

## **D Ó M U R**

**Héraðsdóms Norðurlands eystra mánudaginn 6. febrúar 2012 í máli**

**nr. E-65/2011:**

**M.J. útgerð ehf.**

*(Arnar Sigfússon hdl.)*

**gegn**

**Hraunútgerðinni ehf.**

*(Jónas Haraldsson hdl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var að lokinni aðalmeðferð 12. desember 2011, er höfðað 2. apríl 2011 af M.J. útgerð ehf., kt. 000000-0000, Holtabrún 4, Bolungarvík, á hendur Hraunútgerðinni ehf., kt. 000000-0000, Heiðargarði 2d, Húsavík. Fyrir hönd hins stefnda einkahlutafélags er stefnt fyrirvarsmanni Karli Óskari Geirssyni, kt. 000000-0000, Heiðargarði 2d, Húsavík.

### **Dómkröfur**

Aðalkrafa stefnanda er að viðurkennd verði riftun hans, sem gerð hafi verið hinn 16. febrúar 2011, á samningi dagsettu 19. mars 2009, um kaup á vélbátnum Sæborgu PH-55, skipaskrárnúmer 1475, nú Gunnari Halldórssyni ÍS-45, af stefndu, og að stefndu verði gert að endurgreiða stefnanda fjórtán milljónir króna með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 25. mars 2010 til greiðsludags, gegn afhendingu bátsins.

Varakrafa stefnanda er að stefnda verði dæmt til að greiða stefnanda 7.516.418 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 25. mars 2010 til greiðsludags.

Þrautavarakrafa stefnanda er sú að stefnda verði dæmt til að greiða stefnanda 4.392.500 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 25. mars 2010 til greiðsludags.

Stefnandi krefst málskostnaðar úr hendi stefnda samkvæmt reikningi eða mati dómsins.

Stefnda krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda. Til vara krefst stefnda verulegrar lækkunar kröfu hans. Í hvorutveggja tilfalli krefst stefnda málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnanda.

-

## Málavextir

Með kaupsamningi, dagsettum 19. mars 2009, keypti stefnandi af stefnda bátinn Sæborgu ÞH-55, eikarbát smíðaðan árið 1977. Kaupverð var fjórtán milljónir króna. Skyldi hann afhentur í Húsavíkurhöfn eigi síðar en 22. maí sama ár og vera þá með nýlegt haffæriskírteini. Segir í samningnum að kaupandi hafi skoðað bátinn og taki við honum „í því ástandi sem hann er.“

Með afsali, dagsettu 22. maí 2009, afsalaði stefnda sér bátnum til stefnanda. Í höndum nýs eiganda fékk báturinn nafnið Gunnar Halldórsson ÍS-45.

Stefndi stóð fyrir breytingum á rafkerfi bátsins. Teikningar af nýju rafkerfi voru sendar Siglingastofnun og samþykktar þar 10. mars 2009. Eftir breytingar var í bátnum rafkerfi þar sem svonefndir inverterar breyta jafnstraumi í riðstraum. Í slíku kerfi er gert ráð fyrir að ekki þurfi að keyra ljósavél samhliða aðalvél.

Hinn 22. maí 2009 fór fram rafmagnsálagsprófun á bátnum. Um hana sá Óli Austfjörð skipaskoðunarmaður. Var skoðunin án athugasemda og gildi til 22. maí 2013. Í umsögn úttektarmanns segir að rafmagnsbreytingar séu samkvæmt framlögðum teikningum. Þá segir: „Uppsett afl er ca 8kw – 230 VAC normal notkun er ca 5kw. Við aukið álag 5kw sem bætt var við í prófun leysir rofinn út við 23.4Amp, spennufall um 10-15 Volt tíðni um 2-3 rið.“

Í málinu liggur haffæriskírteini bátsins, dagsett 16. október 2009 og gildir til 31. desember það ár.

Hinn 29. október 2009 skrifaði stefnandi til Siglingastofnunar og óskaði eftir að stofnunin endurskoðaði rafkerfi bátsins. Segir í bréfinu að vegna „bilana og erfiðleika við að láta rafkerfi skipsins ganga eðlilega“ hafi stefnandi fengið fyrirtækið Rafskaut ehf. til að skoða kerfið, og þyki stefnanda niðurstöður þeirrar skoðunar ekki koma heim og saman við þá álagsprófun sem gerð hafi verið af skoðunarstofu.

Hinn 17. nóvember 2009 skrifaði Örn Smári Gíslason hjá Rafskautum ehf. til Siglingastofnunar að beiðni forsvarsmanns stefnanda. Segir í bréfinu að samkvæmt töflu, er sýni notkun á rafkerfinu við mismunandi skilyrði, sé að mati Arnar Smára „of lítill vararafala sem er á aðalvélinni til að anna skipinu sem vararafali eða eins og sést í töflunni 102% álag og eins og álagsprófunin leiddi í ljós að hann komst bara í 5kw og við stutta keyrslu var hitinn kominn í 111°C þannig að ekki er hægt að keyra hann til lengri tíma þannig ekki eru tekni töp í inverter inni þessa útreikninga, vil ég nú fá ykkar álit á þessu. Í öðru lagi setti ég upp eðlilega notkun á skipinu við veiðar og þar er aflið 159% af hámarksafli ljósavélarinnar [...] sem nú er orðin aðalafgjafi skipsins, ég vil líka fá ykkar álit á þessari útkomu hvort þetta sé eðlilegt að ykkar mati.

Við skoðun á teikningum frá því fyrir breytingu finnst mér eftirfarandi atriði athyglisverð.

a) Áður var 15kw rafali á aðalvél sem þjónaði sem aðalaflgjafi og ljósavél sem var 10kw samanlagt afl því 25 kw því hægt var að deila álaginu á milli vélanna.

b) Nú er ljósavélin með sín 10kw keyrð í gegnum omformer sem skilar 8KVA eða ca 7,5Kw notuð sem aðalaflgjafi og ekki hægt að deila aflinu á milli vélanna og því er þetta eingöngu 30% af áður mögulegu afli sem er öfug þróun miðað við það sem venjulega er og er greinilega þarna líka.

c) Þegar þessi breyting var gerð á kerfi skipsins var búið að bæta við hitaálagi upp á 3,5kw og Lensidælu sem er 3kw og þó að hafi verið tekið út kælikerfi 2kw þá er hrein aukning uppá 4,5kw.

d) Einnig er búið að minnka kastara sem nemur 2kw, en samt stendur eftir 2,5kw aukning.“

Hinn 1. desember 2009 skrifar Siglingastofnun til Rafskauta ehf. Segir í bréfinu að gerð hafi verið álagsmæling á rafkerfinu sem hafi falist í að mæla orkuþörf einstakra notenda við fullt álag og afkastagetu rafala. Niðurstöður gefi til kynna að „svokallaður vararafall, væri hann í samræmi við samþykktar teikningar“ gæti uppfyllt „ákvæði 3. reglu, 6. tölul., a) hlutar B- vélbúnaður, í reglugerð nr. 122/2004“, þar sem segi að hönnun og smíði rafbúnaðar skuli vera þannig að hann veiti a) þá þjónustu sem nauðsynleg sé til að viðhalda eðlilegum starfs- og dvalaraðstæðum án þess að grípa þurfi til neyðaraflgjafa; b) þá þjónustu sem nauðsynleg sé vegna öryggis þegar aðalrafaflgjafi bili, og c) skipinu vörn gegn hættu frá rafmagni. Segir svo: „En ljóst má vera að ýmis búnaður s.s. ísskápur, ofnar, vinnulýsing og fl. gerir að verkum að raforkuframleiðsla skipsins getur talist ófullnægjandi og vísað er til álagsprófunar því til staðfestu. Siglingastofnun gerir því kröfu um að eftirtaldir þættir verði lagfærðir: Rafall á aðalvél er ekki að skila þeim afköstum sem samþykktar teikningar frá 10. mars 2009 gera ráð fyrir.

Siglingastofnun gerir kröfur um að raforkuframleiðsla rafalsins verði í samræmi við samþykktar teikningar. Niðurstöður álagsprófunarinnar [sýna] að gera þarf úrbætur á rafkerfinu til að bæta skilvirkni þess. Að loknum úrbótum skal sýna fram á að rafall á aðalvél uppfylli skilyrði a) liðar sem aðalrafaflgjafi í ofangreindri reglugerð og að ljósavél uppfylli b) lið sem neyðaraflgjafi.“

Í skýrslu Siglingastofnunar um rafmagnsálagsprófunina segir meðal annars að borin hafi verið saman „rafbúnaður og raflögn skipsins við samþykktar rafmagnsteikningar og virtist samræmis gæta milli samþykkttra rafmagnsteikninga og rafkerfisins.“

Hinn 29. júní 2010 var að kröfu stefnanda dómkvaddur Sævar Óskarsson rafiðnfraeðingur á Ísafirði til að svara eftirtöldum matsspurningum:

„1. Er vararafall á aðalvél bátsins nægjanlega stór til að anna skipinu sem slíkur?

