 stutt hljóðmerki og full ferð aftur á bak og þá áreksturinn eftir nokkur augnablik.

Öll athöfn Brigitte Sturm, sem nú var lýst fer fram á 2—3 mín. Skipstjóri hennar stendur í þeirri meiningu þegar hann vikur $\frac{1}{2}$ strík á bakborða, að hún sé að sigla annað skip uppi eða skip, sem liggja kyrrt, og þar sem Br.

St. hafði frian sjó getur það ekki talizt athugavert, að hún viki þannig. Af framburði stýrimanns er það að ráða, að snúið hafi verið hart á bakborða fyrst eftir að siglingaljós Papeyjar sáust en það virðist verða að byggja meira á framburði skipstjóra, sem studdur er af vitnisburði háseta og hleðslumanns, að 2 stuttu hljóðmerkin hið fyrra sinn, hafi verið gefin áður en siglingaljósin sáust, en þó svo, að þau hafi birzt í sömu svifum. — Það verður því ekki talin röng skipstjórn að víkja þá til bakborða þar sem eftir tímanum að dæma það má heita gert í samhengi við $\frac{1}{2}$ striks vikið. Að víkja til stjórnborða fyrir skip, sem var um 2—3 strik til sömu hliðar jafnskammt og var á milli skipanna mundi hafa verið röng ráðstöfun ef tekin hefði verið. Af svári stýrissveinsins við siðari skipuninni um hart á bakborða, verður það eitt ráðið, að þótt skipanirnar væru gefnar tvisvar og hljóðmerkin, hafi þetta allt verið svo í sömu lotunni, að stýrisathöfnin, hart á bakborða, hafi í rauninni ekki verið nema ein, enda áætla þeir tímann, sem liðið hafi frá því að hljóðmerki var gefið í fyrra sinn og þar til áreksturinn varð þannig, stýrissveinninn $\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ mín., stýrimaður 1 mínútu en skipstjóri 1—2 mínútur og að aðeins hafi liðið um $\frac{1}{2}$ mínúta eða jafnvel minna frá því að fyrra hljóðmerkið var gefið og þar til skipun var gefin um fulla ferð aftur á bak.

Svo sem sagt var, verður ekki litið svo á, að Brigitte Sturm hafi brotið siglingareglurnar með því að víkja til bakborða og er Papey heyrði 2 stutt hljóðmerki bar henni að gera annað af tvennu að setja fulla ferð aftur á bak eða víkja til bakborða, enda benda allar líkur til þess, að euginn árekstur hefði orðið ef svo hefði verið gert, en með stefnubreytingunni til stjórnborða, þvert á leið Brigitte Sturm, var framið það glappaskot, sem til árekstrarins leiddi.

Það verða ekki bornar brigður á það, að gætilegri sigling hefði það verið hjá Brigitte Sturm að hægja ferðina um það bil að vikið var fyrst til bakborða, en það verður þó ekki talið, að sýnd hafi verið vitaverð ógætni í því, að halda áfram óbreyttri ferð í frium sjó, enda ekki ástæða til að búast við því, að hitt skipið viki andstætt því, sem skylt var, eftir að aðvörunarmerkin höfðu verið gefin.

Það, sem athugaverðast er um skipstjórn Brigitte Sturm er það, að hún tók ekki þegar í stað aftur á, er siglingaljósin á Papey saúst. Um þetta atriði hefir skipstjórinn á Brigitte Sturm haldið því fram, að ef svo hefði verið gert, að þá hefði skipið lent á fiskilest Papeyjar og klofið hana gersamlega um þvert. Þessari staðhæfingu skipstjórans er nú ekki hnekk og tímamörk þau, sem áður hafa verið greind og fjarlægðin milli skipanna gera það ekki líklegt, að árekstrinum hefði orðið afstýrt þótt skipun um fulla ferð aftur á bak hefði þegar í stað verið gefin, er siglingaljósin saúst.

Samkvæmt framansögðu þykir því verða að leggja alla sök á árekstrinum á skipstjóra Papeyjar og ber þá að sýkna stefndu af kröfum stefnanda í máli þessu, en rétt þykir að málskostnaður falli niður.

Laugardaginn 4. apríl 1936.

Nr. 29/1935. H/f „Shell“ á Íslandi

(Sveinbjörn Jónsson)

gegn

hreppsnefnd Blönduóshrepps

(Einar B. Guðmundsson).

Útsvarsmál.

Úrskurður fógetaréttar Húnavatnssýslu 21. jan. 1935:
Hin umbeðna lögtaksgerð á að njóta framgangs.

Dómur hæstaréttar.

Með stefnu útgefni 16. marz 1935 hefir áfrýjandi skotið til hæstaréttar úrskurði, uppkveðnum í fógetarétti Húnavatnssýslu 21. jan. 1935, og eftirfarandi lögtaksgerð og gert þær réttarkröfur, að greindar réttarathafnir séu felldar úr gildi og stefndur dæmdur til að greiða málskostnað í hæstarétti eftir mati réttarins.