Fimmtudaginn 28. nóvember 1996.

Nr. 105/1996. **Brjótur sf.**
(Steingrímur Þormóðsson hdl.)
gegn
Samskipum hf.
(Jónas A. Aðalsteinsson hrl.)
og gagnsök

Farmsamningur. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason og Arnljótur Björnsson og Þorgeir Örlygsson prófessor.

Aðaláfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 13. mars 1996. Hann krefst þess, að gagnáfrýjandi verði dæmdur til að greiða 2.255.202 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt vaxtalögum nr. 25/1987 af 1.835.328 krónum frá 20. júní 1992 til 17. október 1992, en af 2.255.202 krónum frá þeim degi til greiðsludags. Einnig krefst áfrýjandi málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 26. mars 1996 og krefst aðallega sýknu, en til vara lækkunar á kröfum aðaláfrýjanda. Þá krefst gagnáfrýjandi málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

I.

Ekkert er komið fram, er bendir til, að samningur hafi komist á með aðilum málsins þess efnis, að flytja skyldi á þilfari farm þann, sem mál þetta er risið af. Verður því fallist á þá niðurstöðu héraðsdóms, að gagnáfrýjandi verði ekki sýknaður á grundvelli undanþágu frá ábyrgð á þilfarsfarmi, sbr. 2. mgr. 118. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Leggja verður til grundvallar það álit héraðsdóms, en annar meðdómenda er skipaverkfræðingur, að orsök þess, að svonefndur þvottasnigill í eigu aðaláfrýjanda féll fyrir borð 20. júní 1992, sé mistök skipstjórnarmanna á skipi gagnáfrýjanda, Arnarfelli. Ber gagnáfrýjandi bótaábyrgð vegna tjónsins samkvæmt 1. mgr. 68. gr. siglingalaga, en hann hefur engin haldbær rök leitt að því, að tjónið stafi af atvikum, sem greind eru í 2. mgr. sömu greinar.

Í héraðsdómi er rakið efni 1. og 2. málsliðar 2. mgr. 70. gr. siglingalaga um ábyrgðartakmörkun, sem miðast við einingafjölda eða þyngd vöru, sem skemmist. Heldur aðaláfrýjandi því fram, að gagnáfrýjandi geti ekki borið ákvæði þessi fyrir sig, vegna þess að menn, er farmflytjandi beri ábyrgð á, hafi valdið farmtjóninu með stórfelldu gáleysi og þeim hafi mátt vera ljóst, að tjón myndi sennilega af hljótast, sbr. 6. mgr. 70. gr. laganna.

Þótt fallast verði á, að vörubifreiðin, sem getur í héraðsdómi, hafi ekki verið nógu tryggilega bundin, þykir ekki leitt í ljós, að sjóbúnaður hennar eða farms aðaláfrýjanda verði rakinn til ásetnings eða stórfellds gáleysis af því tagi, sem lýst er í 6. mgr. 70. gr. Hefur gagnáfrýjandi því ekki fyrirgert rétti sínum til að takmarka bótaábyrgð sína samkvæmt 70. gr. Þarf þá ekki að fjalla um, hvernig skýra beri hugtakið „farmflytjandi sjálfur“ í 6. mgr. 70. gr. siglingalaga.

II.

Samkvæmt framangreindu er bótaábyrgð gagnáfrýjanda vegna tjóns aðaláfrýjanda takmörkuð eftir reglum 2. mgr. 70. gr. siglingalaga. Bótakrafa aðaláfrýjanda nemur alls 2.255.202 krónum, sem er hærri fjárhæð en jafnvirði 5.000 SDR í íslenskum krónum. Málsaðila greinir ekki á um, að leggja beri til grundvallar útreikning héraðsdóms á takmörkunarfjárhæð, ef síðastgreint lagaákvæði á við. Verður staðfest niðurstaða dómsins um, að gagnáfrýjanda beri að greiða aðaláfrýjanda 402.336 krónur.

