

Þriðjudaginn 15. mars 1988.

Nr. 61/1987.

Gunnbjörn Ólafsson

(Gunnar Sæmundsson hrl.)

gegn

Friðriki Má Jónssyni

(Ólafur Axelsson hrl.)

Kaup. Gallar. Samningar.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Thoroddsen, Guðmundur Jónsson, Guðrún Erlendsdóttir, Hrafn Bragason og Þór Vilhjálmsson.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 13. febrúar 1987. Hann krefst þess að stefnda verði dæmt að greiða honum 553.903,50 krónur með 15% ársvöxtum af 4.213,00 krónum frá 1. júní 1984 til 1. júlí 1984, af 9.142,95 krónum frá þeim degi til 1. ágúst 1984 og af 14.782,95 krónum frá þeim degi til 1. september 1984, 17% ársvöxtum af 119.898,85 krónum frá þeim degi til 1. október 1984, af 217.770,45 krónum frá þeim degi til 1. nóvember 1984 og af 314.178,50 krónum frá þeim degi til 1. janúar 1985, 24% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til 1. maí 1985 og af 553.903,50 krónum frá þeim degi til 11. maí 1985, 22% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til birtingardags héraðsdómsstefnu í máli þessu þann 18. október 1985, dómvöxtum frá þeim degi til 14. apríl 1987, en vöxtum jafnháum hæstu innlánsvöxtum lánastofnana eins og þeir eru á hverjum tíma frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandi keypti bátinn m/b Kristján SI-18 með afsali 11. maí 1984. Hann hlutaðist ekki til um skoðun og mat dómkvaddra matsmanna á meintum göllum á honum fyrr en í aprílmánuði 1985 en þá hafði báturinn ekki verið í notkun frá því í ágúst 1984 og staðið uppi yfir veturinn. Að sögn matsmanna var hann í hirðuleysislegu ástandi, þegar þeir skoðuðu hann. Áfrýjandi hefur samkvæmt framansögðu ekki haldið meintum rétti sínum nægilega til haga. Með þessari athugasemd og að öðru leyti með skírskotun til for-

sendna hins áfrýjaða dóms, sem skipaður var sérfróðum með-dómendum, ber að staðfesta hann.

Samkvæmt þessari niðurstöðu þykir rétt að áfrýjandi greiði stefnda 60.000,00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Gunnbjörn Ólafsson, greiði stefnda, Friðriki Má Jónssyni, 60.000,00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 15. janúar 1987.

Mál þetta sem dómtekið var 15. desember sl. höfðaði Gunnbjörn Ólafsson, nnr. 3403-5113, Túngötu 33, Tálknafirði, Vestur-Barðastrandarsýslu, gegn Friðriki Má Jónssyni, nnr. 2460-3067, Írabakka 28, áður til heimilis að Blöndubakka 11, Reykjavík, með stefnu birtri 18. október 1985.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 553.903,50 með 15% ársvöxtum af kr. 4.213,00 frá 1. júní 1984 til 1. júlí s.á., af kr. 9.142,95 frá þeim degi til 1. ágúst s.á., af kr. 14.782,95 frá þeim degi til 1. september s.á., með 17% ársvöxtum af kr. 119.898,85 frá þeim degi til 1. október s.á., af kr. 217.770,45 frá þeim degi til 1. nóvember s.á., af kr. 314.178,50 frá þeim degi til 1. janúar 1985, með 24% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til 1. maí s.á., af kr. 553.903,50 frá þeim degi til 11. maí s.á., með 22% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til birtingardags stefnu í málinu en síðan dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu samkvæmt gjaldskrá LMFÍ.

Dómkröfur stefnda eru þær að hann krefst sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hans hendi samkvæmt gjaldskrá LMFÍ.

Hinn 11. maí 1984 undirrituðu aðilar máls þessa svohljóðandi afsal í Reykjavík:

„Ég undirritaður Friðrik Már Jónsson sel hér með og afsala bát minn, Kristján SI 18.

