

Fimmtudaginn 26. janúar 1995.

Nr. 84/1993.

Dalshraun 4 hf.

(Jón Finnsson hrl.)

gegn

Bjarna Garðarssyni

og gagnsök

(Arnmundur Backman hrl.)

Kaupsamningur. Skaðabætur. Févíti. Tómlæti.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómaramirnir Garðar Gíslason og Markús Sigurbjörnsson og Guðmundur Jónsson, fyrrverandi hæstaréttardómari.

Aðaláfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 18. febrúar 1993. Hann krefst sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess, að kröfur gagnáfrýjanda verði stórlega lækkaðar og málskostnaður þá látinn niður falla.

Gagnáfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 15. apríl 1993. Hann krefst þess aðallega, að aðaláfrýjandi greiði sér 1.494.730 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 af 770.000 krónum frá 2. ágúst til 30. nóvember 1988, en af 1.494.730 krónum frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess, að aðaláfrýjandi greiði 1.104.730 krónur auk dráttarvaxta af 380.000 krónum frá 2. ágúst til 30. nóvember 1988, en af heildarfjárhæðinni frá þeim degi til greiðsludags og málskostnaðar.

Við munnlegan málflutning fyrir Hæstarétti voru lögð fram gögn um, að nafni aðaláfrýjanda hefði verið breytt 12. apríl 1994 úr Mót-un hf. í Dalshraun 4 hf.

Ágreiningur málsaðila er sprottinn af kaupum gagnáfrýjanda á báti hjá aðaláfrýjanda, svo sem greint er í hinum áfrýjaða dómi. Gagnáfrýjandi greiddi hið uppsetta verð til þess að fá bátinn í sínar hendur, en krefur aðaláfrýjanda vegna ýmissa þátta í samskiptum þeirra. Kröfur hans falla í fjóra mismunandi flokka, og er aðalkrafa sundurliðuð þannig:

1. Vegna afhendingardráttar í 77 daga	770.000 krónur
2. Vegna aflatjóns	477.500 krónur
3. Vegna framleiðslugalla og of hárra reikninga samkvæmt matsgerð	217.230 krónur
4. Vegna olíutanks	30.000 krónur
Samtals	1.494.730 krónur

Um 1. lið.

Svo sem greint er í héraðsdómi, var báturinn afhentur 2. ágúst 1988, og telst sá dagur afhendingardagur samkvæmt kaupsamningi aðila. Með þeim rökum, er í héraðsdómi greinir, ber að fallast á, að aðaláfrýjandi hefði átt að geta afhent bátinn 15. júní sama ár og að um afhendingardrátt af hans hálfu hafi því verið að ræða frá þeim degi. Samkvæmt kaupsamningi skyldu dagsektir falla á hvern virkan dag, eftir að einn mánuður væri liðinn frá umsömdum afhendingardegi. Þykir því mega fallast á, eins og atvikum var háttað, að dagsektir teljist frá 15. júlí til 2. ágúst, í 13 virka daga. Ekki eru ástæður til að lækka fjárhæð dagsekta með vísan til 36. gr. samningalaga nr. 7/1936, sbr. 6. gr. laga nr. 11/1986, og teljast þær því nema 130.000 krónum og ekki vera niður fallnar samkvæmt ákvæðum kaupsamnings um ábyrgðartíma.

Um 2. lið.

Samkvæmt ákvæði kaupsamnings, sem fjallar um ábyrgð seljanda, skyldi tilkynnt um galla, sem fram kæmu í framleiðslu eða í hlutum, sem seljandi sjálfur framleiddi, jafnskjótt og þeirra yrði vart. Síðan segir: „Að ári liðnu er báturinn úr ábyrgð seljanda. Í þessum tilfellum er ábyrgð seljanda takmörkuð við viðgerð á bátinum sjálfum, en ábyrgðin nær ekki til annarra hluta, svo sem aflatjóns og þess háttar.“ Fram er komið, að setja þurfti nýjan skrófuás í bátinn. Stafar galli þessi af mistökum við niðursetningu vélar og búnaðar, sem telst til aukaverka við bátasmíðina, og er hann á ábyrgð aðaláfrýjanda samkvæmt lið 1.6 í smíðalýsingu, en ekki innan greindrar ábyrgðartakmörkunar. Samkvæmt bréfi Siglingamálastofnunar ríkisins 2. september 1990 var báturinn endanlega tekinn út og samþykktur 19. september 1988. Varð gagnáfrýjandi því af

veiðum allan ágústmánuð, svo sem hann gerir kröfu um bætur fyrir, og ber að taka til greina kröfu hans vegna aflatjóns, 477.580 krónur, sem styðst við mat dómkvaddra manna og eigi hefur verið hnekkð. Telst liður þessi ekki niður fallinn vegna tómlætis, þar sem gagnáfrýjandi tilkynnti aðaláfrýjanda um kvörtun sína af þessu tilefni með bréfi 29. september 1988.

Í liðum 3 og 4 er um að ræða kröfur annars vegar vegna galla á bátnum og hins vegar vegna of hárra reikninga. Um kröfur vegna galla bar gagnáfrýjanda að tilkynna aðaláfrýjanda innan árs samkvæmt fyrrgreindu ákvæði í samningi málsaðila. Með hliðsjón af 54. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup verður upphaf þessa frests miðað við afhendingardag 2. ágúst 1988. Gagnáfrýjandi gerði fyrst viðvart um kröfur af þessu tilefni, þegar hann höfðaði fyrra mál sitt á hendur aðaláfrýjanda með stefnu, birtri 22. ágúst 1989. Voru þá kröfur þessar niður fallnar. Gagnáfrýjandi greiddi reikninga aðaláfrýjanda vegna bátsins, áður en hann var afhentur. Hann gerði fyrirvara í bréfi 28. júlí 1988 um, að hann teldi ýmislegt athugavert í reikningunum. Kröfur af þessu tilefni gerði hann hins vegar fyrst með fyrrnefndri málshöfðun. Verður að telja kröfurnar þá hafa verið fallnar niður vegna tómlætis. Verður því öllum kröfum gagnáfrýjanda í liðum 3 og 4 hafnað.

Niðurstaða verður því sú, að kröfur gagnáfrýjanda verða teknar til greina með 607.580 krónum (130.000 + 477.580), og verður aðaláfrýjanda gert að greiða honum þær með dráttarvöxtum, svo sem í dómsorði greinir.

Aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals 300.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Aðaláfrýjandi, Dalshraun 4 hf., greiði gagnáfrýjanda, Bjarna Garðarssyni, 607.580 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 af 130.000 krónum frá 2. september 1988 til 1. janúar 1991, en af 607.580 krónum frá þeim dags. til greiðsludags.

Aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda 300.000 krónur samtals í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjaness 21. desember 1992.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 19. nóvember sl., er höfðað með stefnu, birtri 14. júní 1991.

Stefnandi er Bjarni Garðarsson, kt. 221144-3849, Norðurbraut 2, Höfn, Hornafirði, en stefndi er Mótun hf., kt. 410477-0339, Dalshrauni 4, Hafnarfirði.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til að greiða 1.569.630 kr. með [nánar tilgreindum dráttarvöxtum svo og málskostnað].

Dómkröfur stefnda eru aðallega þær, að málinu verði vísað frá dómi, til vara, að stefndi verði alsýknaður, og til þrautavara, að kröfur verði lækkaðar verulega. Í aðal- og varakröfu er gerð krafa um málskostnað samkvæmt málskostnaðarreikningi, en í þrautavarakröfu, að málskostnaður verði látinn niður falla.

Kröfu stefnda um frávísun málsins var hrundið með úrskurði, upp kveðnum 4. febrúar sl.

Mál út af sama ágreiningi var höfðað af hálfu stefnanda með stefnu, birtri 22. ágúst 1989. Það mál var fellt niður 21. febrúar 1990 vegna útivistar stefnanda.

Málavaxtalýsing stefnanda.

Stefnandi kveður málavexti þá, að 4. september 1987 hafi hann gert kaupsamning við stefnda um smíði á 9,9 m trefjaplastsbáti. Báturinn skyldi vera tilbúinn til afhendingar 15. mars 1988, og var kaupverð hans 2.300.000 kr. Stefnandi skyldi greiða sérstaklega fyrir niðursetningu vélar, lagningu rafmagns og fyrir ýmsa fylgihluti og frágang þeirra.

