

Mánudaginn 19. desember 1983.

Nr. 45/1982. **Friðrik Friðriksson og
Sigurður B. Karlsson**

(Skarphéðinn Þórisson hrl.)

gegn

**Guðmundi Rósmundssyni
Benedikt Guðmundssyni
Páli Guðmundssyni og
Hólmsteini Guðmundssyni
og gagnsök**

(Hilmar Ingimundarson hrl.).

Lausafjárkaup. Gallar. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Guðmundur Jónsson, Halldór Þorbjörnsson og Sigurgeir Jónsson og Guðmundur Skaftason hæstaréttarlögmaður.

Aðaláfrýjendur skutu málinu til Hæstaréttar með stefnu 25. febrúar 1982. Þeir krefjast sýknu af kröfum gagnáfrýjenda og málskostnaðar úr þeirra hendi bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur skutu málinu til Hæstaréttar með stefnu 9. mars 1982. Þeir gera þær dómkröfur, að aðaláfrýjendum verði gert að greiða þeim in solidum 58.420.64 krónur með 46% ársvöxtum frá 1. janúar 1981 til 1. mars 1981, 42% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1981, 39% ársvöxtum frá þeim degi til dómsuppsögu héraðsdóms og síðan með hæstu innlánsvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefjast þeir málskostnaðar úr hendi aðaláfrýjenda in solidum í héraði og fyrir Hæstarétti.

Mál þetta var í upphafi höfðað fyrir sjó- og verslunardómi Reykjavíkur, en var vikið til bæjarþings Reykjavíkur eftir gildistöku laga nr. 28/1981, sbr. 42. gr. þeirra.

Í skýrslu skoðunarmanna til Siglingamálastofnunar ríkisins frá 9. júní 1979 segir m. a. svo: „Við skoðun kom í ljós: Að efsti planki miðskipa (bjargsúð) er gegnrifinn, ennfremur aftasti planki stb.m. (bjargsía). Aftasti planki bakb.m. er þverbrotinn og mikið skemmdur vegna ákomu. Ofangreinda planka þarf að endurnýja við

fyrsta tækifæri, ofangreint er ekki hættulegt skipinu eins og er ...“

Í yfirmatsgerð segir m. a. svo: „Nauðsynlegar úrbætur felast annarsvegar í endurnýjun bolviða samkvæmt kröfu Siglingamálastofnunar ríkisins (2) og hinsvegar í endurbótum á loftræstingu vélarrúmsins til þess að koma í veg fyrir frekara tjón vegna ofhitunar. Þar eð Siglingamálastofnunin hefur ákvörðunarvald varðandi fyrra atriði, munum við einungis fjalla um hið síðarnefnda.“ Við flutning málsins fyrir Hæstarétti vitnaði lögmaður gagnáfrýjenda til framangreinds fyrirvara í yfirmatsgerð til stuðnings þeirri skoðun sinni, að yfirmatsmenn hefðu aðeins metið kostnað vegna bolviðgerða samkvæmt því, sem greinir í skýrslunni til Siglingamálastofnunar frá 9. júní 1979, auk kostnaðar við viðgerð á loftræstikerfi og slippkostnaðar, en ekki viðgerð vegna slits af núningi undir toggálga, sem merkt er b í yfirmatsgerð. Hann kveður dómkröfur byggðar á niðurstöðum yfirmats og hafi þessi kostnaður því aldrei verið innifalinn í málinu. Fallast ber á þessa skoðun. Á úrlausn héraðsdóms varðandi þennan lið því ekki rétt á sér, og verður lækkun fjárhæða frá yfirmatsgerð eigi á þessu byggð. Í héraðsdómi er einnig höfð hliðsjón af því, að kostnaður vegna vinnu við setningu bátsins sé ofmetinn, og í yfirmatsgerð segir, að hugsanlegt sé, að bolviðgerð yrði framkvæmd samhliða öðrum erindum bátsins í slipp. Sé því ósanngjarnt, að allur slippkostnaður komi á þessa bolviðgerð. Slippkostnaður er samtals metinn á gkr. 486.800, eða 4.868.00 krónur.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta niðurstöðu hans um bótaskyldu. Samkvæmt því, sem að framan er rakið, eru ekki rök til þess að lækka bótafjárhæð sökum viðgerða á súð vegna slits undir toggálga, merkt b í yfirmatsgerð, en með skírskotun til þess, sem fram kemur í yfirmatsgerð og álitserð hinna sérfróðu meðdómenda í héraði, þykir rétt að lækka slippkostnað nokkuð og dæma aðaláfrýjendur til þess að greiða gagnáfrýjendum in solidum 56.000.00 krónur með vöxtum, eins og í dómsorði greinir.

