

Þriðjudaginn 2. apríl 1985.

Nr. 191/1982. **Andri h/f**

(Skúli Th. Fjeldsted hdl.)

gegn

Guðmundi Péturssyni hrl.

f.h. Hans Nordal, eiganda og

útgerðarmanns m/s Loanna

(Pétur Guðmundarson hdl.)

Farmflutningur. Aukabiðdagagjald. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Guðmundur Skaftason, Halldór Þorbjörnsson, Magnús Thoroddson og Sigurgeir Jónsson.

Áfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 29. september 1982, að fengnu áfrýjunarleyfi samkvæmt 4. mgr. 20. gr. laga nr. 75/1973 hinn 15. s.m. Dómkröfur hans eru aðallega þær, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnda í málinu, en til vara, að fjárhæð sú, er héraðsdómur dæmdi, verði lækkuð. Í báðum tilvikum krefst hann málskostnaðar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms, þó þannig, að frá 21. apríl 1982 til greiðsludags verði vextir 10% ársvextir. Hann krefst og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Eftir uppsögu héraðsdóms hefur áfrýjandi aflað nokkurra nýrra gagna og lagt fyrir Hæstarétt. Meðal þeirra er yfirlit, sem hann hefur tekið saman eftir ritinu „BIMCO Weekly Circular“ um skipafjölda í höfninni í Szczecin (Stettin) og um væntanlegar skipakomur til hafnarinnar einn dag í viku hverri á tímabilinu 21. desember 1977 til 21. mars 1978.

Áfrýjandi hefur og aflað umsagnar þriggja manna, er starfa hjá skipafélögum eða við skipamiðlun, um það, „hvernig túlka beri „liner terms“ skv. (þeirra) reynslu að því er varðar tafir við losun skips á ákvörðunarstað og sérstaklega í pólskum höfnum.“ Vísaði áfrýjandi í þessu sambandi til niðurlagsákvæðisins í 17. grein farmsamnings aðilja: „The cargo to be discharged on liner terms for owners' account.“

Í bréfi Hafskips h/f, dags. 28. febrúar 1983, er fyrirspurninni svarað þannig:

„Það er okkar álit, að Andra h/f beri ekki að greiða umrædda aukabiðdaga. Vitnum við þar til greinar 17 í farmsamningnum, en þar er skýrt tekið fram að varan skuli losuð samkvæmt liner-skilmálum á kostnað skipseiganda.“

Í bréfi Magnúsar Ármann skipamiðlara vegna Gunnars Guðjónssonar s/f er svar við fyrirspurninni á þessa leið:

„Með skírskotun í bréf yðar dags. 23. febrúar 1983, þar sem þér farið fram á túlkun vora samkvæmt vorri reynslu á „liner terms“ ef sérstaklega er svo um samið, með sér grein í „Gencon“ samningi, sjá gr. 6 og gr. 17, viljum við hér með gera grein fyrir vorri túlkun á þessu ákvæði:

- 1) Skipseiganda ber að sjá um og útvega bryggjupláss, allar tafir þar af leiðandi eru því á kostnað eiganda.
- 2) Skipseiganda ber að sjá um losun og greiða losunarkostnað, tafir v/veðurs, afkasta, skorts á vinnuafli, vögnum ofl., sem reikna má með samkvæmt venju, eru á kostnað skipseiganda, nema sérstaklega sé samið um ákveðinn losunartíma.
- 3) Í öllum þeim tilfellum, sem vér leigjum á „liner terms“ losun, er flutningsgjaldið hærra en þegar leigt hefur verið á f.i.o.s. (frí lestun og frí losun fyrir skipið) grundvelli, enda reiknar skipseigandi inn í farmgjaldið losunarkostnað í losunarhöfn auk losunartíma og allra tafa sem kunna að verða í höfninni varðandi losunina.“

Í vitnamáli, er háð var á bæjarþingi Reykjavíkur 12. nóvember 1984, gaf bréfitari nánari skýringar á efni bréfsins og staðfesti, að eftir sínum skilningi fælist í orðunum „liner terms“, að skipseiganda bæri ekki aukabiðdagagjald vegna þeirrar biðar, sem venjuleg væri í höfn vegna veðurs, vöntunar á legurými við bryggju eða öðru, sem nefnt væri í bréfinu, en gat þess þó, að ef eitthvað væri tekið fram í farmsamningi um losunarhraða, muni það þó „draga úr áhættu skipseigandans.“

Í bréfi Baldvins Jónssonar, þáverandi starfsmanns h/f Eimskipafélags Íslands, dags. 25. febrúar 1983, er um það fjallað, hvernig almennt beri að skilja nokkur tíðkanleg ákvæði í farmsamningum

varðandi fermingu og affermingu. Þykir ekki þörf á að rekja efni bréfsins í einstökum atriðum eða skýrslu bréfitara í áðurgreindu vitnamáli að öðru leyti en því, að í vitnaskýrslunni lýsti hann þeim skilningi sínum á orðunum „liner terms“, að þau vörðuðu farmgjald og affermingarkostnað, sem borinn skyldi af skipseiganda, en farmsamningurinn kvæði ekki á um ákveðinn fjölda biðdaga í losun og lestun. Fari það eftir hefðum og venjum í höfnum.