Í kaupsamningi segir m. a.:

„Seljandi lofar að selja og kaupandi skuldbindur sig til að kaupa bát úr trefjaplasti samkvæmt teikningu sem Siglingamálastofnun ríkisins hefur samþykkt, kaupandi hefur kynnt sér og samþykkt. Seljandi tekur fram að Siglingamálastofnun ríkisins hefur eftirlit með framleiðslunni.

Lýsing bátsins:

Sjá meðfylgjandi smíðalýsingu, sem telst hluti samnings þessa.

Breytingar:

Breytingar sem Siglingamálastofnun ríkisins eða kaupandi óskar eftir, greiðir kaupandi sérstaklega.

Kaupandi leggur til:

Kaupandi skal panta vél og vélarbúnað í bátinn. Kaupandi skal velja vélbúnað í bátinn í fullu samráði við seljanda.

Afhending: Miðjan mars 1988.

Afhending bátsins fer fram í Dalshrauni 4. Degi fyrir afhendingu skal kaupandi mæta á starfsstöð seljanda, hreyfa athugasemdir við bátinn, telji hann ástæðu til. Geri hann engar athugasemdir við hluti, sem telja megi augljósa, telst hann hafa fyrirgert rétti til þess að bera þá fyrir sig síðar eða eftir að báturinn er farinn frá seljanda. Kaupandi er skuldbundinn til að taka við bátnum, þegar hann er tilbúinn úr starfsstöð framleiðanda.

Tafir á afhendingu bátsins:

Nú tefst afhending bátsins vegna verkfalla, inn- og útflutningsbanna o. þ. h., og skal sá dráttur, sem af því kynni að leiða, ekki teljast til vanefnda hjá seljanda. Tafir á afhendingu bátsins vegna niðursetningar vélar eða annars búnaðar eða breytinga skulu verða á ábyrgð kaupanda. Nú verða tafir á afhendingu bátsins af ástæðum, sem eru á ábyrgð seljanda, og getur kaupandi þá krafist þess að á seljanda falli dagsektir, 10.000 kr. á dag fyrir hvern virkan dag eftir að einn mánuður er liðinn frá umsömdum afhendingardegi og þar til báturinn er tilbúinn til afhendingar.

Ábyrgð seljanda:

Komi fram gallar í framleiðslu eða í hlutum, sem seljandi sjálfur framleiðir, skal tilkynnt um þá jafnskjótt og þeirra verður vart. Að ári liðnu er báturinn úr ábyrgð seljanda. Í þessum tilfellum er ábyrgð seljanda takmörkuð við viðgerð á bátnum sjálfum, en ábyrgðin nær ekki til annarra hluta, svo sem aflatjóns og þess háttar. Í þessum tilfellum ber kaupanda að færa bátinn til Skagastrandar eða í starfsstöð seljanda eða kosta flutning og uppihald viðgerðarmanna.“

Í smíðalýsingu segir m.a.:

„1.2.

Stýrishús.

3 framrúður úr öryggisgleri, 2 hliðarrúður í gúmmíkanti. Tvískipt hurð úr álprófíl í afturþili. Einn gluggi á afturþili. Einn stóll á fæti fyrir stýrimann. Púlt úr trefjaplasti fyrir ýmis stjórnþæki. Þak er með kjarna. Allir veggir málaðir. Gólf er úr trefjaplasti með kjarna.

1.3.

Lúkar.

Tveir bekkir úr trefjaplasti. Eitt borð á fæti. Klósett er frágengið, þó ekki í sér klefa. Þak er með kjarna. Allir veggir málaðir. Neyðarlúga, ein lofttúða.

1.4.

Þilfar.

Vinnusvæði er ca. 18 m² og er úr trefjaplasti með kjarna, riffluð áferð. Í miðju skal vera brunnur með 20 cm kanti fyrir 6 stk. 330 lítra fiskikör sem falla niður að botni. Hægt verður að stafla körum ofan á þau kör sem fyrir eru. Við skut skal vera tóggeymsla með loki. Lúga yfir vél skal vera skrúfuð föst með opnanlegri lúgu.

1.5.

Vélarrúm.

Vélarrúm skal vera vatnspétt og málað með topcoat og komið skal fyrir viðurkenndum slökkvibúnaði. Handdæla. Eldvarnarkerfi. Dagleg þjónusta við vél skal vera að framanverðu úr stýrishúsi.

1.6.

Vélbúnaður og vélarniðursetning.

Framleiðandi sér um vélarniðursetningu og greiðir kaupandi þá vinnu samkv. reikningi og þar skal framkvæmt eftirtalið: Plastaðar undirstöður fyrir mótorpúða. Gengið frá stefnisröri og skrúfuási. Olíulagnir að olútanki lagðar og tengdar. Vatnsskilja tengd. Gengið frá vélarlensidælum. Tengdir rafgeymar og ræsilögn. Stjórnþæki tengd og gengið frá mælaborði. Vélin stillt og prufukeyrð.

1.7.

Olútankur.

2 × 50 lítra olútankar úr ryðfríu stáli. Samkv. sérteikningum staðsettir undir gólfi við gafl. Olíuáfylling skal vera úti á hringdekki.

1.8.

Stýrisbúnaður.

Nota skal vökvastýrisbúnað með einu stýrihjólí (möguleiki á fleirum). Háþrýstislöngur á milli stýrisvélar og stýristjakks. Hælbúnaður skal vera heitgalvaniseraður.

1.9.

Raflögn.

Þrjú siglingaljós og tvö veiðiljós á mastri. Eitt inniljós í stýrishúsi og lúkar. Rofaborð með 6 rofum og bræðivörum. Eitt höfuðvar tengt að nefndum ljósum og raflögn að rafgeymi.

1.10.

Handrið.

Handrið, stefnisbogi, 20 cm handrið á vinnusvæði, neyðarstigi á gafl og mastur úr áli, boltuð með ryðfríum boltum.

1.11.

Fylgifé sem seljandi leggur til.

Öryggisbúnaður sem S.R. nefnir í upptalningu frá jan. 1987 sem miðast við tvo menn. Varahluti fyrir vél og verkfæri sér kaupandi um. Gúmmibátur og talstöð fylgja ekki með.

1.12.

Samsetning á bol og húsi.

Sett saman á flans, límt og skrúfað. Sterkur kantur utan á bát.“

Í lok smíðalýsingar er talinn upp 21 hlutur, sem stefnandi óski eftir, að komið verði fyrir í bátnum. Tekið er fram, að kaupandi greiði fyrir frágang á þeim hlutum skv. reikningi.

Stefnandi kveður strax hafa komið upp ágreining með aðilum, er velja skyldi vél í bátinn. Hann hafi óskað eftir Caterpillar-vél, en forstjóri stefnda, Reginn Grímsson, hafi verið því algjörlega mótfallinn og lagt til, að keypt yrði vél af gerðinni Iveco frá Glóbusi hf. Caterpillar-vélin hafi 10 lítra sprengirými, en Iveco-vélin aðeins 8 lítra sprengirými. Ástæðan að baki þessari afstöðu forsvarsmanns stefnda hafi verið sú, að Hekla hf., er flytji inn Caterpillar-vélar, hafi ekki viljað veita stefnda umboðslaun fyrir að selja bátavélar frá þeim. Þetta komi fram í vottorði Heklu hf., dags. 19. október 1987: „Það vottast hér með, að Reginn Grímsson vegna Mótunar hf. hringdi til mín og óskaði eftir því, að honum yrðu greidd 5% umboðslaun fyrir hverja Caterpillar-vél, sem við seldum og settar yrðu í báta frá honum, burtséð frá því hvort við seldum vélina eða hann fyrir okkur.“

Stefnanda hafi verið mikið í mun, að sett yrði Caterpillar-vél í bátinn. Hann hafi átt slíka vél og hún reynst vel. Hann hafi því sent stefnda bréf, dags. 19. október 1987, og tilkynnt honum, að hann hafi að vel athuguðu máli valið Caterpillar-vél 3208 í bátinn, og gert þá kröfu, að stefndi samþykkti það, svo fremi Siglingamálastofnun ríkisins samþykkti. Að öðrum kosti hafi hann krafist þess, að báturinn yrði afhentur án vélbúnaðar. Jafnframt hafi stefnandi áskilið sér rétt til bóta fyrir allt það tjón, er hann kynni að verða fyrir, þar með talið vegna tafa, sem kynnu að verða vegna afhendingar bátsins.

