

Þriðjudaginn 15. desember 1970.

Nr. 35/1970. Stígandi s/f

(Magnús Fr. Árnason hrl.)

gegn

Helga Benediktssyni

(Þorvaldur Lúðvíksson hrl.)

og Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs

(Sigurður Ólason hrl.)

og Helgi Benediktsson

gegn

Stíganda s/f.

Dóمندur:

hæstaréttardómararnir Einar Arnalds, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson og Magnús P. Torfason og prófessor Ármann Snævarr.

Skipakaup. Gallar. Sýkna.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 23. febrúar 1970, að fegnu áfrýjunarleyfi 11. s. m. Krefst hann þess, að gagnáfrýjanda, Helga Benediktssyni, verði dæmt skylt að pola riftun á kaupsamningi þeirra aðaláfrýjanda um v/b Helga Helgason, VE 343, frá 17. nóvember 1964. Þá verði gagnáfrýjanda dæmt að endurgreiða honum hluta kaupverðs báts þessa, kr. 2.798.752.52 með 9.5% ársvöxtum frá 17. nóvember 1964 til greiðsludags. Enn verði gagnáfrýjanda og stefnda, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, dæmt að greiða honum óskipt kr. 655.697.54 með 7% ársvöxtum frá 17. nóvember 1964 til greiðsludags. Aðaláfrýjandi krefst málskostnaðar úr hendi gagnáfrýjanda og stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 24. febrúar 1970. Krefst hann sýknu af kröfum aðaláfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi bæði í héraði og hér fyrir dómi.

Stefndi krefst sýknu af kröfum aðaláfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi fyrir Hæstarétti.

Málsatvikum er skilmerkilega lýst í héraðsdómi.

Svo sem rakið er í hinum áfrýjaða dómi, veitti aðaláfrýjandi v/b Helga Helgasyni, VE 343, viðtöku í Vestmannaeyjahöfn 14. nóvember 1964. Aðaláfrýjanda varð ljóst í síðari hluta janúarmánaðar 1965, að skipið var stórskemmt af bráðafúa og líklega haldið fleiri göllum. Hins vegar tilkynnti hann eigi gagnáfrýjanda, Helga Benediktssyni, um gallana og krafðist riftunar fyrr en með bréfi 11. október 1965, sem birt var 16. s. m. Telja verður, að kvörtun þessi hafi verið allt of seint fram borin, sbr. 52. gr. laga nr. 39/1922. Ber þegar af þeirri ástæðu að sýkna gagnáfrýjanda af riftunarkröfu og skaðabótakröfum aðaláfrýjanda.

Í héraðsdómi eru raktar kröfur aðaláfrýjanda á hendur gagnáfrýjanda, að fjárhæð kr. 31.500.00 og kr. 182.434.42, svo kröfur vegna hafnargjalda o. fl., að fjárhæð kr. 6.047.60, og enn fremur kröfur vegna iðgjalda fyrir bráðafúatryggingu árin 1961—1965, en fjárhæðir þessar koma fram í reikningskilum Samabyrgðar Íslands á fiskiskipum um váttryggingarfé vegna bráðafúatjóns á v/b Helga Helgasyni, VE 343. Krafna þessara var ekki getið í héraðsdómsstefnu, og miða verður við, að þær hafi eigi verið settar fram fyrr en við munnlegan flutning málsins í héraði. Gegn andmælum gagnáfrýjanda koma þær því eigi til álita í þessu máli.

Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skírskotun til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta hann.

Eftir þessum málalokum ber að dæma aðaláfrýjanda til að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 75.000.00 til gagnáfrýjanda og kr. 30.000.00 til stefnda.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Aðaláfrýjandi, Stígandi s/f, greiði gagnáfrýjanda, Helga Benediktssyni, kr. 75.000.00 og stefnda, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, kr. 30.000.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 4. júní 1969.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 20. f. m., hefur Stígandi s/f, Ólafssirði, höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur gegn Helga Benediktssyni, útgerðarmanni í Vestmannaeyjum, og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs með stefnu, útgefinni 6. nóvember 1965, en stefna þessi var birt stefnda Helga 15. nóvember 1965 og fjármálaráðherra 22. s. m.

Í stefnu hefur stefnandi gert eftirfarandi dómkröfur:

- „1. Að stefndi Helgi Benediktsson verði dæmdur til að þola riftun á kaupum stefnanda á vélbátnum Helga Helgasyni, VE 434, sem fram fóru með afsali, dags. 17. nóv. 1964, og að stefndi verði dæmdur til að endurgreiða stefnanda kaupverð bátsins, kr. 6.500.000.00, og verði auk þess dæmdur til þess að greiða stefnanda skaðabætur, kr. 1.353.956.23 að frádregnum kr. 344.700.00 og kr. 243.704.50, sem er andvirði tækja úr hinu ónýta skipi, sem kaupandi (stefnandi) hefir notfært sér. Ennfremur, að stefndi Helgi Benediktsson verði dæmdur til að greiða stefnanda 7% ársvexti af kaupverðinu frá afsalsdegi til greiðsludags svo og málskostnað eftir mati hins virðulega dóms.
2. Til vara: Að stefndi verði dæmdur til þess að lækka kaupverð bátsins úr kr. 6.500.000.00 niður í kr. 4.426.200.00 að viðbættum kr. 344.700.00 og kr. 243.704.50, sem er andvirði þeirra tækja, sem stefnandi hefir notfært sér úr skipinu, svo og að frádregnu andvirði véla skipsins eftir mati dómkvaddra manna eða mati dómsins sjálfs. Verði varakrafa þessi tekin til greina, er krafizt vaxta, 7%, af lækkuninni frá afsalsdegi 17. nóvember 1964 til greiðsludags svo og málskostnaðar eftir mati dómsins. Einnig í þessu tilfelli krefst stefnandi skaðabóta eins og í aðalkröfu, kr. 1.353.956.23, ásamt 7% ársvöxtum frá stefnudegi til greiðsludags.
3. Að fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs verði dæmdur in solidum með stefnda Helga Benediktssyni til þess að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð kr. 1.353.956.23 auk 7% ársvaxta frá stefnudegi til greiðsludags og málskostnað eftir mati dómsins“.

Dómkröfur stefnanda eru nú þessar:

„Að Helgi Benediktsson verði dæmdur til þess að þola riftun á kaupum á vélbátnum Helga Helgasyni, VE 343, frá 17. nóvember 1964 og að stefndi verði dæmdur til að endurgreiða stefnanda

þann hluta kaupverðsins, sem Samábyrgð Íslands á fiskiskipum (Fúasjóður) greiði ekki, eða kr. 2.798.752.52 með víxilvöxtum (9½) frá afsalsdegi, 17. nóvember 1964, til greiðsludags og skaðabætur, kr. 1.000.397.54 að frádregnum kr. 344.700.00, sem er andvirði tækja úr hinu ónýta skipi, sem stefnandi hefir hagnýtt sér, eða kr. 655.697.54 með 7% vöxtum frá afsalsdegi, 17. nóvember 1964, til greiðsludags svo og málskostnað eftir mati dómsins.

Að fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs verði dæmdur in solidum með stefnda Helga til þess að greiða stefnanda skaðabætur, kr. 655.697.54, svo og vexti og málskostnað, eins og í aðalkröfu greinir“.

Stefndi Helgi Benediktsson krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnanda verði dæmt að greiða honum málskostnað að skaðlausu.

Stefndi fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs krefst aðallega sýknu og að stefnanda verði dæmt að greiða honum málskostnað að mati dómsins, en til vara, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar og málskostnaður verði þá látinn niður falla.

Málavextir eru þeir, að með kaupsamningi, dags. 11. nóvember 1964, keypti stefnandi, Stígandi s/f í Ólafsfirði, vélskipið Helga Helgason, VE 343, af stefnda Helga Benediktssyni í Vestmannaeyjum.

Lögmaður stefnanda lét birta fyrir stefnda Helga Benediktssyni þann 16. október 1965 svofellda tilkynningu:

„Hér með tilkynnist yður, að Samlagsfélagið Stígandi í Ólafsfirði, sem keypti af yður vélbátinn Helga Helgason, VE 343, samkvæmt afsali, dags. 17. nóv. 1964, hefir ákveðið að rifta kaupunum á bátnum vegna leyndra galla. Báturinn reyndist algjörlega ónýtur af þurrafúa, og athugun leiddi í ljós, að viðgerðarkostnaður hefði farið langt fram úr váttryggingarmati, sbr. yfirlýsingu Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum.

Ennfremur hefir félagið ákveðið að krefja yður um greiðslu skaðabóta vegna útlagðs kostnaðar og annars tjóns, er það hefir beðið af þessum sökum, þó að frádregnum þeim verðmætum, sem það hefir notfært sér úr hinu ónýta skipi.

Vinsamlegast bendið á lögfræðing yðar og veitið honum umboð til þess að árita stefnu í máli þessu, ef þér hafið ekki áhuga á samningum um málið“.

Höfðaði stefnandi síðan mál þetta, svo sem að framan er rakið.

Áðurgreindur kaupsamningur var undirritaður í Vestmannaeyjum. Seljandinn, stefndi Helgi Benediktsson, undirritaði kaup-

samninginn sjálfur, en af hálfu kaupanda þeir Anton Benjamíns-son og Jón Guðjónsson.

Í kaupsamningnum segir m. a.:

„Vér undirritaðir, Stígandi s.f., Ólafsfirði, lofum hér með og skuldbindum oss til að kaupa af Helga Benediktssyni, Vestmannaeyjum, vélbát hans, Helga Helgason, VE 343, í haffæru standi.

Kaupverð skipsins ásamt öllum tækjum til siglinga og síldveiða, astic og kraftblokk, lestarinnréttingu og skilrúmum á dekki vegna síldveiða, sem skipið hefur átt og á, skal vera kr. 6.500.000.00, er vér stöndum þannig skil á:

1. Tökum að oss að greiða skuldir við Fiskveiðasjóð Íslands, sem tryggðar eru með 1. veðrétti í skipinu, samtals kr. 1.645.000.00
2. Tökum að oss að greiða skuld við Stofnlána-deild sjávarútvegsins, sem tryggð er með II. veðrétti í skipinu, nú að eftirstöðvum . . . — 1.341.400.00
3. Tökum að oss að greiða skuld við Útvegsbanka Íslands með víxilvöxtum — 3.513.600.00

Samtals kr. 6.500.000.00

Skipið skal afhent oss í ríkisskoðunarstandi í Reykjavík eigi síðar en 20. nóvember n. k., en að öðru leyti höfum vér kynnt oss ástand þess.

