

Því úrskurðast:

Einari Ágústssyni cand. jur. er heimilt að flytja mál þetta sem
prófmál.

Miðvikudaginn 17. janúar 1951.

Nr. 158/1949. **Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**

(Einar B. Guðmundsson)

gegn

Theódór B. Línal f. h. Jörgen Jahre

(Theódór B. Línal).

Setudómari próf. Ólafur Lárusson
í stað hrd. Jónatans Hallvarðssonar.

Talið, að bindandi samningur um sölu skips hefði verið gerður.
Vanefndir. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu, dags. 30. nóv. 1949, og gert þær réttarkröfur, að hinum áfrýjaða dómi verði hrundið og breytt á þá leið, að hann verði sýknaður af kröfum stefnda og að stefndi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Stefndi, sem ekki hefur gagnáfrýjað málinu, krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og áfrýjandi dæmdur til að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti að skaðlausu eftir mati dómsins.

Samkvæmt ástæðum hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma áfrýjanda til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 3500.00.

Dómsorð:

Hinum áfrýjaða dómi skal óraskað.

Áfrýjandi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði stefnda, Theódór B. Líndal f. h. Jörgen Jahre, málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 3500.00.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 25. nóv. 1949.

Mál þetta, sem dómtekið var 10. þ. m., hefur Theódór B. Líndal hrl. hér í bæ f. h. Jörgen Jahre útgerðarmanns, Sandefjord í Noregi, höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 31. júlí f. á., gegn fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs. Hefur stefnandi krafizt þess *aðallega*, að stefndi verði til þess dæmdur að afhenda honum m/s Þýril gegn greiðslu á norskum krónum 1.000.000,00, en að frádregnu því tjóni, er hann hefur orðið fyrir vegna dráttar á afhendingu skipsins, en tjónið telur hann vera n. kr. 1.200,00 á dag og nemi það því n. kr. 392.400,00, frá 27. okt. 1947 til þingfestingardags, 18. sept. 1948. Jafnframt áskildi stefnandi sér rétt til þess að krefja stefnda síðar um bætur fyrir þann tíma, er afhending skipsins kynni að dragast lengur, svo og til bóta fyrir sérstakt tjón, er á skipinu kynni að vera við afhendingu.

Til vara hefur stefnandi krafizt þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum norskar kr. 555.030,30 í skaðabætur ásamt 6% ársvöxtum frá 27. okt. 1947 til greiðsludags.

Loks hefur stefnandi krafizt málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins, hvor krafan sem tekin yrði til greina.

Stefndi hefur krafizt sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins.

Sakarefninu hefur verið skipt samkvæmt heimild í 5. mgr. 71. gr. laga nr. 85 frá 1936. Var málið flutt hinn 10. þ. m. um skyldu stefnda til að afhenda fyrrnefnt skip og um skaðabótaskyldu hans. Í þessum þætti málsins krafðist stefnandi *aðallega*, að stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, verði dæmdur til þess að afhenda honum m/s Þýril, T.F.G.B., gegn greiðslu á norskum krónum 1.000.000,00 að frádregnu tjóni því, sem hann hafi orðið fyrir vegna dráttar á afhendingu skipsins, og áskildi stefnandi sér rétt til að gera grein fyrir því síðar. Til vara krafðist stefnandi þess, að viðurkenndur verði réttur hans til skaðabóta úr hendi stefnda. Þá krafðist hann málskostnaðar úr hendi stefnda eftir mati dómsins, hvor krafan sem tekin yrði til greina, en annars, að málskostnaður félli niður.

Stefndi hefur krafizt algerrar sýknu af kröfum stefnanda í þessum þætti málsins og málskostnaðar úr hendi hans. Til vara krafðist hann þess, að málskostnaður félli niður.

Málavextir eru þeir, að hinn 22. febrúar 1947 skrifaði nefnd setuliðs-viðskipta Herman Christensen skipa- og vélaverkfræðingi í Osló tilmæli um, að hann tæki að sér að selja mótorskiði Y.O. 127, en skip þetta hafði íslenska ríkið eignast í sambandi við reikningsskil við ameríska setuliðið, sem hér dvaldist á ófriðarárunum. Bréfinu fylgdu teikningar af skipinu, er maður að nafni Skarre, er síðar varð trúnaðarmaður stefnanda hér,

