Úrskurðarorð:

Krafa um dómsrannsókn í framangreindu máli verður ekki tekin til greina.

Þriðjudaginn 25. október 1977.

Nr. 111/1975. **H/f Eimskipafélag Íslands**
(Hafsteinn Hafsteinsson hdl.)
gegn
Samvinnutryggingum g/t
(Jón Finnsson hrl.).

Farmflutningar. Farmskírteini. Flutningsábyrgð. Erlendar réttarreglur. Sjóveðréttur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson og Sigurður Líndal prófessor.

Áfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 8. september 1975. Krefst hann þess aðallega, að honum verði aðeins dæmt að greiða jafnvirði 500.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum miðað við gengi á greiðsludegi, að málskostnaður í héraði falli niður og stefnda verði dæmt að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti. Til vara krefst áfrýjandi þess, að honum verði aðeins dæmt að greiða jafnvirði 2.127.50 bandaríkjadala í íslenskum krónum miðað við gengi á greiðsludegi og að stefnda verði dæmt að greiða sér málskostnað fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð nokkur ný gögn. Áfrýjandi hefur lagt fram farmgjaldaskrá sína, er gilti á þeim tíma, sem hér um ræðir, um vörur, er hann flutti frá Norfolk

í Bandaríkjunum til Íslands. Þá hefur hann lagt fram reikning til farmeiganda frá 6. júlí 1973 vegna flutnings þessa. Reikningseiningar til ákvörðunar farmgjalds eru taldar 50.575 og einingargjald 33.00. Heildarfarmgjald er reiknað 1.668.98 bandaríkjadalir, sem síðan er breytt í íslenska mynt. Enn hefur áfrýjandi lagt fram „kredit-nótu", útgefna af sér 23. júlí 1973, þar sem hann telur, að farmgjald fyrir vöruflutningabifreið þá, sem um er fjallað í málinu, hafi átt að reiknast 189.20 bandaríkjadalir fyrir hverja smálest. Bifreiðin hafi vegið 4255 smálestir og heildarfarmgjaldið því átt að vera 805.05 bandaríkjadalir. Leiðréttir áfrýjandi síðan fyrri reikning í samræmi við þetta og færir farmeiganda mismuninn til tekna. Hefur stefndi í málflutningi viðurkennt, að mismunur þessi hafi til farmeiganda runnið. Þá hafa verið lögð fram gögn um allmarga erlenda dóma, þar sem fjallað er um takmörkun á ábyrgð farmflytjanda samkvæmt bandarískum lögum um vöruflutninga á sjó.

Aðalkrafa áfrýjanda er á því reist, að vöruflutningabifreið þá, sem málið fjallar um, beri að telja „package" í skilningi bandarísku laganna um vöruflutninga á sjó frá 1936 (U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936) 4. kafla (5) gr. Fari því ábyrgðarfjárhæðin ekki fram úr 500.00 bandaríkjadölum samtals. Á þetta verður ekki fallist. Vöruflutningabifreiðin var með öllu án umbúða eða annars umbúnaðar. Verður ekki talið, að það sé réttur skilningur á hinum bandarísku lögum, að slíkur farmur teljist „package". Er slík skýring ekki í samræmi við úrlausnir bandarískra dómstóla, þó að þær úrlausnir sýni, að skýring orðsins „package" hafi að öðru leyti valdið vafa.

Varakröfu sína byggir áfrýjandi á því, að ábyrgð hans takmarkist við 500.00 bandaríkjadali fyrir hverja einingu, sem farmgjald var reiknað eftir. Miðar hann kröfuna við, að farmgjaldið hafi endanlega verið reiknað eftir þyngd vöruflutningabifreiðarinnar í smálestum. Farmgjaldseiningar hafi samkvæmt því verið 4,255. Á þetta hafi viðtakandi bifreiðarinnar fallist með því að samþykkja leiðréttingu á farmgjaldi. Ábyrgð áfrýjanda sé því 4,255x500.00 bandaríkjadalir,

og kemur þá út varakrafan. Málsástæða þessi var ekki höfð uppi í héraði. Skilyrðum 45. gr. laga nr. 75/1973 hefur eigi verið fullnægt, og kemur hún því ekki til álita.

Samkvæmt því, sem nú var rakið, og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Eftir þessum málalokum ber að dæma áfrýjanda til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst 200.000 krónur.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, H/f Eimskipafélag Íslands, greiði stefnda, Samvinnutryggingum g/t, 200.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verslunardóms Reykjavíkur 1. ágúst 1975.

I.