Skipið skal við afsal vera veðbanda- og kvaðalaust að öðru leyti en því, sem lýst er hér að framan undir lið 1, 2 og 3 í kaupþilboði þessu, þ. á m. að eigi hvíli sjóveð eða önnur lögveð á skipinu.

Til tryggingar skuldinni við Útvegsbankann undir lið 3 setjum við bankanum tryggingu, er hann tekur gilda, og semjum við hann um greiðslu hennar.

.....

Það hefur orðið að gagnkvæmu samkomulagi, að sala á „Helga Helgason“ fari fram í samræmi við framanritað tilboð með þeirri breytingu einni, að afhending skipsins fari fram í Vestmannaeyjum“.

Í málinu liggur frammi skjal, undirritað í Vestmannaeyjum 14. nóvember 1964 af Jóni Guðjónssyni og Antoni Benjamínsyni, svohljóðandi:

„Við undirritaðir, Jón Guðjónsson, skipstjóri, og Anton Benja-

mínsson, vélstjóri, í umboði Stíganda h.f., Ólafsfirði, höfum í dag skoðað og mótttekið m.s. Helgi Helgason, VE 343, ásamt um-sömdu fylgifé, sem allt er samþykkt og í samræmi við samþykkt tilboð um kaup hlutafélagsins á skipinu, og kvittum við hér fyrir móttöku á skipinu“.

Í eftirlitsbók skipsins er skráð eftirfarandi:

„Í dag fór fram skoðun á búnaði skipsins og öryggistækjum. Virtist búnaður vera í bezta lagi. Jafnframt fór fram skoðun á aðalvél og hjálparvélum. Í ljós hafði komið við mælingar, að skekkja er óeðlilega mikil á aðalvél. Eitt bulluhyllislok lekt ásamt ýmsu öðru smávegis, sem lagfæra þarf.

Skipið vantar botnskoðun, mælum með haffærisskírteini til Reykjavíkur.

Vestmannaeyjum 14. nóvember 1964,

Guðmundur Jónsson.

Einar J. Gíslason“.

Jón Guðjónsson og Anton Benjamínsson munu hafa siglt skipinu til Reykjavíkur, en þar var gengið frá afsali, sem er dagsett 17. nóvember 1964. Af hálfu seljandans, Helga Benediktssonar, undirritaði Þormóður Ögmundsson, lögfræðingur Útvegsbankans í Reykjavík, afsalið, en af hálfu kaupanda Sigurður Baldvinsson útgerðarmaður, Jón Guðjónsson skipstjóri og Anton Benjamínsson vélstjóri.

Í afsalinu segir m. a.:

„Kaupverð bátsins sjálfs er kr. 5 milljónir og fylgifjárins kr. 1.500.000.00, eða samtals kr. 6.500.000.00.

Skipið hefur þegar verið afhent kaupanda, og hefur hann kynnt sér og sætt sig við ástand þess.

.....

Seljandi skal sjá um, að skipið verði veðbanda- og kvaðalaust að öðru leyti en lýst er hér að framan undir lið 1, 2 og 3 í afsali þessu, þ. á m., að eigi hvíli sjóveð eða önnur lögveð á skipinu“.

Svo sem fyrr er frá greint, fékk skipið bráðabirgðahaffærisskírteini til Reykjavíkur frá Vestmannaeyjum. Mun hafa staðið til að taka skipið þar í slipp, en engin skoðun fór fram á því í Reykjavík, og var skipinu siglt þaðan til Akureyrar. Virðist skipið þó ekki hafa haft haffærisskírteini nema til Reykjavíkur. Skipið mun svo hafa verið í Akureyrarhöfn, og er ekkert upplýst, hvað við það var gert, frá því það kom til Akureyrar, fyrr en 24. janúar 1965, en þann dag skoðuðu skipaeftirlitsmennirnir

Magnús Guðmundsson og Magnús Bjarnason skipið að ósk kaupenda. Í skoðunarskýrslunni segir svo:

„Þegar skoðun fór fram, var búið að rífa tvö umför innsúðar í lest á milli bjálkasúðar og húfsýju og eitt umfar neðan húfsýju. Við skoðun kom í ljós, að í lest skipsins er víða fúi í böndum, húfsýjum, bjálkasúð, þilfarshnjám og þilfarsbitum. Kjölur og þilfar er gengið upp í skipinu (kjölsprungið). Tekið skal fram, að kjölur var upphaflega boginn niður um 20 cm skv. teikningu. Skipið er svagt og liðað. Sjást greinileg merki um það í lest skipsins og víðar. Af ofanrituðum ástæðum og þar sem ástæða er til að ætla, að hér sé um bráðafúa að ræða, gerum við eftirfarandi kröfur: Rífa verður alla innsúð skipsins burt ásamt bjálkasúð og húfsýjum. Þótt ekki sé gert ráð fyrir, að bönd séu fúin í vélarrúmi skipsins, verður að fjarlægja ölugeyma í báðum síðum vegna viðgerðar á innviðum. Ennfremur verður að rífa frá í skutklefum til rannsóknar á skútanum og e. t. v. þilfars- og súðarplanka. Útlit er fyrir, að endurnýja þurfi flest þilfarsbita-hné frá vél og fram úr. Ennfremur er þegar vitað, að nokkra þilfarsbita þarf að endurnýja. Tekið skal fram, að endanlegar skemmdir koma ekki í jós, fyrr en búið er að rífa innviðina úr skipinu. Ef viðgerð verður framkvæmd á skipinu, verður að auka verulega langskipsstyrkleika skipsins. Allar viðgerðir á skipinu til skoðunar og síðar viðgerð, ef framkvæmd verður, fari fram eftir eftirliti og samkvæmt kröfum Skipaskoðunar ríkisins“.

Í vottorði, dagsettu 25. janúar 1965, segja skoðunarmenn:

„Framhaldsskoðun fór fram á skipinu að utan, og kom í ljós, að framhluti kjalar er ónýtur vegna skemmda og verður að endurnýjast. Talsvert slit er í súðarplönkum á báðum síðum, og verður að endurnýja 6 umför í miðsíðum eftir nánari tilvísun skipaskoðunarmanna. Skoðun er ekki lokið, hvað einstaka planka snertir í súð skipsins, þar sem engir vinnupallar voru við skipið. Einnig má búast við, að leyndir gallar komi í ljós við aðgerð“.

Skafti Ásgeirsson ritaði f. h. Slippstöðvarinnar h/f á Akureyri bréf, dags. 18. febrúar 1965, til Sigurðar Baldvinssonar, eins af eigendum Stíganda s/f. Í bréfinu segir m. a.:

„Í skipinu er mikill bráðafúi. Sérstaklega er skipið mikið skemmt af fúa frá vélarhúsi og fram úr. Þá er framstykki kjalar skemmt af tjóni, sem skipið hefur orðið fyrir, og hefur Skipaskoðun ríkisins gert kröfu um, að framkjölur skipsins verði endurnýjaður. Ennfremur gerir Skipaskoðunin ýmsar aðrar kröfur um styrkleikaaukningu í samræmi við reglur sínar.“

Okkar álit er, að hagkvæmast yrði að saga framan af skipinu og byggja þann hluta algerlega að nýju. Skipið yrði síðan byggt upp eftir þeim teikningum, sem samþykktar yrðu af Skipaskoðun ríkisins.

Áætlað verð 7.5—8 milljónir króna“.

Í bréfi skipaskoðunarstjóra, dagsettu 25. febrúar 1965, til Fiskveiðasjóðs Íslands kemur fram umsögn þess fyrrnefnda varðandi lánsbeiðni stefnanda til endurbyggingar á v/b Helga Helgasyni. Í bréfi þessu segir m. a.:

„Strax í upphafi skoðunar á Akureyri varð ljóst, að sennilegt var talið, að skipið yrði dæmt óviðgerðarhæft, bæði vegna fúa og þeirrar liðunar, sem vitað var um í skipinu, enda upphaflega illa byggt, ólögulega langt miðað við breidd og dýpt og úr grennra efni en reglur gera ráð fyrir. Samkvæmt samþykkttri teikningu af skipinu, samþ. 27. ágúst 1942, var lengd þess ákveðin 31 m, en við uppmælingu skipsins í smíðum í Vestmannaeyjum í júlí 1945 reyndist raunveruleg lengd þess 33.10 metrar frá frambrún framstefnis að aftari brún afturstefnis.

Vegna þessa vandamáls fór Magnús Guðmundsson skipaæftirlitsmaður héðan til Akureyrar til að vinna að skoðun skipsins ásamt Magnúsi Bjarnasyni á Akureyri. Hjálagt fylgja ljósprent af tveimur skýrslum þeirra, dags. 24. janúar og 25. janúar 1965.

Ennfremur fylgir ljósprent síðari skýrslu Magnúsar Bjarnasonar, þar sem staðfest er, að bráðafúi sé einnig í afturhluta skipsins.

Hjálagt fylgir ljósprent tilboðs frá Slippstöðinni h.f., Akureyri, dags. 18. 2. 1965, til hr. útg. Sigurðar Baldvinssonar, Ólafsfirði, þar sem áætlað er, að kosta muni 7.5—8 milljónir króna að saga skipið í sundur framan við vél og smíða nýjan og styttri framenda á skipið.

Þess skal getið, að þetta er að sjálfsögðu aðeins nokkur hluti þess, sem gera þyrfti. Svo virðist sem einnig þurfi að saga megnið af afturhluta skipsins í burt og smíða að nýju. Taka þarf upp vélar og tæki úr vélarrúmi til að skoða innviði þar, og þilfar og þilfarsbita miðskipa mun og þurfa að endurnýja. Yfirbygging er enn ekki skoðuð, en einhver endurnýjun mun þar og sennilega vera nauðsynleg, enda myndi skipið væntanlega minnka eftir breytinguna og yfirbygging því breytast. Byrðingur þarf og að endurnýjast á miðhlutanum að einhverju leyti vegna styrkinga, en þetta þyrfti allt að kanna betur með því að rífa allt innan

úr skipinu, svo komið verði að að skoða bönd og aðra máttarviði miðskipa.

Það, sem ef til vill gæti orðið eftir af bol skipsins að þessu loknu, er afturhluti kjalar og eitthvað af böndum í vélarrúmi. Þegar endanlegri athugun yrði lokið, myndi vera búið að nota verulegar fjárupphæðir til að rífa frá vegna skoðunar, þ. á m. myndi þurfa að taka svo til allt upp úr vélarrúminu.