Í hinum áfrýjaða dómi hefur fallið niður hluti af þeim kafla úr telexskeyti Þorvalds Jónssonar skipamiðlara til Mökster Shipping A/S 14. mars 1978, sem sagður er vera tekinn orðréttur upp í dóm-inn. Réttur er þessi hluti skeytisins þannig:

„Must say that the owners are not much flexible in solving this problem. We have guaranteed to owners to pay any demurrage legally due to them in spite of the fact that the main problem is the lack of waggons for which our receivers are to be blamed. Nevertheless we have guaranteed and shall undertake to come to a solution with our receivers.“

Ennfremur hefur misritast í hinum áfrýjaða dómi, að Mökster Shipping A/S hafi borist skeyti um málið frá framkvæmdastjóra stefnda sama dag, en sú orðsending var send hinum norska miðlara 15. mars fyrir milligöngu Þorvalds Jónssonar.

Grein 4 (6) í farmsamningi aðilja er svohljóðandi, og eru hér auðkennnd þau orð, sem eru vélrituð í prentaðan texta samningsins:

„Cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle and to be discharged in *fast as can, customary in running weather* working days. Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to discharge is given before noon, and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon.

Time lost in waiting for berth to count as discharging time.“

Fallast má á það með héraðsdómi, að ekki verði lagður sá skilningur í niðurlagsákvæði 17. greinar farmsamnings aðilja, sem var um flutning heils farms frá Vopnafirði og Eskifirði til Szczecin, þegar grein þessi er virt í tengslum við önnur ákvæði hans, sem greind eru í dómnum, að orðin „on liner terms“ hafi skotið loku fyrir, að stefndi mætti krefjast gjalds fyrir aukabiðdaga í affermingarhöfn. Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skírskotun til for-

sendna hins áfrýjaða dóms verður sýknukrafa áfrýjanda ekki tekin til greina.

Varakrafa áfrýjanda er á því byggð, að stefndi eigi ekki rétt á að fá greitt aukabiðdagagjald fyrir þann tíma, sem töl á affermingu m/s Loanna hafi stafað af bið skipsins eftir legurými við bryggju í Szczecin og öðrum tölum á uppskipun, svo sem skorti á járnbraut-arvögnum til viðtöku farms. Leiði þetta af þeirri tilvísun til venju, sem fólgin sé í orðinu „customary“ í tengslum við orðin „fast as can“ í 4 (6) gr. farmsamningsins. Séu tafir af umræddum orsökum alvanalegar í pólskum höfnum. Auk þess felist það í 17. grein farmsamningsins, að bið eftir legurými við bryggju hafi átt að vera á áhættu stefnda.

Í farmsamningi aðilja segir í niðurlagi í grein 4 (6), svo sem fyrr er greint, að þann tíma, er skipið bíði eftir legurými við bryggju, beri ekki að telja til affermingartíma. Ekki verður talið, að með hinum nýju gögnum séu komnar fram öruggar upplýsingar um sérstakar venjur í höfninni í Szczecin varðandi það, hvernig biðdaga skuli telja. Mótmæli gegn útreikningi og fjárhæð hins umkrafða aukabiðdagagjalds sérstaklega komu fyrst fram við munnlegan flutning máls í héraði. Samkvæmt þessu verður varakrafa áfrýjanda ekki heldur tekin til greina.

Af hálfu áfrýjanda var því lýst yfir við flutning málsins fyrir Hæstarétti, að hann andmælti ekki vaxtakröfu stefnda, hvorki að því er varðaði upphafstíma vaxta né vaxtafót.

Samkvæmt framansögðu ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm, þó þannig, að frá 21. apríl 1982 verði vextir 10% ársvextir. Þá ber og að dæma áfrýjanda til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst 60.000,00 krónur.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður, þó þannig, að frá 21. apríl 1982 til greiðsludags verði vextir af hinni dæmdu fjárhæð 10% ársvextir.

Áfrýjandi, Andri h/f greiði stefnda, Guðmundi Péturssyni hæstaréttarlögmanni f.h. Hans Nordal, eiganda og útgerðar-

manns m/s Loanna, 60.000,00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

S é r a t k v æ ð i

Magnúsar Thoroddsen hæstaréttardómara.

Ég er ósammála atkvæði meiri hlutans af ástæðum þeim, er hér greinir: Farmsamningur sá, sem mál þetta snýst um, er eigi svo skýr sem skyldi.

Í samningi þessum eru 16. og 17. gr. vélritaðar sérstaklega til viðbótar 15 greinum í hinu prentaða samningsformi.

