inu, sé rétt, enda er þessu ekki sérstaklega mótmælt af hálfu stefnda. Með tilliti til þess og framburðar Ingólfs Guðmundssonar verður að telja, að nægilegar líkur séu að því leiddar, að skipstjórinn á e/s Bjarka hafi ráðið stefnanda sem stýrimann á skipið í umrædda Englandsferð þess. Verður því að fallast á, að stefnandi eigi heimtingu á bótum vegna ráðningarslitanna, sem svari til stýrimannskaups í ferð þessari. Og með því að stefndi hefur ekki sérstaklega véfengt kröfuupphæðina, þykir bera að taka hana til greina og dæma stefnda til að greiða stefnandanum kr. 3467.33 ásamt 6% ársvöxtum frá stefnudegi 6. júlí 1942 til greiðsludags, eins og krafizt er.

Eftir atvikum þykir rétt, að stefndi greiði stefnandanum kr. 500.00 í málskostnað.

Svo þykir og bera að viðurkenna sjóveðrétt í e/s Bjarka fyrir hinum tildæmdu upphæðum.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Kristinn Sefánsson f. h. eiganda og útgerðarmanns e/s Bjarka frá Siglufirði, greiði stefnandanum, Páli Þorbjörnssyni, kr. 3467.33 ásamt 6% ársvöxtum frá 6. júlí 1942 til greiðsludags og kr. 500.00 í málskostnað.

Stefnandi hefur sjóveðrétt í e/s Bjarka frá Siglufirði fyrir hinum tildæmdu upphæðum.

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

Fimmtudaginn 18. desember 1947.

Nr. 25/1947. **Vélbátatrygging Eyjafjarðar og Leó Sigurðsson** (Hrl. Sveinbjörn Jónsson)

gegn

Helga Benediktssyni (Hrl. Sigurður Ólason).

Synjað bóta vegna árekstrar skipa, sbr. 226. gr. laga nr. 56/1914.

Dómur hæstaréttar.

Freymóður Þorsteinsson, fulltrúi bæjarfógetans í Vestmannaeyjum, og samdómendurnir Sigfús Scheving og Lúðvík N. Lúðviksson hafa kveðið upp hinn áfrýjaða dóm.

Máli þessu var vísað frá hæstarétti með dómi 20. nóv. 1946. Áfrýjendur hafa nú skotið því til hæstaréttar á ný með stefnu 6. marz 1947, að fengnu nýju áfrýjunarleyfi 17.

febrúar s. á. Gera þeir þær dómkröfur, að stefnda verði dæmt að greiða áfrýjanda Vélbátatryggingu Eyjafjarðar kr. 5117.06 og áfrýjanda Leó Sigurðssyni kr. 568.56, hvort tveggja með 6% ársvöxtum frá 29. nóvember 1944 til greiðsludags, svo og málskostnað fyrir báðum dómum eftir mati hæstaréttar. Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir hæstarétti úr hendi áfrýjenda in solidum eftir mati dómsins.

Eins og ljóst er af héraðsdómi, ber skýrslum vitna þeirra, sem komið hafa fyrir dóm, mjög á milli um atvik málsins. Verður ekki af þeim ráðið, hver eða hverjir sök eiga á árekstri þeim, sem um er deilt. Fær því hvorugt skipið bættan skaða sinn, sbr. 226. gr. laga nr. 56/1914. Ber því að staðfesta héraðsdóminn að niðurstöðu til.

Eftir þessum úrslitum verður að dæma áfrýjendur in solidum til að greiða stefnda málskostnað fyrir hæstarétti, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 1000.00.

Héraðsdómur í máli þessu var upp kveðinn 10. nóvember 1945. Eins og segir í dómi hæstaréttar 20. nóvember 1946, var máli þessu upphaflega áfrýjað með stefnu 6. marz 1946, en áfrýjunarleyfi var þá ekki fengið fyrr en 12. sama mánaðar. Eftir frávísunardóm hæstaréttar var nýtt áfrýjunarleyfi fengið 17. febrúar síðastliðinn. Voru þá liðnir rúmir 15 mánuðir frá uppsögu héraðsdóms. Með því að afla ekki áfrýjunarleyfis í upphafi og taka ekki út áfrýjunarstefnu á ný innan 4 vikna frá útgáfudegi hins fyrra áfrýjunarleyfis hefur málflutningsmaður áfrýjanda hér fyrir dómi, Sveinbjörn Jónsson hæstaréttarlögmaður, valdið hættu á því, að umbjóðendur hans misstu færi á að fá mál þetta borið undir hæstarétt, þar eð hann gat tæplega vænzt þess, að áfrýjunarleyfi yrði veitt á ný, er svo langt var um liðið frá uppsögu héraðsdóms. Verður að átelja vangæzlu þessa.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjendur, Vélbátatrygging Eyjafjarðar og Leó Sigurðsson, greiði in solidum stefnda, Helga Benediktssyni,