Ég held, að öllum kunnáttumönnum í skipasmíði beri saman um, að fjárhagslega geti ekki komið til mála, að nein hagsýni sé í að gera við bol skipsins. Hann er allur svo liðaður, kjölsprunginn og að auki svo eyðilagður af bráðafúa, að viðgerð yrði dýrari en nýtt skip. Þegar er búið að eyða verulegu fé í að rífa niður gamalt til skoðunar, og ennþá þarf að eyða stórfé í að rífa niður til að kanna endanlegt ástand skipsins, ef ætti að endurbyggja það. Að slíkri stórvíðgerð lokinni, yrði skipið þó áfram skráð sem smíðað árið 1947, enda alltaf miðað við elzta hluta þess.

Í öllum þeim viðræðum, sem ég hefi átt undanfarið við fulltrúa Sameignarfélagsins Stíganda í Ólafsfirði sem aðra, hefi ég eindregið mælt til þess, að m.s. Helgi Helgason yrði ekki endurbyggður. Árangurinn getur ekki orðið annar en dýrara skip, en nýr skrokkur og skipið yrði áfram talið jafn gamalt elzta hluta þess, hversu lítill sem hann yrði.

Mér er ekki kunnugt um, hvaða fjárhagslegar ástæður eru fyrir því, að auðveldara virðist að fá fé til að endursmíða skipið með því móti að skilja eftir einhvern hluta af gamla skrokknum, sem þó sannarlega er kominn til ára sinna og var að auki ekki sérlega sterkbyggður.

Hér virðist skip hafa verið keypt, án þess að skoðað væri áður. Þar eð Útvegsbanki Íslands hafði milligöngu um kaupin, þótt enn sé reyndar ekki formlega frá þeim gengið, skilst mér, að Sameignarfélagið Stígandi telji sig mega vænta nokkurrar aðstoðar af hálfu Útvegsbankans þess vegna.

Vitað er, að vélar og tæki m.s. Helga Helgasonar er verðlítið til sölu eitt sér, og ég tel ekki hægt að mæla með að gera við bol skipsins, sem ég tel, að eigi að afskrifa algjörlega gegn greiðslu þess fjár, sem fæst úr tryggingum.

Eina leiðin, til að vélar og tæki skipsins verði áfram einhver verðmæti, er að smíða nýtt skip og setja það, sem nýtilegt er af búnaði þess, í nýja skipið. Hætt er þó við, að sum tækjanna verði talin of úrelt fyrir nýtt skip og því verði að kaupa eitthvað af

nýjum búnaði, en hætt er við, að sama hefði orðið, þótt einhver hluti gamla bols skipsins yrði skilinn eftir.

Bezt væri að smíða stálskrokk fyrir vél og búnað, því tréskip á stærð við m.s. Helga Helgason er vandsmíðað nú vegna efniskorts á hafri eik og því væntanlega dýrara miðað við endingu en nýr stálskrokkur.

Verði hinsvegar talið, að vegna atvinnuástands nyrðra eða annarra ástæðna sé æskilegast að smíða skrokk úr tré, þá kemur að mínum dómi aðeins til greina að smíða algjörlega nýtt tréskip eitthvað minna en m.s. Helga Helgason, og nota síðan í þann skrokk sem mest af vélum og búnaði skipsins.

Ég teldi mjög óhagkvæmt að eyða meiru fé í að rífa í sundur bol m. s. Helga Helgasonar til að finna, hve mikið mætti nota aftur af gamla bolnum. Það er þegar ljóst, að þar er um svo lítinn hluta skipsins að ræða, að mun hagkvæmara er að smíða nýtt skip og vera þá algjörlega óháður eldra skipinu að efni til“.

Þann 4. marz 1965 skoðaði Magnús Bjarnason skipaskoðunarmaður skipið. Í skoðunarskýrslu hans segir m. a.:

„Athugun á skipinu gefur þessar niðurstöður: 25 bönd virðast vera í því ástandi sem aldur þeirra gefur tilefni til. Eru þau í vélarrúmi og aftur undir afturstefni. Innviðir í skúta eru fúnir og líkur til að sama sé með afturstefni. Bátapilfar er mjög lélegt. Neðri bjálkasúð vantar og húfsýjur að innan eru of fáar. Mikinn hluta útsúðar þarf að fjarlægja. Mestur hluti banda í framskipinu er fúinn. Sverleiki í hvalbak er sem næst $35 \times 29 - 30$ cm.“

Samkvæmt ósk kaupanda framkvæmdu þeir Magnús Guðmundsson og Magnús Bjarnason framhaldsskoðun á skipinu dagana 19.—20. marz 1965. Í skýrslu þeirra um þessa skoðun segir svo:

„Þegar skoðun fór fram, var búið að saga skútann af skipinu við afturstefni og byrjað að brytja skipið niður fyrir framan vél, þar sem þessir hlutar skipsins eru ónýtir vegna fúa. Sá hluti skipsins, er kom nú til skoðunar, er frá framenda vélar að afturstefni. Í ljós kom, að afturstefni er ónýtt vegna fúa. Til álita koma ca. 20 bönd, sem við fyrstu sýn líta ekki illa út, en við nánari skoðun komu víða fram blettir, er benda eindregið á skemmd í bandviðum. Í þessum hluta skipsins er ekki búið að rífa bjálkasúð, húfsýjur né innsúð neðan húfsýju, en þær verða að fara vegna skemmda og til skoðunar á böndum. Ennfremur teljum við undirritaðir, að útsúð verði að rífa, áður en hægt sé að ákveða, hvort nokkurt band sé nothæft til endurbyggingar skipsins. Undirstöður vélar var ekki hægt að skoða, þar sem

út- og innsúð eru ennþá á þessum hluta skipsins, en í ljós kom, að fremst undir vélinni hefur kjalbakið verið skert að styrkleika, þar sem tekið hefur verið ofan af því ca. 6 cm. Björninn við afturstefni er óskoðaður, þar sem ekki varð komið að honum, og endanleg ákvörðun ekki tekin, fyrr en stefnið er komið frá. Þílfarsgrind undir vélarreisninni hefur verið veikt með því, að tveir heilbitar hafa verið teknir í sundur við innhlið vexla vegna stærðar vélarinnar, ennfremur er slig komið í grindina, og yrði hún að endurnýjast, ef endurbygging skipsins yrði framkvæmd.

Við undirritaðir teljum, að ekki sé hægt að fortaka, að samskonar skemmdir séu ekki í viðum þessa hluta skipsins og komið hefur í ljós í öðrum hlutum þess, þótt ekki séu þær komnar á jafnhátt stig þar“.

Skoðunarmenn Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, þeir Kristinn Einarsson og Egill Þorfinnsson, skoðuðu umrætt skip og skiluðu skoðunargerð, sem er dags. 20. febrúar 1965, og er hún á þessa leið:

„Bráðafúatjón 161/1965

M/s Helgi Helgason, VE 343

Skoðunin leiddi í ljós, að fúíð var:

Í fiskilest: 21 band bjálkasúð, húfsýjur, öll innsúð og bæði lestarþil.

Þílfar: 14 þílfarsbitar með bitahnjám, 25 skjólborðsstoðir, þröm og meginþilja ásamt þílfari á 25 m lengd. Losa þarf allar lagnir að vindum, lestartarm og losa upp hvalbak af öldustokk.

Hásetaklefi: 5 bönd, öll innsúð, bjálkasúð, lífbönd, innrastefni ásamt þverhnjám og öll innrétting. Losa þarf upp vatnsgeyma undir gólfi í klefunum og aftan við þil.

Káeta og hekk: Öll innrétting, 5 bönd, bjálkasúð, lífbönd, innsúð, 5 þílfarsbitar með bitahnjám, þílfar með umgjörð í 9 m lengd, skútatré, hekkstoðir, klossning og 17 byrðingsplankar á hvorri síðu, ca. 30 f. hver.

Tjón þetta metum við þannig:

Efni	kr. 1.803.144.00
Vélavinna	— 120.000.00
Slippgjöld	— 319.000.00
Vinnulaun	— 4.373.280.00

Kr. 6.615.424.00“.

Þá liggur frammi í málinu rannsókn Sigurðar Péturssonar gerlafræðings, dagsett 9. marz 1965, og er hún þannig:

Sýnishorn: Viður

Mótttekið 21/2 '65

Sendandi: Samábyrgð Íslands Merkt: Fm 161/65

Niðurstöður rannsókna:

Pakki merktur: Akureyri 471

Nr. 1. Úr bandi.

Fimm brot úr eik, mikill þurr fúi í þeim öllum, útlits sem bráðafúi.

Mikið af sveppþráðum, sem litu út fyrir að vera af Coniophora.

Nr. 2. Úr bjálkaveg.

Tvö brot úr eik, mikið fúin, útlits sem bráðafúi.

Mikið af sveppþráðum eins og í nr. 1.

Pakki merktur: Akureyri 54.

Nr. 3. Húfsýja, innar í skut, st.b.

Brot úr eik gegnfúið, útlits sem bráðafúi.

Mikið af sveppþráðum, fleiri en ein tegund, en m. a. nokkrir þræðir líkir Coniophora.

Nr. 4. Húfsýja, innar í skut, b.b.

Brot úr eik, lítið fúið, en mikið maðksmogið.

Götin eftir maðkinn sýnilega gömul. Lítið eitt af sveppþráðum, nokkrir líkir Coniophora.

Nr. 5. Úr bandi í skut.

Brot úr eik, gegnfúið, líkt bráðafúa. Dálítið af sveppþráðum, sumir líkir Coniophora.

Samkvæmt þessum niðurstöðum er útlit fyrir, að um bráðafúa sé að ræða í nr. 1 og 2 og að nokkru leyti einnig í nr. 3 og 5. Í nr. 4 ber meira á verksummerkjum eftir maðkinn en á fúa, en þó er hér sennilega bráðafúasmit fyrir hendi“.

Það mun hafa verið álit fyrirsvarsmanna Samábyrgðar Íslands, að ofangreind skoðunargerð leiddi í ljós, að viðgerðarkostnaður mundi fara fram úr váttryggingarmati skipsins, sbr. það, sem síðar verður um það rakið hér á eftir. Samkvæmt uppgjörsnótum Samábyrgðarinnar, dskj. nr. 38, er fyrsta greiðsla Samábyrgðarinnar vegna tjóns þessa færð 9. marz 1965.

Í málinu liggur frammi skýrsla Sigurðar Baldvinssonar, eins af eigendum stefnanda. Í skýrslu þessari, sem dagsett er 20. marz 1966, segir svo:

„Eins og í stefnu greinir, keypti Sameignarfélagið Stígandi í Ólafsfirði vélskipið Helga Helgason, VE 343, af hr. kaupm. Helga

Benediktssyni í Vestmannaeyjum þann 17. nóv. 1964 fyrir milli-göngu Útvegsbanka Íslands í Reykjavík. Áður en kaupin voru gerð, fór ég, Sigurður Baldvinsson, og Jón Guðjónsson, skipstjóri, upp á skrifstofu skipaskoðunarstjóra til þess að fá upplýsingar um skipið. Þar var oss tjáð, að skipaskoðunarstjóri væri erlendis, en við hittum að máli hr. Hafliða Hafliðason, fulltrúa, og spurðum hann um vélskipið Helga Helgason. Hafliði sagðist ekki vita til, að nokkuð væri athugavert við það skip.

