

Mánudaginn 18. júní 1945.

Nr. 93/1944. Dráttarbraut Keflavíkur h/f

(Einar B. Guðmundsson)

gegn

Ágústi Bjarnasyni og Júlíusi Ingibergssyni
og gagnsök. (Gunnar J. Möller).

Ómerking vegna galla á meðferð máls.

Dómur hæstaréttar.

Í máli þessu brestur nægileg gögn um það, hvert hafi verið aflatjón gagnáfrýjenda þann tíma, sem vélbátur þeirra var frá veiðum vegna viðgerðar þeirrar, er fram fór í Vestmannaeyjum fyrri hluta árs 1942. Nauðsyn bar til að fá rækilegri skýrslur um afla sambærilegra báta í Vestmannaeyjum á þessu tímabili og um kostnað við útgerð þeirra. Hefði m. a. verið rétt að leita til Fiskifélags Íslands í þessu skyni. Síðan hefði sjódomurinn átt að meta gögn um aflatjónið og rökstyðja efnislega og tölulega niðurstöðu sína um það efni. Þá hefur og ekki verið aflað gagna um kröfu gagnáfrýjanda vegna þess, að Júlíus Ingibergsson varð af formannshlut sínum. Átti sjódomurinn að beina því til aðilja að afla skýrslna um þessi atriði, sbr. 120. gr. laga nr. 85 frá 1936. Í stað þess hefur sjódomurinn áætlað aflatjónið án nokkurs rökstuðnings og sýknað af kröfunni um bætur fyrir missi formannshlutar.

Vegna þessara annmarka á meðferð málsins verður að ómerkja hinn áfrýjaða dóm og vísa málinu heim í hérað til löglegrar meðferðar og dómsálagningar af nýju.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður í hæstarétti falli niður.

Því dæmist rétt vera:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera ómerkur, og vístast málinu heim í hérað til löglegrar meðferðar og dómsálagningar af nýju.

Málskostnaður í hæstarétti fellur niður.

Dómar sjó- og verzlunardóms Hafnarfjarðar 9. júní 1944.

Ár 1944, föstudaginn 9. júní, var í sjó- og verzlunardómi Hafnarfjarðar, sem haldinn var í skrifstofu embættisins Suðurg. 8 af bæjarfógeta Bergi Jónssyni sem formanni dómsins og sjó- og verzlunardómsmönnum Magnúsi Bjarnasyni bryggjuverði og Sigurði Guðnasyni skipstjóra sem meðdómsmönnum kveðinn upp dómur í ofangreindu máli, sem dómtekið var 19. maí s. l.

Mál þetta er höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Hafnarfjarðar með stefnu útgefni 18. des. 1943 af Ágúst Bjarnasyni bæjargjaldkera og Júlíusi Ingibergssyni formanni, báðum til heimilis í Vestmannaeyjum, gegn stjórn h/f Dráttarbrautar Keflavíkur, þeim Birni Ólafs skipstjóra, Mýrarhúsum, Seltjarnarnesi, Elíasi Þorsteinssyni framkvæmdarstjóra, Keflavík, og Valdimar Björnssyni útgerðarmanni, Keflavík, f. h. hlutafélagsins til greiðslu á kr. 63481.27 með 6% ársvöxtum frá 7. apríl 1943 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu eða eftir mati réttarins.

Stefndi hefur mótmælt öllum kröfum stefnendanna og krafizt algerðrar sýknu og sér tildæmdan málskostnað. Til vara hefur hann gert þær kröfur, að bótakröfurnar yrðu lækkaðar að verulegu leyti eftir mati réttarins.

Málið var rekið fyrir sjó- og verzlunardómi Hafnarfjarðar í stað Gullbringu- og Kjósarsýslu samkvæmt samkomulagi umboðsmanna aðilja.

