Fimmtudaginn 7. nóvember 1996.

Nr. 127/1995. **Bragi Gunnarsson**
(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 eða afslátt, að fjárhæð 1.993.261 krónu, með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 1. september 1992 til greiðsludags, en til vara aðra lægri fjárhæð 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 beinan viðgerðarkostnað á vél bátsins.

Í ágúst 1991 keypti áfrýjandi af stefnda nýtt fiskiskip, sem smíðað var í bátasmiðju stefnda á því ári. Hlaut skipið nafnið Aðalbjörg Þorsteinsdóttir og einkennisstafina HF 33. 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 meta, hverjar hafi verið orsakir bilunar á vél þeirri, er áfrýjandi keypti af stefnda, og hvað kostaði að gera við vélina, auk fleiri atriða. Í héraðsdómi er greint frá meginefni þeirrar matsgerðar. 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 áfrýjandi taldi unnt að gera, nema í tiltölulega skamman tíma í senn. Leiddi stærð vélarinnar til meiri takmarkana á notkun hennar en kaupandi mátti gera ráð fyrir. Matsgerðin rennir hins vegar ekki nægum stoðum undir þá staðhæfingu áfrýjanda, að vélin hafi verið ónothæf þrátt fyrir það að vera aflminni en æskilegt var. Verður hún ekki skilin á annan veg en þann, að unnt hafi verið að lagfæra skemmdir, sem hlutust einkum á strokkloki vélarinnar við það, að hún var knúin umfram það, sem stærð hennar leyfði. 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, 165.000 krónum. Verður stefnda gert að greiða áfrýjanda fjárhæð þessa með dráttarvöxtum frá 22. ágúst 1993, er mánuður var liðinn frá dagsetningu matsgerðar. Þá greiði stefndi áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og í dómsorði greinir.

Dómsorð:

Stefndi, Guðmundur Lárusson, greiði áfrýjanda, Braga Gunnarssyni, 165.000 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 22. ágúst 1993 til greiðsludags.

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

Dómur Héraðsdóms Reykjaness 13. janúar 1995.

Mál þetta var þingfest 31. maí 1994 og dómtekið 6. janúar 1995.

Stefnandi er Bragi Gunnarsson, kt. 260861-7869, Suðurhrauni 5, Hafnarfirði. Stefndi er Guðmundur Lárusson, kt. 090330-4119, Álfaskeiði 103, Hafnarfirði.

Stefnandi gerir aðallega kröfu um, að kaupsamningi aðila, dags.

27. 8. 1991, um kaup stefnanda af stefnda á vélbátnum Aðalbjörgu Þorsteinsdóttur af tegundinni Sóma 860, nýsmíði nr. 271, verði rift að hluta, nánar tiltekið kaup stefnanda á vél af gerðinni Vetus Cummins, 252 hestöfl, gerð 6BTAS S R1, no. 2109-9940, árg. 2. 11. 1990, og að stefndi verði dæmdur til að endurgreiða stefnanda andvirði hennar, 1.200.000 kr., ásamt dráttarvöxtum frá kaupsamningsdegi 27. 8. 1991 til greiðsludags gegn afhendingu vélarinnar, sem nú er að Suðurhvammi 5, Hafnarfirði.

Jafnhliða framangreindri kröfu er krafist greiðslu skaðabóta vegna varahluta- og viðgerðarkostnaðar svo og aflatjóns stefnanda, samtals að fjárhæð 1.608.589 kr., ásamt dráttarvöxtum skv. 3. kafla laga nr. 25/1987 af 133.706 kr. frá 26. 6. 1992 til 10. 7. 1992, af 1.133.706 kr. f. þ. d. til 14. 7. 1992, af 1.545.234 kr. f. þ. d. til 15. 7. 1992, af 1.549.034 kr. f. þ. d. til 6. 8. 1992, af 1.608.589 kr. f. þ. d. til greiðsludags eða aðra lægri fjárhæð að mati dómsins.

