

RLR gerði í gær kröfu um gæsluvarðhald á hendur 5 öðrum mönnum í tengslum við mál þetta. Einn þeirra hefur við yfirheyrslur hjá RLR kannast við að forsvarsmenn félagsins hafi visvitandi rangfært reikningsuppgjör félagsins og jafnframt sammælt um rangan framburð fyrir skiptarétti.

Með hliðsjón af því að framundan er umfangsmikil lögreglurannsókn á stórfelldu fjármálamisferli í tengslum við umrætt gjaldþrot, þykir með hliðsjón af framansögðu og með vísan til 1. tl. 1. mgr. 67. gr. laga nr. 74, 1974 rétt að taka kröfu RLR til greina og skal kærði sæta gæsluvarðhaldi allt til miðvikudagsins 25. júní 1986 kl. 17:00.

Ú r s k u r ð a r o r ð:

Kærði, Ragnar Kjartansson, skal sæta gæsluvarðhaldi, allt til miðvikudagsins 25. júní 1986 kl. 17:00.

---

Fimmtudaginn 29. maí 1986.  
 Nr. 193/1984. **Hapag Lloyd A/G**  
 (Valgarð Briem hrl.)  
 gegn  
**Yasuda Fire and Marine Insurance  
 Company Ltd.**  
 (Björgvin Þorsteinsson hdl.)  
 og **Yasuda Fire and Marine Insurance  
 Company Ltd.**  
 gegn  
**Hapag Lloyd A/G og  
 H/f Eimskipafélagi Íslands**  
 (Sigurður Helgi Guðjónsson hdl.)

Farmflutningur. Farmskírteini. Lögsaga. Skaðabætur. Aðild.

**Dómur Hæstaréttar.**

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Sigurgeir Jónsson, Bjarni K. Bjarnason, Guðmundur Skaftason, Halldór Þorbjörnsson og Magnús Thoroddsen.

Aðaláfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 2. október 1984. Hann gerir þessar dómkröfur:

Í fyrsta lagi að málinu verði vísað frá héraðsdómi og sér dæmdur málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti.

Verði ekki fallist á frávisunarkröfu hans, krefst hann aðallega sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda Yasuda Fire and Marine Insurance Company Ltd. og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Til vara krefst aðaláfrýjandi þess að hann „verði einungis dæmdur til að greiða £200,00 sem er hámarksábyrgð á tvær einingar farms skv. Haagreglunum eða DM 2.500,00, sem er hámarksábyrgð á tvær einingar skv. þýskum lögum eða 200.000,00 Yen, sem er hámarksábyrgð 2 eininga skv. japönskum lögum og loks er til þrautavara krafist lækkunar bótakröfu þótt ekki sé svo mikil sem í varakröfu greinir.“ Að því er varðar þrautavarakröfu krefst hann þess að málskostnaður verði felldur niður.

Aðaláfrýjandi gerir engar kröfur á hendur stefnda H/f Eimskipafélagi Íslands.

Gagnáfrýjandi, Yasuda Fire and Marine Insurance Co. Ltd., skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 10. október 1984.

Hann gerir þessar dómkröfur:

*Aðallega* að H/f Eimskipafélag Íslands og Hapag Lloyd A/G verði in solidum dæmd til að greiða gagnáfrýjanda japönsk yen 14.530.675,00 með 18% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá 25. september 1980 til greiðsludags.

*Til vara* að H/f Eimskipafélag Íslands og Hapag Lloyd A/G verði in solidum dæmd til að greiða gagnáfrýjanda japönsk yen 13.903.347,00 með 18% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá 25. september 1980 til greiðsludags og auk þess verði Hapag Lloyd A/G dæmt til að greiða gagnáfrýjanda japönsk yen 627.328,00 með 18% ársvöxtum frá 25. september 1980 til greiðsludags.

*Til þrautavara* að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur að öðru leyti en því að vextir verði dæmdir 18% ársvextir frá 25. september 1980 til greiðsludags.