Stefndi hafi ekki gengist við þessu, og að lokum hafi stefndi (sic) séð sig til neyddan að láta undan, þar sem honum hafi verið mikið í mun að fá bátinn afhentan sem fyrst. Niðurstaðan hafi því orðið sú, að hann hafi keypt Iveco-vél til ísetningar í bátinn.

Komið hafi í ljós, eftir að hann fór að nota bátinn, að hann gekk ekki nema 9 mílur með 2 tonn, en honum hafi verið lofað, að báturinn gengi 25 mílur. Þetta takmarki sókn hans á miðin fyrir austan. Auk þess hafi komið í ljós síðar, að Siglingamálastofnun ríkisins hafi ekki samþykkt umræddar Iveco-vélar í fiskibáta, sbr. vottorð Siglingamálastofnunar, dags. 8. mars 1989, en þar segi m.a.: „Samkvæmt upplýsingum vélaframleiðanda eru þessar vélar ekki ætlaðar til nota í fiskibáta, við getum heldur ekki samþykkt þær sem vélar í fiskibáta, þótt vitað sé um nokkrar vélar í fiskibátum.“

Samkvæmt kaupsamningi hafi átt að afhenda bátinn 15. mars 1988. Það hafi ekki staðist, og hafi stefnandi fengið bátinn afhentan 2. ágúst 1988. Stefndi hafi borið því við, að seinkun hafi orðið á afhendingu vélbúnaðar frá Glóbusi hf. Það hafi komið stefnanda á óvart, því að hann hafi greitt vélina hjá Glóbusi hf. 5. janúar 1988 og verið sýnd vélin og allur vélbúnaður. Hann hafi því farið upp í Glóbus hf. til að athuga, hverju sætti. Hafi hann fengið eftirfarandi yfirlýsingu hjá Sigurjóni P. Stefánssyni, starfsmanni Glóbusar hf., dags. 9. maí 1988: „Vél og allur búnaður hefur verið tilbúinn síðustu 4 vikur nema öxull, sem var staðfest með bréfi til Regins Grímssonar hjá Mótun hf. Ósk barst frá Mótun um að seinkun væri á öllum vélbúnaði sem Bjarni ætti, þar sem ekki hefðist undan að fullklára báta hjá Mótun sem eru bæði með Iveco-, Ford- og Caterpillar-vélum. Enda væri um dagsektir að ræða í samningi við Bjarna Garðarsson. Einnig hafa viðgerðarmenn hjá Glóbusi sagt að fjöldi sendra fylgihluta til Mótunar sé orðinn meiri en svarar til fjölda bátavéla sem komnar eru niður.“

Yfirlýsingu þessa hafi ekki verið unnt að skilja á annan hátt en þann, að Mótun hf. hefði ekki undan að framleiða báta og óskað eftir seinkun á afhendingu vélanna. Glóbus hf. hafi síðan afhent vélina og alla fylgihluti 31. maí 1988, þó að ljóst hefði verið, að vélin sjálf hefði verið tilbúin til afhendingar í janúar. Bátsskrokkurinn hafi verið plastaður norður á Skagaströnd, og hafi því í raun ekkert verið farið að vinna í bátnum hjá stefnda, áður en vélbúnaður kom í lok maí 1988.

Pegar komið var fram í júlímánuð 1988, hafi Reginn Grímsson neitað að afhenda bátinn, nema stefnandi félli frá dagsektarákvæðum kaupsamnings. Hinn 21. júlí hafi stefnandi ritað stefnda bréf og krafist afhendingar og gert kröfu um dagsektir. Hinn 27. júlí 1988 hafi stefnandi skrifað undir skulda-

bréf í tilefni kaupanna og næsta dag ritað stefnda bréf, þar sem hann áskildi sér allan rétt vegna dráttar á afhendingu, enda hafi hann orðið fyrir miklu tjóni vegna þess. Jafnframt hafi hann greitt aðra reikninga stefnda með fyrirvara og áskilið sér rétt í því sambandi.

Er báturinn var sjósettur, hafi komið í ljós, að skrófuás var boginn. Starfsmaður Glóbusar hf. hafi verið viðstaddur og strax stöðvað prufukeyrslu. Ófaglærður starfsmaður stefnda hafi annast ísetningu vélarinnar og skrófuássins. Vélsmiðjan Faxi hf. hafi yfirfarið öxulinn og gefið út yfirlýsingu, dags. 2. september 1988, af því tilefni:

„I. Yfirlýsing vegna skrófuáss.

Skrófuás var þrúboginn og mesta kast við mælingu var 5 mm. Tengiflangi var rúmur á ásenda um 0,20 mm. Að mati okkar hjá Faxe hf., vélsmiðju, er öxullinn ónothæfur.

II. Nýr skrófuás með tengiflangi.

Smíðaður nýr skrófuás úr efni frá Glóbus hf. Efnið var bogið, en rétt með rennsli. Öxlinum skilað frá Faxa hf. í góðu ástandi til ísetningar í bátinn.“

Þetta hafi orðið til þess, að stefnandi varð frá veiðum um mánaðarskeið, allt til þess að Glóbus hf. útvegaði stefnanda nýjan öxul stefnanda að kostnaðarlausu. Þá hafi stefnandi orðið fyrir miklu tjóni vegna aflamissis.

Þá kveðst stefnandi hafa fengið undanþágu hjá Siglingamálastofnun ríkisins til að sigla austur á Hornafjörð, því að úttekt gat ekki farið fram, eins og áður sagði. Eldsneytisgeymar hafi reynst ólöglegir, því að þeir hafi verið 2 mm í stað 3 mm á pykkt. Stýri hafi einnig reynst ólöglegt. Af þessu tilefni hafi Siglingamálastofnun ríkisins gefið út eftirfarandi yfirlýsingu, dags. 2. febrúar 1990:

- „2. Eftirlit með smíði raðsmíðaðra báta fer fram með skyndiskoðunum, sbr. gr. 1.420 í Norðurlandareglum, sem vísað er til í ofangreindum reglum um báta allt að 15 m. Í þessu felst að skoðunarmenn fylgjast með framleiðslu hverrar bátasmíðastöðvar í heild, en fylgjast ekki með smíði hvers báts frá degi til dags.
3. Samþykki Siglingamálastofnunar ríkisins er byggt á því að hver bátasmíður ábyrgist sína framleiðslu, sbr. gr. 2.3. í umræddum reglum.
4. Teikning að eldsneytisgeymum var samþykkt 02. 04. 1987, en eldsneytisgeymarnir voru ekki smíðaðir samkvæmt teikningu. Nýjar teikningar bárust stofnuninni ekki fyrr en í nóvember 1989.
5. Teikning að stýri bátanna var samþykkt 20. 10. 1987, en síðar kom í ljós að stýrin voru ekki smíðuð skv. teikningunni. Reginn Grímsson hjá

Mótun var tilkynnt þann 13. 09. 1988, að gera þyrfti endurbætur á stýrunum og ný teikning var samþykkt 25. 10. 1988.

6. Vélbáturinn Kiðey var skoðaður þann 29. 07. 1988, en þá gerðar ýmsar athugasemdir við vélbúnað og öryggisbúnað, m. a. var ekki búið að festa vél að fullu. Báturinn var síðan endanlega tekinn út og samþykktur þann 19. 09. 1989.“

Eftir að prufukeyrslu var lokið og komið í ljós, að öxull var boginn, hafi Reginn Grímsson, sem var viðstaddur, neitað stefnanda um alla frekari aðstoð. Hann hafi sagt, að hann gæti séð um þetta sjálfur og bilunin væri á ábyrgð Glóbusar hf.

Stefnandi kveður lúkarinn hafa verið mjög illa gerðan. Lúga ofan á honum hafi ekki verið kítuð. Er hann fór fyrir Reykjanes á leið sinni austur, hafi fossað sjór inn.

Kröfugerð stefnanda.

Þann 13. september 1990 óskaði stefnandi eftir mati dómkvaddra matsmanna. Auk aflatjóns telur hann sig hafa orðið fyrir tjóni vegna galla á smíðinni og einnig vegna þess, að reikningar stefnda vegna aukaverka hafi verið of háir.

Í matsbeiðni segir m.a.:

— — —

Matsgerð matsmanna er svohljóðandi:

„1. Hæfilegar bætur.

Óskað er eftir mati á bótum til Bjarna Garðarssonar fyrir hvern virkan dag í september sem hann varð af afnotum bátsins vegna dráttar á afhendingu.