hafði valið. Þá segir í bréfinu, að Christensen muni fá lýsingu á skipinu frá Skarre. Bréfi þessu svaraði Christensen með bréfi, dags. 1. marz. Lofaði hann þar að gera allt, sem í hans valdi stæði, til að selja skipið með sem hagkvæmustum kjörum og segist hafa fengið í hendur skýrslu um skipið frá Skarre, og er hún dags. 23. febrúar. Hinn 22. apríl skrifaði Christensen aftur nefnd setuliðsviðskipta og segist láta fylgja bréfinu lýsingu á skipinu, er hann segist hafa útbúið eftir þeim skýrslum og teikningum, sem hann hafi fengið. Kveður hann lýsingu þessa vera senda út af miðlarafirma því, sem hann hafi samstarf við, og kveðst vona, að nefndin hafi ekkert við lýsinguna að athuga. Virðist nefndin engar athugasemdir hafa gert við útbóðslýsinguna. Daginn eftir, eða 23. apríl, símar Christensen nefndinni og staðfestir skeytið í bréfi samdægurs, að hann hafi tvö tilboð í skipið, annað að fjárhæð £37.500 ÷ 3%, en hitt n. kr. 900.000,00, en það að frádregnum 5%, er skiptast eigi milli þriggja miðlara. Var síðarnefnda tilboðið frá stefnanda og gegn skoðun skipsins í þurrkví, afhendingu þess á Íslandi í sjófæru ástandi og án sjótjóns. Þá var og tilboðið bundið því skilyrði, að samþykki yfirvalda fengist, og verður að telja, að átt sé þar við norsk stjórnarvöld. Hinn 26. apríl símar nefndin Christensen á þá leið, að tilboðin séu of lág, og telur hún, að hægt muni vera að fá íslenskar krónur 1.500.000,00 fyrir skipið. Jafnframt getur hún þess, að skipið verði skoðað og lagfært hér á landi. Samdægurs sendi Christensen nefndinni símskeyti þess efnis, að ekki væri unnt að fá hálfa aðra millj. ísl. krónur fyrir skipið, takast megi að fá n. kr. 950.000,00, en segist þó muni reyna að koma skipinu upp í n. kr. 1.000.000,00, en hann verði þá að fá fast gagntilboð frá nefndinni. Staðfestir hann skeyti þetta með bréfi 28. apríl og leggur þar enn áherzlu á að fá gagntilboð um sölu fyrir n. kr. 1.000.000,00. Þessu svaraði nefndin með símskeyti 29. apríl og segist muni samþykkja 1.100.000,00 n. kr., en kjósa þó heldur tilsvarendi sænskan gjald eyri. Í svarskeyti til nefndarinnar daginn eftir segir Christensen, að nefnd fjárhæð sé alltof há, en lætur uppi það álit, að hafi hann umboð til að bjóða skipið fyrir n. kr. 1.000.000,00, þá muni kaupandi samþykkja. Mælir hann loks með því, að honum sé sent slíkt umboð. Hinn 7. maí fékk hann svarskeyti frá nefndinni, og er honum þar veitt umboð til að bjóða skipið fyrir n. kr. 1.000.000,00. Í skeytinu er þess jafnframt getið, að uppgötvast hafi, að nokkrir hlutir í aðalvélinni séu skemmdir af frosti, en tekið fram, að við þetta muni verða gert eða hlutirnir endurnýjaðir. Kveðst Christensen í bréfi til nefndarinnar samdægurs hafa sett sig í samband við miðlara sinn og væntanlegan kaupanda og tilkynnt þeim efni skeytisins. Hafi kaupandinn verið áhyggjufullur vegna frostskegmdanna á aðalvélinni og viljað fá vitneskju um, hvenær búið yrði að gera við skipið. Sendi Christensen nefndinni símskeyti þenna dag og tjáði henni þetta. Að því er virðist í tilefni þess, er nú var greint, skrifaði skipamiðlarinn hinn 13. maí væntanlegum kaupanda, er var stefnandi, og tjáði honum, að hann hefði fengið í hendur símskeyti frá Íslandi, þar sem tekið sé fram, að búið sé að panta frá verksmiðju nýja hluti í vélina í stað hinna skemmdu, að skipið sé komið í slipp til almennrar lagfæringar undir eftirliti skipaskoðunarmanns ríkis-