*Til þrautþrautavara* að stefndi H/f Eimskipafélag Íslands verði dæmt til að greiða gagnáfrýjanda japönsk yen 13.903.347,00 með 18% ársvöxtum frá 25. september 1980 til greiðsludags og að Hapag

Lloyd A/G verði dæmt til að greiða gagnáfrýjanda japönsk yen 627.328,00 með 18% ársvöxtum frá 25. september 1980 til greiðsludags.

Þá krefst gagnáfrýjandi málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, hvernig sem málið fer.

Stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, gerir þær dómkröfur að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og gagnáfrýjanda gert að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð nokkur ný gögn, þar á meðal álitgerð Capt. Klaus Förster dags. 2. nóvember 1984, um gám nr. HLCU 273 852-0 og um samskonar gáma, ásamt síritaspjaldi um hitastig í nefndum gámi tímabilið 19. ágúst til 19. september 1980, ljósmyndum og uppdráttum af gámum þessarar gerðar. Ennfremur hefur verið lagt fram endurrit af vitnamáli, er fram fór á bæjarþingi Reykjavíkur 15. mars 1985 að beiðni lögmanns aðaláfrýjanda. Í vitnamáli þessu var Sigurður Ásgrímsson rafvirki leiddur sem vitni með þekkingu á frystigámum.

Fallast ber á það með héraðsdómi að farmskírteini það, er H/f Eimskipafélag Íslands gaf út um vöruna hinn 7. ágúst 1980 í Reykjavík, hafi verið gagnfært farmskírteini um flutning rækju-farms frá Reykjavík til Tokyo með umskipun í Hamborg.

Í fjarritaskeyti frá aðaláfrýjanda, Hapag Lloyd A/G, til stefnda, H/f Eimskipafélags Íslands, dags. 14. ágúst 1980, er því lýst yfir að Hapag Lloyd A/G vilji ekki taka á sig skuldbindingu samkvæmt farmbréfinu frá 7. ágúst 1980 nema út sé gefið afrit farmskírteinisins, þar sem skráð verði það vörumagn og þungi í gámunum fjórum, er tilgreint var í skeytinu.

Í samræmi við þetta var útbúið afrit farmskírteinis í Hamborg, þar sem m.a. er skráð, að gámarnir séu sagðir innihalda („4 Containers said to contain“) það vörumagn, sem í áðurnefndu fjarritaskeyti aðaláfrýjanda greindi. Á framhlið afrits þessa er stimplað að hinn 16. ágúst 1980 hafi téðum vörum verið skipað um borð í M/S „Kamakura Maru“.

Skilja verður fjarritaskeyti aðaláfrýjanda þannig, að með því hafi hann einvörðungu viljað undanþiggja sig ábyrgð á vörumagninu en hafi með stimplun sinni á afrit farmskírteinisins og móttöku farmsins að öðru leyti gerst aðili að hinu gagnfæra farmskírteini frá 7.

ágúst 1980 og undirgengist þær skuldbindingar er þar greindi, þar með talið að hlíta íslenskri lögsögu. Jafnframt þessu stofnaðist samningssamband milli aðaláfrýjanda sem farmflytjanda annars vegar og móttakanda vörunnar í Tokyo hins vegar í samræmi við skilmála hins gagnfæra farmskirteinis. Samkvæmt þessu ber að hrinda frávísunarkröfu aðaláfrýjanda.

Við munnlegan flutning fyrir Hæstarétti bar aðaláfrýjandi fram þá málsástæðu að gámur nr. HLCU 273 852-0 hefði verið óhaffær þar eð innri einangrun hans hefði verið rifin við upphaf ferðar. Á þessu beri aðaláfrýjandi eigi ábyrgð, heldur stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, er séð hafi um hleðslu gámsins. Þessari málsástæðu var af hálfu stefnda, H/f Eimskipafélags Íslands, mótmælt sem of seint fram kominni. Fallast má á það með stefnda að málsástæða sé of seint fram komin. Kemur hún því ekki til álita í Hæstarétti.

Með framangreindum athugasemdum, en að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms, ber að staðfesta hann.

Eftir þessum málalokum verður aðaláfrýjanda gert að greiða gagnáfrýjanda 200.000,00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti, en að öðru leyti á málskostnaður fyrir Hæstarétti að falla niður.