Næst skoðuðum við eftirlitsbók skipsins, en samkvæmt henni var ekkert athugavert við skipið svo langt aftur í tímann sem bókin náði, eða aftur til ársins 1958, og kom þetta alveg heim við svar Hafliða.

Vegna þessara upplýsinga og eingöngu vegna þeirra ákváðum við að kaupa skipið. Það varð úr, að við tækjum við skipinu í Vestmannaeyjahöfn, og óskuðum því eftir, að skipið fengi haffæris-skírteini aðeins til Reykjavíkur, því lögfr. Útvegsbanka Íslands, hr. Þormóður Ögmundsson, hafði pantað pláss fyrir skipið í slipp í Reykjavík, en það fékkst ekki, þegar til átti að taka, og var skipinu því siglt til Akureyrar og tekið þar í slipp til nánari skoðunar og viðgerðar.

Við skoðun á Akureyri kom fljótt í ljós, að mjög mikill þurrafúi var í skipinu, og töldu skoðunarmenn það auk þess mikið liðað, veikbyggt og kjölsprungið.

Síðan var farið að kanna ástand skipsins nánar, og kom þá í ljós, að meiri hluti skipsins var undirlagður af þurrafúa, og það svo mjög, að skipið var sagað í sundur fyrir framan vél og framhluti þess dæmdur algjörlega ónýtur. Þá ákváðum við að láta smíða nýjan framenda á skipið, en eigi varð úr því, þegar í ljós kom, að afturstefni skipsins var algjörlega ónýtt af bráðafúa. Þegar hér var komið, var skipið dæmt algjörlega ónýtt og því óviðgerðarhæft, og er það viðurkennt í máli þessu, sbr. vottorð skipaskoðunarmanna og bréf skipaskoðunarstjóra og m. fl.

Til greina kom að láta smíða nýjan skrokk og nota vélar og tæki úr Helga Helgasyni í nýtt skip, en það reyndist eigi tiltæki-legt, og keyptum við því vélskipið Skagfirðing af ríkissjóði vorið 1965.

Eins og fram er komið í málinu, höfum við notfært okkur nokkur tæki úr hinu ónýta skipi, sbr. dskj. nr. 14, og höfum við dregið 40% frá upprunalegu verði þeirra og kostnað við að gera við þau“.

Hér fyrir dómi 23. marz 1966 hefur Sigurður Baldvinsson lýst

ofangreinda skýrslu rétta að öllu leyti. Hann kveðst vera eigandi Stíganda s/f ásamt þeim Jóni Guðjónssyni og Antoni Benjamínsyni. Hann kveður milligöngu Útvegsbanka Íslands hafa verið fólgni í því, að einum bankastjóranna hafi verið um það kunnugt, að stefnandi vildi eignast stærra skip en hann átti, og hafi bankastjórinn bent á, að v/b Helgi Helgason væri til sölu. Hafi Þormóður Ögmundsson í Útvegsbankanum haft samband við stefnda Helga Benediktsson út af kaupum þessum. Af hálfu stefnanda hafi þrír menn farið gagnert til Vestmannaeyja til þess að skoða skipið, sem þá lá í Vestmannaeyjahöfn. Hafi það verið Jón Guðjónsson, Anton Benjamínsson og Þorsteinn Jónsson. Kveður hann þá Anton og Þorstein hafa skoðað vélar skipsins, en þeir séu báðir fróðir um vélar. Jón Guðjónsson hafi hins vegar farið sem skipstjóri. Hafi mennirnir talið vélar skipsins vera í lagi, eftir því sem unnt væri að sjá. Sigurður kveðst hafa vitað, áður en kaupin fóru fram, hvenær síðasta skoðun fór fram á skipinu, svo og það, að það hafði ekki verið starfrækt á árinu 1964. Stefndi tók við skipinu í Vestmannaeyjum, og þar eð ekki var unnt að láta fara fram skoðun á því þar, segir hann, að skipstjórinn á skipinu hafi óskað þess við eftirlitsmanninn í Vestmannaeyjum, að fram færi skoðun á skipinu, þannig að það fengi haffærisskírteini til þess að sigla til Reykjavíkur, en þar hafi átt að skoða skipið að öllu leyti. Hafi þetta verið gert með hans vitund. Kveðst Sigurður hafa verið búinn að fá rúm fyrir skipið í slipp í Reykjavík, en þegar til hafi átt að taka, hafi verkstjórinn í slippnum ekki getað sinnt þessu að svo stöddu og hafi orðið úr, að skipinu var siglt til Akureyrar. Aðspurður um viðtal sitt við Hafliða Hafliðason, fulltrúa hjá skipaskoðunarstjóra, segir Sigurður, að það eina, sem Hafliði hafi sagt við sig um skipið Helga Helgason, hafi verið það, að hann vissi ekki til, að neitt væri athugavert við skipið. Segir Sigurður, að nefndur Hafliði hafi ekki haft hér önnur orð um. Sigurður segir, að ákvörðunarástæða sín við kaupin hafi verið: 1. Skoðun sín á eftirlitsbók v/b Helga Helgasonar, þ. e. a. s. það, sem umboðsmenn hans lásu upp fyrir honum úr bókinni í síma, 2. Upplýsingar Hafliða Hafliðasonar, fulltrúa skipaskoðunarstjóra, 3. Yfirlýsingar þeirra þriggja manna, sem sendir voru til Vestmannaeyja af hálfu stefnanda, en skoðanir þeirra hafi aðallega beint að vélum skipsins. Sigurður segir, að skipið hafi farið strax í slipp á Akureyri, eftir að pláss fékkst þar, en eftir að vart var þar við fúa í skipinu, hafi Skipa-eftirlitinu um leið verið gert viðvart. Strax eftir að fúa varð vart

í skipinu, kveðst Sigurður hafa haft samband við annan hvorn eða báða bankastjóra Útvegsbankans, þá Jóhannes Eliasson og Jónas Rafnar, en kveðst hins vegar ekki hafa kvartað um þetta við stefnda Helga Benediktsson. Kveðst Sigurður hafa talið, að kvörtun hans við bankastjórana væri réttilega beint að bankanum, þar sem þeir hafi ákveðið verð skipsins og komið, að því er honum virtist, fram fyrir hönd Helga Benediktssonar. Sigurður segir, að í upphafi hafi átt að reyna að gera við skipið í slippnum á Akureyri, en þegar farið var að rífa það í sundur, hafi komið í ljós, að skemmdirnar voru mjög alvarlegs eðlis og umfangsmiklar. Hafi framendinn verið sagaður alveg af skipinu og dreginn í burtu, en á tímabili hafi staðið til að smíða nýjan framenda á það. Hann segir, að þeir eigendurnir hafi ekki gefizt upp, fyrr en Skipaskoðunin hafi dæmt afturenda skipsins einnig ónýtan. Sé afturendi skipsins og aðalvél skipsins enn á Akureyri. Hann segir, að allir nýtilegir hlutir skipsins ásamt fylgifé hafi verið komið í geymslu í Slippstöðinni h/f á Akureyri. Sömuleiðis tvær eða þrjár ljósavélar, sem í skipinu voru. Séu þessir munir þarna enn til staðar, að því er hann telur. Hann segir, að munir þeir, sem tilgreindir eru á dskj. nr. 14, hafi verið notaðir í vél-skipið Skagfirðing, sem stefnendur keyptu vorið 1965. Hafi Útvegsbanka Íslands verið kunnugt um þessa ráðstöfun. Sigurður kveðst hafa fengið kunnáttumann, Hilmar Jóhannesson að nafni, til þess að meta muni þessa. Hafi verðið verið þannig fundið út að draga 40% frá verði því, sem munir þessir höfðu verið í kaupum og sölum árið 1965, ásamt kostnaði við að gera við þá. Sigurður kveðst ekki hafa gefið stefnda Helga kost á að láta skoða skipið, eftir að gallarnir komu í ljós, enda litið svo á, að einstaklingar gætu ekki haft áhrif á opinbera skoðun. Hann kveðst ekki hafa samið við Fúasjóð varðandi bætur á skipinu né neinn af hans hálfu. Hins vegar kveðst hann vita til þess, að Seðlabankinn hafi fengið einhverjar greiðslur úr Fúasjóði. Hann tekur fram, að um það leyti, sem afsalið var undirritað, hafi hann spurt Þormóð Ögmundsson, lögfræðing Útvegsbankans, um það, hvernig færi, ef afsalið væri undirritað, en síðar kæmi í ljós við skoðun, að þurrafi reyndist vera í skipinu. Kveðst Sigurður hafa spurt að þessu, þar sem honum hafi virzt sem Þormóði væri það kappsmál, að afsalið yrði strax undirritað. Hafi Þormóður svarað þessu þannig, að þetta mundi ekki koma að sök, þar eð engir samningar héldu, ef stórkostlegir gallar kæmu í ljós. Virtist honum Þormóður vera umboðsmaður seljanda við kaup þessi.

Hann kveður sig ekki eiga hægt með að svara því, hvers vegna skipinu var siglt í leyfisleysi frá Reykjavík til Akureyrar án þess að láta Skipaskoðun ríkisins vita. Kveður hann það sennilega hafa verið yfirsjón.

Anton Benjamínsson, einn af eigendum stefnanda, gaf skýrslu hér fyrir dómi 15. október 1966. Hann kveðst lítið hafa komið nálægt samningum um kaup skipsins, en hann hafi farið ásamt meðeiganda sínum Jóni Guðjónssyni til Vestmannaeyja til þess að skoða það. Hann kveðst aðallega hafa skoðað vélar skipsins, en hann kveðst vera kunnugur vélum. Hann segir, að skipstjórninn hafi átt að skoða aðra hluti skipsins, en þeim til aðstoðar í Vestmannaeyjum hafi verið synir stefnda Helga Benediktssonar. Margt hafi verið athugavert við skipið. Það hafi verið búið að liggja upp undir ár. Hins vegar kveðst hann ekki hafa orðið var við neitt, sem ekki mátti laga. Hann kveðst hafa verið um sex daga í Vestmannaeyjum við skoðunina. Hann kveðst ekki hafa heyrt minnzt á, að nokkuð væri að skipsskrokknum. Búnaður skipsins hafi verið skoðaður og hafi þeir fengið haffærisskírteini til þess að sigla skipinu til Reykjavíkur, en þar hafi verið ætlunin að skipið færi í slipp. Er til Reykjavíkur kom, hafi ekki verið pláss í slippnum og hafi þeir því farið til Akureyrar. Ekki veit hann, hvort þeir fengu leyfi til þess hjá Skipaskoðuninni. Hann kveðst ekki vita, hvenær haft var samband við stefnda Helga Benediktsson fyrst, eftir að þurrafuinn kom fram, en sjálfur kveðst hann ekki hafa haft neitt samband við stefnda Helga, enda hafi Sigurður Baldvinsson aðallega haft með stjórn útgerðarinnar að gera. Hann kveðst ekki vita til þess, að kautilboð hafi komið í aðalvélar skipsins, eftir að það var dæmt óbætandi, en eitthvað hafi hann heyrt á það minnzt, að einhverjir hefði áhuga á þeim.