2. Er nefndur rafall að skila þeim afköstum sem samþykktar teikningar frá 10. mars 2009 gera ráð fyrir?

3. Hvað þarf að gera til að raforkuframleiðsla rafalsins verði í samræmi við samþykktar teikningar?
4. Ræður rafkerfi bátsins við eðlilega notkun á bátnum við veiðar?
5. Hvað þarf að gera til að uppfylla skilyrði Siglingastofnunar um lagfæringar sem fram koma í bréfi stofnunarinnar hinn 1. 12. 2009?
6. Eru fleiri atriði sem þarf að bæta úr til að tryggja eðlilega vinnslu og öryggi rafkerfisins í bátnum og þá hver?
7. Hvað þarf að gera til að bæta með fullnægjandi hætti úr hverju atriði fyrir sig í tölulíðum 1 til 6 og hver yrði kostnaður við þær endurbætur, sundurliðað?'

Í málinu liggur skjal, merkt „Skoðun rafbúnaðar í bátnum Gunnari Halldórssyni ÍS-45 skipaskrárnúmer 1475“, dagsett 25. október 2010, undirritað af Sævari Óskarssyni og Vali Sæþóri Valgeirssyni. Í skjalinu segir meðal annars að samkvæmt samþykktum teikningum Siglingastofnunar dagsettum 10. mars 2009 sé „alveg skýrt að aðalaflgjafi skipsins er rafali (G1) 24Vdc 220A, ca 5,2KW sem er reimdrifinn af aðalvél skipsins. Að sama skapi er alveg skýrt að varaafli skipsins er rafali (G2) 11KW 3x175V sem er ástengdur við ljósavél. Segir svo: „Að þessu gefnu og að ekki liggi fyrir nein gögn eða sérstakt leyfi frá siglingamálastofnun um að heimilt sé að víxla þessum aflgjöfum, þ.e. að varaaflgjafi verði aðalaflgjafi og aðalrafali við vél verði varaaflgjafi þá er alveg einsýnt og án vafa að skipið hefur EKKI nægjanlega raforku frá aðalrafala eins og uppsett er á samþykktum teikningum. Og sýnist okkur munurinn það afgerandi að meira að segja sé hæpið að sigla neyðarsiglingu á aðalrafala skipsins.“ Framanröktum matsspurningum er svarað svo:

„1. Hvergi finnum við gögn um að hlutverkum rafala skipsins hafi verið víxlað, miðað við fyrirliggjandi teikningar Siglingastofnunar þá er rafali við aðalvél aðalrafali skipsins og sem slíkur er hann ekki að skila því afli sem skipinu er nauðsynlegt þegar því er haldið til sjós.

2. Aðalrafali skipsins er í sjálfum sér að skila þeim afköstum sem hann er gerður fyrir, en engan veginn þeim afköstum sem skipinu eru nauðsynleg, hinsvegar virðast inverterar vera nægjanlega stórir til að anna skipinu.

3. Rafali virðist vera eins og hann er á teikningu Siglingamálastofnunar, en samræming við invertera er rafala óhagstæð, því rafali getur aldrei gefið það mikið afl út að inverterar nái fullum afköstum.

4. Rafkerfi bátsins virðist að öðru leyti vera fullnægjandi til að halda bátnum til veiða.

5. Stækka aðalrafala í 11-15 Kw auk þess sem víringu frá aðalrafala og að inverterum þarf að tvöfalda til að bera það afl. Þetta virðist þó verða þungt í vöfum vegna lágrar spennu rafala, þannig að líklega væri skynsamlegra að setja rafala með hærri spennu í staðinn og skipta út búnaði sem er þar á eftir.

6. Hægt er að taka undir lið d) í bréfi Rafskauts til Útgerðar MJ. dagsett 20. 04. 2010 um einföldun á búnaði í kringum varaafli skipsins, þ.e. ljósavél og omformer. Samt ekki nauðsynleg rekstri skipsins, en myndi minnka töp í orku frá ljósavél að rafala á omformer.

7. Þarf að ákveða hvernig breytingar vera, nokkrar útgáfur eru til, að okkar mati væri heppilegra að skipta um rafala og setja rafala sem væri með mun hærri spennu, en gallinn við það er að inverterar eru þá ónotaðir. Til að nota núverandi uppsetningu þá þarf að setja a.m.k. 100% stærri rafala við vél sem er 24Vdc.

a) Alternator Dixi 24dc 220A samskonar og í bátum núna þarf að koma til viðbótar þeim sem fyrir er. Smíða þarf brakket fyrir tvo alternatora og tvöfalda lagnir að inverterum. Verð á rafala er 220 þús án vsk og reikna má með að annað eins liggja í tvöföldun lagna, þannig að þessi lausn er um 900 þús án vsk.

Gallar: Lág spenna, tveir keyrðir saman, nánast nauðsynlegt að vera með þessa rafala á flatreim. Sporeskjulagaðar reimar eins og eru notaðar þurfa það mikla strekkingu þegar rafallinn er þetta stór, að legur og leguhús þola það ekki, þekkt vandamál við þessa rafala.

Kostir: Nýtir búnað sem þegar er kominn í bátinn (Invertera), kostnaður í lágmarki.

b) Þrír standard alternatorar Lees.nevil 24V 170A settir saman á brakket, reimdrifnir af vél, útbúa þarf tengikassa fyrir alla þrjá og tvöfalda lagnir frá kassa að inverterum. Kostnaður er 3 x 150 þús án vsk auk brakkets, tengikassa og tvöföldun lagna eins og í lið a. Áætlaður kostnaður 1.250 þús án vsk.

Gallar: Lág spenna, þrír keyrðir saman, mikil brakketsmíð og tengifrágangur, óöruggasta útfærslan, rekstrarlega.

Kostir: Nýtir búnað sem þegar er kominn í bátinn (Invertera), kostnaður í lágmarki.

c) Alternator í öfluglu húsi með góða kæligetu og sterkbyggðar legur og leguhús, Prestonline 24V 250A, verð á hvorum fyrir sig 823 þús án vsk. Þessir þurfa að vera tveir saman eins og í útfærslu a). Öflugra brakket þarf fyrir þessa rafala vegna stærðar þeirra, en þeir eru u.þ.b. helmingi stærri en núverandi rafali. Kostnaður er 2.400 [svo] án vsk.

Gallar: Lág spenna, tveir keyrðir saman, mikil brakketsmíði og tengifrágangur, kostnaður orðinn mikill miðað við að þurfa að keyra síðan í gegnum invertera til að hífa upp spennuna í 3x220V.

Kostir: Nýtir búnað sem þegar er kominn í bátinn (Invertera), sterkbyggðir rafalar, þokkalega vel lokaðir.

d) Ljósavél 20KW 3x220V Kohler 20EFOZD Í kassa og með fjarstýringu, tilbúinn pakki, samskonar búnaður og mikið er notaður í nýju yfirbyggðu hraðfiskibátum sem er verið að smíða í dag. Ljósavél með öllu kostar 2.600 þús án vsk auk þess þarf lagnir frá vél að aðaltöflu, kostnaður tekur aðeins mið af því hvar ljósavél verður staðsett, annars tiltölulega einföld aðgerð eftir að búið er að koma vélinni

fyrir. Reikna má með heildarkostnaði 3.500 þús án vsk.

Gallar: Nýtir ekkert af þeim búnaði sem fyrir er og tekur mið af 24V kerfi. Þarf nokkuð pláss. Mestur kostnaðurostnaður [svo].

Kostur: 3x220V sama og neysla, einfaldar lagnir og grannar í samanburði við 24V sami búnaður og mest er notað í dag, í bátum af sambærilegri stærð.

Undirritaðir hafa myndað sér þá skoðun, eftir skoðun teikninga, gagna og bátinn sjálfan að raunhæfasti kostur í raforkuframléiðslu fyrir bátinn á fullum afköstum sé liður d) ný ljósavél, varaafli sé núverandi ljósavél eins og hefur verið. Til grundvallar þessu álitu er það að við höfum efasemdir um að hinir valkostirnir séu rekstrarlega raunhæfir, þó að í svona uppstillingu sé hægt að sýna fram á næga raforkuframléiðslu.“

Matsmaður hélt ekki matsfund og aðilar voru ekki viðstaddir skoðun hans á bátnum.