1000 krónur í málskostnað í hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Vestmannaeyja 10. nóvember 1945.

Mál þetta, er dómtekið var 17. f. m. og endurupptekið í dag, er með stefnu, útgefinni 29. janúar 1945, birtri 30. s. m., höfðað af Jóni Guðmundssyni framkvæmdarstjóra, Akureyri, f. h. Vélbátatryggingar Eyjafjarðar og Leó Sigurðssyni útgerðarmanni, Akureyri, á hendur Helga Benediktssyni útgerðarmanni, Vestmannaeyjum, til greiðslu skaðabóta, að upphæð kr. 5685.62, ásamt 6% ársvöxtum frá 29. nóvember 1944 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt framlögðum reikningi, er nemur kr. 1345.34. Jafnframt krefjast stefnendur, að viðurkenndur verði með dómi réttarins sjóveðréttur í v/s Skaftfellingi Ve. fyrir hinum tildæmdu upphæðum.

Stefndi mætti í málinu og gerði þær kröfur, að verða algerlega sýknaður af öllum kröfum stefnenda og að stefnendur yrðu dæmdir til að greiða honum málskostnað eftir mati réttarins.

Sumarið 1943 stunduðu skipin v/s Súlan EA 300 og v/s Skaftfellingur Ve 33 síldveiðar fyrir norðan land. V/s Súlan er eign stefnanda Leós Sigurðssonar, en v/s Skaftfellingur er eign stefnda, Helga Benediktssonar. Föstudaginn 23. júlí 1943 voru bæði skipin ásamt fleirum síldarskipum stödd austur af Tjörnesi og urðu þá vör síldartorfu. Sigldu bæði skipin að torfunni, en er þau voru að komast að henni, varð árekstur milli þeirra. Lenti stefni Skaftfellings aftan til á bakborðshlið Súlunnar og braut öldustokk, skammdekk, skansklæðningu, eina dekkstyttu og fleira. Á Skaftfellingi brotnaði stefnið við áreksturinn.

Samkvæmt mati útnefndra manna, er fram fór á Siglufirði 24. júlí 1943, nam kostnaður við viðgerð á stefninu kr. 1250.00. Hinn 16. október 1943 framkvæmdu matsmenn, útnefndir af bæjarfógetanum á Akureyri 22. sept. s. á., skoðun og mat á skemmdum Súlunnar vegna árekstrarins, og mátu þeir tjónið á kr. 5401.02. Kostnaðurinn við matið og réttarkostnaður nam kr. 284.60. Af þessum upphæðum greiddi Vélbátatrygging Eyjafjarðar kr. 5117.06, en kr. 568.56, eða 10% af tjóninu, lenti á eiganda Súlunnar, Leó Sigurðssyni. Stefnendur máls þessa telja, að Skaftfellingur hafi átt alla sök á árekstrinum, og beri því eiganda skipsins að greiða tjónið, er Súlan varð fyrir. Á þetta hefur stefndi ekki fallizt og talið sökina hjá Súlunni. Stefnendur hafa því höfðað mál þetta til þess að fá viðurkenningu á fyrrgreindum kröfum sínum.

Sjópróf voru látin fara fram út af árekstrinum. Skipstjórinn á Skaftfellingi lét halda sjópróf á Siglufirði daginn eftir áreksturinn, hinn 24. júlí 1943. Hinn 20. september s. á. gáfu skipstjóri Súlunnar og tveir skipverjar skýrslu um atburðinn fyrir sjórétti á Akureyri,

og 23. október og 2. nóvember s. á. gáfu skipstjóri og stýrimaður m/s Dagnýjar S I 7 skýrslu um áreksturinn í sjórétti Akureyrar. Verða framburðir þessir raktir hér á eftir og fyrst byrjað á framburðum skipshafnar Skaftfellings, vegna þess að þeir eru fyllstir og samfelldastir.