Mál þetta var dómtekið 30. júlí sl. Það er höfðað með stefnu, birtri 26. mars 1974, og þingfest 5. apríl s. á. Stefndi fékk frest til skila á greinargerð, er lögð var fram í þinghaldi 31. maí þ. á. Fengu þá aðiljar málsins sameiginlegan frest til öflunar gagna um óákveðinn tíma. Undirritaður dómsformaður fékk málið til meðferðar 18. október 1974. Hann tók það fyrst fyrir 6. febrúar 1975 og reyndi sættir með aðiljum, en án árangurs. Vitnaleiðslur fóru síðan fram 28. febrúar, 18. mars og 7. maí sl. Málið var fyrst dómtekið 19. júní sl., en endurupptekið 30. júní sl., dómtekið 4. júlí sl. og endurupptekið og dómtekið 30. júlí sl.

Stefnandi málsins er Samvinnutryggingar g/t í Reykjavík, en stefndi H/f Eimskipafélag Íslands, Reykjavík, og til réttargæslu The West of England Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) 1. Lloyds Avenue, London, E C 3N 3d D N.

Stefnandi krefst þess, að stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, verði dæmdur til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 1.552.397 með 9% ársvöxtum frá 21. desember 1973 til greiðsludags og málskostnaðar samkvæmt taxta Lögmannafélags Íslands. Þá krefst stefnandi viðurkenningar á sjóveðrétti í m/s Brúarfossi til trygg-

ingar öllum tildæmdum kröfum. Stefnandi gerir engar kröfur á hendur réttargæslustefnda, sem er ábyrgðartryggjandi stefnda.

Dómkröfur stefnda eru þær, að stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, verði sýknaður gegn greiðslu á jafnvirði $ 500 og að málskostnaður verði látinn falla niður. Af hálfu réttargæslustefnda eru engar sérstakar kröfur gerðar.

II.

Tildrög máls þessa eru þau, að 12. júlí 1973, er verið var að hífa í land úr m/s Brúarfossi vöruflutningabifreið af gerðinni GMC-Astra, vildi svo til, að vírstroffa, sem slegið var undir framenda bifreiðarinnar, slitnaði með þeim afleiðingum, að framendinn féll niður á hafnarbakkann og bifreiðin skemmdist.

Bifreiðin, sem var flutt inn af véladeild Sambands íslenskra samvinnufélaga, var tryggð í flutningi hjá stefnanda málsins.

Dómkvaddir matsmenn hafa metið tjón það, sem varð á bifreiðinni, á kr. 1.456.362. Fjárhæð þessa greiddi stefnandi hinn 21. desember 1973 innflytjanda auk þess sem hann greiddi allan kostnað við mat á bifreiðinni og sjópróf út af atvikinu.

Stefnandi heldur því fram, að samkvæmt 25. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga hafi stefnandi öðlast rétt vátryggða á hendur þeim, sem beri ábyrgð á tjóninu.

Stefnandi telur í ljós leitt, að orsök tjónsins hafi verið mistök starfsmanna stefnda. Of veik vírstroffa hafi verið notuð, óforsvaranlega frá henni gengið og ef til vill mistök í hífingu, en á þessu beri stefndi, sem bæði hafi annast flutning og uppskipun vörunnar, fébótaábyrgð.

Sjópróf út af tjóni því, sem hér um ræðir, fóru fram 16. júlí 1973, og svo sem áður er getið, fóru fram ítarlegar yfirheyrslur 28. febrúar, 18. mars og 7. maí 1975.

Í þinghaldi 30. júní sl. var svofelld bókun gerð: „Það er sammæli umboðsmanna aðilja að ráðstafa sakarefni á þann hátt, að málið verði einungis flutt og dæmt um aðra hluta en ábyrgðarþátt málsins, þ. e. umboðsmaður stefnda viðurkennir nú bótaskyldu, en þó aðeins upp að fjárhæð jafnvirði $ 500.“ Þar sem bótaskylda er þannig viðurkennd af hálfu stefnda í málinu, þykir eigi ástæða til þess að rekja sjópróf né framburði vitna.

Við flutning á umræddri vörubifreið var notað svokallað „Short Form Bill of Lading“. Í því segir m. a. svo:

„This short form Bill of Lading is issued for the Shipper's convenience and at his request instead of the Carrier's regular long

and short form Bill of Lading. Copies of the Carrier's regular long and short form Bill of Lading and the clauses presently being stamped or endorsed thereon are available from the Carrier on request.

All the terms and conditions of the Carrier's regular long and short form Bill of Lading, used in this service, including any clauses presently being stamped or endorsed thereon are incorporated with like force and effect as if they were written at length herein, and all such terms and conditions so incorporated by reference are agreed by Shipper to be binding and to govern the relations, whatever they may be, between all who are or may become parties to this Bill of Lading as fully as if this Bill of Lading had been prepared on the Carrier's regular long and short form Bill of Lading.

As used herein, the term „Carrier" means any and all carriers whether on land, sea or air on whose modes of conveyance the packages and goods described on the face hereof are carried. The term „service" means the service normally made available by the carrier for carriage of the said packages and goods.

