

Fimmtudaginn 7. nóvember 1996.

Nr. 128/1995.

Valur og Helgi sf.

(Sigurmar K. Albertsson hrl.)

gegn

Guðmundi Lárussyni

(Gylfi Thorlacius hrl.)

Lausafjárkaup. Galli. Afsláttur. Matsgerð.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason, Arnljótur Björnsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 11. apríl 1995. Hann krefst þess aðallega, að stefndi greiði sér skaðabætur, að fjárhæð 2.168.342 krónur, með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 10. september 1992 til greiðsludags, en til vara afslátt, að fjárhæð 808.342 krónur, með dráttarvöxtum frá 5. október 1993 til greiðsludags svo og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en til vara, að sér verði einungis gert að bæta bein-an viðgerðarkostnað á vél bátsins, 245.000 krónur.

Í mars 1992 keypti áfrýjandi af stefnda nýtt fiskiskip, sem smíðað var í bátasmiðju stefnda á því ári. Hlaut skipið nafnið Haukur og einkennisstafina EA 27. Stefndi hefur um árabil smíðað og selt „hraðfiskibáta“ undir nafninu Sómi. Skýrir hann svo frá, að bátana selji hann með Volvo Penta-vélum. Fram kemur í kynningarbæklingum, sem hann hefur lagt fram, að vélar af þeirri gerð fylgi í kaupunum, nema kaupandi óski annars. Áfrýjandi heldur því fram, að áður en kaupin voru gerð, hafi stefndi boðið bátinn með vél af gerðinni Vetus Cummins. Stefndi segir hins vegar, að áfrýjandi hafi valið vél af þessari gerð í bátinn.

Svo sem greint er í hinum áfrýjaða dómi, var matsmaður dómkvaddur til þess að láta í té skriflegt álit um það, hvort gallar þeir, sem væru á vélbúnaði í báti matsbeiðanda, væru sams konar og þeir, sem voru í vélbúnaði Sæfars sf. Var í mati hans vísað til mats dómkvaddra manna í hæstaréttarmálinu nr. 130/1995: Sæfar sf. gegn

stefnda. Í héraðsdómi er greint frá niðurlagi þeirrar matsgerðar, en þar segir enn fremur í lokalið hennar: „...verður vélin að teljast of lítil fyrir fiskibát af gerðinni Sóma 860“. Áfrýjandi reisir kröfur sínar á því, að vélin hafi ekki sjálf verið gölluð, heldur hafi „samsetningin“, þ. e. báturinn með þessari vél og þessari skrúfu, verið gölluð.

Í ljós telst leitt, að vélin hafi verið of lítil til að knýja bátinn með þeim hraða og afli, sem eigendur áfrýjanda töldu unnt að gera, nema í tiltölulega skamman tíma í senn. Leiddi stærð vélarinnar til meiri takmarkana á notkun hennar en kaupendur máttu gera ráð fyrir. Matsgerðirnar renna hins vegar ekki nægum stoðum undir þá staðhæfingu áfrýjanda, að vélin hafi verið ónothæf þrátt fyrir það að vera aflminni en æskilegt var. Verða þær ekki skildar á annan veg en þann, að unnt hefði verið að lagfæra skemmdir, sem hlutust á vélinni við það, að hún var knúin umfram það, sem stærð hennar leyfði, ef viðgerð hefði farið fram í tæka tíð. Þannig hafi verið kleift að gera vélina nothæfa að nýju, þótt nýting hennar væri eftir sem áður háð meiri takmörkunum en annarra vélartegunda, sem aflmeiri eru og vísað hefur verið til í málinu sem hentugri fyrir bátinn.

Ekki þykir nægilega sannað, að skilyrði séu til skaðabótaskyldu samkvæmt 2. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup. Hins vegar verður að telja með vísun til þess, sem áður er rakið, að áfrýjandi eigi rétt til afsláttar af kaupverði. Telst hann með hliðsjón af matsgerð hæfilega ákveðinn fjárhæð, sem nemur viðgerðarkostnaði vélarinnar, 245.000 krónum. Verður stefnda gert að greiða áfrýjanda fjárhæð þessa með dráttarvöxtum frá 20. janúar 1995, er mánuður var liðinn frá dagsetningu matsgerðar. Þá greiði stefndi áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti eins og í dómsorði, greinir.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Guðmundur Lárusson, greiði áfrýjanda, Vali og Helga sf., 245.000 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 20. janúar 1995 til greiðsludags.

Stefndi greiði áfrýjanda samtals 100.000 krónur í málskostnað að í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjaness 14. febrúar 1995.

