

Föstudaginn 21. mars 1986.

Nr. 15/1983. **Baldur h/f**

(Hrafnkell Ásgeirsson hrl.)

gegn

Jónatan Sveinssyni og

Sveinbirni Sveinssyni

báðum persónulega og f.h.

Sigurðar s.f.

(Skúli Pálsson hrl.)

og

Siglingamálastofnun ríkisins

(Gunnlaugur Claessen hrl.)

og

Jónatan Sveinsson og

Sveinbjörn Sveinsson

báðir persónulega og f.h.

Sigurðar s.f.

gegn

Baldri h/f

Skipakaup. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma Magnús P. Torfason, Bjarni K. Bjarnason, Guðmundur Skaftason, Magnús Thoroddsen og Sigurgeir Jónsson.

Aðaláfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með áfrýjunarstefnu 20. janúar 1983. Kröfur hans eru aðallega þær, að gagnáfrýjendur og stefndi verði dæmdir til að greiða honum 612.866,76 krónur með 35% ársvöxtum af 189.518,87 krónum frá 1. mars 1981 til 1. júní s.á., með 34% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til 1. nóvember s.á., með 34% ársvöxtum af 961.878,76 krónum frá þeim degi til 31. desember s.á., en með dómvöxtum af 612.866,76 krónum frá 1. janúar 1982 til greiðsludags. Til vara krefst aðaláfrýjandi lægri fjárhæðar að mati Hæstaréttar. Þá krefst hann málskostnaðar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur, Jónatan Sveinsson og Sveinbjörn Sveinsson báðir persónulega og f.h. Sigurðar s.f., hafa áfrýjað málinu með gagn-

áfrýjunarstefnu 14. febrúar 1983 samkvæmt heimild í 3. mgr. 20. gr. laga nr. 75/1973. Þeir krefjast þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti.

Af hálfu stefnda Siglingamálastofnunar ríkisins er þess krafist að-allega, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur að því er hann varð-ar, og að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti. Til vara er krafist sýknu að svo stöddu og máls-kostnaðar fyrir Hæstarétti en til þrautavara að málskostnaður verði felldur niður.

Samkvæmt kaupsamningi átti seljandi að tréskafa og mála skipið að utan. Seljandi annaðist ekki trésköfunina. Í kaupsamningnum segir: "Verði ekki hægt vegna tíðarfars að tréskafa og mála skipið fyrir afhendingardag þess skal seljandi greiða kaupanda áætlaðan kostnað vegna þessa, .." Af hálfu kaupanda hefur verið gerð áætl-un um kostnað við verk þetta og er áætlaður kostnaður 10.000,00 krónur. Þessari áætlun hefur seljandi ekki hnekkt. Verður þessi kröfuliður kaupanda því tekinn til greina að fullu.

Seljandi hefur ekki sannað, að hann hafi afhent kaupanda lönd-unarmál, sem skipinu átti að fylgja. Kaupandi hefur gert seljanda reikning fyrir löndunarmálinu að fjárhæð 6.200,00 krónur. Af hálfu seljanda hefur fjárhæð þessa kröfuliðs ekki verið andmælt sérstaklega. Verður þessi kröfuliður kaupanda því tekinn til greina.

Af hálfu seljanda er viðurkennt, að hann eigi að greiða reikninga samtals að fjárhæð 5.370,50 krónur svo sem í héraðsdómi greinir.

Ofangreindar fjárhæðir nema samtals 21.570,50 krónum. Frá þeirri upphæð ber að draga 4.721,76 krónur svo sem í héraðsdómi greinir. Mismunurinn nemur 16.848,74 krónum.

Gegn andmælum af hálfu seljanda hefur kaupandi ekki sannað, að hann eigi rétt á greiðslu hærri fjárhæðar úr hendi seljanda vegna kaupanna á skipinu. Verða gagnáfrýjendur því dæmdir til að greiða aðaláfrýjanda síðastgreinda fjárhæð með vöxtum eins og í dóms-orði greinir, en vaxtakröfu er ekki mótmælt.

Staðfesta ber héraðsdóm að því er varðar stefnda Siglingamála-stofnun ríkisins.

Rétt þykir að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Siglingamálastofnun ríkisins, á að vera sýkn af kröfum aðaláfrýjanda, Baldurs h/f, í máli þessu.

Gagnáfrýjendur, Jónatan Sveinsson og Sveinbjörn Sveinsson, greiði persónulega og f.h. gagnáfrýjandans Sigurðar s.f., aðaláfrýjanda, Baldri h/f, 16.848,74 krónur með 35% ársvöxtum frá 1. mars 1981 til 1. júní 1981, með 34% ársvöxtum frá þeim degi til 31. desember s.á. og með dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 3. nóvember 1982.

Mál þetta, sem dómtekið var 15. október sl., höfðaði Baldur hf., Hrannargötu 4-4a, Keflavík, fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, birtri 15. desember 1981, gegn Jónatan Sveinssyni, Deildarási 16, Reykjavík og Sveinbirni Sveinssyni, Sjávarflöt 1, Stykkishólmi, báðum persónulega og fyrir hönd sameignarfélagsins Sigurðar sf., Stykkishólmi og Hjálmari Bárðarsyni, siglingamálastjóra, fyrir hönd Siglingamálastofnunar ríkisins, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndu verði dæmdir til þess að greiða stefnanda kr. 612.866,76 með 35% ársvöxtum af kr. 189.518,87 frá 1. mars 1981 til 1. júní 1981, en með 34% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til 1. nóvember, en með 34% ársvöxtum af kr. 961.878,76 frá þeim degi til 31. desember 1981, en með dómvöxtum frá 1. janúar 1982 af kr. 612.866,76 til greiðsludags svo og málskostnað skv. gjaldskrá LMFÍ, þar með talinn matskostnað kr. 10.852,00. Til vara er gerð krafa um aðra lægri fjárhæð að mati dómsins með sömu vöxtum og krafist er af aðalkröfu svo og matskostnað og málskostnað skv. gjaldskrá LMFÍ.