Á bátnum hvíla engar veðskuldir né önnur eignabönd, sem liggur frammi við afsal. Báturinn selst í núverandi ástandi sem kaupandi hefur þegar kynnt sér og sættir sig við að öllu leyti. Umsamið kaupverð er 350 þúsund krónur.“

Vitundarvottar, þau Björn Z. Ásgrímsson og Sóley Ólafsdóttir, rita nöfn sín á afsalið.

Stefnandi telur bátinn hafa verið gallaðan þegar kaupin fóru fram og krefur stefnda um bætur vegna þeirra galla og eins vegna tjóns sem hann telur sig hafa orðið fyrir vegna þess að ekki hafi verið hægt að halda bátinum til veiða vegna viðgerða sem þurft hafi að framkvæma á honum.

Stefnandi sundurliðar bótakröfur sínar þannig:

1. Bætur samkvæmt mati	kr. 228.725,00
2. Kostnaður vegna mats	kr. 11.000,00
3. Kostnaður vegna bráðabirgðaviðg. 1984	kr. 19.354,85
4. Rafgeymir	kr. 5.600,00
5. Tapað aflaverðmæti ÷ áætlaður útgerðarkostnaður kr. 304.445,97 ÷	
kr. 15.222,30	kr. 289.223,65
	kr. 553.903,50

Stefnandi lýsti því fyrir dómi að hann hefði ekki skoðað bátinn áður en hann festi kaup á honum. Ástæðan hefði verið sú að sér hefði fundist vera í of mikið ráðist að gera sér ferð til Siglufjarðar þar sem báturinn var. Báturinn hefði verið með gilt haffærisskírteini. Stefnandi kvaðst ekki vera það fróður um byggingu báta að hann hefði grætt mikið á skoðuninni. Stefnandi kvaðst áður hafa átt þrjá báta og stundað sjómennsku á bátum af öllum stærðum. Einnig hefði hann verið á togara. Við sjómennsku hefði hann fengist meira og minna frá 17 ára aldri.

Stefnandi kvaðst hafa leitað upplýsinga hjá stefnda um ástand bátsins. Stefndi hefði sagt sér frá aldri bátsins að hann hefði staðið uppi um veturinn, enga galla nefnt á bátinum og sagt að ekki þyrfti annað fyrir hann að gera en að mála. Þá hefði stefndi sagt sér að báturinn hefði verið í viðgerð í slippnum á Siglufirði sumarið áður að því er sig minnti.

Stefnandi kvaðst hafa gengið að því kaupverði sem stefndi hefði sett upp. Sér hefði fundist það nokkuð hátt, en það hefði verið kr. 100.000,00 yfir tryggingarverði bátsins. Stefnandi kvaðst hafa gengið að þessu verði eingöngu vegna þess að engir bátar hefðu verið á markaðnum.

Þegar báturinn kom til Tálknafjarðar með strandferðaskipi hafi hann verið rafmagnslaus og þá dreginn að bryggju. Rafgeymar hefðu verið hlaðnir, vélin gangsett, en þá hafi alternatorinn reynst fastur. Stefnandi kvaðst á þessum tíma ekkert athugavert hafa séð við bátinn, nema sér hafi ekki litist á rafmagnið. Stefnandi kvað útgerð bátsins hafa gengið sæmilega í júní og júlí nema ólag hefði verið á rafgeymum. Rafvirkjar hefðu ekki getað fundið neina lagfæringu og í ágúst hefði verið ógerlegt að gera út bátinn vegna ólags á rafmagni. Margt hefði að visu þurft að lagfæra, en ekkert af því hefði hindrað útgerðina, það hefði ástand rafmagnsins fyrst og fremst gert. Á Tálknafirði væri yfirleitt róið á svona bátum fram í

september en þetta haust hefði lengur verið róið vegna þess að smokkur hefði gengið á miðin.