Rétt þykir, að gagnáfrýjandi greiði vexti samkvæmt 7. gr. vaxtalaga af þeirri fjárhæð frá 20. júní 1992 til 15. apríl 1993, en aðaláfrýjandi hefur ekki andmælt, að þá fyrst hafi verið liðinn mánuður, frá því að hann lagði fram upplýsingar, sem þörf var á til að meta tjónsatvik og fjárhæð bóta, sbr. 15. gr. vaxtalaga. Auk þess verður gagnáfrýjandi dæmdur til að greiða dráttarvexti samkvæmt III. kafla sömu laga frá 15. apríl 1993 til greiðsludags.

Gagnáfrýjandi bauðst í mars 1993 til að greiða aðaláfrýjanda um 445.000 krónur í bætur fyrir tjón hans. Er það hærri fjárhæð en áfrýjanda er nú dæmd. Þegar litið er til þess og málsatvika að öðru leyti, þykir rétt að dæma gagnáfrýjanda til að greiða aðaláfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti í einu lagi, svo sem nánar greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Gagnáfrýjandi, Samskip hf., greiði aðaláfrýjanda, Brjóti sf., 402.336 krónur með ársvöxtum eins og hér greinir: 1% frá 20. júní 1992 til 1. ágúst 1992, 0,9% frá þeim degi til 1. janúar 1993, 1,3% frá þeim degi til 11. janúar 1993, 1,2% frá þeim degi til 21. janúar 1993, 1,1% frá þeim degi til 11. febrúar 1993, 1% frá þeim degi til 21. mars 1993, 0,9% frá þeim degi til 1. apríl 1993 og 0,8% frá þeim degi til 15. apríl 1993. Frá þeim degi til greiðsludags greiði gagnáfrýjandi dráttarvexti samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987.

Gagnáfrýjandi greiði aðaláfrýjanda samtals 200.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 13. desember 1995.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var 21. nóvember 1995, var höfðað með stefnu, þingfestri 30. mars 1993. Málið var endurupptekið 5. þ. m., lögð fram gögn, er dómurinn óskaði eftir, og dómtekið að nýju.

Stefnandi er Brjótur sf., kt. 621278-0539, Brávallagötu 50, Reykjavík.

Stefndi er Samskip hf., kt. 440986-1539, Holtabakka við Holtaveg, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til greiðslu 1.835.328 kr. ásamt dráttarvöxtum skv. 10. gr., sbr. 14. gr. laga nr. 25/1987, sbr. 5. gr. laga nr. 67/1989, frá 20. júní 1992 til greiðsludags, og leggist þeir við höfuðstól á tólf mánaða fresti til greiðsludags, fyrst 20. júní 1993. Einnig er þess krafist, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 419.874 kr. ásamt dráttarvöxtum skv. 10. gr., sbr. 14. gr. laga nr. 25/1987, sbr. 5. gr. laga nr. 67/1989, frá 17. október 1992 til greiðsludags, og leggist þeir við höfuðstól á tólf mánaða fresti, fyrst 17. október 1993. Þá krefst stefnandi málskostnaðar samkvæmt fram lögðum málskostnaðarreikningi.

Dómkröfur stefnda eru aðallega þær, að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda, en til vara, að þær verði lækkaðar, og er í báðum tilvikum krafist málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati réttarins.

Dómur gekk í máli þessu 17. febrúar 1994. Með dómi Hæstaréttar, upp kveðnum 6. febrúar 1995, var sá dómur ómerktur og málinu vísað heim í hérað til munnlegs málflutnings og dómsuppsögu að nýju. Dómur var að nýju upp kveðinn 12. apríl 1995. Með dómi Hæstaréttar 12. september 1995

var sá dómur felldur úr gildi og öll meðferð málsins. Var því vísað heim í hérað til nýrrar meðferðar og dómsálagningar að nýju. Dómara þeim, sem nú fer með málið, var úthlutað því 1. október sl.

II.

Helstu málavextir.