Dómkröfur stefndu, Sigurðar sf., Sveinbjörns Sveinssonar og Jónatans Sveinssonar, eru aðallega krafa um sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnanda verði gert að greiða þeim ríflegan málskostnað. Til vara er þess krafist að stefndu verði einungis dæmdir til þess að greiða stefnanda kr. 5.370,50 og stefnandi verði dæmdur til þess að greiða þeim málskostnað. Þessir stefndu gera þá gagnkröfu að stefnandi verði dæmdur til þess að greiða stefndu kr. 4.721,76 ásamt vöxtum eins og krafist er í stefnu, þó frá 30. des. 1980, og málskostnað. Gagnkrafan er höfð uppi til skuldajafnaðar og sjálfstæðs dóms.

Stefnandi viðurkennir greiðsluskyldu sína á kr. 269,28 af gagnkröfunni, en krefst sýknu af henni að öðru leyti.

Stefndi, siglingamálastjóri f.h. Siglingamálastofnunar ríkisins, krefst sýknu af kröfum stefnanda og að honum verði tildæmdur málskostnaður að mati réttarins. Til vara er gerð krafa um sýknu að svo stöddu og málskostnaður að mati réttarins. Til þrautavara er gerð krafa um lækkun á kröfum stefnanda og að málskostnaður verði felldur niður.

Sáttatilaunir dómsins hafa reynst árangurslausar.

Málavextir:

Með kaupsamningi, dags. 5. september 1980, keypti stefnandi vélskipið Sigurð Sveinsson SH-36, nú Mars KE-197, af stefnda Sigurði sf. Í kaupsamningnum er m.a. ákvæði um að í kaupunum skuli fylgja auk venjulegs fylgifyrjar, uppstillingar á dekki og í lest og allur veiðarfæraútbúnaður er skipið á og tilheyrir því, ennfremur að skipið skuli afhent í Stykkishólshöfn 15. desember 1980 og skuli það afhent með nýju haffærisskírteini, tréskafið og málað að utan. Tekið er fram að verði ekki hægt að tréskafa og mála skipið fyrir afhendingardag skuli seljandi greiða kaupanda áætlaðan kostnað vegna þessa. Söluverð skipsins var g.kr. 120.000.000. G.kr. 74.000.000 af söluverðinu skyldi stefnandi greiða með skuldabréfi til 8 ára með 20% ársvöxtum.

Skipið var afhent í Stykkishólshöfn 19. desember 1980. Ekki hafði þá verið gefið út nýtt haffærisskírteini fyrir skipið, sem var með gilt haffærisskírteini til 24. maí 1981. Hinn 16. desember 1980 ritaði Bragi Húnfjörð, skipaskoðunarmaður í Stykkishólmi, eftirfarandi í eftirlitsbók skipsins:

„Bolskoðun hefur farið fram samkv. lögum þar um. Slit fannst á milli hlerajárna stjórnbm. að aftan um 15% af efnisþ. Bolur að öðru leyti í góðu standi. Farið var yfir hempingu bols og á þilfari. Skipið hreinsað og málað og sinkað. Nýr öxull frá 15/3 '80. Slökkvitæki skoðist um áramót. Bolur, búnaður og vél í lagi.“

Á dskj. 4 er afsal til stefnanda, dags. í des. 1980. Í afsali þessu segir m.a., að kaupandi hafi kynnt sér ástand skipsins og fylgifé þess og sætt sig við það að öllu leyti. Kaupandi hafi tekið við skipinu í samningsbundnu ástandi í höfn í Stykkishólmi.

Í eftirlitsbók skipsins er svohljóðandi bókun, dags. 1. febrúar 1981, undirrituð Guðm. Hj. Bjarnason:

„Skipið skoðað í Keflavíkurhöfn. Við skoðun komu eftirtalin atriði fram. Gera við handrið á hvalbak. Gera við slit í bómubolta. Bóma bogin. Brotin slifa á reykröri á eldavél. Brotin bönd S.B. megin í hvalbak. Samkvæmt teikningu E. Þorfinnssonar, dagsettri 17.3. '71, vantar stoðir undir langdregara í hvalbak. Vantar handrið við stiga í káetu. Gera við sogrör

að sjó og austurdælu við aðalvél. Fjarlægja hosur af austurlögnum undir gólfi. Fjarlægja hosu á eldsneytisslögnum undir gólfi. Varahluti sem vantar fyrir vélar. Ventla á varadexel. Ræsiloka (sic) fyrir aðalvél. Bolta og rær fyrir strokklok. Varahringi á stimpil. Strokkfóðringu. Sveifarlegu. Rammalegu. Eldsneytisdælu. 4 stk. eldsneytisrör. Þétti fyrir aðalvél. Ljósavél. - 2 stk. útblástursloka. 1 stk. sogloka ásamt gormum. Eldsneytisloka. Sveifarlegu. Stimpilbolta og legur. Eldsneytisdælu. Eldsneytis- og smurolíusíu. Þétti.”