If this Bill of Lading is issued in the United States, or provides for routing within the United States, it shall have effect subject to the provisions of the Bills of Lading Act; the U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1936; the Shipping Act, 1916, and regulations thereunder; the Intercoastal Shipping Act, 1933, and regulations thereunder; the Interstate Commerce Act, and regulations thereunder; the Federal Aviation Act of 1958, and regulations thereunder; and the Warsaw Convention; as any such Act or convention may apply to the Bill of Lading contract of any one or more of the Carriers involved.

If this Bill of Lading is issued in Canada or provides for routing within Canada, it shall have effect subject to the provisions of the Water Carriage of Good Act, 1936 of the Dominion of Canada; The Canada Shipping Act (RSc 29, S. 1. Revised 1970); applicable General Orders of the Board of Transport Commissioners for Canada; the applicable provincial Laws governing surface transportation within Canada; and the Warsaw Convention; as any such Act, Order or convention may apply to the Bill of Lading contract of any one or more of the Carriers involved.

In the event this Bill of Lading is issued in one of the above mentioned countries and provides for routing through the other, it shall have effect subject to all of the above cited Acts, Orders,

and Convention, as any such Act, Order or Convention shall apply to the Bill of Lading contract of any one or more of the Carriers involved.

The Carrier's regular long and short form Bill of Lading may contain a number of provisions giving the Carrier certain rights and privileges and certain exceptions and immunities from and limitations of liability additional to those provided by these Acts and/or the Convention and may extend the benefit of its provisions to stevedores and others.

If required by the Carrier, a signed original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered to the Carrier on delivery of the goods.

All agreements with respect to the above goods or packages are superseded hereby and none of the terms hereof shall be deemed waived except in writing by an authorized agent of the Carrier."

Framangreind tilvitnun hljóðar svo á íslensku í þýðingu löggilts skjalaþýðanda:

„Skemmra farmskírteini þetta er gefið út til þæginda fyrir afskipanda og samkvæmt beiðni hans í stað venjulegs lengra og skemmra farmskírteinis farmflytjanda. Afrit af venjulegu lengra og skemmra farmskírteini og ástimpluðum ákvæðum og framsölum fást hjá farmflytjanda skv. beiðni.

Allir skilmálar og skildagar venjulegs lengra og skemmra farmskírteinis farmflytjanda, sem í notkun er við þessa þjónustu, þ. á m. hverskyns ástimpluð ákvæði og framsöl, eru innifalin með ámóta gildi og ef þeirra væri að fullu getið í skjali þessu, og afskipandi fellst á, að allir skilmálar og skildagar, sem um getur, séu bindandi og að þeim lúti hverskyns samskipti milli allra þeirra, sem eru eða kunna að verða aðilar að farmskírteini þessu jafn fullkomlega og ef það væri ritað á eyðublað fyrir venjulegt lengra og skemmra farmskírteini.

Eins og orðið farmflytjandi er notað í skjali þessu, þýðir það sérhver farmflytjandi og þeir allir, hvort sem er á landi, sjó eða í lofti, sem flytja pakkana og vörurnar, er um getur á forsíðu skjalsins, með flutningstækjum sínum. Orðið þjónusta þýðir þjónusta, sem farmflytjandi lætur venjulega í té við flutning á greindum pökkum og vörum.

Ef farmskírteini þetta er gefið út í Bandaríkjunum eða gerir ráð fyrir (flutnings)leið innan Bandaríkjanna, hefur það gildi með tilliti til ákvæða farmskírteinalaganna; bandarískra laga um vöruflutninga á sjó frá 1936; siglingalaganna 1916 og reglugerða

samkvæmt þeim lögum; laga um strandferðasiglingar 1933 og reglugerða skv. þeim; laganna um innanríkisviðskipti og reglugerða samkvæmt þeim; loftferðalaga Bandaríkjanna frá 1958 og reglugerða samkvæmt þeim; og Varsjársamþykktarinnar; eftir því sem einhver laga þessara eða samþykktir kunna að eiga við um samning farmskírteinis varðandi einn eða fleiri farmflytjendur.

Ef farmskírteini þetta er gefið út í Kanada eða gerir ráð fyrir (flutnings)leið innan Kanada, hefur það gildi með tilliti til ákvæða laga sjálfstjórnarríkisins Kanada um vöruflutninga á sjó og vötnum 1936; siglingalaga Kanada (RSc 29, S.l. endursk. 1970): viðeigandi alm. tilskipana flutningsmálanefndar Kanada, viðeigandi laga einstakra fylkja um sjó- og vatnaflutninga innan Kanada; og Varsjársamþykktarinnar; eftir því sem einhver laga þessara, tilskipun eða samþykkt kunna að eiga við um samning farmskírteinisins varðandi einn eða fleiri farmflytjendur.