Í málinu liggur bréf rafvirkjanna Áka Haukssonar og Jóhannesar Jóhannessonar, sem unnu að breytingunum á rafkerfi bátsins, til þáverandi lögmanns stefnda, sagt skrifað í júní 2010. Í bréfinu eru raktar þær breytingar sem sagðar eru hafa verið gerðar á rafkerfi bátsins. Í niðurlagi bréfsins segir: „Þegar skipið var afhent var þeim sem tóku við því sagt að verulega þyrfti að spara rafmagn og passa að ofkeyra ekki kerfið og var mönnum bent á mæli í brú sem fylgjast yrði með og sá mælir mætti ekki sýna mínustölu því þá hefði rafallinn ekki undan að framleiða og þá væri stutt í yfirlestun.“

Í málinu liggur skjal, merkt „Lauslegt yfirlit“, og stafar frá Áka Haukssyni og Jóhannesi Jóhannessyni. Skjalið er sagt skráð í mars 2011. Segir þar meðal annars: „Samkvæmt raflagnateikningu frá því að bátur var smíðaður er rafall sýndur 15Kw á aðalvél og samkvæmt sömu teikningu er rafall á ljósavél 10Kw. En greinilega hefur ekki verið farið eftir upprunalegum teikningum af rafkerfi bátsins því að aðalrafall aðalvélar var jafn stór og sá sem er á ljósavél eða 10Kw. Ekki var hægt að samkeyra rafala inn á rafkerfi bátsins. Framleiðslugeta þeirra rafala sem var um borð hvors um sig er lauslega áætluð, rafall inn á afriðil 10Kw, töp í afriðli 10%, afl frá afriðli að DC mótur eru 9Kw. Miðað við 10% töp í DC mótur eru til ráðstöfunar 7Kw frá riðstraumsrafal inn á riðstraumskerfi skipsins og 1,3Kw inn á DC rafkerfið sem voru eingöngu dekkjaljós. Aðeins var skipt út búnaði til raforkuframléiðslu á aðalvél, einnig voru gerðar lagfæringar í töflu sem sneru að þessum breytingum og skoðunarmaður tekið út til að sannreyna að lagt hafi verið eftir samþykktum teikningum.“

### **Málsástæður og lagarök stefnanda**

Stefnandi kveðst byggja aðalkröfu sína á því að við sammingsgerð hinn 19. mars 2009 og afhendingu hinn 22. maí sama ár hafi báturinn verið haldinn mjög alvarlegum og verulegum leyndum göllum, sem kaupandi hafi ekki getað áttað sig á við venjulega og eðlilega skoðun. Felist gallarnir í því, að átt hafi verið við rafkerfi bátsins og því í grundvallaratriðum breytt frá samþykktum teikningum.

Með þessu hafi afkastageta kerfisins verið skert stórlega, sem valdi því að báturinn sé ónothæfur þar sem rafkerfið slái út af minnsta tilefni svo ekki sé hægt að nota lágmarks tækjabúnað um borð. Þetta valdi því að báturinn fái ekki haffærissskírteini og því sé ekki hægt að gera hann út, auk þess sem hann sé beinlínis hættulegur enda brjóti ástand hans í bága við reglugerð um öryggi fiskiskipa.

Stefnandi kveðst byggja á því að stefnda hafi vitað um gallana enda sjálft gert þær breytingar sem um ræði og hljóti að hafa vitað um afleiðingar þeirra, en hafi vísitandi haldið þeim leyndum fyrir stefnanda. Hafi stefnda haldið því fram að báturinn, og rafkerfið sérstaklega, væri í mjög góðu standi enda nýuppgert, en stefnandi hefði aldrei keypt bátinn ef hann hefði vitað um svo alvarlega galla. Sé ástand bátsins í engu samræmi við það sem búast hafi mátt við.

Stefnandi segir að dómkvaddur matsmaður hafi metið kostnað af nauðsynlegum aðgerðum til að bæta úr göllunum og nemi sá kostnaður fjórðungi af kaupverði bátsins, þó ekki sé litið til virðisaukaskatts. Kveðst stefnandi byggja á því að gallarnir feli ótvírætt í sér verulega vanefnd af hálfu seljanda og veiti kaupanda því heimild til riftunar. Niðurstaða dómkvadds matsmanns sanni að gallarnir séu mjög verulegir.

Stefnandi kveðst byggja varakröfu sína á því að báturinn hafi við samningsgerð og afhendingu verið haldinn verulegum leyndum göllum. Þessir gallar séu komnir til vegna aðgerða stefnanda, sem teljist alvarleg vanræksla eða stórkostleg mistök af hans hálfu, þegar hann hafi breytt rafkerfi bátsins á óforsvaranlegan hátt. Eigi stefnandi því ótvíræðan rétt til skaðabóta vegna alls fjártjóns, beins og óbeins, sem af þessum göllum hafi leitt. Samkvæmt mati dómkvadds matsmanns sé beinn viðgerðarkostnaður þrjár og hálf milljón króna án virðisaukaskatts og með lögbundnum virðisaukaskatti sé fjárhæðin því 4.392.500 krónur. Sé þetta beint fjártjón sem fullsannað sé með matsgerðinni. Við það bætist verulegt afleitt tjón vegna afnotamissis og útlagðs kostnaðar. Annars vegar sé gerð krafa vegna útlagðs kostnaðar samkvæmt reikningum frá Rafskauti ehf. og Siglingastofnun, samtals að fjárhæð 138.285 krónur, og hins vegar vegna launakostnaðar á tímabilinu janúar til maí 2010 að fjárhæð 2.985.633 krónur, en þessi laun hafi stefnandi orðið að greiða áhöfn bátsins samkvæmt kjarasamningum þótt ekki væri hægt að halda honum til veiða þar sem haffærissskírteini hafi fallið úr gildi 31. desember 2009 og ekki fengist endurnýjað vegna gallanna. Samtals séu þetta 7.516.418 krónur sem sé upphæð varakröfu.

Þrautavarakröfu sína segist stefnandi styðja við sömu málsástæður og lagarök og varakröfu, en þrautavarakrafan sé bundin við viðgerðarkostnað samkvæmt mati hins dómkvadda matsmanns, að viðbættum virðisaukaskatti, sem stefnandi telji fullsannað lágmarkstjón sitt vegna gallanna á bátnum. Verði ekki fallist á að stefnandi eigi rétt til skaðabóta sé gerð sú krafa að stefndu verði gert að greiða honum sömu fjárhæð sem afslátt af kaupverði enda hafi gallarnir valdið verðryrnun á bátnum sem nemi því að gallarnir væru ekki.

Stefnandi kveðst vísa til ákvæða laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup, varðandi galla og úrræði kaupanda vegna þeirra. Einnig vísi hann til reglugerðar nr. 122/2004 um öryggi fiskiskipa. Vegna kröfu um dráttarvexti sé vísað til laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu og vegna málskostnaðarkröfu til 130. gr. sbr. 1. mgr. 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

## Málsástæður og lagarök stefnda

Stefnda kveðst hafna alfarið að báturinn hafi við samningsgerð og afhendingu verið haldinn mjög alvarlegum og leyndum göllum sem varðað hafi rafmagn bátsins.

Jafnframt sé mótmælt því stefnandi segir, að meintir gallar séu komnir til vegna aðgerða stefnda sem teljast verði alvarleg vanræksla eða stórkostleg mistök af hans hálfu þegar hann hafi breytt rafkerfi bátsins „á óforsvaranlegan hátt“. Stefnda mótmæli því sem röngu að á ferð hafi verið gallar, sem stefnda hafi vísitandi leynt stefnanda við kaupin, gallar sem gert hafi bátinn ónothæfan.

Stefnda segir að báturinn hafi verið afhentur með nýlegu athugasemdalausum haffærisskírteini og byggi stefnandi ekki á að svo hafi ekki verið. Komi fram í skírteininu, að sama dag og gefið sé út afsal fyrir bátunum og hann afhentur kaupanda, hinn 22. maí 2009, fái báturinn skoðunarskírteini til varðandi gildistíma rafmagnsskoðunar til 22. maí 2013. Í umsögn úttektaraðila, sem sé hluti af skoðunarskírteini, sé meðal annars tekið fram að við aukið álag leysi rofinn út við 23.4 Amp spennufall. Stefnda segir að þessi athugasemd hefði ein og sér átt að gefa stefnanda tilefni til athugasemda vegna afhendingar bátsins og hefði honum verið í lófa lagið að kynna sér öll gögn um ástand bátsins og fá nánari upplýsingar hjá starfsmönnum Víkurafls ehf. sem unnið hafi verkið með rafmagnið, stefnda, skoðunarmanni BSI skoðunar Island eða hjá siglingastofnun. Stefnandi hafi vanrækt þessa skoðunar- og varúðarskyldu sína við kaupin og beri hallann af, sbr. 2. mgr. 20. gr. kaupalaga.

Stefnda segir að stefnanda hafi mátt vera ljóst að sú endurnýjun, sem gerð hafi verið á rafbúnaði bátsins hafi verið sértæk og öðruvísi en almennt gerðist. Ástæðan hafi verið sú, að vélin í bátunum og aðstæður í vélarrúmi hafi ekki boðið upp á nema sértækar aðgerðir, svo sem komi fram í samantekt þeirra sem unnið hafi að endurnýjun rafmagnsins. Rafmagnsframleiðslan hafi dugað stefnda meðan hann hafi gert út bátinn, svo sem á vetrarvertíð 2009. Rafmagnsbúnaðarskiptum hafi lokið í endaðan febrúar 2009 og bátunum þá verið siglt til Ólafsvíkur þar sem landað hafi verið úr fyrsta róðri hinn 2. mars. Hafi þá orðið að líta til takmarkaðrar afkastagetu rafbúnaðar, eins og rafvirkjar sem unnið hafi að endurnýjuninni hafi áréttað.