Á dskj. 46 er ódagsett plagg undirritað af Ólafi Björnssyni forstjóra stefnanda. Í plaggi þessu eru taldir ýmsir gallar sem bréfitari telur vera á skipinu, sem stefnandi keypti af stefnda Sigurði sf. Í lok plaggs þessa kemur m.a. fram, að stefnandi krefjist greiðslu á að samningurinn frá 5. september 1980 verði uppfylltur að öllu svo sem að greitt verði fyrir að „tréskafa” bátinn, gera hann kláran til netaveiða svo sem umtalað var og greiðslu vegna leyndra galla sem verið hafa að koma í ljós fram að þessu og vart sé að vænta loka á fyrr en tími gefist til að taka bátinn í slipp að lokinni humarvertíð. Þá er gerð krafa um bætur fyrir allt það óhagræði sem stefnandi hafi haft af vanefndum í sambandi við kaup á bátnum og beint tjón skv. mati. Jafnframt er því hafnað með öllu að stefnanda beri að greiða goggbretti á bátinn með tilvísan til reglugerðar.

Með bréfi, dags. 26. febrúar 1981, dskj. 47, svaraði stefndi Jónatan Sveinsson f.h. stefnda Sigurðar sf. kröfum stefnanda á dskj. 46. Í bréfi stefnda er öllum fjárkröfum stefnanda mótmælt. Tekið er fram í bréfi þessu að áhöld kunni að vera um það hvort skipið hafi verið „tréskafið”, en stefndu hafi látið skafa bol skipsins ofan í sjólinu inn í tré og lakkmála síðan bolinn tvívegis, en á móti þessu komi að kaupendur hafi látið vinna á sinn reikning nokkur sérverk við skipið, smíði goggbrettis, rif á rúnnjárn-um af síðum o.fl. og hafi þessi reikningur hljóðað upp á um g.kr. 600.000, en þennan reikning hafi stefndu greitt. Með bréfi dags. 21. apríl 1981 gerði stefndi Sigurður sf. stefnanda sáttaboð sem hljóðaði upp á greiðslu á kr. 14.573,47.

Á dskj. 52 er skýrsla skipaskoðunarmannsins Magnúsar Guðmundssonar vegna skoðunar á bátnum Mars 20. maí 1981. Í skýrslu þessari segir svo: „Öldustokkur „brotinn“, endurnýja ca 4 ½ m á móts við afturhorn á hvalbak st.b.m. Átta bogastoðir í hvalbak st.b.m. brotnar um suðu. Öldustokkur ca 4 m á móts við stýrishús þarf endurnýjunar mest vegna slits.”

Á dskj. 53 er vottorð Egils Þorfinnssonar, dags. 3. júní 1981. Í vottorði þessu kemur fram, að vottorðsgefandi hafi skoðað m/b Mars KE-197 og komið hafi í ljós að öldustokkur stb. ca 5 m langur undir hvalbakshorni sé brotinn og klofinn. Öldustokkur stb. ca 4-5 m langur á móts við aftari horn á stýrishúsi, brotinn og klofinn. Brot þessi séu ekki ný. Hampþétting

með stuttum sé víða ónýt og þurfi að taka neðsta borð í skjólborðsklæðningu frá til að hamppétta með stuttum á báðum hliðum.

Á dskj. 54 er vottorð dags. 4. júní 1981, undirritað af áhöfn stefnanda, sem tók við skipinu í Stykkishólshöfn, 19. desember 1980. Í vottorði þessu segir að um það hafi verið fullt samkomulag við fulltrúa fyrri eigenda, Sveinbjörn Sveinsson, að eftir að báturinn væri kominn til Keflavíkur skyldi kaupa og gera það sem á vantaði að fullnaðarskoðun gæti farið fram á bátnum, eins og kaupsamningur kveði á um.

Með bréfi, dags. 30. júlí 1981, krafði lögmaður stefnanda stefnda, Sigurð sf., um greiðslu á kr. 115.918,87 auk innheimtulauna og vaxta. Tekið er fram, að þarna sé einungis gerð krafa um þá hluti sem stefnandi hafi þegar orðið að greiða vegna þess að hann telji hinum selda bát hafa verið áfátt við afhendingu. Fleiri hlutir kunni að koma fram er skipið verði tekið upp í slipp að humarvertíð lokinni í haustbyrjun og er gerður fyrirvari um hækkun kröfu stefnanda vegna þessa.

Á dskj. nr. 56 er skýrsla skoðunarmannsins Guðmundar Hj. Bjarnasonar, dags. 20. ágúst 1981. Í skýrslu þessari eru eftirfarandi athugasemdir: Tæringarrönd í öxli framan við þétti að aftan. Mikið slit í skiftiklossum í skrúfu verður það lagað. Aftari stefnislega litur vel út. Rýmd 0.8 mm. Slit og rispur í legu á skrúfuháls. Öll þétti endurnýjuð í skrúfuhaus og öxli.“