Ef farmskírteini þetta er gefið út í einu ofangreindra landa og gerir ráð fyrir (flutnings)leið um annað land, hefur það gildi með tilliti til allra ofangreindra laga, tilskipana og samþykktar eftir því sem einhver laganna, tilskipun eða samþykkt kunna að eiga við um samning farmskírteinisins varðandi einn eða fleiri farmflytjendur.

Venjulegt lengra og skemmra farmskírteini farmflytjanda kann að fela í sér mörg ákvæði, er veita farmflytjanda viss réttindi og forréttindi og vissar undanþágur, lausn undan ábyrgð og takmarkanir á henni, auk þeirra sem lög þessi og/eða samþykktir gera ráð fyrir og kunna að láta hagsbætur af ákvæðum sínum ná til hleðslumanna og annarra.

Krefjist farmflytjandi þess, verður að láta honum í té undirritað frumrit framselds farmskírteinis við afhendingu vörunnar.

Farmskírteini þetta gengur fyrir öllum samningum varðandi ofangreindar vörur eða pakka og ekki telst fallið frá neinum skilmálum þess nema fullgildur umboðsmaður farmflytjanda geri það skriflega."

Í þessu skemmra farmskírteini segir, að um sé að ræða flutning á „1 unboxed GMC chassis with cab". Í farmskírteininu er þungi bifreiðarinnar talinn 4.255 kg, en rúmmálið 2023 rúmfet. Á farmskírteininu kemur og fram, að flutningsgjald sé þannig reiknað: 2023 á 33.00 pr. 40 cf 1668.98 — þ. e. 2023 rúmfet á $ 33.00 pr. 40 rúmfet = $ 1668.98.

Í bréfi Eimskipafélags Íslands til lögmanns þess stefnda er að

þessum útreikningi vikið og sagt, að hann sé gerður fyrir misskilning af umboði H/f Eimskipafélags Íslands í Norfolk, en þetta sé taxti, sem gildi fyrir vörubíla. Hér hafi hins vegar verið um að ræða vörubílsgrind með húsi (chassis with cab) og eigi taxti að miðast við þyngd, en ekki rúmmál. Útreikningi hafi því verið breytt í samræmi við þetta, þannig að flutningsgjald reiknist $ 189.20 per tonn (1000 kg). Hafi flutningsgjaldið því verið 4.255 kg á $ 189.20 per tonn, eða $ 805.05.

Í málinu hefur verið lagt fram eyðublað (form) fyrir farmskírteini (Bill of Lading), sem merkt er H/f Eimskipafélagi Íslands, en sem ekki var notað í hér umræddu tilfelli, svo sem áður er fram komið. Fyrsti töluliður þessa farmskírteinis hljóðar svo:

„1. PARAMOUNT CLAUSE. All the terms, provisions and conditions of the Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading dated Bruxelles the 25th August 1924 (the „Hague Rules") shall apply to the contract in this Bill of Lading, but if in the country of shipment or delivery of the goods any special law has been enacted incorporating the rules of the said Convention, then all the terms, provisions and conditions of the said Convention with and subject to such modifications and additions, if any, as are imposed by such special law shall apply.

Nothing herein contained shall be deemed to be a surrender by the Carrier of any of his rights or immunities or an increase of any of his responsibilities under the said Rules or Enactments.

The Carrier is to be entitled to the benefit of all such privileges, rights and immunities as are contained in the said Rules or Enactments as if the same were herein specifically set out and if anything herein contained be inconsistent with the said Rules or Enactments it shall to the extent of such inconsistency and no further be null and void.

In addition this Bill of Lading shall have effect subject to all statutory limitations of, or exemptions from liability of carriers and/or ships and the terms and exceptions printed on page 1 and 2 of this Bill of Lading."

Framangreind tilvitnun er þannig á íslensku í þýðingu löggilts skjalaþýðanda:

„1 *Aðalskildagi.* Allir skilmálar og ákvæði í reglum alþjóðasamþykktarinnar um samræmingu á vissum reglum, sem varða farmskírteini, dags. 25. ágúst 1924 í Bruxelles (Haagreglurnar), skulu gilda um samning þann, sem farmskírteini þetta tekur til,

en hafi reglur téðrar samþykktar verið felldar inn í sérstök lög þess lands, sem varan kemur frá, skulu þær gilda með þeim breytingum og viðaukum, sem lögin kveða á um.

Ekkert í farmskírteini þessu telst afsal farmflytjanda á neinum réttindum eða undanþágum, og ekki heldur tekur hann á sig frekari ábyrgð samkvæmt téðum reglum eða lagaboðum.

Farmflytjandi nýtur góðs af öllum réttindum og undanþágum, sem í téðum reglum eða lagaboðum eru fólgnar, jafnt og þeirra væri sérstaklega getið, og séu einhver atriði í farmskírteininu í ósamræmi við reglur þær og lagaboð, sem um ræðir, skulu þau að engu höfð.