Það er viðtekin regla við túlkun á skriflegum samningum skv. stöðluðum, prentuðum samningsformum, að það, sem ritað er sérstaklega á slík eyðublöð, hefur meira gildi heldur en hinn prentaði texti.

Í 17. grein samningsins segir m.a. svo: „The cargo to be discharged on liner terms for owners account“. Þetta samningsákvæði orkar að vísu tvímælis, en þegar það er virt í samhengi við 4. gr. farmsamningsins, þar sem m.a. segir, að farmi skuli afskipað „fast as can, customary in running weather working days“, og í ljós er leitt, að tafir við affermingu eru venjulega í Stettin, þá tel ég rétt að túlka hin tilvitnuðu orð 17. gr. samningsins á þá lund, að þau víki til hliðar hinu ósamrýmanlega ákvæði 5. gr. Ég tel stefnda því ekki eiga kröfu á hinu umstefnda aukabiðdagagjaldi. Yfirlýsing áfrýjanda frá 10. mars 1978 þess efnis, að hann ábyrgðist stefnda aukabiðdagagjald, breytir hér engu, þar sem yfirlýsingin var bundin því skilyrði, að stefndi ætti lögvarða kröfu til gjaldsins („legally due to them“).

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, tel ég, að sýkna beri áfrýjanda, en eftir atvikum eigi málskostnaður að falla niður bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur sjó- og verslunardóms Reykjavíkur 26. nóvember 1980.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 30. október sl., en höfðað hér fyrir dóminum með stefnu, birtri 27. júní 1979, af Guðmundi Péturssyni hrl., Reykjavík, f.h. Hans Nordal,

Stafangri, Noregi, útgerðarmanns og eiganda skipsins m/s „Loanna“, gegn Andra h.f., Borgartúni 29, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda er þær, að stefndi greiði norskar kr. 116.666,67 með 19% ársvöxtum frá 11. apríl 1978 til 1. júní 1980, en með 11% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og málskostnað að mati dómsins.

Stefndi gerir þær dómkröfur, að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda, og að honum verði tildæmdur málskostnaður úr hans hendi.

Dómurinn leitaði sátta, en þær tókust ekki.

Málavextir.

Stefnandi tók að sér flutning á 952 tonnum og 500 kg af loðnumjöli í sekkjum fyrir stefnda með skipi sínu, m/s „Loanna“, frá Eskifirði og Vopnafirði til Stettin í Póllandi, og snýst málið um kröfu stefnanda um aukabiðdagagjald vegna tafa, er urðu á affermingu skipsins í Stettin.

Farmsamningur aðilja var gerður á svonefnt „Gen. con.“ form, á ensku „Uniform Generaleal Charter“, og var hann dags. 10. febrúar 1978. Umboðsaðiljar við samningsgerðina voru: Fyrir stefnanda skipamiðlara fyrirtækið Mökster Shipping A/S, Stafangri, en fyrir stefnda Þorvaldur Jónsson skipamiðlari, Reykjavík. Fyrir hönd beggja aðilja var farmsamningurinn undirritaður af danska skipamiðlara fyrirtækinu Stangeby og Hansen, Kaupmannahöfn. Móttakandi farmsins var tékkneskt fyrirtæki, Koospol, en umboðsaðili þess var skipamiðlara fyrirtækið Checófracht. Þorvaldur Jónsson skipamiðlari gaf út farmskírteini fyrir flutningnum í Reykjavík 15. febrúar 1978.

M/s Loanna kom til Stettin í Póllandi að morgni 1. mars 1978, kl. 4:00. Skipið lagðist við festar á ytra skipalægi, þar sem ekki var fyrir hendi viðlegupláss í höfninni. Tilkynning um, að skipið væri tilbúið til affermingar, var send kl. 11:50 sama dag. Skipið beið síðan eftir hafnarplássi til 4. mars, en þá lagðist það að bryggju. Uppskipun tafðist síðan og gekk skrykkjótt af orsökum, sem nánar eru greindar í „statement of facts“, þ.e. svokölluðu „time sheet“, sem liggur frammi í málinu á dskj. nr. 6, og lauk uppskipun farmsins ekki fyrr en 18. mars. Eftir að skipið var lagst að bryggju, byggðust tafirnar fyrst og fremst á vöntun á járnbrautarvögnum til að taka við farminum. Eftir allar þessar tafir var skipið komið á aukabiðdaga, og þann 9. mars stöðvaði skipstjórinn uppskipun farmsins. Neitaði hann að hefja uppskipun að nýju og krafðist tryggingar eða ábyrgðar af hálfu stefnda og móttakanda farmsins fyrir greiðslu áfallinnar aukabiðdagabóknunar. Urðu lyktir þær, að umboðsmenn beggja aðilja, þ.e. Þorvaldur Jónsson og Checófracht, sendu umboðsmanni stefnanda, Mökster Shipping, Stafangri, telexskeyti, bæði dags. 10. mars 1978, þar sem þeir ábyrgðust fyrir hönd umbj. sinna greiðslu á aukabiðdagabóknun til stefnanda. Telex-

skeyti þessi liggja frammi í málinu. Á dskj. nr. 13 er skeyti frá Checófracht, og er það svohljóðandi:

