

Fyrir var tekið:
Málið nr. A-919/1960:

Þorsteinn Thorarensen
gegn

Matthíasi Guðmundssyni.

Fógeti leggur fram nr. 1 gerðarbeiðni, nr. 2 dóm bæjarþings Reykjavíkur nr. 2043/1960, birtan, svohljóðandi:

Fyrir gerðarbeiðanda mætir Lúðvík Gizurarson héraðsdómslögmaður og krefst fjárnáms fyrir kr. 23.570.00, 11% ársvöxtum frá 3/9 1960 til greiðsludags, $\frac{1}{3}\%$ í þóknun, kr. 57.00 í stimpilgjald, kr. 121.00 í afsagnarkostnað, endurrit og birtingu dóms, kr. 125.00, og málskostnaði, kr. 3.600.00, auk þess kostnaði við fjárnám og uppboð.

Gerðarþoli á hér heima, en er ekki viðstaddur. Af hálfu gerðarþola er mættur Lárus Ingimarsson og kveðst ekki greiða. Mættur Lárus óskar eftir að bókað sé, að búið sé að áfrýja í þessu máli.

Mættur Lúðvík óskar eftir að fjárnámið fari fram, þar sem kröfuhafa hafi ekki verið birt áfrýjunarstefna.

Rétturinn var nú fluttur að Nökkvavogi 40. Gerðarþoli var þar ekki staddur, en af hans hálfu mætir Júlíus Sigurðsson, sem þar er staddur.

Fógeti lýsti nú yfir fjárnámi í eignarhluta Matthíasar Guðmundssonar í húseigninni Nökkvavogi 40 og skýrði þýðingu þess fyrir mættum.

Mánudaginn 20. marz 1961.

Nr. 83/1960. **Sölusamband íslenzkra fiskframleiðenda**
(Einar B. Guðmundsson hrl.)

gegn

Trolle & Rothe h/f f. h. eigenda v/s Walburg og gagnsök (Sveinbjörn Jónsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Farmsamningur. Ábyrgð farmflytjanda.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 10. maí 1960. Krefst hann sýknu af kröfum gagn-

áfrýjanda í málinu og málskostnaðar úr hendi hans í héraði og hér fyrir dómi.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 21. maí 1960. Krefst hann þess aðallega, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum £ 691-19-0 með 6% ársvöxtum frá 1. janúar 1957 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst hann þess, að hinn áfrýjandi dómur verði staðfestur og aðaláfrýjanda verði gert að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Með skirskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta þá niðurstöðu hans, að aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda £ 691-19-0 með 6% ársvöxtum frá 1. janúar 1957 til greiðsludags. Þá verður aðaláfrýjanda og dæmt að greiða gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 7000.00.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, Sölusamband íslenskra fiskframleiðenda, greiði gagnáfrýjanda, Trolle & Rothe h/f f. h. eigenda v/s Walburg, £ 691-19-0 með 6% ársvöxtum frá 1. janúar 1957 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 7000.00

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 25. febrúar 1960.

Mál þetta, sem dómtekið var 5. þ. m., hefur Trolle & Rothe h/f, hér í bæ, f. h. eigenda m/s Walburg, Groningen í Hollandi, höfðað fyrir sjó- og verzlunardómi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 16. desember 1957, gegn Sölusambandi íslenskra fiskframleiðenda hér í bænum, til greiðslu skuldar, að fjárhæð £ 691-19-0, auk 6% ársvaxta frá 1. janúar 1957 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndi hefur *aðallega* krafizt sýknu af öllum kröfum stefnanda og hæfilegs málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómsins. Til *ýtrustu vara* krefst stefndi þess, að stefnukröfurnar verði lækkaðar til mjög *verulegra* muna.

Eftir gögnum þeim, sem fram hafa komið í málinu, eru mála-vextir þessir:

Með farmsamningi, dags. 13. nóvember 1956, milli stefnanda, eigenda m/s Walburg, annars vegar og stefnda hins vegar, tók-ust stefnendur á hendur að flytja fyrir stefnda 600 smálestir af söltuðum fiski í pökkum frá allt að 10 höfnum á Íslandi til einnar eða tveggja hafna á austurströnd Ítalíu. Farmgjaldið var ákveðið £145-0-0 fyrir hverja smalest, 1000 kg, og skyldi greiðast fyrirfram við undirskrift farmskírteinis. Í 17. gr. samn-ingsins segir, að ferming, búlkun og afferming skuli vera stefn-endum að kostnaðarlausu.