Matsmenn hafa fengið upplýsingar um afla báta minni en 10 tonn, sem lögðu upp hjá Kaupfélagi A.-Skaftfellinga. Af þeim gögnum að ráða má búast við að aflatjón sé 9,5 tonn m. v. eðlilegar kringumstæður.

Í dag má reikna með að fá a. m. k. 65 kr. per kíló af handfærafiski að meðaltali. Skv. því er heildartjón 617.500 kr. Frá þessari upphæð má draga rekstrarkostnað, s. s. olíur, tryggingar, viðhald, veiðarfæri o. þ. h., kr. 140.000 að mati undirritaðra. Tjón á mánuði er því metið 477.500 kr., sem svarar til 18.365 kr. á virkan dag og er þá m. v. 16 virka daga í mánuði.

2. Háþrýstislöngur/Loftslöngur.

Notaðar voru sk. slöngur úr næloni í stýrisbúnað („loftslöngur“).

Skv. upplýsingum frá söluaðilum má gera ráð fyrir að þessar slöngur poli 40-70 kg/cm² þrýsting. Þrýstingur á sjálfstýringu er ekki þekktur. Vitað er um nokkur tilfelli þar sem nælonslöngur hafa gefið sig við sams konar aðstæður, þ. e. a. s. þar sem þær eru notaðar í sjálfstýrikerfi. Einnar víra há-

þrýstislöngur þola 150 kg/cm^2 , tveggja víra slöngur hins vegar 450 kg/cm^2 , en þær eru mest notaðar í háþrýstilagnir ásamt stálörum. Miðað við ofanritað er ekki hægt að skilgreina nælonslöngurnar sem háþrýstislöngur í þessu samhengi. Í ljósi þess að nælonslöngur hafa gefið sig í sjálfstýrikerfum og að fengnu álitni söluaðila er það álit matsmanna að nota verði háþrýstislöngur í kerfi sem þetta.

Óskað er eftir mati á efnis- og tímavinnukostnaði vegna endurnýjunar á slöngum í kerfinu. Skv. mælingu hafa verið notaðar 16 m af $1/4''$ háþrýstislöngum og fjórar tengingar.

Matsmenn áætla kostnað vera:

Slöngur 16 m á 627 kr.	10.032
Tengingar 4 stk á 700 kr.	2.800
Vinna 8 tímar á 1.300 kr.	10.400
Alls	23.232

3. Vinna í lúkar.

a) Tímavinna.

Eftir viðræður við aðila sem unnið hafa svipað verk telja matsmenn 20 tíma hæfilega til að ljúka við vinnu í lúkar. Bjarna er hins vegar gert að greiða 36 tíma, þ. e. 16 tímum meira. Hæfilegur afsláttur teljum við því að sé $16/36 = 44\%$.

b) Efni.

Vinilefni og einangrun var mæld. Vinilefni reyndist vera 20 m^2 , en einangrun $13,1 \text{ m}^2$. Gert er ráð fyrir 20% rýrnun vegna vinils, en 7% rýrnun vegna einangrunar. Skv. því eru notaðir 24 m^2 af vinil (30 m^2 skv. reikningi) og 14 m^2 af einangrun (16 m^2 skv. reikningi).

Mismunur á mældu magni og reikningi er:

Vinil 6 m^2 á 870 kr.	5.220
Einangrun 2 m^2 350 kr.	700
Alls	5.920

Matsmenn telja frágang á einangrun og vinil í lúkar óviðunandi, þar sem líming er slæm, kantar trosnaðir og heildarsvipur slæmur. Í stýrishúsi er þó frágangur sæmilegur.

4. Hæfilegt verð vegna niðursetningar vélar.

Skv. lýsingu er um eftirfarandi verkþætti að ræða. Innan sviga eru áætlanir matsmanna um verktíma. Haft var samráð við starfsmann Vélsmiðju Hornafjarðar hf. sem unnið (sic) að verkefnum sem þessum.

Ganga frá stefniröri og plasta það	(30 t)
Koma vél fyrir á undirstöðum	(10 t)
Tenging sjókælidælu við vél	(10 t)
Tenging lensidælu úr lest	(10 t)
Tengja olíulagnir að og frá vél	(6 t)
Ganga frá stjórnækjum fyrir vél (úti og inni)	(14 t)
Ganga frá mælaborði í stýrishúsi	(10 t)
Rétta af vél	(10 t)
Ýmislegt ótalið og ófyrirséð	(20 t)

Alls er um 120 t að ræða á kr. 1.350 = 162.000,-. Miðað er við útselda vinnu frá Vélsmiðju Hornafjarðar með verkfæragjaldi (júní 1990). Skv. þessu er reikningur fyrir niðursetningu á vél of hár.

Óskað er eftir mati á frágangi vélar og búnaðar.

Skv. smíðalýsingu á að vera unnt að þjónusta vél úr stýrishúsi. Matsmenn sjá engan möguleika á að þjónusta vél úr stýrishúsi (s. s. að bæta á og mæla smurolíu, ath. kælivatn auk allrar daglegrar umhirðu) eins og kveðið er á um í smíðalýsingu.

Lúga yfir vél er að mati undirritaðra ófullnægjandi, er of lág (liggur ofan á vél).

Frágangur á sjó- og lensilögnum er slæmur; lagðar þannig að þær taka dýrmætt pláss í vélarrými.

5. Rafmagn.

Skv. reikningi greiddi Bjarni Garðarsson 92.113 kr. fyrir efni og 125.760 kr. fyrir vinnu. Skv. kaupsamningi og smíðalýsingu átti Mótun hf. að leggja ákveðinn hluta rafmagnstækja og -lagna. Sú rafmagnslögn sem er fram yfir hið umsamda mun vera:

3 lensidælur tengdar.

Tengd 2 aukaljós í lúkar.

1 vinnuljós tengt í mastur.

Tengd 2 ljós í vélarrúm.

2 dósir tengdar fyrir 24 volt.

Tengja olíumæli.

Tengja 6 rafgeyma og díóðubré.

Alls voru tengdar 10 dósir. Eðli málsins skv. er erfitt að meta nákvæmlega efnismagn í raflögnum eftir að frágangi er lokið og búið að hylja mestan hluta lagnanna. Lagnir með 1,5 mm² og 35 mm² vírum, sem tilheyra ofangreindu verki, voru mældar. Aðrar lagnir voru ekki mældar þar sem magn var tiltölulega lítið og því gengið út frá að magn á reikningi sé rétt. Lagnir með 1,5 mm² vír reyndust vera 55 m, en 79 m gefnir upp á reikningi. Lagnir með 35 mm² mældust 15 m, en 27 m skv. reikningi.

Að fengnu áliti rafvirkjameistara má búast við að umrædd raflögn svari til um 205 eininga skv. uppmælingakerfi rafvirkja.

Í ljósi ofanritaðs er það álit matsmanna að reikningur vegna rafmagnsvinnu sé of hár. Leiðrétting á einstökum liðum ætti að vera í samræmi við neðangreint (verðlag í dag):

Vinna 205 ein. á kr. 387	79,335
Lagnir 35 mm ² 15 m á kr. 339	5.085
Lagnir 1,5 mm ² 55 m á kr. 151	8.305
Alls	<u>92.725</u>

Vinnan svarar til 61 klst. sé miðað við 1.300 kr/tímann.

6. Annað.

6.1. Plöstin.

Matsmenn telja vinnubrögð við plöstin á lúgukarmi og við lensistút upp úr dekki óviðunandi, þar sem plastið er laust frá þannig að vatn kemst undir.

Matsmenn telja sanngjarnt að 35.000 kr. afsláttur komi vegna þessara vinnubragða.

6.2. Viðgerð á stýri.

Bjarni ber að laga hafi þurft stýri þegar það skemmdist vegna smíðagalla. Af þessum sökum þurfti að taka upp bátinn, taka stýrið af og koma í smíðju, þar sem gert var við það.

Matsmenn telja beinan kostnað vera $10 \text{ tíma} \times 1.300 \text{ kr.} = 13.000 \text{ kr.}$

6.3. Dekk.

Aðeins helmingur dekkisins er ríflaður, en hinn helmingurinn sléttur, sem skapar hættu við störf um borð.

Matsmenn telja þennan frágang óviðunandi og telja sanngjarnt að þessi galli verði bættur með 40.000 kr., þar sem lagfæra mætti dekkið að nokkru leyti fyrir þá fjárhæð.