Stefnda segir að þeim, sem af hálfu stefnanda hafi komið að sækja bátinn, hafi sérstaklega verið bent á að ekki væri hægt að setja ótakmarkað álag inn á rafkerfi bátsins, það er að segja að ekki væri hægt að hafa hin ýmsu raftæki í gangi í senn. Verði því engan veginn ályktað að stefnda hafi vísitandi leynt stefnanda hvernig rafmagnsmálum bátsins væri fyrir komið, að rafmagnsframleiðslan væri takmörkuð og þyldi ekki ótakmarkað álag. Það, að stefnandi hafi ekki farið að þessum ábendingum og yfirhlaðið rafmagnskerfi bátsins, með þeim afleiðingum að kerfið hafi slegið út, feli ekki í sér að báturinn hafi verið haldinn leyndum galla eða að stefnda hafi vísitandi leynt stefnanda upplýsingum um takmarkaða afkastagetu kerfisins. Þá sé ekki leyndur galli að væntingar stefnda um meiri nýtingu kerfisins hafi brugðist þegar hann hafi hafið útgerð hans.

Stefnda segist árétt að báturinn hafi verið án aflaheimilda og aldrei mikill grundvöllur fyrir rekstri hans, enda aflaheimildalaus eftir síðustu löndun 1. nóvember 2009. Hafi stefnandi á þeim tíma oft kvartað við stefnda um að fá ekki leigðar aflaheimildir, svo dýrar væru þær, og því ekki hægt að gera út bátinn. Í kjölfarið, þegar ljóst hafi verið að aflaheimildir fengjust ekki keyptar, hafi stefnandi farið að kvarta yfir rafmagninu í bátnum.

Stefnda segir, að hafi stefnandi viljað fá nýja ljósavél í bátinn hefði honum verið í lófa lagið að standa fyrir því á eigin kostnað en krefja stefnda svo um endurgreiðslu, svo að útgerð bátsins tefðist ekki að nauðsynjalausu. Hafi stefnanda borið að takmarka tjón sitt. Hafi hann því brugðist tillitsskyldu sinni gagnvart stefnda.

Vegna aðalkröfu stefnanda um *riftun*, kveðst stefnda taka fram að verulegur galli á hinu keypta sé alger forsenda riftunar. Engu slíku sé til að dreifa hér. Sé yfirhöfuð hægt að halda því fram að galli sé á rafmagnsframleiðslu bátsins þá sé hann ekki slíkur að með nokkuru móti geti réttlætt svo róttæka aðgerð sem riftun sé.

Stefnda kveðst benda á, að stefnandi hafi þegar hafið veiðar á bátnum með aðfengnum aflaheimildum og hafi veitt frá Bolungarvík fram til 1. nóvember 2009 og legið síðan. Samkvæmt 65. gr. kaupalaga skuli kaupandi, við riftun kaupa, færa seljanda þann afrakstur sem hann hafi haft af söluhlutum og greiða hæfilegt endurgjald fyrir veruleg not sem hann hafi að öðru leyti haft af hlutum. Stefnandi krefst í máli þessu endurgreiðslu kaupverðs án þess að bjóða nokkura greiðslu af sinni hálfu á móti. Eigi kaupin að ganga til baka þurfi hins vegar að gera málið upp eins og þau hefðu aldrei átt sér stað, en stefnandi reyni ekki að reifa hvernig skil á bátnum og uppgjör milli aðila skuli vera. Telji stefnda riftunarkröfu stefnanda hvorki eiga við rök að styðjast né vera dómtæka.

Stefnda kveðst mótmæla varakröfu stefnanda um *skaðabætur* að öllu leyti.

Sé varakrafan að fjárhæð 7.516.418 krónur sem sundurliðist þannig að 4.392.500 krónur séu viðgerðarkostnaður að mati dómkvadds matsmanns, 138.285 krónur sé kostnaður vegna reikninga Siglingastofnunar og Rafskauta ehf. vegna vinnu við rafmagn bátsins á tímabilinu september 2009 til maí 2010 og 2.985.633 krónur vegna greiddra launa áhafnar frá janúar til maí 2010. Kveðst stefnda mótmæla öllum þessum kröfuliðum sem ómarktækum og ódómhæfum.

Kröfu sína vegna viðgerðarkostnaðar byggir stefnandi á mati dómkvadds matsmanns. Það mat telji stefnda ekki marktækt og verði niðurstaða málsins ekki byggð á matsgerðinni þar sem stefnda hafi ekki verið boðað til matsfundar sem boðið sé í 2. mgr. 62. gr. laga nr. 91/1991. Sé „svokölluð matsgerð“ því ómarktæk við úrlausn málsins. Kveðst stefnda benda á að sjálfur hafi matsmaður tekið fram að ekki væri um matsfund að ræða.

Stefnda kveðst mótmæla því að sér beri nokkur skylda til að endurgreiða reikninga vegna vinnu við rafmagn bátsins og skoðana sem unnar hafi verið á níu mánaða tímabili á eignarhaldstíma stefnanda á bátnum. Flokkist þetta undir rekstrarkostnað bátsins.

Vegna kröfu stefnanda um bætur vegna greiddra áhafnarlauna segist stefnda mótmæla yfirliti stefnanda um launagreiðslurnar sem ósundurliðuðu, órökstuddu og að engu hafandi. Stefnda segir að ráðningu áhafnar sé rift þegar skipi sé ekki lengur haldið úti til veiða. Útilokað sé að áhöfn hafi verið á launaskrá í sjö mánuði eftir að aflaheimildalausum báti sé lagt og útgerð hans hætt, svo sem verið hafi í byrjun nóvember 2009. Ekki hafi verið afskráð af bátnum þegar úthaldi hans hafi lokið í nóvember 2009 svo sem lögskráningarlög áskilji, og ekki fyrr en 19. maí 2010. Uppsagnarfrestur áhafnar sé lengstur þrjú mánuðir. Ekki liggi fyrir sundurliðað hverjum hafi verið greitt, hversu hátt kaup hafi verið hverju sinni eða hvernig það sé sundurliðað eftir launatöflum. Ekki sé vísað til kjarasamninga um launarétt eða gildandi kaupskrár og ekkert lagt fram um það. Þá sé ósannað að stefnandi hafi yfirleitt innt þessar greiðslur af hendi og skori stefnda á stefnanda að sanna það. Þá þurfi skipstjóri, sem hlíta þurfi frádragi vegna launatekna á uppsagnarfresti að leggja fram sönnun þess að hann hafi ekki verið í öðru starfi eftir að bátnum hafi verið lagt. Skori stefnda á stefnanda að leggja þær sannanir fram.

Stefnda segist hafna þrautavarakröfu stefnanda um *skaðabætur/afslátt* með sömu rökum og hann hafi teflt fram gegn varakröfu stefnanda. Þrautavarakrafan sé um greiðslu á 4.392.500 krónum sem sé meintur viðgerðarkostnaður samkvæmt áliti dómkvadds matsmanns og sé krafan í raun um að stefnda greiði fyrir nýja ljósavél í bátinn, sem matsmaður áætli án rökstuðnings að kosti 3.500.000 krónur. Kveðst stefnda vegna þessa vísa til þess sem það hafi áður sagt um „markleysi svonefndrar matsgerðar, sem matsmaðurinn [kalli] skoðun á rafkerfi bátsins.“

Stefnda kveðst máli sínu til stuðnings vísa til laga nr. 50/2000 um lausafjárkaup, einkum 31., 32., 39. og 65. gr. Þá vísi stefnda í IX. kafla laga nr. 91/1991, einkum 62. gr., í sjómannalög nr. 35/1985, sbr. 9. gr. og 45. gr. Vegna málskostnaðar vísi stefnda til XXI. kafla laga nr. 91/1991 og vegna virðisaukaskatts til laga nr. 50/1988.

### **Verða nú rakin skýrslur aðila framburður vitna fyrir dómi eftir því sem ástæða þykir til**

Marinó Jónsson, fyrirsvarsmaður stefnanda, kvað kaup bátsins hafa þannig komið til að þeir feðgar hjá stefnanda hafi leitað sér báts og fengið þær upplýsingar hjá skipasala að á Snæfellsnesi væri einn til sölu og væri ráð að fara þangað á fund eigandans. Það hefðu þeir gert, skoðað bátinn lauslega og litist „ágætlega“ á hann. Karl Ó. Geirsson, forsvarsmaður stefnda, hefði lýst bátnum og sagt hafa þegar fengið tólf milljóna króna boð í hann. Þá hefði Marinó rætt við háseta á bátnum og þeir hælt honum og sagt hann góðan sjóbát „og allt það“. Hefði Marinó enda litist ágætlega á hann. Nokkuru síðar hefði stefnandi boðið fjórtán milljónir króna í bátinn og að því boði verið gengið.

Marinó sagði, að Karl hefði sagt að verið væri að leggja nýtt rafmagn í bátinn. Ekki væri búíð að koma inventerum fyrir, en að það yrði klappað og klárt fyrir afhendingu. Hefði Karl haft á orði að þá yrði rafmagnið í bátnum svo gott að með

Því mætti lýsa upp Bolungarvík. Þessu hefði Marinó að vísu tekið sem glensi, en þó með þeirri alvöru að „fyrst væri verið að setja þarna nýtt rafmagn í bátinn, að þá hlyti það nú að vera til frambúðar.“

Marinó sagði að við afhendingu bátsins hefðu rafvirkjar frá Víkurrafi verið að vinna í rafmagni bátsins. Einn þeirra hefði spurt sig hvort rafvirkjar væru á Ísafirði og hefði fagnað því er Marinó hefði sagt honum að þar væru öflugir rafvirkjar. Að öðru leyti hefði Marinó ekki rætt við þá sem unnið hefðu að rafmagninu. Með Marinó hefðu verið frá stefnanda Jón vélstjóri og Hagbarður skipstjóri og hefðu þeir skoðað sig um í bátnum.