Í útdrætti úr dagbók m/s Skaftfellings, er lagður var fram í sjórétti Siglufjarðar 23. júlí 1943 og undirritaður var af skipstjóra, Páli Þorbjarnarsyni, stýrimanninum, Jóni Einarssyni, vélstjóranum, Jóhanni Bjarnasyni, og hásetunum Guðmundi Helgasyni og Jóni Sveinssyni, er skýrt svo frá, að kl. 12.30 föstudaginn 23. júlí 1943 hafi Skaftfellingur verið staddur austur af Tjörnesi, og sást þá síldartorfa. Var þá sett á fulla ferð og haldið að torfunni, og hún aðeins höfð á stjórnborða. V/s Súlan kom aðeins á eftir Skaftfellingi á stjórnborða og stjórnborða við hana m/s Austri GK 410, en á bakborða við Skaftfelling kom m/s Dagný SI 7. Öll skipin héldu sömu stefnu eða því sem næst. Um kl. 12.35 var komið rétt að torfunni, en þá beygði Súlan allt í einu til bakborða, án þess að gefa það til kynna með hljóðmerki, og var sýnilegt, að ásigling yrði, ef ekki yrði að gert. Vegna m/s Dagnýjar gat Skaftfellingur ekki vikið til bakborða, og var því ekki um annað að ræða en reyna að bakka, og var vélin látin hafa fulla ferð aftur á bak. Árekstur varð samt milli Skaftfellings og Súlunnar um kl. 12.38. Var þá Skaftfellingur svo til ferðlaus, en Súlan með óbreyttri ferð. Lenti stefni Skaftfellings aftan á bakborðssíðu Súlunnar, og brotnaði stefnið fyrir ofan sjó, en leka varð ekki vart. Ástæðan til þess, hve aftarlega var komið á Súluna, var sú, að afturstefni Skaftfellings snýst til bakborða, þegar honum er bakkað. Er árekstur varð, var skipstjórinn við stýrið, stýrimaður á stýrishúsþaki, vélamaður í vélarrúmi á verði og hásetar á þilfari eða uppi á hvalbak.

Allir þeir, er undirritað höfðu útdráttinn, staðfestu það í sjórétti Siglufjarðar, að rétt væri frá skýrt í öllum atriðum, en vélstjórinn, Jóhann Bjarnason, þó aðeins að því leyti, er vélanotkunina snerti.

Skipstjórinn, Páll Þorbjarnarson, tók það enn fremur fram, að á að gizka hafi verið 5—10 faðmar milli Dagnýjar og Skaftfellings. Hafi Skaftfellingur verið á um 7 mílna ferð, er hann var að fara að síldartorfunni, en skipin hafi siglt að torfunni hér um bil samhliða með bátana á stjórnborðssíðu, um 5 faðmar milli skipa, og hafi Skaftfellingur legið bezt við torfunni, þar sem Súlan hafi orðið að beygja til bakborða til þess að komast að síldartorfunni með stjórnborðssíðu, þar sem herpinótabátarnir voru. Hann kvað Súluna hafa nálgazt Skaftfelling aftan við þverskipsstefnu.

Stýrimaðurinn, Jón Einarsson, tók það fram, að Súlan hafi ekki verið komin fram úr Skaftfellingi, er hún beygði til bakborða, heldur verið alveg samhliða.

Vélstjórinn, Jóhann Bjarnason, kvaðst hafa verið niðri í véla-

rúmi, er árekstur inn varð. Sagði hann, að Skaftfellingur hafi siglt á 6—7 mílna hraða að síldartorfunni, unz hringt hafi verið niður í vélarrúm: „stop", og svo að segja á sama augnabliki var hringt aftur: „fullt aftur á bak". Þessu kvaðst hann hafa hlýtt samstundis.

Guðmundur Helgason, háseti á Skaftfellingi, kvaðst hafa verið staddur á þilfari stjórnborðsmegin, er árekstur inn varð. Sagði hann, að Súlan hefði verið á meiri ferð en Skaftfellingur og komizt samhliða honum, er hún beygði.

Jón Sveinsson, háseti á Skaftfellingi, kvaðst hafa verið staddur á hvalbak skipsins, er árekstur inn varð. Hann sagði, að Súlan og Skaftfellingur hefðu verið samhliða að síldartorfunni, en Súlan aðeins heldur á eftir.