Samkvæmt skriflegum skýrslum skipstjóra og 1. vélstjóra á m/s Walburg kom skipið til Húsavíkur og lagðist þar að bryggju til fisktöku kl. 1300 hinn 18. desember 1956. Var þá þegar hafizt handa um að ferma fisk í lestir skipsins nr. I og II. Segja þeir síðan í skýrslunum, að kl. 1915 hafi ferming á Esso-brennslu-olíu hafizt í olíugeymi nr. IV, sem er rétt aftan við lest nr. II. Engin olía hafi verið fyrir í geymi þessum, og átt hafi að setja í hann 5 smálestir. Á þessum tíma hafi ferming í lest nr. I staðið yfir, en ferming í lest nr. II verið stöðvuð í bili, en ekki lokið. Ekkj var lest nr. II lokað eða breitt yfir hana, meðan ferming á olíu í geymi nr. IV. fór fram, enda er ekki annað fram komið en veður hafi verið gott, og var því ekki ástæða til slíkra ráðstafana.

Olía til skipsins var afgreidd frá tveimur olíubílum á bryggju-inni. Þegar afgreiðsla á olíu í geymi nr. IV hafði staðið í nokkr- ar mínútur, segja skipstjóri og I. vélstjóri, að allt í einu hafi olían sprautazt með miklum þrýstingi út um loftleiðsluna (air-escape pipe) og lent í afturenda lestar nr. II og valdið þar skemmdum á nokkru af saltfiski, og hafi þá olíuafgreiðslan verið stöðvuð. Telja þeir sennilega orsök til þessa þá, að mikið loft, en lítið af olíu, hafi verið í geyminum. Þá hafi enginn afgreiðslu- manna olíunnar verið í skipinu til þess að stöðva olíurennslíð þegar í stað.

Að sögn manna þessara var II. vélstjóri gæzlumaður skipsins, meðan móttaka olíunnar fór fram, en engin skýrsla liggur fyrir frá honum um atburðinn.

Afgreiðslumaður Olíusölu Kaupfélags Þingeyinga í Húsavík skýrir í bréfi, dags. 15. apríl 1957, til Olíufélagsins h/f hér í bænum, sem mun hafa átt olíuna, þannig frá málsatvikum, að síðari hluta dags hinn 18. desember 1956 hafi borizt olíupöntun

frá m/s Walburg. Eins og á stóð, hafi ekki verið hægt að afgreiða olíu til skipsins um bryggjuæð, og hafi því tvær bifreiðar verið látnar annast afgreiðsluna. Hafi II. vélstjóri vísað bifreiðastjórunum á áfyllingarstúta ofan þilja aftan við stýrishús skipsins, og þar hafi verið látnir rúmlega 16000 lítrar af olíu eða umræddir geymar fylltir. Að því búnu hafi sami vélstjóri vísað á aðra áfyllingarstúta fram við aftasta lestarop skipsins og talið, að í þá kæmust um 10 smálestir. Vélstjórinn hafi síðan sjálfur skrúfað ofan af áfyllingarstútunum og sagt allt tilbúið, en þegar komnir hafi verið um 600 lítrar í geyminn, hafi olían komið upp úr honum, svo sem úr goshver væri. Dælingu olíunnar hafi verið hætt þegar í stað, en þar sem áfyllingarstútarnir voru mjög nálægt lestaropinu, hafi verið óhjákvæmilegt, að meiri hluti þeirrar olíu, sem upp úr geyminum gaus, hafi farið í fisk, sem búið var að lesta. Um 160 fiskpakkar með meiri eða minni olíublettum hafi þá þegar verið teknir upp úr lestinni. Yfirvélstjóra og skipstjóra hafi strax verið gerð grein fyrir því, hvernig komið var, og hafi vélstjórinn talið, að um væri að kenna of hraðri dælingu. Önnur tilraun hafi því verið gerð og dælt, eins hægt og unnt var, en ekki hafi verið komið í geyminn nema svipað magn og áður, þegar tekið hafi að ólga í honum. Hafi þá verið neitað að afgreiða meiri olíu, fyrr en lestinni hefði verið lokað, og var svo gert. Að því loknu hafi enn verið gerð tilraun til að dæla olíu á geyminn, en allt hafi farið á sömu leið og fyrr, og hafi þá verið ákveðið að hætta við svo búið. Hins vegar hafi skipsmenn talið nauðsyn á að fá meiri olíu, og því hafi verið gerð ein tilraun enn. Þegar nýbyrjað hafi verið á þeirri dælingu, hafi I. vélstjóri komið með stóran skiptilykil og skrúfað hettu ofan af tveimur ventlum (væntanlega loftventlum), eru voru út við borðstokka skipsins sinn hvorum megin. Eftir að þetta var gert, hafi verið settir á sjötta þúsund lítrar í geyminn og dælt af fullum krafti, enda allt verið í bezta lagi.