Stefnandi sagði að aflinn hjá sér í júní og júlí hefði verið á ellefta tonn í öðrum mánuðinum og tólfta í hinum og það megi teljast meðalafli. Hann hefði misst úr nokkra róðra vegna bilana, það hefði þó ekkert verið óeðlilegt að því er sér hefði fundist. Í ágústlok hefði hann ráðið sig á annan bát og verið á honum til loka vertíðarinnar. Það hefði gengið ágætlega, en tekjurnar hefðu orðið meiri ef hann hefði gert út eigin bát.

Stefnandi kvaðst ekki muna hvenær hann hefði fyrst kvartað við stefnda út af göllum á bátnum, það hefði verið mjög fljótlega eftir að gallarnir hefðu farið að koma fram. Annaðhvort hefði hann kvartað með þeim hætti að hringja í stefnda eða hann kvartað við stefnda þegar hann hefði hringt í sig.

Stefndi kvaðst hafa auglýst bátinn til sölu í Dagblaðinu og óskað eftir tilboðum í hann. Fjögur tilboð hefðu komið og tilboð stefnanda verið hæst. Stefnandi hefði komið til sín til viðræðna um kaupin. Sér hefði fundist skrátið að stefnandi vildi ekki fara norður til þess að skoða bátinn, en hann hefði ítrekað við hann að skoða. Stefndi kvaðst hafa skýrt stefnanda frá aldri bátsins, að hann hefði gert hann út síðustu þrjú sumur, að báturinn hefði verið í góðu lagi þegar hann hefði verið tekinn upp í september og báturinn hefði staðið uppi í þrjá mánuði. Skipt hefði verið um rafgeyma í bátnum fyrsta sumarið sem hann hefði gert bátinn út, báturinn hefði reynst vel og verið hæstur á Siglufirði.

Stefndi kvaðst hafa átt bátinn ásamt öðrum fyrsta sumarið, en síðan keypt hlut meðeigandans. Þegar þau kaup voru gerð hefði verið tekinn saumur úr bátnum og ekki talin ástæða til að sauma hann upp. Þetta hefði hann sagt stefnanda. Báturinn hefði verið geymdur undir segli. Stefndi kvað stefnanda fyrst hafa kvartað þegar fyrsti víxillinn hefði fallið í gjald-daga, en þá kvaðst stefndi hafa hringt í stefnanda.

Hálfbróðir stefnda, Björn Zophanías Ásgrímsson, og sambýliskona Björns, Sóley Ólafsdóttir, voru vitundarvottar á afsali fyrir bátnum. Þau komu bæði fyrir dóminn og gáfu skýrslu. Skýrslur þeirra voru í öllum aðalatriðum svipaðs efnis og skýrsla stefnda. Ekki þykir ástæða til að rekja skýrslur þeirra hér.

Aðalskoðun Siglingamálastofnunar ríkisins fór fram á bátnum 1. nóvember 1984. Í skýrslu skoðunarmannsins kemur m.a. fram að rafbúnaður bátsins sé ekki samkvæmt reglum án þess þó að hann tilgreini hverju sé ábótavant. Hús yfir vél er ekki talið nægjanlega þétt, handrið og handföng, útsýni frá stýrisaðstöðu og úr vistarverum ekki fullnægjandi. Yfirbygging ekki í lagi. Þá er öryggisbúnaði talið áfátt í ýmsum greinum.