Málavextir eru þessir:

Haustið 1941 auglýsti h/f Dráttarbraut Keflavíkur í útvarpinu vélbátinn „Vestra“ G.K. 16 til sölu. Annar stefnendanna, Ágúst Bjarnason bæjargjaldkeri í Vestmannaeyjum, sneri sér til Jóns Guðmundssonar endurskoðanda, Nýjabæ, Seltjarnarnesi, og bað hann að leita fyrir sig upplýsinga um bát þenna. Jón leitaði til Björns Ólafs, stjórnarformanns hins stefnda hlutafélags, sem hafði með sölu bátsins að gera. Skýrir Jón svo frá, að Björn hafi tjáð honum, að báturinn hafi undanfarið staðið uppi í dráttarbrautinni til viðgerðar og væri allur ný-yfirfarinn og seymdur og tekinn úr honum allur fúinn, sem fundizt hefði. Kvað hann þó ekki hægt að ábyrgjast, að ekki væri einhvers staðar fúapollar.

Að fengnum þessum upplýsingum bað hann Jón um að festa kaup á bátnum fyrir stefnendur máls þessa, og gerði hann það.

Nokkru síðar komu stefnendurnir báðir til Reykjavíkur, og var þá að fullu gengið frá kaupunum, og er afsal fyrir bátnum dagsett 2. okt. 1941. Í afsalinu er ekkert fram tekið um það, hvort báturinn sé seldur í því ástandi, sem hann þá var, eða hvort hann skuli vera í haffæru standi.

Stefnendur halda því fram, að umtalað hafi verið við söluna, að báturinn væri seldur í skipaskoðunarstandi, og Jón Guðmunds-

son, sem viðstaddur var undirskrift afsals, segir, að gengið hafi verið út frá því, að báturinn væri í haffæru standi.

Rétt áður en gengið var frá kaupunum, hafði annar stefnendanna, Júlíus Ingibergsson, farið til Keflavíkur og verið þar nokkurn tíma og skoðað bátinn með væntanleg kaup fyrir augum. En þá var viðgerðinni að fullu lokið og búið að mála bátinn að utan og innan. Var báturinn síðan settur niður, og sigldi Júlíus honum ásamt vélstjóra sínum til Reykjavíkur, þar sem hann var „tekinn út“. Þá voru kaupendunum einnig afhentir nokkrir hlutir, sem fylgja átti útbúnaði bátsins, og var það gert samkvæmt ákvörðun skipaskoðunarmannsins Péturs Ottasonar, skipasmiðs í Reykjavík, sem síðan gaf bátnum skipaskoðunarovottorð, og er það dagsett 7/10 1941.

Því næst var bátnum siglt til Vestmannaeyja, og þar fékk hann nýtt skipaskoðunarovottorð, dags. 23. jan. 1942. Eftir að báturinn kom til Vestmannaeyja, voru stundaðir á honum róðrar, þar til um miðjan febrúar, að skipstjórinn tók eftir fúabletti í byrðing bátsins. Var þá tekinn planki úr, en við það kom í ljós, að böndin voru einnig fúin.

Var báturinn þá tekinn upp í Dráttarbraut Vestmannaeyja til nákvæmrar athugunar. Er farið var að rannsaka nánar bol bátsins, kom í ljós mjög mikill fúi í böndum og byrðingi hans. Seljandanum var tilkynnt um galla þessa og jafnframt, að kaupendurnir myndu gera skaðabótakröfur á hendur félaginu út af þessu. Jafnframt var seljandanum gefinn kostur á að gæta hagsmuna sinna við væntanlega viðgerð, er átti að fara fram á bátnum, með því að kaupendurnir myndu ekki rifta kaupunum. Fyrirsvarsmenn stefnds hlutafélags neituðu öllum skaðabótakröfum og töldu sér algerlega óviðkomandi galla, er komið höfðu fram á bátnum, eftir að salan fór fram, með því að hann hefði verið seldur í því ástandi, er hann var í við sölu, án nokkurrar ábyrgðar á göllum, sem síðar kynnu að koma í ljós. Létu nú kaupendurnir fara fram viðgerð á bátnum, og reyndist svo mikið þurfa að gera við, að talið var samsvara því, að þriðjungur hans hefði verið endurbýggður. Samkvæmt framlögðum reikningum telja stefnendurnir kostnað við að gera bátinn haffæran kr. 20481.27.