6.4. Ryðfríar skráfur.

Verulega stór hluti skráfa (sem t.d. eru notaðar til að festa stýrishús) eru ekki ryðfríar en ættu að vera það.

Matsmenn telja þennan galla óviðunandi og telja að það beri að bæta úr honum með 22.100 kr. sem svarar til 17 tíma vinnu við að skipta út skráfum.

6.5. Lúga á hvalbak.

Gleymst hefur að því er virðist að kítta stóran hluta lúgu á hvalbak. Ná þurfti lúgunni af, kítta og lagfæra skráfugöt.

Matsmenn telja hæfilegar bætur vegna þessa vera 10 tíma vinnu, þ. e. 13.000 kr.“

Lögmaður stefnanda óskaði eftir viðbótarmati á aflatjóni 24. júlí 1991. Eins og segir í matsbeiðni var það vegna misskilnings um afhendingartíma bátsins. Var talið, að báturinn hefði verið afhentur um mánaðamót ágúst/september 1988, en í ljós hefði komið, að það hefði verið 2. ágúst 1988. Því hefði verið óskað eftir mati á aflatjóni stefnanda fyrir tímabilið 2. ágúst 1988 til 1. september s. á.

Seinni matsgerð matsmanna er svohljóðandi:

„Matsmenn hafa fengið upplýsingar um afla báta minni en 10 tonn sem lögðu upp hjá Kaupfélagi A.-Skaftfellinga á þessum tíma. Af þeim gögnum má ráða að aflatjón sé um 8,200 kg af aðgerðum fiski miðað við eðlilegar kringumstæður.

Í dag má reikna með að fá a. m. k. 90 kr/kg. Heildartjón er því 738,000 kr.

Frá þessari upphæð má draga rekstrarkostnað, s. s. olíur, tryggingar, viðhald og veiðarfæri, 155.000 kr.

Tjón í ágústmánuði er því metið 583.000 kr., sem svarar til 26,500 kr. á dag miðað við að róið sé 22 daga í mánuðinum.“

Stefnandi sundurliðar kröfur sínar þannig :

1. Dagsektir.

Stefnandi gerir kröfu um dagsektir vegna afhendingardráttar skv. kaupsamningi aðila. Báturinn skyldi vera tilbúinn til afhendingar 15. mars 1988, en hann hefði hins vegar ekki verið afhentur stefnanda fyrr en um mánaðamót júlí/ágúst sama ár, sé miðað við 10.000 kr. fyrir hvern virkan dag frá 15. apríl 1988 til raunverulegrar afhendingar bátsins.

Apríl:	11 dagar
Maí:	22 dagar
Júní:	22 dagar
Júlí:	21 dagur
Ágúst:	1 dagur = 77 dagar × kr. 10.000 = 770.000 kr.

2. Bætur vegna aflatjóns.

Bátur stefnanda hafi verið frá veiðum allan ágústmánuð vegna ógangfærrar vélar. Í ljós hafi komið við afhendingu um mánaðamót júlí/ágúst 1988, að öxull bátsins hafi verið boginn vegna mistaka starfsmanna stefnda við ísetningu vélar og vélbúnaðar. Viðgerð hafi lokið um mánaðamót ágúst/september sama ár. Sé gerð krafa um bætur vegna aflatjóns þann mánuð, sem samkvæmt matsgerð nema 477.500 kr.

3. Stýrisbúnaður.

Í stýrisbúnað hafi verið notaðar loftslöngur í stað háþrýstislangna að frumkvæði seljanda. Kaupandi hafi haft uppi sterk mótmæli, en ekki orðið framgengt. Búnaðurinn hafi ekki haldið og hafi stefnandi orðið fyrir tjóni vegna þess. Samkvæmt matsgerð áætli matsmenn efnis- og tímavinnukostnað vegna endurnýjunar á slöngum í kerfinu nema að fjárhæð 23.232 kr.

4. Vinna í lúkar.

Tímavinna: Gerð sé krafa um lökkun, að fjárhæð 15.360 kr. vegna tíma- vinnu og 5.920 kr. vegna efnis.

5. Vélarniðursetning.

Stefnanda hafi verið gert að greiða 230.000 kr. vegna vélarniðursetningar. Niðurstaða matsmanna sé á þá leið, að 162.000 kr. teljist eðlilegt endurgjald fyrir þá vinnu. Gerð sé krafa um greiðslu á mismun, að fjárhæð 68.000 kr.

6. Rafmagn.

Stefnanda hafi verið gert að greiða 125.760 kr. fyrir vinnu og 92.113 kr. fyrir efni.

Það sé álit matsmanna að reikningur vegna rafmagnsvinnu sé of hár. Reikning vegna vinnu meta þeir eðlilegan 79.335 kr. Mismunur á 125.760 kr. og 79.335 kr. sé 46.425 kr. Þá sé gerð krafa um greiðslu 1.293 kr. vegna efnis.

7. Olútankar.

Samkvæmt smíðalýsingu, lið 1.7., skyldu settir niður í bát stefnanda olútankar, samtals 500 lítra. Stefndi hafi hins vegar komið fyrir olútönkum sem tóku 600 lítra. Þegar er stefnandi hafi orðið var við þessa fyrirætlun stefnda, hafi hann gert kröfu um það, að settir yrðu í bátinn olútankar réttar stærðar, í samræmi við smíðalýsingu. Stefndi hafi ekki sinnt þessum mótmælum. Stefnanda hafi verið gert að greiða sérstaklega fyrir þessa stækkun 30.000 kr., sem hann krefji nú um endurgreiðslu á.

8. Lestarkarmur.

Samkvæmt smíðalýsingu, lið 1.4., skyldi fylgja bátnum 20 cm lestarkarmur á brú. Að ósk stefnanda hafi karmurinn verið hafður 75 cm. Hafi verið um samið, að fyrir breytingu þessa skyldi greiða sérstaklega 55.000 kr. fyrir

efni og vinnu. Stefnandi mótmæli hins vegar sérstakri greiðslu vegna uppstillingar, að fjárhæð 8.800 kr.

9. „Annað“.

Varðandi þennan lið vísi stefnandi til matsgerðar, sem meti kostnað við ýmsar lagfæringar á 123.100 kr.

Málavaxtalýsing stefnda.

Framkvæmdastjóri stefnda, Reginn Grímsson, kom fyrir dóm og skýrði svo frá varðandi vélina, að við kaupsamningsgerð hefði það verið rætt ýtarlega, að stefnandi ætti ýmsa góða kosti um vélakaup. Stefndi hafi gert samstarfssamning við fjögur vélaumboð, og stæðu vélar frá þeim stefnanda til boða. Samstarfssamningur væri nauðsynlegur, þegar um væri að ræða hraðskreiða fiskibáta, því að öll smáatriði skiptu máli. Niðursetning vélar þyrfti að vera í fullu samráði við vélarinnflytjanda. Á þessum tíma hefði Hekla hf. ekki haft vélar, sem hentuðu í Gáskabáta, er stefnandi festi kaup á. Hekla hf. hefði verið með of stórar vélar, er hentuðu ekki.

Vélar af Iveco-gerð hefðu reynst vel, og kæmi það stefnda á óvart, að Siglingamálastofnun ríkisins hefði ekki samþykkt þær. Stefndi hefði notað þær í fiskibáta og væri kunnugt um, að fleiri bátasmiðjur hefðu gert það.

Komið hefði í ljós, að töluverður dráttur hefði orðið á afhendingu vélbúnaðar frá Glóbusi hf. Þannig hagi til í Gáskabátum, að vélin væri sett undir stýrishússpil, og yrði vélbúnaður að koma mjög snemma við smíði bátsins. Það sé starfsregla hjá stefnda að byrja ekki að setja bát saman, fyrr en allur vélbúnaður sé til reiðu. Bátasmiðjan Mótun hf. sé umfram allt samsetningaraðili. Bátarnir komi plastaðir frá Mark hf. á Skagaströnd með dekki, gólfi í stýrishúsi og öllum innréttingarhlutum í stýrishúsi. Ekkert tréverk þurfi að vinna nema setja þilið fyrir ofan vélina. Lúgur, tröppur og lestarkarmur komi tilbúin til stefnda. Það séu undirverktakar, sem smíði olútanka, stýrisbúnað og handrið, en glugga o. fl. flytji stefndi inn sjálfur. Meginverkefni stefnda sé að setja niður vélina og leggja rafmagn.