„In the name of our receivers Koospól Praha we are giving you herewith our guarantee for payment of total demurrage incurred in Stettin. This guarantee is given without prejudice to the relation between the suppliers and receivers. You are requested to instruct immediately the master of the vessel to start discharge without further delay.“

Skeyti Þorvalds Jónssonar skipamiðlara, sem samið var af Haraldi Haraldssyni, framkvæmdastjóra stefnda Andra h.f. og sent að beiðni hans, hljóðaði þannig:

„Charterers have now instructed me to confirm to you that they guarantee hereby payment of demurrage legally due for above vessel at Stettin. Await our confirmation that you have released the cargo.“

Að fengnum þessum ábyrgðaryfirlýsingum var uppskipun haldið áfram, enda þótt ætlun hans hafi verið að fá aðiljana til þess að setja bankatryggingu fyrir aukabiðdagagjaldinu. Strax daginn eftir, þann 11. mars, sendu þó Checófracht telexskeyti til umboðsmanns stefnanda, Mökster Shipping, og sögðu, að þeir vildu afturkalla ábyrgðaryfirlýsingu sína frá því deginum áður, vegna þess að þeir hefðu frétt, að stefndi, Andri h.f., hefði einnig gefið slíka ábyrgðaryfirlýsingu. Þá urðu einnig áframhaldandi tafir á uppskipun farmsins, ýmist vegna skorts á járnbrautarvögnum eða rigningar. Þann 14. mars sendi Þorvaldur Jónsson skipamiðlari S. Mökster telexskeyti, þar sem segir:

„Must say that the owners are not much flexible in solving this problem is the lack of wagons for which our receivers are to be blamed. Nevertheless we have guaranteed and shall undertake to come to a solution with our receivers.“

Sama dag barst S. Mökster skeyti frá framkvæmdastjóra stefnda. Þetta skeyti er mjög harðort og ákveðið, og í niðurlagi þess segir svo:

„We repeat before given guarantee to you where as we state following: We guarantee all demurrage to be paid-legally due to you. If you do not accept this we place you responsible for all consequences and costs involved in this matter. We advise you once again to withdraw your orders of closing down the hatches of the above mentioned vessel and have the discharging done to prevent any further damage. We shall not take any further part in negotiations regarding this matter untill the vessel is fully discharged.“

Uppskipun farmsins var síðan aftur stöðvuð frá kl. 14:00 15. mars til sama tíma þann 16., vegna þess að stefnanda þótti krafa sín um aukabiðdagagjaldið eigi nógu trygg. En eftir þessa sólarhringsstöðvun var þó uppskipun haldið áfram eftir því sem aðrar ástæður hömluðu ekki.

Eins og áður hefur komið fram, lauk uppskipun að kveldi 18. mars og

sigldi M/S LOANNA að því búnu úr höfn. Tók uppskipunarvinnan allt í allt 38 ½ klst., sbr. dskj. nr. 6.

Á dskj. nr. 22 eru telexviðskipti milli Checófracht og S. Mökster, er fram fóru 3. apríl 1978, þar sem þeir fyrrnefndu eru enn að leita eftir samþykki á afturköllun á ábyrgðaryfirlýsingu sinni, er gefin var 10.3. 1980, sbr. dskj. nr. 13. Þessari umleitun var þannig svarað af hálfu Mökster:

„The receivers are mentioned in the charterparty and you have given your guarantee on their behalf as far as we have understood. We shall try to get the money from charterers and if succeeding we shall accept that you withdraw your guarantee, but if impossible to get it from charterers we must claim you for the demurrage money. The problem is, that we do not trust the people in Iceland.“

Hinn 11. apríl 1978 skrifaði umboðsmaður stefnanda skipamiðlaraforfyrir-tækinu Stangeby og Hansen, Kaupmannahöfn, sem hafði undirritað farmsamninginn fyrir báða aðilja, og fól því að innheimta kröfuna um aukabiðdagabóknunina. Afrit af bréfi þessu liggur frammi í málinu á dskj. nr. 15, og er vaxtakrafa máls þessa miðuð við dagsetningu þessa bréfs.

Málsástæður og lagarök.