Samkvæmt fylgibréfi, dags. 19. júní 1992, tók stefndi að sér flutning fyrir stefnanda á þvottasnigli o. fl. sjóleiðis frá Reykjavík til Ísafjarðar. Þvottasnigillinn var fluttur með vs. Arnarfelli. Var honum komið fyrir á gámapalli, „flatsa", sem festur var við þilfar skipsins. Hinn 20. júní 1992, þegar skipið var statt á Breiðafirði á leið fyrir Snæfellsnes í 5–6 vindstigum og miklum sjó, vildi það til, að vöruflutningabifreið með áföstum tanki fullum af sandi valt á snigilinn með þeim afleiðingum, að hann fór fyrir borð. Tildrögum þessa er lýst í skýrslum, sem teknar voru af skipstjórnarmönnum við sjópróf 6. ágúst 1992 og við aðalmeðferð 16. desember 1993 svo og í skýrslu lögreglunnar á Ísafirði frá 20. júní 1992. Samkvæmt vigtarnótu stefnda og fylgibréfi vógu vörubifreiðin og loftpressan, sem einnig var flutt með skipinu, samtals 30.620 kg. Vörubifreiðin var fest niður með fjórum keðjum, sem brugðið var yfir „hásingar" hennar. Við það, að einn keðjuhlekkur brast, vast upp á grind bifreiðarinnar, sem valt til hliðar með fyrrgreindum afleiðingum. Umræddur þvottasnigill var ótryggður. Stefndi bauð fyrir hann greiðslu 17. mars 1993, að fjárhæð 445.000 krónur, án viðurkenningar á bótaskyldu, en því boði var hafnað.

Bjarni Þ. Ásgeirsson skipstjóri gaf skýrslu við sjópróf og einnig sem vitni í máli þessu. Hann kvað þvottasnigilinn hafa verið sjóbúinn á venjulegan hátt. Hann fullyrti fyrir dómi, að keðjur þær, sem héldu bifreiðinni, hefðu átt að vera nógu sterkar fyrir hana og sjóbúnaður því fullnægjandi. Engu skipti, hvort tankur bifreiðarinnar hefði verið fullur eða tómur, þar sem ekki hefði verið hægt að festa tank bifreiðarinnar sérstaklega. Hann upplýsti jafnframt, að bifreiðar væru alltaf sjóbúnar þannig, að þær stæðu á hjólbörðum, en þannig væru þær stöðugastar. Við sjópróf lýsti hann yfir því, að bifreiðin hefði verið fest öðruvísi, ef vitað hefði verið, að tankurinn væri fullur. Þann vitnisburð dró hann til baka og kvaðst hafa svarað hugsunarlaust við sjópróf, enda hefði hann þá verið í uppnámi. Hann kvað algengt, að farmur, sams konar þeim, sem hér er fjallað um, væri fluttur á þann hátt, sem gert hefði verið. Bjarni kvaðst hafa margra ára starfsreynslu sem skipstjóri og áratuga-starfsreynslu á sjó.

Atli Björnsson bátsmaður gaf skýrslu við sjópróf og sem vitni í málinu. Hann kvað sjóbúnað bifreiðarinnar og þvottasnigilsins hafa verið eðlilegan og í samræmi við það, sem alltaf væri gert. Hann kvaðst ekki hafa vitað um

þyngd bifreiðarinnar, en talið tankinn vera tóman. Hann fullyrti, að sjóbúnaður bifreiðarinnar hefði verið hinn sami, þótt hann hefði vitað, að tankur bifreiðarinnar væri fullur af sandi, enda hafi þetta verið um hásumar. Hann taldi, að ekki hefði verið unnt að festa sérstaklega í tankinn sjálfan, þar sem eyra ofan á honum hefði væntanlega brotnað við hliðarátak. Hann kvaðst hafa starfað í mörg ár á skipi sem þessu.

Sveinn Sæmundsson, 2. stýrimaður, gaf skýrslu við sjópróf. Hann kvað engar upplýsingar hafa legið fyrir um þyngd einstakra hluta, sem fluttir hefðu verið með skipinu umrætt sinn, enda ekki venja, að svo væri, nema þá helst munnlegar. Hann upplýsti, að bifreiðin hefði verið sjóbúin í samræmi við venju, enda væri almennt gert ráð fyrir því, að tankur bifreiða væri tómur, nema annað væri sérstaklega tekið fram. Hann lýsti því yfir, að ef bifreiðin hefði vegið 25–30 tonn og um það verið kunnugt, hefði sjóbúnaður hennar verið annar að sínu mati. Hann kvaðst hins vegar ekki hafa orðið þess var, að bíllinn væri þyngri en ætla mátti. Hann kvaðst hafa talið tank bifreiðarinnar tóman, og miðað við það hefðu keðjur átt að vera nógu sterkar. Hann kvaðst hafa starfað sem stýrimaður í tólf ár.