ins, Ólafs Sveinssonar, og verði viðgerðinni hraðað, svo sem unnt sé, en ekki sé hægt að ákveða, hvað viðgerðin taki langan tíma, fyrr en vitað sé, hvenær hinir pöntuðu vélahlutir verði sendir frá New York. Daginn eftir, eða 14. maí, skrifaði stefnandi skipamiðlaranum og staðfestir, að hann hafi samþykkt tilboð hans um sölu á skipinu fyrir n. kr. 1.000.000.00 gegn skoðun á skipsskrokk og vél á skipasmíðaverkstæði í Reykjavík. Segir hann, að trúnaðarmaður sinn, L. H. Skarre, sem áður hafi verið á Íslandi og séð skipið þar, fari daginn eftir til Reykjavíkur og muni hann framkvæma nákvæma skoðun á skipinu af sinni hálfu. Sama dag sendi Christensen nefndinni símskeyti, þar sem hann segir, að stefnandi hafi samþykkt að kaupa skipið fyrir n. kr. 1.000.000,00 með þeim skilmálum, sem um sé getið í bréfi hans frá 23. apríl. Jafnframt er þess getið, að stefnandi muni einhvern næstu daga senda trúnaðarmann sinn til eftirlits. Mun trúnaðarmaðurinn litlu síðar hafa komið til Reykjavíkur og gefið sig fram við nefndina. Fylgdist hann eftir það með því, hvað viðgerð skipsins leið og gaf stefnanda skýrslu um það öðru hverju. Kemur fram, að stefnanda hefur þótt viðgerðin ganga hægt, og sneri hann sér því til skipamiðlarans með beiðni um það, að hann fengi Christensen til að ganga í, að verkinu yrði hraðað. Í tilefni þessa ritaði Christensen nefndinni 10. júní og segist þar ekkert svar hafa fengið við bréfi sínu og skeytum frá 14. maí. Segir hann í bréfinu meðal annars, að kaupandi biðji nefndina að sjá um, að vélin verði opnuð og viðgerð á skipinu hraðað, svo að hægt sé að veita því viðtöku. Bréfi þessu svarar nefndin með símskeyti 14. júní. Segir í því, að byrjað sé á að opna vélina, vélarhlutirnir, sem vanti, hafi verið pantaðir 26. maí, og sé von á þeim í júnílok. Jafnframt er talið rétt að bíða með að gera kaupsamning, þar til trúnaðarmaður stefnanda, Skarre, hafi skoðað vélina nánar. Er nú enn haldið áfram með viðgerð skipsins, og fylgdist trúnaðarmaður stefnanda með henni sem fyrr, lét honum í té skýrslur um, hvernig hún gengi, en stefnandi hafði samband við skipamiðlarann. Hinn 10. sept. skýrir trúnaðarmaðurinn stefnanda frá því í bréfi, að þann dag, er hann kom í skipið, hafi hann undrazt það, að verið var að gera botntanka skipsins hreina. Þá hafi hann við eftirgrennslan fengið vitneskju um, að einhver afturkippur mundi vera kominn í málið. Við nánari athugun næstu daga komst hann að því, að ákveðið myndi vera að afhenda stefnanda ekki skipið. Símaði hann stefnanda þetta 16. sept. og spurðist fyrir um, hvað gera skyldi. Hinn 18. sept. símaði stefnandi honum aftur og bað hann að mótmæla því, að skipið yrði selt til annarra. Hann mundi halda sig að gerðum samningum. Jafnframt áskildi hann sér allan rétt vegna vanefnda af hálfu seljanda. Svipaða tilkynningu mun stefnandi hafa sent Christensen, er kom henni áleiðis til nefndarinnar 18. sept. Svar nefndarinnar til Christensen, er sent var í skeyti 20. sept., var á þá leið, að þar sem Samgöngumálaráðuneytið teldi skipið nauðsynlegt til notkunar hér vegna erfiðleika á olíuflutningum með ströndum fram, hefði það bannað að flytja skipið úr landi og tekið við því frá Fjármálaráðuneytinu. Er þess jafnframt óskað, að tilboðið til stefnanda verði „fellt úr gildi“ (canceleret). Í bréfi til nefndarinnar skýrir Christensen henni frá því, að hann

hafi snúið sér til stefnanda fyrir milligöngu skipamiðlarans, en stefnandi hafi ekki viljað fella samninginn úr gildi og muni ætla að gera ábyrgð gildandi á hendur nefndinni. Hinn 13. október skrifaði trúnaðarmaðurinn nefndinni og fer fram á það að fá greinargerð um það, af hvaða ástæðum skipið sé ekki afhent. Fékk hann svar frá nefndinni 21. okt., þar sem skýrt er tekið fram, að skipið verði ekki afhent, og skýrði hann stefnanda frá þessu með bréfi 25. okt. Sendi stefnandi þá trúnaðarmanninum hinn 27. okt. símaumboð til þess að taka við skipinu án fyrirvara og biður hann að síma sér, hvenær afhending geti átt sér stað. Þetta tilkynnti trúnaðarmaðurinn nefndinni 29. okt., og fékk hann svar frá henni þann 13. nóv. Ánýjar nefndin þar enn neitun sína um að afhenda skipið og færir fram þá ástæðu, að ráðuneytið hafi ákveðið að taka sölutilboðið aftur.

Umrætt skip er enn í vörzlu ríkisstjórnarinnar og nú nefnt m/s Þyrill. Hefur það einkennisstafina T.F.G.B.

