

undir 253. gr. sömu laga og þykir refsing sú, er hann hefir til unnið, hæfilega ákveðin 3×5 daga fangelsi við vatn og brand.

Til iðgjalds hefir engin krafa verið gerð.

Ákærður Bjarni Finnbogason greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, cand. juris Magnúsar Magnússonar, er ákveðst 30 krónur. Allan annan af máli þessu löglega leiddan og leiðandi kostnað greiði báðir ákærðir in solidum.

Á rekstri málsins hefir enginn óþarfa dráttur orðið.

Miðvikudaginn 13. maí 1925.

Nr. 31/1924. **O. Ellingsen f. h. eigenda og vátryggjenda kuttersins „Isabella“**
(B. P. Kalman)

gegn

Guðmundi Ólafssyni f. h. eigenda og vátryggjenda b/v. „Veresis“.
(Enginn).

Útaf skaðabótum og björgunarlaunum.

Dómur sjórjettar Reykjavíkur 16. júní 1923: Aðalstefnandi, Guðmundur Ólafsson f. h. eigenda og vátryggjenda b/v. „Veresis“ og gagnstefnandi O. Ellingsen f. h. eigenda og vátryggjenda kúttar „Isabella“, eiga að vera sýknir hvor af annars kröfum í þessu máli og málskostnaður bæði í aðalsök og gagnsök að falla niður.

Dómur hæstarjettar.

Máli þessu er skotið til hæstarjettar samkvæmt áfrýjunarleyfi dags. 14. júní f. á. með stefnu útgefinni 10. júlí sama ár.

Stefndi hefir eigi mætt í málinu í hæstarjetti og hefir það því verið flutt skriflega samkvæmt 38. gr. hæstarjettarlaganna og dæmt samkv. N.L. 1—4—32. og 2. gr. tilsk. 3. júní 1796.

Að vísu var »Veresis«, þótt botnvörpu hefði úti, skylt samkv. 20. gr. tilsk. nr. 3, 20. jan. 1899, að víkja úr leið fyrir »Ísabellu«, er skipin mættust, en af þeim ástæðum öðrum, sem greindar eru í forsendum hins áfrýjaða dóms verður að telja að bæði skipin eigi sök á árekstrinum. Með því ennfremur að atvik lágu svo til árekstrarins að eigi verður bygd á þeim skifting skaðabótanna í ákveðnum hlutföllum og eigi er upplýst að skaði »Ísabellu« hafi verið meiri en skaði »Veresis«, en málinu ekki gagn-áfrýjað, ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm sbr. 2. lið 225. gr. siglingalaganna. Með því að stefndi hefir ekki mætt fellur málskostnaður í hæstarjetti niður.

Því dæmist rjett vera:

Hinum áfrýjaða dómi skal óraskað.

Málskostnaður í hæstarjetti fellur niður.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Fimmtudaginn 30. mars f. á. var færeyski fiskikúttarinn „Ísabella“ frá Trangisvaag, skipstjóri Benjamín M. Johannesen, að veiðum á að giska 26 sjómílur suðvestur frá Þorlákshöfn. Vindur var hægur á suðaustan. Kl. 9½ um kvöldið var veiðum hætt, ljóskerin sett upp og farið að gera að aflanum. Var þá næstum logn en veður bjart en fjöldi skipa í nánd á allar hliðar. Í dagbók skipsins er svo skýrt frá seglútbúnaði þess, að skipið hafi legið: „bak med Stagfokken ophalt til Luvart (paasat Örefik) med Stor Mellemklyver, enkeltrevet Mesan og urevet Storsegl“. Stýrið var bundið miðskipa. Klukkan rjett um 10 um kvöldið var skipstjórinn niðri í lest skipsins en stýrimaðurinn var á verði. Sá hann þá botnvörpung koma kulborðsmegin með ljós, er sýndi að hann hafði botnvörpu úti, og stefna skáhalt á kúttarann. Þótti stýrimanninum á „Ísabellu“ vindurinn svo hægur, að eigi myndi hægt að stjórna skipinu þótt reynt væri og gjörði því enga tilraun í því efni og ekki gaf hann neitt merki þess, að hætta væri