Marinó var spurður hvort þeim, sem tekið hefðu við bátnum, hefði verið sagt að verulega þyrfti að spara rafmagn, ofkeyra ekki kerfið og gæta að mæli í brú sem ekki mætti sýna mínustölu því þá hefði rafallinn ekki undan, og kvaðst Marinó ekki kannast við að hafa heyrt slíkt sagt. Kvað hann slíkt vart hafa getað verið sagt, því hver bátur hlyti að eiga að hafa umfram orku.

Þegar báturinn hefði verið kominn í notkun hjá stefnanda hefði komið „eitthvað álag á rafalinn, það var kveikt ljós eða eitthvað, þá bara fuðraði hann upp. Brann bara yfir.“ Stefnandi hefði útvegað sér annan rafal, alveg eins. Marinó hefði svo hringt til Karls Geirssonar sem hefði sagt að það hefði verið rangt að kaupa eins rafal, hann hefði átt að kaupa „miklu stærri rafal“

Eftir þetta hefði verið reynt að nota eins lítið rafmagn á bátnum og kostur hefði verið. Kvaðst Marinó hafa eftir vélstjóra sínum að óðar en álag hefði komið, svo sem ef ljós hefðu verið kveikt og hiti hafður á, hefði rafallinn við ljósavél ekki þolað álagið. Þegar svo hefði verið komið hefði Marinó talað við Siglingamálastofnun og fengið hana til að athuga rafmagnsmálin. Hann hefði jafnframt talað við stefnda, kona fyrirsvarsmanns hefði orðið fyrir svörum og sagt þetta mál ekki koma stefnda við. Niðurstaða Siglingamálastofnunar hefði verið „neikvæð“. Þá hefði Marinó fengið reyndan mann til að „taka þetta alfarið í gegn og mæla þetta allt saman“ og hefðu allar hans niðurstöður verið neikvæðar, og væri „sama hvorn rafalinn þú tekur, meira að segja hann er ekki nothæfur til vararafals þessi sem er við aðalvél. Hann er svo lélegur.“

Marinó sagði að þeir hefðu reynt að halda bátnum úti frá níu á morgnana til þrjú á daginn eða svo. Menn hefðu ekki þorað að „keyra neitt inn á rafal við aðalvél með neinu álagi“ og að lokum hafi ekki verið annað að gera en leggja bátnum. Ekki þýddi að eiga að vera á látlausum hlaupum, úr káetu eða stýrishúsi ofan í vél, slökkva á ofnum, kveikja á ofnum, slökkva þetta eða hitt ljósið. Djúpið væri hættulegt svæði og menn ættu alltaf að hafa ljós kveikt og geta haft ljós og hita í öllum bátnum.

Marinó kvaðst mótmæla því að skortur á aflaheimildum hefði í raun verið ástæða þess að bátnum hefði verið lagt.

Marinó var spurður, í ljósi þess að búnaðarskoðun bátsins hefði runnið út í desember en rafmagnsskoðun gilt fram til 2013, hvers vegna ekki hefði verið farið fyrr en í apríl í það að koma búnaðarskoðun í lag. Svaraði hann því til að hann hefði ekki vitað hvernig hann ætti að snúa sér í málinu, hvort hann ætti að biðja stefnda að taka við bátnum aftur eða fara og tala við Siglingamálastofnun.

Marinó var spurður hvort hann hefði skýringu á því að stefnda hefði getað haldið bátnum úti á vetrarvertíð vandræðalaust, og kvað hann því fljótsvarað. Stefnda hefði farið út á tíunda tímanum á morgnana, komið inn milli þrjú og fjögur á daginn og aldrei þurft að kveikja ljós á dekki.

Karl Óskar Geirsson, fyrirsvarsmaður stefnda, kvað stefnda hafa keypt bátinn í apríl árið 2002. Þá hefði rafmagnið í honum ekki verið gott, bilað oft og illt viðgerðar. Í desember 2008 hefði spennustillirinn endanlega brunnið og enginn treyst sér til að gera við hann og því verið leitað annars búnaðar. Skipt hefði verið alveg um rafmagn í bátnum og kostnaður við það milli sex og sjö milljónir króna. Áki Hauksson hefði teiknað upp breytingarnar og Siglingamálastofnun hefði samþykkt teikningarnar, en stofnunin hefði gert eina athugasemd sem farið hefði verið eftir. Þegar menn frá stefnanda hefðu komið og skoðað bátinn í Ólafsvík hefði Karl sagt þeim, eins og rétt hefði verið, að í honum væri nýtt rafmagn.

Karl sagði að við afhendingu bátsins hefðu rafmagnsmálin verið rædd ýtarlega við son Marinós og vélstjóran sem komið hefðu að sækja bátinn. Jóhannes hjá Víkurrafi hefði frætt vélstjóran um „hvernig hlutirnir virkuðu“. Hefði þeim verið sagt, að í brúna hefði verið settur mælir sem stilltur væri þannig að hann sýndi mínustölu ef alternatorinn hefði ekki undan við að hlaða inn á rafgeymana. Hins vegar væru fjórir stórir rafgeymar sem hefðu „bakkað upp“ inverterana. Allar teikningar hefðu verið um borð í bátnum og kaupandi fengið þær með. Karl var spurður hvort hann hefði sagt við Marinó að báturinn hefði rafmagn til að lýsa upp Bolungarvík. Kvað hann það vel geta verið, vegna þess að einmitt það hefði hann gert. Karl hefði komið „til Bolungarvíkur, skilaði öllum veiðarfærunum af mér sem ég var með á netunum og var með hvert einasta dekkljós og allt í gangi meðan við vorum að taka upp úr bátnum alla nóttina.“

Karl sagði að endurnýjun rafmagns bátsins hefði lokið um miðjan febrúar, áður en aðilar hefðu hist í Ólafsvík. Rafvirkjarnir, sem verið hefðu um borð í bátnum þegar hann hefði verið afhentur, hefðu verið þar vegna þess að skipta hefði þurft um landspenni. Karl hefði haldið bátnum úti, með nýja rafmagnskerfinu, vandræðalaust frá febrúar. Aldrei hefði slegið út á þeim tíma og rafmagn dugað fyrir öll eðlileg not á bátnum. Þessi tími hefði reyndar verið sá eini sem hann hefði verið sáttur við rafkerfi bátsins. Hann var spurður hvort hann gæti skýrt það hver munur væri á því, hvernig stefnanda og stefnda hefði gengið að halda úti bátnum. Kvaðst Karl telja að hjá stefnanda hefðu menn sett „brauðrist, kaffivél og örbylgjuofn og allt í gang í einu“.

Karl kvaðst vilja taka fram, að stefnanda hefði verið boðinn nýr alternator, en sá fyrri, sem stefnandi segði hafa brunnið yfir, hefði verið í ábyrgð.

Vitnið Sævar Óskarsson kvaðst hafa unnið matsgerð ásamt starfsmanni sínum, Vali Valgeirssyni. Væri Valur sinn „helsti bátamaður“ og væri með „yfirgrípsmeiri þekkingu á bátarafmagni“ en vitnið, sem hefði því haft Val með sér til halds og trausts. Kvaðst vitnið þó sjálf taka fulla ábyrgð á matinu. Væru helstu niðurstöður

Þess þær, að orkuframleiðsla bátsins, aðalrafala hans, væri ekki nægileg til að halda honum til sjós og „á mörkunum að geta talist nægileg jafnvel fyrir neyðarkeyrslu“.

Hefði vitninu og Vali virst ljóst, að menn hefðu sett þennan „ellefu kílóvatta generator“, sem notaður hefði verið og skráður og samþykktur hjá Siglingamálastofnun sem varafl, sem aðalafli bátsins. „Generatorinn“, sem væri við aðalvélinu og hafi verið settur nýr ásamt tíðnibreytum, hefði verið notaður sem varaafli. Vitnið sagði að með þessu hefðu menn hins vegar ekki breytt út frá þeim teikningum sem Siglingamálastofnun hefði samþykkt, því ekki yrði betur séð en að báturinn væri eins og samþykktar teikningar segðu til um, en vitnið og Valur gerðu „athugasemd við það að aðalgenerator bátsins hann annar ekki bátinum nema varaaflið sé þá keyrt.“

Vitnið kvaðst þekkja til rafbúnaðarins sem væri um borð, væri það ágætis búnaður þó vitnið hefði ekki áður séð hann notaðan „við þessar aðstæður“, heldur í stórum skipum.

Vitnið kvað engan matsfund hafa verið haldinn. Vitnið hefði farið ásamt Vali Valgeirssyni í bátinn og farið yfir „rafkerfið, rafalann og töflurnar og inverterana og þess háttar“. Hefði allt verið „einu hvern veginn mun augljósara en [þá hefði] órað fyrir“ og þeir í framhaldi af því sent frá sér „skýrslu“ sína. Hugsanlega hefði það verið fyrir vankunnáttu þeirra sem ekki hefði verið haldinn matsfundur. Þá hefðu vitnið og Valur við hvorugan málsaðilann rætt, að því undanskildu að forsvarsmáður stefnanda hefði hleypt þeim í bátinn. Hins vegar hefði legið fyrir vitninu bréf þáverandi lögmanns stefnda þar sem rakin hefðu verið ýmis sjónarmið stefnda.