1. Kröfu sína um þóknun fyrir aukabiðdaga vegna tafa í uppskipun úr m/s „Loanna“ í Stettin í Póllandi reisir stefnandi á ákvæðum í farmsamningi aðilja, sem lagður hefur verið fram í málinu, og jafnframt á ábyrgðaryfirlýsingu þeirri, sem gefin var af hálfu stefnda hinn 10. mars 1978 og ítrekuð hinn 14. mars 1978. Stefnandi bendir á, að í klásúlu 5 í A-hluta farmsamningsins sé samið sérstaklega um aukabiðdaga og þóknun fyrir þá, sem ákveðin sé norskar kr. 8.000 fyrir hvern dag eða pró rata fyrir hluta úr degi, bæði í hleðsluhöfn og affermingarhöfn. Stefndi hafi leitast við að halda því fram, að niðurlagssetningin í klásúlu 17 í farmsamningnum, A-hluta, sem hljóði þannig: „The cargo is to be discharged on liners terms for owners account“, beri að skilja þannig, að ekki komi til greina aukabiðdagar og aukabiðdagagjald í affermingarhöfn. Stefnandi telur, að þessi túlkun stefnda á klásúlu 17 fái ekki staðist, og bendir á eftirfarandi. Í fyrsta lagi sé almennt talið, að hugtakið „liner terms“ í farmsamningnum sé óljóst og ónákvæmt, en þó sé sá skilningur yfirleitt lagður í það, að farmflytjandi eigi að sjá um fermingu og affermingu og að ekki sé samið um biðdaga og aukabiðdagagjald, vegna þess að slíkt tíðkist ekki í áætlunarsiglingum. Í þessu máli sé aðstaðan hins vegar sú, að aðiljar hafi samið skýrt og skorin-ort um fermingar- og affermingartíma og aukabiðdaga og aukabiðdagagjald í klásúlum 3, 4 og 5 í farmsamningnum. Klásúla 17 í farmsamningnum breyti engu varðandi þessi atriði. Með henni séu ailjar einungis að ákvarða kostnaðarskiptingu varðandi fermingu og affermingu. Þegar

klásúla 17 sé lesin í heild, geti engum dulist, að annar og víðtækari skilningur verði ekki í hana lagður. Fyrri málsliður hennar varði kostnaðinn við fermingu, sem sé „free of expense to the vessel“, en affermingin skuli hins vegar skv. seinni málsliðnum vera „on liner terms for owners account“, sem þýði aðeins, að farmflytjandi eigi að bera kostnað af affermingunni. Um tilvísun lögmanns stefnda til 96. gr. siglingalaga nr. 66/1963 í sambandi við klásúlu 17 segi stefnandi, að ákvæði 5. kafla siglingalaganna komi því aðeins til álita, að ekki sé á annan veg samið, sbr. 52. gr. laganna. Í máli þessu liggja fyrir farmsamningur aðilja og byggist réttarstaða þeirra á honum. Auk þess eigi ákvæði 96. gr. siglingalaga aðeins við, þegar skip sé í förum samkvæmt fastri áætlun. Ákvæðið taki mið af stykkjagóssflutningum, þegar skipafélög hafi umboðsmenn í hinum ýmsu áætlunarhöfnum sínum, og vandkvæðalaust sé að koma stykkjagóssinu í geymslu í vöruhúsi viðkomandi umboðsmanns. Í þessu máli sé aðstaðan allt önnur. Hér hafi verið um að ræða skip með fullfermi til eins aðilja, þ.e. farmsamning um heilt skip og útgerðarmaður þess, stefnandi málsins, reki ekki neinar áætlunarsiglingar til Póllands. Af þessum ástæðum komi 96. gr. siglingalaga hér alls ekki til álita. En stefnandi bendir á, að einu gildi, þótt svo hafi verið um samið, að afferming skipsins skyldi fara fram „on liner terms“, því það þýði einungis, að stefnandi hafi átt að greiða kostnaðinn við uppskipun farmsins. Af þessu sé ótvírætt, að aðiljar hafi samið um aukabiðdaga og aukabiðdagagjald í affermingarhöfninni, þ.e. Stettin.

Af klásúlu 11 í B-hluta farmsamnings aðilja leiði, svo og hinni sérstöku ábyrgðaryfirlýsingu stefnda, að stefndi sé sem farmsendandi ábyrgur fyrir greiðslu aukabiðdagagjaldsins.

Um affermingartímann og aukabiðdagana segir stefnandi, að samkvæmt klásúlu 4 í farmsamningnum hafi uppskipun farmsins átt að fara fram „fast as can, customary, in running weather working days“, og teljist affermingartíminn hefjast „at one p.m. if notice of readiness to discharge is given before noon“. Af málavöxtum leiði, að affermingartíminn teljist hefjast kl. 13:00 hinn 1. mars 1978. Gildi þá einu, þótt skipið hafi legið á læginu til 4. mars og ekki lagst að bryggju fyrr en kl. 19:00 þann dag. Ástæðan fyrir þessari bið hafi verið skortur á viðleguplássi í höfninni í Stettin vegna mikillar skipaumferðar á þeim tíma, en í lok klásúlu 4 sé einmitt tekið af skarið um það, hver skuli bera áhættuna af slíkum töfum. Þar segi: „Time lost in waiting for berth to count as discharging time“. Í útreikningi sínum á aukabiðdagagjaldinu miði stefnandi við, að eðlilegur tími til uppskipunar á 1000 tonnum af loðnumjöli í sekkjum sé 48 klst. Sé það ríflega reiknaður tími, þar sem afferming skipsins hafi í raun aðeins tekið 38 ½ klst.

