

selja húsið, ef það var vilji hans. Gegn andmælum forsvarsmanns stefnanda hefur af stefndu hálfu ekki verið sannað, að slík viljayfirlýsing hafi verið gefin. Samkvæmt framburði kaupandans, Þórðar Eiríkssonar, er í ljós leitt, að forsvarsmaður stefnanda kom á því sambandi með stefndu og kaupanda, sem leiddi til samninga. Með tilliti til þessa og með fordæmi hæstaréttardóms 9. febrúar 1949 þykir stefnandi eiga rétt til þóknunar úr hendi stefndu fyrir þessi störf sín, og telst hún hæfilega ákveðin 1% af söluverði hússins, eða kr. 52.500. Verður stefnda dæmd til að greiða stefnanda fjárhæð þessa með vöxtum, eins og krafist er, svo og málskostnað, sem ákveðist kr. 75.000.

Garðar Gíslason, settur borgardómari, kvað upp dóminn.

Dómsorð:

Stefnda, Betzy Elíasdóttir, greiði stefnanda, fasteignasölunni Húseignum og skipum, kr. 52.500 með 16% ársvöxtum frá 1. apríl 1976 til greiðsludags og kr. 75.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 10. apríl 1981.

**Nr. 156/1977. Ágúst Fjeldsted hæstaréttarlögmaður
f. h. Baltica-Skandinavia**

(Haraldur Blöndal hdl.)

gegn

Hafskipi h/f og

(Skarphéðinn Þórisson hdl.)

Þrotabúi Guðmundar A.

Guðmundssonar h/f

(enginn).

Farmsamningar. Farmskemmdir. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómaramarnir Björn Sveinbjörnsson, Benedikt Sigurjónsson, Magnús Þ. Torfason og Þór Vilhjálmsson og Þorsteinn Thorarensen borgarfógeti.

Áfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 13. september 1977, að fengnu áfrýjunarleyfi samkvæmt 2. mgr. 20. gr. laga nr. 75/1973 hinn 12. s. m. Gerir hann svo-felldar dómkröfur:

Aðalkrafa: Að stefndu verði dæmdir til að greiða áfrýjanda óskipt 83.580.45 danskar krónur með 9% ársvöxtum frá 15. júní 1974 til 14. júlí s. á., en 13% ársvöxtum frá 15. s. m. til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

1. varakrafa: Að stefndi Hafskip h/f verði einn dæmdur til að greiða þær fjárhæðir, sem greinir í aðalkröfu, ásamt málskostnaði í héraði og fyrir Hæstarétti.

2. varakrafa: Að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og áfrýjanda dæmdur málskostnaður fyrir Hæstarétti.

3. varakrafa: Að vextir af dæmdri fjárhæð verði ákveðnir svo sem hér segir, ef fallist verði á varakröfur stefnda Hafskips h/f um, að skaðabætur úr hendi þessa stefnda til áfrýjanda verði tilteknar í íslenskum krónum: 16% ársvextir frá 21. nóvember 1977 til 20. febrúar 1978, 19% frá 21. s. m. til 31. maí 1979, 22% frá 1. júní s. á. til 13. s. m., en dómvextir samkvæmt lögum nr. 56/1979 frá 14. s. m. til greiðsludags.

Stefndi Hafskip h/f gerir þessar dómkröfur:

Aðalkrafa: Að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur að því er stefnda Hafskip h/f varðar og áfrýjandi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

1. varakrafa: Að hann verði einungis dæmdur til að greiða áfrýjanda 4.000.00 íslenskar krónur (400.000 gkr.), en málskostnaður verði látinn falla niður.

2. varakrafa: Að hann verði einungis dæmdur til að greiða áfrýjanda 9.875.98 íslenskar krónur (987.598 gkr.), en málskostnaður verði látinn falla niður.

Eftir áfrýjun héraðsdóms var bú stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f tekið til gjaldþrotaskipta með úrskurði skiptaréttar Reykjavíkur, uppkveðnum 30. júní 1978. Hafði þá verið sótt dómþing fyrir Hæstarétti af hendi hlutafélagsins, en engar dómkröfur verið gerðar af þess hálfu. Eng-

inn hefur komið fyrir Hæstarétt af hendi þrotabúsins, sem komið hefur í stað hins stefnda hlutafélags sem varnar- aðili hér fyrir dómi. Samkvæmt vottorði Ragnars Halldórs Hall, skiptaráðanda í Reykjavík, dags. 7. þ. m., er skiptum í þrotabúinu ekki lokið.

I.

Í aðalkröfu áfrýjanda felst krafa um staðfestingu héraðs- dóms að því er varðar hið stefnda þrotabú. Með því að eng- ir þeir gallar eru á hinn áfrýjuðu dómsathöfn, er standi staðfestingarkröfunni í vegi, ber að taka hana til greina.

Áfrýjun málsins gagnvart þessum stefnda var þarflaus. Verður hann því ekki dæmdur til að greiða áfrýjanda máls- kostnað fyrir Hæstarétti.

II.

Svo sem greint er í hinum áfrýjaða dómi, var um það munnlegur samningur milli stefnda Hafskips h/f annars vegar og Guðbjörns Guðjónssonar heildverslunar hins veg- ar, að Hafskip h/f, sem gerir út flutningaskip til reglubund- inna flutningaferða, annaðist flutning á öllum fóðurvörum, sem fluttar væru til Íslands á vegum heildverslunarinnar frá Korn- og Foderstof Kompagniet A/S í Danmörku. Ekki er komið fram, hvenær samningur þessi var gerður, en þó mun hann hafa verið búinn að vera í gildi um nokkurt skeið, er vara sú var flutt, sem mál þetta fjallar um. Til síðast- greinds flutnings notaði stefndi Hafskip h/f m/s Ísborgu, sem Guðmundur A. Guðmundsson h/f átti og gerði út. Var þetta gert í skjóli munnlegs ferðbundins farmsamnings milli stefnda Hafskips h/f og skipseiganda. Er því ekki haldið fram, að stefnda Hafskipi h/f hafi verið óheimilt gagnvart Guðbirni Guðjónssyni heildverslun að nota m/s Ísborgu til farmflutningsins í umræddri ferð.

Í málinu er komin fram yfirlýsing Guðbjörns Guðjóns- sonar heildverslunar þess efnis, að um flutninga samkvæmt hinum almenna flutningasamningi hafi átt að gilda „hefð- bundnir skilmálar um flutning á stykkja- og sekkjavörum, þ. e. ákveðið gjald greitt af hverju tonni vöru“.