Mál þetta var þingfest 31. maí 1994 og dómtekið 27. janúar 1995.

Stefnandi er Valur og Helgi sf., kt. 580392-2379, Drafnarbraut 7, Dalvík, en stefndu Guðmundur Lárusson, kt. 090330-4119, Álfaskeiði 103, Hafnarfirði, og óskráð einkafirma hans, Bátasmiðja Guðmundar, Eyrartröð 13, Hafnarfirði.

Dómkröfur stefnanda eru aðallega þær, að stefndi verði dæmdur til greiðslu skaðabóta, að fjárhæð 2.338.342 kr., ásamt dráttarvöxtum skv. III. kafla laga nr. 25/1987 frá 10. 9. 1992 til greiðsludags. Til vara er gerð afsláttarkrafa, að fjárhæð 808.342 kr., með dráttarvöxtum frá 5. 10. 1993 til greiðsludags. Málskostnaðar er einnig krafist.

Stefndi krefst sýknu og málskostnaðar.

I.

Stefndi Guðmundur Lárusson á og rekur Bátasmiðju Guðmundar og smíðar m. a. plastbáta af gerðinni Sóma. Stefnandi keypti með afsali, dags. 23. mars 1992, bát af gerðinni Sóma 860, en stefndi hafði smíðað bátinn skv. tilboði 20. mars 1992. Endanlegt verð bátsins var 5.554.400 kr., og var innifalinn í því 252 hestafla vél af gerðinni Vetus Cummins auk annars nánar tilgreinds búnaðar. Stefnandi fékk bátinn afhentan 23. mars 1992, og hlaut báturinn nafnið Haukur, EA-27.

Af hálfu stefnanda kom fyrir dóm Valur Hauksson, kt. 231155-5979, Drafnarbraut 7, Dalvík. Skýrði hann svo frá, að 10. júní 1992 hefði vél bátsins bilað á leið til Tálknafjarðar. Vélvirki hefði skoðað vélina, og hefði komið í ljós, að „spíss“ var bilaður. Skipt hefði verið um hann og lagt af stað til Dalvíkur. Út af Hornbjargi hefði dregið skyndilega úr vélinni og hún misst afl. Annar bátur hefði tekið Hauk í tog til Dalvíkur. Kvaðst stefnandi hafa hringt í stefnda, sem hefði vísað á Baldur Halldórsson, Hlíðarenda, Akureyri, umboðsmann Vetus Cummins. Á Dalvík hefði vélvirki skoðað vélina, og hefði komið í ljós, að hún var gjörónýt.

Stefnandi óskaði eftir dómkvaðningu matsmanns, og lá mat fyrir 20. desember 1994. Matsmaðurinn, Þorsteinn Jónsson, mat einnig bátsvélar af gerðinni Vetus Cummins í þremur öðrum málum, sem höfðuð hafa verið gegn Guðmundi Lárussyni og bátasmiðju hans. Í matsgerð í þessu máli vísar matsmaður til matsgerðar frá 5. október 1993 í málinu nr. 801/1994: Sæfar sf. gegn Guðmundi Lárussyni, og telur, að um sambærilegt tilvik sé að ræða. Í matsgerðinni frá 5. október 1993, sem unnin var af Þorsteini og Lárusi S. Björnssyni vélfræðingi, segir, að ekki sé unnt að staðhæfa, að vélin hafi verið gölluð. Telja þeir, að vélin hafi verið keyrð of lengi undir of miklu álagi, sem hafi valdið því, að hún bilaði. Síðan segir:

„Samkvæmt upplýsingum frá Cummins eru vélar af þessari gerð m. a. prófaðar samkvæmt ISO 3046 staðli. Þegar vélin er prófuð, á loftþrýstingur að vera 100 kPa umhverfis hitastigið 27° C og rakastig 60%. Við þessi skilyrði má álagið á vélina vera 250 hö., þegar hún snýst 2600 sn./mín. Þetta afl má aðeins taka út af vélinni stuttan tíma í senn, þó aldrei lengri tíma en 2 klst. af hverjum 6 klst., sem vélin er í notkun. Strax og báturinn hefur „planað“ (eftir 10 til 15 mínútur), á að hægja á vélinni um að minnsta kosti 200 sn./mín., þ. e. 2400 sn./mínútu.

Þessi afköst, 250 hö., eru samkvæmt ISO 3046 staðlinum hámarksstilling á eldsneytisðælnum, og er ekki ætlast til, að vélin sé keyrð á þeim afköstum nema í sérstökum tilfellum, þegar aðstæður leyfa, enda er gert ráð fyrir, að þetta álag, sem lýst er hér að framan, sé einungis leyft í skemmtibátum, sem notaðir eru á sléttum vötnum, og þá skemur en 500 klst. á ári.