Með vísan til ákvæðisins um, að „the time lost in waiting for berth to count as discharging time“, og þess, er fram komi á dskj. nr. 6, þ.e. að

„ordinary working hours of the port“ sé frá 00:00 til 24:00, hafi M/S „LOANNA“ því þegar verið komin á aukabiðdaga kl. 13:00 3. mars 1978, þ.e. rúmum sólarhring áður en skipið lagðist að bryggju.

Af því leiði svo aftur, að ekki ætti að þurfa að taka afstöðu til tafa á affermingunni, sem urðu eftir það tímamark, sbr. dskj. nr. 6, og vísar stefnandi þar um til reglunnar: „Once on demurrage, always on demurrage“.

Í þessari reglu felist, að undantekningar og tafir á fermingu og affermingu, sem annars kynnu að vera á áhættu farmflytjanda, komi ekki lengur til álita, eftir að affermingartíminn er liðinn eða biðdagar og skipið er komið á aukabiðdaga. Reglan byggist á því, að hefði skipið ekki tafist fram yfir eðlilegan affermingartíma eða umsamda biðdaga, sem séu reiknaðir með í farmgjaldinu, þá hefðu seinna tilkomnar aðstæður engin áhrif haft, því skipið hefði þá nýtt tímann til siglingar.

Eftir að M/S LOANNA lagðist að bryggju í Stettin 4. mars 1978, hafi tafir á uppskipun fyrst og fremst orðið vegna þess, að ekki voru tiltækir járnbrautarvagnar til að taka við farminum.

Hér reyni á túlkun á orðunum: „Fast as can, customary“ í klásúlu 4 í farmsamningnum. Í sjóréttarfræðibókum sé slíkt ákvæði almennt kallað fac-klásúla. Í norskum og dönskum rétti hafi fac-klásúlur verið túlkaðar í samræmi við orðanna hljóðan, þ.e.a.s. að farmsendandi skuli við fermingu afhenda farm og móttakandi taka á móti við affermingu, eins hratt og skipið geti tekið á móti eða skipað upp með þeim tækjum, sem það er búið.

Ákvæðið höfði sem sagt til uppskipunarhraða skipsins, en ekki móttökuhraðans í landi.

Í farmsamningi aðilja á dskj. nr. 3 sé enginn fyrirvari í þá átt, að skortur á járnbrautarvögnum í affermingarhöfninni, þ.e. Stettin, skuli vera á áhættu stefnanda. Af því leiði, að hann eigi rétt á aukabiðdagapóknun fyrir þær tafir á uppskipuninni, sem af skortinum á járnbrautarvögnum leiddi.

Í þessu sambandi sé vísað til 65. gr. siglingalaganna, nr. 66/1963, 1. mgr.

Það sé augljóst í máli þessu, að móttakandi farmsins hafi notað M/S „LOANNA“ sem vöruheymslu, meðan beðið var eftir því, að járnbrautarvagnar til flutnings farmsins yrðu tiltækir. Móttakandi farmsins hafi átt tveggja kosta vól. Annaðhvort að nota skipið eins og hann gerði og greiða þá aukabiðdagagjald til eigenda þess fyrir það eða þá að kaupa geymslupláss fyrir farminn í landi. Valið milli þessara kosta hafi verið stefnanda allsendis óviðkomandi og ákvörðun um það sé alfarið mál móttakanda og framflytjanda, viðskiptalegs eðlis.

En fyrir þessa ákvörðun farmmóttakanda verði nú stefndi, Andri h.f.,

að gjalda, hvort sem hann hafi átt nokkurn þátt í henni eða ekki.

Rök sín fyrir því, að stefndi, Andri h.f., beri hér ábyrgð, byggji stefnandi á ákvæðinu í 2. málslið klásúlu 11 í farmsamningi aðilja, B-hluta, og svo hinni sérstöku ábyrgðaryfirlýsingu stefnda.

Í sjóréttarfræðibókum séu ákvæði sem þetta oft nefnd „Cesser-klásúlu“.

Í klásúlu 11 segi, að farmsendandi sé áfram ábyrgur fyrir kröfum, sem stafa frá fermingarhöfninni. Hvað hins vegar varði kröfur, sem rísi í affermingarhöfninni, sé hann laus mála, nema því aðeins að skipseigandi hafi ekki getað fengið greiðslu með því að beita haldsrétti sínum í farminum.

Stefnandi hafi beitt haldsrétti sínum skv. klásúlu 11 í farmsamningnum á dskj. nr. 3 með því að halda farminum áfram í vörslum sínum, en það hafi verið eina eðlilega og raunhæfa leiðin, eins og á stóð, fyrir hann til að beita þessum rétti sínum.