Þá segir í bréfinu, að sverleiki á afgreiðsluslöngum bifreiðarinnar og afgreiðslubyssu hafi verið $1\frac{1}{4}$ ", en sverleiki á áfyllingarstút skipsins $1\frac{1}{2}$ ". Enn segir þar, að eins og venja sé við skipaafgreiðslu, þá hafi bifreiðastjórnarnir verið í skipinu við afgreiðslubyssuna og því reiðubúnir að stöðva dælingu fyrirvara-laust.

Þessari frásögn í bréfi afgreiðslumannsins hefur í engu verið hnekkkt, enda er hún að meginefni í samræmi við skýrslur skip-

stjóra og 1. vélstjóra skipsins, en þó fyllri en þar í nokkrum at-
riðum. Verður því frásögnin og skýrslurnar lagðar til grund-
vallar um það, hvernig málsatvikum hafi verið háttað.

Um það er enginn ágreiningur milli aðilja, að í umrætt skipti
hafi 162 fiskpakkar skemmt af olíu, að verðmæti £ 690-19-0 eða
hin umstefnda fjárhæð. Þegar stefndi greiddi farmgjaldið, hélt
hann fjárhæð þessari eftir af því sem greiðslu fyrir tjónið á fisk-
inum. Stefnendur telja, að þetta hafi verið óréttmætt af stefnda,
þar sem þeir beri ekki ábyrgð á tjóninu, og vísa því til stuðnings
til ákvæða 2. gr. farmsamningsins, er þeir telja, að leysi þá undan
ábyrgð á slíku tjóni, sem hér átti sér stað, og hafa þeir höfðað
mál þetta til heimtu eftirstöðva farmgjaldsins.

Sýknukröfuna reisir stefndi í fyrsta lagi á því, að umrætt tjón
hafi stafað af stórkostlegu hirðuleysi og gáleysi skipverja eða
þeirra manna, sem við skipið unnu, og beri stefnendur því sem
skipseigendur samkvæmt siglingalögum og almennum réttarregl-
um fébótaábyrgð á tjóni því, er hann hafi orðið fyrir vegna
skemmdanna á fiskinum. Mótmælir stefndi því, að stefnendur séu
undanþegnir ábyrgð á tjóninu með ákvæðum 2. gr. farmsamn-
ingsins. Þar sé hins vegar berum orðum tekið fram, að skips-
eigandi beri ábyrgð á tjóni, er hljótist af handvömm við hleðslu
skips og fermingu, en tjónið á fiskinum hafi einmitt orsakast við
fermingu. Samtímis fermingu og hleðslu fisksins hafi skipið tekið
olíu til framhalds ferð sinni. Við fermingu olíunnar hafi orðið
þau stórfelldu mistök, að vanrækt hafi verið að opna fyrir loft-
ventla á geymi þeim, er olíunni var dælt í, og hafi þessi mistök
orðið orsök þess, hvernig fór.

Þá heldur stefndi því fram, að jafnvel þótt 2. gr. farmsamn-
ingsins hefði að geyma reglur um ábyrgðarleysi skipseigenda á
tjóni því, sem hér um ræðir, að þær reglur fái ekki staðizt sam-
kvæmt íslenskum lögum og alþjóðareglum. Ef skipseigendur eigi
ekki að bera ábyrgð á slíku tjóni, myndi það hafa hinar alvarleg-
ustu afleiðingar, því að þá væri viðurkennt, að skipseigendum,
yfirmönnum skips og starfsmönnum bæri engin skylda til að gæta
þeirra verðmæta, sem falin væru í forsjá þeirra eða yfirleitt að
rækja störf sín, eins og góðum og gegnum mönnum. Telur hann,
að slíkar reglur myndu verða viðskiptalífínu til hins mesta tjóns.

Í öðru lagi reisir stefndi kröfu sína um sýknu og jafnframt
varakröfuna um lækkun stefnukröfunnar á ákvæðum 25. gr. laga
nr. 20 frá 1954 um váttryggingarsamninga. Heldur hann því fram,
að váttryggjendur farmgjaldsins muni hafa greitt hið umkrafaða

farmgjald, og séu þeir því hinir raunverulegu eigendur hinnar umstefndu kröfu, en í hinu tilvitnaða ákvæði sé svo ákveðið, að lækka megi skaðabótakröfu eða fella hana niður eftir atvikum, er um sé að ræða endurheimtukröfu váttryggingarfélags.

Stefnendur hafa mótmælt öllum framangreindum varnarástæðum stefnda, og eftir að málið var tekið til dóms, hafa dóminum borizt gögn um það, að váttryggjandi farmgjaldsins, váttryggingarfélagið Skuld í Kaupmannahöfn, hefur ekki greitt stefnendum bætur vegna missis farmgjalds þess, sem stefnt er út af. Er því sýnt, að framangreint lagaákvæði tekur ekki til tilviks þess, sem hér um ræðir.