#### D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Aðaláfrýjandi, Hapag Lloyd A/G, greiði gagnáfrýjanda, Yasuda Fire and Marine Insurance Company Ltd., 200.000,00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti, en að öðru leyti á málskostnaður fyrir Hæstarétti að falla niður.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

#### Dómur bæjarþings Reykjavíkur 12. júlí 1984.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 25. júní sl., er höfðað hér fyrir þinginu með stefnu birtri 29. ágúst 1983 af Sveini Snorrasyni hrl., f.h. lögfræðifirmans Holman, Fenwich og Willan, Marlow House, Lloyds Avenue í Lundúnum vegna Yasuda Fire and Marine Insurance Company Ltd., Tokyo í Japan, gegn H/f Eimskipafélagi Íslands hér í borg, og með sakaukastefnu birtri hinn 15. nóvember

1983 gegn firmanu Hapag-Lloyd AG, Ballindamm 25, 2000 Hamburg 1 í Vestur-Þýskalandi.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndu greiði skaðabætur að fjárhæð japönsk yen 14.530.675,00 auk 18% ársvaxta af þeirri fjárhæð frá 25. september 1980 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu eða samkvæmt mati dómsins.

Stefndi H/f Eimskipafélag Íslands gerir þær dómkröfur að hann verði algjörlega sýknaður og honum tildæmdur hæfilegur málskostnaður að mati réttarins.

Stefndi Hapag-Lloyd AG gerði í upphafi kröfu um frávisun málsins, en henni var hrundið með úrskurði uppkveðnum 20. mars 1984.

Stefndi Hapag-Lloyd AG gerir nú aðalkröfu um sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnað úr hans hendi að mati dómsins. Til vara að hann verði einungis dæmdur til að greiða stefnanda £200,00 án vaxta, en til þrautavara er krafist verulegrar lækkunar á stefnufjárhæðinni.

Sáttaumleitanir dómsins báru ekki árangur.

Stefnandi kveður málsatvik vera þau að stefndi H/f Eimskipafélag Íslands hafi sumarið 1980 tekið að sér flutning á 3.031 kössum (cartons) af hraðfrystri rækju að beiðni firmans Neptunus hf. í Reykjavík til Tokyo í Japan. Varan hafi verið seld fyrir milligöngu firmans Impel Import & Export Ltd. í London til firmans Shin Nishoku Co. Ltd. í Tokyo. Kaupandi hafi greitt andvirði vörunnar með óafturkræfri bankaábyrgð gegn afhendingu farmskírteinis og annarra skjala sem tíðkist í viðskiptum sem þessum. Varan hafi verið seld „C&F as per buyers Tokyo“, og hafi flutningsgjaldið til Tokyo verið greitt fyrirfram til stefnda H/f Eimskipafélags Íslands sem gefið hafi út farmskírteini nr. 700-S hinn 7. ágúst 1980, sama dag og varan hafi farið með m/s Mánafossi áleiðis til Hamborgar. Varan hafi verið flutt í fjórum 20 feta frystigámum sem stefndi Eimskip hafi lagt til, en eigandi gámanna hafi verið stefndi Hapag-Lloyd AG sem gert hafi út m/s „Kamakura Maru“ sem flutt hafði vöruna frá Hamborg til Tokyo samkvæmt samningi við stefnda Eimskip á grundvelli framangreinds farmskírteinis. Fyrir flutninginn hafi rækjunni verið hlaðið í frystigámana af eða undir eftirliti starfsmanna stefnda Eimskips er staðreynt hafi magn vörunnar og ástand hennar við viðtöku til flutnings, en áður hafi Fiskmat ríkisins skoðað vöruna og vottað um gæði hennar. M/s Mánafoss hafi komið til Hamborgar hinn 13. ágúst 1980 og hafi stefndi Hapag-Lloyd AG tekið við gámunum hinn 14. ágúst og umskipað þeim um borð í m/s „Kamakura Maru“, sem siglt hafi með þá til Tokyo og komið þangað hinn 18. september 1980. Við komu hafi komið í ljós að skemmdir hafi orðið á rækjunni í flutningi í tveimur gámum, þ.e. nr. 8520 þar sem allt innihald gámsins, 810 carton af rækju, hafi reynst ónýtt, og í nr. 9038 þar sem 39 carton

