1956 til greiðsludags og til greiðslu málskostnaðar, sem þykir hæfilega metinn kr. 2.000.00.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Trausti Ó. Lárusson, greiði stefnandanum, Ingólfi Stefánssyni, kr. 9.000.00 auk 6% ársvaxta frá 29. maí 1956 til greiðsludags og málskostnað, kr. 2.000.00, allt innan fimmtán daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

---

Mánudaginn 17. febrúar 1958.

Nr. 100/1954. **Jón Guðmundsson** (Magnús Thorlacius hrl.)
gegn
**fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**
(Sveinbjörn Jónsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Skaðabótamál.

**Dómur Hæstaréttar.**

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 1. júlí 1954. Krefst hann þess, að stefnda verði dæmt skylt að bæta honum fé allt það tjón, er hann hafi beðið vegna kaupa á v/b Hvítingi (síðar Hafþóri SH 90) 22. janúar 1953 og vegna endurbóta á skipinu svo og vegna tilrauna með útgerð skipsins í febrúar og marz 1953. Þá krefst áfrýjandi og málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Ákvæði laga nr. 68/1947 um opinbert eftirlit með skipum miða að því að efla almennt öryggi sjófarenda. En skýrsla um skoðun skips, sem hinir opinberu skoðunarmenn gefa samkvæmt lögum þessum, og meðmæli þeirra með því, að skip fái haffærisskírteini, eru ekki ætluð til að vera einhlít

sönnunargögn til ákvörðunar í fjármunalegum viðskiptum aðilja um skip. Verður ríkissjóður ekki krafinn skaðabóta fyrir tjón, sem aðili kann að hafa hlotið af slíkum viðskiptum, þótt í ljós komi, að skoðun starfsmanna skipaeftirlitsins hafi ekki verið framkvæmd með þeirri kostgæfni, er skyldi. Ber því að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms, sem ekki hefur verið gagnáfrýjað.

Eftir þessum úrslitum er rétt, að áfrýjandi greiði stefnda málskostnað í Hæstarétti, er ákveðst kr. 4000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Jón Guðmundsson, greiði stefnda, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, kr. 4000.00 í málskostnað í Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

**Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 25. júní 1954.**

Mál þetta, sem dómtekið var 10. þ. m., hefur Jón Guðmundsson, veitingamaður í Stykkishólmi, höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 14. sept. f. á., gegn fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, Bátatryggingu Breiðafjarðar og skipaskoðunarstjóra til réttargæzlu vegna Skipaskoðunar ríkisins.

Í stefnu gerði stefnandi þær dómkröfur aðallega, að stefndu, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og Bátatryggingu Breiðafjarðar, yrðu in solidum dæmdir til að greiða honum kr. 399.033.71 auk 7% ársvaxta frá stefnudegi til greiðsludags og málskostnað eftir mati dómsins, til vara, að annarhvor hinna stefndu yrði dæmdur til að greiða fjárhæðir þær, er í aðalkröfu greinir, og til þrautavara, að stefndi Bátatrygging Breiðafjarðar yrði dæmdur til að greiða honum kr. 246.600.00, auk 7% ársvaxta frá stefnudegi til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu eftir mati dómsins.

Á hendur réttargæzlustefnda gerði stefnandi engar sjálfstæðar kröfur, og réttaragæzlustefndi hefur engar kröfur gert á hendur stefnanda.

Í þinghaldi 10. þ. m., er málið var tekið til munnlegs flutnings, var það hafið eftir ósk lögmanns stefnanda, að því er varðaði stefnda Bátatryggingu Breiðafjarðar, þar eð samkomulag hafði

komizt á með þessum aðiljum. Hins vegar var málinu haldið áfram gegn fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, en að ósk lögmanna aðilja og með samþykki dómsins var málinu skipt þannig, að það var aðeins flutt um fébótaskyldu ríkissjóðs.

Hefur stefnandi í þessum þætti málsins gert þær dómkröfur, að dómsorð verði veitt fyrir því, að stefnda, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, sé skylt að bæta honum tjón það, er hann hefur beðið vegna kaupa á v/b Hvítingi (síðar Hafþóri, S.H. 90) 22. janúar 1953 og endurbóta á skipinu svo og vegna tilrauna með útgerð skipsins í febrúar og marz 1953. Þá krafðist hann málskostnaðar úr hendi stefnda að skaðlausu.