Sigurjón Gunnarsson, 1. stýrimaður, upplýsti við sjópróf, að hann hefði vitað um skráða þyngd bifreiðarinnar og loftpressunnar, en kvaðst ekki hafa séð ástæðu til að haga sjóbúnaðinum á annan hátt en gert var, enda oft ekkert að marka skráða þyngd. Þótt hann hefði tekið upplýsingar um skráða þyngd trúanlegar, hefði hann ekki brugðist öðruvísi við. Hann fullyrti, að hefði bifreiðin með tankinum vegið á bilinu 20–25 tonn, hefðu festingarnar, sem settar voru á hana, verið fullnægjandi. Annars hefði hann farið fram á frekari festingar. Hann taldi, að litlir möguleikar hefðu verið á því að setja festingar í tankinn.

III.

Málsástæður stefnanda.

Stefnandi styður málsókn sína því, að vörubifreiðin, sem hafi vegið um 30 tonn, hafi ekki verið sjóbúin með þeim hætti, sem eðlilegt og nauðsynlegt hafi verið miðað við þyngd hennar og aðstæður að öðru leyti. Þar hafi verið um að ræða óafsakanlega yfirsjón af hálfu skipstjórnarmanna Arnarfells. Þeir hefðu tvímælalaust átt að gera sér grein fyrir því, að sjóbúnaður eins og sá, sem viðhafður var, hefði fyrirsjáanlega getað valdið því, að aðrar vörur á þilfari skipsins skemmdust eða féllu fyrir borð við það, að bifreiðin færðist til í keðjunum, kastaðist til eða ylti á hliðina.

Stefnandi heldur því fram, að keðjur þær, sem vörubifreiðin var fest með, hafi ekki verið settar á hana á nægilega öruggan hátt, þar sem þeim hafi verið brugðið yfir „hásingar“ hennar. Þær hafi hvílt hver á annarri, þannig,

að brot myndaðist á þeirri keðju, sem var ofan á, en keðjurnar síðan verið festar við þilfar skipsins. Þessi festibúnaður hafi valdið því, að bifreiðin valt til og frá. Þetta hafi leitt til mun meira átaks á keðjurnar en hefði bifreiðin verið fest með viðeigandi hætti og undir hana verið settir „búkkar", þannig að hún vaggaði ekki. Auk þess hefði átt að nota mun fleiri keðjur til að festa bifreiðina.

Stefnandi kveður skipstjóra Arnarfells ekki hafa kynnt sér á viðhlítandi hátt þau gögn, sem honum hafi verið afhent og tiltæk hafi verið um þunga bifreiðarinnar. Hér hafi því verið um stórfellt gáleysi að ræða af hálfu skipstjóra. Þá hafi komið fram við sjóprófin, að 1. stýrimaður hafi vitað, að bifreiðin vó um 30 tonn, en þrátt fyrir það ekki talið nauðsynlegt að sjóbúa hana með öðrum hætti en gert hafi verið og með því sýnt stórkostlegt gáleysi.

Stefnandi reisir kröfu sína einnig á því, að skipstjórnarmenn hafi vanrækt skyldur sínar og sýnt stórfellt gáleysi við lestun bifreiðarinnar. Gildi það jafnvel, þótt aðeins sé vísað til almennrar verkkunnáttu.

Bótakrafa stefnanda er á því reist, að stefndi hafi valdið tjóninu með stórfelldu og vítaverðu gáleysi, og hafi skipstjórnarmönnum mátt vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af því. Af þessum ástæðum geti stefndi ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun.

Fjárhæð kröfu sinnar, 1.835.328 kr., rökstyður stefnandi þannig, að það sé verð sambærilegs þvottasnigils 20. júní 1992. Kröfufjárhæðin, 419.874 kr., sé studd því, að stefndi eigi að bæta þann kostnað, sem stefnandi hafi orðið fyrir við að taka á leigu annan þvottasnigil.