Um fódurkorn það, sem flutt var með m/s Ísborgu, voru gefin út mörg farmskírteini. Þau voru öll rituð á svonefnd Conlinebill-eyðublöð. Voru þau auðkennd stefnda Hafskipi h/f á áberandi hátt með nafni félagsins, prentuðu stóru lettri, svo og með fána þess, en útgerð m/s Ísborgar var ekki greind í þeim. Farmskírteinin voru undirrituð af umboðsmanni stefnda Hafskips h/f í Kaupmannahöfn fyrir hönd skipstjóra (for the Master). Þau voru öll stíluð „að tilvísun“ (consigned to order of -order-), en tilgreindir voru í þeim þeir aðiljar, sem tilkynna bar um farm (notify address), ýmist Guðbjörn Guðjónsson heildverslun, viðsemjandi stefnda Hafskips h/f, eða aðrir. Voru þetta kaupendur fódurkornsins, er skipið flutti, samkvæmt þeim vörureikningum, er lagðir hafa verið fram í málinu.

Samkvæmt farmskírteinum átti farmurinn að fara til Vopnafjarðar og fleiri hafna austanlands, til Reykjavíkur og til Breiðafjarðar (Breiðafjarðarhafna). M/s Ísborg tók fyrst höfn á Vopnafirði 27. nóvember 1973. Við affermingu þar og síðar í Reykjavík reyndist hluti farmsins skemmdur af sjóbleytu.

Öll farmskírteinin höfðu að geyma svonefndan Paramount-skildaga, og er enginn ágreiningur um það, að um fébóta-ábyrgð vegna farmskemmdanna eigi að fara eftir Haag-reglunum, svo sem nánar segir í skildaganum.

Samkomulag er með aðiljum um það, að við úrlausn málsins skuli litið svo á, að allt það fódurkorn, sem skemmdist eða glataðist í flutningunum með m/s Ísborgu, skuli talið hafa verið úr þeim hluta farmsins, er samkvæmt farmskírteinum og vörureikningum var ætlaður Guðbiri Guðjónsyni heildverslun. Er þetta skýrt með því, að heildverslunin hafi afhent öðrum viðtakendum óskemmt korn af sínum hluta farmsins, en síðan fengið greiddar til sín allar þær vátryggingarbætur, sem áfrýjandi innti af hendi. Þar sem málið er lagt fyrir dómstóla með framangreindum hætti, kemur ekki sérstaklega til álita, hvernig háttað hefði verið rétti annarra farmskírteinishafa en Guðbjörns Guðjónsson-

ar heildverslunar til að krefja stefnda Hafskip h/f bóta fyrir skemmdan farm eða glataðan.

Enn hafa aðiljar komið sér saman um það, svo sem greint er í héraðsdómi, að án tillits til þess, sem fram er komið í málinu um, hvernig farmurinn skemmdist eða fór forgörðum, skuli við það miðað, að helmingur þeirrar fjárhæðar, er áfrýjandi innti af hendi í tjónbætur, og ágreiningslaust er, að nemur stefnufjárhæðinni, hafi verið vegna farm-skemmda, er rekja megi til þess, að sjór komst að farmi um lestarop, en hinn helmingurinn vegna skemmda af sjó, er komst í farmrými frá keðjukassa.

III.

Aðilja greinir á um það, hvort allar þær farmskemmdir, sem málið er risið af, hafi orðið af orsökum, sem farmflytjandi beri fébótaábyrgð á gagnvart farneiganda. Jafnframt því og aðallega deila þeir þó um það, hver eða hverjir fébótaábyrgð þessa beri, ef henni verði talið til að dreifa. Verður fyrst að hinu fyrra vikið.

Skipstjóri og 1. stýrimaður m/s Ísborgar gátu sér þess til við sjóferðapróf, að sjór hefði komist í lestar skipsins um lestarop með þeim hætti, að umbúnaður um lestaropin hefði raskast við það, að skipið fékk á sig brotsjó í vondu veðri á leið til Íslands. Ekkert er þó komið fram, sem sérstaklega rennir stoðum undir þessa tilgátu. Hefur skipstjóri sjálfur sagt, að ekki hafi verið unnt að sjá, að segl, sem breidd voru yfir lestaropin, hafi gefið sig. Sérstakir skoðunarmenn samkvæmt 41. gr. siglingalaga nr. 66/1963 voru ekki tilkvaddir til að sjá lestarop opnuð á Vopnafirði og skipið affermt, svo að þeir gætu um þetta sagt. Á hinn bóginn segja matsmennirnir Jón B. Hafsteinsson og Gunnar Bjarnason í mats- og skoðunargerð sinni, að við skoðun 4. desember 1973 hafi hlífðarsegl verið heil, en gegnblaut, og stállúguhlerar yfir lestaropum ekki það þéttir, að þeir verji farminn, ef seglin verði gegnblaut. Samkvæmt þessu þykir ekki hafa verið sýnt fram á það af hálfu Hafskips h/f eða eiganda m/s Ísborgar, að sú vandvirkni hafi verið viðhöfð

um umbúnað lestaropa, sem nauðsynleg var vegna þeirra veðra og ágjafar, sem viðbúið var, að skipið, sem var 615 rúmlestir brúttó að stærð, fengi á sig á siglingu til Íslands á þessum tíma árs. Ber því farmflytjandi ábyrgð á farmskemmdum, sem stöfuðu af því, að sjór komst í farminn um lestarop, sbr. 1. tl. 4. gr. og 1. tl. 3. gr. Haagreglnanna, sbr. enn fremur 99. gr. siglingalaga.

Það var að vísu eðlilegt, að ekki væri lokað akkerisrennu („klussi“) á m/s Ísborgu, fyrr en skipið var komið út af hafnarsvæði. Hins vegar var skylt að gæta þess, áður en ferð var hafin, að lok á keðjukassa væri þétt. Að öðrum kosti átti sjór, sem fyrir óhöpp eða af öðrum ástæðum kynni að komast í kassann á leiðinni, greiða leið út í farmrými skipsins, svo sem raun varð á. Ekki hefur verið sýnt fram á það af hálfu stefndu, að athugað hafi verið af tilhlýðilegri vandvirkni, áður en látið var úr höfn, hvort festingar á keðjukassahleranum væru tryggilega hertar. Bendir raunar framburður 1. stýrimanns til hins gagnstæða, en hann taldi festingar aðeins vera tvær, en ekki fjórar, eins og lýst er í skoðunargerð. Samkvæmt þessu verður að telja, að farmeigandi eigi rétt til bóta fyrir tjón á farmi, sem hlaust af hinum ófullnægjandi frágangi á keðjukassahleranum við upphaf ferðarinnar, eftir sömu reglum og greint var um farmskemmdir vegna umbúnaðar lestaropa.