Að beiðni stefnanda voru dómkvaddir matsmenn hinn 15. apríl 1985 af

sýslumanninum í Barðastrandarsýslu til þess að láta í té skriflegt og rökstutt álit um eftirfarandi:

1. Hverjar voru orsakir galla sem fram komu á vél og rafmagni í bátnum sumarið 1984.

2. Hvað kostaði að gera við galla samkvæmt lið 1.

3. Hverjar voru orsakir galla sem fram komu við skoðun Siglingamálastofnunar ríkisins.

4. Hvað kostar að gera við galla samkvæmt lið 2.

Dómkvaddir voru sem hæfir og óvilhallir matsmenn Jónas Þór rafvirkjameistari og Ólafur D. Hansen húsmiðameistari, báðir búsettir á Patreksfirði. Þeir áttu að tilkynna aðilum og lögmanni stefnda með hæfilegum fresti hvenær matið færi fram.

Matsgerðin er dagsett 30. apríl 1985 svohljóðandi:

„Samkvæmt dómkvaðningu sýslumanns Barðastrandarsýslu dags. 16. apríl 1985 um matsgerð á m.b. Kristjáni SI-18 eigandi Gunnbjörn Ólafsson, Túngötu 33, Tálknafirði.

Matsgerð var framkvæmd 25. apríl 1985 af undirrituðum og var fulltrúi matsbeiðanda viðstaddur en enginn mættur f.h. seljanda bátsins, Friðriks Más Jónssonar, sem þó var boðaður og hafði lögfræðingur hans samband símleiðis fyrir matið. Við skoðun kom í ljós:

I. Raflögn í bátnum er í engu samræmi við reglugerð Siglingamálastofnunar, s.s. ekki löglegt efni, brotnar tengidósir og rofar, þræðir tengdir saman með óvörðum tengjum. Orsakir bilana eru þær að hjá fyrri eiganda hefur sjór komist í startara og alternator og valdið útleiðslu á rafmagni vegna lélegra lagna og slæmrar umhirðu, einnig voru rafgeymar ónýtir. Þegar núverandi eigandi setur vélina í gang reyndist alternator fastur og startari ónýtur.

II. Kostnaður samkvæmt liði I í skipunarbréfi er kr. 63.725,00.

III. Orsök galla á stýrishúsi er fúi og má heita ónýtt (sic). Galli á saum í kjalsíðum og víða í byrðingi er vegna útleiðslu í rafmagni.

IV. Kostnaður vegna liðs III. er áætlaður kr. 165.000,00.“

Matsmennirnir komu báðir fyrir dóm í aukadómþingi Barðastrandarsýslu hinn 7. október 1986, en þar var rekið vitnamál vegna þessa bæjarþingmáls.

Matsmennirnir staðfestu báðir matsgerðina.

Báðir voru matsmennirnir þeirrar skoðunar að saumur geti tærst ótrúlega fljótt í bátum sé um útleiðslu rafmagns að ræða. Matsmaðurinn Ólafur D. Hansen sagði að saumur sá er þeir matsmenn hefðu skoðað hefði verið mjög misjafn. Tæring hefði verið í sumum nöglunum en öðrum ekki. Það benti til þess að sums staðar hefði verið skipt um saum. Um ellitæringu á saum hefði verið að ræða að sínum dómi.

Ólafur kvað fúa í stýrishúsi bátsins hafa verið hér og þar og hefði hann verið lengur en eitt ár að búa um sig. Hann taldi að við skoðun á þeim tíma sem báturinn var keyptur hefði mátt sjá fúann.

Ólafur kvaðst hafa hringt á lögfræðiskrifstofu Ólafs Axelssonar hrl., lögmanns stefnda, og hafi stúlka svarað í símann og tekið niður skilaboð um að meta ætti bátinn Kristján SI 18 eftir þrjá daga á Tálknafirði.

Jónas Þór taldi að auðvelt væri að sjá við skoðun hvernar gerðar raf-lagnir séu. Raflagnaefni eins og notað hafi verið í bátnum hafi ekki verið óalgengt, en sé nú óþekkt hér um slóðir.

Ekki þykir ástæða til að rekja skýrslur matsmannanna frekar en að framan er gert.