Stefnandi styður kröfu sína ákvæði siglingalaga nr. 34/1985, 6. gr., 1. mgr. 14. gr., 26. gr., 39. gr., 41. gr. og 1. mgr. og 6. mgr. 70. gr. Þá skírskotar stefnandi til meginreglna skaðabótaréttar um gáleysi og gáleysismat, til almennu skaðabótareglunnar, reglunnar um húsbóndaábyrgð og til reglna skaðabótaréttar og kröfuréttar um bætur fyrir afnotamissi.

Málsástæður stefnda.

Stefndi skírskotar til þess, að um flutninginn gildi ákvæði IV. kafla siglingalaga nr. 34/1985, og sé fylgibréfið grundvöllur réttarsambands aðila, sbr. 2. mgr. 119. gr. laganna, enda hafi ekkert farmskírteini verið gefið út.

Stefndi reisir aðalkröfu sína um sýknu á því, að þvottasnigillinn hafi verið fluttur á þilfari, sbr. 2. mgr. 118. gr. siglingalaga. Stefnanda hafi verið kunnugt, að vegna eðlis farmsins hafi ekki annað komið til greina en flytja hann á þilfari skipsins, auk þess sem slíkt sé venja. Stefnandi hafi engar athugasemdir gert við það, að farmurinn yrði fluttur á þilfari, og ekki óskað sérstaklega eftir því, að hann yrði fluttur á annan hátt. Samkvæmt 16. gr.

fylgibréfsins undanþiggi stefndi sig ábyrgð á vörum, sem fluttar séu á þilfari. Eiganda bifreiðarinnar hafi einnig verið eða átt að vera ljóst, að hún var flutt á þilfari skipsins.

Í sjóprófum hafi komið fram, að grind bifreiðarinnar hafi verið fest niður með keðjum í hvert horn. Þar hafi enn fremur komið fram, að keðjurnar hafi verið vel sterkar. Vinnuálag hverrar keðju um sig hafi verið 5 tonn, en sé tekið tillit til öryggisstuðuls, þoli hver keðja fjórfalt meira álag, 20 tonn. Miðað við, að keðjurnar hafi verið fjórar, sé ljóst, að þær hafi þolað miklu meira álag en þyngd bifreiðarinnar. Skýringin á því, að keðjuhlekkur slitnaði, sé því sú ein, að keðjan hafi haft leyndan galla, sem stefndi beri enga ábyrgð á. Ekki hafi verið unnt að sjóbúa bifreiðina með öðrum hætti en gert var. Tankur á bifreiðinni hafi verið fastur við grind hennar, og því hafi ekki þurft að festa hann sérstaklega. Ekki hafi verið unnt að setja neinar festingar í sjálfan tankinn. Sé litið á fylgiskjal vegna vörubifreiðar og loftpressu, megi sjá, að sameiginlegur þungi sé u. þ. b. 30 tonn. Bifreiðin og loftpressan hafi síðan verið aðskilin eftir vigtun og sjóbúin hvor á sínum stað. Starfsmenn stefnda hafi mátt gera ráð fyrir því, að tankurinn væri tómur, því að samanlögð þyngd loftpressu og vörubifreiðar með tómum tanki geti vel verið nálægt 30 tonnum.

Verði ekki fallist á, að ofangreindar málsástæður leiði til sýknu stefnda, bendir stefndi á, að tjónið megi rekja til hættu eða óhapps, sem sé sérkennandi fyrir siglingar, sbr. c-lið 2. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Þá megi rekja tjónið til athafna eða athafnaleysis eiganda vörubifreiðarinnar eða aðila, sem hann beri ábyrgð á. Tankar vörubifreiða, sem hafi verið fluttar með skipum stefnda, hafi ætíð verið tómir. Tjónsatvikið verði rakið til þess, að eigandi vörubifreiðarinnar hafi ekki tilkynnt sérstaklega, að tankurinn væri fullur af sandi. Stefndi beri ekki ábyrgð á tjóni, sem verði við slíkar aðstæður, skv. i-lið 2. mgr. 68. gr., sbr. 42. gr. siglingalaga.