af 739 hafi reynst skemmd, og hafi verðrýrnun þessara 39 cartona verið metin 87,5%. Það hafi verið skoðunarfyrtækið Nippon Kaiji Kentei Kuokai (NKKK) sem metið hafi heildartjónið á japönsk yen 14.529.675,00 sem sé stofn stefnukröfunnar í máli þessu, en stefnandinn, Yasuda Fire and Marine Insurance Company Limited í Tokyo, váttryggjandi vörunnar gagnvart kaupanda, hafi greitt kaupanda matsfjárhæðina gegn framsali á réttindum viðtakanda til endurkröfu gagnvart þeim sem ábyrgð beri á tjóninu. Niðurstaða skoðunarfirmans hafi verið að tjónið hafi orðið vegna þiðnunar vegna vanrækslu og mistaka í meðferð og eftirliti og/eða bilana í viðkomandi gámum á leiðinni frá Hamborg til Tokyo. Í sambandi við aðaltjónið, sem varð á innihaldi frystigáms nr. 8520, hafi komið í ljós við komuna til Tokyo að gúmmíeinangrun í dyraumbúnaði gámsins hafi þá verið gengin úr skorðum sem einnig kunni að hafa orsakað breytingar á hitastigi á leiðinni með þeim afleiðingum að varan hafi orðið fyrir þeim skemmdum sem að framan sé lýst.

Málsástæður stefnanda og lagarök séu þau að tjónið og orsakir þess hafi verið staðreyndar af löggiltu mats- og skoðunarfyrtæki í Tokyo og hafi skoðun farið fram hinn 22. september 1980 og hafi umboðsmönnum stefnda Hapag-Lloyd AG verið gefinn kostur á að vera við matið. Tilkynning um bótakröfu hafi verið gerð með bréfi dags. 25. september 1980 af hálfu móttakanda vörunnar á hendur umboðsmanni stefnda Hapag-Lloyd AG í Japan sem hafi verið vísað á bug með bréfi dags. 15. október 1980. Stefnandi hafi greitt móttakanda vörunnar bótafjárhæðina, yen 14.530.675,00 hinn 27. nóvember 1980, gegn framsali réttinda til endurkröfu úr hendi þess sem ábyrgð ber á tjóni samkvæmt farmskírteininu, sbr. 25. gr. laga um váttryggingarsamninga. Bótafjárhæðin sé í samræmi við ákvæði 101. gr. siglingalaga en bótaábyrgð stefndu sé byggð á 99. gr. siglingalaga beint eða með lögjöfnun.

Stefnandi hafi fyrst stefnt H/f Eimskipafélagi Íslands til greiðslu skaðabótanna. Í greinargerð þeirra (sic), dags. 27. október 1983, hafi þeir gert kröfu um sýknu á þeirri forsendu að skemmdirnar á rækjunum hafi orðið á leiðinni frá Hamborg til Tokyo vegna bilunar á frystigámum eða vanrækslu á eftirliti með þeim og meðferð á þessari leið og ber því Hapag-Lloyd AG óskoraða ábyrgð á tjóninu, þar sem Eimskip hafi í 5. gr. skilmála farmskírteinis undanþegið sig ábyrgð á þeim hluta leiðarinnar. Því hafi ekki verið hjá því komist að stefna Hapag-Lloyd AG in solidum með stefnda Eimskipi til greiðslubótanna.

Stefnandi krefjist þess að stefndu verði dæmdir in solidum í máli þessu, þar sem eftirrit það af farmskírteini, sem gert hafi verið að kröfu stefnda Hapag-Lloyd AG og stimplað af þeim með „Shipping Advice, Acutally transhipped at Hamburg into m/s „Kamakura Maru“ on Aug 16 1980“,

