

Föstudaginn 3. desbr. 1926.

Nr. 25/1921. **O. Ellingsen f. h. eigenda og vátryggjenda „Lilly“** (L. Fjeldsted)

gegn

Helga Zoëga f. h. Jóns Oddssonar v. eigenda og vátryggjenda b/v. Ceresio (Pjetur Magnússon).

Um skaðabætur út af árekstri.

Dómur sjóðóms Reykjavíkur 9. ágúst 1924: Stefnur, Helgi Zoëga f. h. eigenda og vátryggjenda b/v. H. 447 „Ceresio“, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, O. Ellingsen f. h. eigenda og vátryggjenda d/b. „Lilly“, í þessu máli og málskostnaður að falla niður.

Dómur hæstarjettar.

Af ástæðum þeim, sem tilgreindar eru í hinum áfrýjaða sjórjettardómi ber að staðfesta hann.

Eftir þessum úrslitum verður áfrýjandi að greiða stefnda málskostnað fyrir hæstarjetti, er ákveðst 300 krónur.

Það er aðfinnsluvert, að málflutningsmenn aðilja hafa í hjerði fengið frest á frest ofan án þess að nokkrar ástæður sjeu færðar fyrir því í málinu og hefir þetta orsakað óþarfa drátt á rekstri málsins.

Því dæmist rjett vera:

Sjórjettardóminum skal óraskað. Áfrýjandi, O. Ellingsen f. h. eigenda og vátryggjenda „Lilly“, greiði stefnda, Helga Zoëga f. h. Jóns Oddssonar v. eigenda og vátryggjenda b/v. Ceresio, 300 kr. í málskostnað fyrir hæstarjetti, að viðlagðri aðför að lögum.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Miðvikudagsmorguninn 18. apríl 1923, kl. um 7 $\frac{1}{2}$ eftir íslenskum tíma rákust skipin, dekkbáturinn „Lilly“ frá Gjövi í Færeyjum, og botnvörpungurinn H. 447 „Ceresio“ á úti á rúmsjó sudanstur af Reykjanesi. „Lilly“ laskaðist nokkuð og sigldi áleiðis hingað án þess að skipshafnirnar töluðust við. Kom skipið hingað til Reykjavíkur föstudaginn 20. s. m. kl. 2 síðdegis. Var sjóferðapróf haldið eftir beiðni skipstjórans daginn eftir, en við það var enginn til staðar af hálfu botnvörpungsins. Þriðjudaginn 24. s. m. voru dómkvaddir tveir menn til þess að meta skemdirnar á „Lilly“ og möttu þeir þær á kr. 3010,00 og að viðbættum kostnaðinum við að leita hafnar hjer kr. 275,00, skaðann samtals kr. 3285,00 og er þá ekkert tillit tekið til aflatjóns eða kostnaðarins við skoðunar- og matsgjörðina, en nam kr. 68,00. Síðar kom botnvörpungurinn „Ceresio“ hjer inn og var haldið sjóferðapróf yfir skipshöfninni á honum 28. apríl 1923 og var þar til staðar umboðsmaður af hálfu eigenda og vátryggjenda „Lilly“.

Með stefnu útgefinni 3. maí f. á. höfðaði svo O. Ellingsen, kaupmaður hjer í bænum. f. h. eigenda og vátryggjenda d/b. „Lilly“ mál þetta gegn kaupmanni Helga Zoëga hjer í bænum f. h. eigenda og vátryggjenda b/v. „Ceresio“, en í sjóferðaprófinu 28. apríl s. á. hafði skipstjórinn á botnvörpungnum, Jón Oddsson samþykkt f. h. eigenda og vátryggjenda botnvörpungungsins að mál út af árekstrinum yrði rekið fyrir sjórjettinum hjer og falið Helga kaupmanni Zoëga að taka móti stefnu í málinu fyrir þeirra hönd. Í málinu hefir stefnandi gjört þær rjettarkröfur, að stefndur verði dæmdur til þess f. h. umbjóðanda hans að greiða sjer f. h. umbjóðenda sinna ofangreindar kr. 3285,00, + 68,00 að viðbættum kr. 8647,00 fyrir aflatjón skipsins meðan það tafðist frá veiðum vegna árekstursins, samtals kr. 12000,00 með 6% ársvöxtum frá 3. maí 1923 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu eða eftir mati rjettarins.