Vitnið Jón Halldór Pálmason vélstjóri kvaðst fyrst hafa séð bátinn daginn áður en stefnandi hefði tekið við honum á Húsavík. Þann dag hefðu þeir skoðað bátinn og hefðu þar verið viðstaddir Karl Geirsson og „Jói rafvirki“, og allt verið „á fullu, verið að klára“, en gengið hefði verið frá rafmagni og öðru, en daginn eftir skyldi fara fram rafmagnsskoðun. Kvaðst vitnið telja að niðurstöður hennar hafi verið „bara finar“.

Vitnið var spurt um yfirlýsingu rafvirkjana Jóhannesar Jóhannessonar og Áka Haukssonar, þess efnis að fulltrúum kaupenda hefði verið sagt að gæta þess að spara rafmagn og ofkeyra ekki kerfið, og verið bent á mæli í brú sem fylgjast yrði með og gæta að sýndi ekki mínustölu því þá væri stutt í yfirlestun. Vitnið svaraði því til að þeim hefði verið sagt frá mælinum og not hans útskýrð, en aldrei hefði komið fram að ekki væri nægt rafmagn á bátinum. Fremur hið gagnstæða, að rafmagnið væri yfirdrifið.

Vitnið sagði að siglingin heim frá Húsavík hefði gengið vel, höfuðrofi hefði slegið út en verið slegið inn aftur en annars tíðindalaust. Síðsumars hefði tekið að bóla á vandræðum. Alternator hefði gengið til á legum og verið skipt um hann. Eftir það hefðu menn veitt því athygli að hann væri alltaf óvenjulega heitur. Vitnið hefði ekki aflað sér upplýsinga um hversu heitur hann mætti ganga, en hafa langa reynslu af alternatorum og þessi hefði verið heitari en þeir sem vitnið hefði áður kynnst.

Hefðu menn að lokum tekið að keyra ljósavél „til að reyna að anna“, en þetta hefði fyrst gert vart við sig þegar menn hefðu tekið að nota vinnuljós. Næst hefði

alternatorinn farið. Tilraunum með að keyra ljósavélina hefði lokið með því að jafnstraumsrafal fyrir hana hefði brunnið yfir eða ofhitnað. Vitnið hefði rætt við Örn Smára hjá fyrirtækinu Rafskautum og hann tekið til við útreikninga.

Niðurstaðan hefði orðið sú að „það var búið að rífa í burtu 15 kílóvatta jafnstraumsrafal og setja í staðinn alternator sem framleiddi ekki nema 3,8 kílóvött stöðug. Og talið var að skipið þyrfti um 11 kílóvött. Ljósavélin framleiddi ekki nema 10 kílóvött þannig að dæmið gekk bara aldrei upp. Eftir það fórum við ekkert meira á sjó“.

Vitnið sagði að á bátnum hefði verið hefðbundinn ljósabúnaður.

Vitnið Hagbarður Marinósson skipstjóri kvaðst hafa verið með föður sínum, forsvarsmanni stefnanda, í Ólafsvík þegar báturinn hefði verið skoðaður og á Húsavík þegar hann hefði verið afhentur. Þá hefði verið rætt um rafkerfið og réttilega komið fram að rafkerfi í vél væri nýtt. Hefði það einnig blasað við, en í stýrishúsi væru þrjú ný tæki, svokallaðir inverterar.

Vitnið kvaðst ekki muna til þess að tekið hefði verið sérstaklega fram að fara þyrfti sparlega með rafmagn í bátnum. Var vitnið þá spurt nánar hvort menn hefðu verið „varaðir við að ofkeyra ekki kerfið, kannski frekar. Manstu eftir því að það hafi verið bent á einhvern mæli uppi í brú í því sambandi?“, og svaraði vitnið þá: „Já, hann var einhvern tímann að tala um einhvern mæli sem, það er svo langt um liðið, ég man það nú ekki alveg hvernig það var.“ Þegar vitnið var nánar spurt síðar um þennan mæli svaraði það: „Það er lítill mælir þarna uppi í brú, já sem að sýnir [...] sem sagt voltastöðu eða amperstöðu eða eitthvað svoleiðis, en ég man, það getur verið að það hafi einhvern tímann verið rætt um þennan mæli, [...] ég man það ekki þannig sko, en við vorum aldrei í veseni með neitt rafmagn fyrr en að kom haust.“

Vitnið sagði að þegar báturinn hefði verið afhentur hefði Karl Geirsson látið svo um mælt að svo gott rafmagn væri í honum að með því mætti lýsa upp alla Bolungarvík. Hefði hann hælt nýja rafkerfinu í hástert og kvaðst vitnið ekki hafa haft ástæðu til að rengja það, enda tækin ný. Sjálfst væri vitnið ekki sérfrótt um rafmagn og ekki vélstjóramenntað.

Vitnið sagði þá hafa byrjað að róa á bátnum um miðjan júní og allt verið í stakasta lagi á meðan bjart hefði verið. Þegar komið hefði verið fram í október og menn þurft að nýta sér vinnulýsingu á bátnum hefði alternatorinn, sem séð hefði um raforkuframleiðslu bátsins, brunnið yfir. Þeir hefðu þá þurft að kaupa nýjan en svo hefði eitt leitt af öðru, flökt á rafmagni, tölvuskjáiur hefðu blikkað og ljós um borð sömuleiðis og það hefði slegið út. Hefðu þeir þá hætt að nota rafalinn sem skilgreindur væri sem aðalrafal en farið að notast við ljósavélina, en þegar hún hefði verið keyrð stuttan tíma hefði rafal hrunið við hana. Hefði þannig „allt kerfið“ hrunið einhvern veginn í „klessu“. Síðasti róður hefði verið 1. nóvember 2009 en eftir það hefði ekkert gerst, og það eingöngu verið vegna rafmagnsmálanna.

Vitnið sagði að þeir hefðu ekki vitað hvað gengi á í rafmagnsmálunum og hefðu leitað til Siglingamálastofnunar til að taka þau út. Úr því hefði komið að vegna rafmagnsmálanna hefði „ekkert haffæri“ fengist á bátinn.

Vitnið Örn Smári Gíslason, framkvæmdastjóri Rafskauta ehf., kvaðst hafa skoðað rafkerfi bátsins að beiðni Marínós. Vitnið hefði tekið saman „alla notendur og [talið] saman hvað væri verið að nota og hver framleiðslan væri og [séð] náttúrulega strax að þetta [væri] eitthvað skrítið, þetta eiginlega passaði ekki saman“. Vitnið hefði útbúið töflu við mismunandi aðstæður og þannig komist að því að rafkerfið væri of veikt. Nefndi vitnið sérstaklega að þarna hefði rafkerfið verið endurnýjað og afkastageta þess minnkuð verulega, en í nútímaskipum væru menn frekar að auka orkuþörfina. Í framhaldi af athugun vitnisins hefði Siglingamálastofnun verið fengin til að mæla kerfið og þar hefði fengist sú niðurstaða að kerfið annaði ekki því sem það hefði átt að gera. Kerfið annaði eiginlega aðeins neyðarkeyrslu og engu öðru, hvort sem væri kaffikanna, brauðrist eða nokkuð annað. Jafnvel þótt menn sigldu neyðarsiglingu í land þá yrðu þeir að halda vel á spöðunum því geymarnir myndu tæmast.

Vitnið var spurt hvort Siglingamálastofnun hefði staðfest niðurstöður vitnisins og sagði vitnið stofnunina hafa farið eins og köttur kring um heitan graut og viljað „voðalega lítið segja“, en hefði þó staðfest að rafallinn hefði ekki annað því sem hann hefði átt að gera, sem og að hann hefði farið í 5 kílóvött og fljótlega verið kominn í 111 gráðu hita, þannig að ekki hefði einu sinni verið hægt að keyra 5 kílóvött í langan tíma. Vitnið kvaðst þó ekki hafa aflað upplýsinga um hversu heitur rafallinn mætti ganga.

Vitnið sagði að teikningarnar sem fylgt hefðu bátnum, og Siglingamálastofnun hefði stimplað, væru mjög villandi og venjulegur vélstjóri þyrfti að „kafa svolítið djúpt í það til að átta sig á uppbyggingunni“. Kvaðst vitnið ekki ætlast til þess að venjulegur vélstjóri átti sig á kerfinu á stundinni, þegar hann skoði bátinn.

Vitnið var spurt um lista þann er það hefði sett saman og lensidælu sem þar væri sögð 3 kílóvött. Kvað vitnið þetta vera neyðardælu sem setja mætti í gang kæmi leki að bátnum.

Vitnið Óli Austfjörð skipaskoðunarmaður var spurt um rafmagnsálagsprófun sem það annaðist á bátnum 22. maí 2009. Sagði vitnið að skoðunin hefði farið fram með því að kerfið hafi verið umfram lestað, „ef við segjum bara að kerfið hafi verið 8 kílóvött þá lestum við kerfið umfram það um 5 kílóvött til þess að prufa útleysingargetu rofans sem átti að verja kerfið, og eins og sést þarna þá hefur hann virkað.“ Hefðu þeir keyrt „allt skipið á öllu því afli sem eða allri þeirri neyslu sem að var um borð, og síðan bættum við þessu afli inn“, og aðeins keyrt á aðalrafal.