Í útdrætti úr dagbók Súlunnar, undirrituðum af skipstjóra og stýrimanni og staðfestum af þeim í sjórétti Akureyrar og Eyjafjarðarsýslu 20. september 1943, er skýrt svo frá, að föstudaginn 23. júlí 1943, kl. 12.45, hafi Súlan verið að veiðum í S.S.A. af Mánáreyjum og keyrt að síldartorfu. Veður var bjart og sléttur sjór. Súlan keyrði með fullri ferð. Þá hafi Skaftfellingur komið og keyrt með fullri ferð á bakborðssíðu Súlunnar og brotið öldustokk, skammdekk, styttu og beygt uppistöður undir bátadekki og ef til vill fleira. Á stjórnborðssíðu við Súluna voru nót og bátar m/s Dagnýjar, og þar næst m/s Austri.

Skipstjórinn á Súlunni, Þorsteinn Stefánsson, tók það fram, að Skaftfellingur hafi nálgazt Súluna aftan við þverskipsstefnu. Er hann sá, að hætta var á árekstri, kveðst hann hafa beygt til stjórnborða, en gat ekki sveigt meira en gert var vegna nóta og báta, sem voru á stjórnborða. Hann kvað það rangt, að Súlan hefði beygt fyrir stefni Skaftfellings. Hann sagði, að Súlan hefði haldið áfram með óbreyttri ferð, en hvorki hægt á sér né bakkað, og kvaðst hann álíta, að Súlan hefði gert það, sem réttast var í árekstraraugnablikinu. Skaftfellingi hefði hins vegar borið að bakka eða víkja, þar sem Súlan hafi verið á réttum bóg, en hvort Skaftfellingur hefði bakkað eða ekki, kvaðst hann ekki geta borið um, en hann hefði nálgazt Súluna á dálítilli ferð.

Stýrimaðurinn á Súlunni, Hermann Sigurðsson, skýrði enn fremur svo frá, að skipin Dagný, Skaftfellingur og Súlan hafi orðið vör við síldartorfu, og er skipin sigldu að torfunni hafi Dagný og Skaftfellingur verið á bakborða við Súluna, en þegar að torfunni kom, hafi Dagný verið komin á stjórnborða við Súluna. Dagný hafi siglt fyrir framan Súluna, og hafi þá verið dálítill vegarspotti milli Súlunnar og Skaftfellings. Hann kvaðst álíta, að Skaftfellingur hefði átt að víkja, en í stað þess hafi hann beygt að Súlunni til stjórnborða. Hann kvað Súluna hafa haldið áfram sama striki í árekstraraugnablikinu, enda ekki getað beygt til stjórnborða, af því að Dagný var þar fyrir og bátar hennar. Í tilefni framburðar skip-

stjórans á Súlunni tók hann fram, að hafi Súlan sveigt til stjórnborða, hafi það varla getað verið nema örlítið, og þá rétt áður en áreksturinn varð. Hann kvað Súluna ekki hafa hægt á sér, heldur haldið áfram með sömu ferð og áður. Hann kvaðst geta hugsað sér, að Súlan muni ekki hafa farið yfir 7 mílna hraða, áður en áreksturinn varð, og kvaðst halda, að hraði Skaftfellings hafi verið líkur. Hann kvað það rangt, að Súlan hafi beygt fyrir stefni Skaftfellings, og það sé einnig rangt, að Súlan hafi nálgazt Skaftfelling aftan við þverskipsstefnu. Er áreksturinn varð, kvaðst hann hafa verið í brúnni hjá skipstjóra.

Gísli Magnússon, skipverji á Súlunni, til heimilis Ránargötu 2, Akureyri, kvaðst hafa verið staddur á þilfari Súlunnar, er áreksturinn varð. Hann kvaðst ekki geta borið um, hvorum megin Dagný hafi verið við, þá er áreksturinn varð, en bátar hennar og nót hafi verið til stjórnborða við Súluna. Hann kvaðst ekki hafa veitt því eftirtekt, hvort Súlan breytti um stefnu, áður en áreksturinn varð, og ekki vissi hann heldur, hve margar mílur Súlan gekk. Hann sagði, að Skaftfellingur hefði verið til bakborða við þá. Hann kvaðst ekki geta borið um, hvort þeir hafi verið aftan við þvert á Skaftfelling.