Varakröfu sína um verulega lækkun bótakröfu styður stefndi annars vegar því, að bætur skv. 1. mgr. 70. gr., sbr. 68. gr. siglingalaga, séu staðlaðar meðaltalsbætur. Þvottasnigillinn hafi verið fimm ára og eðlileg afföll um 30%. Einnig beri þess að gæta, að einstaklingsbundið eða afleitt tjón sé ekki bætt.

Varakröfu sinni til stuðnings bendir stefndi einnig á, að hámark sé sett á ábyrgð farmflytjanda skv. 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985. Þar segi, að bætur skv. 68. gr. sömu laga geti ekki orðið hærri en 667 SDR fyrir hvert stykki eða farmeiningu eða 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vöru. Taka skuli mið af hærri fjárhæðinni. Gengi SDR sé (á ritunartíma greinargerðar) u. þ. b. 89 krónur. Með hliðsjón af því, að þvottasnigillinn sé um 2,5 tonn, geti bætur stefnanda aldrei orðið hærri en 445.000 kr. (2×89×2.500).

Af hálfu stefnda er því fram haldið, að ákvæði 6. mgr. 70. gr. siglingalaga eigi ekki við í þessu máli, þar sem í fyrsta lagi sé orðalag þess of víðtækt. Í stað orðanna „mátti vera ljóst“ í lok ákvæðisins eigi að standa „með vitneskju um“ eða annað orðalag með sambærilegri merkingu. Stefndi bendir á sambærilegt ákvæði í norrænu siglingalögunum og Haag-Visby-reglunum og einnig í 3. mgr. 72. gr. laga nr. 34/1985 um starfsmenn farmflytjanda. Í öðru lagi eigi ákvæðið eingöngu við, þegar farmflytjandi hafi sjálfur valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi. Stefndi telur þetta ekki ná til starfsmanna sinna, enda gildi sérstakt ákvæði um þá að þessu leyti. Stefndi telur, að með farmflytjanda í merkingu ákvæðisins sé eingöngu átt við þá, sem sitja í stjórn fyrirtækisins. Engir stjórnarmenn stefnda hafi komið nálægt ákvörðunum um sjóbúnað farmsins. Í þriðja lagi sé ljóst, að umræddur tjónsatburður eigi hvorki rætur að rekja til ásetnings né stórfellds gáleysis stefnda né starfsmanna sinna.

Stefndi heldur því fram, að upphafstími dráttarvaxta sé rangur. Skilyrði 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 sé í fyrsta lagi fullnægt með bréfi lögmanns stefnanda til stefnda, dags. 15. mars 1993, og því í fyrsta lagi hægt að krefjast dráttarvaxta frá 15. apríl 1993.

Stefndi telur, að því er varðar kröfu stefnanda um bætur vegna kostnaðar við leigu á öðrum þvottasnigli, að ljóst sé, að skilyrðum 15. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 hafi ekki verið fullnægt fyrr en með birtingu stefnu og því í fyrsta lagi unnt að krefjast vaxta frá 24. apríl 1993.

IV.

Niðurstaða.

Í 1. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985 segir, að skemmist farmur eða glatist, meðan hann er í vörslum farmflytjanda á skipi eða í landi, beri honum að bæta tjón, sem af því hlýst, nema ætla megi, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu.

Ákvæði 2. mgr. 118. gr. laganna heimila, að upp sé tekið í farmsamning ákvæði um undanþágu frá ábyrgð farmflytjanda samkvæmt 1. mgr. 68. gr. vegna farms, sem samkvæmt farmsamningi á að flytja á þilfari og er raunverulega fluttur á þilfari. Í fylgibréfi því, sem gefið var út 19. júní 1992 um flutning á þvottasnigli stefnanda, er ekki tekið fram, að hann verði fluttur á þilfari. Þar af leiðir, að ákvæði 2. mgr. 118. gr. laga nr. 34/1985 eiga ekki við um flutning hans. Er því ekki fallist á kröfu stefnda um sýknu á þeim grundvelli.