IV.

Í öðru lagi og aðallega byggir stefndi Hafskip h/f sýknukröfu sína á því, að í umræddri ferð hafi Guðmundur A. Guðmundsson h/f verið farmflytjandi og borið einn ábyrgð á þeim farmskemmdum, sem urðu í skipinu. Farmskírteinin, sem gefin voru út fyrir hönd skipstjórans, hafi eingöngu skuldbundið útgerð skipsins og eftir útgáfu þeirra hafi stefndi Hafskip h/f enga ábyrgð borið á meðferð farmsins.

Það leiddi af hinum almenna samningi stefnda Hafskips h/f og Guðbjörns Guðjónssonar heildverslunar um fódur-vöruflutninga, að félaginu bar að varðveita og annast tilhlýðilega þá vöru, sem það tók að sér að flytja.

Stefndi Hafskip h/f mátti að vísu láta flytja vörur, sem samkomulagið tók til, með skipum annarra aðilja. Sú heimild virðist alfarið hafa verið í þágu stefnda Hafskips h/f sjálfs, ef svo bæri undir, að hann skorti farmrými í eigin skipum til flutninganna. Viðsemjandi hans, Guðbjörn Guðjónsson heildverslun, réð því ekki, er svo stóð á, hvaða skip væru notuð til flutninganna. Heimildin gat því orðið heildversluninni sem farmeiganda til réttarspjalla, bæði fjártjóns og óhagræðis, svo sem af því að þurfa að sækja fébótakröfur á öðru varnarþingi, ef félagið hefði getað með þessum hætti fært skyldur sínar yfir á annan aðilja. Varð stefndi Hafskip h/f því að láta það koma skýrt fram af sinni hendi, ef hann vildi eiga rétt til þessa eftir samningnum.

Því er ekki haldið fram, að um síðastgreint atriði hafi verið rätt, þegar umræddur samningur um fódurvöruflutninga var gerður. Af hendi Hafskips h/f hefur verið skírskotað til ákvæðis 17. gr. í hinum almennu skilmálum farmskirteinanna, sem gefin voru út um þann flutning, sem hér ræðir um, eða svonefnds „Identity of Carrier“-skildaga, en þar segir svo:

„The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other.

It is further understood and agreed that as the Line, Company or Agents who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage, nor as Carrier nor bailee of the goods.“

Ákvæði þetta horfir að því eftir orðum sínum að létta af stefnda Hafskipi h/f þeirri flutningaábyrgð, sem hann ella bar samkvæmt hinum almenna samningi um vöruflutninga. Það mundi því raska í grundvallaratriðum réttarstöðu þess samnings, ef því væri beitt. Ekkert er komið fram um, að þeim, er sömdu við stefnda Hafskip h/f vegna Guðbjörns Guðjónssonar heildverslunar, hafi sérstaklega verið kynnt ákvæðið við gerð þess samnings eða jafnvel að þeim hafi verið sýnd farmskírteiniseyðublöðin. Ákvæðið er í upphafi orðið til af öðrum ástæðum en hér er til að dreifa. Verður samkvæmt þessu ekki talið, að stefndi Hafskip h/f geti borið fyrir sig ákvæði þetta, eins og hér stendur á.

Eftir að hinn almenni samningur um vöruflutninga kom til framkvæmda, virðast farmskírteini jafnan hafa verið gefin út á hin sérstaklega auðkenndu eyðublöð stefnda Hafskips h/f sjálfs, hvort sem varan var flutt með skipi félagsins eða annars aðilja. Var svo um þá vöru, sem hér um ræðir. Gáfu farmskírteinin að því leyti Guðbirni Guðjónssyni heildverslun ekki ástæðu til að ætla annað en að við stefnda Hafskip h/f væri að eiga um þá flutninga jafnt sem aðra.

Af hendi stefnda Hafskips h/f er því ekki haldið fram, að til sé að dreifa ákvæðum í lögum, sem sérstaklega mæli fyrir um, að skipseigandi skuli einn svara bótum fyrir farmskemmdir, þegar svo stendur á sem í máli þessu. Hann hefur hins vegar bent á nokkra dóma Hæstaréttar Noregs og Svíþjóðar um, að einungis útgerð skips sé ábyrg gagnvart farmskírteinishafa, þegar vara er flutt samkvæmt bakfarmsamningi. Vegna breytinga, sem síðar hafa verið gerðar á siglingalögum í þessum löndum, þykja sjónarmið um samræmi í lögskýringu ekki skipta hér máli á þann veg, að sýknukröfur stefnda Hafskips h/f verði teknar til greina.

Samkvæmt því, sem að framan er rakið, verður að telja, að stefndi Hafskip h/f beri fébótaábyrgð á þeim farmskemmdum, er mál þetta fjallar um.

V.

Agreiningarlaust er, að tjón Guðbjörns Guðjónssonar heildverslunar vegna skemmda á farmi m/s Ísborgar nam 987.598 ísl. krónum (gkr.), svo sem matsmennirnir Jón B. Hafsteinsson og Gunnar Bjarnason mátu. Er áfrýjandi, sem er danskt váttryggingarfélag, bætti umrætt tjón, eignaðist hann fyrrgreinda fébótakröfu heildverslunarinnar á hendur stefnda Hafskipi h/f, sbr. 25. gr. laga nr. 20/1954. Váttryggingarbætur þær, sem áfrýjandi greiddi vegna farmskemmdanna, námu 83.580.45 dönskum krónum, en það var jafnvirði matsfjárhæðarinnar. Hefur sú fjárhæð engum andmælum sætt tölulega. Mótmæli gegn því, að krafa áfrýjanda var gerð í dönskum krónum, voru fyrst höfð uppi fyrir Hæstarétti. Er ekki skilyrði til að sinna þeim samkvæmt 45. gr. laga nr. 75/1973. Samkvæmt þessu og þar sem því hefur ekki verið sérstaklega andmælt, að vextir verði reiknaðir frá þeim tíma, sem krafist er, verður aðalkrafa áfrýjanda tekin til greina og stefndi Hafskip h/f dæmdur til að greiða framangreinda fjárhæð óskipt með protabúi Guðmundar A. Guðmundssonar h/f, sbr. I hér að framan, en ákvæði 25. gr. laga nr. 20/1954 um lækkun fébóta, sem stefndi Hafskip h/f hefur skirskotað til, eiga ekki við um kröfur áfrýjanda.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma stefnda Hafskip h/f til að greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti. Málskostnaður í héraði þykir hafa verið hæfilega ákveðinn í hinum áfrýjaða dómi. Ber stefnda Hafskipi h/f að greiða þann málskostnað óskipt með stefnda protabúi Guðmundar A. Guðmundssonar h/f með þeirri breytingu, sem leiðir af gjaldmiðilsbreytingu.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti ákveðst 8.000.00 krónur.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður að því er varðar stefnda protabúi Guðmundar A. Guðmundssonar h/f, þó þannig, að dæmdur málskostnaður verður

5.400.00 nýkrónur. Málskostnaður fyrir Hæstarétti gagnvart þessum stefnda fellur niður.