Eftir þessari niðurstöðu ber að dæma aðaláfrýjendur in solidum til þess að greiða gagnáfrýjendum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, og þykir hann hæfilega ákveðinn samtals 40.000.00 krónur.

D ó m s o r ð:

Aðaláfrýjendur, Friðrik Friðriksson og Sigurður B. Karlsson, greiði in solidum Guðmundi Rósmundssyni, Benedikt Guðmundssyni, Páli Guðmundssyni og Hólmsteini Guðmundssyni 56.000.00 krónur með 35% ársvöxtum frá 1. janúar 1981 til 4. mars 1981, 42% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1981, 39% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1982, 46% ársvöxtum frá þeim degi til 21. september 1983, 39% ársvöxtum frá þeim degi til 21. október 1983, 36% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1983, 32% ársvöxtum frá þeim degi til uppsögu dóms þessa og síðan með áframhaldandi dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Aðaláfrýjendur greiði in solidum gagnáfrýjendum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals 40.000.00 krónur.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 22. janúar 1982.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 13. janúar sl., höfðuðu Guðmundur Rósmundsson, Skólastíg 11, Bolungarvík, Benedikt Guðmundsson, sama stað, Páll Guðmundsson, sama stað, og Hólmsteinn Guðmundsson, Tunguseli 7, Reykjavík, fyrir sjó- og verslunardómi Reykjavíkur með stefnu, birtri 4. mars 1981, gegn Friðrik Friðrikssyni, Garðavegi 25, Hvammstanga, og Sigurði B. Karlssyni, Hvammstangabraut 7, Hvammstanga, til greiðslu in solidum á kr. 58.420.64 ásamt 46% ársvöxtum frá 1. janúar 1981 til greiðsludags svo og málskostnaði skv. gjaldskrá LMFÍ, þar með töldum matskostnaði. Stefndu krefjast sýknu af kröfum stefnenda og að þeim verði til dæmdur málskostnaður samkvæmt mati réttarins.

Sáttatilraunir dómsins hafa reynst árangurslausar.

II.

Með afsali, dags. 27. desember 1978, dskj. 3, seldu stefndu stefnendum vélbátinn Rósu, HU 294, skipaskrárnúmer 1502. Bátur þessi var smíðaður í Hafnarfirði 1977. Kaupverðið var kr. 95.000.000. Í afsalinu er m. a. tekið fram, að báturinn skuli fullnægja öllum þeim kröfum, sem Siglingamála-

stofnun ríkisins geri til báts og búnaðar, kaupanda að kostnaðarlausu. Fyrir afhendingu bátsins 15. október 1978 var framkvæmd skoðun á bol skipsins af Skipaefirliti ríkisins á Siglufirði 12. október 1978, dskj. 21, og heimiluð útgáfa haffærisskírteinis, sem gildi í eitt ár.

Um veturinn munu stefnendur hafa stundað netaveiðar á bátnum. Hinn 9. júní 1979 var báturinn skoðaður af skipaskoðunarmönnum, þar sem hann var við bryggju í Bolungarvík, dskj. 4. Við skoðun þessa kom eftirfarandi í ljós: „Efsti planki miðskipa (bjargsúð) er gegnrifinn, ennfremur aftasti planki stb.m. (bjargsía). Aftasti planki bakb.m. er þverbrotinn og mikið skemmdur vegna ákomu“. Jafnframt er tekið fram, að ofangeinda plankna þurfi að endurnýja við fyrsta tækifæri, en þetta sé ekki hættulegt skipinu eins og er. Sumarið 1979 gerðu stefnendur skipið út á trollveiðar og urðu þá varir við galla í loftræstibúnaði í vélarúmi. Í bréfi til Siglingamálastofnunar ríkisins, dskj. 5, kemur fram, að 28. jan. 1980 hafi verið gerð skoðun á loftræstibúnaðinum. Ein rafdrifin vifta, sem staðsett sé aftast í vélarúminu stjórnborðsmegin, sé gagnslaus. Innviðir bátsins í vélarúmi séu farnir að springa vegna mikils hita. Einnig svelti aðalvél vegna loftleysis. Loftræstibúnaður fyrir vélarúm sé algerlega gagnslaus. Til að bæta úr þessu verði að fá öfluga og sterka viftu, sem blási fersku lofti til vélarúms.

