

Fimmtudaginn 4. júní 1998.

Nr. 295/1997.

Sjóvá-Almennar tryggingar hf.

(Ólafur Axelsson hrl.)

gegn

Rederij N & F Bruins C. V.

(Ragnar Aðalsteinsson hrl.) og

Siglu hf.

(Jónas A. Aðalsteinsson hrl.,

Aðalsteinn E. Jónasson hdl.)

og til réttargæslu

Noord Nederlandsche Protectie Club

(Ragnar Aðalsteinsson hrl.)

Farmsamningur. Farmskírteini. Vátrygging.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Guðrún Erlendsdóttir, Haraldur Henrysson, Hjörtur Torfason og Hrafn Bragason.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 8. júlí 1997. Hann krefst þess, að stefndu verði in solidum gert að greiða sér skaðabætur, að fjárhæð 14.118.660 krónur, með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 1. nóvember 1995 til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi Rederij N & F Bruins C. V. krefst staðfestingar hins áfrýjanda dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Stefndi Sigla hf. krefst staðfestingar hins áfrýjanda dóms, að því er hann varðar, og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Af hálfu réttargæslustefnda, Noord Nederlandsche Protectie Club, eru ekki gerðar sjálfstæðar kröfur, og engar kröfur eru gerðar á hendur því félagi.

I.

Í máli þessu endurkrefur áfrýjandi stefndu um 14.118.660 krónur, sem hann greiddi Kornaxi hf. og Fóðurlöndunni hf. vegna skemmda á farmi, sem vátryggður var hjá áfrýjanda, en farmurinn

ónýttist að stórum hluta, er skip það, sem hann flutti, fékk tvisvar á sig brotsjó á leiðinni til Íslands.

Með samningum við Kornax hf. og Fóðurlönduna hf. 10. október 1993 tók stefndi Sigla hf. að sér að annast alla stórflutninga vegna innflutnings á sölu- og framleiðsluvörum fyrir fyrirtækin. Samningarnir voru til þriggja ára, og skuldbatt stefndi Sigla hf. sig til að halda uppi siglingum á þriggja til fjögurra vikna fresti. Í samningunum voru ákvæði um flutningsmagn, flutningsskilmála og flutningsgjöld, sem voru háð verðbreytingum á olíuverði á Rotterdammarkaði og skyldu renna til Siglu hf. Í samningunum var einnig ákvæði þess efnis, að fyrirtækin tryggðu það, ef þau önnuðust innkaup á fódri fyrir aðra aðila, að fóður þeirra yrði flutt með Siglu hf. Í þeim var ekki tekið fram, að félagið myndi annast flutningana sem miðlari eða umsýsluaðili. Samkvæmt Hlutafélagaskrá er tilgangur félagsins að eiga og/eða reka skip og önnur flutningatæki, annast rekstur hvers konar flutningastarfsemi og tengdrar starfsemi á Íslandi og/eða í öðrum löndum og þátttaka í félögum, sem stunda hvers konar flutningastarfsemi og tengda starfsemi.

Í desember 1994 fóru fyrrnefnd fyrirtæki þess á leit við stefnda Siglu hf., að hann flytti fyrir þau kornvörur frá Hollandi, Pýskalandi og Svíþjóð til Reykjavíkur. Milligöngu um flutninginn hafði Kvistur hf., sem gerði 8. desember 1994 tímabundinn farmsamning samkvæmt BALTIME-1939-skilmálum við stefnda Rederij N & F Bruins C. V., eiganda skipsins. Stefndi Sigla hf. gerði síðan ferðbundinn farmsamning við Kvist hf. 9. desember 1994, þar sem vísað var til GENCON-skilmála.

Þegar litið er til efnis þeirra samninga, sem stefndi Sigla hf. gerði við Kornax hf. og Fóðurlönduna hf. 10. október 1993, verður að telja, að þeir séu farmsamningar í skilningi IV. kafla siglingalaga nr. 34/1985 og Sigla hf. því farmflytjandi samkvæmt 21. gr. gagnvart viðtakendum vörunnar, sem áfrýjandi leiðir rétt sinn frá. Engin ákvæði voru í samningunum, sem takmörkuðu ábyrgð stefnda Siglu hf.

Skípstjóri m/s Hendrik B gaf út fimm farmskírteini, án fyrirvara, í nafni stefnda Rederij N & F Bruins C. V., þar sem Kornax hf. og Fóðurlönduna hf. eru tilgreind sem viðtakendur farmsins. Verður þessi stefndi einnig talinn farmflytjandi í skilningi IV. kafla siglingalaga.

II.