Skipstjórinn á m/b Dagný, Arnór Jóhannsson á Siglufirði, skýrði svo frá í sjóprófi 23. okt. 1943, að skipin Skaftfellingur, Austri, Súlan og Dagný hafi öll stefnt að sömu síldartorfunni. Hann kvaðst hafa verið niðri í snurpubátnum, er áreksturinn varð milli Skaftfellings og Súlunnar. Hann kvaðst ekki hafa tekið eftir því, hvort Súlan beygði fyrir stefni Skaftfellings, og ekki heyrði hann Súluna gefa hljóðmerki. Hann vissi ekki, hvort Súlan hægði á sér til þess að forðast árekstur.

Stýrimaðurinn á Dagný, Ragnar Guðmundsson, til heimilis Bald. 32, Reykjavík, skýrði svo frá í sjóprófi $^{9}/_{11}$ 1943, að umræddan dag, 23. júlí 1943, hafi þrjú skip, Dagný, Skaftfellingur og Súlan siglt að sömu síldartorfunni. Dagný sigldi í suðaustlæga stefnu að torfunni, og eftir því virtist honum Súlan, er var til stjórnborða, sigla næstum því í austur. Honum virtist þá Skaftfellingur vera til bakborða við Súluna. Hann sagði, að Dagný hefði orðið fyrst að torfunni og sleppt bátunum fyrir framan Súluna. Hafi þá Skaftfellingur komið fyrir aftan þvert á Súlunni. Hann kvaðst ekki geta nákvæmlega um það borið, hvort Súlan var algerlega stöðvuð, er áreksturinn varð. Hann kvaðst heldur ekki geta borið um, hvort Súlan hefði getað vikið til stjórnborða, en tók þó um leið fram, að vegna skipsins Dagnýjar gat Súlan vikið til stjórnborða. Í tilefni útdráttar úr dagbók Súlunnar, þar sem segir, að nót og bátar Dagnýjar hefðu verið á stjórnborðssíðu við Súluna, tók hann fram, að hér væri um litlar fjarlægðir að ræða, en skipstjórinn geti betur ákveðið staðinn, hvar bátarnir voru frá sínu skipi. Hann sagði, að það kunni að vera, að Súlan hafi sveigt til bakborða vegna báta Dagnýjar, en hann taldi

alveg víst, að Súlan hafi hægt á sér vegna bátanna, til þess að forðast árekstur á þá, en kveðst þó ekki geta fullyrt það.

Hann kveðst álita, að Skaftfellingur hefði getað vikið til bakborða vegna Dagnýjar, því það langt var milli skipanna, enda taldi hann, að Dagný hafi verið komin langt til stjórnborða bæði við Skaftfelling og Súluna, er áreksturinn varð. Hann sagði, að það væri með öllu rangt, að fyrrgreind 3 skip hafi komið samhliða að síldartorfunni með fimm faðma millibili, því Dagný hafi komið fyrst að torfunni. Hann tók það fram, að meðan hann veitti skipunum athygli fyrir áreksturinn, hafi Súlan ekki verið á eftir Skaftfellingi.

Aðrar upplýsingar varðandi áreksturinn liggja ekki fyrir í málinu, að því undanskildu, að skipstjórinn á Skaftfellingi tók það fram við munnlegan flutning málsins, að við áreksturinn hafi Skaftfellingur snúið Súlunni enn meir til bakborða, og við það hafi Dagný orðið til stjórnborða við Súluna. Hélt hann þó fram, að frásögn stýrimannsins á Súlunni og stýrimannsins á Dagný um afstöðu Dagnýjar til Súlunnar og Skaftfellings í árekstraraugnablikinu sé því röng, nema með þessari skýringu.

