

Héraðsdómur Vestfjarða

Dómur 28. júlí 2025

Mál nr. E-28/2024:

Glifsa ehf.

(Leó Daðason lögmaður)

gegn

Vélsmiðjunni og Mjölni, skipa- og vélþjónustu ehf.

(Tryggvi Agnarsson lögmaður)

Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var 30. júní sl., var höfðað 11. apríl 2024. Stefnandi er Glifsa ehf., kt. [...], [...] en stefndi er Vélsmiðjan og Mjölner, skipa- og vélþjónusta ehf., kt. [...], [...].

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð 5.359.000 krónur með vöxtum skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 af 359.000 krónum frá 14. janúar 2020 til 15. ágúst 2020 en frá þeim degi með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. sömu laga til greiðsludags.

Þá er krafist málskostnaðar úr hendi stefnda að skaðlausu samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eða mati dómsins.

Stefndi krefst þess aðallega að málinu verði vísað frá héraðsdómi en til vara sýknu af öllum kröfum stefnanda. Til þrautavara krefst stefndi þess að kröfur stefnanda verði lækkaðar verulega.

Stefndi krefst málskostnaðar úr hendi stefnanda samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi.

Með úrskurði 30. desember 2024 var frávísunarkröfu stefnda hafnað.

Helstu málsatvik.

Ágreiningur málsaðila á rætur að rekja til tjóns sem varð á bátnum m/b Naustvík ST 80 árið 2018 er hann var á veiðum vestur af Straumnesi. Í kjölfarið var báturinn dreginn til stefnda til viðgerðar. Mun viðgerðin hafa farið fram á tímabilinu 26. ágúst 2018 til 5. apríl 2019 og báturinn þá afhentur eiganda, þ.e. stefnanda. Stefndi gaf út reikning vegna viðgerðarkostnaðarins með gjalddaga 31. janúar 2020 að fjárhæð 3.831.490 krónur og greiddi váttryggingafélagið VÍS hf. 3.052.185 krónur úr tryggingu bátsins.

Í stefnu kemur fram að eftir að báturinn hafi verið afhentur hafi vél og vélbúnaður ekki virkað í samræmi við það sem mátti vænta. Í kjölfarið hafi verið ráðist í það að skipta um vél í bátnum en kostnaðurinn hafi numið 5.000.000 króna með afslætti.

Með matsbeiðni til Héraðsdóms Reykjavíkur 5. júní 2023, sbr. mál nr. M-3717/2023, var óskað eftir mati á viðgerð stefnda á vélinni. Dómkvaddur matsmaður, Karl Ottó Karlsson vélfræðingur, skilaði matsgerð 7. febrúar 2024. Verður vikið að niðurstöðum hans eftir því sem þurfa þykir hér á eftir. Þá óskaði stefnandi eftir afstöðu stefnda til bótaskyldu með bréfi 27. mars 2024 og höfðaði í kjölfar mál þetta.

Helstu málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi byggir á því að hann eigi fjárkröfu á hendur stefnda vegna tjóns sem rekja megi til vanrækslu eða mistaka vegna viðgerðar stefnda á grundvelli sakarreglunnar, sem og ákvæða laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup. Stefnandi telur að stefndi beri skaðabótaábyrgð á tjóninu og beri stefnda að greiða skaðabætur vegna þess kostnaðar sem stefnandi varð fyrir þar sem endurnýja hafi þurft vélina skömmu síðar. Um sé að ræða beint tjón en stefnandi hafi einnig greitt eigin áhættu samkvæmt skilmálum húftryggingar bátsins. Stefnandi hafi því orðið fyrir fjárhagstjóni.

Í stefnu segir að viðgerð stefnda hafi verið haldin verulegum göllum sem leitt hafi til þess að vélin hafði ekki þá eiginleika sem leiða mátti af samningi aðila eða sem stefnandi mátti vænta af vélinni og notkun þeirra. Í þessu sambandi vísar stefnandi til 1. og 2. mgr. 17. gr. laga nr. 50/2000. Þá segi í 3. mgr. 17. gr. laganna að söluhlutur teljist gallaður ef hann er ekki í samræmi við þær kröfur sem fram komi í áðurnefndum málsgreinum. Fyrir liggja samkvæmt matsgerð að ekki hafi verið staðið rétt að viðgerð vélarinnar en þar sé rakið að eðlilegra hefði verið að skipta um vél í stað þess að gera við hana. Engu að síður hafi stefndi ákveðið að ráðast í kostnaðarsamar viðgerðir og hafi kostnaður við þær nánast verið á pari við að kaupa nýja vél. Þá liggja fyrir að vélin hafi verið í notkun í tiltölulega skamman tíma eftir viðgerðina þar til hún hafi hrunið. Orsakatengsl séu á milli sakar stefnda og tjónsins.