á ferðum þótt botnvörpungurinn hjeldi áfram í sömu stefnu og gæfi þess ekkert merki að hann hefði sjeð kúttarann eða breytti um stefnu. 2—3 mínútum eftir að tekið var eftir botnvörpungnum frá kúttaranum, rákust skipin á þannig, að klýverbóma kúttarans rakst á stjórnbordshlið botnvörpungsins miðskipa og brotnaði. Urðu nokkrar skemdir á báðum skipunum en þau losnuðu þegar hvort frá öðru. Botnvörpungurinn fór að draga inn vörpu sína en skipstjórinn á kúttaranum fór í skipsbátnum yfir í botnvörpunginn og sagði skipstjóra hans, að þar sem skip sitt hefði beðið skaða óskaði hann þess, að botnvörpungurinn drægi það hingað til Reykjavíkur og varð það að samkomulagi. Lögðu skipin á stað kl. 12—12¹/₂ um miðnætti og komu hingað á ytri höfnina um kl. 10¹/₂ næsta morgun. Botnvörpungurinn var G. Y. 483 Veresis, skipstjóri Jón S. Oddsson. Var hann undir þiljum er áreksturinn varð, en stýrimaðurinn var einn á brúnni því háseti sá er á verði skyldi vera var inni í eldhúsi. Þegar áreksturinn varð stýrði botnvörpungurinn N.N.V. en kúttarinn í S. til V.

Stýrimaðurinn á botnvörpungnum hefir haldið því fram, að hann hafi ekki orðið kúttarans var fyrri en hann rakst á botnvörpungið og engin ljós sjeð á honum fyrri en eftir áreksturinn, þá hafi hann sjeð græna ljósið stjórnbordsmegin, enda hafi kúttarinn þá verið búinn að snúa sjer. Hann hefir borið það og unnið eið að framburði sínum, að nægilegur vindur hafi verið til þess, að kúttarinn ljeti að stjórn. Skipstjórinn á botnvörpungnum, sem kom upp rjett í því að áreksturinn varð, skýrir svo frá, að verið hafi stinningsgola á suðaustan og háseti á sama skipi, Tómas Guðmundsson, sem búsettur er í Færeyjum, hefir borið það og sá framburður verið tekinn jafngildur og eiðfestur væri, að vindurinn hafi verið það, sem á færeysku er kallað „flau Kulling“. Hinsvegar hefir skipstjórinn, stýrimaðurinn og hásetar á „Ísabellu“ haldið því fram, að „Vinden var næsten stille“ svo að skipið myndi ekki hafa látið að stjórn.

Þegar hingað kom var haldið sjóferðapróf út af árekstrinum. Svo fengu og báðir skipstjórar dómkvadda menn til þess að meta skemdirnar á skipunum. Möttu þeir skaðann á b/v. „Veresis“ 3000 krónur en skaðann á kúttar „Ísabella“ kr. 2850,00.

Með stefnu útgefinni 18. maí þ. á. og birtri s. d. höfðaði svo Guðmundur Ólafsson hrjm. hjer í bænnum f. h. eigenda og váttryggjenda b/v. „Veresis“ mál þetta fyrir sjóðóminum gegn

O. Ellingsen, kaupmanni hjer í bænum, sem umboðsmanni eigenda og vátryggjenda kúttur „Ísabella“ til greiðslu á kr. 23000,00 sem skaðabótum og björgunarlaunum, ásamt 6 % ársvöxtum frá stefnubirtingardegi til greiðsludags og málskostnaði að skaðlausu.