Jón Guðjónsson skipstjóri, einn af eigendum stefnanda, hefur gefið skýrslu hér fyrir dómi 30. nóvember 1966. Hann kveðst hafa farið til Vestmannaeyja með þeim Antoni og Þorsteini til þess að skoða skipið og hafi þeir dvalizt þar í nokkra daga. Synir Helga Benediktssonar hafi aðallega verið með þeim við skoðun skipsins í Vestmannaeyjum. Einnig hafi þeir átt tal við Helga Benediktsson sjálfan. Þeir hafi aðallega skoðað bátinn með því að ganga um hann, en ekki hafi þeir rifið neitt. Hann segir, að honum hafi verið bent á mann, sem vann við slippinn í Vestmannaeyjum, sem hafði eitthvað átt við viðgerðir á bátnum, en engar verulegar upplýsingar um bátinn hafi hann þó fengið hjá

honum né öðrum þeim, sem hann hafi átt tal við í Eyjum. Hann segir, að það hafi ekki verið ákveðið, hvort þeir keyptu bátinn, þegar þeir fóru til Eyja. Það hafi ráðizt, á meðan þeir voru í Eyjum. Hann segir, að fullnaðarskoðun hafi átt að fara fram í Reykjavík, þar sem ekki hafi verið nægilega stór dráttarbraut í Vestmannaeyjum til að taka bátinn upp. Hann minnst þess ekki, að það bærast í tal, að nokkuð væri athugavert við skipsskrokkinn. Hann segir, að þeir hafi átt tal við skipaeftirlitsmenn í Eyjum og þeir hafi skoðað skipið, áður en þeir fóru með það frá Vestmannaeyjum. Hann skýrir svo frá, að hann hafi, að því er hann minnir, séð skeyti eða einhvern lappa frá Sigurði Baldvinssyni þess efnis, að einhvern tíma fyrir kaupin hafi eftirlitsmenn borað í skipsskrokkinn tiltekinn gatafjölda, en þeir hafi ekki fundið fúa. Hann kveðst ekki vita, frá hverjum skeytið eða lappinn, sem að ofan er getið, var.

Stefndi Helgi Benediktsson ritaði lögmanni stefnanda bréf, sem dagsett er 25. október 1965. Þar segir m. a.:

„Við heimkomu mína eftir nokkurra daga fjarveru beið mín bréf þitt frá 11. þ. m., sem hafði verið lesið yfir sonum mínum af stefnuvottum 16. þ. m. Í bréfinu tilkynnirðu ákvörðun þína um að rifta kaupum á m.s. Helgi Helgason, VE 343, og virðist einn af eigendum samlagsfélags þess, sem keypti skipið, hafa ritað samþykki sitt á þessa ákvörðun þína. Talarðu í bréfinu um leynda galla.

Afhending kipsins fór fram í samræmi við kauptilboð kaupendanna 15. nóv. 1964 eftir ítarlega skoðun, og segir í afsalinu: „Skipið hefir þegar verið afhent kaupanda, og hefir hann kynnt sér og sætt sig við ástand þess“.

Skipið hafði haffærisskírteini við afhendingu og var í tryggingu fyrir öllum áhættum, þar á meðal fyrir þurrafúa. Þó mun samkvæmt umsögn skipaskoðunarmanna ekki hafa verið um að ræða þurrafúa, sem hefði torvelað notkun skipsins næstu árin, en kaupendurnir létu saga skipið sundur vegna fyrirhugaðra breytinga. Mér hefir engin kvörtun borizt sem seljanda fyrr en framangreint bréf þitt. Aftur á móti hefi ég séð í blaðafréttum, að kviknað hafi í skipinu í eigu hinna nýju eigenda, og skipið er ekki lengur til, það er búið að rífa skipið, eftir stendur aðeins sá hluti, sem aðal vélin hvílir á.

Eigendur skipsins hafa bæði notfært sér sjálfir og selt tæki og búnað úr skipinu og samið við Samábyrgðina, sem hefir framkvæmd fúatryggingarinnar með höndum, um tryggingabætur

fyrir skipið, og er Samábyrgðin þegar farin að greiða út bæturnar samkvæmt þar um gerðu samkomulagi.

Riftingargrundvöllur hefir að vísu aldrei verið til, en hefði um slíkt verið að ræða, þá var að sjálfsögðu frumskilyrðið, að hægt væri að skila hinu selda skipi aftur í upprunalegu ástandi.

Salan á framangreindu skipi var nánar gjöf en sala. Kaupendum stóðu opnar leiðir til þess að fá fyllri bætur heldur en um mun hafa verið samið við tryggjanda skipsins, og engar ráðstafanir hafa verið bornar undir mig né upplýsinga leitað um mitt álit á skyldum tryggjanda. Kröfum þínum er þessvegna algerlega hafnað, og áskil ég mér rétt til greiðslu kostnaðar, sem þessi ófriður af þinni hálfu kann að baka mér ...“.

Í bréfi, dagsettu 20. desember 1965, tekur stefndi Helgi Benediktsson m. a. fram:

„Ég hefi farið yfir og athugað skjöl þau, er gagnaðili hefir lagt fram í máli þessu, og sömuleiðis hefi ég fengið Brynjólf Einarsson, skipasmíðameistara, sem byggði skipið, til þess að lesa skjölin yfir. Eins og áður er fram komið af minni hálfu, þá dvöldu kaupendurnir hér í Eyjum vikutíma, áður en frá kaupum skipsins var gengið. Höfðu þeir með sér sérfræðing með allskonar mælitæki, og framkvæmdu þeir gagngerða athugun á skipinu hér og samþykktu ástand þess í einu og öllu, en sú breyting var gerð á tilboði þeirra um kaup á skipinu, að afhending skipsins skyldi fara fram hér í Vestmannaeyjum, og var svo gert og endanlega kvittað fyrir skipinu án nokkurra athugasemda eða fyrirvara, en aðallögfræðingur Útvegsbankans í Reykjavík, herra Þormóður Ögmundsson, samdi og gekk frá afsali í samræmi við móttökukvittunina fyrir skipinu og samþykkt kautilboð, er að framan greinir. Eftirlitsbækur skipsins voru hér til staðar við skoðun þess, og tóku kaupendurnir við þeim eldri, þ. e. fyrsta eftirlitsbókin var í skúffu hjá skipstjóraherberginu, þegar skipið fór héðan, og er rétt að láta gagnaðila sýna þá bók í réttinum.

Það plagg, er sóknaraðili virðist hyggja sér sterkast haldreipi, er bréf núverandi skipaskoðunarstjóra, herra Hjálmars Bárðarsonar, til Fiskiveiðasjóðs Íslands, dagsett 25. febrúar s.l., en ef nánar er að gáð, þá viktur bréf þetta minna en ætla mátti og er hér þegar í upphafi mótmælt sem efnislega röngu og villandi og að engu hafandi í máli þessu, enda fjallar það um óskylt efni, þ. e. bygging á nýju skipi. Núverandi skipaskoðunarstjóri tók ekki við starfi sínu fyrr en árið 1954 og getur af þeim ástæðum ekki borið um byggingu skipsins, sem var framkvæmd samkvæmt

smíðareglum þeim, er þá giltu, og undir yfirumsjón þáverandi skipaskoðunarstjóra, Ólafs heitins Th Sveinssonar, og eftirlitsmanna hér á staðnum, sem hann skipaði til starfans. Af hálfu skipaskoðunarstjóra, sem persónulega kom til Vestmannaeyja í sambandi við byggingu skipsins, þá höfðu þeir skipaskoðunarmennirnir Matthías Finnbogason, vélfræðingur, og Runólfur Jóhannsson, skipasmíðameistari, daglega umsjón með byggingunni.

Þau lítilsháttar frávík, sem gerð voru á byggingu skipsins frá upphaflegri teikningu, voru gerð með jafnóðum og fyrirfram-samþykki skipaskoðunarstjóra, en helzta frávík kom af því, að skipið var upphaflega byggt fyrir tvær aðalvélar, sem voru í byggingu í Bretlandi hjá bresku Pólarverksmiðjunum, en breska herstjórnin tók vélar þessar til sinna þarfa samkvæmt herlögum, og þurfti þá nokkurra breytinga af þeim ástæðum, sem ekki er ástæða að rekja hér nánar, en þetta var allt samþykkt.

Að skipið hafi verið illa byggt, er marklaust slúður, sem er mótmælt sem alröngu og ósönnu. Þvert á móti þá var skipið bæði vel byggt og traust, og vantaði hvergi á styrkleika samkvæmt settum reglum, þvert á móti þá voru viðir í ýmsum tilvikum sverari en tilskilið var, og er á sínum tíma var gert við skipið vegna bráðafúa, þá lýsti Vigelund tréskipasmíðameistari Slippfélagsins í Reykjavík því yfir, að hann hefði verið í miklum vandræðum með að rífa það, sem við þurfti að gera og endurnýja, vegna þess hve viðir voru sverir og traustir.

Þessu til viðbótar er rétt að geta þess, að vegna stærðar skipsins þá var ekki hægt að taka skipið á land í Vestmannaeyjum, og voru viðgerðir á því yfirleitt framkvæmdar í Reykjavík, og þá undir beinu eftirliti sjálfrar Skipaskoðunar ríkisins í Reykjavík. Kaupendur skipsins höfðu fengið að ganga í gegnum öll skoðunargögn skipsins þar, áður en þeir komu til Eyja til skipskaupanna.

Ég teldi rétt, verði máli þessu haldið áfram, að skora á sóknar-aðila að láta skipaskoðunarstjóra staðfesta bréf sitt fyrir rétti og láta sömuleiðis spyrja þá, sem ábyrgð báru á skipsbyggingunni fyrir rétti, um bygginguna.

Þá eins og áður er fram komið af minni hálfu, þá hefi ég ekkert frá kaupendum skipsins heyrt, frá því þeir tóku við og kvittuðu fyrir skipinu hér, fyrr en riftunarkrafan kom eftir ár.