.....

Loftinntak á vélarrúmi mældist 350 cm². Cummins mælir með því, að það sé 714 cm². Vetus Cummins gerir ráð fyrir, að loftinntak sé 1050 cm² og vélarrúm sé loftræst með því að blása lofti út úr því.

Samkvæmt útreikningum gátum við ekki fundið, að þrýstifall í loftinntaki væri svo mikið, að það hefði teljandi áhrif á skolloftsþrýsting. Aftur á móti verður hitastig í vélarrúmi nokkuð hátt, þegar ekki eru önnur loftskipti í því en þau, sem verða vegna loftstreymis gegnum vélina.

Þegar afl vélarinnar er 220 hö., er varmastreymi frá henni 21 kw. Þetta veldur því, að hitastig í vélarrúmi getur orðið 40 til 50° C, og þó að loftstrengur myndist að skolloftsblásara frá loftinntaki, er sennilegt, að loftið, sem fer inn á blásarann, geti verið heitara en 27° C, eins og miðað er við í ISO-staðlinum.

Samkvæmt upplýsingum, sem við höfum aflað okkur, þurfti vélin að snúast 2600 sn./mín., til að hægt væri að ná bátnum „á plan“, þegar í honum var venjulegur veiðibúnaður, og það, sem verra var, vélinni þurfti að halda á þessum snúningshraða til að halda bátnum „á plani“, eftir að kominn var í hann afli. Það er því greinilegt, að vélin var mikið yfirlestuð við eðlilega notkun á bátnum og mjög óraunhæft að miða afl vélar í fiskibát við það, sem kallað er „High Output Raiting“, og stilla olíuverk og hanna skráfu samkvæmt því.“

Í mati Þorsteins frá 20. desember sl., segir m. a. um bátinn Hauk, EA-27, sem hér er til umfjöllunar:

„Í ljós kom, að brotnað hafði útblástursloki á strokki 6 uppi við ventlastýringu. Strokklökið var mikið barið eftir lokann og að mati matsmanns ónýtt. Eldsneytislokinn var ónýtur, þar sem brotnað hafði framan af „dísunni“. Bullan var mikið barin eftir lokann, og höfðu hringirnir náð að festast.

„Slífín“ var mikið rifin, og þar sem vélin er ekki með lausum „slífum“, er vélarblokk ónýtt.

Matsmaður lét ekki taka sundur skolloftsblásara, en fullvíst má telja, að túrbína sé ónýtt, þar sem ventlabrot hafa farið í gegnum hana.

Að öðru leyti en því, sem hér hefur komið fram, er vélin í engu frábrugðin vélinni, sem var í Sæðísi, ST-17 (átt við matsgerð frá 5. október 1993. – Innskot dómara.)

Vegna þess að ekki hefur reynst vel að fræsa út og setja þurrar „slifar“ í slíkar vélar, telur matsmaður þessa vél verðlausa.

Kostnaður við viðgerðartilraunir	kr.	55.000
Kostnaður vegna vélaskipta	-	285.000
	Kr.	340.000

Tekjutjón matsbeiðanda er 85.000 kr. hvern dag, sem hann var frá veiðum.“

II.

Stefndi kom fyrir dóm og skýrði svo frá, að stefnandi hefði valið Vetus Cummins-vélina í bát sinn. Ekki sé rétt, að hann hafi haft áhrif á val stefnanda. Sóma-bátarnir séu afhentir á ýmsum stigum og með mismunandi búnaði, allt að vali kaupanda hverju sinni. Allur aukabúnaður, s. s. vél, ratsjá og önnur tæki, sé valinn af kaupanda. Hins vegar mæli bátasmiðjan með Volvo-vélum, því að þær hafi reynst vel. Stefnandi hefði óskað eftir Vetus Cummins sennilega vegna þess, að hún var á mjög hagstæðu verði miðað við upp gefin hestöfl. Hægt hefði verið að fá 250 hestafla Volvo-vél, en hún hefði verið miklu dýrari. Hann taldi 200 hestafla Volvo-vél fullnægjandi vélarstærð í Sóma 860. Hann kvaðst hafa sett nokkrar slíkar vélar í Sóma 860. Þær hafi reynst ágætlega. Hins vegar mæli bátasmiðjan með 306 hestafla vél í Sóma 860, og séu þeir bátar auglýstir með slíkar vélar. Véartegund sé þó alltaf að vali kaupanda. Hann kvaðst ekki veita neinar sérstakar upplýsingar um vélararnar og notkun þeirra, einfaldlega vegna þess, að hann teldi sig ekki vera að selja vélar. Hann sé þó með vélfræðinga í sinni þjónustu, sem setji niður vélar og fari ávallt í reynslusiglingu með kaupanda og umboðsmanni vélarsala. Stefndi taldi, að ekki væru meiri takmarkanir á þessari véartegund en öðrum hraðbátavélum. Vélar þessar væru léttbyggðar og þyldu ekki fullt álag nema í stuttan tíma. Því hætti mönnum til að ofmeta þær og keyra á of miklu afli í of langan tíma, e. t. v. með mikið hlaðinn bát.