Stefnandi heldur því fram, að vörubifreiðin hafi vegið um 30 tonn. Bifreiðin vó ásamt loftpressu samtals 30.620 kg. Við endurupptöku málsins

voru lagðar fram upplýsingar um, að þyngd loftpressu, sömu tegundar og hér um ræðir, sé á bilinu 3.652 kg til 4.077 kg, eftir því, hvort þrýstivökvaolía sé á tækinu eða ekki. Ekki hefur fengist staðfest, hvor þyngdin eigi við í tilviki því, sem hér um ræðir. Þá var einnig lögð fram yfirlýsing Valgeirs Ásgeirssonar f. h. Rásar hf. um, að hann hefði beðið verkstjórann, sem tók á móti bifreiðinni, að fá að vera viðstaddur, þegar hún væri sjóbúin, þar sem hún væri of þung. Hafi hann tjáð verkstjóranum, að festa þyrfti bifreiðina mjög vel, svo að hún sveiflaðist ekki til.

Í framburði Sigurjóns Gunnarssonar, 1. stýrimanns, kom fram, að hann hefði vitað um skráða þyngd bifreiðarinnar og loftpressunnar. Dómurinn telur, að hin mikla sameiginlega þyngd og næsta augljósi þyngdarmunur tækjanna hefði átt að veita tilefni til nánari athugunar. Sjóbúnaði hefði átt að haga í samræmi við það. Samkvæmt þeim upplýsingum, sem fyrir liggja í málinu, þykir hafa verið sýnt fram á, að bifreiðin hafi umrætt sinn vegið 26,5 til 27 tonn. Bifreiðin var fest með fjórum sjálfstæðum keðjum, sem strekktar voru yfir „hásingar" hennar. Hver þessara festinga var gerð fyrir fimm tonna vinnuálag. Sjóbúnaður bifreiðarinnar telst ekki hafa verið nægur miðað við þunga hennar, sem voru mistök af hálfu skipstjórnarmanna.

Samkvæmt framangreindu ber stefndi bótaábyrgð á tjóni stefnanda, vegna þess að þvottasnigillinn glataðist, sbr. 1. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985. Samkvæmt 1. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 skal ákveða bætur samkvæmt 68. gr. sömu laga eftir verðgildi vörunnar óskaddaðrar við afhendingu á réttum stað og tíma.

Samkvæmt 2. mgr. 70. gr. l. nr. 54/1985 geta bætur ekki orðið hærri en 667 SDR fyrir hvert stykki eða flutningseiningu eða 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vöru, sem glatast. Skal miða við þá fjárhæð, sem hæst getur orðið samkvæmt þessu. Samkvæmt 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 getur farmflytjandi ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt þeirri grein, ef það sannast, að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátt vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af.

Enginn þeirra aðila, sem báru sök á tjóni stefnanda, telst farmflytjandi í skilningi 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985. Þótt svo væri, telur dómurinn, að gáleysi við sjóbúnað skipsins hafi ekki verið stórfellt.

Samkvæmt framansögðu á stefnandi rétt á greiðslu skaðabóta úr hendi stefnda með takmörkun ábyrgðar skv. 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985. Þvottasnigillinn vó 2.500 kg. Stefndi skal greiða stefnanda 2 SDR fyrir hvert kíló eða 5000 SDR. Óumdeilt er, að verðmæti snigilsins er meira en nemur þeirri fjárhæð miðað við gengi 20. júní 1992 (1 SDR/kr. 80,4672)

eða 402.336 kr. Rétt þykir, að vextir reiknist skv. 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 20. júní 1992 til 30. mars 1993, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags.

Samkvæmt þessari niðurstöðu greiði stefndi stefnanda málskostnað, 200.000 krónur.

Dóminn kveður upp Valtýr Sigurðsson héraðsdómari ásamt Jóni B. Hafsteinssyni skipaverkfræðingi og Sigurði Halli Stefánssyni héraðsdómara.

Dómsorð:

Stefndi, Samskip hf., greiði stefnanda, Brjóti sf., 402.336 krónur ásamt vöxtum skv. 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 20. júní 1992 til 30. mars 1993, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 200.000 krónur í málskostnað.