Ekkert af því, sem gert hefir verið við skipið, getur bundið mig, enda mér allt óviðkomandi. Ef skoðunargerðir þær, sem framkvæmdar hafa verið, hefðu átt að binda mig á einhvern hátt, þá hefði að sjálfsögðu þurft að gefa mér kost á að gæta

minna hagsmuna, og er öllu því, sem fram kemur í skoðunargerðunum, mér til óhagræðis, mótmælt með öllu, bæði sem röngu og mér óviðkomandi, og er rétt að láta sóknaraðila færa lög-sannanir fyrir þeim atriðum.

Þá er rétt að víkja nokkuð að stefnukröfunum, sem ekki er gott að átta sig á, hvernig eru uppbyggðar, það, sem umfram er sjálft kaupverð skipsins.

En auk sjálfs kaupverðsins er krafizt kr. 1.353.956.23, og sé ég ekki með hverjum hætti sú tala er fengin, en í skjölum er reikningur að fjárhæð kr. 547.957.70, sem er millifærsla í bókhaldi kaupendanna sjálfra og máli þessu með öllu óviðkomandi.

En þegar í 2. lið stefnukröfunnar kippa stefnendurnir þegar grunninum undan málssókn sinni, þar viðkenna þeir og staðfesta, að þeir eru þegar búnir að ráðstafa hinu keypta skipi, en í málinu liggur fyrir skjal frá Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, þar sem upp eru gerðar fúatjónbætur við eigendur skipsins. ...

Skipið var tryggt gegn öllum áhættum. Hafi verið um liðun á skipinu að ræða, sem er mótmælt, þá hefði slíkt verið afleiðingar tjóns og bótaskyld frá tryggingu. Ekkert hefur komið fram í skipinu, sem var ótryggt“.

Stefndi Helgi Benediktsson hefur hér fyrir dómi 25. marz 1966 lýst ofangreind bréf efnislega sannleikanum samkvæm. Í því sambandi tekur hann fram, að með orðunum „fyllri bætur“ eigi hann við það, að hann líti svo á, að skipið hafi verið vanmetið til fúabóta og að unnt hefði verið að fá hærri bætur, en sér hafi ekki verið gefinn kostur á því að gæta hagsmuna sinna við mat Samábyrgðarinnar. Hann skýrir svo frá, að þrír menn af hálfu kaupanda hafi komið til Vestmannaeyja gagngert til að skoða skipið og sækja það, ef úr kaupum yrði. Hafi skoðun farið fram þar, sem skipið var í hafnarlegu, og hafi skipið ekki verið fært að bryggju, fyrr en kaupin voru ákveðin. Kveðst hann hafa vitað til þess, að aðkomumenn prófuðu vélar skipsins, reyndu tæki þess, ræddu við skipaeftirlitsmenn á staðnum, skipasmiði, sem höfðu unnið að viðgerðum á skipinu, m. a. við Gunnar M. Jónsson og starfsmenn vélaverkstæða, um ástand véla og tækja. Hafi umræddir þrír sendimenn kaupanda dvalizt um viku í Vestmannaeyjum. Hann kveðst aldrei hafa vitað til þess, að skipið væri liðað eða kjölsprungið, og tekur jafnframt fram, að á árunum 1962 og 1963 hafi farið fram viðgerð á skipinu hjá Slippfélaginu í Reykjavík og hafi kostnaður við viðgerðina numið kr. 860.000.00. Í sambandi við bréf skipaskoðunarstjóra telur hann, að vanrækt hafi

verið sérstök fúaskoðun á skipinu, sbr. 6. mgr. 4. gr. laga nr. 24/1958. Þá telur hann, að skipaskoðunarstjóri hefði átt að krefjast styrkingar á skipinu á árinu 1958, ef skipið hefði verið að hans áliti of veikbyggt, en þá var skipið endurbyggt vegna bráðafúa. Hann segir, að Þormóður Ögmundsson hafi haft umboð frá sér til þess að undirrita afsalið fyrir skipinu og hafi að öðru leyti haft hagsmunagæzlu fyrir hönd hans við sölu þessa. Hann segir, að fyrsta og eina kvörtunin, sem honum hafi borizt út af kaupunum, sé bréfið, sem honum var birt 16. október 1965. Hann kveðst heldur ekki hafa fengið neina kvörtun frá Þormóði Ögmundssyni, en hann hafi ekki haft neitt umboð heldur til að taka á móti slíkum tilkynningum. Kveðst hann fyrst hafa haft samband við Útvegsbankann út af göllunum, eftir að hann fékk bréfið, sem honum var birt 16. október 1965. Aðspurður, hvort hann telji, að skipið hafi verið í ríkisskoðunarstandi, eins og segir í kaupsamningi, segir hann, að skipið hafi haft almenna skoðun fyrir allt árið 1964. Þá hafi skipið fengið búnaðarskoðun við afhendinguna, og með breytingu á kauptilboðinu og afhendingu skipsins ásamt fyrirvaralausri móttökukvittun kveðst hann hafa fullnægt skyldu sinni að öllu leyti. Hann telur, að skipið hafi verið dæmt óbætandi að þarflausu, enda kveðst hann hafa heyrt eftir skipaskoðunarmanni, að skipinu hefði verið óhætt í nokkur ár ennþá. Verði því að líta svo á, að stefnandi hafi sjálfur eyðilaggt skipið.

Vitnið Þormóður Ögmundsson hefur skýrt svo frá hér fyrir dómi 15. október 1966, að það hafi ekki haft milligöngu um kaup og sölu v/b Helga Helgasonar, en því hafi verið falið af bankastjórum Útvegsbankans að semja kaupsamning og afsal. Vitnið kveðst búast við því, að bankastjórnir Jóhannes Elíasson og Jónas Rafnar hafi haft einhverja milligöngu um kaupin. Vitnið kveðst hafa skrifað undir afsalið fyrir hönd Helga Benediktssonar. Segir vitnið, að bankinn hafi blandast inn í kaupin, vegna þess að Helgi Benediktsson hafi skuldað bankanum og bankinn því haft áhuga á sölunni. Uppgjörið hafi gengið í gegnum bankann. Vitnið segir, að því hafi ekki verið kunnugt um ástand bátsins við söluna, og tekur sérstaklega fram, að það hafi lagt ríka áherzlu á, að kaupendurnir færu til Vestmannaeyja ásamt sérfræðingum til að kanna ástand bátsins, þar sem því hafi ekki verið kunnugt um það. Vitnið segist ekki minnast þess, að við kaupin hafi borið á góma, hvernig færi, ef gallar reyndust á bátnum, sem kaupendur hefðu ekki komið auga á. Vitnið var

spurt að því, hvort það minnst þess, að það hafi komið til tals við það, að skipið ætti að fara til botnsskoðunar í Reykjavík. Kveðst vitnið ekki hafa pantað pláss fyrir skipið í Reykjavík né vita til þess, að það hafi verið gert af hálfu bakans. Vitnið ítrekar, að það hafi lagt áherzlu á það við kaupendurna, að þeir athuguðu allt ástand bátsins. Vitnið kveðst hafa frétt um það frá Jónasi Rafnar bankastjóra, að gallar hefðu komið fram á skipinu. Kaupendurnir höfðu haft samband við Jónas. Skipið hafi þá verið komið til Akureyrar og verið athugað þar. Ekki man vitnið nákvæmlega, hvenær þetta var. Vitnið segir, að síðar hafi Sigurður Baldvinsson átt tal við vitnið. Sigurður hafi komið hingað til Reykjavíkur. Ekki man vitnið, hvenær það var. Þetta hafi aðeins verið lauslegt samtal milli þeirra, en Sigurður hafi aðallega talað við bankastjórana. Vitnið kveður þetta hafa verið, skömmu eftir að skoðun fór fram á bátnum fyrir norðan. Vitnið segir, að það sé ekki algengt, að það sjái um sölu á skipum, en ef kaupandi sé fyrir hendi, þá sjái það um samningu kaupsamninga og afsala. Aðra milligöngu hafði það ekki. Vitnið segir, að bankinn hafi engin afskipti af því, að skip séu tekin upp í dráttarbraut og skoðuð þar fyrir sölu. Vitnið man ekki til þess, að það hafi verið orðað við vitnið, að skipið hefði aðeins haffærisskírteini frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur. Vitnið segir, að því hafi ekki verið kunnugt um það, hvenær bolskoðun fór síðast fram á skipinu fyrir söluna. Vitnið segist muna eftir því, að það hafi eitthvað komið til tals um skoðunina, og kveðst vitnið hafa vísað kaupendum á að athuga það sjálfir. Segir vitnið, að það hafi bent þeim á að tala við Hafliða Hafliðason hjá Skipaskoðun ríkisins. Vitnið segir, að það megi vera, að af bankans hálfu hafi verið hvatt til þess, að afhending færi fram í Vestmannaeyjum, í þeim tilgangi, að enginn misskilningur yrði og bæði kaupendur og seljendur væru viðstaddir afhendinguna.

Vitnið Hafliði Hafliðason skipasmiður, starfsmaður Skipaskoðunar ríkisins, hefur skýrt svo frá hér fyrir dómi 23. marz 1966, að það telji sig muna eftir því, að Sigurður Baldvinsson hafi ásamt öðrum manni átt tal við vitnið á skrifstofu Skipaskoðunarinnar. Kveðst vitnið þó ekki muna eftir því, hvaða orðaskipti áttu sér stað þarna milli vitnisins og Sigurðar. Minnst vitnið þess ekki að hafa sagt, að skipið væri liðað og óeðlilega langt miðað við dýpt. Hins vegar fullyrðir vitnið, að það hafi hvorki hvatt né latt þá Sigurð til þess að kaupa skipið. Vitnið kveðst ekki hafa vitað, að skipið hafi verið liðað, og man ekki eftir

því að hafa sagt, að það vissi ekki til, að nokkuð væri athugavert við skipið. Vitnið segir, að sem fagmaður þá líti það svo á, að skipið gæti hafa verið svagt, þar eð það var óeðlilega grunnt miðað við breidd og lengd. Hins vegar man vitnið ekki eftir að hafa fullyrt nokkuð um þetta við þá Sigurð, enda ekki vitað, hvort Helgi Helgason var í raun og veru liðað eða svagt.