Enn fremur hefur farmskírteini þetta gildi með fyrirvara um fyrningar eða lausn farmflytjanda og/eða skips frá ábyrgð, og samkvæmt skilmálunum og því, sem undan er skilið og prentað á farmskírteini þetta, bls. 1 og 2 . . . . ."

Sjótti töluliður nefnds farmskírteinis hljóðar svo:

„Reception of the Goods.

a) The Receiver or his assigns must be ready to take delivery of the goods as soon as the vessel is ready to unload and as fast as she is able to discharge.

b) Receiver can not demand delivery of goods direct from ship without special agreement. The receiver shall accept unidentified loose goods in proportion to shortage in his goods of similar kind.

c) Valuable goods. If the value of any package, piece or customary freight or shipping unit of the goods exceeds the equivalence of U.S. $ 500.00 at port of shipment, such value shall be declared by the shipper before shipment and inserted in this Bill of Lading and freight in accordance with the carrier's tariff or any special agreement is paid thereon, such declared value shall be the agreed value, if such value shall not be so declared and inserted in this Bill of Lading and freight shall not be paid thereon, the shipper represents that the value is agreed to be the above mentioned amount and freight will be paid thereon accordingly, if such value is less than the above mentioned amount, the value of any such package, piece or unit to avoid uncertainty and difficulty in determining the market value in advance and in consideration of the freightrate charged, is agreed to be the invoice value.

d) Dangerous goods. Shipper shall not ship or send down for shipment any goods of an inflammable, explosive, poisonous or otherwise dangerous nature without written permission. If any

such goods be shipped or received, the Owners thereof shall be responsible for any and all fines, expenses, liabilities, loss, delay or damage sustained or incured by the carrier directly or indirectly either in respect of the ship or otherwise howsoever, or by the owners of the goods, and the Carrier shall have a lien upon the goods for and until payment of all the said sums, and such goods may be seized and destroyed by the Carrier, at any time without compensation being payable.

e) General local clause. Landing including lighterage and reception of the goods to be arranged by Carrier's agents for the risk and expense of the Shipper whether delivery is taken overside or on the quay.

If the goods are loaded or discharged in a roadstead lighterage to be for Shipper's account.

f) Heavy lifts. Any lift weighing over two (metric) tons gross must be declared in writing before shipment and the weight to be stated clearly on the package. Such lifts to be loaded and discharged at proprietor's risk and expense. The shipper and/or owner of the goods shall be responsible for damages or loss results to the carrier, ship, cargo lighters, cranes or hoisting tackle owing to incorrect weight or no weight having been declared.

g) Stowage. Goods stowed in poop, forecastle, deckhouse, shelterdeck, or other covered space commonly used in trade for the carriage of goods shall be deemed for all purposes to be stowed under deck.

h) Goods stowed in containers. Goods may be stowed by the Carrier or his Agents or servants in containers, and containers whether stowed as aforesaid or received in a stowed condition from the Shipper may be carried on or under deck without notice to the Shipper and if they are so carried the Hague Rules as incorporated herein shall be applicable notwithstanding carriage on or under deck and the goods and/or containers shall contribute in General Average whether carried on or under deck."

Þessi tilvitnun er þannig á íslensku í þýðingu löggilts skjalaþýðanda:

„6. *Mótttaka vörunnar.*

a) Vörumóttakandi eða umboðsmenn hans verða að vera við því búnir að veita vörunni móttöku strax og skipið er tilbúið til affermingar og jafnóðum og það getur affermt.

b) Vörumóttakandi getur ekki krafist afhendingar vöru beint úr skipi án sérstaks samkomulags. Vörumóttakanda ber að veita

viðtöku vörum, sem ekki er vitað, hver á, í hlutfalli við vöntun á hans vöru sömu tegundar.

c) *Verðmætar vörur.* Ef verðgildi einhvers pakka, stykkis, venjulegs farms eða einingar vörunnar fer fram úr jafngildi 500 bandaríkjadollara í fermingarhöfn, ber vörusendanda að telja það fram, áður en fermt er, og láta skrá á farmskírteini þetta ásamt flutningsgjaldi samkvæmt gjaldskrá farmflytjanda eða sérstaklega umsömdu gjaldi. Verðgildi það, sem talið er fram, skal vera umsamið verðgildi, en ef verðgildi þetta er ekki talið fram og skráð á farmskírteini þetta og flutningsgjald ekki greitt, fellst vörusendandi á, að verðgildið sé ofangreind upphæð og að flutningsgjald verði greitt samkvæmt því. Ef verðgildið er lægra en ofangreind upphæð, er fallist á, til að forðast óvissu og vandkvæði á að ákvarða markaðsverð fyrirfram, og með tilliti til flutningsgjaldsins, að verðgildi slíks pakka, stykkis, venjulegs farms eða einingar vörunnar sé upphæð vörureiknings.