Af gögnum þeim, sem rakin eru hér að framan, þykir nægilega í ljós leitt, að orsök skemmdanna á farminum megi rekja til vangæzlu þess eða þeirra skipverja á m/s Walburg, er áttu að annast móttöku olíunnar í skipið í Húsavík. Kemur því til að athuga um gildi ákvæða 2. gr. farmsamningsins og hvort tilvikið falli undir ábyrgðar- eða ábyrgðarleysisákvæði greinarinnar, en hún hljóðar svo í þýðingu löggilts skjalþýðanda og dómtúlks í ensku:

„Eigendur skulu vera ábyrgir fyrir vörutapi eða vöruskemmdum eða fyrir töfum á afhendingu varanna, aðeins svo fremi sem tapið, skemmdirnar eða tafirnar hafa orsakast af rangri eða hirðuleysislegri hleðslu varanna í farmrými (nema hleðslan í farmrými hafi verið framkvæmd af sendendum eða hleðslumönnum þeirra eða starfsmönnum) eða af persónulegum skorti á skyldurækni hjá eigendum eða framkvæmdastjóra þeirra við að gera skipið á allan hátt sjófært og tryggja, að það sé réttilega mannað, útbúið og vistað, eða vegna persónulegra aðgerða eða vanrækslu eigendanna eða framkvæmdastjóra þeirra.

Eigendurnir bera ekki ábyrgð á neinu tjóni eða skemmdum eða töfum, sem verða kunna af öðrum orsökum, jafnvel þó stafi af hirðuleysi eða vanræksku skipstjóra eða áhafnar eða einhvers annars aðilja í þjónustu eigendanna um borð eða í landi, hverra aðgerðum þeir yrðu að bera ábyrgð á, ef ekki kæmi til þetta ákvæði, eða af ósjóhæfni skipsins við fermingu eða í byrjun ferðar eða á sérhverjum öðrum tíma.

Skemmdir, sem orsakast af snertingu við leka, þef eða uppgufun frá öðrum vörum eða af eldfimi eða sprengihættu eða ófullnægjandi umbúðum annarra vara, skal ekki álíta, að hafi orsakast af rangri eða hirðuleysislegri hleðslu í farmrými, jafnvel þótt slík sé orsökinn“.

Í íslenskum rétti eru engin ákvæði, er takmarki heimild farmflytjanda til þess að undanþiggja sig ábyrgð á vöru, sem hann tekur til flutnings, og fer því um ábyrgðina eftir frjálsu samkomulagi aðilja.

Á það verður ekki fallizt hjá stefnda, að farmskemmdir þær, sem hér um ræðir, falli undir ábyrgðarákvæði 1. málsg. 2. gr. farmsamningsins. Eftir ákvæði þessu er það skilyrði fyrir ábyrgð farmflytjanda á vöruskemmdum, að þær hafi orsakast af rangri eða hirðuleysislegri hleðslu varanna í farmrými, og er þar að sjálf-sögðu átt við vörur þær, sem teknar hafa verið til flutnings. Nú orsökuðust umræddar skemmdir ekki af rangri eða hirðuleysislegri hleðslu þeirra vara, heldur af mistökum við fermingu brennsluolíu í skipið, og nær ábyrgðarákvæðið ekki til þess tilviks.

Að þessu athuguðu, og þegar virt eru önnur ákvæði 2. gr. farmsamningsins, sem varðar undanþágu stefnenda sem farmflytjenda frá ábyrgð, verður að telja undanþágurnar svo víðtækar, að þær taki til tilviks þess, er var orsök vöruskemmdanna, og á stefndi því ekki rétt til bóta úr hendi stefnenda á tjóninu, sem hlautt vegna þeirra. Af þessu leiðir, að dæma ber stefnda til þess að greiða stefnendum eftirstöðvar farmgjaldsins eða hina umstefndu fjárhæð með vöxtum, eins og krafizt hefur verið, en eftir atvikum og öllum málavöxtum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Ísleifur Árnason, fulltrúi borgardómara, kvað upp dóm þenna ásamt samdómendunum Ragnari Jónssyni hæstaréttarlögmanni og Þorsteinj Loftssyni vélfræðiráðunaut.

Dómsorð:

Stefndi, Sölusamband íslenskra fiskframleiðenda, greiði stefnanda, Trolle & Rothe h/f f. h. eigenda m/s Walburg, £ 691-19-0 með 6% ársvöxtum frá 1. janúar 1957 til greiðsludags innan fimmtán daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Málskostnaður falli niður.