Til vara er þess krafist, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda skaðabætur, að fjárhæð 2.808.589 kr., með dráttarvöxtum skv. 3. kafla laga nr. 25/1987 af 133.706 kr. frá 26. 6. 1992 til 10. 7. 1992, af 1.133.706 kr. f. þ. d. til 14. 7. 1992, af 2.745.234 kr. f. þ. d. til 15. 7. 1992, af 2.749.034 kr. f. þ. d. til 6. 8. 1992, en af 2.808.589 kr. f. þ. d. til greiðsludags eða aðra lægri fjárhæð að mati dómsins, þó aldrei lægri en 2.408.589 kr.

Til þrautavara er krafist afsláttar af kaupverði bátsins, að fjárhæð 1.200.000 kr., er beri dráttarvexti skv. 3. kafla laga nr. 25/1987 frá 27. 8. 1991 til greiðsludags eða aðra lægri fjárhæð að mati dómsins með dráttarvöxtum skv. 3. kafla laga nr. 25/1987 frá sama tíma, þó aldrei lægri fjárhæð en 800.000 kr.

Jafnframt er þess krafist, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda skaðabætur með sömu fjárhæðum og dráttarvöxtum og greinir í aðalkröfu.

Í öllum ofangreindum tilvikum er krafist málskostnaðar.

Dómkröfur stefnda eru þær, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og sér tildæmdur málskostnaður að skaðlausu.

I.

Stefndi, Guðmundur Lárusson, rekur Bátasmiðju Guðmundar sem einkafyrirtæki. Með kaupsamningi 27. ágúst 1991 keypti stefnandi af stefnda plastbát af gerðinni Sóma 860 samkvæmt tilboðslýsingu. Var um nýsmíði að ræða, og fékk báturinn síðar nafnið Aðalbjörg Þorsteinsdóttir, HF-033. Vélbúnaður bátsins var af gerðinni Vetus Cummins, 252 hestafla vél. Báturinn var afhentur stefnanda fullbúinn með niðursettri vél og öðrum búnaði. Hann varð sjófær 25. janúar 1992 og haldið til róðra í mars og apríl 1992 á Faxaflóa, en í maí og júní frá Snæfellsnesi og Tálknafirði. Hinn 17. maí 1992 bilaði vél bátsins. Var stefnandi þá á landleið. Hann segir, að dregið hefði

niður í vélinni og reykský staðið aftur úr bátnum. Hefði hann drepið samstundis á vélinni og leitað orsaka bilunarinnar, en ekki fundið. Þegar hann svo ræsti vélina að nýju, hefði hann fundið, að hún gekk ekki á öllum strokkum. Kveðst hann þá hafa drepið á vélinni og nærstaddur bátur dregið sig í höfn. Þegar þetta gerðist, hefði vélin aðeins verið keyrð í 252 klst.

Daginn eftir var vélin athuguð af starfsmönnum Vélsmiðju Tálknafjarðar hf. Umboðsmaður Vetus Cummins-véla á Íslandi er Baldur Halldórsson skipasmiður, Hlíðarenda, Akureyri. Vísaði stefndi stefnanda á hann vegna bilunarinnar. Hafði stefnandi samband við Baldur, og varð úr, að Vélsmiðja Tálknafjarðar hf. annaðist viðgerð, er lauk 25. maí 1992. En ekki náði báturinn fullum hraða eftir viðgerð, og taldi Baldur Halldórsson, að vélin fengi ekki nægt loft. Var farið í róðra með vélarhlíf opna, meðan sérstakir loftstokkar voru útbúnir. Náði vélin nú ekki nema 2100 snúningum á mínútu í stað 2600. Að beiðni Baldurs var prófuð minni skrúfa, en það breytti litlu. Að lokum ákvað stefnandi að skipta um vél og krafði Baldur um bætur. Hann neitaði ábyrgð og vísaði á stefnda.

Fram hefur komið í málinu, að fjórar aðrar vélar af sömu gerð biluðu á svipaðan hátt og vél stefnanda. Eru þau mál einnig rekin við Héraðsdóm Reykjaness.