Sumir bátaframleiðendur selji bátana án véla, og sé það unnt vegna þess, að þeir séu öðruvísi hannaðir. Bátar stefnda séu grynri, og sé nauðsynlegt, að vélbúnaður sé til reiðu, strax og samsetning hefst. Rétt vinnubrögð séu, og þau hafi stefndi alltaf viðhaft, að ljúka svo til allri plastvinnu, setja vélina niður og síðan loka stýrishúsi.

Eftir að þeir fái bátinn að norðan, taki það u. þ. b. tvo mánuði að ljúka smíðinni. Vélarinnursetningin sé tímafrekust, um 200 tíma vinna.

Reginn kvaðst hafa haft samband við stefnanda, þegar ljóst var orðið, að seinkun yrði á afgreiðslu vélarinnar frá Glóbusi hf. Hann hafi sagt honum frá stöðu mála og beðið hann að þrýsta á afgreiðslu á vélinni. Með vottorði

Sigurjóns P. Stefánssonar, starfsmanns Glóbusar hf., dags. 9. maí 1988, hafi verið vegið gróflega að stefnda. Reginn hafi því farið á fund starfsmanns Glóbusar hf. til að fá leiðréttan þann misskilning, sem fram komi í vottorði Sigurjóns.

Sigurjón P. Stefánsson og Börkur Gunnarsson hafi því gefið út annað vottorð, dags. s. d.:

„Athugasemd.

Vegna þessa bréfs til Bjarna Garðarssonar, dags. 9. 5. 1988, skal koma fram, að þar sem öxull er nefndur sem vöntun, er átt við öxulbúnað, þ. e. stefnisrör, þéttingar, sveigjutengi og ásbera og undirstöður vélar.

Þar eru aðalástæður fyrir afhendingartöfum á vélbúnaði til Mótunar. Þetta hefur verið vandamál á fyrri vélum frá Glóbusi til Mótunar.

Umrædd ósk um seinkun kemur ekki frá Mótun og er á misskilningi byggð milli málsaðila.

Um senda hluti umfram fjölda véla er átt við rafmagnsíóður.“

Auk þessa hafi stefndi fengið bréf frá Glóbusi hf., dags. 29. apríl 1988, þar sem segi m. a., að það taki þá sárt að tilkynna, að þeir hafi því miður ekki fengið allan fylgibúnað í Iveco-vélina, sem fara átti í bát stefnda.

Vél og allur vélbúnaður hafi komið til stefnda 31. maí 1988, sbr. afhendingarseðil, dags. sama dag. Þá fyrst hafi samsetning getað hafist. Fljótlega hafi sá starfsmaður stefnda, er annaðist niðursetningu véla, orðið þess áskynja, að á stýrisásnum voru hamarsförr. Hann hafi látið Reginn vita, sem hafi haft samband við Glóbus hf. Glóbus hf. hafi hins vegar sagt stefnda, að stýrisásinn væri nýkominn frá vélsmiðjunni Arnarstáli, sem hefði yfirfarið hann, og væri í lagi að nota öxulinn í bátinn. Í ljós hafi svo komið, eftir að báturinn var sjósettur, að stýrisásinn var boginn og ónothæfur. Úttektarmaður frá Glóbusi hf. hafi stöðvað prufukeyrslu og tekið málið að sér. Afskiptum stefnda af bátssmiðinni hafi þar með verið lokið. Glóbus hf. hafi tekið við bátnum og lagfært stýrisásinn stefnanda að kostnaðarlausu.

Það hafi einnig haft áhrif á afhendingartíma bátsins, að undir lok verksins hafi stefnandi komið fram með ýmsar viðbótaróskir. Hann hafi óskað eftir, að lúkar og stýrishús yrðu klædd og einangruð og bætt yrði við tréverk í lúkar. Áður en byrjað hafi verið á vélarniðursetningu, hafi hann innt stefnanda eftir því, hvort hann hygðist láta stefnda framkvæma eitthvað aukalega við bátinn. Stefnandi hafi svarað því til, að hann vildi fá bátinn afhentan eins og smíðalýsing segði til um og ekkert umfram það.

Um olíutankana hafi Reginn sagt stefnanda, að hann gæti valið um stærri eða minni tanka að vild. Stefnandi hafi valið hinn stærri og að sjálfsögðu verið gerður reikningur í því sambandi, að upphæð 30.000 kr. Hann hafi

keypt stýri í bátana frá fyrirtækinu Stálveri og nokkur stýri verið smíðuð úr þynnra efni en teikningar sögðu til um. Stefndi hafi bætt öllum þessum aðilum tjónið og einnig stefnanda.

Reginn kvaðst hafa sagt stefnanda, að ef hann vildi setja sjálfstýringu í bátinn, teldi hann rétt að setja koparlagnir. Stefndandi hafi ekki viljað sjálfstýringu, en síðar skipt um skoðun.

Framburður vitna.

— — —

Málsástæður og lagarök.

Stefndandi heldur því fram, að taka verði tillit til þess, þegar samnings-samband aðila er skoðað, að stefndandi greiddi kaupverð bátsins skv. kaup-samningi og stóð við samninginn að öllu leyti. Einnig verði að hafa í huga, að úfar risu með aðilum strax í upphafi, vegna þess að stefnanda hafi verið þröngvað til að kaupa vél, sem hann hafði ekki áhuga á. Enda hafi komið í ljós, að vélin fullnægi engan veginn þeim væntingum, sem stefndandi hafi gert um ganghraða.

Seinkun á afhendingu bátsins hafi verið stefnda einum að kenna. Nægi-lega sé fram komið, að vinna við bátinn var langt á eftir áætlun, án tillits til vélarafhendingar. Stefndandi hafi greitt vélina að fullu í janúar 1988. Þá hafi vélbúnaður verið til í öllum aðalatriðum fyrir utan stýrisás og einhverja smáhluti. Því hafi verið unnt að ljúka við smíði bátsins, koma fyrir vél og ganga frá honum að öllu leyti, þegar er öxull kom, 31. maí 1988.

Hins vegar sé framburður forsvarsmanns stefnda ekki trúverðugur, þegar framburður vitna sé metinn. Engu líkara sé en stefndi hafi óskað eftir seinkun á vélbúnaði frá Glóbusi hf., þar sem hann hafi ekki haft undan að framleiða báta. Fram hafi komið, að mikið kapphlaup var hjá bátaframleiðendum á þessum tíma vegna breyttra reglna stjórnvalda um stjórnun fiskveiða. Vottorð hafi verið gefin á víxl í málinu af hendi Glóbusar hf. Vitnið Björn Björnsson hafi borið fyrir dómi, að Glóbus hf. hafi boðið honum sams konar vél og stefndandi keypti í apríl 1988. Hafi vélin verið tilbúin til afgreiðslu strax, þar sem stefndi hefði ekki undan að smíða báta.

Þá bendir stefndandi á, að Siglingamálastofnun ríkisins hafi skoðað bátinn hjá stefnda 29. júlí 1988, fjórum dögum fyrir afhendingu. Athugasemdir hafi verið gerðar við vélbúnað og öryggisbúnað. Ekki hafi verið búið að festa vél að fullu. Starfsmaður stefnda, Öyvind Glömmi, er annast hafi vélar-niðursetninguna, sé ekki faglærður á því sviði. Fagmaður hefði séð, að stýrisás var boginn, og gert strax ráðstafanir til að láta lagfæra það. Plast-

bátar taki litlum sem engum breytingum, eftir að þeir komi á sjó. Þess vegna hafi ekki verið rétt vinnubrögð hjá Öyvind Glömmi að grófstillta, en láta úttektarmenn frá Glóbusi hf. um framhaldið.

Stefndi beri ótvírætt ábyrgð á vélarniðursetningu og því tjóni, sem af gallanum leiddi. Einnig sé til þess að líta, að Siglingamálastofnun ríkisins hafi ekki samþykkt vélar af þeirri gerð, er stefndi hafi þröngvað stefnanda til að kaupa. Stýri og eldsneytisgeymar hafi einnig verið ólöglegir. Vegna alls þessa hafi stefnandi ekki fengið úttekt á bátinn fyrr en 19. september 1988. Frágangur allur hafi verið slíkur, að það hafi tekið stefnanda einn og hálfan mánuð að gera bátinn kláran fyrir róður. Af þessum sökum hafi stefnandi fengið dómkvadda matsmenn til að meta tjón sitt.