Vitnið sagði að rafbúnaður og raflögn bátsins hefði verið í fullkomnu samræmi við teikningar sem legið hefðu fyrir. Vitnið kvaðst telja rafkerfi bátsins ekki óvenjulegt og væri kerfið að mati vitnisins „bráðsniðugt“.

Vitnið var spurt um þau sjónarmið að kerfið hefði „ekki ráðið við eðlilega [...] notkun, til dæmis með dekljós, vinnuljós og annað slíkt, þá hafi þarna eitthvað brunnið yfir“, og svaraði vitnið því til, að það væri „alþekkt“ í skipum, og skip sem

smíðuð væru í dag væru mörg hver „alveg á dampi með framleiðslu“. Nánar spurt útskýrði vitnið svar sitt þannig, að „þegar að allt er sett inn, menn verða að gæta sín á að hlaða þessu ekki inn þegar að þetta er þannig útbúið. Það eru framleiddir svona bátar í dag, sem að koma beint úr skipasmíðastöðvum, sem að eru svona eins og ég segi, þetta er bara mjög þröngt.“ Væri alveg hugsanlegt að út slægi, ef menn hefðu í senn í gangi ofna í káetu, vinnuljós og slíkt.

Vitnið Áki Hauksson rafvirki sagði að allar breytingar hefðu verið gerðar samkvæmt teikningum sem Siglingastofnun hefði samþykkt og hefði eftirlitsmaður athugað það og engar athugasemdir gert.

Borið var undir vitnið bréf Rafskauta ehf. og forsvarsmanns stefnanda til Siglingamálastofnunar, dagsett 17. nóvember 2009. Vitnið kvaðst gera þær athugasemdir við efni bréfsins, að aldrei hefði verið hægt að deila álagi milli aðalvélar og ljósavélar, og að ljósavél bátsins væri óbreytt frá upphafi.

Vitnið sagði að ekki væri pláss til þess að koma nýrri ljósavél fyrir í bátnum.

Borin voru undir vitnið þau orð í bréfi Siglingastofnunar, dagsettu 1. desember 2009, að rafall á aðalvél skili ekki þeim afköstum sem samþykktar teikningar geri ráð fyrir. Kvaðst vitnið engar mælingar hafa gert á þessu sjálf, en Óli Austfjörð hefði gert það.

Borin var undir vitnið greinargerð þess og Jóhannesar Jóhannessonar rafvirkja, þar sem segir meðal annars að þegar í upphafi endurnýjunar rafkerfis hafi verið „vitað að stærð kerfisins væri á mörkum þess að anna orkuþörf skipsins þó að tekinn væri eins stór rafall og mögulegt var og að spara þyrfti rafmagn eins og hægt væri“.

Svaraði vitnið því til, að þeir hefðu tekið saman orkuþörf bátsins og talið rafalinn duga, en að allt að einu yrði að fara sparlega með rafmagnið og það hefði þáverandi eiganda verið gert ljóst. „Þetta dugar, en það má ekkert fara fram yfir það sem að við hérna töluðum um“ sagði vitnið.

Vitnið Sævar Veigar Agnarsson, kvaðst hafa verið eina vertíð á bátnum á árinu 2009, hjá stefnda. Rafmagnið í bátnum hefði þá verið „mjög gott“. Aldrei slegið út og ekki verið sparað sérstaklega. Hefðu menn þess vegna getað haft alla ofna í gangi, ísskáp, brauðrist, vinnuljós og hvaðeina. Kvaðst vitnið telja að þeir hefðu að jafnaði haldið út um sexleytið á morgnana. Inn hefðu þeir aftur komið einhvern tíma milli hádegis og kaffis. Yfirleitt hefði verið veitt í björtu, en farið út í myrkri. Kvaðst vitnið minna að vinnuljós hefðu að minnsta kosti verið kveikt á morgnana. Kvaðst vitnið ekki muna eftir neinum rafkerfismálum frá vertíð sinni á bátnum.

Vitnið Sverrir Ingvi Karlsson, sonur forsvarsmanns stefnda og fyrrverandi vélstjóri bátsins, kvaðst hafa verið viðstaddur afhendingu bátsins. Hefði hann sýnt vélstjóra kaupanda „bæði niður í vél og upp í brú“. Þeir hefðu ekki rætt rafmagnið sérstaklega, að öðru leyti en því að vitnið hefði sýnt rafmagnsmæli í brúnni er sýndi

rafmagnsnotkunina.

Vitnið sagði að rafmagnsmál bátsins hefðu verið vandræðalaus þegar hann hefði verið gerður út frá Ólafsvík. Í upphafi hefðu þeir velt fyrir sér hvort spara þyrfti rafmagnið en aldrei hefði komið til þess. Þeir hefðu notað bátinn eðlilega án nokkurra vandræða. Bátinum hefði þá verið haldið úti til dagróðra, hugsanlega frá mars og fram í maí. Vinnulýsing og ofnar hefðu verið notuð eftir þörfum, jafnvel hvorttveggja í senn. Menn hefðu fylgst með rafmagnsmælinum í brúnni og hann hefði alltaf verið eins og hann hefði átt að vera. Mælirinn hefði aldrei staðið í mínus nema í skamma stund, svo sem ef öll ljós hefðu verið í gangi og örbylgjuofninn einnig. Hefði vitnið enga skýringu á þeim vandræðum sem stefnandi segðist hafa lent í með rafkerfið.

Vitnið Jóhannes Jóhannesson rafvirki kvaðst hafa verið um borð í bátinum þegar hann hafi verið afhentur stefnanda. Hefði vitnið verið þar til að skipta um landtengisspenni. Skipstjóri og vélstjóri hefðu verið þarna staddir á vegum stefnanda, kaupanda bátsins, og þeir tekið að spyrja vitnið. Vitnið kvaðst hafa bent þeim á takmarkanir rafmagnsins, að menn hefðu skipt um þerur í vinnuljósum til að spara rafmagn „og ýmislegt svona smotteri sem að þyrfti að hugsa vel um, og þar á meðal þennan mæli sem að við vorum mikið að spá í hvernig væri best að tengja og töldum að væri einfaldast að hafa þetta þannig að menn þyrftu ekki að hugsa um einhverja tölu heldur bara þegar að menn sæju að þetta væru komið í mínus að þá væri kerfið yfirlestað eða þyrfti að fara að spara.“ Vitnið hefði farið með þá upp í brú og sýnt þeim búnaðinn.

Vitnið staðfesti yfirlýsingu sína og Áka Haukssonar frá mars 2011, sem liggur fyrir í málinu, þar sem þeir fjalla um breytingar sem gerðar hafi verið á rafkerfi bátsins.

Vitnið var spurt um rafmagnsálagsprófun sem fram hefði farið í bátinum hinn 22. maí 2009 og umsögn úttektaraðila sem þar er skráð. Vitnið sagði að umsögnin segði „náttúrulega“ að ekki mætti keyra kerfið of mikið því það slái út.

Vitnið var spurt um bréf stefnanda og Rafskauta ehf. til Siglingastofnunar, dagsett 17. nóvember 2009. Vitnið sagði að aldrei hefði verið hægt að samkeyra tvær vélar í bátinum og komi það glöggst fram á eldri teikningum. Þá hefði rafall ekki verið fimmtán kílóvött heldur ellefu KVA, sem væri „kannski um 10 kílóvött eða bara nákvæmlega sami rafall og er á ljósavélinni.“

Borið var undir vitnið bréf Siglingastofnunar til Rafskauta ehf., dagsett 1. desember 2009. Vitnið kvaðst skilja það svo, að samkvæmt úttekt hennar hafi rafallinn ekki skilað þeim 220 amperum inn á kerfið sem hann hafi átt að gera samkvæmt upplýsingum framleiðanda, og að í bréfinu sé þess krafist að hann nái að gera það.

Borin var undir vitnið tillaga dómkvadds matsmanns um að fengin yrði önnur ljósavél í bátinn. Vitnið sagði að þegar menn hefðu farið út í breytingar á rafkerfinu hefðu þeir vart talið pláss vera fyrir nýja ljósavél í vélarrúminu. Menn hefðu þess í stað tekið ákvörðun um að „fara í þennan búnað, menn töldu að þetta myndi sleppa og menn höfðu náttúrulega talsverða reynslu úr þessum línubaitningarbátum sem eru með bara samskonar búnað og virðist þar þurfa menn

að spara rafmagn, en ef menn spara þá sleppur þetta.“

Vitnið sagði rangt að það hefði við afhendingu bátsins sagt vélstjóra á vegum stefnanda að í bátnum væri yfirdrifið rafmagn og að enga áhyggju þyrfti að hafa af því. Vitnið kvaðst hafa verið uppi í brú ásamt vélstjóra og skipstjóra frá stefnanda og Karli, forsvarsmanni stefnda, og þar hafi verið vatnsmiðstöð, sem aðeins hafi verið tekin frá vatnskerfi vélarinnar, og hefði Karl þá látið þess getið „að þegar hann hafi verið úti á dekki þá yfirleitt slökkvi hann á rafmagnsofnunum og noti þessa miðstöð og það var náttúrulega erfitt að misskilja af hverju, náttúrulega þetta snerist um að menn væru að spara.“

Vitnið kvaðst vera „alveg sannfærður“ um að það hefði komið fram hjá sér að ekki væri hægt að nota rafmagnið af fullum krafti og keyra öll tæki í senn. Þá staðfesti vitnið þau orð í bréfi vitnisins og Áka Haukssonar til þáverandi lögmanns stefnda, frá júní 2010, að þegar skipið hefði verið afhent hefði þeim, sem við því hefðu tekið, verið sagt að verulega þyrfti að spara rafmagn og gæta þess að ofkeyra ekki kerfið.