Stefndi Hafskip h/f greiði áfrýjanda, Ágúst Fjeldsted hæstaréttarlögmanni f. h. Baltica-Skandinavia, 83.540.45 danskar krónur með 9% ársvöxtum frá 15. júní 1974 til 15. júlí 1974, en með 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, 5.400.00 krónur í málskostnað í héraði og 8.000.00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Fjárhæðir þessar, aðrar en málskostnað fyrir Hæstarétti, greiði stefndu óskipt.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verslunardóms Reykjavíkur 18. febrúar 1977.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 27. janúar sl., höfðaði Ágúst Fjeldsted hæstaréttarlögmaður, Lækjargötu 2, Reykjavík, f. h. Vátryggingarfélagsins Baltica-Skandinavia, Kongens Nytorv, Kaupmannahöfn, fyrir sjó- og verslunardómi Reykjavíkur gegn Hafskipi h/f, Hafnarhúsinu við Tryggvagötu, Reykjavík, og hlutafélaginu Guðmundi A. Guðmundssyni, Fögrubrekku 45, Kópavogi, til greiðslu in solidum á dönskum krónum 83.580.45 og íslenskum krónum 141.657 með 9% vöxtum frá 15. júní 1974 til 15. júlí 1974 og 13% vöxtum frá 15. júlí til greiðsludags svo og til greiðslu á málskostnaði að skaðlausu skv. mati dómsins.

Við munnlegan málflutning gerði stefnandi þá dómkröfu aðallega, að stefndu yrðu in solidum dæmdir til að greiða stefnanda danskar kr. 83.580.45 og íslenskar kr. 141.657 með 9% ársvöxtum frá 15. júní 1974 til 15. júlí 1974 og 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu skv. mati dómsins. Til vara gerði stefnandi þá dómkröfu, að annar hvor hinna stefndu yrði dæmdur til að greiða ofangreindar fjárhæðir ásamt málskostnaði.

Stefndi Nafskip h/f gerði þær dómkröfur að verða algerlega sýknaður af kröfum stefnanda og að stefnandi yrði dæmdur til þess að greiða honum hæfilegan málskostnað að mati dómsins.

Til vara krefst stefndi Hafskip h/f þess, að stefnufjárhæðin verði verulega lækkuð.

Stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f gerði þær dómkröfur aðallega að verða algerlega sýknaður af kröfum stefnanda, en til vara er þess krafist, að stefnufjárhæðirnar verði verulega lækkaðar. Í báðum tilfellum er gerð krafa um málskostnað að mati réttarins.

Leitað hefur verið um sáttir í máli þessu, en án árangurs.

II.

Málavextir virðast vera þeir, að Heildverslun Guðbjörns Guðjónssonar hefur flutt inn fódurvörur frá Korn- og Foderstof Kompagniet A/S í Danmörku. Hafskip h/f hefur séð um flutning á þessum fódurvörum. Flutningar þessir munu almennt hafa farið fram með skipum Hafskips h/f, en komið hefur fyrir, að Hafskip h/f hafi leigt önnur skip til flutninganna vegna anna sinna eigin skipa. Heildverslun Guðbjörns Guðjónssonar mun hafa fengið að vita um nafn skips við lestun og þá um leið átt að sjá, ef um leiguskip hefur verið að ræða.

M/s Ísborg er eign stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f. Í nóvember 1973 munu Hafskip h/f og Guðmundur A. Guðmundsson h/f hafa haft með sér ferðbundinn farmsamning um skipið Ísborgu, um þann samning giltu ákvæði Genconfarmsamnings. Í skjóli þessa samnings tók Hafskip h/f að sér að flytja fódurvörur fyrir Heildverslun Guðbjörns Guðjónssonar frá Danmörku til Íslands. Farmskírteini voru gefin út í Kaupmannahöfn 19. nóv. 1973. Farmskírteinin voru á eyðublöðum Hafskips h/f og merkt Hafskipi h/f, skipið er tilgreint Ísborg. Ísborgin mun hafa siglt frá Kaupmannahöfn 20. nóv. 1973 og komið til Vopnafjarðar 27. nóvember 1973. Til Reykjavíkur mun skipið hafa komið 30. nóv. 1973.

Samkvæmt leiðarþókarútdrætti skipsins hreppti skipið nokkuð vont veður á leiðinni til Íslands, þetta frá 7 til 10 vindstig. 25. nóv. 1973 virðist veðrið hafa verið verst, þá reið brotsjór yfir stjórnborðsdekk og öldustokk og lenti á yfirbyggingu og braut gler í kýrauga á íbúð skipstjóra, enn fremur losnaði hleri í lensporti aftast bakborðsmegin og hvarf í hafið. Sjór gekk yfir þilfar og lúgur. Í útdrætti 26. nóv. kemur fram, að hleri í lensporti no. 4 stjórnborðsmegin hafi losnað og týnst. Í útdrætti frá 27. nóv. kemur fram, að þegar farið var fram í stafngeymslu, hafi komið í ljós, að töluverður sjór hafði komist þangað, enn fremur

sé greinilegt, að hann hafi komist þaðan og niður í lestarými no. I og í farminn. Enn fremur að keðjukassinn hafi fyllst af sjó og runnið úr honum í farminn, afleiðing þess, að steypa úr bakborðsakkerisklussa hafi brotnað úr. Kl. 2055 þann dag lagðist m/s Ísborg að bryggju á Vopnafirði.

Á Austfjörðum mun hafa verið skipað upp 3370 sekkjum, og í Reykjavík mun hafa verið umskipað í m/s Baldur 2770 sekkjum. Í Reykjavík mun hafa verið upp skipað 5720 sekkjum. Ekki virðist hafa verið tilkvaddir skoðunarmenn til þess að meta skemmdir á farminum við komuna til Vopnafjarðar, ekki heldur til að athuga umbúnað á lestarlúgum. Við uppskipun í Reykjavík var ljóst, að bleyta hafði komist í allverulegt magn mjölsins, og voru að beiðni umboðsmanns stefnanda dómkvaddir matsmenn til þess að meta tjónið og láta uppi álit sitt um orsakir þess.