hafi í meginefni annað orðalag en hið upphaflega farmskírteini. Í frumritinu standi í vörulýsingu: „3.031 c/s Frozen Icelandic raw (uncooked) Shrimps“, en í afritinu standi: „4 Containers said to contain: 3.032 cart. Frozen Icelandic raw (uncooked) Shrimps.“ Stefndandi hafi talið að farmskírteinið veitti honum ekki sanningsbundinn rétt gagnvart stefnda Hapag-Lloyd, heldur eingöngu á stefnda Eimskip. Krafa stefnanda á hendur stefnda Hapag-Lloyd sé hins vegar byggð á skaðabótaábyrgð hans skv. 99. gr. siglingalaga, þar sem upplýst sé að hann hafi tekið að sér flutning farmsins hluta leiðarinnar og tjónið hafi orðið að hluta eða að öllu leyti vegna stórkostlegs gáleysis og hirðuleysis starfsmanna hans í flutningunum. Ábyrgð stefnda Hapag-Lloyd á tjóninu leysi hins vegar ekki stefnda Eimskip gagnvart stefnanda þar sem stefndi Eimskip hafi ekki sannanlega firrt sig ábyrgð á framhaldsflutningunum. Til þess að um slíkt sé að ræða hefði stefndi Eimskip þurft að semja við handhafa farmskírteinisins sérstaklega, en það hafi þeir ekki gert.

Stefndandi tekur sérstaklega fram að í máli þessu hafi stefndi Eimskip ekki andmælt fjárkröfunni sem slíkri og að mótmæli meðstefnda Hapag-Lloyd varðandi fjárhæð kröfunnar og mat séu of seint fram komin. Varakröfu stefnda Hapag-Lloyd um takmarkaða ábyrgð vegna hverrar einingar, sem flutt sé og miðist við £100 fyrir hverja einingu og að einingarnar hafi verið 4 gámar, sé alfarið andmælt. Slík ábyrgð geti allt eins átt við 3.031 kassa sem nefndir séu í farmskírteini og þá £100 fyrir hvern kassa.

*Málsástæður og lagarök stefnda H/f Eimskipafélags Íslands.*

Stefndi Eimskip bendir á, að hann hafi gefið út gagnfært farmskírteini nr. 700-S, þar sem segi „Port of discharge Hamburg“ og „Place of delivery by on-carrier Tokyo, Japan“. Stefndi véfengi ekki réttmæti þeirrar sköðunar sem fram hafi farið í Japan á vegum skoðunarfyrintækisins Nippon Kaiji Kentei Kyokai hvað varði skemmdir á farminum, né heldur verðgildismat tjónsins sem stefndandi byggir kröfu sína á. Hins vegar byggir stefndi sýknukröfu sína alfarið á því að hann hafi með löglegri heimild undanskilið sig allri ábyrgð á skemmdum sem sannanlega verði við framhaldsflutning vörunnar, og að farmskírteinishafinn hafi skv. íslenskum lögum heimild til að krefja framhaldsflutjandann, verði tjónið rakið til hans. Stefndi vísir í 5. gr. farmskírteinisins, þar sem segi í 2. mgr. að ábyrgð farmflytjanda takmarkist við þann hluta flutningsins sem hann annast um í skipi undir hans stjórn og að farmflytjandi muni ekki viðurkenna neina kröfu vegna skemmda og eða tjóns sem verði á einhverju öðru stigi flutningsins, jafnvel þótt hann hafi innheimt farmgjald fyrir allan flutninginn. Með vísan til 103. gr. og 104. gr. siglingalaga, sbr. 52. gr. sömu laga, haldi stefndi því fram að tvö atriði þurfi að liggja fyrir til þess að farmflytjandi geti undan-