Vitnið sagðist líta svo á, að rafkerfi bátsins væri mun öruggara eftir breytingar en fyrir. „[A]uðvitað var einhver skortur á rafmagni [...] en kerfið er alveg tvöfalt eins og það er í dag en það var ekki þannig áður. Það var raunverulega bara einn rafall, AC rafall, í bátnum en núna eru þetta bara tvö sjálfstæð kerfi þannig að ef til dæmis einn ræsirofinn bilaði, mótórin bilaði sem sneri rafali, þá var skipið straumlaust en núna er kerfið alveg tvöfalt.“

Vitnið var spurt hvort alþekkt væri eða fátítt í bátum sem þessum að fara þyrfti sparlega með rafmagn og hafa ekki öll tæki í gangi í senn. Svaraði það því til, að það þekkti „nú svona aðeins til í svona þessum línubeitningarbátum nýju og þar í þessum bátum sem eru með sem sagt sambærilegan búnað eins og þessi, með svona jafnstraumsrafal, þar þarf að spara, og við höfum verið að skipta um ljós í bátum á Húsavík til þess að spara rafmagn út af því að rafalarnir hafa verið oflestaðir og verið til að spara rafmagn hreinlega.“

## Niðurstaða

Að ósk stefnanda var dómkvaddur matsmaður til að svara sjö nánar greindum spurningum um raforkuframléiðslu í bátnum. Er bókað í þingbók matsmálsins að matsmaður skuli tilkynna nafngreindum lögmonnum aðila með sannanlegum hætti og hæfilegum fyrirvara hvenær matsskoðun og matsfundur fari fram, en í 5. tl. 61. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála segir að slíkt skuli bókað þegar dómkvatt er. Í 2. mgr. 62. gr. laganna er svo mælt fyrir um að matsmaður tilkynni aðilum með sannanlegum hætti hvar og hvenær metið verði. Þetta gerði matsmaður ekki, heldur fór sjálfur við annan mann og kynnti sér rafkerfi bátsins og skrifaði svo um það skýrslu, sem lögð hefur verið fram í málinu. Er það að mati dómsins verulegur galli á matinu að matsþola hafi ekki verið gefinn kostur á að gæta þar hagsmuna sinna, þótt fyrir matsmanni hafi að vísu legið nokkur skrifleg gögn sem stöfuðu frá matsþola. Með vísan til þess og með hliðsjón af dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 299/2003, sem upp var kveðinn hinn 19. febrúar 2004, þykir niðurstaða málsins ekki verða á matsgerðinni byggð.

Stefnda stóð fyrir breytingum á rafkerfi bátsins. Teikningar af nýrri hönnun rafkerfisins voru sendar Siglingastofnun til samþykktar, svo sem áskilið er í 1. mgr. 7. gr. laga nr. 47/2003 um eftirlit með skipum. Siglingastofnun samþykkti teikningarnar án athugasemda hinn 10. mars 2009. Hinn 22. maí 2009 gerði skipaskoðunarmaðurinn Óli Austfjörð úttekt á rafkerfinu og gerði engar athugasemdir. Fyrir dómi kvað skipaskoðunarmaðurinn rafbúnað og raflögn bátsins hafa verið í fullkomnu samræmi við teikningar. Gilti skoðunin til 22. maí 2013. Fyrir dómi sagðist vitnið Sævar Óskarsson, hinn dómkvaddi matsmaður, ekki fá betur séð en báturinn væri eins og samþykktar teikningar segðu. Í skýrslu Siglingastofnunar um rafmagnsálagsprófun segir að samræmis hafi virst gæta milli samþykktara teikninga og rafkerfisins. Hefur að mati dómsins ekki verið sannað að rafkerfi bátsins hafi verið breytt frá samþykktum teikningum, svo sem stefnandi heldur fram í stefnu sinni. Þá þykir dóminum ljóst af gögnum málsins að ekki hafi verið víxlað aðalrafal og vararafal.

Stefnda mótmælir því að á rafkerfi bátsins hafi verið gallar sem stefnandi hafi verið leyndur.

Samkvæmt álagsprófun Siglingastofnunar, dagsettri 9. nóvember 2009, skilar rafall á aðalvél í 6 mælingum af 7 að meðaltali 5,1 kW, sem dómurinn álítur innan skekkjumarka miðað við það afl, 5,28 kW, sem gefið er upp á samþykktum teikningum. Mæling nr. 2 er að mati dómsins ekki marktæk vegna fráviks. Í álagsprófun er mælt hámarksafl rafals, en hámarksafl rafals næst einungis á hámarks snúningi. Mælingin var gerð á 1.500 snúningum (rpm) en vélin er gerð fyrir 1.800 snúninga, sem gerir fimmtungs hraðamun. Í prófuninni hitnaði rafallinn í 111°C, en er gerður til að ganga 105°C. Við aukinn snúning frá 1.500 í 1.800 eykst hins vegar kælingin. Að mati dómsins stenst rafall uppgefnar stærðir samkvæmt teikningu sem Siglingastofnun hefur samþykkt.

Óumdeilt er að stefnda hélt bátnum úti, með nýja rafkerfinu, um nokkurra mánaða skeið. Virðist mega telja ljóst, að rafkerfi bátsins hafi að minnsta kosti dugað til þeirra nota sem aðstæður kröfðust þar og þá. Þá virðist ljóst að stefnandi hafi getað gert út bátinn um sumarið vandræðalítið, en fyrir dómi bar Hagbarður Marinósson skipstjóri að allt hafi gengið vel að sumri í björtu en þegar menn hefðu þurft að nýta sér vinnulýsingu að hausti hefði syrt í álinn.

Í kaupsamningi aðila var kveðið á um að báturinn skyldi afhentur með nýlegu athugasemdalausum haffæriskírteini. Ekki hefur komið fram í málinu að það hafi brugðist. Þá liggur fyrir í málinu haffæriskírteini bátsins útgefið 16. október 2009 með gildistíma út það ár.

Fyrir dómi bar Jóhannes Jóhannesson rafvirki að við afhendingu bátsins hefði komið fram hjá honum við þá sem tóku við honum fyrir hönd stefnanda, að ekki væri hægt að nota rafmagnið af fullum krafti og keyra öll tæki í senn. Vitnið hefði bent þeim á takmarkanir rafmagnsins og meðal annars nefnt að menn hefðu skipt um perur í vinnuljósum til að spara rafmagn. Þá hefði athygli fulltrúa kaupenda verið beint að mæli í brú, sem sýna myndi mínustölu ef rafkerfið væri „yfirlestað eða þyrfti að fara að spara.“

Í vottorði um rafmagnsálagsprófun á bátnum, 22. maí 2009, er rituð sú umsögn úttektaraðila að „við aukið álag 5 kW sem bætt var í prófun leysir rofinn út við 23.4 Amp, spennufall um 10-15 volt tíðni um 2-3 rið.“

Að mati dómsins verður að telja að þessi athugasemd við rafmagnsálagsprófunina á bátnum hefði verið til þess fallin að vara kaupendur við takmörkunum rafkerfis bátsins. Þá telur dómurinn sannað með vitnisburði Jóhannesar Jóhannessonar rafvirkja að í síðasta lagi við afhendingu hafi fulltrúum kaupanda mátt vera ljóst að sparlega yrði að fara með rafmagnið og að því væri ekki að treysta að rafkerfið annaði fjölmörgum tækjum í senn.

Þegar á framanritað er horft er það niðurstaða dómsins að stefnandi hafi ekki sýnt fram á að báturinn hafi við afhendingu verið haldinn þeim leyndu göllum sem hann byggir á í málsástæðum sínum. Verður því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í málinu. Með hliðsjón af því verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda 750.000 krónur í málskostnað.

Málið flutti fyrir stefnanda Arnar Sigfússon héraðsdómslögmaður en fyrir stefnda Jónas Haraldsson héraðsdómslögmaður. Gætt var ákvæða 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991.

Málið dæma Þorsteinn Davíðsson héraðsdómari, Davíð Hafsteinsson rafvirki og rafiðnfræðingur og Svavar Sigmundsson vélfræðingur og vélvirkjameistari.

## **D Ó M S O R Ð**

Stefnda, Hraunútgerðin ehf., er sýkn af kröfum stefnanda, M.J. útgerðar ehf., í máli þessu.

Stefnandi greiði stefndu 750.000 krónur í málskostnað.

Þorsteinn Davíðsson.

Davíð Hafsteinsson.

Svavar Sigmundsson.