Samkvæmt 1. mgr. 22. gr. siglingalaga skal beita ákvæðum IV. kafla laganna um farmflutninga, sé ekki um annað samið eða það leiði af venju, með þeim undantekningum, sem leiðir af 118. gr. og 119. gr. Eins og að framan er getið, gerði stefndi Rederij N & F Bruins C. V. tímabundinn farmsamning við Kvist hf., sem gerði svo ferðbundinn farmsamning við stefnda Siglu hf. Farmskírteini voru gefin út vegna þessa tiltekna flutnings, og voru þau síðan framseld Kornaxi hf. og Fóðurblöndunni hf. Á öllum farmskírteinunum stendur: „Bill of Lading. To be used with charter-parties.“ Á bakhlið allra farmskírteinanna er ákvæði, „General Paramount Clause“, þar sem segir, að Haag-reglurnar frá árinu 1924, eins og þær hafi verið lögleiddar í því ríki, sem varningur er fluttur frá, skuli gilda um samning aðila, eða Haag/Visby-reglurnar frá 1968, þar sem þær eigi við.

Samkvæmt 1. mgr. 110. gr. siglingalaga er farmskírteini grundvöllur réttarstöðu farmflytjanda og viðtakanda farms sín á milli um flutning og afhendingu vörunnar. Í 119. gr. laganna er kveðið á um það, að flutningur samkvæmt farmskírteini lúti löggjöf þess ríkis, þar sem farmskírteinið er gefið út, ef það ríki á aðild að alþjóðasáttmála frá 25. ágúst 1924 um farmskírteini, með viðauka frá 23. febrúar 1968, Haag/Visby-reglunum.

Áfrýjandi reisir kröfur sínar á hendur báðum stefndu á því, að þeir beri sem farmflytjendur í skilningi IV. kafla siglingalaga bótaábyrgð á því tjóni, sem varð á farminum, á grundvelli 68. gr. og 73. gr. laganna. Eins og að framan greinir, gildir IV. kafli siglingalaga því aðeins, að ekki sé um annað samið. Grundvöllur réttarsambands stefnda Rederij N & F Bruins C. V. og Kornax hf. og Fóðurblöndunnar hf., sem áfrýjandi leiðir rétt sinn frá, eru farmskírteinin, sbr. 110. gr. siglingalaga. Þar sem áfrýjandi byggir að engu leyti á þeim, er óhjákvæmilegt að sýkna þennan stefnda.

III.

Eins og að framan greinir, eru samningar þeir, sem stefndi Sigla hf. gerði við Kornax hf. og Fóðurblönduna hf. 10. október 1993, farmsamningar í skilningi IV. kafla siglingalaga.

Stefndi Sigla hf. heldur því fram, að tjónið verði einungis rakið til

hættu, sem sérkennandi sé fyrir siglingar, og verði hann því ekki gerður ábyrgur fyrir því, sbr. c-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga. Áfrýjandi heldur því aftur á móti fram, að skipið hafi aldrei lent í sjávarháaska, og þótt svo hefði verið, gildi ekki 2. mgr. 68. gr. laganna, þar sem skipið hafi verið óhaffært, þegar það lagði úr höfn, sbr. 3. mgr. 68. gr.

Fyrir liggur, að m/s Hendrik B lenti í slæmu veðri í umræddri ferð, 9 til 10 vindstigum og 20 til 25 metra ölduhæð. Fékk skipið tvívegis á sig brotsjó, svo að frammastur brotnaði svo og gluggar á yfirbyggingu og sjór komst í lest. Eins og málið liggur fyrir, verður að miða við, að skipið hafi lent í „hættum eða óhöppum, sem eru sérkennandi fyrir siglingar“, sbr. c-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga.

Fram er komið, að skipið hafði gilt haffærisskírteini, sem gefið var út athugasemdalaust 21. janúar 1994, og vottorð frá flokkunarfélagi skipsins, Bureau Veritas, um reglubundna, athugasemdalaus skoðun þess, síðast 12. desember 1994. Verður því að telja, að farmflytjandi, stefndi Sigla hf., hafi fullnægt því skilyrði 3. mgr. 68. gr. siglingalaga, að séð yrði til þess með eðlilegri árvekni, að skipið, sem fengið var til flutningsins, væri haffært við upphaf ferðar.

Samkvæmt framansögðu verður stefndi Sigla hf. ekki gerður ábyrgur fyrir tjóni áfrýjanda, og verður hann sýknaður.

Héraðsdómur verður því staðfestur að niðurstöðu til.

Áfrýjandi greiði stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, svo sem í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., greiði hvorum stefnda, Siglu hf. og Rederij N & F Bruins C. V., 200.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 26. maí 1997.

Ár 1997, mánudag 26. maí, er á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur í málinu nr. E-2110/1996: Sjóvá-Almennar tryggingar hf. gegn Rederij N. & F. Bruins C. V. og Siglu hf., kveðinn upp þessi dómur.

Mál þetta, sem dómtekið var 7. þessa mánaðar, er höfðað með stefnu, þingfestri 18. apríl 1996.

Stefnandi er Sjóvá-Almennar tryggingar hf., kt. 701288-1739, Kringlunni 5, Reykjavík.