Samkvæmt matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna kom í ljós við fyrstu skoðun, að 762 sekkir voru blautir, rifnir og glataðir. Við lauslega athugun matsmanna voru sýnilegar nokkrar skemmdir af bleytu í allmörgum sekkjum í ca 200 stæðum, er matsmenn töldu, að gæti orðið allt að 500 sekkjum. Við framhaldsathugun reyndust sekkirnir vera 480.

Um orsök skemmdanna segir svo í matsgerðinni:

„Við athugun á orsökum skemmdanna, sem urðu á farmi skipsins, kom fram í viðræðum við fulltrúa Hafskips h.f., sem sá um uppskipun á farminum, hr. Bjarna Ásgeirsson, að mestur sjór hefði verið í fremri lest og hefðu skemmdir aðallega verið í neðstu lögum farmsins. Einnig höfðu efstu lög farmsins í báðum lestum verið blaut og hefði augljóslega lekið í gegnum hlífðarsegl á milli stállúguhlera. Samkvæmt upplýsingum skipstjóra skipsins hafði sjór einnig komist í fremri lestina um lúguhlera á keðjukassa. Við athugun á hlífðarseglum kom fram, að þau voru heil, en gegnblaut. Stállúguhlerar skipsins eru ekki það þéttir, að þeir verji farminn, ef segl verða gegnumblaut.

Við skoðun á keðjukassa skipsins kom í ljós, að hann hafði fyllst af sjó við það, að steypa, sem lokað hafði keðjuröri bakborðskeðju frá bakkadekki í keðjukassa, hafði brotnað. Lúga í keðjukassa er staðsett efst á kassanum fremst í fremri lestinni. Lúguhlerinn hefur ekki verið nægilega þéttur og sjór því runnið um hann í lestina. Áðurgreindur hleri er á lömum, og unnt er að bolta hann niður með fjórum boltum, tveimur að framan og tveimur að aftan (lamarmegin), sjá meðfylgjandi

ljósmyndir. Við athugun á boltum lúghlerans virtust boltarnir að aftanverðu ekki hafa verið notaðir nýlega.“

Hinn 4. desember 1973 fór fram sjópróf í sjó- og verslunardómi Reykjavíkur að beiðni váttryggjenda farmsins vegna tjóns þess, sem mál þetta er af risið. Í sjóprófi þessu lýsti skipstjóri m/s Ísborgar því, hvernig gengið hefði verið frá akkerisklussi. Hann sagði fráganginn hafa verið þann, að strigapoka hefði verið troðið vel með keðjunni og skilið eftir um 10 cm bil fyrir ofan strigapokann og það fyllt með steypu, sem gerð sé úr portlandssementi og sóða, en sódinn sé notaður til þess að flýta fyrir hörðnun steypunnar og til þess að gera hana sterkari. Stýrimaður m/s Ísborgar lýsti frágangi á akkerisklussi á sama hátt og skipstjóri. Skipstjórinn sagði, að lúgan á keðjukassanum hefði losnað af eða tessurnar, þ. e. tessar eða festingar, hafi losnað af. Festingar lúgunnar séu þannig, að þar séu eyru, sem boltar skrúfist upp á og pressi þau niður. Lúgan sé ferköntuð og á henni sé fjögur eyru. Fyrsti stýrimaðurinn sagðist hafa fylgst með lokun á keðjukassa. Á lokinu séu tveir tessar fremst á lúgunni og hafi þeir verið hertir. Aftan á lúgunni séu lamir.

Skipstjórinn sagði, að gengið hefði verið frá lestarlúgum skipsins á venjulegan máta og notuð þrjú segl á hverja lestarlúgu. Seglin hafi verið í góðu lagi. Skipstjórinn sagði, að veður hefði verið mjög slæmt á leiðinni og einmitt þarna, sem lekinn kom fram, aftast stjórnbörðsmegin, hafi komið brot og á yfirbyggunguna að framan og þá gæti hugsast, að seglið hafi gefið sig eða kannski losnað úr járnum, en skipstjórinn kvaðst ekki hafa getað séð, að það hefði samt sem áður getað átt sér stað. Það gæti verið ástæðan fyrir því, að þarna fór að leka. Fyrsti stýrimaðurinn sagði, að gengið hefði verið frá lestarlúgum á venjulegan hátt, notuð hafi verið þrjú segl og lúgufleygar.

Fóðurmjölsfarmurinn var váttryggður hjá hinu danska váttryggingarfélagi Absalon-Skandinavia, en það félag mun síðar hafa sameinast félaginu Baltica, og heitir núverandi félag Baltica-Skandinavia. Það félag mun hafa gert upp tjónið við Heildverslun Guðbjörns Guðjónssonar og heildargreiðslan numið stefnukröfu máls þessa. Stefnandi hefur fengið framseldar allar kröfur á hendur farmflytjendum. Samkvæmt tryggingarskírteininu á dskj. nr. 62 nam magnið 593 tonnum, eða 11860 sekkjum. Váttryggingarfjárhæð var danskar kr. 744.000.00.

III.

Um rökstuðning fyrir kröfum sínum vísar stefnandi til matsgerðar hinna dómkvöddu matsmanna. Stefnandi telur ljóst, að eins og orsökum skemmdanna sé lýst í matsgerðinni, sé enginn vafi á því, að stefndu beri ábyrgð á tjóninu sem farmflytjendur skv. 99. gr. siglingalaga nr. 66 frá 1963.

Í greinargerð stefnanda er því haldið fram, að farmurinn hafi verið vátryggður hjá stefnanda, sbr. dskj. nr. 40, og hafi félagið greitt tjónið, sem samtals hafi numið stefnufjárhæðinni. Tryggingin hafi verið í dönskum krónum og tjónið bætt með dönskum krónum og sé því stefnt til greiðslu í þeirri mynt. Heildverslun Guðbjörns Guðjónssonar, kaupandi mjölsins, hafi framselt vátryggjendum kröfur sínar á hendur hinum stefndu, en auk þess er vitnað til 25. gr., 1. mgr., laga nr. 20 frá 1954.

Við munnlegan málflutning var því haldið fram af hálfu stefnanda, að ekki verði séð, að gerðar hafi verið ráðstafanir á Austfjörðum til þess að varna tjóni. Stefndi Hafskip h/f hafi ekki tilkvatt skoðunarmenn, þegar skipið kom til Reykjavíkur. Það hafi verið stefnandi, sem lét dómkveðja matsmenn, en þá hafi verið búið að skipa upp öllum farminum. Tjón hafi orðið í efri lögum í báðum lestum og neðst í fremri lest. Höfuðskylda farmflytjanda sé að sjá til þess, að skip sé haffært.