Stefnandi byggir á reglum kröfuréttar en samkvæmt þeim beri viðgerðaraðila að bæta tjónþola tjón sem hann hefur valdið á hlut sem hann er með til viðgerðar með saknæmum og ólögætum hætti. Við mat á sök stefnda verði að líta sérstaklega til þess að hann sé sérfróður aðili á sviði vélaviðgerða og gera verði ríkar kröfur til þess að viðgerðir á hans vegum séu framkvæmdar með fullnægjandi hætti.

Kröfu um skaðabætur úr hendi stefnda byggir stefnandi á 30. gr. laga nr. 50/2000 sem heimili kaupanda hlutar sem reynist gallaður, og gallinn er hvorki sök kaupanda né stafar af aðstæðum sem varða kaupanda, að beita vanefndaúrræðum 31. til 40. gr. laganna. Þá er vísað til 67. gr. laganna þar sem kveðið sé á um að skaðabætur vegna vanefnda skuli svara til þess tjóns, þ.m.t. vegna útgjalda, verðmunar og tapaðs hagnaðar, sem gagnaðili bíði vegna vanefndanna. Stefnandi hafi þurft að leggja út fyrir nýrri vél að fjárhæð 5.000.000 króna. Byggir stefnandi á því að hann skuli vera eins settur fjárhagslega og ef stefndi hefði sinnt skyldu sinni og framkvæmt fullnægjandi viðgerð á vélinni. Dómkrafa stefnanda sundurliðist þannig að 5.000.000 króna svari til kostnaðar vegna kaupa á nýrri vél en 359.000 krónur bætist við vegna eigin áhættu sem stefnandi hafi greitt vátryggingafélaginu VÍS.

Stefnandi krefst vaxta frá og með þeim degi er hið bótaskylda atvik átti sér stað með vísan til 8. gr. laga nr. 38/2001 en hann hafi greitt 359.000 krónur í eigin áhættu þann 14. janúar 2020. Vélin hafi hrunið í lok apríl 2020 og hafi stefnandi greitt 5.000.000 króna fyrir nýja vél með gjalddaga þann 27. þess mánaðar. Um upphafstíma dráttarvaxta er miðað við mánuð frá þeim tíma er stefnandi hafi sent stefnda bréfið 15. júlí 2020, sbr. 9. gr. laga nr. 38/2001.

Um lagarök vísar stefnandi til almennra reglna kröfu- og skaðabótaréttar sem og ákvæða laga um lausafjárkaup nr. 50/2000. Um vexti og dráttarvexti er vísað til IV. kafla laga nr. 38/2001, um varnarþing til 33. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og um málskostnað til 130. gr. sömu laga.

Helstu málsástæður og lagarök stefnda.

Stefndi byggir aðallega á því að krafa stefnanda sé svo vanreifuð að vísa beri henni frá dómi en sýkna beri stefnda ella. Byggt sé á almennu skaðabótareglunni en bóta-grundvöllur dómkröfu stefnanda sé algerlega vanreifaður enda sé ekkert fjallað um skilyrði skaðabótaábyrgðar í stefnu. Ekki sé fjallað um það í hverju hin meinta saknæma háttsemi stefnda hafi verið fólgin að öðru leyti en því að ekki hafi rétt verið staðið að viðgerð. Stefnda sé því ómögulegt að grípa til varna gegn kröfum stefnanda.

Í greinargerð stefnda segir að í stefnu sé hvergi rakið hvernig viðgerðin hafi verið haldin göllum. Matsmaður hafi ekki skoðað vélina sjálfa enda hafi hún ekki verið tiltæk. Upplýst hafi verið að bilun hafi komið fram rúmu ári eftir að báturinn var afhentur stefnanda en ekkert liggi fyrir um viðhald og eftirlit á bátnum á þeim tíma sem leið frá

afhendingu og þar til bilunin kom fram. Hafi umhirða bátsins verið vanrækt eru að mati stefnda verulegar líkur á því að tjónið verði eingöngu rakið til þess.