Stefnandi mótmælir því, að hann hafi verið látinn vita um hamarsför á stýrisásnum og samþykkt, að hann væri settur niður. Eins mótmælir stefnandi þeirri fullyrðingu stefnda, að ýtarlega hafi verið rétt um vélbúnað við kaupsamningsgerð. Þá er því einnig mótmælt, að starfsmenn frá Glóbusi hf. hafi fylgst með niðursetningu vélarinnar. Fram hafi komið við yfirheyrslur, að svo hafi ekki verið, heldur hafi ófaglærður maður séð um það. Ósannað sé, að stefnandi hafi óskað eftir breytingunni á síðari stigum. Báturinn hafi einungis verið smíðaður skv. smíðalýsingu.

Varðandi þá málsástæðu stefnda, að krafan sé fyrnd, bendir stefnandi á, að hann hafi kvartað strax.

Stefndi reisir sýknukröfu sína í fyrsta lagi á því, að skv. 11. gr. laga nr. 14/1905 um fyrningu hafi stefnandi orðið að höfða mál þetta innan sex mánaða, frá því að fyrra málið var fellt niður. Mál nr. 1086/1989 hafi verið höfðað vegna sömu lögskipta, en vegna útivistar stefnanda hafi það mál verið fellt niður 21. febrúar 1990. Þetta mál sé höfðað 16 mánuðum síðar.

Þá bendir stefndi einnig á 54. gr. kaupalaga nr. 39/1922. Samkvæmt því ákvæði hafi stefnandi ársfrest til að koma á framfæri tilkynningu, ef hann ætli að halda uppi skaðabótakröfu. Sérstaklega er bent á, að krafa um bætur vegna aflatjóns hafi ekki verið höfð uppi nema að hluta í fyrri málshöfðun.

Í öðru lagi andmælir stefndi því, að tjón það, sem stefnandi telji sig hafa orðið fyrir, sé á ábyrgð stefnda. Ósannað sé þrátt fyrir matsgerð, að stefndi hafi á nokkurn hátt bakað stefnanda tjón.

Samkomulag hafi tekist með aðilum um vélargerð. Ástæðan til þess, að stefndi hafi ekki samþykkt vél af gerðinni Caterpillar, hafi einfaldlega verið sú, að samstarfssamningur hafi ekki verið milli stefnda og innflytjanda þeirra véla. Samspil vélar og bátskeljar sé margþætt og flókið mál. Náð samstarf verði því að vera milli véla- og bátaframleiðenda. Stefnanda hafi staðið til boða mismunandi vélar frá fjórum aðilum.

Ósannað sé með öllu, að starfsmenn stefnda hafi gert mistök við ísetningu vélar og vélbúnaðar. Vélin hafi verið sett niður undir umsögn og eftirliti seljanda vélarinnar, sem hafi síðar tekið verkið út. Þau vandræði, sem stefnandi hafi lent í með vél bátsins, megi rekja til galla á þeim vélbúnaði, sem stefnandi hafi sjálfur lagt til.

Dráttur sá, er varð á afhendingu vélarinnar, sé ekki á ábyrgð stefnda. Nægilega sé fram komið í málinu, að vélin og allir fylgihlutir hafi ekki verið til fyrr en í lok maí 1988; þá fyrst hafi verið unnt að hefjast handa við að fullgera bátinn. Þá hafi einnig komið fram í málinu, að Iveco-vélar hafi reynst vel. Þrátt fyrir vottorð Siglingamálastofnunar ríkisins um, að Iveco-vélar hafi ekki verið samþykktar í fiskibáta, hafi stofnunin látið það óátalið.

Stefnandi eigi sönnunarbyrðina fyrir því, að stýrisásinn hafi bognað í meðförum stefnda. Auk þess hafi niðursetningin verið á ábyrgð Glóbusar hf.

Á seinni stigum smíðinnar hafi stefnandi óskað eftir ýmsum breytingum og aukabúnaði, t.d. að einangra og klæða lúkar. Hafi það haft áhrif á smíðatíma bátsins.

Stefndi mótmælir niðurstöðu matsgerðar. Skv. smíðalýsingu sé tiltekinn 21 hlutur, sem kaupandi hafi óskað eftir og greiða skyldi skv. reikningi. Mótmælt er, að reikningarnir séu of háir.

Um einstaka liði matsgerðar, segir stefnandi í greinargerð sinni:

3. Stýrisbúnaður.

Bent er sérstaklega á, að uppsetning var samkvæmt ósk stefnanda gegn eindregnum ráðleggingum stefnda. Á reikningi nr. 5 sér stefndi sérstaka ástæðu til að vekja athygli á uppsetningu þeirri, sem stefnandi krafðist, og áritar stefndi reikninginn um, að hann firri sig ábyrgð á lögum.

Til öryggis er niðurstöðu matsmanna mótmælt og bent á, að ekki mun vera óalengt, að slöngur þeirrar tegundar, sem notaðar voru (í þessu tilviki gegn ráðleggingum stefnda), hafa tíðkast að einhverju leyti í vökvakerfum stýrikerfa báta. Stefndi hefur notað þessa slöngu frá árinu 1977, þegar ekki er um sjálfstýringu að ræða. Hefur það verið athugasemdalaust frá Siglingamálastofnun.

(Vakin er athygli á greinarmun á sjálfstýringu og vökvakerfum stýrikerfa í þessu sambandi.)

4. Vinna í lúkar.

Mótmælt sem röngu og ósönnuðu. Stefndi vill sérstaklega vekja athygli á því, að ólíklegt er, að matsmenn þekki nokkuð til þess efnis, sem notað er í klæðninguna. Hér er um að ræða teygjanlegan dúk, sem er

nokkuð vandmeðfarinn. Stefndi fékk eitt sinn utanaðkomandi fagmenn til að vinna þetta efni. Reyndin varð sú, að þeir kunnu ekki né gátu farið réttilega með efnið, svo að vinna varð verið aftur af stefnda. Af langri reynslu tekur ca. 30-40 tíma að vinna klæðningu sem þessa.

5. Vélarniðurstetning.

Mótmælt er sem röngu og ósönnuðu, að reikningur stefnda sé of hár vegna niðurstetningar vélar.

6. Rafmagn.

Mótmælt sem of seint fram komnu. Krafa þessi kom fyrst fram í þessu máli. Henni var aldrei hreyft í máli 1089/1989. Til öryggis mótmælt niðurstöðu mats sem rangri.

7. Olútankur.

Stefnanda stóð til boða 500 lítra tankur. Hann vildi heldur stóran tank, fékk hann og greiddi fyrir. Lýsingu stefnanda mótmælt sem rangri.

8. Lestarkarmur.

Í smíðalýsingu kafla 1.4. er fjallað um þilfar. Þar kemur fram, að fylgja á 20 cm kantur á brú. Stefnandi óskaði eftir breytingu og fékk 75 cm karm, sem hann er að greiða fyrir með mismun á verði.

9. Annað.

Mótmælt í heild sinni sem röngu og ekki síst vanreifuðu. Stefnanda ber þegar skv. 105. gr. eml. að leggja fram, á hverju hann reisir kröfur sínar. Stefnandi lætur sér nægja að vísa til matsgerðar vegna krafna að fjárhæð 123.100 kr. Þetta er alls ófullnægjandi rökstuðningur.

Niðurstöður.

Aðalkröfu stefnda um frávísun málsins var hrundið með úrskurði 4. febrúar 1992. Í varakröfu styður stefndi sýknukröfu m. a. sömu málsástæðu og í aðalkröfu, þ. e., að málið sé fyrnt skv. 11. gr. laga nr. 14/1905 um fyrningu skulda og annarra kröfuréttinda. Þá reisir stefndi sýknukröfu sína einnig á 54. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup.

Ákvæði 11. gr. laga nr. 14/1905 taka til þess tilviks, ef fyrningarfrestur kröfu er liðinn og mál hefur verið felld niður, geti kröfueigandi engu að síður höfðað nýtt mál innan sex mánaða, frá því að mál var felld niður. Í máli þessu telst fyrningarfrestur kröfu ekki liðinn, og kemur 11. gr. laga nr. 14/1905 því ekki til álita.

Nægilega þykir fram komið, að stefnandi kvartaði við stefnda og áskildi sér allan rétt. Nægir í því sambandi að benda á, að stefna í fyrra málinu var birt stefnda 22. ágúst 1989, innan árs frá því er stefnandi fékk úttekt á bátinn.