Stefndu eru Rederij N. & F. Bruins C. V., Buitendams 86, 3371 BM Hardinxveld-Giessendam, Hollandi, og Sigla hf., kt. 550693-2409, Holtabakka við Holtaveg, Reykjavík. Þá er stefnt til réttargæslu Noord Nederlandsche Protectie Club, Erasmuslaan 20, 9752 PG Haren (GR.), Hollandi.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði gert in solidum að greiða stefnanda skaðabætur, að fjárhæð 14.118.660 kr. Þá krefst stefnandi dráttarvaxta samkvæmt vaxtalögum nr. 25/1987 af ofangreindri fjárhæð frá 1. nóvember 1995 til greiðsludags. Að lokum gerir stefnandi kröfu um, að stefndu verði gert in solidum að greiða sér málskostnað að mati dómsins.

Af hálfu stefnda Siglu hf. er aðallega krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans, en til vara verulegrar lækkunar á kröfum stefnanda og að málskostnaður verði látinn niður falla. Þá er þess jafnframt krafist í því tilviki, að tekinn verði upp fyrirvari í dómi um, að við ábyrgðartakmörkun skuli reiknast með aðrar kröfur, sem lúta sömu takmörkunum, sbr. 182. gr. laga nr. 34/1985.

Stefndi Rederij N. & F. Bruins C. V. krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnda verði tildæmdur hæfilegur málskostnaður úr hendi stefnanda. Þá er þess krafist, falli fébótaábyrgð á stefnda, að tekinn verði upp í dóminn samkvæmt heimild í 182. gr. siglingalaga fyrirvari um, að aðrar kröfur, sem lúta sömu ábyrgðartakmörkunum, skuli reiknast með við takmörkun ábyrgðarinnar.

Réttargæslustefndi krefst málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins.

Stefndu kröfðust upphaflega frávísunar málsins, og var fallist á þá kröfu af hálfu dómsins með úrskurði 13. nóvember 1996. Þann úrskurð felldi Hæstiréttur úr gildi með dómi 5. desember 1996 og lagði fyrir héraðsdómara að taka málið til efnismeðferðar. Eftir það var málið tekið fyrir 21. janúar 1997 og frestað til gagnaöflunar að ósk lögmanns stefnda Rederij N. & F. Bruins og með samþykki lögmannna stefnanda og meðstefnda, Siglu hf., fyrst til 12. febrúar 1997 og síðan til 2. apríl sama ár, en í því þinghaldi var aðalmeðferð ákveðin.

I.

Málsatvik.

Samkvæmt tveimur samningum, öðrum milli stefnda Siglu hf. og Kornax hf., Kornagörðum 11, Reykjavík, og hinum milli sama stefnda og Fóðurblöndunnar hf., Kornagörðum 12, Reykjavík, báðum dagsettum 10. október

1993, skyldi Sigla hf. annast alla stórflutninga vegna innflutnings og sölu á framleiðsluvörum þessara aðila frá 1. janúar 1994 til 31. desember 1996. Sams konar samningur var einnig gerður á milli Siglu hf. og Mjólkurfélags Reykjavíkur.

Í desember 1994 fóru Kornax hf., Fóðurblandan hf. og Mjólkurfélag Reykjavíkur þess á leit við stefnda Siglu hf., að stefndi flytti fyrir þá hveiti, kornfóður og mjöl frá Hollandi, Þýskalandi og Svíþjóð til Reykjavíkur. Fyrir milligöngu skipamiðlara fékk stefndi til verksins skip meðstefnda, Rederij N. & F. Bruins, Hendrik B. Eftir að skipið hafði sótt vöruna, hélt það áleiðis til Reykjavíkur. Kl. 20.30 að kvöldi 28. desember 1994, er skipið var á siglingu í 9–10 vindstígum milli Færeyja og Íslands, fékk það sjó yfir afturdekk. Hálf tíma síðar kom brot á skipið, og brotnaði við það frammastur þess og gluggar í yfirbyggingu. Mikill sjór gekk inn um glugga í vistarverum skipverja og niður í vélarrúm. Um klukkan 3.30 um nóttina reið brot yfir skipið öðru sinni. Er leið á daginn, lýsti skipstjóri yfir neyðarástandi og óskaði hjálpar. Var ákveðið milli kl. 15.00 og 16.00 sama dag að yfirgefa skipið. Áhöfn og farþegum var bjargað með þrylum. Næsta dag, 30. desember, um kl. 16.00 fann áhöfn varðskipsins Týs skipið. Var farið um borð í skipið um kl. 16.30 og því siglt af áhöfn varðskipsins til Reykjavíkur. Kom það þangað að morgni 1. janúar 1995.