Stefnandi óskaði eftir dómkvaðningu matsmanns, og lá mat fyrir í júlí 1993. Segir matsmaðurinn, Þorsteinn Jónsson véltæknifræðingur, að orsök bilunarinnar sé sú, að ventilsæti í strokkloki hafi misslitnað og við það hafi ventill brotnað. Telur hann kosta 165.000 kr. að gera við vélina. Verðmæti vélarinnar óviðgerðrar telur matsmaður 400.000 kr. og á sama hátt söluverð eftir viðgerð 565.000 kr. Síðan segir í matsgerð: „Hestafl er afstætt hugtak. Vél sömu gerðar getur verið skráð með misjafnlega mörg hestöfl eftir notkun. Sama vélargerð getur t. d. verið skráð fleiri hestöfl, þegar hún er ætluð til nota í jarðvinnsluvélar, en þegar hún er ætluð til notkunar í skip, sem skráð eru samkvæmt flokkunarfélagsreglum. Þetta stafar m. a. af tvennu:

a. Endingartími vélar ræðst af því, hve mikið afl er tekið út úr vélinni.
b. Gangöryggi er meira eftir því, sem minna afl er tekið út úr henni.

Þessi munur hefur þótt eðlilegur á þeim forsendum, að annars vegar er endingartími jarðvinnsluvélar jafnan styttri en fiskibáts, og hins vegar, að minni skaði hlytist af, þótt jarðýta stansaði í flagi en ef fiskibátur yrði vélarvana á rúmsjó.

Þessi hestöfl eru þannig skilgreind, að hægt er að láta viðkomandi vél ganga á fullu álagi í ótakmarkaðan tíma.

Þegar farið var að smíða báta, sem gátu náð miklum hraða með því að

láta þá „plana“, sem kallað er, var nauðsynlegt að setja í þá léttar og aflmiklar vélar til þess að ná þeim „upp á plan“. Gömlu flokkunarfélagsreglurnar gerðu það að verkum, að vélarnar urðu of þungar, til að bátarnir lyftu sér, og voru þá búnar til nýjar viðmiðunarreglur fyrir hestafl. Einn þáttur í þessum reglum er, hve lengi má nota vélina á ári, og hef ég séð miðað við, að nota megi vél í 500, 2500 og 3000 klst. á ári. Einnig er miðað við notkunarsvið eins og fiskibáta, lögreglubáta og skemmtibáta, sem þá er miðað við, að séu notaðir á lygnum vötnum. Hestaflatala vélarinnar er síðan gefin upp eftir þeim forsendum og aðstæðum, sem nota á vélina við. Þessi vél, sem hér er metin, er t. d. gefin upp með 250 hö. við 2600 sn./mín., ef nota ætti bátinn mest 500 kl/ári á lygnu vatni, en ekki nema 220 hö. við 2500 sn./mín., ef nota ætti hana í lögreglubát, sem væri notaður 3000 klst./ári.

Eftir þeim upplýsingum, sem ég fékk hjá umboðsaðilum Cummins, notar Vetus Cummins, er útbjó vélina sem sjóvél, sams konar varmaskipta og skolloftsblásara í vélina og notaðir eru af Cummins. Því má ætla, að sömu forsendur séu fyrir aflinu, sem annars vegar Vetus Cummins og hins vegar Cummins gefa upp fyrir vélina.

Samkvæmt gögnum frá Cummins um Marine-dísilvél, gerð 6BTAS, 9-M, er hún 250 bha. við 2600 sn./mín. samkvæmt ISO-staðli 3046. Þá er miðað við, að loftþrýstingur sé 100 kPa., umhverfishitastig 27°C og rakastig 60%.

Hámarksálag, sem gefið er upp samkvæmt þessum staðli, má aðeins beita skamma stund í einu (5–10 mínútur). Síðan verður að hægja á vélinni í 2400 sn./mín. Samanlagður sá tími, sem vélin er notuð á 252 hö., má ekki heldur vera lengri en 2 klst. af hverjum 6 klst. Þetta álag er samkvæmt ISO það afl, sem eldsneytisdælurnar eru stilltar fyrir (ISO 3046), og eru þær einungis stilltar svona hátt, þegar nota á vélina skemur en 500 klst./ári.

Í þessu tilfelli var skrúfan valin þannig, að álagið á vélina var 252 hö., þegar vélin snýst 2600 sn./mín.

Ef vélarstærð er valin þannig, að báturinn rétt lyftist og „fari á plan“ í reynsluferð, þegar engin veiðarfæri eða annar búnaður er um borð, sem þarf til veiða, missir hann fljótt ferð, þegar í hann koma einhver þyngsli.