Á dskj. 58 er skýrsla skoðunarmannsins, Magnúsar Guðmundssonar, dags. 1. september 1981. Í skýrslu þessari segir svo: „Við skoðun hefur komið í ljós, að af völdum ákomu (brota) verður að endurnýja öldustokk undir hvalbak st.b.m. og bogastoðir eru brotnar um suðu sömu megin en hluti af hvalbaknum st.b.m. (bogastykkið sem hvílir á öldust.) verður að fjarlægja meðan á viðgerð stendur. Einnig verður að endurnýja bjargsýju-planka á móts við ofantaldar skemmdir. Aftan við miðskip st.b.m. verður að losa upp öldustokk til nánari athugunar á skjólborðsstoðum, þar sem erfitt er að ákvarða, hvort um er að ræða brot eða los á 4-5 stoðum. Aftan til á þessum stað er öldustokkur ónýtur vegna slits og áverka. Bjargsýju-plankar sinn hvoru megin afturstefnis eru ónýtir vegna fúa og annarra skemmda. Hamppéttingu með skjólborðsstoðum er mjög ábótavant og er því gerð krafa um að leysa frá neðsta borð í klæðningu á skjólborðsstoðum, svo að vel verði komist að hamppéttingu með skjólborðsstaðnum allan hring skipsins.“

Með bréfi, dags. 4. sept. 1981, dskj. 59, óskaði lögmaður stefnanda eftir dómkvaðningu matsmanna til þess að skoða og meta eftirtalda hluti í vél-bátnum Mars KE-197, sem þá lá í slippnum í Keflavík. Síðan segir svo í matsbeiðni:

- „a) Meintum fúa í efstu plönkum (bjargsjúplönkum) sinn hvoru megin afturstefnis á bátnum.
- b) Við skoðun skipaeftirlitsmanns hefur komið í ljós að af völdum ákomu (brota) verður að endurnýja öldustokk st.b.m. og bogastoðir eru brotnar um suðu sömu megin, en hluti af hvalbaknum st.b.m. (bogastykkið sem hvílir á öldustokk) verður að fjarlægja meðan á viðgerð stendur. Einnig verður að endurnýja bjargsjúplanka á móts við ofantaldar skemmdir. Aftan til við miðskip st.b.m. verður að losa öldustokk til nánari athugunar á skjólborðsstoðum (stuttum) þar sem erfitt kynni annars að ákveða hvort um brot er að ræða eða los á stoðum (stuttum). Þá er aftan til á þessum stað öldustokkur ónýtur vegna slits og áverka. Nauðsynlegt er að fá dómkvadda matsmenn til að meta hluti þessa undir staflið þessum, þar sem hugsanlegt er að hér sé um að ræða tjón er tryggingarfélag bæti, þó enn sem komið er finnst engin skýrsla þar um.
- c) Óskað er og mats og skoðunar á eftirfarandi er jafnframt kom fram hjá skipaskoðunarmanni: Hampþéttingu með skjólborðsstoðum er mjög ábótavant og er því gerð krafa um að leysa frá neðstu klæðningu á skjólborðsstoðum svo að vel verði komist að hampþéttingu með skjólborðsstoðum allan hring skipsins.“

Á dskj. 61 er matsgjörð hinna dómkvöddu matsmanna, dags. 26. eða 29. sept. 1981. Í matsgjörðinni kemur fram, að matsfundur hafi verið haldinn 19. sept. 1981 um borð í Mars KE-197 þar sem báturinn stóð í slipp í Dráttarbraut Keflavíkur. Í matsgjörð þessari er hvorki lýst ástandi hins metna né hvað þurfi að gera við bátinn, en svohljóðandi setning „Tjónið metum við þannig:“ Síðan er upptalning á efni, vinnulaunum og vélavinnu og þannig er tjón a) metið á kr. 87.082,70, b) kr. 212.062,38, c) kr. 18.243,28, málning, efni og vinna kr. 28.175,00, upptaka, færsla og slippgjald kr. 33.532,00 eða samtals kr. 379.095,36.

Síðan segir svo í matsgjörð þessari: „Skemmdir þær sem eru nefndar í a, b, og c lið teljum við vera vegna bryggjuhnoða og ákomu við bryggju og af öðru hnjaski svo og venjulegu sliti sem á sér stað, svo sem vegna veiðarfæra.

Þá teljum við að allar skemmdir og ákomur séu eldri en frá í desember 1980.“

Matsgerðinni fylgir plagg, sem kallast „Sérmat fyrir Baldur hf. c/o Ólafur Björnsson.“ Á plaggi þessu er kostnaðaráætlun vegna viðgerðar á stjórnbordssíðu vegna slits á byrðingi og hljóðar áætlunin upp á kr. 163.662,82. Jafnframt er tekið fram, að matsmennirnir telji skemmdir á

stjórnborðssiðu vera af völdum toghlera plógs eða annarrar veiðarfæra sem komnar séu á undanförunum árum. Matsmennirnir telja, að skemmdir þessar séu eldri en frá í desember 1980.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram að höfuðforsenda þess að kaup komust á og að við hinu selda skipi var tekið hafi verið að hið selda skip skyldi afhent með nýju haffærisskírteini. Hafi stefnandi talið að það hversu mjög svo strangar kröfur séu gerðar af Siglingamálastofnun ríkisins til þess að skip teljist haffært, væri nægileg trygging til þess að skipið væri í samningsbundnu ástandi. Að vísu hafi ekki fylgt skipinu við afhendingu nýtt haffærisskírteini eins og um var samið, en fram komi í eftirlitsbók skipsins á dskj. 5, bls. 27 og 28, lýsing á ástandi skipsins, lýsing, sem stefnandi eða starfsmenn hafi tekið gilda á þeim tíma. Hins vegar hafi verið ljóst þegar við afhendingu, að hinu selda skipi hafi verið í ýmsu áfátt, þó hvergi nándar nærri því sem síðar reyndist, sbr. yfirlýsingu á dskj. 54 og 46.