Erlendur Kristjánsson, rafvirkjameistari á Patreksfirði, kom fyrir dóm-inn og gaf skýrslu. Hann kvaðst hafa framkvæmt bráðabirgðaviðgerð á rafkerfi bátsins vorið 1984. Rafkerfi bátsins hefði verið fremur nóturlegt, því hafi virst vera tjaslað saman og leiðslur lélegar. Skipt hafi verið um leiðslur. Alternatorinn hafi verið kolfastur og ankerið rústað út í „staftor“, en hann hafi þurft að rífa í sundur. Alternatorinn hafi verið af góðri tegund annars hefði honum verið fleygt. Viðgerðin á honum hafi beinst að því að fá hann til að hlaða. Vitnið sagði að í flestum tilfellum hefði ástand alternatorsins ekki átt að vera eins og það var þótt báturinn hefði staðið úti í 8 mánuði, en gæti þó gerst, t.d. ef ekki væri hús yfir vél. Venja væri á Patreksfirði og þar um slóðir að taka alternator og startara úr bátum er stæðu uppi vetrarlangt.

Aðspurður um það hvort vitnið liti svo á að um bráðabirgðaviðgerð hefði verið að ræða sagði það að alltaf væri von um að viðgerð tækist þótt ástand væri eins og það var í bátnum. Þó gæti brugðið til beggja vona ef tæring væri orðin mikil.

Af hálfu stefnanda er á því byggt að báturinn hafi að sögn stefnda verið í gallalausú ásigkomulagi þegar kaupin fóru fram. Einungis þyrfti að mála bátinn. Stefnandi hafi fengið upplýsingar um að báturinn væri smíðaður árið 1971 og einnig að hann hefði staðið uppi um veturinn, en bátar af þessari stærð standi yfirleitt uppi í 6-8 mánuði á ári hverju. Stefnandi hafi látið sér nægja lýsingu stefnda á bátnum og að skoða ljósmynd af honum. Hann hefði talið í of mikið ráðist að gera sér ferð til Siglufjarðar til að skoða.

Stefnandi hafi gengið að því verði sem stefndi hafi sett upp, eins og vitni beri, en verðið hafi verið nokkuð hátt eða kr. 100.000,00 yfir tryggingarverði bátsins. Ástæðan hafi verið sú að engir bátar hafi verið á markaðnum og eins að stefndi hafi talið bátinn vera í góðu lagi. Þann framburð stefnda að báturinn hafi verið í góðu lagi megi leggja til grundvallar, enda beri vitni sem tengd séu stefnda um það að stefndi hafi þannig lýst ásigkomulagi bátsins.

Pegar stefnandi hafi fengið bátinn í hendur hafi annað komið í ljós. Vitnið Erlendur Kristjánsson rafvirkjameistari segi að alternatorinn hafi verið kolfastur, rafkerfið illa útlítandi. Erlendur hafi framkvæmt viðgerð 22.-24. maí eða rúmri viku eftir að stefnandi hafi fengið bátinn. Hinn 20. júní hafi startari bilað. Viðgerðarreikningar sýni að útgerð bátsins hafi gengið slitrótt. Rafkerfi bátsins hafi verið í óforsvaranlegu ástandi, en með viðgerðum hafi verið hægt að nota það í tvo mánuði. Hefði strax verið farið í gagngera viðgerð og besti útgerðartíminn farið í hana.

Stefndi hafi upplýst að saumur í bátnum hefði verið skoðaður. Stefnda hafi mátt skilja þannig að það hefði verið sumarið áður en stefnandi keypti bátinn, en það hefði verið ári áður en kaupin fóru fram. Við skoðun hefði stefnandi ekki getað séð galla á saumnum, en samkvæmt upplýsingum matsmannsins Ólafs Anders Hansen Danielssonar megi gera ráð fyrir að saumur í bátnum hafi verið endurnýjaður að einhverju leyti áður en kaupin fóru fram. Hins vegar hafi saumur verið tærður vegna útleiðslu sem stafað hafi af því að rafkerfi hafi verið óforsvaranlegt og ólöglegt og beri stefndi ábyrgð á þessum leynda galla.