Baldur Halldórsson, umboðsmaður Vetus Cummins-véla, kom fyrir dóm. Hann kvaðst halda, að vélin hefði verið keyrð undir óeðlilega miklu álagi. Þetta vandamál væri fráleitt bundið við þessa véartegund. Hann hefði

heyrð þess nokkur dæmi, að hraðbátavélar af öðrum gerðum hefðu verið ofkeyrðar. Ekki taldi Baldur óeðlilegt að selja þessar vélar í fiskibáta. Í leiðbeininga- og auglýsingabæklingum væri rækilega útskýrt, að aðeins mætti nota þær með fullu álagi í stuttan tíma. Þessar takmarkanir á notkun ættu einnig við aðrar vélartegundir, t. d. Cummins, Volvo og Caterpillar.

III.

Stefán Guðsteinsson verkfræðingur kom fyrir dóm. Hann taldi, að a. m. k. 300 hestafla vél þyrfti til að knýja Sóma 860 með hefðbundnum skrufubúnaði, eins og væri í bát stefnanda.

Stefnandi heldur því fram, að báturinn hafi verið verulega gallaður, þegar kaupin voru ráðin. Kaupin hafi verið tegundarákveðin, því að með tilboði 20. mars 1992 hafi stefndi boðist til að selja stefnanda fullsmíðaðan fiskibát. Vélbúnaður bátsins hafi reynst ónothæfur í bát af þessari stærð, sem ætlaður sé til fiskveiða í atvinnuskyni. Á þessum galla beri stefndi ábyrgð, sbr. 1. mgr. 43. gr. laga nr. 39/1922, sem framleiðandi og seljandi tegundarákveðinnar vöru. Stefndi hafi mælt með þessum vélbúnaði, og annar kostur hafi ekki verið í boði. Ef ekki verður fallist á, að um tegundarkaup hafi verið að ræða, er talið, að skort hafi áskilda kosti. Í því sambandi vísar stefnandi til 2. mgr. 42. gr. kaupalaga. Í þriðja lagi telur stefnandi, að í öllu falli sé um saknæma vanrækslu af hálfu stefnda að ræða. Hann hafi atvinnu af bátasmíði og selji báta til fiskveiða. Vélbúnaðurinn hafi verið ónothæfur til notkunar í bát til fiskveiða. Gera verði þá kröfu til stefnda sem bátasmíðs, að treysta megi ráðleggingum hans og meðmælum um eiginleika og kosti þeirrar vöru, sem hann bjóði til sölu. Einnig verði að gera þá kröfu, að stefndi kynni sér eiginleika söluvöru sinnar.

Aðalkröfu sína sundurliðar stefnandi þannig:

Verðmæti vélar í samningsástandi	kr.	928.342
Kostnaður vegna vélaskipta	-	340.000
Afnotamissir í 26 daga	-	1.190.000
Söluverðmæti vélar óviðgerðrar	-	- 120.000
Samtals tjón	kr.	2.338.342

Varakrafa um afslátt er sundurliðuð þannig:

Verðmæti vélar í samningsástandi	kr.	928.342
Söluverðmæti vélar óviðgerðrar	-	-120.000
Samtals	kr.	808.342

Samkvæmt 1. mgr. 42. gr. kaupalaga eigi stefnandi rétt á afslætti af kaupverði bátsins, er samsvari þeirri verðyrnun, sem umræddir gallar hafi valdið.

Stefndi reisir aðalsýknukröfu sína á því, að um aðildarskort sé að ræða. Hann hafi ekki haft nein afskipti af vélarkaupunum önnur en þau að greiða f. h. stefnanda reikning umboðsmanns vélarinnar. Verð vélarinnar hafi verið sett inn í smíðasamninginn vegna greiðslufyrirkomulags á heildarsmíðinni. Verði ekki fallist á þessa málsástæðu, telur stefndi, að samkvæmt mati hafi vélín ekki verið gölluð. Mótmælt er því, að um tegundarkaup sé að ræða, heldur hafi kaup verið gerð um einstaklega ákveðinn hlut, enda fái hver vél ákveðið framleiðslunúmer og hver bátur smíðaður að óskum kaupanda hverju sinni. Mótmælt er kröfu um bætur vegna afnotamissis, þar sem sú krafa eigi sér enga stoð í gögnum málsins. Þá bendir stefndi á, að kostnaður við að koma vélinni í lag aftur sé aðeins 245.000 kr. samkvæmt matsgerð.