Kröfur sínar gagnvart stefnda Sigurði sf. reisir stefnandi m.a. á 2. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922. Kröfur sínar gagnvart Siglingamálastofnun ríkisins reisir stefnandi á því að telja verði í besta falli að starfsmaður eða starfsmenn stofnunarinnar hafi bakað stofnuninni solidaríska ábyrgð með stefnda Sigurði sf. með því að rita í eftirlitsbók skipsins 16. des. 1980, „Bölur, búnaður og vél í lagi“, sem og með útgáfu haffærisskírteinis 8. maí 1981. Beri stofnunin ábyrgð á því tjóni er stefnandi hafi orðið fyrir vegna þess að hann treysti og mátti treysta hinni opinberu yfirlýsingu sem fram kemur á dskj. 5 sem og skírteininu á dskj. 50. Þessar yfirlýsingar séu gefnar út þrátt fyrir a.m.k. tvær skýrslur frá því í janúar og febrúar 1981, dskj. 14 og 15 bendi til hins gagnstæða.

Hinu selda skipi hafi bæði er kaup gerðust, sem og fram að afhendingu, verið svo mjög áfátt að stefnandi eigi rétt til bóta á því tjóni er hann hafi orðið fyrir vegna kaupa þessara. Starfsmenn stefnda Siglingamálastofnunar ríkisins hafi með stórfelldri vanrækslu í opinberu starfi bakað stofnuninni ábyrgð með stefnda Sigurði sf.

Upphafleg krafa stefnanda var um greiðslu á kr. 1.032.857,05. Undir rekstri málsins hefur stefnandi breytt og lækkað kröfur sínar. Endanlega dómkröfu sundurliðar stefnandi þannig:

- A. Varahlutir, sem eigi voru til staðar skv. lista Guðm. Hjartar Bjarnasonar, dags. 2. febr. 1981, hvað varðar vélbúnað skipsins kr. 73.600,00
- B. Greitt af Baldri hf. ýmsir hlutir skv. lista á tímabilinu 31. des. 1980 fram til 18. febr. 1981 til þess að koma skipinu í siglingarhæft ástand kr. 115.918,87

C.	Kostnaður við viðgerð á skipinu sbr. matsgerð dags. 29. sept. 1981, upphaflega var gerð krafa undir þessum lið um greiðslu á kr. 379.095,36, en liður þessi hefur verið hækkaður í	kr. 463.610,00
D.	Skemmdir á stjórnborðssiðu v/slits á byrðingi sbr. mat dags. 29. sept. 1981, upphaflega var gerð krafa um greiðslu á kr. 163.662,80, en liður þessi hefur verið hækkaður í	kr. 218.169,89
E.	Varastimpill í vél, er reyndist með öllu ónýtur er til átti að taka, sbr. bréf dags. 7. okt. 1981	kr. 10.000,00
F.	Fallið hefur verið frá kröfu skv. þessum lið í stefnu	
G.	Kauptrygging þriggja manna í þrjá mánuði meðan á viðgerðum stendur	kr. 80.580,00
		kr. 961.878,76
	Frá dregst greiðsla frá Bátatryggingu Breiðafjarðar	kr. 292.012,00
	og greiðsla úr Aldurslagasjóði	kr. 57.000,00
		kr. 612.866,76

Málsástæður og lagarök stefnda Sigurðar sf.

Sýknukrafa þessa stefnda er á því byggð að hið selda skip hafi í engu verið haldið þeim göllum, sem stefnandi vilji vera láta og afhending þess í því ástandi, sem það var þegar hún fór fram, hafi verið rétt uppfylling samnings aðilanna sbr. kaupsamning á dskj. 3 og afsali á dskj. 4. Þannig eigi stefnandi engar kröfur á hendur stefnda Sigurði sf. utan þær sem viðurkenndar eru og þá með skuldajöfnun við kröfu þessa stefnda.

Hinum einstöku kröfuliðum í dómkröfu stefnanda er af hálfu stefnda Sigurðar sf. mótmælt með eftirfarandi:

Liður A

Kröfuliður þessi, varahlutir fyrir kr. 73.600,00, sé byggður á skoðunar-skýrslu Siglingamálastofnunar ríkisins, dags. 2. febr. 1981. Vakin er athygli á því, að skýrsla þessi er gerð mánuði eftir að stefnandi tók við skipinu nýskoðuðu, sbr. dskj. 6-10. Hafi hinir umdeildu varahlutir ekki verið til staðar við þessa seinni skoðun verði að telja að stefnandi og eða hans menn hafi komið þeim fyrir kattarnef. Allir lögskipaðir varahlutir hafi verið til staðar við vélina.

Liður B

Af þessum lið er stefndi Sigurður sf. fús til að greiða kr. 5.370,50, annað ekki.