d) *Hættulegar vörur.* Óheimilt er vörusendendum að skipa út eða senda til útskipunar eldfimar, sprengihættar, eitraðar eða á annan hátt hættulegar vörur án sérstaks leyfis. Ef slíkar vörur eru sendar eða þeim veitt móttaka, bera eigendur þeirra ábyrgð á öllum sektum, útgjöldum, bótaskyldum tjónum, töfum eða skemmdum, sem farmflytjandi eða eigendur annars varnings verða fyrir, beint eða óbeint, annað hvort að því er varðar skipið eða á einhvern annan hátt, og á farmflytjandi sjóveð í vörunum þar til allar téðar upphæðir hafa verið greiddar. Farmflytjanda er heimilt að kyrrsetja vöruna og eyðileggja hvenær sem er, án þess að bætur komi fyrir.

e) *Almennur staðarskildagi.* Umboðsmenn farmflytjanda sjá um löndun, þar með talinn flutningur með uppskipunarbátum, og móttöku vöru á ábyrgð og kostnað vörusendanda, hvort heldur afhending fer fram yfir skipshlið eða á hafnarbakka.

Ef varan er fermd eða affermd á skipalægi, er gjald fyrir uppskipunarbáta á reikning vörusendanda.

f) *Þung hlöss.* Öll hlöss, sem vega yfir tvær metrasmálestir, verður að telja fram skriflega fyrir fermingu og þungi skýrt tekinn fram á sendingunni. Ferming og afferming slíkra hlassa er á ábyrgð og kostnað eiganda. Vörusendandi og/eða eigandi vörunnar ber ábyrgð á skemmdum eða tjóni, sem farmflytjandi, skip, uppskipunarbátar, kranar eða lyftibúnaður verður fyrir, ef rangur þungi eða enginn hefur verið talinn fram.

g) *Hleðsla.* Vörur, sem komið hefur verið fyrir í skutlyftingu,

stafnlyftingu, þilfarshúsi, á hlífðarþilfari eða öðrum skýldum stöðum, þar sem vörur eru venjulega hafðar, teljast vera neðan þilja.

. . . . . ."

Þrettándi töluliður greinds farmskírteinis hljóðar svo:

„13. Settlement and assessment of claims. The place of setting claims under this Bill of Lading shall be at the Carrier's option. For partial loss or damage liability under this contract is to be calculated on a pro rata basis. The liability of the Carrier in case of loss, or damage to the goods in circumstances involving him in responsibility shall be calculated on, and shall in no case exceed, the Shipper's net invoice cost and disbursements, plus freight and insurance, or the certified market price at the port of discharge on the day of the vessel's reporting at the Custom House, less all charges saved, whichever shall be less.

Vessel is not responsible for the following:

a) Theft or robbery of any kind.

b) For leakage, breakage and other damages happening during the voyage.

c) For splits, breaks and chafage of lumber.

d) For unprotected pieces, glass, china, castings and other goods of brittle and fragile nature, breakage or injury thereto.

e) For any kind of merchandise whatsoever packed in paper (cement, sugar, flour, etc. included) and for any general cargo (furniture, textiles etc.) packed in jute cloth or similar packing. Packing in straw and old bags is unlawful.

f) For rusted iron and steel."

Þessi tilvitnun er þannig á íslensku í þýðingu löggilts skjalaþýðanda:

„13. *Uppgjör og mat tjóna.* Um vettvang tjónauppgjörs samkvæmt farmskírteini þessu fer að vali farmflytjanda. Tjón að hluta eða bótaskyldu að því er varðar skemmdir samkvæmt samningi þessum ber að reikna að réttu hlutfalli (pro rata). Bótaskyldu farmflytjanda, þegar um er að ræða tjón eða skemmdir á vörum við aðstæður, sem leiða af sér ábyrgð hans, skal miða við nettó kostnað samkvæmt vörureikningi vörusendanda og útgjöld hans og aldrei fara fram úr því, að viðbættum flutningskostnaði og vátryggingu, eða staðfest markaðsverð í affermingarhöfn dag þann, sem skipið er tollafgreitt, að frádregnum útgjaldasparnaði, hvort heldur nemur lægri upphæð.

Skipið ber ekki ábyrgð á eftirtöldu:

a) Hverskyns þjófnaði eða ráni.

b) Leka, broti og öðrum skemmdum, sem verða í sjóferðinni.

c) Þegar timbur klofnar, brotnar eða nuddast.

d) Óvernduðum stykkjum, gleri, postulíni, steyptum hlutum og öðrum stökkum og brothættum vörum, brotum eða skemmdum á þeim.

e) Hvers konar vörum í pappírsumbúðum (sement, sykur, hveitimjöl o. s. frv. þar með talið), stykkjavöru (húsgögn, vefnaðarvara o. s. frv.) í sekkjabasts- eða svipuðum umbúðum. Umbúðir úr hálmstrái og notuðum sekkjum eru ólöglegar.

f) Ryðguðu járni og stáli."