Umboðsmaður stefnds hlutafélags hefur neitað öllum kröfum stefnendanna og heldur því fyrst og fremst fram, að stefnendurnir geti engar kröfur gert á hendur stefndu félagi, nema því aðeins, að þeir geti sannað eitt af tvennu, annað hvort að seljandinn hafi tekið ábyrgð á göllum, er sala fór fram á bátnum, eða þá í öðru lagi leynt vísitandi göllum, sem á bátnum væru.

Umboðsmaður stefnds neitar því afdráttarlaust, að nokkur ábyrgð hafi verið tekin á bátnum, auk þess sem það sé fjarstæða að láta sér detta það í hug, þar sem báturinn hafi verið seldur

fyrir „slikk“ á aðeins kr. 30000.00, sem hann stóð dráttarbrautinni í, en nýir bátar af sömu stærð hefðu um þetta leyti kostað um kr. 70000.00. Það næði því engri átt að gera sömu kröfur um ábyrgð, þegar um slíka sölu á gömlum báti væri að ræða, eins og þegar selt væri fullu verði. Enn fremur hefðu kaupendurnir skoðað bátinn áður en sala fór fram og enga galla fundið og leitað sér upplýsinga um bátinn, og þeir hefðu engu verið leyndir um ástand hans og viðgerð.

Umræddur bátur er smíðaður úr furu í Noregi 1917, en 18. nóv. 1938 var hann tekinn upp í slipp í Keflavík, og var hann þá lekur og vélin í ólagi. Lá hann þar í reiðuleysi þar til 13. júlí 1940, að h/f Dráttarbraut Keflavíkur gekk að bátnum og eignaðist hann fyrir ógreidda slippleigu, kr. 4050.00. Því næst lét félagið gera upp bátinn og telur, að sú viðgerð hafi kostað kr. 25912.73.

Verkstjórnin, sem sá um viðgerð þessa, segir, að lúkar hafi verið innréttaður að nýju, þó var ekkert hreyft við innsúð nema aðeins þar, sem langbönd voru sett. Þá hafi verið rifin efsta umferð byrðingsins alveg framúr og afturúr, sama verið og um næsta borð við kjalsiur. Auk þessa hafi báturinn verið seymdur og hamppéttur. Alls staðar þar sem fúa varð vart, hafi verið gert við hann.

Þá bendir umboðsmaður stefnds á, að ríkisskoðunin hafi fram farið 8. okt. 1941 og 23. jan. 1942, án þess að nokkrir gallar hefðu fundizt. Það sé sýnilegt, að mauraí muni hafa komizt í bátinn, en á því geti seljandinn enga ábyrgð tekið, því mauraí geti breiðzt út á mjög skömmum tíma. Ef stefnendur máls þessa eigi skaðabótakröfur, þá verði þeir að beina þeim á hendur öðrum aðilja.

Eftir að kunnugt hafði orðið um galla þá, er fram komu á vél-bátnum „Vestra“ í febrúar 1942, skrifaði Pétur Ottason umboðsmanni sækjanda og gerði grein fyrir ástæðum að vottorði því, er hann hafði gefið 8. okt. 1941. Segir hann þar, að haustið 1941 hafi Sigurður H. Guðmundsson, skipasmiður og skipaeftirlitsmaður í Keflavík, tjáð sér, að dráttarbrautin ætlaði að selja umræddan bát, en hann kynni ekki við að gefa bátnum skoðunarvottorð sjálfur, þar sem hann hefði gert við bátinn og húsbændur sínir, sem seldu. Hafi Sigurður jafnframt tekið fram, að báturinn væri ný-yfirfarinn og Pétur mætti treysta því, að hann vissi ekki um nokkra galla, sem ekki hefði verið gert við. Kveðst Pétur því hafa treyst umsögn Sigurðar, sem hann þekkti sem áreiðanlegan mann og vandvirkan, og eftir að hafa litið á bátinn einum til tveimur klukkustundum áður en báturinn var settur á flot. Jafnframt tekur Pétur Ottason fram, að honum hefði aldrei komið til hugar að gefa bátnum haffærisvottorð, ef hann hefði vitað hið sanna um ástand bátsins.