Stefndur hefir principaliter krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda í málinu, og málskostnaðar hjá honum að skaðlausu eða eftir mati rjettarins. Subsidiært hefir stefndur krafist þess að verða aðeins dæmdur til að greiða stefnanda kr. 3010,00 með 5% ársvöxtum frá stefnudegi til greiðsludags og málskostnaður falli niður.

Um atvikin að samrekstri skipanna er þetta upplýst.

Morguninn 18. apríl 1923 var bjart veður „Storm af SO“ eftir því sem stendur í dagbókarútdrætti „Lilly“ (rjettarskjal nr. 4),

en „strekkingstormur af SSE“ eftir því sem stendur í sjóferðaskýrslu skipshafnarinnar á „Ceresio“. Lillymenn skýra svo frá, að skip þeirra: „drev paa Bagbords Hals med to Reb i Storsejlet og den mindste Klyver, ingen Mesan og ingen Fokke“. Kveða þeir þá b/v. „Ceresio“ hafa komið „sejlende“ (úr hvaða átt er ekki getið) og lagst kyrr „tet forud om Bb., uden at vise noget signal at den ikke kunde gaa af Vejen og da den blev liggende stille endskönt vi raabte til den blev Sammenstød undgaaeligt. For at forebygge den største Skade og ikke komme med stevnet lige paa Læsiden af Trawleren, tog vi Roret op og stak Stor-sküdet ud og det lykkedes ogsaa at komme i Læ af Trawleren, men da denne ikke foretog nogen Manövre kom vi langs Siden af den og begyndte at stöde og det saa alvorligt, at vores Skib blev læk og vi begyndte at pumpe“. Kveðast skipverjar hafa hrópað á hjálp meðan verið var „at udbedre Lækken“, en ekki fengið svar og botnvörpungurinn þó legið kyrr án þess að hjálpa eða spyrjast fyrir um skada „Lilly“ og þegar það hafi sýnt sig að þeir gætu tæmt skipið með dælunum, hafi sett upp segl og siglt hingað. Lillymenn kveðast hafa sjeð „Ceresio“ c. hálfri stundu áður en samreksturinn varð í c. tveggja sjómílna fjarlægð og hafi hann þá haft 4—5 sjómílna ferð en stöðvað ferðina alt í einu 3—5 mínútum fyrir áreksturinn. Hafa 3 þeirra staðfest framburð sinn í málinu með eidi.

Ceresiomenn skýra hinsvegar svo frá atvikum, að vjelin í botnvörpungnum hafi verið stöðvuð næstum 2 klukkustundum áður en samreksturinn varð og skipið látið reka þvert með vindi með framstefni í SW og mesansegli uppi en stýrimaður og 2 hásetar hafi verið uppi á verði. Hafi þeir sjeð seglskútu nálgast, sem stefndi í SSW, með á að giska 3—4 mílna hraða. Hafi þeir eigi getað betur sjeð en að hún hafi ætlað að sigla framhjá fyrir aftan „Ceresio“ en á síðustu stundu, er hún hafi verið komin svo að segja fast að „Ceresio“ hafi hún slegið undan vindinum og rent fram með botnvörpungnum stjórnbörðsmegin, en rekist með skutinn á stjórnbörðshekkið á honum. Kveðast þeir ekkert hafa getað gjört til að forðast áreksturinn, þar sem skúfan hafi ekki verið í gangi og stefnuþreying skútunnar komið þeim alveg óvænt og ekki fyrri en örstuttur spölur hafi verið eftir milli skipanna. Stýrimaðurinn, sem var á verði, hefir haldið því fram, að „Lilly“ hefði komist fram hjá „Ceresio“ ef hún hefði ekki breytt um stefnu — of seint að hans áliti, er hann byggur hafa komið af því, að hann sá, að stýrimaðurinn á „Lilly“ er var þar á verði,

hafi verið fípaður. Hann kveðst hafa gefið skipun til vjelarinnar um fulla ferð áfram, þegar hann hafi sjeð „erfiðleka“ stýrimannsins á „Lilly“ með stýri miðskipa, en skipið hafi tæplega verið komið á stað, er áreksturinn varð. Hann kveður og að ekki hafi verið hægt að hafa tal af skipshöfninni á „Lilly“ vegna þess að skipverjar þar hafi verið mjög hræddir og að „Ceresio“ hafi fylgt dálítið á eftir „Lilly“ en hún dregið upp danska fánann, fjölgað seglum og siglt á stað. Háseti á „Ceresio“ sem var á verði, segir að hann hafi sjeð „Lilly“ c. hálfri stundu áður en áreksturinn varð, og hafi stefna hennar þá verið SW og miðað við „Ceresio“ aftan við skipið stjórnborðsmegin en stýrimaðurinn á „Ceresio“ segir að stefna „Lilly“ hafi verið aftan á „Ceresio“ stjórnborðsmegin. Framburður skipsmanna á „Ceresio“ í sjóferða-prófinu var tekinn jafngildur og eðfestur væri.