Ef vélinni hefur verið beitt, áður en hún bilaði 17. maí 1992, á sama hátt og lýst er í atvikalýsingu á síðu 2 (hér er átt við málavaxtalýsingu í matsbeiðni, en þar segir stefnandi, að á hinni stuttu og harðsóttu vertíð handfæraveiða séu menn, vélar og bátar keyrðir áfram af hámarkshraða, afli og afköstum. – Innskot dómsins.), er mjög sennilegt, að vélin hafi gengið á 2600 sn./mín. lengur en hún er gerð fyrir samkvæmt ISO 3046. Getur það haft í för með sér, að ventlasæti og útblástursloki hitni of mikið með þeim afleiðingum, að lokinn skekkist í sætinu og brotni.

Loftinntak í vélarrúmi á að vera 714 cm^2 fyrir þessa vél, þegar hún er skráð 220 hö. við 2500 sn./mín. samkvæmt gögnum frá Cummins. Samkvæmt upplýsingum frá Guðmundi Lárussyni var loftinntak í vélarrúm á mb. Aðalbjörgu Þorsteinsdóttur, HF 33, um 500 cm^2. Þrýstifall í loftinntaki er samkvæmt því ca. 8–10 mm H_2O, sem ættu ekki að hafa veruleg áhrif á gang vélarinnar.

Samkvæmt ISO-staðli má umhverfishitastig (hiti á lofti í vélarrúmi) ekki vera meiri en 27°C, þegar vélin á að skila fullum afköstum. Samkvæmt upplýsingum, sem ég hef aflað mér, er algengt, að hitastig í vélarrúmi sams konar báta sé 40–50°C, sem þýðir, að afgashiti verður 50–60°C hærri en ef vélarrúmshitastig væri 27°C. Þetta veldur því, að aukið varmaálag verður á strokklok og útblástursloka.

Orsök þess, að ventlasæti í strokkloki gáfu sig með þeim afleiðingum, að einn útblástursloki brotnaði og bulla eyðilagðist, tel ég vera, að vélin hafi gengið of lengi við of háan afgashita. Því sé ekki um að ræða galla í vélinni, heldur hafi vélin, sem seld var í bátinn, verið gefin upp með fleiri hestöfl en hún raunverulega var, miðað við, að nota ætti hana í fiskibát til fiskveiða á Íslandsmiðum."

Stefndi lét reikna út aflatjón sitt þá 14 daga, sem hann var frá veiðum. Er niðurstaða Kristjáns V. Kristjánssonar viðskiptafræðings sú, að miðað við afla tveggja annarra sambærilegra báta, sem stunduðu veiðar á sömu miðum og stefnandi, sé aflatjón ekki undir 1.000.000 kr.

II.

Stefnandi kom fyrir dóm og kvaðst hafa keypt Sóma-bát af stefnda 1989 með Volvo-vél. Sá bátur hafði reynst í alla staði ákaflega vel, og því hefði hann ákveðið að fá sér annan Sóma-bát og nú af stærri gerð, Sóma 860. Algengt sé að nota 200 hestafla Volvo-vélar í Sóma 800, en þær séu ekki nægilega aflmiklar fyrir Sóma 860. Hann hefði heyrt vel látið af Cummins-vélum, sem væru 250 hestafla, og verið ákveðinn í að fá sér eina slíka. Stefndi hefði hins vegar eindregið lagst gegn þeim áformum sínum og mælt með Vetus Cummins-vél. Vélar af gerðinni Cummins séu framleiddar í Englandi og hafi reynst vel, en Vetus Cummins sé frá Hollandi og sé þá búið að breyta hinum hefðbundnu Cummins-vélum. Stefnandi kvaðst hafa hringt í stefnda, þegar vélin bilaði, og hann vísað á Baldur Halldórsson sem umboðsaðila. Baldur hefði heimilað, að vélin yrði opnuð og gert við hana. Talast hefði svo til, að reikningurinn yrði sendur Baldri, en þegar til átti að taka, hefði Baldur vísað allri ábyrgð á stefnda. Stefnandi kvaðst ekki hafa fengið neinar leiðbeiningar um meðhöndlun vélarinnar, þegar hann fékk