Páll Sigurðsson, forstjóri Samábyrgðar Íslands á fiskiskipum, hefur hér fyrir dómi 3. maí 1969 skýrt svo frá, að lög um váttryggingu fiskiskipa gegn bráðafúa, nr. 24/1958, hafi tekið gildi 1. maí 1958. Í 1. gr. nefndra laga sé kveðið svo á, að neiti eða vanræki einhver skipseigandi að váttryggja skip, sem tryggingarskylt sé samkvæmt lögnum, skuli það eigi að síður metið og váttryggt af váttryggjanda og iðgjald innheimt. Enn fremur sé tekið fram, að óski eigandi tréskips með þilfari, sem ætlað er til annarra nota en fiskveiða, að váttryggja skip sitt fyrir skemmdum af völdum bráðafúa, skuli Samábyrgðinni skylt að veita þeim skipum tryggingu með þeim tryggingarkjörum, sem ráðherra ákveði í samráði við Samábyrgðina. Þar sem skipið Helgi Helgason hafi við upphaf bráðafúatrygginganna verið í vöruflutningum, hafi eiganda þess, Helga Benediktssyni, verið skrifað bréf, dagsett 4. júní 1960, þar sem hann var spurður af hálfu Samábyrgðarinnar, hvort hann óskaði eftir að tryggja skipið gegn bráðafúa. Með bréfi, dagsettu 9. júlí 1960, hafi Helgi Benediktsson óskað eftir, að skipið yrði undanþegið bráðafúatryggingunni. Í ársbyrjun 1964 hafi Samábyrgðin frétt, að nefnt skip hefði byrjað fiskveiðar á árinu 1961, án þess þó að eigandi tilkynnti Samábyrgðinni um það sérstaklega, en skipið hafi verið gert út á vetrarvertíð frá Vestmannaeyjum nefnt ár svo og á sumar- og haustsíldarvertíð. Í samræmi við 2. mgr. 1. gr. áðurgreindra laga hafi skipið verið metið til váttryggingar fyrir árin 1961, 1962, 1963 og 1964 samkvæmt gildandi matsreglum þessara ára og hafi skipinu verið reiknuð iðgjöld í samræmi við það.

Í málinu liggur frammi sem dómsskjal nr. 43 ódagsett bráðafúatryggingarskírteini nr. D. 53, útgefið af Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, svohljóðandi: „SAMÁBYRGÐ ÍSLANDS Á FISKISKIPUM váttryggir hér með fyrir Magnús Gamalielsson, Ólafsfirði, m.s. Snarfara, ÓF. 30 (ex Helgi Helgason), sem byggt er árið 1947 og er að stærð 188 rúmllestir brúttó, gegn skemmdum af bráðafúa, allt að kr. 4.426.200.00, fjórar milljónir fjögur hundruð tuttugu og sex þúsund og tvö hundruð krónur 00/-. Váttryggingartímabilið er frá 1. janúar 1965 til 31. desember 1965 að báðum dögum

meðtöldum. Ársiðgjaldið er 3.65%, kr. 161.556.30 fyrir váttryggingartímabilið + sölusk., kr. 12.116.72.

Um váttryggingu þessa gildir í einu og öllu ákvæði laga um viðauka við lög nr. 23, 27. júní 1921 um váttryggingarfélag fyrir fiskiskip og reglugerða, sem samkvæmt þeim eru og kunna að verða settar“.

Páll Sigurðsson hefur skýrt svo frá, að ofangreint skirteini hafi verið gefið út í byrjun árs 1965. Hafi skipið þá verið metið eftir gildandi matsreglum Samábyrgðarinnar, eins og þær voru árið 1965.

Samkvæmt gögnum frá Samábyrgðinni, dskj. nr. 6, nam váttryggingarmatið kr. 4.918.000.00, en frá því dró Samábyrgðin 10% sjálfsábyrgð eiganda, kr. 491.800.00, og námu tjónbætur til eiganda því samkvæmt þessum útreikningi kr. 4.426.200.00. Samtals mun Samábyrgðin hafa greitt kr. 4.688.480.55 vegna umrædds tjóns, sem hefur verið sundurliðað þannig:

1. Váttryggingarfjárhæð	kr. 4.426.200.00
2. Vinna við rifrildi, 90% af kr. 273.561.72 .. —	246.205.55
3. Smásjárrannsóknir	— 1.700.00
4. Eftirlit, kostnaðaráætlun og fleira	— 14.275.00

Kr. 4.688.380.55

Tjónuppgjör til eiganda hefur Samábyrgðin sundurliðað á dómskjali nr. 55 þannig:

„Pr. Váttryggingarfjárhæð	kr. 4.426.200.00
An. Gr. Fiskveiðasjóði Íslands	kr. 3.193.444.00
Pr. Vextir gr. af Samábyrgð Íslands	— 186.743.00
An. Gr. hafnargjöld o. fl.	— 6.047.60
— — Jóni Þorsteinssyni	— 31.500.00
— — Gunnari Jónssyni	— 182.434.42
— Iðgjald 1961	— 87.109.41
— — 1962	— 111.675.57
— — 1963	— 86.475.08
— — 1964	— 107.112.88
— — 1965	— 173.873.02
Pr. Endur. iðgj. 1963	— 81.576.46
— — — 1965	— 126.395.00

An. Gr. Útvegsbanka Íslands . . kr.	714.847.48
Mismunur	— 126.395.00

Kr. 4.820.914.46 Kr. 4.820.914.46

Pr. Inneign	— 126.395.00“.
-----------------------	----------------

Páll Sigurðsson hefur skýrt svo frá, að bráðafúabæturnar hafi verið greiddar veðhöfum, þar sem tjónbætur hafi ekki náð fjárhæð veðskulda. Af þessu leiði, að Stígandi s/f hafi enga greiðslu fengið beint, þar sem váttryggjanda beri skylda til þess að gæta hagsmuna veðhafa og haga útborgun váttryggingarfjár samkvæmt því.

Kröfur sínar í málinu gagnvart stefnda Helga Benediktssyni styður stefnandi þeim rökum, að umrætt skip, v/b Helgi Helgason, VE 343, sem stefnandi keypti, hafi verið haldið stórkostlegum leyndum göllum, enda telur stefnandi, að skipið hafi reynzt algerlega ónýtt og dæmt óbætandi af Skipaskoðun ríkisins, svo sem fram komi í bréfi skipaskoðunarstjóra og skoðunarmanna hans. Hefur stefnandi sérstaklega vitnað í ummæli skipaskoðunarstjóra í bréfinu frá 23. febrúar 1965: „Strax í upphafi skoðunar á Akureyri varð ljóst, að sennilegt var talið, að skipið yrði dæmt óviðgerðarhæft, bæði vegna fúa og þeirrar liðunar, sem vitað var um í skipinu, enda upphaflega illa byggt, ólögulega langt miðað við breidd og dýpt og úr grennra efni en reglur gera ráð fyrir. . . . Ég held að öllum kunnáttumönnum í skipasmíði beri saman um, að fjárhagslega geti ekki komið til mála, að nein hagsýni sé í því að gera við bol skipsins. Hann er allur svo liðaður, kjölsprunginn og að auki svo eyðilagður af bráðafúa, að viðgerð yrði dýrari en nýtt skip“. Telur stefnandi tvímælalaust, að hann hafi rétt til að rifta kaupunum á skipinu samkvæmt 42. gr. laga nr. 39/1922, sbr. 3. gr. laga nr. 66/1963, og samkvæmt almennum grundvallarreglum laga. Bráðafúasjóður hafi þegar að fullu greitt skuldir þær, sem stefnandi tók að sér í afsali samkvæmt 1. og 2. tölulið. Bráðafúasjóðurinn hafi hins vegar aðeins greitt kr. 714.847.48 af skuldinni við Útvegsbanka Íslands, sem var kr. 3.513.600.00. Beri stefnda Helga Benediktssyni því að greiða stefnanda mismuninn, kr. 2.798.752.52. Jafnframt krefst stefnandi þess, að stefndi Helgi verði dæmdur til að greiða skaðabætur að fjárhæð kr. 655.697.54, sem stefnandi sundurliðar þannig:

1. Ýmis kostnaður við að koma kaupunum á og við að flytja skipið norður, stimpilgjöld, þinglesning o. fl. samkvæmt dskj. nr. 15, kr.

547.957.70 ÷ 147.462.50	kr.	400.495.20
2. Reikningar Slippstöðvarinnar á Akureyri, dskj. nr. 36, kr. 1.077.429.34, yfir ýmsan kostnað við að leita að fúa og fleira, kostnaður við uppsátur, hafnargjöld og fleira, að frádregnum seldum munum úr skipinu að fjárhæð kr. 257.506.00 og 250.000.00, sem greitt var af Samábyrgðinni	—	569.923.34
3. Reikningur I. vélstjóra vegna vinnu við skipið, dskj. nr. 37	—	29.979.00
		Kr. 1.000.397.54
Frá dregst andvirði muna, sem stefnandi notfærði sér, sbr. dómsskjal nr. 14	—	344.700.00
Kemur þá út skaðabótafjárfrafan	kr.	655.697.54

Skaðabótakröfu sína byggir stefnandi á 42. gr. laga nr. 39/1922, sbr. 53. og 54. gr. sömu laga, svo og á almennum grundvallarreglum laga.

Stefnandi krefst þess, að stefndi fjármálaráðherra f. h. ríkis-sjóðs verði dæmdur in solidum með stefnda Helga Benediktssyni til að greiða stefnanda sömu fjárhæð í skaðabætur, og færir þau rök fyrir þeirri kröfu sinni í fyrsta lagi á því, að í 31. gr. laga nr. 50/1959 um eftirlit með skipum segi svo: „Skip skal að jafnaði fullnægja skilyrðum þeim, sem hér segir: A. Skrokkur og yfirbygging, reiði og reiðabúnaður og vélar skal vera nægilega sterkt og í góðu ástandi o. s. frv.“. Lagagrein þessi verði ekki skilin á annan veg en þann, að það sé höfuðskylda Skipaeftirlits ríkisins að fylgjast með því hverju sinni, hvenær skip séu í haf-færu ástandi, að skip séu byggð í samræmi við settar og viður-kenndar reglur og að þeim sé nægilega við haldið. Skipið Helgi Helgason, VE 343, hafi ekki verið byggt samkvæmt viðurkennd-um og settum reglum upphaflega samkvæmt álit skipaskoðunar-stjóra. Áður en stefnandi keypti skipið, hafi fyrirsvarsmenn hans skoðað eftirlitsbók skipsins, sem náð hafi aftur til 1. apríl 1958 og fram til þess tíma, er kaupin fóru fram. Í bók þessa séu færðar skoðunargerðir þær, er fram hafi farið á skipinu á þessu tímabili. Stefnandi kaupi skipið á þeirri forsendu, að það skuli vera í ríkisskoðunarstandi, sbr. kaupsamning. Hins vegar komi það á daginn og sé sannað í málinu, að skipið hafi aldrei verið í samræmi við þær reglur, sem ríkisvaldið hefur sett um skip af

þessari stærð og gerð. Það liggi því í augum uppi, að Skipaefitirlitinu hafi borið skylda til fyrir löngu að láta lagfæra galla þá, er á skipinu voru frá upphafi vega. Með athafnaleysi sínu í þessum efnum og með því að gefa skipinu haffærissskírteini allt fram í nóvember 1963 og takmarkað haffærissskírteini í nóvember 1964 hafi Skipaskoðun ríkisins haft úrslitaáhrif á það, að stefnandi keypti hið gerónýta skip, og hljóti því að bera fébótaábyrgð gagnvart stefnanda á því tjóni, er skipakaup þessi hafa valdið honum. Í þessu sambandi hefur stefnandi og bent á, að í 6. mgr. 4. gr. laga nr. 24/1958 sé lögð sú skylda á Skipaskoðun ríkisins að láta fara fram sérstaka rannsókn á hverju tréskipi til þess að leiða í ljós, hvort um sé að ræða fúaskemmdir þær, sem tryggt sé fyrir í lögnum.