Stefndi mótmælir fullyrðingum stefnanda á þá leið að ranglega hafi verið staðið að viðgerðinni. Í þessu sambandi komi fram í niðurstöðum dómkvadds matsmanns að eðlileg viðbrögð séu að skola vél að innan með hreinsiolú. Einungis komi fram í matsgerðinni að kostnaðarlega hefði verið betra að skipta um vélina ef hún hafi verið orðin mjög slitin. Ekkert liggi fyrir um að svo hafi verið.

Stefndi byggir á því að hann hafi ekki tekið ákvörðun um að gera við vélina en það hafi VÍS hf. gert þrátt fyrir beiðni stefnanda um að skipt yrði um vél. Þá séu yfirhöfuð engin gögn í málinu um það að nauðsynlegt hafi verið að setja nýja vél í bátinn.

Til vara byggir stefndi á því að krafa stefnanda sé fyrnd. Stefndi hafi unnið við viðgerðina á tímabilinu 26. ágúst 2018 til 5. apríl 2019 og gefið út reikning 31. janúar 2020. Þá telji stefnandi hið bótaskylda atvik hafa átt sér stað 14. janúar 2020. Stefna hafi hins vegar verið birt stefnda 1. apríl 2024. Krafan hafi fyrnst á fjórum árum, sbr. 3. mgr. 9. gr. laga nr. 150/2007, og reiknist fresturinn frá þeim degi þegar kröfuhafi gat fyrst átt rétt til efnda, sbr. 2. gr. sömu laga. Við birtingu stefnu hafi verið liðin um fimm ár frá því að stefnandi hafi talið vélina gefa sig.

Verði ekki fallist á að krafan sé fyrnd telur stefndi að hún sé fallin niður vegna tómlætis. Stefnandi hafi látið undir höfuð leggjast að sækja kröfu sína í fjögur til fimm ár. Þá sé stefnandi margsaga um það hvenær vélin hafi gefið sig. Stefndi hafi alltént ekki verið upplýstur um ætlað tjón stefnanda fyrr en með matsbeiðni 5. júní 2023.

Verði ekki fallist á málsástæður stefnda fyrir sýknu af skaðabótakröfu stefnanda krefst stefndi þess að fjárhæð hennar verði lækkuð verulega. Í því sambandi verði horft til þess að stefndi fái nýja vél fyrir vél sem hafi verið 16 ára þegar viðgerðin fór fram. Að öðru leyti er þessi krafa byggð á sömu sjónarmiðum og sýknukrafa stefnda. Þá komi ekki til álita að dæma stefnda til að greiða dráttarvexti fyrr en frá dómsuppsögu.

Um málskostnaðarkröfu stefnda er vísað til 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991 en jafnframt vísar stefndi til laga nr. 150/2007, laga nr. 38/2001 og til almennra reglna skaðabótaréttar.

Forsendur og niðurstaða.

Í máli þessu er deilt um rétt stefnanda til skaðabóta úr hendi stefnda vegna vanrækslu eða mistaka vegna viðgerðar hans á bátsvél í eigu stefnanda. Til viðbótar byggir stefnandi á lögum nr. 50/2000 um lausafjárkaup en að áliti dómsins geta ákvæði laganna ekki átt við í málinu þar sem gildissvið þeirra er í 1. málslíð 1. mgr. 2. gr. laganna afmarkað við pöntun hlutar sem búa skal til þegar sá sem pantar lætur ekki í té verulegan hluta efnis til framleiðslunnar. Er ekki unnt að líta svo á að stefnandi hafi pantað söluhlut hjá stefnda í skilningi laganna heldur tók stefndi að sér viðgerð hlutar.

Skaðabótakrafa stefnanda byggir á almennu skaðabótareglunni en til að fallist verði á bótaskyldu á þeim grundvelli þarf að vera sýnt fram á að tjón hans hafi orsakast af saknæmri háttsemi stefnda auk þess sem sýna þarf fram á að orsakatengsl hafi verið á milli háttseminnar og tjónsins og tjónið hafi verið sennileg afleiðing af háttseminni. Í þessum efnum ber stefnandi sönnunarbyrðina.

Sú ætlaða háttsemi stefnda sem stefnandi telur hafa valdið sér tjóni felst í ófullnægjandi viðgerð á vélinni sem áður segir. Byggir stefnandi í fyrsta lagi á því að ákvörðun um það að ráðast í viðgerðina í stað þess að setja nýja vél í bátinn hafi verið óforsvaranleg. Hafi stefndi tekið þá ákvörðun. Þá bendir stefnandi í öðru lagi á það að vélin hafi einungis gengið í skamman tíma eftir viðgerðina og sé það því einnig til staðfestingar að viðgerðin hafi verið ófullnægjandi.