IV.

Ósannað þykir, að forsvarsmenn stefnanda hafi pantað vélina af Baldri Halldórssyni. Aðild telst því rétt varnar megin. Þá verður ekki fallist á með stefnanda, að um tegundarkaup hafi verið að ræða. Báturinn var smíðaður sérstaklega fyrir stefnanda og hlaut nýsmíðarnúmerið 268.

Sóma-bátar eru afhentir á ýmsum stigum smíðinnar, allt eftir óskum kaupenda hverju sinni. Öll tæki, sem í bátana fara, t. d. ratsjá, dýptarmælir o. s. frv., eru valin af kaupendum. Stefndi mælir þó með sérstökum tegundum. Í auglýsingabæklingi um Sóma-báta er mælt með vélum af gerðinni Volvo, en kaupendur hafa þó frjálst val. Verður því að telja, að stefnandi hafi sjálfur valið vél af gerðinni Vetus Cummins.

Hinir sérfróðu meðdómsmenn eru sammála matsmanni um, að vélín hafi ekki verið gölluð. Orsök bilunarinnar sé sú, að vélín hafi gengið of lengi á mesta afli og við of háan afgangshita. Hún hafi því ofhitnað og skemmst af þeim völdum. Bilunin verði því ekki rakin til galla á vélinni, heldur rangrar notkunar hennar.

Eins og að framan er rakið, er notkun vélarinnar, sem stefnandi keypti, nokkrum takmörkunum háð. Aðeins má beita hámarksafli skamma stund í einu, 5 – 10 mínútur, en síðan hægja á. Samanlagður sá tími, sem nota má vélina á 252 hestöflum, má ekki vera lengri en 2 klst. á hverjum 6 klst. Þetta er miðað við 500 klst. notkun á ári. Séu eldsneytisdælur sömu vélar stilltar fyrir 220 hestöfl, þannig, að aldrei sé meira afl tekið út úr vélinni, eykst sá tími, sem nota má vélina á því álagi. Þannig stillta mætti nota vélina á fullu afli í mun lengri tíma, samtals 3000 klst. á ári. Af þessu má ráða, að hestafl getur verið afstætt hugtak. Vélaframleiðendur gefa gjarnan upp hámarks-hestaflafjölda, en síðan fylgja með upplýsingar, við hvaða aðstæður megi nota fullt afl og hve langan tíma.

Stefnandi heldur því fram, að stefndi hafi vitað, að stefnandi var að kaupa bát til fiskveiða við Ísland, þar sem vél með þessum takmörkunum komi ekki að gagni. Miðað við ætlaða notkun hafi vélin verið gefin upp með fleiri hestöfl en hún raunverulega var og því of aflfíltil í bát af þessari stærð. Upplýsingaskylda seljanda, sem sé sérfræðingur á þessu sviði, hafi brugðist.

Pegar tekin er afstaða til þessarar málsástæðu stefnanda, þykir verða að taka tillit til þess, að flestallar vélategundir í hraðfiskibáta eru einhverjum takmörkunum háðar, misjafnlega miklum. Þessi útgáfa af Vetus Cummins var að vísu nokkuð miklum takmörkunum háð, en notkun hennar er ræki-lega skýrð út í bæklingi, sem fylgdi vélinni. Þegar haft er í huga, að vélin var valin af stefnanda, takmarkanir á bátavélum í hraðfiskibáta almennar og alkunnar, sannað með matsgerð, að vélin var ofkeyrð, og í ljós leitt, að 200 hestafla vélar hafa verið settar í Sóma 860, án þess að það komi að sök, þykir verða að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Við aðalmeðferð hreyfði stefnandi þeirri málsástæðu, að a. m. k. 300 hestafla vél þyrfti til að knýja bát af gerðinni Sóma 860 miðað við hefðbundinn skrifubúnað. Sú málsástæða þykir órökstudd og of seint fram komin.

Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kváðu upp Gunnar Aðalsteinsson héraðsdómari, Hans Linnet vélfræðingur og Viggó Maack skipaverkfræðingur.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Guðmundur Lárusson, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Vals og Helga sf., í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.