Þegar farmurinn var skoðaður sama dag, kom í ljós, að sjór hafði komist í lest skipsins, svo að farmurinn var ónýtur að miklum hluta. Af 534.549 kg af þýsku brauðgerðarhveiti, sem Kornax hf. átti, voru 484.827 kg óskemmd, en afgangurinn, 49.722 kg, ónýtur. Öll 209.199 kg af maísfóðurkorni, sem Fóðurblandan átti, voru ónýt og var fleygt. Sama var að segja um 286.434 kg af maísmjöli, sem Fóðurblandan átti í sömu lest. Af 600.000 kg af sænsku mylluhveiti, sem voru í eigu Kornax hf., reyndust 173.631 kg vera óskemmd, en afgangurinn, 426.369 kg, var ónýtur og honum fleygt. Að lokum reyndust 49.759 kg af sænsku mylluhveiti, sem Fóðurblandan átti, óskemmd, en afgangurinn, 109.661 kg, dæmdist ónýtur.

Farmurinn var vátryggður hjá stefnanda. Hefur stefnandi greitt eigendum andvirði hans, 14.118.660 kr., og endurkrefur stefndu um þá fjárhæð á grundvelli 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

II.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Af hálfu stefnanda er talið óumdeilt, að tjónið á farminum hafi orðið, þegar hann var um borð í skipinu Hendrik B á leið til ákvörðunarstaðar. Beri stefndu á því óskipta ábyrgð sem farmflytjendur samkvæmt 68. gr. og 73. gr. siglingalaga nr. 34/1985, en undanþáguákvæði laganna eigi ekki við,

eins og málum sé hér háttað. Sé þá haft í huga ástand skipsins og það, að farmurinn hafi verið óþökkuð mjölvara.

Þá er því einnig fram haldið af hálfu stefnanda, að skipið hafi verið óhaf-fært, þegar það lagði úr höfn í Hollandi. Samkvæmt skoðunarskýrslum, framburði vitna og ljósmyndum, hafi ástand skipsins verið svo bágborið, að engum hafi getað dulist, að það hafi verið allsendis vanbúið til þeirrar ferð-ar, sem því var ætluð. Hafi það leitt til tjónsins, en á því beri stefndu óskipta ábyrgð, sbr. 73. gr. siglingalaga.

Þá hafi áhöfn skipsins ekki verið vandanum vaxin sakir reynsluleysis, þegar sjór reid yfir skipið, og ekki brugðist rétt við. Megi m. a. í því sam-bandinu benda á, að sjór virðist hafa gengið gegnum glugga og dyr, án þess að gerð hafi verið tilraun til þess að loka þeim, og runnið þannig viðstöðulaust um vistarverur og niður í vélarrúm. Hafi þetta reynsluleysi átt sinn þátt í tjóninu.

Stefnukrafan, 14.118.660 kr., taki mið af váttryggingarverðmæti farmsins, sem eyðilagðist og greitt hafi verið váttryggjendum. Þá taki upphafstími dráttarvaxta mið af þeim tíma, þegar váttryggingabætur höfðu verið greiddar og fyrir lá synjun stefndu um greiðslu bóta.

Að öðru leyti vísar stefnandi um kröfur sínar til siglingalaga nr. 34/1985 og þá sérstaklega til 21. gr., 26. gr., 68. gr. og 73. gr. þeirra.

III.

Málsástæður og lagarök stefnda Siglu hf.

Stefndi Sigla hf. heldur því fram, að hann hafi ekki verið farmflytjandi í skilningi siglingalaga nr. 34/1985, en samkvæmt 21. gr. þeirra sé farmflytj-andi sá einn, sem með samningi tekur að sér flutning farms með skipi fyrir annan, þ. e. farmsamningshafa. Í þessu sambandi verði að hafa það í huga, að málatilbúnaður stefnanda sé reistur á þeim farmskírteinum, sem hann hafi lagt fram í málinu, enda sé það farmskírteinið, sem marki réttarstöðu farmflytjanda og viðtakanda farms, sbr. 1. mgr. 110. gr. laga nr. 34/1985. Rammasamningarnir, sem stefndi hafi gert við viðtakendur farms, Kornax hf. og Fóðurbloðduna, séu ekki farmsamningur í skilningi IV. kafla siglinga-laga. Það, sem hér skipti máli, sé að afmarka, hver sé farmflytjandi gagn-vart stefnanda samkvæmt fyrrgreindum farmskírteinum. Telji stefndi sig eingöngu hafa verið í hlutverki umsýsluaðila gagnvart stefnanda máls þessa. Hafi stefndi eingöngu tekið að sér að sjá um að útvega Fóðurbloðd-unni og Kornaxi hf. flutning eftir þörfum á því tímabili, sem samningarnir taka til. Samið hafi verið um ákveðið verð, sem nefndir viðtakendur farms skyldu greiða fyrir þessa flutninga, enda hafi hugsunin verið sú, að stefndi

sæi algerlega um að gera upp við þá farmflytjendur, sem tækju að sér flutninginn. Athyglisvert sé að skoða nánar þau farmskírteini, sem fyrir liggi í málinu. Eins og þar megi sjá, komi nafn stefnda eingöngu fram á tveimur þeirra. Öll farmskírteinin séu gefin út fyrirvaralaust af skipstjóra Hendriks B fyrir útgerðina, meðstefnda Rederij N. & F. Bruins. Engu máli skipti í þessu sambandi, þótt nafn stefnda komi fram á tveimur af þessum farmskírteinum. Útgáfan skipti meginmáli. Samkvæmt þessu sé ljóst, að hið meðstefnda félag sé farmflytjandi í skilningi siglingalaga gagnvart stefnanda máls þessa. Hafi stefndi því ekki borið neina ábyrgð á umræddum flutningi, og beri þegar af þeirri ástæðu að sýkna hann af öllum kröfum stefnanda.