skilið sig ábyrgð: Í fyrsta lagi að heimilt sé að láta annan flutningsmann sjá um flutninginn að nokkru eða öllu leyti, og í öðru lagi að varan hafi sannanlega skemmst meðan hún var í vörslu þessa framhaldsflutjanda. Um fyrra atriðið, heimildina til að láta annan taka að sér flutninginn að einhverju leyti, sé ekki krafist ákveðins formgernings eins og stefnandi vilji halda fram í þessu máli. Almennt álit fræðimanna sé að nægilegt sé talið að farmsendanda sé ljóst eða megi vera ljóst að farmflytjandi undanskilji sig ábyrgð. Farmsendandinn hafi vitað að stefndi Eimskip annaðist aðeins flutning vörunnar til Hamborgar þar sem félagið heldur ekki uppi rútuferðum til Tokyo, enda sé beinum orðum tekið fram á farmskírteininu að um gagnfært farmskírteini sé að ræða. Stefndi vísi í dóma Hæstaréttar 1967/743 og 1972/261 máli sínu til stuðnings, og bendi á að alþjóðareglur standi því ekki í gegn að farmflytjandi undanskilji sig slíkri ábyrgð. Þess vegna sé upplýst í málinu að stefndi Eimskip hafi undanskilið sig á lög-mætan hátt allri ábyrgð á umræddri vörusendingu eftir að henni hafi verið skipað upp í Hamborg hinn 13. ágúst 1980 og að eingöngu geti verið um culpa-ábyrgð hans frá þeim tíma til 14. ágúst að ræða þegar framhaldsflutjandinn, meðstefndi Hapag-Lloyd, hafi tekið við vörunni.

Um hitt atriðið, að varan hafi farið heil og óskemmd frá Íslandi og að henni hafi verið skilað í óbreyttu ástandi í Hamborg og að hún hafi því skemmst er hún var á vegum framhaldsflutjanda, verði ekki deilt. Upplýst sé að varan hafi skemmst vegna þiðnunar í frystigámunum og upplýst sé með viðkomandi skýrslum, að engin þiðnun hafi orðið á leiðinni Reykjavík - Hamborg. Hins vegar sé upplýst með skoðunargerð sem fram hafi farið í Tokyo að hitastig í gámunum hafi hækkað verulega á tímabilinu 16. til 27. ágúst 1980 og þá hafi tjónið orðið. Meðstefndi Hapag-Lloyd hafi ekki gefið út sérstakt farmskírteini þegar hann hafi tekið við vörunni til framhaldsflutnings í Hamborg og sé hann því bundinn við farmskírteinið gagnvart stefnanda skv. 141. gr. siglingalaga, og geti stefnandi því snúið sér beint að honum í þessu máli.

#### *Málsástæður og lagarök stefnda Hapag-Lloyd AG.*

Aðalkröfu sína um sýknu styður stefndi Hapag-Lloyd AG í fyrsta lagi þeim rökum að um aðildarskort sé að ræða. Stefnandi hafi ekki eignast réttindi á hendur honum þótt hann hafi eignast réttindi móttakanda farmsins með framsalinu. Móttakandinn, Shin Nishoku Co. Ltd., hafi fengið upprunalega farmskírteinið í hendur, og þar sé eingöngu getið um meðstefnda H/f Eimskipafélag Íslands, og þar sé hvergi getið um stefnda Hapag-Lloyd né um skip það sem flytja muni vöruna frá Hamborg til Tokyo. Þetta hafi stefnandi gert sér ljóst og segi þetta í stefnu málsins. Stefndi Hapag-Lloyd hafi því ekki með farmbréfi né á annan hátt tekist

á hendur skyldur gagnvart stefnanda. Honum séu óviðkomandi skilmálar í farmskírteini meðstefnda Eimskips um að hann undanskilji sig ábyrgð í framhaldsflutningum. Hann hafi einungis haft „space-charter“ í skipinu m/s „Kamakura Maru“, en ekki haft með útgerð þess að gera, og því hefði verið rétt að stefna útgerð skipsins og eiganda. Hann hafi því enga aðild í þessu máli.

Aðalkrafan um sýknu sé í öðru lagi studd þeim rökum að ósannað sé að tjónið hafi orðið þegar varan var í þeirra vörslum og meðstefndi Eimskip hafi ekki sannað að tjónið hafi ekki orðið þegar farmurinn hafi verið í vörslum Eimskips. Litlar líkur séu á því að farmurinn hafi skemmt um borð í m/s „Kamakura Maru“, og ummælum um hirðuleysi áhafnar sé alfarið mótmælt og vísað á bug. Megintjónið hafi verið talið stafa af því að gúmmíborðar í dyraumbúnaði frystigáms hafi aflagast. Þessir borðar hafi ekki sést utan frá, og ósennilegt sé að þeir hafi skemmt utan frá. Líkur séu fyrir því að þeir hafi aflagast við hleðslu gámsins. Stefndi Hapag-Lloyd hafi engan kost átt á því að sjá hvort borðarnir hafi verið í skorðum og hafi því verið um leyndan galla að ræða. Móttakandi vörunnar hafi hinn 25. september 1980 tilkynnt umboðsmanni stefnda um tjón á vörunni. Samkvæmt þessu hafi tilkynning um tjón ekki verið gefin innan þeirra 3 daga tímamarka sem Haagreglurnar mæli fyrir um. Öll sönnun um umfang skemmdanna og orsök þeirra hvíli því á stefnanda.