Með bréfi, dags. 11. júní 1980, dskj. 6, gerðu Básar h/f, Hafnarfirði, tilboð að fjárhæð kr. 6.725.000 í viðgerð á bol bátsins.

Á dskj. 11 er matsgerð dómkvaddra matsmanna, dags. 9. sept. 1980, og á dskj. 13 yfirmatsgerð, dags. 19. janúar 1981. Matsmenn og yfirmatsmenn virðast vera sammála um, hvaða gallar séu á bátnum og orsakir þeirra. Rétt þykir að rekja nokkuð það, sem fram kemur í yfirmatsgerð, en þar er eftirfarandi upptalning:

„a) Aftasti bjargsíuplanki b.b. megin þverbrotinn rétt við skutstefni. b) Ákoma er á byrðingi undir toggálga b.b. megin. Síur núnar milli hlífðarjárna. c) Bjargsíur miðskipa b.b. megin og aftast s.b. megin gegnrifnar.“

Í yfirmatsgerðinni kemur fram, að ekki sé sýnileg nein ákoma, er gefi vísbendingu um upphaf brots þess, sem lýst er í a). Vegna þessa og staðsetningar brotsins, þ. e. þar sem krappinn er mestur á plankann, telja yfirmatsmenn langlíklegast, að brotið hafi orðið til við ísetningu plankans, þótt það hafi e. t. v. opnast meira síðar. Ekki var kannað, hvort plankinn væri gegnbrotinn. Slit samkv. b) er staðsett beint undir toggálga og sé vafalítið orsakað af núningi toghlera við byrðinginn milli hlífðarjárnanna. Einnig virðist ljóst, að rifur, sem um getur í c), megi rekja til óeðlilega hás hitastigs í vélarúmi bátsins, sem valdið hafi innþornun og rifnun viðanna. Auk rifa á þeim plönkum, sem þegar er um getið, hafi víða verið hægt að sjá merki þornunar og samdráttar á innviðum í og við vélarúmið. Þannig hafi til

dæmis myndast bil á milli bita og bjálkasúða og á milli bitaenda og langstykkja undir vélarreisin.

Orsök háshitastigs í vélarúmi sé tvímælalaust ófullnægjandi loftræsting í vélarúminu. Við uppsetningu hafi viftunni, sem sé af „axial“ gerð verið komið þannig fyrir í stokknum, að aðstreymisskilyrði að henni sé algerlega óviðunandi. Yfirmenn telja, að erfitt sé að gefa önnur tímamörk um ákomu undir lið b) en þau, að hún hafi orðið á tímabilinu, er báturinn stundaði togveiðar. Útilokað sé að gefa nákvæm tímamörk í sambandi við rifnun þá, sem lýst er í lið c). Hafi smíðaviðurinn, sem notaður var í bátinn, verið mjög rakur, sé hugsanlegt, að plankar þeir, sem um er rætt, hafi þornað svo strax á smíðatímanum, að rifnun hafi byrjað þá þegar og rifur síðan smám saman gleikkað vegna sífelldrar þurrkunar frá vélarúminu.

Yfirmatsmenn telja, að þótt miðað væri við ástand viðanna, eins og það var við skoðun yfirmatsmanna 20. desember 1980, hafi þurft ítarlegri athugun en venjulega skoðun væntanlegs kaupanda til þess að gera sér grein fyrir göllum þeim, sem upp eru taldir í dskj. 4. Ekki verði heldur talið, að gallarnir á loftræstingu vélarúmsins hefðu átt að vera augljósir kaupanda við skoðun á búnaði í vélarúmi.

Yfirmatsmenn hafa sundurliðað kostnað við útbætur miðað við verðlag í desember 1980 þannig:

„*Bolviðgerð:*

Vinna við frárf, smíði og uppsetningu, samt. 44 dagsverk á 71.360 Gkr.	3.139.840 Gkr.
Verkstjórn, 15% af vinnu	470.976 —
Efni, þ. m. t. eik, naglar, boltar, hampur, bik, súr, gas, rafsuðuvír	530.000 —
Vélavinna o. fl.	100.000 —
	4.240.816 Gkr.