Skipaskoðunarmennirnir í Vestmannaeyjum framkvæmdu 18.

marz 1942 sérstaka skoðun vegna skemmda, sem þá hefðu komið í ljós. Upplýsa þeir þar, að ástæðan til að þeir fyrst gáfu bátnum meðmæli sín, hafi verið byggð á skoðunargerð og vottorði skoðunarmannsins í Reykjavík og því, að báturinn hefði verið ný-yfirfarinn og mikið látið af byrðing og saumi í bátinn, sbr. greinargerð skoðunarmanns, treyst því, að við bolinn væri ekkert athugavert. Hins vegar hafi það síðar komið í ljós, eftir að athugun á bátnum fór fram, þegar fúans varð vart, eftir að til Eyja kom, að böndin hefðu verið meira og minna grautfúin, bæði undir gamla byrðingnum og því, sem nýtt hafði verið látið. Einnig hefði lúkarinn verið klæddur innan á grautfúna innsúð, bönd og bjálkasúð. Skipið þá í því ástandi, að ekki hefði komið til mála að gefa því haffærisvottorð, hefðu þeir vitað um það raunverulega ástand þess.

Skipasmiðir þeir, er önnuðust viðgerð vélbátsins „Vestra“, Vestmannaeyjum, hafa gefið rökstutt álit, þar sem þeir telja óhugsandi annað en menn þeir, sem unnu að viðgerð bátsins í Dráttarbraut Keflavíkur, áður en hann var seldur, hafi þá orðið varir við fúaskemmdir í bátnum, sem ekki voru teknar. Þetta álit sitt, sem þessir þrír skipasmiðir hafa staðfest og skýrt frekar fyrir rétti, rökstyðja þeir með eftirfarandi staðreyndum.

1. Lífbönd, sem sett höfðu verið í bátinn, voru fest á maukfúin bönd, það væri því óhugsandi, að fúi sá, sem þar var undir, hefði ekki sézt, þegar innsúð var rifin burt. Þar að auki hafi lífbönd ekki verið boltuð í gegnum bönd bátsins sjálfs, heldur boltuð í smábúta, sem stungið var inn milli bandanna, sem að visu hafi verið ófúnir, en mjög maðksmognir. Það væri því ekki útlit fyrir annað en að smiðirnir í Dráttarbraut Keflavíkur hefðu ekki treyst hinum raunverulegu böndum bátsins og gripið til þessara ráða, sem telja megi sérstakt fyrirbrigði í skipasmiði.

2. Hásetaklefi og lest verið klædd innan með panel. Þegar panelklæðningin var rifin innan úr bátnum, hafi komið í ljós, að ganeringin undir henni var maukfúin, svo að við hafi verið dottin á hana göt. Það sé því augljóst mál, að panellinn hafi verið settur til að hylja fúann, því enginn setji panelklæðningu í bát til styrktar.

3. Nýr byrðingur var settur á fúin bönd, og smiðir þeir, sem að því unnu, hlotið að veita fúanum athygli.

4. Þegar rífið var innan úr bátnum, hafi komið í ljós, að allviða var seymt með 6" nöglum, sem voru beygðir í endann, eins og til þess að þeir hefðu betra hald. Hefðu þeir ekki komizt áður í kynni við slíka aðferð í skipasmiði.

Samkvæmt þessu var það því álit þeirra, að báturinn hefði verið fúinn, þegar hann var seldur frá Keflavík árið 1941, og viðgerðin meira og minna svikin.

Enn fremur taka þessir þrír smiðir fram, að þeir telji skemmd-irnar vera venjulegan blautafúa vegna elli, en alls ekki maurfúa, og í sömu átt bendir vottorð það, sem fyrir liggur í málinu frá Sig. Péturssyni gerlafræðingi.

Það verður að álitu réttarins samkvæmt því að teljast útilokað, að umræddar fúaskemmdir hafi getað myndast að verulegu leyti frá því að salan fór fram 2. okt. 1941, þar til gallarnir komu í ljós um miðjan febrúar 1942.

Rétturinn verður að telja eftir þeim upplýsingum, sem fyrir liggja í máli þessu, að viðgerð sú, sem fram fór á vélbátnum „Vestra“ í Dráttarbraut Keflavíkur, áður en salan fór fram, hafi verið með þeim hætti, að seljandinn verði að bera ábyrgð á þeim göllum, er síðar komu fram, og mál þetta er af risið.