Komist dómurinn að þeirri niðurstöðu, að stefndi hafi verið farmflytjandi gagnvart stefnanda í skilningi siglingalaga, sé stefnda nauðsynlegt að fjalla um málið út frá þeirri málsástæðu stefnanda, að skipið hafi verið óhaffært við upphaf ferðar, en stefndi fullyrði, að skipið hafi þá verið haffært. Um óhaffæri sé fjallað í 3. mgr. 68. gr. siglingalaga, en þar segi, að farmflytjandi geti eigi borið fyrir sig ábyrgðarundanþágur 2. mgr. 68. gr., ef tjón hafi hlotist af óhaffæri skips, ef óhaffæri sé að rekja til þess, að farmflytjandi eða einhver, sem hann beri ábyrgð á, hafi ekki með eðlilegri árvekni séð til þess, að skipið hafi verið haffært við upphaf ferðar. Þar segi jafnframt, að sönnunarbyrðin „um, að eðlilegrar árvekni hafi verið gætt“, hvíli á þeim, sem haldi því fram, að hann beri ekki ábyrgð. Leiði það af 3. mgr. 68. gr. i. f., að sönnunarbyrðin um það, hvort skip hafi verið óhaffært eða ekki við upphaf ferðar, hvíli á þeim, sem haldi því fram, að skipið hafi verið óhaffært. Hvíli sönnunarbyrðin því á stefnanda málsins. Takist stefnanda á hinn bóginn að sanna, að skipið hafi verið óhaffært við upphaf ferðar, komi í hlut farmflytjanda að sanna, að hann hafi með eðlilegri árvekni séð til þess, að skipið hafi verið haffært á því tímamarki.

Um það atriði, hvað sé óhaffæri í skilningi ákvæðisins, sé ljóst, að um óhaffæri verði að vera að ræða við upphaf ferðar. Því sé ljóst, að ef óhaffæri skips komi til á ferð þess til ákvörðunarstaðar, teljist það ekki óhaffært í skilningi ákvæðisins. Sé við það miðað af hálfu stefnda, að veðurofsinn, sem skipið hafi orðið fyrir á leið sinni til Reykjavíkur, hafi leitt til hins ætlada tjóns, þ. e. valdið tjóni á skipinu, sem aftur leiddi til tjónsins á farminum. Sé því haldið fram, að hér sé um tjón að ræða, sem rakið verði til þeirra atvika, er um ræðir í c- og d-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga. Komi hins vegar í ljós á síðari stigum málsins, að skipið hafi verið með galla af einhverju tagi, sé ljóst, að farmflytjandi beri ekki ábyrgð á tjóni, sem rakið verði til slíks galla, sbr. p-lið 2. mgr. 68. gr. laganna.

Ekki verði betur séð en þau gögn, sem stefnandi reisi á þá staðhæfingu,

að skipið hafi verið óhaffært, renni fullnægjandi stoðum undir þá fullyrðingu, að skipið hafi verið haffært við upphaf ferðar. Þannig liggi fyrir í málinu athugasemdaleaust haffærisskírteini, sem hafi verið í fullu gildi, og vottorð frá flokkunarfélagi skipsins, Bureau Veritas. Eins og sjá megi, hafi síðasta ársskoðun skips farið fram 12. desember 1994, aðeins nokkrum dögum áður en skipið fór í hina afdrifaríku ferð til Íslands.

Eins og glögglega megi sjá á skoðunarskýrslum, komi þar fram, að stefnda hafi ekki verið gefinn kostur á að gæta hagsmuna sinna við gerð þeirra. Í annarri skýrslunni sé eingöngu fjallað um tjónið, er varð á skipinu sjálfu, en ekki farminum. Í þeirri skýrslu komi fram, að allt tjónið sé að rekja til „veðurofsa“, eins og sjá megi, þegar skýrslan sé skoðuð. Hin skýrslan hafi verið unnin að beiðni stefnanda málsins. Sé þar verið að afmarka umfang tjónsins. Hafi skýrslan einnig að geyma mat skýrsluhöfundar á ástandi skipsins. Stefnda hafi ekki verið gefinn kostur á að gæta hagsmuna sinna við gerð þessara skýrslna. Sé sönnunargildi þeirra því harðlega mótmælt og efni þeirra sömuleiðis sem röngu og ósönnuðu. Þá hafi stefnda ekki verið gefinn kostur á að vera viðstaddur sjóprófin, sem fram fóru vegna máls þessa. Sé ljóst samkvæmt framansögðu, að stefnandi hafi ekki fært fram nein sönnunargögn, sem renni stoðum undir þá fullyrðingu, að skipið hafi verið óhaffært við upphaf umræddrar ferðar. Miklu fremur beri gögn málsins með sér, að skipið hafi þá verið haffært.