Stefndi hefur krafizt sýknu af framangreindum kröfum stefnanda svo og málskostnaðar úr hendi hans í þessum þætti málsins.

Málavextir eru þessir:

Hinn 5. nóvember 1952 var v/b Hvítingur boðinn upp í uppboðsrétti Gullbringu- og Kjósarýslu. Útgerðarmennirnir Ingvar Vilhjálmsson og Ólafur Jónsson, hér í bænum, urðu hæstbjóðendur í bátinn fyrir kr. 90.000.00. Í janúar 1953 varð það að samningum, að stefnandi gengi inn í boð þeirra og fékk hann afsal fyrir bátnum 22. janúar 1953. Þegar stefnandi var orðinn eigandi bátsins, skipti hann um nafn á honum og lét skrásetja hann í Snæfellsnes- og Hnappadalssýslu sem Hafþór, SH 90. Á þeim tíma, er stefnandi keypti bátinn, stóð hann í dráttarbraut Bátanausts h/f, hér í bænum. Hafði stefnandi því góða aðstöðu til skoðunar á honum, áður en kaupin fóru fram. Eftir að kaupin voru um garð gengin, tók stefnandi að undirbúa heimsiglingu bátsins til Stykkishólms. Jafnframt hlutaðist stefnandi til um, að ríkisskoðun færi fram á bátnum, og er skýrsla um aðalskoðun hans dagsett 7. febrúar 1953.

Samkvæmt skipaskoðunarvottorði, dagsettu sama dag, fullnægði báturinn ákvæðum laga um eftirlit með skipum sem fiskiskip við stendur Íslands, og er í vottorðinu mælt með því við lögreglustjórann í Stykkishólmi að báturinn fái haffærisskírteini.

Hinn 9. febrúar 1953 kl. 7 síðdegis var bátnum siglt frá Reykjavík áleiðis til Stykkishólms. Var þá suðaustan átt með 7—8 vindstigum og talsverð vindbára. Í vesturförinni bar á miklum leka á bátnum. Varð auk véldælu að nota þilfarsdælu og hægja öðru hverju á ferð bátsins, til þess að hafa undan lekanum. Til Stykkishólms kom báturinn 10. febrúar. Segir stefnandi, að er þangað kom, hafi hann ásamt skipstjóra og að hann minnir Kristjáni Guðmundssyni skipasmið í Stykkishólmi athugað bol bátsins,

hnoð og íslátt, en ekkert athugavert fundið þá. Báturinn var nú undirbúinn á veiðar, og hófust þær 16. febrúar. Nokkrir róðrar voru farnir (3—4), og gengu þeir sæmilega, enda voru þá veður góð, en þó varð eitthvað vart við leka. Í 4. eða 5. róðrinum fékk báturinn fremur slæmt veður, en hlaut þó ekkert sérstakt áfall, eftir því sem skipstjóri hans skýrir frá. Kom þá mikill leki að bátnum, og er til hafnar kom, fór fram athugun á honum í fjöru. Verulegur leki fannst þá með kjöl, og ísláttur reyndist laus í byrðing. Báturinn var nú þéttur eftir föngum og fór síðan í róður, en lak þá talsvert. Bátnum var þó enn haldið í róður, en áður en á miðin kom, bar svo mikið á leka, að skipstjóri hans ákvað að snúa aftur til hafnar. Á heimleiðinni voru bæði véldæla og þilfarsdæla hafðar í gangi, og gerði ekki betur en þær hefðu undan lekanum. Enn var nú bátnum lagt í fjöru til athugunar. Í ljós kom þá, að hampþétting var víða laus. Var reynt að gera við þetta, en ekki tókst að fá bátinn þéttan, og kom sjór í hann, þar sem hann lá í fjörunni, þegar að féll. Báturinn var síðan aftur settur á flot og lagt við bryggju, og bar þá ekki á leka, þó að vél væri í gangi. Skipshöfnin taldi bátinn þó svo varhugaverðan, að hún gekk af honum.