Stefndur hefir krafist sýkunar af kröfum stefnanda í málinu og málskostnaðar hjá stefnanda. Hann höfðaði og gagnsök með stefnu útgefinni 7. september f. á. til greiðslu á skaðabótum að upphæð kr. 20350,00, ásamt 6 % ársvöxtum frá stefnudegi til greiðsludags, með eða án skuldajafnaðar við kröfur stefnanda í aðalmálinu, og málskostnaðar í gagnsökinni eftir mati sjóðómsins.

Aðalstefnandi hefir krafist sýkunar af kröfum gagnstefnanda í gagnsökinni og málskostnaðar hjá honum einnig í henni.

Kröfu sína í aðalsökinni sundurliðar aðalstefnandi svo:

1. Aðgjörðarkostnaður á b/v. „Veresis“ eftir mati	kr. 3000,00
2. Aflatap	— 10000,00
3. Björgunarlaun fyrir að bjarga „Ísabellu“ hjer	
inn á höfn	— 10000,00
Samtals kr. 23000,00	

Skaðabótakröfu sína í gagnsökinni sundurliðar gagnstefnandi þannig:

1. Aðgjörðarkostn. á kúttur „Ísabella“ eftir mati	kr. 2850,00
2. Aflatap	— 17500,00
Samtals kr. 20350,00	

Aðalstefnandi telur áreksturinn skipshöfninni á „Ísabellu“ einni að kenna. Telur hann áreksturinn hafa orðið um miðnætti eftir framburði skipstjórans og stýrimannsins á „Veresis“ eða tveim stundum síðar en skipshöfnin á „Ísabellu“ telur hann hafa orðið. Ennfremur dregur hann það í efa, að hliðarljósin á „Ísabellu“ hafi logað þegar áreksturinn varð, og hafi skipið þá brotið alþjóða siglingareglur með því að sigla án þeirra um miðnæturskeið. Byggir aðalstefnandi þessa skoðun sína á því, að stýrimaðurinn á „Veresis“ hafi engin ljós sjeð á „Ísabellu“ áður en áreksturinn varð og ekki rauða ljósið, hvorki áður, meðan á árekstrinum stóð, eða eftir hann.

Það er nú tekið beint fram í dagbókarútdrætti „Ísabellu“, sem lagður var fram við sjóferðaprófið hjer út af árekstrinum, að ljóskerin hafi verið sett upp kl. 9¹/₂ um kvöldið, og hafa skipstjórinn, stýrimaðurinn og 4 hásetar staðfest hann með undirskrift sinni. Skipstjórinn á „Ísabellu“ hefir og borið það, að hann hafi sjeð bæði rauða og græna ljósið á kúttaranum meðan

hann var í botnvörpungnum. Stýrimaðurinn á kúttaranum hefir borið, að hann hafi sjeð græna ljósið á honum þegar eftir að hann var kominn yfir í botnvörpunginn. Hásetinn Jóh. Jóhannesson á kúttaranum hefir borið við sjóferðaprófið og sá framburður hans verið tekinn jafngildur og eiðfestur væri, að hann hafi tekið niður rauða ljóskerið á „Ísabella“ eftir að áreksturinn varð og hafi þá ljósið lifað í því og ekki verið breytt við ljóskerinu fyr en eftir áreksturinn. Ennfremur hefir skipstjórinn á „Veresis“ borið það, að eftir að skipstjórinn á kúttaranum hafi komið yfir í togarann, hafi rauða ljósið hans ekki sjest *af því að togarinn var kominn á stjórnbordsbóg á kúttaranum*, en græna ljósið hafi sjest og stýrimaðurinn á togaranum sá græna ljósið á kúttaranum eftir áreksturinn enda hafi hann þá snúið stjórnbordshliðinni að togaranum. Loks hefir stýrimaðurinn á kúttaranum borið og unnið eið að þeim framburði sínum, að botnvörpungurinn hafi verið í hring rauða ljósersins á kúttaranum, er hann varð togarans fyrst var.

Með öllu þessu þykir nægilega upplýst, að kúttarinn hafi haft lögboðin ljós er áreksturinn varð.