Ekki verði séð, hvernig áhöfn skipsins hafi átt þess kost að hindra, að sjór rynni „viðstöðulaust um vistarverur og niður í vélarrúm“, eins og segi í stefnu. Sé því sérstaklega mótmælt, að áhöfn skipsins hafi verið reynslulaus. Á hinn bóginn sé ljóst, að farmflytjandi beri ekki ábyrgð á tjóni, sem rekja megi til yfirsjóna eða vanrækslu við stjórnök eða meðferð skips, sem skipstjóra, skipshöfn o. fl., er vinni í þágu skips, hafi orðið á, sbr. a-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga.

Stefndi beri fyrir sig ábyrgðartakmarkanir siglingalaga, bæði þær reglur, sem leiðir af 1. mgr. 70. gr. um útreikning tjóns, og einnig 2. mgr. sömu laga-greinar. Einnig beri stefndi fyrir sig ábyrgðartakmörkunareglu 3. mgr. 177. gr. siglingalaga (heildartakmörkun), sbr. og önnur ákvæði IX. kafla laganna. Samkvæmt síðastnefnda ákvæðinu, sem segi fyrir um hámarksbætur, er farmflytjanda verði gert að greiða vegna eins og sama atburðar, miðist bæturnar við 167.000 SDR fyrir skip allt að 500 rúmlestir, en þær hækki síðan, eftir því sem skipið verði stærra. Sé því krafist lækkunar á kröfugerð stefnanda í samræmi við ofangreind ákvæði.

Upphafstíma dráttarvaxta sé mótmælt, en það hafi ekki verið fyrr en við þingfestingu málsins, sem stefnda hafi borist nægilegar upplýsingar til að geta metið tjónsatvik, sbr. áskilnað í 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987.

IV.

Málsástæður og lagarök stefnda Rederij N. & F. Bruins C. V.

Stefndi Rederij N. & F. Bruins C. V. styður sýknukröfu sína eftirfarandi rökum:

a) Stefndi sé útgerðarmaður og eigandi Hendriks B, en ekki farmflytjandi gagnvart stefnanda eða þeim, sem hann leiðir rétt sinn frá, þ. e. farmseigendum. Stefndi hafi gert tímabundinn farmsamning við Kvist hf., sem síðan hafi líklega gert ferðbundinn farmsamning við Siglu hf. Síðastnefnda félagið hafi gert farmsamning við farmseigendur og því verið farmflytjandi samkvæmt 21., 68. og 73. gr. siglingalaga gagnvart farmseigendum og þar af leiðandi stefnanda. Ákvæði 68. og 73. gr., sem stefnandi vitni til, séu í kafla IV 2 í siglingalögum, sem fjalli um flutningssamninga um ferð, en slíkan samning hafi stefndi ekki gert. Farmskírteini þau, sem gefin hafi verið út vegna farmsins, hafi verið gefin út í umboði farmflytjanda, Siglu hf., og geti ekki leitt til ábyrgðar stefnda gagnvart stefnanda. Beri að hafa í huga, að farmflutningaákvæði siglingalaga séu frávíkjanleg, þegar um milliríkjasiglingar sé að ræða samkvæmt 1. mgr. 118. gr. laganna. Samkvæmt framsögðu sé stefndi ekki farmflytjandi gagnvart stefnanda og reglunum um ábyrgð á farmi í siglingalögum.

b) Skip stefnda hafi verið haffært í upphafi ferðar, hvort sem miðað sé við Antwerpen eða Uddevalla. Athugasemdalaust haffærisskírteini skipsins, út gefið 21. janúar 1992, samkvæmt lögum heimalands þess, hafi verið í fullu gildi. Þá hafi skipið hlotið fimm ára reglubundna skoðun flokkunarfélagsins Bureau Veritas í október 1992 og árlega skoðun flokkunarfélagsins eftir það, síðast 12. desember 1994, sama dag og skipið var afhent farmsamningshafanum í Antwerpen. Sé slík skoðun ýtarleg og ætlað að tryggja, að ekkert það sé að skipi, er geti gert það óhaffært, enda hagi áhöfn störfum sínum í samræmi við viðteknar öryggisreglur, svo sem um skálkun lúgna í upphafi ferðar. Í vottorðum opinberrar skipaskoðunar og flokkunarfélags felist, að sérfróðir starfsmenn á sviði skipa hafi ekki uppgötvað við kerfisbundna skoðun neina þá ágalla á skipinu, sem leiði til óhaffæri þess. Sé því eindregið mótmælt, að ástand skipsins hafi verið með þeim hætti, að það hafi verið óhaffært. Skipið hafi lent í því líku veðri samkvæmt skýrslum varðskipsmanna, dagbók skipsins og sjóprófum, þar með töldum lögregluskýrslum, að mastur þess hafi brotnað og lagst yfir þilfarið, en stálbátar á lest nr. 1 beyglast. Brot hafi gengið yfir skipið og beygt lunningu á stjórnborða, brotið suður á nokkrum stöðum, þrýst þilfarsplötum niður, sem leitt hafi til rifrildis suðu stöðanna við afturhluta lestarlúgukarms. Hafi allt þetta verið afleiðing af hættum eða óhöppum, sem séu sérkennandi fyrir siglingar og teljist að auki til náttúruhamfara.