Á dskj. nr. 63 megi sjá samkomulag Hafskips h/f og Heildverslunar Guðbjörns Guðjónssonar. 2. gr. farmskírteinisforms Hafskips h/f gefi til kynna, að Haagreglurnar gildi um flutningana. Þær séu undantekningar frá 99. gr. siglingalaganna. Í 1. gr. Haagreglnanna komi fram, hver skuli teljast farmflytjandi. Samkvæmt hinum framlögðu farmskírteinum sé Hafskip h/f farmflytjandi, enda hafi Hafskip h/f viðurkennt það á dskj. nr. 56. Hafskip h/f beri alla ábyrgð sem farmflytjandi og sé því ábyrgur gagnvart stefnanda.

Stefnda Guðmundi A. Guðmundssyni h/f sé stefnt vegna 17. gr. farmskírteinanna. Stefnandi sé óbundinn af þessu ákvæði, sem vísi til amerísks réttar. Samkomulag Hafskips h/f og Guðbjörns Guðjónssonar heimili ekki slíkar undanþágur. Í norrænum siglingalögum sé skýrt kveðið á um solidaríska ábyrgð. Þar sem aðiljar hafi samið um Haagreglur, gildi öll ákvæði Haagreglna, líka 8. tl. 3. gr. Ábyrgð stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar byggist á 8. gr. siglingalaganna og 4. gr., 1. tl., Haagreglnanna. Fram sé komið, að umbúnaður á akkerisklussi og keðjukassaloki hafi verið óforsvaranlegur, sbr. greinargerð

stefnda Hafskips h/f á dskj. nr. 56 svo og matsgerð á dskj. nr. 42, bls. 2, sbr. einnig framburð matsmannsins Jóns B. Hafsteins-sonar og framburð stýrimanns Ísborgar í sjóprófi. Hásetinn, sem gekk frá loki á keðjukassa, hafi ekki mætt við sjópróf, það sé á ábyrgð stefnda Hafskips h/f. Stefndi Hafskip h/f beri ábyrgð á því, að ekki voru gerðar ráðstafanir til björgunar farmi, þegar komið var til Austfjarða, sbr. 2. tl. 3. gr. Haagreglna.

Orsök leka um lestarop sé ekki nægilega kunn, það sé á ábyrgð farmflytjanda, stefnda Hafskips h/f. Veður á leiðinni hafi ekkert verið verra en búast mátti við á þessum árstíma á þessari leið. Ekki hafi verið sýnt fram á, að brotsjórinn hafi orsakað leka um lestarlúgur, a. m. k. ekki allan þann leka, sem varð, sbr. bls. 15, dskj. nr. 3, svo og bls. 4 á sama dskj. Skipið hafi verið ósjófært að því er varðar báða þætti tjónsins.

Að því er varðar fjárhæð tjónsins var tekið fram af hálfu stefnanda við munnlegan málflutning, að fjárhæðin væri byggð á matsgerð og viðbótarmatsgerð og hafi stefnandi greitt danskar kr. 83.580.45. Ekki sé tilefni til að beita lækkunarheimild 25. gr. váttryggingarlaga, þar sem siglingalögin sjái fyrir því, að ábyrgð verði ekki of þung, sbr. 205. gr.

Af háfu stefnda Hafskips h/f eru kröfur rökstuddar með því, að í sjóprófi, sem haldið var 4. des. 1973 vegna umrædds tjóns, komi fram, að skipið hafi orðið fyrir ákaflega vondu veðri á leið sinni frá Danmörku til Íslands. Harry Steinsson skipstjóri lýsi því svo, að veðrið hafi verið mjög slæmt og skipið hafi fengið brot á sig aftast stjórnborðsmegin, og telji hann einmitt sennilegt, að þá hafi sjór komist niður í lestina á þeim stað. Seglin, sem notuð hafi verið, hafi verið tiltölulega ný og í góðu lagi, en þetta brot, sem skipið hafi fengið, virðist þau ekki hafa staðist. Undir seglum þessum hafi verið stálhlerar, sem hafi fallið þétt hver að öðrum eftir því sem slíkir hlerar geti gert, enda þótt þeir einir geti ekki haldið úti vatni, þegar brot kemur á seglin. Brot þetta hafi verið svo mikið, að það hafi brotið glugga í herbergi skipstjóra, og megi gera ráð fyrir, að það hafi valdið leka þeim, sem varð á lestarlúgunum. Stefndi Hafskip h/f beri ekki ábyrgð á tjóni, sem verði af slíkum ástæðum, og sé því krafist sýknu af kröfu um bætur á tjóni á þeim hluta farmsins, sem var ofarlega og aftarlega í lestinni. Þurfi að fá sundurliðun á tjóninu, þannig að sjáist, hve mikið af tjóninu sé til orðið vegna leka með lestarhlerum og hve mikið með öðrum hætti.

Viðurkennt er, að sjór hafi komist í skipið að framan með

þeim hætti, að steypa, sem sett hafði verið í bakborðsakkeriskluss, hafi brotnað úr og sjór komist þar inn niður í keðjukassann og úr honum um óþétta lúgu í farmrými skipsins.

Farmsamningur sá, sem gerður var milli aðilja, felist í farmskírteinum, sem lögð hafi verið fram í málinu, og fjalli þau um flutning með m/s Ísborgu. Enda þótt stefndi Hafskip h/f hafi tekið að sér flutninginn, hafi farmsendara mátt vera ljóst, að um leiguskip stefnda var að ræða, og verði því að skilja milli ábyrgðar farmflytjanda, Hafskips h/f, annars vegar og eigenda ábyrgðar, stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f hins vegar.

Í ljós komi af skjölum málsins, að ekki hafi verið gengið frá lokun á umræddu klussi í upphafi ferðarinnar, og orki því tvímælis, hvort skipið hafi þá verið haffært. Verði litið svo á, sé ábyrgðin vafalaust eigenda skipsins, meðstefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f. Í annan stað orki tvímælis, hvort aðgerðir þær, sem framkvæmdar hafi verið, hafi verið forsvaranlegar miðað við siglingu yfir Atlantshaf á þessum tíma árs. Sé vafasamt, að skipið hafi því verið haffært þrátt fyrir þessar aðgerðir. Verði litið svo á, að það hafi ekki verið, beri eigendur ábyrgð á því, en ekki stefndi Hafskip h/f. Af þessum sökum er mót-mælt ábyrgð stefnda Hafskips h/f á tjóni því, sem varð á farmi frammi í skipinu vegna leka um margnefnt kluss.