Samkvæmt virðingar- og skoðunarvottorði virðingarmanna Bátatryggingar Breiðafjarðar, dagsettu 25. febrúar 1953, var báturinn talinn í nothæfu standi og virtur með búnaði til vátryggingar á kr. 274.000.00. Með vátryggingarskírteini, útgefnu sama dag, tók Bátatryggingin að sér vátryggingu bátsins fyrir $^{9}/_{10}$ hlutum af virðingarverði hans eða kr. 246.600.00.

Hinn 14. apríl strandaði báturinn, þar sem hann lá við hafskipabryggjuna í Stykkishólmi, á kletti, sem nefndur er Stykki, rétt við bryggjuna, og sökk. Nokkru síðar var honum náð upp, að ráðstöfun Bátatryggingarinnar, og lagt við svonefnda Steinbryggju. Hinn 22. apríl voru að beiðni Bátatryggingarinnar 2 menn dómkvaddir í sjó- og verzlunardómi Snæfellsness- og Hnappadalssýslu til þess að skoða bátinn og meta ástand hans. Í matsgerð hinna dómkvöddu manna, sem dagsett er 26. apríl 1953, segir svo: „Skoðun leiddi í ljós: Þröm og meginþilja er fúin og blaut báðu megin. Þröm er innanáliggjandi og meginþilja ca. 2" þykkari en þilfar. Á bb. síðu er efsti planki klofinn að endilöngu um alla miðsíðuna, ca. 4" fyrir neðan efri brún þramar eða sem næst efri brún þilfarsbita. Þessi rifa er nýleg og tókum við fyrst eftir henni, er skipið var lagt í fjöru í Súgandisey til eftirlits, og var hún þá það opin, að hægt var að

koma tveim tommustokks-blöðum inn um hana, en rifan lokaðist, er skipið kom á sjó.

Hnoð milli þilfars og meginþilju eru mjög opin og öll „fordrifin" báðu megin, sérstaklega yfir hásetaklefa. Innri byrðingur í botni er mjög blautur og meyr viðkomu. Kjalboltar, 7/8—1" gildir, eru sennilega orðnir tærðir milli bands og kjalar, þó ekki sé hægt að fullyrða það, þar sem skipið stendur í fjöru og ekki hægt að reka þá út til skoðunar. Saumur í ytri byrðing er mjög tærður og víða farinn úr.

Bönd skipsins eru úr furu, mjög blaut og meyr. Böndin eru mæld ca. 2 fetum fyrir ofan kjalbak. Innri byrðingur skipsins er festur við böndin með 1¼" trénálum. Ytri byrðingur er seymdur með 6" og 7" galvaniseruðum B-saum, og er sá saumur allur laus eða tærður og ónýtur. Þilfarið, ca. 2" þykkt, er mjög lélegt. Skipið er gengið upp um miðjuna (kjalsveigt), kjölur sveigður upp framan til og bungar upp á þröm og meginþiljum. Bönd að ofan eru úr furu, líta ekki illa út og eru sýnilega mikið yngri en bönd í botni.

Að athugun okkar lokinni á umræddu skipi, teljum við það ekki viðgerðarhæft, þar sem endurnýja þarf allan byrðing þess, sem þó er mjög vafasamt verk, bönd eru úr furu, eins og áður er tekið fram, blaut og meyr, svo engar líkur eru á því, að saumur hefði hald í þeim. Auk þess þarf nýtt þilfar ásamt skammdekkshring öllum. Álit okkar er því, að skipið sé gerónýtt."

Þegar umrætt mat hafði verið framkvæmt, taldi stefnandi sig eiga rétt til vátryggingarfjár bátsins, en þar sem Bátatryggingin fékkst ekki til að greiða það og stefnandi taldi bátinn liggja undir skemmdum, bað hann um sölu á honum á opinberu uppboði. Fór uppboðssalan fram 6. ágúst 1953 og varð Bátatryggingin hæstbjóðandi með 62.000 króna boði.