Ekkert í gögnum stefnanda bendi til, að samband sé á milli tjónsins á farminum og þess ástands skipsins, sem lýst sé í gögnunum, heldur sanni gögn þau, sem stefnandi leggi sjálfur fram, að tjónið verði einungis rakið til fárviðrisins og brotsjóa. Stefndi og þeir, sem hann beri ábyrgð á, hafi séð til þess með eðlilegri árvekni, að skipið hafi verið haffært við upphaf ferðar. Sé í því sambandi vísað til lögregluskýrslna og annarra fram lagðra gagna um árvekni áhafnar og þess, sem áður segir um skoðun og vottorð. Hafi stefnandi ekki bent á neitt það í háttsemi skipshafnar eða annarra starfsmanna stefnda, sem ámælisvert sé, að því er útbúnað skipsins varði. Ekkert af þeim atriðum, er stefnandi nefni sem dæmi um óhaffæri skipsins, sé á starfssviði áhafnar skipsins. Hafi öndunarrör, stálplötur á þili eða bitar undir þiljum verið tærð, sé það ekki með þeim hætti, að eðlileg árvekni hefði leitt til, að áhöfnin hefði mátt koma auga á veikleikana. Þeir, sem stefndi beri ábyrgð á, hafi verið í góðri trú um árvekni sína og það m. a. birst í því, að með skipinu hafi verið sem farþegar eiginkona eins yfirmannsins ásamt kornabarni.

Vakin sé athygli á því, að samkvæmt 13. gr. hins tímabundna farmsamnings stefnda við Kvist hf. sé ábyrgð stefnda takmörkuð við vanrækslu á árvekni af hálfu framkvæmdastjóra stefnda við að gera skipið haffært eða mistök hans eða aðgerðaleysi í því sambandi. Sé takmörkun þessi bindandi fyrir stefnanda.

c) Að lokum sé á það bent, að alrangt sé hjá stefnanda, að áhöfn skipsins hafi ekki verið vandanum vaxin og ekki brugðist rétt við aðstæðum, er fárviðrið skall á. Um viðbrögð vísist til lögreglurannsóknar og sjóprófa fyrir dómi. Þá sé og fullyrt, að jafnvel þótt dómurinn teldi, að tjónið mætti að einhverju leyti rekja til mistaka áhafnar, væri um að ræða yfirsjónir eða vanrækslu við stjórn tök skipsins, sem skipstjóra eða öðrum, sem starfa í þágu skipsins, hafi orðið á, en sú áhætta sé undanþegin samkvæmt Haag-reglunum, eins og þær hafi verið lögleiddar í íslensku siglingalögnum. Stefndi hafi selt skipið í tímaleigu, og gildi aðrar reglur um ástand skips í því tilviki en þegar um ferðbundna samninga sé að ræða, sbr. 88. gr. siglingalaga, er hér eigi við.

Vaxtafæti sé mótmælt sem of háum sem og upphafstíma vaxta. Þá er þess krafist, komi til ábyrgðar stefnda, að bótafjárhæð verði lækkuð með hliðsjón af því, að ekki hafi verið um stórfellda vangá að ræða og ábyrgðin, ef einhver sé, hljóti að byggjast á sjónarmiðum um atvinnurekendaábyrgð.

Þá ber stefndi fyrir sig takmörkun ábyrgðar samkvæmt IX. kafla siglingalaga (glóbal), og miðist hún við 167.000 SDR að viðbættum 167 SDR fyrir hverja brúttórúmllest eftir alþjóðlegum mælingum fram yfir 500 brúttó-

rúmlestir. Jafnframt krefjist stefndi þess, að tekinn verði upp í dóminn fyrirvari um, að aðrar kröfur á hendur stefnda, sem lúti að sömu ábyrgðartakmörkunum, skuli reiknast með við takmörkun ábyrgðarinnar.

Enn fremur beri stefndi fyrir sig ábyrgðartakmarkanir samkvæmt 2. mgr. 70. gr. siglingalaga miðað við flutningaeiningu.

V.

Niðurstöður.