bátinn afhentan. Hann hefði fengið leiðbeiningabækling á ensku og möppu með upplýsingum um vélina, einnig á ensku. Hann sé ekki góður í ensku tæknimáli og hvorki vélfróður né með skipstjóraréttindi og hafi einungis stuðst við þekkingu sína og það, sem reyndari menn hefðu kennt sér. Hefði hann farið í 5–6 róðra á Faxaflóa, eftir að hann fékk bátinn afhentan, en afli verið lítill og báturinn náð góðri ferð. Eftir að hann fór að róa fyrir vestan, hefði afli aukist, og hefði hann þá strax orðið var við, að báturinn náði ekki þeim hraða, sem til var ætlast. Hann kvaðst ekki hafa vitað um hinar miklu takmarkanir, sem væru á notkun vélarinnar, þ. e., að aðeins mætti taka hámarksafl út úr vélinni í stuttan tíma í senn. Hann hefði ekki verið upplýstur um þetta, hvorki af stefnda né Baldri Halldórssyni.

Stefndi kom fyrir dóm og skýrði svo frá, að stefnandi hefði valið Vetus Cummins-vélina í bát sinn. Ekki sé rétt, að hann hefði 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. Stefndi kvaðst hafa pantað vélina og séð um að setja hana niður. Reikningurinn vegna vélarinnar frá Baldri Halldórssyni sé stílaður á stefnanda, en stefnandi hefði greitt stefnda vélina og stefnandi komið greiðslum áleiðis til Baldurs. Stefndi taldi, að ekki væru meiri takmarkanir á þessari vélartegund en öðrum hraðbátavélum. Vélar þessar séu léttbyggðar og þoli ekki fullt álag nema í stuttan tíma. Volvo-vélin, sem stefnandi hefði átt áður, væri byggð á sama grunni. Hann hefði sett samtals fimm vélar af gerðinni Vetus Cummins í Sóma-báta. Þær hefðu allar reynst illa og þurft að taka þær úr eftir 200–500 tíma keyrslu.

Matsmaðurinn Þorsteinn Jónsson véltæknifræðingur kom fyrir dóm og staðfesti matsgerð sína. Hann ítrekaði, að hann teldi ekki vera neinn smíðagalla á vélinni, heldur hefði bilun orðið vegna rangrar notkunar.

Björn Jóhann Björnsson vinnur á vélaverkstæði Björns og Halldórs hf., sem var með umboð fyrir Cummins-vélar. Hann kvað á árinu 1992 og 1993 hafa komið 3–4 252 hestafla Vetus Cummins-vélar á verkstæðið vegna bilunar. Þær hefðu skemmst vegna ofhitunar, þannig, að ventlar, ventlasæti og stimplar o. fl. hefðu orðið fyrir skemmdum. Gert hefði verið við þær og sett nýtt strokklok (hedd) með hitaþolnari ventlasætum. Einnig hefði kælivatnslögn verið breytt. Eftir þessar breytingar hefu vélarnar ekki komið aftur til

viðgerðar. Hann kvað Björn og Halldór sf. sem umboðsaðila Cummins hafa farið þess á leit við verksmiðjurnar úti, að þeir fengju að gera við Vetus Cummins-vélar, sem voru í ábyrgð. Cummins hefði synjað þess, og vísað á Vetus í Hollandi. Hann hefði bent Cummins á, að menn sætu uppi með vélarnar bilaðar og fengju ekki þjónustu, sem þeir ættu rétt á. Á þeirri forsendu hefði hann fengið leyfi frá Cummins til að gera við þessar vélar, og hefði Cummins greitt reikningana, eins og vélarnar væru í ábyrgð. Leyfið hefði þó ekki fengist fyrr en í desember 1992.

Baldur Halldórsson, umboðsmaður Vetus Cummins-véla, kom fyrir dóm. Hann kvaðst halda, að vélin hefði verið keyrð undir óeðlilega miklu álagi, fyrst hún reykti svo mikið. Þetta vandamál væri fráleitt bundið við þessa vélartegund. Hann hafði heyrt 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 vélategundir, t. d. Cummins, Volvo og Caterpillar. Þetta viti allir vélfróðir menn. Hann taldi, að hann hefði selt stefnda vélina, enda hefði hann greitt fyrir hana. Reikningurinn var hins vegar stílaður á stefnanda að beiðni stefnda.