Samkvæmt upplýsingum matsmanna hafi enginn vandi verið að sjá fúa í stýrishúsi bátsins, en það hafi verið grautfúíð þegar stefnandi hafi fengið bátinn í hendur. Stefndi hljóti því að hafa vitað um þennan fúa en leyt stefnanda honum. Stefndi beri því ábyrgð á þessum galla.

Stefnandi hafi kvartað við stefnda út af göllum í síðasta lagi þegar fyrsti vixillinn sem nota átti til að greiða kaupverð bátsins gjaldféll en það hafi verið 18. júlí 1984. Þótt þarna hafi orðið um nokkurn drátt að ræða að kvörtunum væri komið til stefnda svipti það ekki stefnanda rétti til skaðabóta.

Pegar bætur til stefnanda séu metnar verði að hafa í huga að kaupverð bátsins hafi verið hátt.

Vegna þess að viðgerðir á bátnum hafi reynst nauðsynlegar hafi stefnandi orðið fyrir verulegu tapi vegna þess að hann hafi ekki getað gert bátinn út. Bótakrafa hans vegna þessa tjóns sé miðuð við verðmæti afla sem fengist hafi á bátum af svipaðri stærð fram á haustið 1984.

Af hálfu stefnda er á því byggt að báturinn hafi haft gilt haffærisskrteini til 8. ágúst 1984. Stefndi hafi fengið upplýsingar frá stefnda um að báturinn hafi staðið uppi síðustu 8 mánuði áður en kaupin fóru fram og hann væri smíðaður árið 1971. Stefndi hafi vanrækt þá skyldu sína að skoða bátinn sem stefndi hafi hvatt hann til að rækja. Skylda stefnanda hafi verið mjög rík því að hann hafi vitað að báturinn hafi staðið uppi í 8 mánuði. Stefndi hafi því fengið bátinn í umsömdu ástandi, þ.e.a.s. í því ástandi sem hann hafi mátt ætla að báturinn væri í. Þá sé í afsali fyrir bátnum skráð að kaupandinn sætti sig við ástand hans að öllu leyti. Sönnunar-

byrðin um það að báturinn hafi verið gallaður hvíli á stefnanda. Stefnandi byggði sönnun sína á mati sem hann hafi beðið um og framkvæmt hafi verið ári eftir að kaupin fóru fram. Því sé mótmælt að matið sé lögfull sönnun fyrir þeim kröfum sem stefnandi setji fram á grundvelli þess.

Stefndi heldur því fram að ekki hafi verið farið að réttu réttarfari við dómkvaðningu matsmanna og framkvæmd matsins. Matsdómari hafi ekki gefið aðilum kost á því að vera viðstaddir þegar dómkvaðning matsmanna fór fram eins og gert sé ráð fyrir í 3. mgr. 139. gr. laga nr. 85/1936. Matsþola hafi ekki verið gefinn kostur á því að vera viðstaddur þegar matið fór fram eins og gert sé ráð fyrir samkvæmt 140. gr. sömu laga. Matsmenn hafi fengið allar upplýsingar sínar frá stefnanda. Af þessum sökum sé matið ónýtt.

Samkvæmt haffærisskírteini bátsins verði að ætla að rafkerfi hans hafi verið í lagi þegar kaupin fóru fram. Við skoðun bátsins 1. nóvember 1984 komi ekki fram að rafmagn sé í ólagi. Ekki sé komin fram lögfull sönnun fyrir því að rafmagnið hafi verið í ólagi þegar kaupin á bátnum fóru fram.

Bilanir á rafkerfinu stafi af því að stefnandi hafi ekki staðið rétt að gangsetningu bátsins þegar hann fékk hann í hendur. Það hafi verið gáleysi af hans hálfu að rjúka til og gangsetja bátinn án þess að athuga fyrst ásigkomulag rafkerfisins. Bilanirnar stafi af þessu.