Það má telja fullsannað, að svo hafi verið gengið frá viðgerð bátsins sem reynt hafi verið að hylja verulega fúagalla og frá-gangur viðgerðarinnar að þessu leyti framkvæmdur þannig, að blekkt var um raunverulegt ástand bátsins.

Enda þótt söluverð bátsins hafi eftir atvikum verið lágt, verður ekki á það fallið, sem umboðsmaður stefnds heldur fram, að bát-urinn hafi verið seldur fyrir „slikk“, svo engin ábyrgð á ástandi hans við söluna geti komið til greina. Þvert á móti virðist sú full-yrðing stefnendanna á rökum byggð, að báturinn hafi verið seld-ur í ríkisskoðunarástandi, og má til stuðnings því benda á þær upplýsingar, er stjórnarformaður hins stefnda hlutafélags gaf um viðgerð bátsins, er upphaflega var leitað kaupa á honum, það, að skipaskoðun er látin fram fara að tilhlutun seljanda við kaupin og allt það, sem þá vantaði samkvæmt vottorði skipaskoðunarmanns-ins, var lagt til af seljanda.

Með skirskotun til framanritaðs verður niðurstaða réttarins sú, að stefnendurnir eigi skaðabótarétt á hendur stefndu hlutafélagi út af margnefndum bátakaupum, og koma þá til álita bótakröfur stefnendanna samkvæmt stefnunum, sem nú skal nánar vikið að.

1. Kostnaður við að gera bátinn haffæran kr. 20481.27. Eru lagðir fram í málinu sundurliðaðir reikningar frá skipasmíðastöð þeirri, er framkvæmdi viðgerðina.

Umboðsmaður stefnds hefur almennt mótmælt upphæðinni sem of hárrí og haldið fram, að hinn hæsti hugsanlegi viðgerðarkostnaður, sem um geti verið að ræða, sé samkvæmt matsgerð, er kaup-endurnir létu fram fara nokkru fyrir viðgerðina, og nam kr. 14414.19.

Rétturinn verður að fallast á, að stefnendunum beri að fá bættan að fullu raunverulegan viðgerðarkostnað við að gera bátinn haf-færan, og þar sem ekki hafa komið fram rökstudd mótmæli eða athugasemdir við ofangreindan kostnaðarreikning né einstaka liði hans, ber að taka hann til greina, eins og hann liggur fyrir.

2. Aflatjón kr. 37500.00. Stefnendur hafa miðað kröfu sína um bætur fyrir aflatjón við meðaltal tekjuafgangs fjöggra vélbáta, sem gengu á veiðar í Vestmannaeyjum á þeim tíma, er viðgerð v/b „Vestra“ fór þar fram. Umboðsmaður stefnds hefur mótmælt þessum kröfulið og haldið fram, að reikningar umræddra báta sýndu ekki á neinn hátt raunverulegan rekstrarkostnað, og upphæðin í heild allt of há.

Rétturinn lítur svo á, að stefnendunum beri bætur fyrir aflatjón, og telur þær hæfilega ákveðnar kr. 12000.00.

3. Tjón Júlíusar Ingibergssonar vegna missis formannshlutar kr. 5500.00. Kröfu þessa miðar hann við að hafa misst formannshlut (aukahlut formanns) af ca. 75000.00 kr. afla.

Umboðsmaður stefnds hefur mótmælt þessum lið sem órökstuddum og algerlega óviðkomandi umbjóðanda sínum. Rétturinn verður að telja, að eigi sé nægilega gerð grein fyrir þessum kröfulið í málinu gegn mótmælum stefnda og því ekki hægt að taka hann til greina.

Þá verður að lokum að dæma stefndan til að greiða stefnandanum málskostnað, er þykir hæfilega metinn kr. 1000.00.

Þá greiði stefndur 6% ársvexti af hinni tildæmdu upphæð frá 7. apríl 1943 til greiðsludags.

Því dæmist rétt vera:

Stefndur, h/f Dráttarbraut Keflavíkur, greiði stefnendunum, Ágúst Bjarnasyni og Júlíusi Ingibergssyni, kr. 32481.27 með 6% ársvöxtum frá 7. apríl 1943 til greiðsludags og málskostnað með 1000 krónum.

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