Stefnandi reisir framangreindar dómkröfur sínar í málinu á því, að endanlegur samningur um kaupin á skipinu hafi verið kominn á. Dráttur sá, er orðið hafi á skoðun og afhendingu skipsins, hafi eingöngu verið seljanda að kenna og aldrei hafi verið um það kvartað, að stefnandi hafi vanefnt neitt af sinni hálfu né þurft úr neinu að bæta. Telur stefnandi sig og hafa gert allt, sem honum bar, til efnda á samningnum, og kveðst hann enn reiðubúinn til þess.

Sýknukröfuna reisir stefndi á því, í fyrsta lagi, að kaupin hafi ekki verið gengin saman. Í öðru lagi telur stefndi, að aðalkrafa stefnanda um afhendingu skipsins geti undir engum kringumstæðum náð fram að ganga, þar sem í lögum nr. 2 frá 1917 sé sala og leiga skipa úr landi bönnuð, nema ríkisstjórnin veiti undanþágu frá banninu. Það málefni heyri nú undir starfssvið Samgöngumálaráðuneytisins, en það hafi með bréfi 1. okt. 1947 ekki talið unnt að veita heimild til, að umrætt skip verði selt úr landi.

Af gögnum málsins, þeim sem rakin hafa verið hér að framan, verður að telja, að kaup um oftnefnt skip hafi komizt á milli nefndar setuliðsviðskipta og stefnanda, er samþykki stefnanda frá 14. maí kom fram, og með þeim skilmálum, að kaupverð þess væri n. kr. 1.000.000,00, er eftir því, sem fram hefur komið, skyldu greiðast við afhendingu, svo og að ásigkomulag skipsins og afhendingarstaður væri í samræmi við útboðslýsingu skipsins og skilyrði, sem koma fram í bréfi Christensens til nefndarinnar frá 23. apríl 1947. Um afhendingartíma var hins vegar ekki vitað. Virðist hann hafa átt að fara eftir því, hvenær viðgerð skipsins væri lokið, og verður að telja, að stefnandi hafi getað dregið sig til baka, ef afhendingin dróst óhæfilega lengi, en hins vegar hefði seljandi ekki getað eyðilaggt rétt kaupanda með því að draga afhendinguna úr hófi fram. Báðum aðiljum virðist hafa verið ljóst, að samningur væri kominn á. Nefndin lætur halda áfram viðgerð á skipinu, að því er séð verður, í því skyni að koma því í umsamið ástand. Stefnandi hefur trúnaðarmann hér á landi, sem er í sambandi við nefndina og fylgist með aðgerðum hennar og áámálgar, að viðgerð skipsins sé hraðað. Þá gerir stefnandi nefndinni þegar ljóst, eftir að hann verður þess var, að afturkippur er kominn í málið, að hann muni halda fast við kaup-

samninginn. Verður ekki annað séð en að stefnandi hafi, eftir að samningur komst á, gert það, sem til verður ætlað af honum, til þess að halda rétti sínum samkvæmt samningnum. Samkvæmt því, sem nú hefur verið sagt, hefur fyrri sýknuástæða stefnda ekki við rök að styðjast.

Svo sem stefndi heldur fram, er í lögum nr. 2 frá 1917 bannað að selja eða leigja skip úr landi, nema undanþága ríkisstjórnarinnar komi til. Hlutaðeigandi ráðuneyti hefur synjað um leyfi til sölu umrædds skips úr landinu, og getur því aðalkrafa stefnanda um afhendingu skipsins eigi orðið tekin til greina. Hins vegar ber stefndi ábyrgð á því, að nefnd setuliðsviðskipta, er starfaði í fullu umboði hans, samdi um sölu skipsins úr landi, án þess að hafa tryggt sér heimild hlutaðeigandi yfirvalds.

Að því er varakröfuna varðar, verður ekki af gögnum málsins séð, að stefnandi hafi átt nokkra sök á því, að kaupsamningurinn um nefnt skip m/s Þýril, T.F.G.B., var ekki efndur, að því leyti að hann fengi skipið afhent. Þykir því verða að viðurkenna rétt stefnanda til fébóta úr hendi stefnda vegna tjóns, er hann kynni að hafa beðið vegna vanefndanna.

Eftir atvikum þykir rétt að fresta ákvörðun um málskostnaðargreiðslu í þessum þætti málsins, þar til væntanlegur dómur gengur um fébætur.

Einar Arnalds borgardómari kvað upp dóm þenna ásamt meðdómsmönnum Ragnari Jónssyni hæstaréttarlögmanni og Jóhanni Ólafssyni framkvæmdastjóra.

Vegna anna við borgardómaraembættið svo og þess, að mál þetta er all viðamikið, hefur eigi orðið kveðinn upp dómur í því fyrir en nú.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs, ber ábyrgð til fébóta á tjóni því, er stefnandi, Theódór B. Línal f. h. Jörgen Jahre, kann að hafa beðið vegna vanefnda á kaupsamningi um m/s Þýril, T.F.G.B.