Varakrafa stefnda Hafskips h/f um verulega lækkun bóta er byggð á eftirfarandi:

Stefnandi telji sig hafa tryggt umræddan farm, sem skemmdist í farmtryggingu, og með því að bæta tryggða tjón hans, hafi hann skv. 25. gr. laga nr. 20 frá 1954 um váttryggingarsamninga öðlast þann rétt, sem farmeigandi, Guðbjörn Guðjónsson, kunni að hafa átt á hendur stefnda Hafskipi h/f. Í sömu grein segi, að ef ábyrgð þriðja manns, þ. e. a. s. stefnda Hafskips h/f, sé eingöngu byggð á reglum um ábyrgð vinnuveitanda á skaðaverkum starfsmanna hans, megi lækka skaðabótaábyrgð hans eða fella hana niður eftir atvikum. Atvik þessa máls séu á þann veg, að lækkunar- og niðurfellingarákvæði þetta virðist eiga við, og sé því krafist lækkunar af þeim sökum.

Í öðru lagi er þess krafist, að bætur til stefnda verði aldrei hærri en sem nemi takmörkum þeim, sem um geti í 206. gr. laga nr. 63 frá 1966, þ. e. a. s. 1.000 frönkum fyrir hverja rúmlest, eins og þar sé greint, og frá þeim bótum verði síðan beitt frádrætti eða niðurfellingu skv. 25. gr. laga nr. 20 frá 1954.

Við munnlegan málflutning var því haldið fram, að farm-

skírteinin sýni, að móttakendur séu margir og mismunandi. Ekkert sé fram komið um, að móttakendur hafi gert kröfur. Ekkert sé fram komið um greiðslur frá Könnun h/f til farmeigenda.

Stefnandi byggir kröfur sínar á 99. gr. siglingalaga, en skilyrði fyrir ábyrgð samkvæmt þeirri grein sé, að um sök sé að ræða. 99. gr. siglingalaga eigi ekki við um mál þetta. Hér verði að byggja á farmskírteinum á dskj. nr. 4—39, sbr. og 52. gr. siglingalaga. Samkvæmt 2. gr. farmskírteinisákvæða gildi Haagreglurnar hér. Leki í gegnum lestarlúgur hafi orðið vegna aftaka-veðurs. Þess vegna beri að sýkna Hafskip h/f skv. ákvæðum Haagreglnanna, 4. tl. 4. gr. Líkur bendi til, að veður hafi líka orsakað leka um lok á keðjukassa, þarna hafi verið venjulegur umbúnaður á akkerisklussi. Ef C og D liður 4. gr. Haagreglnanna sé ekki talinn eiga við hér, þá eigi hér við 2. tl. a 4. gr. Haagreglnanna. Hér sé um að ræða meðferð skips, en ekki farms.

Stefndi Hafskip h/f og stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f séu sammála um, að um samninga þeirra hafi gilt ákvæði Genconsamninga. Samkvæmt Genconsamningum beri skipseigandi ábyrgð á haffæri skips. Dskj. nr. 60 sanni ekkert um, að lúgubúnaður skipsins hafi verið í lagi.

Varðandi varakröfur stefnda Hafskips h/f um lækkun stefnukröfu var við munnlegan málflutning fjárhæð kröfunnar um danskar kr. 83.580.45 mótmælt sem ósannaðri svo og kröfunni um íslenskar kr. 141.657. Skjöl þau, sem lögð hafi verið fram af hálfu stefnanda við munnlegan málflutning, séu allt of seint fram komin. Það eina, sem stefnandi hafi sannað, sé það, sem fram komi í matsgerð og viðbótarmatsgerð.

Af hálfu stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f er því haldið fram, að hann hafi leigt stefnda Hafskipi h/f m/s Ísborgu til þeirrar ferðar, sem málið er af risið. Um þá leigu hafi gilt ákvæði Genconfarmsamnings, en farmsamningur hafi ekki verið gerður.

Sýknukrafa er í fyrsta lagi rökstudd með því, að stefndi Hafskip h/f sé farmflytjandi hins skemmda farms gagnvart stefnanda og beri því Hafskip h/f alla hugsanlega skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda, er byggist á 99. gr. siglingalaga. Stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f hafi engin viðskipti átt við stefnanda eða Heildverslun Guðbjörns Guðjónssonar h/f og þar af leiðandi beri að sýkna stefnda Guðmund A. Guðmundsson h/f. Í öðru lagi er sýknukrafan rökstudd með því, að ekki sé hægt

að rekja það tjón, er varð, að neinu leyti til sakar hjá stefnda Guðmundi A. Guðmundssyni h/f eða manna hans. Í þessu sambandi er bent á 2. gr. dskj. nr. 58, en þar sé stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f undanþeginn allri bótaábyrgð, nema því aðeins að um sök hans eða starfsmanna hans sé að ræða. Svo hafi ekki verið. Þvert á móti er því haldið fram, að skipið hafi í alla staði verið „sjóklárt“, þegar það lagði frá Kaupmannahöfn til Íslands, en það hafi hreppt aftakaveður og því hafi farið sem fór. En með því að skipið hafi verið „sjóklárt“, er það fór frá Kaupmannahöfn, hafi stefndi Guðmundur A. Guðmundsson verið búinn að gera allt, er honum bar skylda til, og sé hann því sýkn saka.

Um rökstuðning fyrir varakröfu er af hálfu stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f vísað til raka meðstefnda Hafskips h/f.

Við munnlegan málflutning var því haldið fram af hálfu stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f, að Guðmundur A. Guðmundsson h/f sé enginn aðili að þessu máli. Þess vegna beri hann enga ábyrgð gagnvart stefnanda. Hugsanlegt sé, ef stefndi Hafskip verði talinn bera ábyrgð, þá geti stefndi Hafskip krafist stefnda Guðmund A. Guðmundsson h/f. Í því máli mundi gilda 2. gr. Genconsamningsins á dskj. nr. 58.

Ef talið sé réttlætanlegt að stefna Guðmundi A. Guðmundssyni vegna 17. gr. farmskírteinanna, þá hafi Guðmundur A. Guðmundsson allan sama rétt og farmflytjandi til að bera fyrir sig undanþáguákvæði farmskírteinanna. Í greinargerð stefnanda sé byggt á 99. gr. siglingalaganna. Stefndi Hafskip h/f telji 99. gr. siglingalaganna ekki eiga við hér og sé stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f sammála hans fullyrðingum um það. Samkvæmt dskj. nr. 61 hafi m/s Ísborg verið skoðuð og í fullum klassa 1973. Þá hafi útgerðarmaður skipsins gert allt, sem honum bar, til þess að gera skipið sjóklárt. Þar af leiðandi sé ekki hægt að fella neina ábyrgð á stefnda Guðmund A. Guðmundsson vegna þess, að skipið hafi ekki verið sjóklárt. Þess vegna beri að sýkna stefnda Guðmund A. Guðmundsson h/f.