Því sé mótmælt sem ósönnuðu að fúi hafi verið í bátnum þegar kaupin fóru fram og sömuleiðis að saumur hafi verið tærður. Sönnun á þessu hafi stefnanda ekki tekist.

Stefnda beri engin skylda til þess að bæta stefnanda meint aflatjón hans. Upplýsingar sem hann byggði þessa kröfu sína á séu ófullkomnar og óstaðfestar. Þar að auki sé kröfugerðin vanreifðuð og einnig af þeim sökum sé ekki hægt að taka hana til greina.

Niðurstaða dómsins.

Eftir því sem best verður séð af málalímbúnaði stefnanda krefur hann stefnda um bætur vegna bráðabirgða- og fullnaðarviðgerðar á rafkerfi bátsins, viðgerðar eða endurnýjunar á stýrishúsi, endurnýjunar á saum í bátnum og missis hagnaðar af útgerð bátsins. Þá krefur stefnandi stefnda um kaupverð eins rafgeymis og matskostnað.

Upplýst er að stefnandi skoðaði ekki bátinn áður en hann festi kaup á honum. Einnig verður að telja upplýst að stefndi beindi tilmælum til stefnanda um að skoða bátinn. Stefnanda var ljóst að báturinn var 14 ára gamall og hafði staðið uppi um veturinn, eins og tíðkanlegt er um báta af þessu tagi.

Óvíst er að stefnandi hefði mátt sjá við venjulega skoðun að svokallaður alternator var fastur, en með gangsetningu hefði mátt komast að raun um

það. Hins vegar hefði hann átt að sjá ásigkomulag rafkerfisins, sem hann kveður hafa verið bágborið þegar hann fékk bátinn. Sömuleiðis hefði fúi í stýrishúsi átt að sjást við skoðun hafi honum verið til að dreifa, sem líklegt þykir.

Auk þessa þykir stefnandi hafa mátt búast við því að ástand raf- og gangsetningarkerfis bátsins væri þannig eftir veturinn að einhverra lagfæringa og endurnýjunar væri þörf, svipaðra þeim sem stefnandi lét framkvæma áður en hann hóf útgerð bátsins, sem hann kveður hafa gengið sæmilega fyrstu tvo mánuðina. Samkvæmt framansögðu þykir hér vera um að ræða galla sem stefnandi mátti sjá við skoðun sem hann ekki framkvæmdi án gildra ástæðna, þrátt fyrir tilmæli stefnda sbr. 47. gr. laga nr. 39/1922 og sömuleiðis ástand sem hann mátti búast við að báturinn væri í eftir veturinn. Stefnandi þykir því ekki eiga rétt á bótum úr hendi stefnda af þessum sökum.

Gegn mótmælum stefnda þykir stefnandi ekki hafa sannað að saumur í bátnum hafi verið tærður þegar kaupin fóru fram og þegar af þeirri ástæðu þykir stefnandi ekki eiga rétt á bótum vegna endurnýjunar á honum.

Framangreindar niðurstöður leiða þegar af sjálfu sér til þess að stefnandi á ekki rétt á bótum fyrir missi hagnaðar af útgerð bátsins.

Samkvæmt því sem að framan er rakið verður stefndi sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Málskostnaður sem stefnandi greiði stefnda þykir hæfilega ákveðinn kr. 35.000,00.

Dóm þennan kváðu upp Friðgeir Björnsson borgardómari, Sverrir Gunnarsson skipasmiður og Þorsteinn Jónsson vélstjóri.

Uppsaga dómsins hefur dregist nokkuð vegna réttarhlés.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Friðrik Már Jónsson, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Gunnbjarnar Ólafssonar.

Stefnandi greiði stefnda kr. 35.000,00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.