Slippkostnaður:

Uppsátur og hliðarfærsla	112.000 Gkr.
Dagleiga í 12 daga	105.600 —
Vinna við setning, 5 dagsverk á 53.856	269.280 —
	486.800 Gkr.

Loftræsting:

Vinna við smíði og uppsetningu á viftu, stokkum, lofttúðum og raflögn, samt. 7 dagsverk á 71.360	499.520 Gkr.
Verkstjórn, 15% af vinnu	74.928 —

Ný vifta, efni í stokka og túður, kassi fyrir viftu,	
raflangaefni o. fl.	490.000 Gkr.
Vélavinna o. fl.	50.000 —
	1.114.448 Gkr.
Samtals	5.842.064 Gkr.“

Tekið er fram, að hugsanlegt sé, að bolviðgerðin yrði unnin samhliða öðrum erindum bátsins í slipp og væri þá ósanngjarnt að skrifa slippkostnaðinn óskiptan á bolviðgerðina.

Á dskj. 22 er haffærisskírteini fyrir m/s Pál Helga, ÍS 142, útgefið í Bolungarvík 2. mars 1981. Í skírteini þessu, sem gildir til 31. maí 1981, er svohljóðandi athugasemd: „Samkvæmt fyrirmælum frá Siglingamálastofnun ríkisins í Rvk. skal gefa bátnum haffærisskírteini til 31.05. 1981, en þá verði skipið tekið í slipp til skoðunar og að þá fari fram viðgerð á þeim göllum, sem komið hafa fram í loftblásturskerfi skipsins svo og skemmdum því viðkomandi.“

Undir rekstri málsins hafa komið fyrir dóm til yfirheyrslu stefnendurnir Guðmundur, Benedikt og Páll, báðir stefndu og vitnið Guðmundir Helgi Þórarinsson vélstjóri. Við yfirheyrslur þessar kom fram, að það muni hafa verið í maí eða júní 1979, sem stefnendur urðu fyrst varir við galla þá á bátnum, sem taldir eru á dskj. 4. Eftir að stefnendur hófu trollveiðar á skipinu sumarið 1979, komu gallar á loftræstikerfi vélarúms í ljós. Stefnandinn Guðmundur hafði þá sambandi við lögfræðinginn, sem annaðist sölu á bátnum, Jónas Haraldsson, og skipasmiðinn, Bárð Auðunsson í Básúm. Á meðan skipið var í eigu stefndu, voru stundaðar neta- og rækjuveiðar á skipinu, en ekki venjulegar togveiðar. Stefndu urðu ekki varir við of mikinn hita í vélarúmi bátsins. Fram kom hjá stefnda Friðrik, að það hafi verið vorið eða sumarið 1979, sem kvartað hafi verið yfir göllum á bátnum.

III.

Af hálfu stefnenda er því haldið fram, að gallarnir á bátnum hafi verið til staðar, er stefnendur tóku við bátnum, og að þeir hafi ekki getað við þeim búist. Gagnvart stefnendum sé hér um leynda galla að ræða, sem stefndu beri fjárhagslega ábyrgð á. Ábyrgð stefndu byggist á öðru hvoru eftirfarandi: a) Stefndu hafi vitað um gallana við söluna, en leynt þeim fyrir stefnendum, annað hvort óvart eða vísvitandi. Leiði af því skaðabótaábyrgð skv. kaupalögum. b) Ef ekki verði á skaðabótaskyldu stefndu skv. ofangreindu fallist, sé stefnukrafan byggð á rétti stefnenda til afsláttar af kaupverði bátsins. Báturinn hafi við kaupin verið haldinn umræddum göll-

um og stefnendur eigi að fá úrbætur, hvort sem stefndu hafi vitað um gallana eða ekki. Við munnlegan málflutning voru kröfur stefnenda m. a. rökstuddar með vísan til 42. gr. laga. nr. 39/1922 svo og samningsbundins ákvæðis um gallalausán bát.

Af hálfu stefndu er því mótmælt, að þeir beri ábyrgð á göllum þeim, sem stefnendur byggja málatilbúnað sinn á. Stefndu hafi keypt bátinn nýjan af Bás h/f. Báturinn hafi verið smíðaður undir eftirliti Siglingamálastofnunar ríkisins. Hönnun bátsins hafi verið sanþykkt af stofnuninni og stranglega hafi verið fylgst með því, að báturinn væri rétt byggður. Á hinum ýmsu stigum hafi báturinn og búnaður hans verið tekinn út af tæknimönnum stofnunarinnar. Við móttöku bátsins hafi fylgt haffærisskirteini, þar sem hann hafi verið talinn að öllu leyti eðlilegur. Þann 12. október 1978 hafi báturinn enn verið skoðaður af Siglingamálastofnuninni og engin athugasemd gerð.