Í málinu liggja fyrir tveir samningar, báðir dagsettir 10. október 1993, milli annars vegar stefnda Siglu hf. og Kornax hf. og hins vegar sama stefnda og Fóðurblöndunnar hf. Í samningum þessum, sem eru samhljóða, segir í upphafi, að markmið þeirra sé, að stefndi annist alla „stórflutninga“ vegna innflutnings á sölu- og framleiðsluvörum fyrir áðurnefnd fyrirtæki. Muni stefndi tryggja fyrirtækjunum hagstæðasta verð, sem stefndi bjóði „farmflytjendum“ á sambærilegum vörum og flutningaleiðum. Stefndi muni skuldbinda sig til að halda uppi siglingum á þriggja til fjögurra vikna fresti, og á móti muni fyrirtækin skuldbinda sig til að beina öllum flutningum á samningstímabilinu til stefnda. Áætlað flutningsmagn var 9.000 tonn á ári. Samið var um mismunandi flutningsgjöld eftir því, hve mikið var flutt hverju sinni, annars vegar 1.800 – 2.499 tonn í ferð og hins vegar 2.500 – 3.000 tonn, og einnig fór verðið eftir því, hvort um eina, tvær eða þrjár lestunarhafnir var að ræða í hverri ferð. Fyrirtækin voru í „almennum mánadarreikningsviðskiptum“ við stefnda og gjalddagi 30. næsta mánaðar eftir úttektarmánuð.

Dómurinn telur, að ekki verði litið á ofangreinda samninga milli stefnda Siglu hf. og fyrrgreindra fyrirtækja sem farmsamninga í skilningi IV. kafla siglingalaga nr. 34/1985, sbr. 21. gr. laganna, heldur hafi fyrrgreindur stefndi með þeim einungis tekið að sér að sjá fyrirtækjunum fyrir flutningi eftir þörfum á þeim vörum, sem í samningunum greinir, á því tímabili, sem þar um ræðir.

Fyrir milligöngu Kvists hf. fékk stefndi Sigla hf. meðstefnda, Rederij N. & F. Bruins C. V., eiganda skipsins Hendriks B, til að flytja umræddan farm frá Antwerpen, Lübeck og Uddevalla til Reykjavíkur. Vegna þessa flutnings gaf skipstjóri Hendriks B út fimm farmskírteini án fyrirvara í nafni stefnda Rederij N. & F. Bruins C. V. Í farmskírteinunum eru Kornax hf. og Fóðurblandan hf. tilgreind sem viðtakendur farmsins. Þá hafa farmskírteinin ekki að geyma neina skírskotun til hinna almennu flutningssamninga, sem áður er getið. Samkvæmt þessu verður að telja, að stefndi Rederij N. & F. Bruins C. V. hafi verið farmflytjandi greint sinn gagnvart viðtakendum

vörunnar, sem stefnandi leiðir rétt sinn frá, en ekki meðstefndi, Sigla hf. Ber því þegar af þeirri ástæðu að sýkna stefnda Siglu hf. af kröfum stefnanda í máli þessu.

Samkvæmt 1. mgr. 110. gr. siglingalaga er farmskírteini grundvöllur réttarstöðu farmflytjanda og viðtakanda farms sín á milli um flutning og afhendingu vörunnar. Í málatilbúnaði sínum vísar stefnandi hins vegar eingöngu til reglna IV. kafla siglingalaga um ábyrgð farmflytjanda, en að engu leyti þeirra farmskírteina, sem hér um ræðir og áður nefnd fyrirtæki voru handhafar að. Er í öllum málatilbúnaði stefnanda gert ráð fyrir því, að stefndi Sigla hf. sé farmflytjandi, en ekki meðstefndi, Rederij N. & F. Bruins C. V., sem hafi lagt skip sitt til flutningsins, og þar af leiðandi beri stefndu óskipta ábyrgð á umræddu farmtjóni samkvæmt ábyrgðarreglum 2. og 3. mgr. 73. gr. nefndra laga. Með því að málið er lagt þannig fyrir dóminn, leiðir það samkvæmt framansögðu óhjákvæmilega jafnframt til sýknu stefnda Rederij N. & F. Bruins C. V.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma stefnanda til að greiða hvorum stefnda 300.000 kr. í málskostnað, en rétt þykir, að málskostnaður milli stefnanda og réttargæslustefnda falli niður.

Dóminn kveða upp Helgi I. Jónsson héraðsdómari sem dómsformaður, Jón B. Hafsteinnsson skipaverkfræðingur og Valtýr Sigurðsson héraðsdómari.

D ó m s o r ð:

Stefndu, Sigla hf. og Rederij N. & F. Bruins C. V., eru sýknaðir af kröfum stefnanda, Sjóvár-Almennra trygginga hf., í máli þessu.

Stefnandi greiði hvorum stefnda 300.000 kr. í málskostnað, en málskostnaður milli stefnanda og réttargæslustefnda, Noord Nederlandsche Protectie Club, fellur niður.