Stefnandi heldur því nú fram, að þar sem „Ceresio“ hafi verið „laust gufaskip“, en „Lilly“ seglskip, hafi botnvörpungnum borið að víkja úr vegi og sje skaðinn á „Lilly“ því honum að kenna.

Stefndur byggir hinsvegar sýknukröfu sína á því, að „Lilly“ hafi siglt botnvörpunginn uppi og því átt að víkja úr vegi fyrir honum eftir 24. gr. í tilsk. 20. janúar 1899.

Upplýsingar þær, er liggja fyrir í málinu, benda að áliti rjettarins í þá átt, að stefndur hafi rjett að mæla. Um stefnu skipanna, er samreksturinn varð, er ekkert upplýst í framburði Lillymanna, eða hvar á „Ceresio“ „Lilly“ lenti. Í orðunum í dagbókarútdrætti „Lilly“ „For at forebygge den største Skade og ikke komme med Stævnet lige paa Læsiden af Trawleren“, liggur ekki, eins og stefnandi heldur fram, að „Lilly“ hafi stefnt beint á botnvörpunginn miðjan eða þar fyrir framan. Þau gefa yfirleitt engar upplýsingar um það, hvar á hljesíðu botnvörpungsins „Lilly“ hafi lent, ef stefnunni hefði ekki verið breytt. Hinsvegar upplýsir framburður Ceresiomanna þetta atriði í þá átt er stefndur heldur fram.

Sjórjetturinn verður því að líta svo á, að áreksturinn hafi stafað af því, að Lillymenn álitu að botnvörpungurinn væri á siglingu, en að svo var ekki, áttu þeir að geta sje í björtu veðri um bjartan dag. Botnvörpungnum verður ekki kent um áreksturinn og verður þá að sýkna stefndan af kröfum stefnanda í málinu.

Hinsvegar telur rjetturinn það ekki sannað í málinu að botnvörpungurinn hafi gjört það, sem í hans valdi stóð til að draga úr áhrifum árekstursins, skal í því efni bent á, að stýrimaðurinn

á honum hefir haldið því fram, að hann hafi þegar gefið skipun til vjelarinnar, er hann sá hvað verða vildi, en vjelstjórinn kveðst enga skipun hafa fengið fyrri en hann „hafði fundið að eitthvað rakst á skipið“. Af þessari ástæðu þykir rjett, að málskostnaður í máli þessu falli niður.

Mánudaginn 6. des. 1926.

Nr. 26/1926.

Þorvaldur Benediktsson

(Jón Ásbjörnsson)

gegn

Þorbergi Þorleifssyni (L. Fjeldsted).

Skadabótamál.

Dómur gestarjettar Norður-Múlasýslu 27. apríl 1925: Stefndi, Þorvaldur Benediktsson í Hjarðarhaga í Jökuldal, greiði stefnandanum, Þorbergi Þorleifssyni á Hólum í Hornafirði 300 kr. í skadabætur og 1684 krónur í málskostnað.

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

Dómur hæstarjettar.

Máli þessu hefir verið skotið til hæstarjettar með stefnu dags. 16. mars þ. á. samkvæmt áfrýjunarleyfi 3. s. m.

Svo sem segir í hinum áfrýjaða gestarjettardómi hefir áfrýjandi ekki sannað eða fært neinar líkur fyrir því, að hann hafi fest kaup á hesti þeim, er ræðir um í málinu, áður en hann skildi við stefnda á Skjöldólfsstöðum, nje fyrir því að stefndi hafi heimilað honum nokkra notkun eftir það á hestinum aðra en þá að riða honum út fyrir túngarðinn á Skjöldólfsstöðum. Það verður því að líta svo á, að áfrýjandi hafi í heimildarleysi farið með hestinn heim til sín, brúkað hann, og haldið honum vikutíma fyrir stefnda og er það ennfreður nægilega