Sýknukrafan sé því í þriðja lagi studd því að stefnandi hafi ekki sannað tjónið á fullnægjandi hátt. Stefnda hafi ekki verið gefinn kostur á því að vera viðstaddur skoðunargerð þá sem fram fór í Tokyo. Skoðunin hafi verið gerð af vörumóttakanda og það rýri gildi hennar. Ekki sé upplýst í málinu hvaðan útreikningarnir á verðgildi tjónsins komi og sé fjárhæð tjónsins ósönnuð.

Kröfu sína um lækkun bóta og takmörkun við £200,00 styður stefndi Hapag-Lloyd þeim rökum að skv. ákvæðum Haag-reglnanna beri farmflytjanda aldrei að greiða meira en £100,00 fyrir hverja einingu sem flutt sé, sbr. Art. 4 paragr. 5. Í afriti því á framskírteini, sem stimplað sé um að varan sé komin um borð í skip stefnda, segi að farmurinn sé 4 gámar. Skemmdirnar hafi einungis orðið í 2 gámanna, og hámarksábyrgð stefnda geti því einungis orðið £200,00. Hver gámur sé flutningseining þar sem þeir hafi verið hlaðnir af farmsendanda og innsiglaðir, og stefndi Hapag-Lloyd hafi ekki átt þess kost að kanna innihald þeirra né ganga úr skugga um ástand farmsins.

Prautavarakröfu sína um lækkun bóta styður stefndi með vísan til 25. gr. laga um váttryggingarsamninga. Stefnandi virðist hafa bætt tjónið umfram skyldu, og þá sé ástæða til að lækka bótaskyldu í endurkröfumáli, auk þess sem tjónið sé ósannað.

*Niðurstaða:*

Stefnandi hefur lagt fram í málinu skoðunar- og matsgerð Nippon Kaiji Kentei Kyokai, löggilts mats- og skoðunarfyrirtækis í Tokyo, dags. 10. nóvember 1980, þar sem vísað er til skoðunar farmsins 22. september 1980 og síðari skoðana, og er orsök skemmdanna á rækjunni sögð þiðnun í frystigámunum. Þessari niðurstöðu hefur ekki verið andmælt og er hún skoðuð sem staðfest. Magn tjónsins var metið í þessari skoðunargerð og hefur stefndu Hapag-Lloyd AG ekki tekist að hrekja þessa skoðunargerð, enda andmæli þeirra við framkvæmd hennar allt of seint fram komin við munnlegan málflutning í máli þessu. Fjárhæð tjónsins var metin japönsk yen 14.530.675,00, og greiddi stefnandi móttakanda vörunnar þá fjárhæð. Með hliðsjón af magni tjónsins þykir mega fallast á verðgildismat þess.

Óumdeilt er, að stefndi Hapag-Lloyd AG hafi tekið að sér flutning vörunnar frá Hamborg til Tokyo, og er ekki annað í ljós leitt en um þann flutning hafi gilt skilmálar þeir sem fólust í farmskírteini stefnda H/f Eimskipafélags Íslands, en stefndi Hapag-Lloyd AG stimplaði á afrit þess. Þess vegna getur stefnandi beint kröfu sinni að stefnda Hapag-Lloyd AG og er ekki um aðildarskort að ræða.