Og eins og áður sé komið fram, þá hafi stefnandi fengið með þessum aðgerðum sínum yfirlýsingar um ábyrgð á aukabiðdagagjaldinu bæði frá stefnda og móttakanda farmsins og af hálfu stefnanda sé lögð rík áhersla á það, að stefndi hafi endurtekið ábyrgðaryfirlýsingu sína og ítrekað í tvígang.

Eftir svo ákveðnar og ítrekaðar ábyrgðaryfirlýsingar hafi stefnanda alls ekki verið stætt á að beita lengur haldsrétti sínum og neita áfram að skipa farminum upp. Það hefði getað bakað honum ábyrgð.

Ekki sé unnt að halda því fram, að stefnandi hefði átt að ganga lengra í beitingu haldsréttar síns en hann gerði, t.d. með því að fara með farminn á nauðungaruppboð, eftir að hann var búinn að fá framboðnar fullnægjandi tryggingar fyrir kröfu sinni í formi ábyrgðaryfirlýsinga, bæði frá farmsendanda og farmmóttakanda.

2. Stefndi, Andri h.f., styður sýknukröfu sína þeim rökum, að prentuðu formi farmsamningsins hafi verið breytt með sérstakri vélritaðri áritun á samninginn í niðurlagi 17. gr.: „The cargo to be discharged on liner terms on owner's account.“ Upplýst sé, að orðin „liner terms“ í farmsamningum þýði venjulega, að um aukabiðdaga sé ekki að ræða. Hin vélritaða grein gangi frammar prentuðum greinum í farmsamningnum, og hafi aðiljar því samið svo, að um aukabiðdaga væri ekki að ræða samkvæmt þessum farmsamningi varðandi affermingu. 5. gr. í hinu prentaða formi virðist stangast á við þessa síðari viðbótargrein, þar sem þar sé skrifað, að aukabiðdagagjald skuli vera n.kr. 8.000 á dag, „at ports of loading and discharging“, þ.e. bæði í hleðsluhöfn og affermingarhöfn. Þessi 5. gr. hafi þó eingöngu átt að vera um aukabiðdaga í hleðsluhöfn og hafi orðin „and discharging“ því átt að strikast út, en það hafi gleymst. Síðasta setningin í grein 17, hin tilvitnaða setning, taki af allan vafa um það, að svo hafi verið um

samið, að ekkert aukabiðdagagjald kæmi til í affermingarhöfn, þ.e. í Stettin. Stefndi visar til 96.-99. gr. siglingalaga nr. 66/1963. Af þessum sökum hafi ákvæði í B-hluta farmsamningsins ekki átt lengur við, þannig ekki 2. mgr. 11. gr., sem segi: „Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien of the cargo“.

Af þessu prentaða ákvæði í 11. gr. sé þó ljóst, að jafnvel þótt aðiljar hefðu ekki breytt samningnum með hinum vélrituðu viðbótargreinum, þá gat ábyrgð farmsendanda, stefnda í málinu, því aðeins komið til, að stefnandi, farmflytjandinn, hefði notað haldsrétt sinn og látið bjóða upp farminn, en uppboðsandvirðið ekki nægt til greiðslu fyrir aukabiðdaga. Upplýst sé, að stefnandi hafi tvisvar látið stöðva uppskipun farmsins, en hann hafi hætt því og látið uppskipun halda áfram. Ekki hafi reynt á haldsrétt stefnanda frekar, þar sem hann hafi sjálfur fallið frá honum, og sé krafa hans um aukabiðdaga þegar fallin niður af þessum sökum skv. farmsamningnum. Stefndi bendir og á, að ábyrgð hans sem farmsendanda hafi einungis átt að vera til vara. Hann hafi hvergi nærri verið og á engan hátt getað hlutast til um uppskipun farmsins. Móttakandi vörunnar hafi verið sá eini fyrir utan stefnanda, sem eitthvað hafi getað gert til að bjarga málinu og komast hjá tölum, og hefði stefnandi því fyrst átt að snúa sér að honum og höfða mál gegn honum. Þannig sé sýnt, að stefnandi hafi í raun aldrei eignast kröfu um aukabiðdaga skv. samningnum, en jafnvel þótt svo væri talið, hefði stefnandi aldrei eignast slíka kröfu á stefnda fyrir en í fyrsta lagi eftir árangurslaust fjárnám á hendur móttakanda farmsins.

Stefndi bendir auk þess á það, að upplýst sé, að stefnandi hafi ekkert gert til þess að flýta losun farmsins og draga úr skaðanum. Hann hefði getað losað farminn og sett hann í vöruhús í Stettin, ef járnbrautarvagna skorti. Honum hafi borið að gera það, sem unnt var til þess að flýta fyrir, og beri því ábyrgð á því, hvernig fór. Þessvegna sé útreikningi á aukabiðdögum mótmælt, enda sé vitað, að tími til uppskipunar sé lengri á þessum slóðum en á vesturlöndum. Klásúluna „as customary“ beri að túlka með slíkan hæggagang í vinnubrögðum í huga.