Stefndu hafi hvorki orðið varir við galla né hafi þeir mátt vita um neitt slíkt. Stefndu geti því ekki talist bótaskyldir vegna þeirra galla, sem stefnendur telji hafa fylgt bátnum. Stefndur virðast byggja mat sitt á hönnunargalla, og telja stefndu, að kröfum vegna þessa verði að beina til hönnuðs sjálfra, byggingaraðilja og eftirlitsmanna, en stefndu geti ekki undir neinum kringumstæðum talist bótaskyldir vegna hugsanlegra galla við hönnun og eða vegna skorts á eftirliti. Stefndu telja mótmæli stefnenda of seint fram komin, þar sem þau hafi ekki verið höfð frammi fyrr en næstum fullum átta mánuðum frá afhendingu. Stefndu hafi hvorki vitað um galla í bátnum né vísitandi eða óvart leynt þeim fyrir kaupendunum. Skorað var á stefnendur að leggja fram skoðunarbók fyrir bátinn.

Með sömu rökum og hér að framan eru rakin er kröfu stefnenda um afslátt af kaupverði mótmælt. Tölulegum niðurstöðum matsmanna er mótmælt.

Við munnlegan málflutning var því haldið fram, að það hafi fyrst verið sumarið 1980, sem stefnendur hafi tilkynnt stefndu, að stefnendur ætluðu að bera gallana fyrir sig, enda þótt þeir hafi tilkynnt um gallana sumarið 1979.

IV.

Niðurstæða.

Fram er komið, að gallar þeir, sem málið er af risið, komu fram sumarið 1979. Viðurkennt er, að stefnendur tilkynntu stefndu um gallana sumarið 1979. Verður því við það miðað, að kvörtun stefnenda hafi verið nægjanleg skv. 52. gr. laga nr. 39/1922. Enda verður að telja þá málástæðu stefndu, sem fyrst var höfð uppi við munnlegan málflutning, að stefnendur hafi, þá er þeir tilkynntu um gallana, ekki tilkynnt, að þeir ætluðu að bera gall-

ana fyrir sig, of seint fram komna. Samkvæmt því, sem að framan hefur verið rakið úr yfirmatsgerð, var báturinn haldinn göllum þeim, sem taldir eru undir liðum a) og c), þá er kaupin voru gerð. Gallar þessir eru leyndir gallar, og ber stefndu að bæta stefnendum það tjón, sem þeir hafa orðið fyrir vegna þessara galla. Eins og málið liggur fyrir, er ósannað, að báturinn hafi við kaupin verið haldinn galla þeim, sem talinn er undir lið b) í yfirmatsgerð, og verða stefndu því sýknaðir af kröfum vegna þessa galla.

Við mat á kostnaði við úrbætur á göllum þeim, sem stefndu ber að bæta stefnendum, þykir mega hafa hliðsjón af kostnaðaráætlun yfirmatsmanna á dskj. 11, enda þótt hinir sérfróðu meðdómendur telji vinnu við setningu bátsins í slipp of metna. Kostnaður þessi þykir hæfilega ákveðinn kr. 40.000.00. Fjárhæð þessa ber stefndu að greiða stefnendum með vöxtum, sem ákveðast 35% ársvextir frá 1. janúar 1981 til 1. júní 1981, en 34% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Málskostnaður, þar með talinn matskostnaður, kr. 12.365.00, ákveðst kr. 20.000.00.

Dóminn kváðu upp Auður Þorbergsdóttir borgardómari, Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Ragnar Bjarnason vélstóri.

D ó m s o r ð:

Stefndu, Friðrik Friðriksson og Sigurður B. Karlsson, greiði in solidum stefnendum, Guðmundi Rósmundssyni, Benedikt Guðmundssyni, Páli Guðmundssyni og Hólmsteini Guðmundssyni, kr. 40.000.00 með 35% ársvöxtum frá 1. janúar 1981 til 1. júní 1981, en 34% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og kr. 20.000.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.