Upplýst er í málinu með skoðun í Hamborg 14. ágúst 1980 að þiðnun hafi ekki orðið í frystigámunum er þeir voru í vörslu og flutningum stefnda H/f Eimskipafélags Íslands. Í skoðunargerð dags. 10. nóvember 1980 segir að hiti hafi hækkað verulega í gámunum á tímabilinu 16. til 27. ágúst 1980, þegar gámarnir voru um borð í skipi stefnda Hapag-Lloyd AG. Telja verður því upplýst að tjónið hafi orðið þegar varan var í umsjá stefnda Hapag-Lloyd AG, enda hafa þeir ekki lagt fram í málinu spjöld úr sjálfritum þeim sem á gámunum eru og sýna hitastigið á hverjum tíma.

Stefndi H/f Eimskipafélag Íslands undanskildi sig skv. 5. gr. farmskírteinis ábyrgð á tjóni á farmi sem sannanlega verður í framhaldsflutningi farmsins. Telja verður að hvorki lög né venja mæli slíkum skilmálum í gegn og að stefndi H/f Eimskipafélagið hafi því með löglegri heimild undanskilið sig þessari ábyrgð. Samkvæmt framansögðu er upplýst að í flutningi stefnda H/f Eimskipafélags Íslands hafi ekkert tjón orðið á farminum vegna þiðnunar, og að tjónið hafi orðið er farmurinn var í skipi stefnda Hapag-Lloyd AG og ber því að taka sýknukröfu stefnda H/f Eimskipafélags Íslands til greina.

Andmæli stefnda Hapag-Lloyd við því að þeir beri ábyrgð á þeim forsendum að þeir hafi ekki verið útgerðarmenn skipsins m/s „Kamakura Maru“ eru allt of seint fram komin, og verða því ekki tekin til greina. Ekkert er annað í ljós leitt en tilkynning um tjón hafi verið gerð nægilega tímanlega hinn 25. september 1980.

Á engan hátt verður á það fallist með stefnda Hapag-Lloyd að ábyrgð

þeirra takmarkist við að hver gámur sé eining í flutningi. Farmskírteinið ber skýrlega með sér hvaða einingar hafi verið fluttar, 3.031 kassar, og gámarnir eru geymsluhólf þeirra.

Stefnukrafan er því innan þeirra marka sem takmörkun á flutningseiningum yrði miðuð við.

Niðurstaðan í málinu verður því sú að stefndi Hapag-Lloyd AG, sem var farmflytjandi þegar tjón það varð sem stefnandi greiddi bætur fyrir, verður dæmdur til að greiða stefnanda tjónið vegna mistaka við umönnun frystigámanna, enda hefur stefnandi fengið framseldan rétt váttryggðs skv. 25. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga. Þar sem sannað er að tjónið hafi orðið hjá stefnda Hapag-Lloyd AG, sem var framhaldsflytjandi samkvæmt gagnfæru farmskírteini, verður frumflytjandinn, stefndi H/f Eimskipafélag Íslands, sýknaður af kröfum stefnanda svo sem að framan greinir, en rétt þykir að málskostnaður milli hans og stefnanda falli niður.

Ekki er ástæða til að lækka skaðabótaábyrgð stefnda Hapag-Lloyd AG skv. 25. gr. laga nr. 20/1954, þar sem lækkunarheimild þessa ákvæðis verður ekki talin eiga við og verður hann því dæmdur til að greiða stefnanda stefnukröfuna ásamt vöxtum frá 27. nóvember 1980, sem ákveðst 7,5% ársvextir skv. auglýsingu Seðlabanka Íslands 29. maí 1980, svo og málskostnað sem ákveðst kr. 180.000,00, þar með talinn málskostnaður um flutning vegna frávisunarkröfu.

Dóm þennan kváðu upp Garðar Gíslason borgardómari og meðdómsmennirnir Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Ingvar Sveinbjörnsson hdl.

#### D ó m s o r ð:

Stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Sveins Snorrasonar hrl., f.h. Yasuda Fire and Marine Insurance Co. Ltd., í máli þessu. Málskostnaður þeirra í milli falli niður.

Stefndi, Hapag-Lloyd AG, greiði stefnanda, Sveini Snorrasyni hrl., f.h. Yasuda Fire and Marine Insurance Co. Ltd. japönsk yen 14.530.657, með 7,5% ársvöxtum frá 27. nóvember 1980 til greiðsludags, og kr. 180.000,00 í málskostnað, innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa, að viðlagðri aðför að lögum.