Er stefnandi pantaði vél í bátinn, hafði hann um fjórar vélartegundir að velja. Hann valdi vél af gerðinni Iveco. Samkvæmt kaupsamningi aðila skyldi stefnandi velja vél í fullu samráði við stefnda. Varð stefnandi að una við þau ákvæði kaupsamningsins, og þykir ekki skipta máli, þó að síðar hafi í ljós komið, að Siglingamálastofnun ríkisins samþykkti ekki þessar vélar í fiskibáta. Fram hefur komið, að stofnunin lét það ótalið í þó nokkrum tilvikum, að slíkar vélar væru settar niður, enda fékk stefnandi úttekt á sinn bát eftir sem áður.

Meginágreiningur aðila stendur um afhendingartíma bátsins. Af hálfu stefnda er því haldið fram, að afhending hafi dregist af tveimur orsökum, annars vegar vegna þess, að vélbúnaður, þ. e. stýrisás og stefnirör, hafi ekki fengist afhent frá umboðinu fyrr en 31. maí 1988 og þá fyrst verið unnt að hefjast handa við samsetninguna, hins vegar vegna þess, að stefnandi hafi óskað eftir aukaverkum, sem einnig hafi tafið afhendingu bátsins.

Fram hefur komið í málinu, að vélin sjálf var tilbúin í janúar 1988. Framburður aðila og vitna er að öðru leyti ósamhljóða. Leggjja verður til grundvallar framburð starfsmanna Glóbusar hf., að stýrisás og stefnirör hafi ekki verið til reiðu fyrr en 31. maí 1988.

Kemur þá til skoðunar sú málásástæða stefnanda, að seinkun á þessum búnaði hefði ekki átt að tefja afhendingu bátsins svo lengi sem raun ber vitni. Það er álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að unnt hafi verið að hefja samsetningu bátsins og ljúka smíði hans að öllu leyti nema að koma fyrir skráfubúnaði, þótt skráfuás og stefnirör hafi ekki verið komið. Auðvelt sé að koma vél fyrst fyrir á undirstöðum og ganga frá henni að öllu leyti. Þannig megi tengja vatnsleiðslur, sjóleiðslur og olíuleiðslur og ganga frá stjórnækjum. Koma megi fyrir stefniröri og tengja síðan skráfuás við vél eftir á. Þessi aðferð valdi einhverju óhagræði, en óverulegu. Telur dómurinn, að með þessum hætti hefði stefndi átt að geta afhent bátinn um miðjan júní 1988, og er þá tekið tillit til þeirra aukaverka, er stefnandi óskaði eftir.

Við sjósetningu kom í ljós, að skráfuás var boginn. Samkvæmt smíðalýsingu, sem var hluti kaupsamnings aðila, skyldi framleiðandi sjá um vélar-niðurstetningu, stilla vélina af og reynslukeyra. Stefnandi mátti treysta því, að báturinn væri gangfær, er hann tók við honum. Galli sá, sem fram kom á skráfuási, var því á ábyrgð stefnda sem framleiðanda bátsins, og ber honum að bæta stefnanda það tjón, sem af gallanum hlaut.

Máli sínu til stuðnings um, að verk stefnda hafi verið gallað og reikningar of háir, hefur stefnandi lagt fram matsgerð tveggja dómkvaddra matsmanna. Matsgerð hefur ekki verið hnekk, og verður hún því tekin til

greina að öðru leyti en því, að dóminum þykir rétt að miða við, að það taki 160 klst. að setja niður vél í bát stefnanda, en ekki 120 klst., eins og matsmenn gera ráð fyrir. Telst því niðursetning hafa kostað 216.000 kr. í stað 230.000 kr., eins og stefnandi var krafinn um. Endurgreiðslukrafa stefnanda, að fjárhæð 14.000 kr., verður því tekin til greina. Eins þykir rétt varðandi lið 6.4. í matsgerð að fallast á hann, að fjárhæð 10.000 kr. Enda þótt komið hafi fram í málinu, að skráfur skv. þessum lið matsgerðar hafi einungis verið notaðar til að stilla af, en ekki festa, hefði átt að fjarlægja þær að verki loknu. Varðandi ágreining aðila um lagnir í stýrisbúnað þykir rétt að vísa til kaupsamnings aðila, en þar er tekið fram, að nota skuli háþrýstislöngur. Með þessum athugasemdum verður matsgerð lögð til grundvallar vegna galla á bátnum og of hárrar reikningsgerðar stefnda, samtals að fjárhæð 217.230 kr.

Pá þykir einnig rétt að taka til greina kröfu stefnanda vegna olíutanka. Stefndi kom fyrir stærri eldsneytisgeymum í bátnum en kaupsamningur sagði til um og krafði stefnanda um 30.000 kr. vegna þess. Ósannað þykir, að stefnandi hafi óskað eftir stærri tönkum, sem í ofanálág reyndust ólöglegir, þar sem þeir voru of þunnir. Krafa stefnanda um 30.000 kr. vegna þessa verður því tekin til greina.

Krafa stefnanda um greiðslu 8.800 kr. vegna lestarkarms þykir órökstudd og verður ekki tekin til greina.

Auk kröfu um bætur vegna galla á bátnum gerir stefnandi kröfu um bætur vegna aflatjóns. Skilja verður kröfugerð stefnanda á þann veg, að hann krefjist bóta, að fjárhæð 477.500 kr., vegna aflatjóns í ágúst 1988. Hann hefur að vísu lagt fram viðbótarmat, dags. 27. janúar 1992, þar sem aflatjón í ágúst 1988 er metið 583.000 kr. Hann hefur hins vegar ekki sakaukastefnt vegna þess.

Pá gerir stefnandi einnig kröfu um dagsektir, 10.000 kr. fyrir hvern virkan dag, frá 15. apríl 1988 til 1. ágúst s. á., samtals að fjárhæð 770.000 kr.

Pegar tekin er afstaða til ákvæða kaupsamnings um féviti og til kröfu stefnanda um bætur vegna aflatjóns, verður að miða við, eins og að framan er rakið, að stefndi gat ekki afhent bátinn fyrr en 15. júní 1988. Hann var hins vegar afhentur 2. ágúst s. á. og þá ógangfær, vegna þess að skráfuás var boginn. Glóbus hf. tók að sér að setja nýjan skráfuás í, og eftir það sigldi stefnandi bátnum til Hornafjarðar. Þá komu í ljós gallar þeir, er í matsgerð greinir. Ekki er upplýst í málinu, hvað Glóbus hf. tók sér langan tíma til að koma fyrir nýjum skráfuás og hversu lengi báturinn var frá veiðum vegna viðgerða. Telur dómurinn eðlilegt að miða við, að viðgerð hafi tekið 7 daga og báturinn loks verið tilbúinn 9. ágúst 1988.

Stefnandi þykir eiga rétt til févítis samkvæmt samningi aðila. Hins vegar verður að telja, að hann eigi ekki rétt til skaðabóta að öðru leyti vegna afhendingardráttar bátsins. Krafa hans um aflatjón verður því ekki tekin til greina, en þess í stað verður honum dæmt févíti frá 15. júní 1988 til 9. ágúst s. á., 45 virka daga, samtals 450.000 kr.

Niðurstaða málsins verður því sú, að stefndi verður dæmdur til að greiða stefnanda 697.230 kr. (450.000 + 30.000 + 217.230) með dráttarvöxtum skv. III. kafla laga nr. 25/1987 af 450.000 kr. frá 9. ágúst 1988, en af 697.230 kr. frá dagsetningu matsgerðar, 30. nóvember 1990, til greiðsludags.

Málkostnaður ákveðst 190.000 kr., en ekki er unnt að taka tillit til matskostnaðar, þar sem reikningur matsmanna hefur ekki verið lagður fram í málinu.

Gunnar Aðalsteinsson héraðsdómari, Lárus B. Björnsson vélfræðingur og Sverrir Gunnarsson skipasmíðameistari kváðu upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Mótun hf., greiði stefnanda, Bjarna Garðarssyni, 697.230 kr. með dráttarvöxtum skv. III. kafla laga nr. 25/1987 af 450.000 kr. frá 9. ágúst 1988 til 30. nóvember 1990, en af 697.230 kr. frá þeim degi til greiðsludags og 190.000 kr. í málkostnað.