Niðurstaða.

Upplýst er, að hinn 10. mars 1978 hafi stefndi, Andri h.f., gefið út ábyrgðaryfirlýsingu, sem beint var til stefnanda, um greiðslu aukabiðdagagjalds vegna tafa skips stefnanda í Stettin, eða „guarantee hereby payment of demurrage legally due for above vessel at Stettin“, eins og ábyrgðaryfirlýsingin var orðuð í telexskeyti milli umboðsmanna aðilja. Þrátt fyrir þessa

yfirlýsingu hefur stefndi í máli þessu leitast við að sýna fram á, að honum beri ekki að greiða stefnanda aukabiðdagagjald.

Upplýst er og ágreiningslaust, að einn aðili, danska skipamiðlaraafyrirtækið Strangeby & Hansen, hafi gefið út „Gen. con.“—framsamninginn fyrir hönd beggja aðilja. Ekki er deilt um orðalag samningsins. Í A-hluta samningsins er í 5. gr. ákvæði um aukabiðdaga og þóknun fyrir þá, norskar kr. 8.000 fyrir hvern dag, bæði í hleðsluhöfn og affermingarhöfn. 11. gr. B-hluta samningsins hljóðar svo: „Owners shall have a lien on the cargo for freight, deadfreight, demurrage, and damages for detention. Charterers shall remain responsible for deadfreight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.“

Í viðbótargrein í A-hluta samningsins, sem vélrituð hefur verið og merkt nr. 17, segir:

„The cargo to be loaded and stowed free of expense to the vessel. Vessel to supply, winches, and power to drive same, and winchmen from vessel's crew, if allowed, otherwise shorewinchmen for charterers' account. The cargo to be discharged on liner terms for owners' account.“

Sé síðasti málsliður 17. gr. samningsins túlkaður þannig, að aukabiðdagagjald skyldi ekki greiða við affermingu skipsins, stangast þessi málsliður á við fyrri greinar samningsins, sem fjalla um aukabiðdaga og aukabiðdagagjald við affermingu, bæði 4. og 5. gr. A-hluta og 11. gr. B-hluta. Óvenjulegt hefði verið að bæta orðunum „on liner terms“ við verðbundinn farmsamning, sem berum orðum nefnir auk þess aukabiðdaga og fjárhæðir fyrir þá, ef tilætlunin var engu að síður að semja svo um, að engir aukabiðdagar skyldu reiknast við affermingu. Við þetta bætist, að aðili sá, sem sá um gerð samningsins fyrir báða aðilja, lagði þann skilning í samninginn, að skipinu bæri greiðsla fyrir aukabiðdaga í affermingarhöfn í bréfi sínu, dags. 8. mars 1978, sbr. dskj. nr. 7. Samkvæmt ofansögðu verður að telja rétt að túlka samning aðilja þannig, að skipinu beri greiðsla fyrir aukabiðdaga í affermingarhöfn, allt skv. þeim reglum, sem farmsamningurinn mælir fyrir um.

Með yfirlýsingu hinn 10. mars 1978, sem endurtekin var hinn 14. mars 1978, ábyrgðist stefndi, Andri h.f., greiðslu aukabiðdagagjalds þess, sem stefnandi átti rétt á. Verður að telja þessar ábyrgðaryfirlýsingar skuldbindingandi fyrir stefnda. Eru þær tilkomnar við það, að stefnandi beitti rétti sínum skv. 11. gr. B-hluta farmsamnings aðilja. Rökstuddur ágreiningur um aukabiðdagatímabilið og útreikning þess kom fyrst fram við munnlegan

málflutning. Gegn mótmælum stefnanda teljast þau of seint fram komin og verða því ekki tekin til greina.

Verður stefnda, Andra h.f., því gert að greiða stefnanda, Hans Nordal, stefnukröfuna, norskar kr. 116.666,67, með vöxtum eins og krafist er. Einnig verður stefnda gert að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst íslenskar kr. 2.000.000.

Dóm þennan kváðu upp Garðar Gíslason borgardómari, Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Stefán M. Stefánsson prófessor.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Andri h.f., greiði stefnanda, Hans Nordal, útgerðarmanni og eiganda m/s „Loanna“, norskar kr. 116.666,67 ásamt 19% ársvöxtum frá 11. apríl 1978 til 1. júní 1980, en með 11% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og íslenskar kr. 2.000.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 3. apríl 1985.

Nr. 82/1981. **Bæjarsjóður Akraness og Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f og**
(Jón Kr. Sólves hrl.)
fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins
(Gunnlaugur Claessen hrl.)
gegn
Halldóru Danielsdóttur
(Hallgrímur B. Geirsson hdl.)

Bifreiðar. Umferðarlög. Sýknað af skaðabótakröfu. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Björn Sveinbjörnsson, Guðmundur Jónsson, Halldór Þorbjörnsson og Þór Vilhjálmsson.