Stefndi fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs byggir sýknukröfu sína á því, að ekkert bendi til þess, að upplýsingar frá Skipaskoðun ríkisins hafi verið ákvörðunarástæða eða forsenda fyrir kaupum stefnanda á skipinu, heldur hafi skipið verið keypt þrátt fyrir það, að Skipaskoðunin teldi skipið ótryggt, sbr. það, að skipið hafi eingöngu fengið bráðabirgðahaffærissskírteini. Kaupendur hafi ekki leitað formlega eftir áliti Skipaskoðunarinnar um skipið, en ræddu við einn af starfsmönnum hennar, Hafliða J. Hafliðason, sem hafi tjáð þeim, að skipið væri liðað og óeðlilega langt miðað við dýpt. Sé það tvímælalaust æði langsótt hjá stefnanda að beina kröfum sínum gegn ríkissjóði, þar sem málið sé bersýnilega eingöngu mál kaupanda og seljanda. Að því er varðar ákvæði 6. mgr. 4. gr. laga nr. 24/1958, þá er á það bent af hálfu ríkissjóðs, að það ákvæði um árlega skoðun vegna bráðafúa hafi aldrei komið til framkmæmda, enda hafi skipaskoðunarstjóri talið það óframkvæmanlegt. Lagaákvæði þetta hafi því verið fallið úr gildi fyrir aðgerðarleysi, þegar umrædd kaup fóru fram. Í hinum nýju lögum um Samábyrgð Íslands á fiskiskipum, nr. 47/1967, sé ákvæði um slíka árlega skoðun ekki tekið upp að nýju.

Ákvæði laga um opinbert eftirlit með skipum miða að því að efla almennt öryggi í siglingum. Skýrsla um skoðun skipa, sem opinberir skoðunarmenn gefa samkvæmt lögum, og meðmæli þeirra með því, að skip fái haffærissskírteini, eru ekki ætluð til að vera einhlít sönnunargögn til ákvörðunar í fjármunalegum viðskiptum aðilja um skip. Verður ekki lögð skaðabótaskylda á ríkissjóð út af tjóni, sem aðili kann að hafa hlotið af slíkum viðskiptum, enda þótt í ljós komi, að skoðun starfsmanna Skipaefitirlitsins

hafi ekki verið framkvæmd með þeirri kostgæfni, er skyldi. Þegar þetta er virt svo og það, að vélskipið Helgi Helgason hafði aðeins bráðabirgðahaffærisskírteini til Reykjavíkur, þá þykir bera að taka sýknukröfu stefnda ríkissjóðs til greina, en rétt þykir að málskostnaður, að því er hann varðar, falli niður.

Stefndi Helgi Benediktsson mótmælir því sem ósönnuðu, að skipið hafi verið stórskemmt af bráðafúa, þegar kaup fóru fram, en kaupendur hafi þó mátt vita, að skipið kynni að vera með einhvern þurrafúa, eins og algengt sé um tréskip, enda séu þau sérstaklega tryggð fyrir honum, og hafi kaupendur öðlazzt allan rétt samkvæmt þeirri tryggingu með yfirfærslu eignarréttarins. Stefndi mótmælir því, að skipið hafi verið ólöglega byggt eða haldið öðrum leyndum göllum. Telur stefndi því ósannað, að skipið hafi verið haldið slíkum göllum, sem heimili riftun, og er riftunarkröfunni mótmælt af þeim ástæðum svo og vegna þess, að stefnandi hafi sjálfur látið saga skipið í sundur, hirt úr því vélar og tæki og selt út um hvippinn og hvappinn eða tekið til eigin nota eftir sínum geðþóttu, þannig að stefnandi geti ekki skilað hinu selda í sæmilegu ástandi. Raunverulega hafi stefnandi eyðilagt hið selda. Þá leggur stefndi áherzlu á það, að stefnandi hafi ekki haft uppi riftunarkröfuna, fyrr en tæpu ári eftir að kaupin áttu sér stað, og geti því engan veginn fullnægt ákvæðum 52. gr. laga nr. 39/1922. Stefndi hafi borið að tilkynna stefnda strax um gallana, þegar hann varð þeirra var, og að hann ætlaði að bera þá fyrir sig. Þá hafi stefnandi sjálfur samið við Samábyrgð Íslands á fiskiskipum og látið greiða sér andvirði skipsins án þess að hafa nokkurt samband við stefnda. Með þessu hafi stefnandi raunverulega ráðstafað skipinu á sína ábyrgð og sé riftunarkrafan því fjarstæða ein. Stefndi mótmælir öllum endurgreiðslukröfum og skaðabótakröfum stefnanda sem röngum og ósönnuðum.

Svo sem fram hefur komið hér að framan, var kaupsamningur undirritaður um vélskipið Helga Helgason 11. nóvember 1964, og fór afhending fram þann 14. sama mánaðar. Þann sama dag fékk skipið haffærisskírteini til Reykjavíkur, en tekið var fram, að botnskoðun á því vantaði. Samkvæmt því, sem segir í bréfi skipaskoðunarstjóra, mátti stefnandi strax við fyrstu skoðun á Akureyri gera sér ljóst, að verið gæti, að skipið yrði dæmt óviðgerðarhæft. Hér að framan hefur hinum ýmsu skoðunargerðum á Akureyri verið lýst. Stefndi hirti þó ekki um að tilkynna stefnda Helga Benediktssyni um galla þá, er stefnandi taldi sig finna á

skipinu, og þá heldur ekki, að hann mundi bera gallana fyrir sig fyrr en 16. október 1965. Hafði stefnandi þá látið saga skipið í fleiri parta, taka úr því ýmis tæki og hagnýta sér sjálfur eða selja eftir eigin geðþótta og meðal annars sett sumt í annað skip, sem stefnandi keypti vorið 1965, án þess að gera stefnda nokkurn tíma aðvart um gallana eða að hann ætlaði að gera stefnda ábyrgan vegna þeirra. Af gögnum málsins sést, að þann 12. ágúst 1965 er stefnandi enn að selja búnað skipsins. Dómendur fóru norður á Akureyri 30. nóvember s.l. Kom þar í ljós, að aðalvél stendur ennþá á undirstöðum í skipsflakinu. Þessi hluti flaksins var opinn í báða enda. Búið var að taka af vélarreisinna, svo að hún var óvarin að ofan líka. Vatn og vindur gátu því leikið um vélina. Er því mikil óvissa um það, hvort vélin er nú viðgerðarhæf. Dómurinn lítur svo á, að jafnvel þótt talið yrði, að stefnandi hefði átt rétt á að rifta kaupunum og krefjast skaðabóta, þá hafi stefnandi verið búinn að gera málstað sinn þannig úr garði, þegar hann þann 16. október 1965 lét birta fyrir stefnda Helga Benediktssyni áðurgreinda tilkynningu, að réttur hans til að bera gallana fyrir sig var fallinn niður. Verður því ekki hjá því komizt að sýkna stefnda Helga Benediktsson af riftunar- og skaðabótakröfu stefnanda í máli þessu.

Það athugast, að samkvæmt gögnum málsins kemur fram, að Samábyrgð Íslands á fiskiskipum hefur þann 27. janúar 1967 greitt af váttryggingarfé skipsins kr. 31.500.00 til Jóns Þorsteinsonar héraðsdómslögmanns. Er hér um að ræða dómsskuld í sjó- og verzlunardómsmálinu: Arthur Sigurbergsson gegn Helga Benediktssyni, en dómur í máli því var kveðinn upp 10. júní 1965, og var stefnandanum, Arthur Sigurbergssyni, tildæmdur sjóveðréttur í vélskipinu Helga Helgasyni, VE 343, fyrir tildæmdum fjárhæðum. Þá kemur einnig fram, að þann 16. júní 1967 hefur Samábyrgðin greitt af váttryggingarfé skipsins kr. 182.434.42 til Gunnars Jónssonar héraðsdómslögmanns. Var þar um að ræða dómsskuld samkvæmt dómi Hæstaréttar, sem upp var kveðinn 12. maí 1967 í máli Finnboga Magnússonar gegn stefnda Helga Benediktssyni, en með þessum dómi var dæmt, að Finnbogi Magnússon ætti sjóveðrétt í v/b Helga Helgasyni, VE 343, til tryggingar tildæmdum fjárhæðum. Þá hefur Samábyrgðin haldið eftir af váttryggingarfé skipsins allmiklu fé vegna iðgjalda af bráðafúatryggingu skipsins árin 1961—1965 og greitt hafnar- gjöld og fleira að fjárhæð kr. 6.047.60.

Af hálfu stefnda Helga Benediktssonar hefur því verið lýst

yfir, að vel geti verið, að hann eigi að greiða eitthvað af síðastgreindum kröfum, en hann mótmælir því, að um þessar kröfur verði fjallað í máli þessu, þar sem þeirra sé ekki getið í stefnu, enda hafi þær komið upp löngu eftir þingfestingu málsins.

Stefnandi hefur ekki framhaldsstefnt út af síðastgreindum atriðum. Eins og málatilbúnaði stefnanda er háttað og málflutningi aðilja, þá þykir ekki unnt gegn mótmælum stefnda Helga Benediktssonar að taka afstöðu í máli þessu til síðastgreindra kröfuliða, sem stefndi Helgi Benediktsson kann að eiga að standa stefnanda skil á.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli einnig niður, að því er varðar stefnda Helga Benediktsson í máli þessu.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Hákonni Einarssyni og Sigurjóni Einarssyni skipasmíðameisturum.

Dómsorð:

Stefndu, Helgi Benediktsson og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, eiga að vera sýknir af kröfum stefnanda, Stíganda s/f, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.