Liður C

Vakin er athygli á því að skoðun vegna matsgerðar hafi fyrst farið fram

19. september 1981 eða fullum 9 mánuðum eftir að stefnandi tók við skipinu. Því er mótmælt, að skemmdir þessar stafi frá meðferð stefnda Sigurðar sf. eða þeirra sem hann keypti skipið af. Brotskemmdir þessar hafi allar orðið eftir að stefnandi fékk skipið í hendur. Í því sambandi er bent á að í óveðri, sem gekk yfir 13. eða 14. febrúar, hafi skipið legið við steinbryggju í Keflavík með stjórnborðssiðu að bryggju og hafi lamist mikið. Vegna þessa liðar er vakin athygli á aðkomu á matsfund, en allt sem skoða átti og meta á skipinu hafi þá verið fjarlægð og ekki fengist sýnt þrátt fyrir áskoranir. Einu sýnilegu ummerki þess sem skoða átti og meta hafi verið tvö stytubrot og brot á skammdekki á stjórnborðssiðu skipsins. Þrátt fyrir kröfu sé ekkert bókað um þessa óvenjulegu aðkomu á matsstað og sé öll matsgerðin eftir því.

Við munnlegan málflutning var þess krafist að fjárhæðir greiðslna frá Bátatryggingu Breiðafjarðar kr. 292.012,00 og úr Aldurslagasjóði kr. 57.000,00 verði látnar koma til frádráttar kröfum skv. þessum lið.

Liður D

Hér sé um að ræða slit á byrðingi á stjórnborðssiðu undir afturgálga. Að þessu sé vikið í skoðunargerð á dskj. 10, sbr. áritun í eftirlitsbók skipsins, dskj. 5, þar sem þetta slit sé mælt 15% af byrðingsþykkt og því innan marka þess sem viðeigandi þyki. Þegar stefndi Sigurður sf. tók við skipinu í Hafnarfirði í maí 1979 hafi þetta slit verið sýnilegt, en ekki sætt sérstakri aðfinnslu skoðunarmanna. Til að verja þennan hluta síðunnar hafi stefndu látið járna síðuna sérstaklega vel, sbr. reikning á dskj. 69. Þegar stefnandi tók við skipinu hafi hann látið rífa öll járn af stjórnborðssiðu skipsins, sbr. reikning á dskj. 67.

Liður E

Varastimpill hafi verið afhentur í sama kassa og stefndi Sigurður sf. fékk hann í, ónotaður og hafi hann ónýst, hafi það gerst hjá stefnanda.

Liður G

Þessum lið er mótmælt í fyrsta lagi vegna þess, að stefndi Sigurður sf. verði ekki talinn bera ábyrgð á neinu því sem var til viðgerðar í þessum bát í Keflavík umræddan tíma og svo vegna þess, að liður þessi sé ekki byggður á neinum gögnum.

Málsástæður stefnda, Siglingamálastofnunar ríkisins.

Af hálfu Siglingamálastofnunar ríkisins er því haldið fram að samningskyldur aðila að kaupsamningi um bátinn með tilliti til ástands hins selda séu óviðkomandi Siglingamálastofnun ríkisins. Það hafi ekki verið hlutverk Siglingamálastofnunar ríkisins að koma fram f.h. kaupanda, stefnanda þessa máls, sem eftirlitsaðili með því að seljandi hefði rækt skyldur sínar samkvæmt kaupsamningi. Siglingamálastofnun ríkisins framkvæmi skipa-

skoðun, m.a. áður en haffærissskírteini er gefið út. Skipaskoðun og eftirlitsstörf stofnunarinnar yfirleitt miði að því að öryggisatriðum sé fullnægt til að tryggja öryggi í siglingum. Slíka skoðun sé heimilt að framkvæma hvenær sem er, jafnvel oft á ári hverju og krefjast úrbóta á því sem ábótavant kann að þykja.

Siglingamálastofnun ríkisins hafi gefið út nýtt haffærissskírteini fyrir skipið hinn 8. maí 1981. Þetta skírteini hafi verið gefið út á grundvelli skoðunar sem farið hafði fram hinn 18. desember 1980. Skírteinið skyldi gilda í eitt ár frá þeirri skoðun, þ.e. til 18. desember 1981. Ekkert liggi fyrir um það að starfsmönnum Siglingamálastofnunar hafi í nokkru yfirsést við þá skoðun á bátnum sem framkvæmd var í desember 1980. Enda þótt dómurinn komist að andstæðri niðurstöðu beri engu að síður að sýkna Siglingamálastofnun ríkisins. Í því sambandi er sérstaklega vísað til dóms Hæstaréttar í XXIX. bindi dómasafns á bls. 134. Samkvæmt þeim dómi sé ljóst, að jafnvel þótt komist yrði að þeirri niðurstöðu að starfsmönnum Siglingamálastofnunar hafi í einhverju yfirsést við skoðun á bátnum geti það ekki leitt til bótaskyldu ríkissjóðs, þannig liggi fyrir skýrt fordæmi um það að skýrslum skoðunarmanna um skoðun skips og meðmælum þeirra með því að skip fái haffærissskírteini eða haldi því sé ekki ætlað að vera sönnunargögn til ákvörðunar í lögskiptum manna. Samkvæmt þessu hafi stefnandi því orðið á annan hátt að tryggja sér sönnun fyrir því að seljandi hefði fullnægt samningsskyldum sínum.