III.

Stefnandi reisir aðalkröfu sína á því, að stefndi hafi skuldbundið sig til að afhenda stefnanda gallalausa vél með þeim hestaflafjölda, sem getið sé um í tilboði stefnda. Stefnda hefði átt að vera það ljóst, að báturinn væri ætlaður til fiskveiða á Íslandsmiðum. Umrædd vél valdi engan veginn því hlutverki, sem henni var ætlað, og því verulega gölluð, bæði í hinum almenna og sérstaka skilningi kaupalaga. Stefnanda hefði verið alls ókunnugt um, að um svokallaða skemmtibátavél hefði verið að ræða og að upp gefinn hestaflafjöldi miðaðist við allt að 500 klst. notkun á ári á lygnu vatni með hámarksálagi í skamma stund. Stefndi, sem er sérfræðingur í bátasmíði, hefði átt að vara stefnanda við þessu og reyndar fræða stefnanda um, að vélin gæti aldrei valdið hlutverki sínu. Forsenda kaupanna hefði verið, að unnt væri að nýta bátinn til fiskveiða. Haldið er fram í aðalkröfu, að vélin hafi verið verulega gölluð, sbr. 1. mgr. 42. gr. laga nr. 39/1992, sbr. 46. gr. s. l. með lögjöfnun, en vélin sé afmarkaður hluti bátasmíðinnar.

Í aðalkröfu er jafnframt krafist skaðabóta skv. 2. mgr. 42. gr. kaupalaga. Vélina hafi skort áskilda kosti og stefndi vanrækt upplýsingaskyldu sína. Skaðabótakrafan er þannig sundurliðuð, að krafist er viðgerðarkostnaðar á vélinni, 133.706 kr., aflatjóns, 1.000.000 kr., mismunar verðs á Vetus Cumm-

ins og Cummins, 340.000 kr., og vinnu og annars kostnaðar, 134.883 kr., samtals 1.608.589 kr.

Varakrafa stefnanda er studd 2. mgr. 42. gr. kaupalaga, sömu rökum og skaðabótakrafa í aðalsök. Stefnandi sundurliðar hana þannig, að krafist er 133.706 kr. vegna viðgerðar, 1.000.000 kr. vegna aflatjóns, 1.540.000 kr. vegna nýrrar vélar, 88.522 kr. vegna niðursetningar nýrrar vélar (að frádregnum 17.000 kr. í afslátt), 3.800 kr. vegna matarkostnaðar og 59.555 kr. vegna vinnu, samtals 2.808.589 kr. Kröfu sína um skaðabætur, sem aldrei væru lægri en 2.404.589 kr., sundurliðar stefnandi þannig, að 400.000 kr. skv. mati komi til frádráttar.

Þrautavarakrafa er afsláttarkrafa, reist á 1. mgr. 42. gr. kaupalaga. Krafist er afsláttar af kaupverði bátsins með sömu fjárhæð og kaupverði vélarinnar nemur, 1.200.000 kr. Heldur stefnandi því fram, að verðgildi bátsins hafi rýrnað sem kaupverði vélarinnar nemi, þar sem hún sé verðlaus í höndum stefnanda. Stefnandi krefst þó aldrei lægri fjárhæðar en 800.000 kr. í þrautavarakröfu, og hafa þá verið dregnar frá matsverði hinnar biluðu vélar 400.000 kr.

IV.

Stefndi styður aðalsýknukröfu sína því, að um aðildarskort sé að ræða. Stefnandi hafi valið vélina og hún verið sett í bátinn fyrir eindregin tilmæli stefnanda. Stefndi hafi ekki haft nein afskipti af vélarkaupunum önnur en þau að hringja í umboðsmanninn og panta vélina f. h. stefnanda. Verð vélarinnar hafi verið sett inn í smíðasamninginn vegna greiðslufyrirkomulags á heildarsmíðinni.