Stefnandi reisir kröfur sínar á hendur ríkissjóði á því, að skipaskoðunarmenn ríkisins hafi gefið vottorð um það, að báturinn væri í fullkomlega haffæru standi. Í trausti þess hafi hann keypt bátinn og síðar í trausti sama vottorðs svo og skoðunar- og virðingargerðar trúnaðarmanna Bátatryggingarinnar hafi hann búið bátinn að öllu leyti til veiða, ráðið skipshöfn á hann og farið að gera hann út. Síðar hafi komið í ljós, að báturinn hafi verið ósjófær og ekki viðgerðarhæfur. Sé því ljóst, að um miklar yfirsjónir hafi verið að ræða hjá skipaskoðunarmönnum ríkisins svo og virðingarmönnum Bátatryggingarinnar. Þessar yfir-

sjónir hafi valdið honum miklu tjóni, fyrst og fremst missi bátsins og auk þess kostnaði vegna byrjunar útgerðar á honum.

Telur stefnandi, að ríkissjóður sé bótaskyldur fyrir allt þetta tjón á þeim grundvelli, að orsök þess séu yfirsjónir opinberra starfsmanna skipaeftirlitsins, sem ríkið beri ábyrgð á.

Stefndi reisir sýknukröfu sína í fyrsta lagi á því, að skoðun skipa af hálfu ríkisvaldsins sé framkvæmd af þjóðfélagslegum ástæðum, þ. e. til að tryggja öryggi þeirra, sem með skipum sigla, svo og öryggi eigna, er með skipum eru fluttar, en ekki gerð fyrir þá einstaklinga, sem lögskipti eiga um skip. Þá hafi í því tilviki, er hér um ræðir, skoðunarvottorð skipaskoðunarmanna verið gefið út, eftir að stefnandi hafði keypt bátinn, og hafi því ekki getað haft áhrif á stefnanda til kaupanna.

Þá reisir stefndi í öðru lagi sýknukröfuna á því, að skipaskoðunarmennirnir hafi á engan hátt vanrækt starfsskyldur sínar. Sjáist þetta á því, að stefnandi, er sé vanur sjómaður, hafi skoðað bátinn í dráttarbraut, áður en kaup gerðust, og þá ekkert fundið athugavert. Þá hafi stefnandi og, eftir að til Stykkishólms kom, skoðað bátinn aftur ásamt skipasmið og enn ekkert fundið athugavert. Loks hafi trúnaðarmenn Bátatryggingarinnar skoðað bátinn, talið hann í nothæfu standi og metið hann til vátryggingar.

Af því sem fram hefur komið í málinu, virðist ljóst, að skoðun skipaskoðunarmanna hefur ekki verið framkvæmd af þeirri nákvæmni og kostgæfni, sem þörf hefði verið á. Hins vegar ber á það að líta, að skoðun skipa er af hálfu ríkisvaldsins framkvæmd af þjóðfélagslegum öryggisástæðum, og eru skoðunargerðir skipaskoðunarmanna miðaðar við það. Er því einstaklingum ekki rétt að treysta eingöngu á slíkar skoðunargerðir í lögskiptum sínum varðandi skip. Þá fékk stefnandi, svo sem áður segir, afsal fyrir bátnum 22. janúar 1953, en vottorð skipaskoðunarmanna um bátinn er útgefið 7. febrúar s. á. eða rúmlega hálfum mánuði síðar. Gat vottorðið því ekki verið grundvöllur fyrir stefnanda til kaupa á bátnum.

Á siglingunni til Stykkishólms, er átti sér stað eftir að vottorð skipaskoðunarmanna var útgefið og sennilega komið í hendur stefnanda, kom mikill leki að bátnum, enda þótt veðrið, sem báturinn hreppti á leiðinni, geti ekki talizt vont að vetri til. Hlaut stefnanda þá að verða ljóst, þrátt fyrir vottorð skipaskoðunarmanna, að báturinn væri svo gallaður, að ástæða væri til

þess að láta rannsaka hann gaumgæfilega, áður en undirbúningur yrði hafinn til þess að gera hann út á fiskveiðar.

Að því athuguðu, sem hér að framan er greint, þykja kröfur stefnanda á hendur fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs ekki hafa við rök að styðjast, og ber því að taka sýknukröfu hans til greina, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Einar Arnalds borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnunum Páli Pálssyni og Þorsteini Daníelssyni, skipasmiðum.

Vegna embættisanna í sambandi við það, að þingleyfi hefjast 1. júlí n.k., hefur dómur eigi orðið kveðinn upp í málinu fyrr.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Jóns Guðmundssonar, í máli þessu. Málskostnaður falli niður.