Af gögnum málsins, þ.m.t. aðilaskýrslu fyrrsvarsmanns stefnanda fyrir dómi, þykir ljóst að það var stefnandi sjálfur sem tók ákvörðun um að færa bátinn til stefnda í kjölfar atviksins árið 2018. Samhliða viðgerðinni fól stefnandi stefnda ýmis aukaverk sem ekki fengust greidd úr tryggingu bátsins hjá váttryggingafélaginu VÍS hf. Hins vegar liggja fyrir gögn um það að stefndi hafi veitt félaginu ráðgjöf á þá leið að viðgerð kunnri að vera möguleg en samkvæmt tjónaannál VÍS hf. kvaðst framkvæmdastjóri stefnda á þessum tíma „[vonast] til þess að takmarka mætti tjónið mjög“. Um árangur af viðgerðinni, og þar með einnig um það hvort þessi ráðgjöf hafi verið í samræmi við það sem við var að búast frá sérfræðingum á þessu sviði, verður fjallað síðar.

Aðkoma váttryggingafélags að atvikum sem þessum snýr að greiðslu bóta úr húftryggingu báts en samkvæmt skilmálum slíkra trygginga takmarkast bótafjárhæð yfirleitt við nauðsynlegan viðgerðarkostnað. Áskilja félögin sér rétt til að meta hvort viðgerð borgi sig og var svo í þessu tilviki samkvæmt váttryggingarskilmálum VÍS hf. sem liggja fyrir dóminum. Felur þetta þó ekki í sér að það sé váttryggingafélagið sem taki

ákvörðun um það hvort ráðast skuli í viðgerð eða ekki og þaðan af síður viðgerðaraðilinn. Slíka ákvörðun tekur eigandi bátsins en hann verður jafnan að sæta ákvörðun váttryggingafélagsins um fjárhæð bóta úr húftryggingu. Samkvæmt framangreindu er ekki unnt að leggja til grundvallar að það hafi verið stefndi sem ákvað að ráðast í viðgerð á vélinni. Verður stefnda því ekki kennt um að ekki hafi verið tekin ákvörðun um að setja nýja vél í bátinn en slíka ákvörðun gat einungis stefnandi sjálfur tekið sem eigandi hans. Um það hvort VÍS hf. hafi haft áhrif á þá ákvörðunartöku verður ekki fjallað frekar þar sem stefnandi beinir ekki dómkröfum að félaginu.

Hvað árangur af viðgerðinni varðar byggir stefnandi sem fyrr segir á því að vélin hafi verið í notkun í tiltölulega skamman tíma eftir viðgerðina þar til hún bilaði að nýju. Fyrir liggur að stefnandi tók við bátnum frá stefnda í aprílbyrjun 2019. Fyrir dóminum liggur yfirlit Samgöngustofu um lögskráningu skipstjóra á bátinn á tímabilinu 4. apríl 2019 til og með 30. ágúst 2019 og þykir því mega leggja til grundvallar að honum hafi verið siglt til veiða á því tímabili. Þá bar vitnið Sigurjón Hilmarsson að hann hafi ætlað að sigla bátnum frá Reykjavík á vegum stefnanda daginn eftir sumardaginn fyrsta árið 2020, þ.e. 24. apríl það ár. Hafi hann fljótlega orðið þess áskynja að eitthvað væri að vélinni, drepíð á henni og verið dreginn í land. Reikningur vegna kaupa stefnanda á nýrri vél í bátinn var síðan gefinn út með gjalddaga 27. apríl 2020. Gögn málsins bera með sér að vitnið Hjörleifur Guðmundsson, sem tók að sér að skipta um vél í bátnum, hafi tekið þá gömlu í verklaun. Samkvæmt tölvubréfi vitnisins 29. desember 2021 til fyrirsvarsmanns stefnanda sá vitnið að sveifarás hefði farið í vélinni þeim megin sem tímagírinn er og allt verið ónýtt, sveifarásinn, ventlar og stimplar. Þá hafi vitnið rifið vélina í sundur og selt úr henni ýmsa hluti. Tölvubréfinu fylgdu tvær ljósmyndir sem vitnið kvað m.a. sýna sveifarásinn úr gömlu vélinni eftir að hún bilaði. Staðfesti vitnið framangreint fyrir dóminum.