Eins og framburðir Skaftfellingsmanna annars vegar og skipstjóra og stýrimanns Súlunnar hins vegar bera með sér, gætir allmikils ósamræmis í framburðum þeirra um veigamikil atriði. Út af fyrir sig veikir það frekar frásagnir þeirra á Súlunni, hve seint þeir láta sjópróf fara fram, eða allt að 2 mánuðum eftir áreksturinn, enda þótt siglingalögin mæli svo fyrir, að sjópróf skuli halda, eins fljótt og unnt er. Svo virðist sem ágreiningslaust sé, að skammt hafi verið milli skipanna á leiðinni að torfunni, og þau hafi siglt næstum samhliða. En Skaftfellingsmenn telja, að Súlan hafi verið heldur á eftir, en þeir á Súlunni telja aftur á móti, að Skaftfellingur hafi verið á eftir. Framburður eina óhlutdræga vitnisins, stýrimannsins á Dagnýju, sker ekki úr um þetta. Hann tekur aðeins fram, að þegar hann veitti skipunum eftirtekt, hafi Skaftfellingur verið á bakborða við Súluna og Súlan hafi ekki verið á eftir Skaftfellingi. Þessi framburður bendir til þess, að skipin hafi siglt næstum samhliða með stuttu millibili. Samkvæmt óvéfengjanlegum framburðum beggja aðilja virðast skipin hafa siglt með sama hraða og jafnri ferð. Það verður því ekki unnt að ganga út frá, að annað skipið hafi siglt hitt uppi. Og með tilliti til þess, að upplýst virðist, að lítil fjarlægð hafi verið milli skipanna á leiðinni að torfunni, virðist ekki heldur unnt að ganga út frá, að leiðir hafi legið á mis fyrr en rétt fyrir áreksturinn vegna stefnubreytinga annars hvors skipsins eða beggja.

Skaftfellingsmenn halda því fram, að fyrir áreksturinn hafi Súlan beygt til bakborða. En þeir á Súlunni virðast hins vegar telja, að Skaftfellingur hafi beygt til stjórnborða. Þetta er viðurkennt af Skaftfellingsmönnum að því leyti, að er skipinu var bakkað, hafi það snúizt til stjórnborða. Skipstjóri og stýrimaður Dagnýjar

gátu ekkert ákveðið um þetta borið, en stýrimaðurinn taldi ekki ósennilegt, að Súlan hefði vikið til bakborða vegna báta Dagnýjar. Ef litið er á aðstæður, verður framburður Skaftfellingsmanna sennilegri. Árekstur inn verður, er skipin eru að komast að torfunni. Bæði skipin eru, eins og algengast er, með herpinótabátana á stjórnborðssíðu og máttu því alls ekki beygja til stjórnborða, því að öðrum kosti fengu þau ekki báta sína rétt að torfunni, miklu líklegra var, að þau mundu þurfa að beygja til bakborða. Af þessari ástæðu er hreyfing Skaftfellings til stjórnborða ósennileg. Og enn þá ósennilegri verður stefnubreyting Skaftfellings til stjórnborða fyrir þá sök, að því er ómótmælt haldið fram, að Skaftfellingur hafi bakkað einmitt í þessum sömu svifum. Hins vegar er stefnubreyting Súlunnar til bakborða sennileg af sömu ástæðu og hér að ofan hefur verið tilgreind, og þegar þess er einnig gætt, að af framburði stýrimannsins á Dagnýju virðist mega leiða, að annað hvort hafi Súlan orðið að víkja til bakborða eða hægja á ferð sinni til þess að forðast árekstur á báta Dagnýjar, og viðurkennt er, að Súlan hægði ekki á ferð sinni, þykir verða að ganga út frá, þrátt fyrir gagnstæðar fullyrðingar Súlumanna, að Súlan hafi vikið til bakborða, eins og Skaftfellingsmenn halda fram. Þetta verður að telja höfuðorsök árekstrarins. Eins lítur rétturinn svo á, að réttara hefði verið, að Súlan hefði hægt á ferð sinni og bakkað, er árekstur var fyrirsjáanlegur, í stað þess að halda áfram með sömu ferð, eins og hún gerði. Hins vegar virðist með tilliti til skýrslna Dagnýjarmanna, að unnt hefði verið fyrir Skaftfelling að víkja til bakborða vegna skipsins Dagnýjar, og hefði það verið réttara, eins og á stóð.

Með tilvísun til þess, er nú hefur verið tekið fram, lítur rétturinn svo á, að Súlan hafi borið höfuðsök á árekstrinum, en Skaftfellingur aðeins að óverulegu leyti. Verður því niðurstaða málsins sú, að stefndi verður sýknaður af öllum kröfum stefnenda, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Helgi Benediktsson, skal vera sýkn af kröfum stefnendanna, Jóns Guðmundssonar f. h. Vélbátatryggingar Eyjafjarðar og Leós Sigurðssonar, í máli þessu.

Málskostnaður falli niður.