Verði ekki fallist á þessi sjónarmið, telur stefndi, að hafna beri riftunarkröfu og endurgreiðslu á andvirði vélarinnar, þar sem ekki hafi verið um galla á vélinni að ræða. Matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna staðfesti það og, að um ranga notkun á vélinni hafi verið að ræða. Slíkt sé á ábyrgð stefnanda sjálfs. Þá er því mótmælt, að riftunarkrafa nái fram að ganga, þar sem gallinn hafi alls ekki verið verulegur. Viðgerðarkostnaður við að koma vélinni í lag sé aðeins 165.000 kr. skv. matsgerð. Á það er bent, að viðgerð hefði aðeins átt að taka tvo daga, en aflatjón sé miðað við fjórtán daga. Stefndi mótmælir ekki útreikningum stefnanda um aflatjón, þ. e. afla og aflaverðmæti, en mótmælir aflatjóni að öðru leyti, þ. á m. því, að ekki sé gert ráð fyrir útgerðarkostnaði. Krafist er sýknu af vara- og þrautavarakröfu með sömu rökum og að framan greinir. Vöxtum og upphafsdegi vaxta er mótmælt.

Stefndi bendir á, að ekkert bendi til þess, að niðursetning á vél bátsins

eða nokkuð annað í smíði hans hafi valdið því, hvernig fór. Flestir Sóma-bátar séu afhentir með Volvo-vélum, sem reynst hafi vel. Fáeinir bátar hafi verið afhentir með Vetus Cummins-vélum, þar sem kaupendur hefðu lagt ofuráherslu á að fá slíkar vélar. Ódýrar endurbætur hafi verið gerðar á vélum nokkurra slíkra báta. Því beri að líta til þess, að sjómenn hafi ofmetið afkastagetu svokallaðra hraðfiskibáta og ofreynt vélbúnað þeirra. Þegar vel fiskist, reyni menn að komast með sem allra mestan afla sem fyrst að landi. Bátarnir séu hlaðnir, eins og þeir mögulega geti borið, og vélum þeirra ofgert.

Dómurinn skoðaði vélina að Suðurhvammi 5, Hafnarfirði, ásamt aðilum málsins og lögmönnum þeirra.

V.

Sóma-bátar eru afhentir á ýmsum stigum smíðinnar, allt eftir óskum kaupenda hverju sinni. Öll tæki, sem í bátana fara, t. d. ratsjá, dýptarmælir, fiskleitartæki o. s. frv., eru valin af kaupendum. Stefndi mælir þó með sérstökum tegundum. Í auglýsingabæklingum 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 vélin hafi ekki verið gölluð. Orsök bilunarinnar sé sú, að vélin hafi gengið of lengi á mesta afli og við of háan afgashita. Hún hafi því ofhitnað og skemmst af þeim völdum. Bilunin verður 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 í 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, eins og matsmaður bendir á. Vélaframleiðendur gefa gjarnan upp hámarkshestaflafjölda, en síðan fylgja með upplýsingar, við hvaða aðstæður megi nota fullt afl og í hve langan tíma.

Aðalmálsástæða stefnanda er sú, að stefndi hafi vitað, að stefnandi var að kaupa bát til fiskveiða við Ísland, þar sem vél með þessum takmörkunum kæmi ekki að gagni. Miðað við ætlaða notkun hafi vélin verið gefin upp með fleiri hestöfl en hún raunverulega var. Upplýsingaskylda seljanda, sem sé sérfræðingur á þessu sviði, hafi brugðist.

Þegar tekin er afstaða til málsástæðna stefnanda, þykir verða að taka tillit til þess, að flestallar vélategundir eru einhverjum takmörkunum háðar, misjafnlega miklum. Svo var einnig um þá Volvo-vél, er stefnandi átti áður. Þessi útgáfa af Vetus Cummins var að vísu nokkuð miklum takmörkunum háð, en notkun hennar er rækilega skýrð út í bæklingi, sem fylgdi vélinni. Verður að telja, að stefnandi, sem sjálfur valdi vélina, hefði átt að kynna sér ýtarlega meðferð hennar, áður en notkun hófst. Hann þykir því ekki hafa sýnt nægilega aðgæslu, er hann hóf notkun 252 hestafla bátsvélar án þess að kynna sér meðferð hennar.

Verður stefndi því sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

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

Dómsorð:

Stefndi, Guðmundur Lárusson, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Braga Gunnarssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.