Að áliti dómsins er ekki ástæða til að draga í efa að ljósmyndirnar séu af íhlutum úr vélinni sem mál þetta fjallar um. Þær hafa þó takmarkað sönnunargildi um það nákvæmlega hvers vegna hún bilaði á árinu 2020. Við munnlegan málflutning var því hreyft af hálfu stefnanda að ljósmyndirnar sýndu ryðbletti sem bendi til þess að sjór hefði komist að vélinni. Hafi vélarbilunin orðið vegna sjótæringar á legu við sveifarásinn. Ekki sé því útilokað að sjór hafi verið í vélinni þegar hún kom til viðgerðar hjá stefnda á árinu 2018 og hafi honum borið að ganga lengra við viðgerðina til að tryggja fullnægjandi hreinsun hennar, m.a. með því að opna vélina og kanna ástandið á legum hennar.

Af hálfu stefnda hefur hins vegar komið fram að hann hafi skolað vélina í samræmi við hefðbundið verklag í tilvikum sem þessum. Við þá skolun hafi ekki verið vísbendingar um það að sjór hefði komist að vélinni við óhappið 2018. Í matsgerð dómkvadds matsmanns er tekið undir að það sé ólíklegt þar sem vélin hafi farið í mesta lagi einn metra ofan í sjó og þrýstingur því verið lítill. Drepið hafði verið á vélinni áður en sjór komst í bátinn. Þá kom skýrt fram af hálfu dómkvadds matsmanns fyrir dómi að jafnvel þótt sjór hefði komist í vélina væri sú aðferðafræði sem stefndi vann eftir almennt talin nægjanleg til að tryggja hreinsun hennar og fyrirbyggja tjón af völdum sjótæringar. Skýringar stefnanda á orsökum bilunarinnar árið 2020 væru þannig afar ólíklegar þótt ekki væru þær beinlínis óhugsandi. Í þessu sambandi verður að mati dómsins að horfa til þess að samkvæmt áðurnefndu tölvubréfi vitnisins Hjörleifs liðu nokkrar vikur frá því að skipt var um vél í bátnum og þar til hann fór að skoða þá gömlu. Tæringarblettir sem stefnandi telur sjást á ljósmyndum frá vitninu hefðu því getað myndast hvenær sem er á tímabilinu frá 5. apríl 2019 og þar til vitnið tók hana í sundur vorið eða sumarið 2020 án þess að stefnda verði um það kennt. Hverju sem því líður gerði matsmaður hvorki athugasemdir við verklag stefnda við hreinsun og viðgerð vélarinnar í matsgerð né við skýrslutöku fyrir dómi að því undanskildu að hann taldi viðgerðina hafa tekið fulllangan tíma.

Engin gögn liggja þannig fyrir í málinu sem benda til þess að viðgerð stefnda hafi verið ófullnægjandi heldur er þvert á móti ljóst að vélin var gangfær við afhendingu bátsins til stefnanda og við veiðar á hans vegum sumarið 2019. Um ástæður bilunarinnar árið 2020 verður hins vegar ekkert fullyrt með vissu á grundvelli fyrirbyggjandi gagna. Er þar horft til þess að vélin var á þeim tímapunkti um 17 ára gömul en alkunna er að fjölmargar skýringar geta verið á því að svo gamlar vélar gefa sig. Þá var vélin líkt og áður segir ekki tiltæk til skoðunar undir rekstri málsins.

Með vísan til framangreinds hefur stefnanda ekki tekist sönnun um það að tjón hans verði rakið til saknæmrar háttsemi stefnda. Ber því að sýkna hann af kröfum stefnanda í málinu.

Samkvæmt þessum úrslitum og með vísan til 1. og 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda málskostnað en hann þykir hæfilega ákveðinn 1.500.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Leó Daðason lögmaður flutti málið fyrir hönd stefnanda en Tryggvi Agnarsson lögmaður fyrir stefnda.

Oddur Þorri Viðarsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan. Dómari tók við meðferð málsins 1. nóvember 2024 en hafði fram til þess tíma engin afskipti af meðferð þess.

Dómsorð:

Stefndi, Vélsmiðjan og Mjólnir, skipa- og vélþjónusta ehf., er sýkn af kröfum stefnanda, Glifsu ehf., í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda 1.500.000 krónur í málskostnað.

Oddur Þorri Viðarsson