Í málinu hefur verið lögð fram íslensk þýðing löggilts skjalaþýðanda á svofelldu ákvæði (IV. kafli 5. gr.) the U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1936.

„Section 4.

. . . . . .

(5) Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding $ 500 per package lawful money of the United States or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. This declaration, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master, or agent of the carrier, and the shipper another maximum amount than the mentioned in this paragraph may be fixed: *Provided.* That such maximum shall not be less than the figure above named. In no event shall the carrier be liable for more than the amount of damage actually sustained.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with the transportation of the goods if the nature or value thereof has been knowingly and frauduently misstated by the shipper in the bill of lading."

Íslenska þýðingin er svohljóðandi:

„4. kafli.

. . . . . .

(5) Hvorki farmflytjandi né skipið skal í neinu tilfelli vera eða

verða ábyrgt fyrir neinu tjóni eða skemmdum við flutning á vörum eða í sambandi við hann að upphæð umfram $ 500 fyrir hvern pakka í lögmætum gjaldmiðli Bandaríkjanna eða, þegar um er að ræða vörur, sem ekki eru sendar í pökkum, fyrir hverja venjulega flutningseiningu (sic) eða jafngildi þeirrar upphæðar í öðrum gjaldeyri, nema afskipandi hafi áður en afskipun fór fram lýst eðli og verðgildi varningsins og þess sé getið í farmskírteininu. Ef yfirlýsing þessi er í farmskírteininu, er hún prima facie sönnun, en ekki endanleg fyrir farmflytjanda.

Með samkomulagi milli farmflytjanda, skipstjóra eða umboðsmanns farmflytjanda og afskipanda má ákvarða aðra hámarksupphæð en um getur í grein þessari, *að því tilskyldu*, að sú hámarksupphæð sé eigi lægri en ofangreind tala. Eigi skal farmflytjandi í neinu tilfelli bera ábyrgð á hærri upphæð en skemmdum, sem raunverulega hafa hlotist.

Hvorki farmflytjandi né skipið ber í neinu tilfelli ábyrgð á tjóni eða skemmdum við flutning á vörunum eða í sambandi við hann, ef afskipandi hefur vísvitandi og með sviksamlegum hætti greint rangt frá eðli eða verðgildi varnings í farmskírteininu."

III.

Af hálfu stefnanda er þess fyrst getið, að stefndi hafi ekki synjað fyrir fébótaábyrgð á umræddu tjóni, en telji, að ábyrgð þess sé takmörkuð við US $ 500 skv. 6. gr., c liðs, farmskírteinis stefnda.

Ákvæði þetta sé ekki prentað á það skírteinisform (Short Bill of Lading), sem notað hafi verið, en jafnvel þótt svo hefði verið, skipti það ekki máli um skaðabótaskyldu stefnda, heldur sé ákvæðinu ætlað að taka til þess, hvernig ákveða skuli farmgjald fyrir verðmiklar vörur.

Umrædd bifreið hafi ekki verið í umbúðum (kassa), en af því og tilgreiningu hennar í farmskírteini hafi farmflytjanda mátt vera ljóst, að hér hafi verið um verðmætan flutning að ræða, og eigi því ábyrgðatakmarkanir skv. farmskírteinisreglum ekki við hér.

Krafa um sjóveðrétt sé byggð á 216. gr. siglingalaga nr. 66/1963.

Stefnandi hefur sundurliðað stefnukröfu sína þannig:

1. Tryggingarbætur greiddar SÍS samkv. mati dómkvaddra matsmanna ..... kr. 1.456.362
2. Reikningur matsmanna ..... — 22.000
3. Reikningur Gunnars Guðmundssonar h/f vegna

	flutnings og tilfærslu á bifreið	kr.	10.966
4.	Reikningur Gunnars Gunnarssonar skoðunarmanns	—	6.500
5.	Reikningur Bifreiðaverkstæðisins Kambs vegna vinnu við athugun á tjóni	—	47.686
6.	Akstur á vél og gírkassa	—	2.008
7.	Kostnaður við sjópróf	—	6.875
		Kr.	1.552.397

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að ljóst sé, að ábyrgð hans takmarkist „við $ 500 eða £ 100 skv. skilmálunum í farmskírteininu þ. á m. Haagreglunum“ (sic), sem gildi um skipti aðiljanna samkvæmt skírteininu. Hér sé um alþjóðlega reglu að ræða, sem stefnanda og sendanda bifreiðarinnar hafi að sjálfsögðu verið kunn, og allir þeir, sem sendi vöru sjóleiðis, verði að sætta sig við. Stefndi hafi boðið fram greiðslu samkvæmt þessum skilmálum og standi sú greiðsla til boða enn. Leiði af því, að málskostnaður eigi að falla niður.