Fari hins vegar svo að dómurinn fallist ekki á að framangreindar ástæður skuli leiða til sýknu Siglingamálastofnunar ríkisins er því haldið fram að hvernig sem á málið er litið geti ábyrgð stofnunarinnar undir engum kringumstæðum náð lengra en til vara. Stefnda, Sigurði sf., hafi eðlilega borið að standa við samningsskyldur sínar. Verði stefnandi fyrst að sannreyna að hann sé ekki fær um það áður en til greiðsluskyldu Siglingamálastofnunar ríkisins geti komið. Solidarísk ábyrgð Siglingamálastofnunar ríkisins og ríkissjóðs með meðstefnda Sigurði sf. komi því ekki til álita. Gefi úrlausnir dómstóla í sambærilegum málum ótvíræða vísbendingu í þá átt. Leiði þetta til að sýkna beri Siglingamálastofnun ríkisins a.m.k. að svo stöddu.

Verði heldur ekki á þetta fallist er þrautavarakrafa sú, að kröfur stefnanda verði verulega lækkaðar. Í því sambandi er vísað til greinargerðar stefnda Sigurðar sf. þar sem sýnt sé fram á, hversu langsóttir flestir kröfuliðir stefnanda séu.

Niðurstaða

Vegna máls þessa hafa verið yfirheyrðir hér fyrir dómi Ólafur Björnsson, forstjóri stefnanda, Páll Ágúst Jónsson skipstjóri, Eyjólfur Geirsson vélstjóri og hluthafi í stefnanda, Júlíus Gunnarsson vélstjóri. Þessir þrír síðast

töldu voru í áhöfn skipsins sem sótti þá til Stykkishólms fyrir stefnanda. Ennfremur þeir Egill Þorfinnsson, starfsmaður Vélbátatryggingar Reykjanness, Jónas Haraldsson lögfræðingur, Vigfús Sigurðsson framkvæmdastjóri, matsmennirnir Halldór Pálsson skipasmíðameistari, Kristinn Gunnlaugsson skipasmíðameistari, stefndu Jónatan Sveinsson og Sveinbjörn Sveinsson, svo og Bæring Guðnason og Rögnvaldur Lárusson, verkstjórar hjá Skipasmíðastöðinni Skipavík hf., Viðar Björnsson skipstjóri og Guðmundur Árni Gunnarsson vélstjóri. Þessir tveir síðast töldu voru í áhöfn skipsins áður en það var selt stefnanda.

Skipasmíðastöðinni Skipavík hf. í Stykkishólmi var í desember 1980 falið að framkvæma það sem þurfti að gera við skipið fyrir afhendingu. Verkstjóri við timburvinnu í skipinu bar að byrjað hafi verið á að fara yfir hampþéttingu. Skipið hafi ekki verið tréskafið, fjarlægð hafi verið laus málning og skipið málað. Skjólborð hafi verið látin upp og netagrind látin innan á lunninguna. Gert hafi verið við stytur á skjólborði. Goggbretti hafi verið látin í skipið. Báturinn hafi verið sérstaklega vel varinn, ekkert óeðlilegt slit hafi verið í bátinum. Hlíðarjárn hafi verið fjarlægð að ósk kaupanda. Verkstjórinn fullyrti að engin af þeim skemmdum, sem tilgreindar eru í skýrslum, hafi verið til staðar í desember 1980. Viðhald á skipinu hafi verið gott. Verkstjóri við vélavinnu í skipinu bar að hann myndi ekki eftir neinum annmörkum, sem komið hafi í ljós og ekki hafi verið bætt úr.

Þrátt fyrir að hinir ýmsu skipaskoðunarmenn hafi komist að mismunandi niðurstöðum varðandi ástand skipsins, þá er ekki þar með sagt, að einhver eða einhverjar af þessum niðurstöðum hafi verið rangar, þar sem hinar ýmsu skoðanir voru framkvæmdar á mismunandi tímum. Skipið hafði við afhendingu gilt hæfærisskírteini til 24. maí 1981. Álit skipaskoðunarmannsins í Stykkishólmi á ástandi skipsins við skoðun 16. des. 1980 hefur ekki verið hnekkt. Á grundvelli þeirrar skoðunar mátti gefa út nýtt hæfærisskírteini í des. 1980. Það var ekki gert, en 8. maí 1981 var á grundvelli skoðunarinnar frá 16. desember 1980 gefið út nýtt hæfærisskírteini með gildi til 18. des. 1981. Skipið hefur því á tíma þeim sem hér skiptir máli alltaf haft gilt hæfærisskírteini. Hvorki hefur verið sýnt fram á að útgáfa hæfærisskírteina fyrir skipið né hinar ýmsu skoðunargerðir skipaskoðunarmanna hafi valdið stefnanda tjóni og ber því að sýkna stefnda Siglingamálastofnun ríkisins af kröfum stefnanda í máli þessu, enda eru skýrslur um skoðun skipa, sem hinir opinberu skoðunarmenn gefa samkvæmt lögum nr. 52/1970 og meðmæli þeirra með því að skip fái hæfærisskírteini, ekki ætluð til þess að vera einhlít sönnunargögn til ákvörðunar í fjármunalegum viðskiptum um skip.

Áður en skipið var afhent í Stykkishólmi 19. des. 1980 dvaldi áhöfn frá stefnanda, þar á meðal einn hluthafi, í nokkra daga og fylgdist með því

sem unnið var við skipið. Að því er virðist var það framkvæmt við skipið sem hin nýja áhöfn óskaði eftir að gert væri. Hinni nýju áhöfn var leiðbeint um sérstaka meðhöndlun á vél skipsins, en eftir þeim leiðbeiningum var ekki farið. Við afhendingu fylgdu skipinu rammar og pallar til uppstillingar á dekki, en eftir var að setja þá upp. Skipstjórinn í hinni nýju áhöfn taldi að til þess að hægt væri að fá nýtt haffærisskírteini vantaði leguvír, tóg, kompásréttingu og lestarvottorð.