Að því er mismuninn á klukkunum á togaranum og kúttaranum snertir þá stafar hann aðallega af því, að klukkan á togaranum hefir verið sett eftir enskum tíma, en klukkan á kúttaranum eftir íslenskum.

Gagnstefnandi heldur því fram, að áreksturinn sje eingöngu skipshöfninni á togaranum að kenna. Togarinn hafi eftir alþjóðlegum siglingareglum átt að víkja úr vegi fyrir kúttaranum, er hafi átt að halda áfram ferð og stefnu óbreyttri, sem hann og hafi gjört og sje því sökin á togarans hlið.

Við þetta er það að athuga, að togarinn hafði vörpu sína úti og ljósmerki, er sýndi það, og var því ekki „laust skip“, en við slík skip mun reglan í 20. gr. tilsk. 20. janúar 1899 aðalega eiga og sú ályktun e contrario frá 26. gr. hennar, að seglskipum skuli ekki undir neinum kringumstæðum vera skylt að víkja fyrir gufuskipum, er hæpin, sbr. 29. gr. tilskipunarinnar. Hinsvegar hafa ekki af hálfu skipshafnarinnar á togaranum verið hafðar fyrirskipaðar og tilhlýðilegar gætur, þar sem ekki varð vart við kúttarann fyrri en áreksturinn varð, þótt ljós hans væru í lagi og veður gott og heiðskirt.

Sjórjetturinn verður og að líta svo á, að það hafi verið óverjandi af skipshöfninni á kúttaranum að binda stýri skipsins fast

um nótt með jafnmiklum seglum uppi og á honum voru einkum þar sem var „en Masse Skibe omkring paa alle Sider“, eins og stendur í dagbókarútdrætti hans, og ekki logn. Í dagbókarútdrættinum stendur að vísu að vindurinn hafi verið „næsten stille“ og skipstjórinn og stýrimaðurinn á kúttaranum segja að vindurinn hafi verið svo hægur að þeir hafi álitid að kúttarinn ljeti ekki að stjórn, en skipstjórinn, stýrimaðurinn og háseti sá á botnvörpungnum, sem yfirheyrdur var við sjóferðaprófið hjer hafa hinsvegar haldið því fram, að stinningsgola hafi verið. Þá þykir sjórjettinum það og óverjandi að stýrimaðurinn á kúttaranum skyldi enga tilraun gjöra til þess, að komast hjá árekstrinum, þar sem hann þó varð togarans var 2—3 mínútum áður en áreksturinn varð, hvorki með því að reyna að breyta stefnu, auka eða minka ferð skipsins eða gefa merki um, að hætta væri á ferðum, þótt hann sæi, að togarinn hjelt stefnu sinni óbreyttri og gæfi ekki merki þess, að hann ætlaði að breyta henni eða hefði orðið kúttarans var.

Að öllu þessu athuguðu þykir sjórjettinum bæði skipin eiga svo mikla sök á árekstrinum, að þau eigi hvort um sig að bera skaða sinn og að um björgunarlaun til handa togaranum geti ekki verið að ræða, þar sem hann var meðsekur í árekstrinum.

Eftir þeim úrslitum þykir og rjett að málskostnaður falli niður bæði í aðalsök og gagnsök.

Mánudaginn 18. maí 1925.

Nr. 12/1924. **Bjarni Þorsteinsson o.fl.** (B. P. Kalman)
 gegn

Helga Guðmundssyni, Páli Kr. Jóhannssyni og dánarbúi Rakelar Pálsdóttur (Svb. Jónsson) og gagnsök.

Útaf landshlut af unnum hvölum.

Dómur aukarjettar Eyjafjarðarsýslu 28. febr. 1923: Stefndu, sjera Bjarni Þorsteinsson, verslunarstjóri Jón Guðmundsson, kaupmaður Helgi Hafliðason, hreppstjóri Guðmundur Hafliðason, kaupmaður Sophus Blöndal, Flóvent Jóhannsson, fyrv. bóksali Jón Jóhannesson og veitingasali Þorsteinn