Málflutning stefnda hér fyrir dómi verður að skilja svo, að hann byggi kröfu sína um takmarkaða ábyrgð bæði á 6. tl. prentaðra skilmála á farmskírteinisformi H/f Eimskipafélags Íslands og á Haagreglunum, eins og þær koma fram í U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1936.

IV.

Stefnandi hefur öðlast rétt á hendur stefnda skv. 25. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga.

Stefndi hefur viðurkennt, að hann beri fébótaábyrgð á tjóni stefnanda, sbr. 99. gr. siglingalaga nr. 66/1963, sbr. 8. gr. sömu laga, en heldur því fram, að fébótaábyrgð hans takmarkist við annað hvort US $ 500 eða £ 100.

Um flutning nefndrar vörubifreiðar var gefið út svonefnt skemmra farmskírteini (Short form Bill of Lading), og gildir það því um lögskipti aðilja skv. 141. gr. siglingalaga nr. 66/1963.

Í 4. gr. farmskírteinisins segir: „If this Bill of Lading is issued in the United States, or provides for routing within the United States, it shall have effect subject to the provisions of the Bills of Lading Act; the U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1936; the Shipping Act, 1916, and regulations thereunder; the Intercoastal Shipping Act, 1933, and regulations thereunder; the Interstate

Commerce Act, and regulations thereunder; the Federal Aviation Act of 1958, and regulations thereunder; and the Warsaw Convention; as any such Act or convention may apply to the Bill of Lading contract of any one or more of the Carriers involved".

Farmskírteinið var gefið út í Norfolk í Virginía í Bandaríkjum Norður-Ameríku. Þar af leiðir, að nefndar tilvísanir í 4. mgr. farmskírteinisins eiga hér við, þ. á m. tilvísunin í U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1936, sem stefndi byggir á. Aðiljar málsins hafa þannig samið um, að um lögskipti þeirra gildi U.S. Carriage of Goods by Sea Act of 1936. Þegar af þeirri ástæðu verður að byggja dóminn á viðeigandi ákvæði í þeim lögum.

Svo sem áður getur segir m. a. í 5. gr. IV. kafla þeirra laga: „Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding $ 500 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. This declaration, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be conclusive on the carrier . . . . ."

Telja verður, að umrædd bifreið sé ekki „package" í skilningi framangreinds ákvæðis. Í farmskírteininu er þess getið, að umræddur farmur sé „GMC chassis with cab" („nature"), þyngd sé 4255 kg (9382 pounds) og rúmmál 2023 ft^3. Hins vegar er verðgildis („value") umræddra farms ekki getið. Af þessu leiðir, að ábyrgð stefnda er takmörkuð við US $ 500 per „customary freight unit" skv. greindu lagaákvæði.

Í farmskírteininu er „freight unit" tilgreind sem 40 ft^3. Telja verður þessa einingu „customary freight unit" í skilningi nefnds lagaákvæðis, og verður hún því lögð til grundvallar útreikningi á hinni takmörkuðu ábyrgð.

Umrædd bifreið er í farmskírteininu talin 2023 ft^3, eða 2023/40 = 50.575 „freight units". Skaðabótaábyrgð stefnda, H/f Eimskipafélags Íslands, takmarkast því við US $ 500 x 50.575 = US $ 25.267.50.

Dómkrafa stefnanda er, að stefndi verði dæmdur til að greiða kr. 1.552.397, sem er lægri fjárhæð, og hefur þeirri fjárhæð ekki verið mótmælt tölulega af hálfu stefnda. Inni í greindri fjárhæð er talinn matskostnaður að upphæð kr. 22.000 og kostnaður við

sjópróf að fjárhæð kr. 6.875, en báðar þessar fjárhæðir teljast til málskostnaðar.

Niðurstaða málsins verður þá sú, að stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, er dæmdur til að greiða stefnanda kr. 1.523.522 ásamt vöxtum eins og krafist er, enda hefur vaxtakröfu ekki verið sérstaklega mótmælt.

Eftir þessari niðurstöðu verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað, þar á meðal matskostnað, er eftir atvikum þykir hæfilega ákveðinn kr. 274.000.

Fyrir dæmdum fjárhæðum á stefnandi sjóveðrétt í m/s Brúarfossi skv. 216. gr. siglingalaga nr. 66/1963.

Dóm þennan kvað upp Björn Þ. Guðmundsson borgardómari ásamt meðdómsmönnunum Halldóri Sigurþórssyni skipstjóra og dr. Ragnari Ingimarssyni prófessor.

Dómsorð:

Framangreindur sjóveðréttur í m/s Brúarfossi er viðurkenndur.

Stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, greiði stefnanda, Samvinnutryggingum g/t, kr. 1.523.522 ásamt 9% ársvöxtum frá 21. desember 1973 til greiðsludags og kr. 274.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.