Áður en skipið var afhent gat áhöfn stefnanda kynnt sér ástand skipsins þar sem það var í skipasmíðastöðinni svo og ástand fylgifyjár og magn varahluta þegar þeir voru látnir um borð í skipið. Við þá skoðun hefði áhöfninni átt að verða ljóst ef eitthvað vantaði á eða væri athugavert við fylgifyé skipsins og varahluti. Þessari skoðunarskyldu virðist ekki hafa verið sinnt, að minnsta kosti var tekið við skipinu án athugasemda hvað þetta varðar og verða kröfur stefnanda vegna varahluta og fylgifyjár því ekki teknar til greina sbr. 47. gr. laga nr. 39/1922, nema kröfur vegna kostnaðar við slökkvitæki, linubyssu, kompásréttingu og sleftóg, samtals kr. 5.370,50, það er kröfur þær sem stefndi Sigurður sf. hefur viðurkennt, enda verður vottorðið á dskj. 54 gegn andmælum stefnda Sigurðar sf. ekki túlkað rýmra en framburður skipstjóra stefnanda gefur tilefni til.

Þegar það er virt, sem fram kemur í vottorði skipaskoðunarmannsins í Stykkishólmi 16. des. 1980, að bolur, búnaður og vél sé í lagi, og framburðir verkstjóranna í Skipasmíðastöðinni Skipavík hf. um gott ástand skipsins, svo og framburður skipstjórans í áhöfn stefnanda um ástand skipsins við afhendingu, þykja fullyrðingar stefnanda, að skipið hafi við afhendingu verið haldið þeim göllum sem hann byggir kröfugerð sína á, vera ósannaðar. Verða kröfur stefnanda vegna galla og skemmda á skipinu því ekki teknar til greina og þegar af þeirri ástæðu verður krafa vegna kauptryggingar ekki heldur tekin til greina.

Varðandi kröfur stefnanda vegna varastimpils vísast til þess sem hér að framan var rakið varðandi kröfur vegna varahluta og fylgifyjár.

Gagnkrafa stefnda Sigurðar sf. er byggð á reikningi á dskj. 67, stíluðum á Mars KE-197, dags. 30. des. 1980, að fjárhæð kr. 4.721,76. Reikningur þessi er fyrir goggbretti, kastara í mastri og kostnað við að rífa bakjárn. Ósamræmi er í fjárhæð reiknings þessa og fylgiskjala reikningsins, þannig að reikningurinn er lægri en fylgiskjölin og virðist ósamræmið stafa af því að reikningurinn hafi verið lækkaður um fjárhæð, sem nemur sóluskatti af efni. Samkvæmt kaupsamningi skyldi fylgja skipinu allur veiðarfæraútbúnaður sem skipið á og tilheyrir því. Eins og málið liggur fyrir er ósannað að seljendur hafi tekið að sér að útvega sérstakan veiðarfæraútbúnað og verður seljendum skipsins því ekki gert að bera kostnað við gerð nýs goggbrettis á skipið. Samkvæmt skoðunarskýrslu á dskj. 9, varðandi skoðun

9. ágúst og 11. desember 1980, voru ljós skipsins í lagi og verður seljendum því ekki gert að bera kostnað vegna kastara í mastri. Stefnandi hefur viðurkennt kr. 269,28 af gagnkröfunni, það er kostnað við að rífa bakjárn. Gagnkrafan verður því tekin til greina að öllu leyti.

Niðurstaða málsins verður því sú að stefndu, Jónatan Sveinsson og Sveinbjörn Sveinsson, greiði persónulega og f.h. Sigurðar sf. stefnanda kr. 648,74, það er kr. 5.370,50 að fráðregnum kr. 4.721,76, með vöxtum eins og krafist var.

Eftir atvikum þykir rétt að stefndi Siglingamálastofnun ríkisins beri sinn kostnað af málinu, en stefnandi greiði stefnda Jónatan Sveinssyni og Sveinbirni Sveinssyni f.h. Sigurðar sf. kr. 25.000,00 upp í málskostnað.

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

D ó m s o r ð:

Stefndi, Siglingamálastofnun ríkisins, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Baldurs hf., í máli þessu. Málskostnaður að því er varðar þennan stefnda fellur niður.

Stefndu, Jónatan Sveinsson og Sveinbjörn Sveinsson, greiði persónulega og f.h. Sigurðar sf. stefnanda, Baldri hf., kr. 648,74.

Stefnandi greiði stefndu, Jónatan Sveinssyni og Sveinbirni Sveinssyni f.h. Sigurðar sf., 35% ársvexti af kr. 4.721,76 frá 30. desember 1980 til 1. mars 1981. Frá 1. mars 1981 greiði stefndu Jónatan Sveinsson og Sveinbjörn Sveinsson persónulega og f.h. Sigurðar sf. stefnanda 35% ársvexti af kr. 648,74 til 1. júní 1981, en 34% ársvexti af sömu fjárhæð til 17. desember 1981, en dómvexti skv. lögum nr. 56/1979 af sömu fjárhæð frá 17. desember 1981 til greiðsludags.

Stefnandi greiði stefndu, Jónatan Sveinssyni og Sveinbirni Sveinssyni f.h. Sigurðar sf., kr. 25.000,00 í málskostnað.