Ef fella eigi bótaábyrgð á stefnda Guðmund A. Guðmundsson h/f, þá sé einungis hægt að leggja til grundvallar matsfjárhæð og þá eigi að beita lækkunarheimild 2. mgr. 25. gr. laga nr. 20 frá 1954. Ekki sé hægt að leggja til grundvallar meint tjón á Austfjörðum. Kröfu um greiðslu á íslenskum kr. 141.657 sé ekki mótmælt sérstaklega, en ef til komi, þá falli þetta undir málskostnað.

IV.

Álit dómsins.

Aðild stefnanda að málinu er ekki vefengd.

Málsaðiljar eru sammála um að leggja til grundvallar, að helmingur tjóns þess, sem málið er af risið, hafi orðið vegna leka um lok á keðjukassa og helmingur um lestarlúgur.

Eins og að framan er rakið, gerðu stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f, eigandi m/s Ísborgar, og stefndi Hafskip h/f með sér ferðbundinn farmsamning um m/s Ísborgu. Þessir aðiljar eru sammála um, að um þennan farmsamning hafi gilt ákvæði Genconfarmsamnings. Hafskip h/f samdi við Guðbjörn Guðjónsson um flutning á fóðurvörum frá Danmörku til Íslands gegn greiðslu á ákveðnu gjaldi af hverju tonni vöru. Flutningar þessir munu almennt hafa farið fram með skipum Hafskips h/f, með nokkrum undantekningum þó, þar sem Hafskip h/f hefur þurft að leigja önnur skip til flutninganna. Í þeim tilfellum hafi gilt sömu skilmálar, en Heildverslun Guðbjörns Guðjónssonar mun hafa fengið að vita um nafn skips við lestun og þá um leið séð, ef um leiguskip var að ræða.

Á dskj. nr. 4—39 eru farmskírteini. Þau eru merkt Hafskipi h/f, útgefin í Kaupmannahöfn 19. nóv. 1973 til ýmissa nánar tilgreindra aðilja. Farmskírteinin bera það með sér, að umræddir flutningar fóru fram með m/s Ísborgu og að þau eru gefin út af umboðsmanni Hafskips h/f í Kaupmannahöfn, E. A. Bendix & Co. Ltd., „for the master“. Ekki er ágreiningur um það, að fyrrnefndur umboðsmaður hafi bundið útgerð skipsins með þessum hætti.

Farmskírteinin eru grundvöllur réttarsambands stefnanda og eiganda m/s Ísborgar samkvæmt 17. gr. farmskírteinanna og þeim lagasjónarmiðum, sem hér eiga við. Eru þessir aðiljar enn fremur bundnir af ákvæðum farmskírteinanna, eins og málsatvikum er hér háttað, og veltur því ábyrgð stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f m. a. á skýringu á þeim ákvæðum. Hins vegar verður að telja, að ábyrgð Hafskips h/f hafi lokið í síðasta lagi, þegar flytjandi farmsins veitti honum viðtöku. Hefur stefnandi ekki fært fram næg rök að því, að þeir, sem hann leiðir rétt sinn af, hafi mátt ganga út frá því vegna útlits farmskírteinanna eða með öðrum hætti, að ábyrgð Hafskips h/f héldist þrátt fyrir flutning vörunnar með öðrum útgerðarmanni.

Í ákvæðum farmskírteinanna er að finna svonefnda „Paramount Clause“. Gilda því hér Haagreglur í skiptum aðilja. Að

framan er orsökum þess tjóns lýst, sem varð vegna leka um lok keðjukassa skipsins. Gögn málsins benda fremur til þess, að ekki hafi verið nægjanlega tryggilega gengið frá þessum opum í upphafi ferðar skipsins. Af hálfu útgerðar skipsins hefur ekki verið sýnt fram á, að umrætt tjón eigi sér aðrar orsakir, sem hún ber ekki ábyrgð á. Ber því að fella ábyrgð á hana skv. 4. gr. Haagreglna frá 25. ágúst 1924 vegna þess tjóns, sem hér um ræðir.

Við komu skipsins til Austfjarða var ljóst, að tjón hafði orðið á farmi vegna leka um lestarlúgur skipsins. Þá létu yfirmenn skipsins ekki framkvæma lúguskoðun skv. 41. gr. laga nr. 66/1963, svo sem rétt hefði verið. Af þessu leiðir, að nú er ekki öldungis ljóst, hvað valdið hefur lekanum umrætt sinn. Hefur útgerðarmanni skipsins eigi tekist að sýna fram á, að tjónið hafi orðið fyrir mistök við stjórn tök skipsins, váleg veður eða önnur atvik, sem getið er í 2. tl. 4. gr. áðurnefndra Haagreglna. Sérstaklega skal þess getið, að veður það, sem m. a. Ísborg hreppti á leið sinni hingað til lands, var ekki verra en við má búast á þessari leið og á þessum árstíma. Samkvæmt því, sem nú var rakið, ber einnig að fella bótaábyrgð á stefnda Guðmund A. Guðmundsson h/f á því tjóni, sem hér um ræðir, sbr. 99. gr. laga nr. 63/1966.

Eins og að framan er rakið, var í greinargerð stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f um rökstuðning fyrir varakröfu um lækkun á stefnukröfum vísað til rökstuðnings stefnda Hafskips h/f um sama efni. Þar var vísað til 25. gr. laga nr. 20 frá 1954 svo og til 206. gr. laga nr. 63 frá 1966. Það er álit dómsins, að lækkunarheimild í 25. gr. laga nr. 20 frá 1954 eigi ekki við hér. Á dskj. nr. 60 kemur fram, að rúmlestatala m/s Ísborgar, sem leggja skal til grundvallar við takmörkun bótaskyldu útgerðarmanns skv. 206. gr. laga nr. 63 frá 1966, er 525.27 rúmlestir og hámark ábyrgðar því kr. 7.599.711, þannig að málsástæða stefndu um lækkun af þeim sökum kemur ekki til álita, enda var við fyrirtöku málsins 24. maí sl. bókað eftir lögmanni stefnda Hafskips h/f, að hann félli frá kröfu um lækkun af þessari ástæðu.

Það var ekki fyrr en við munnlegan málflutning, að fjárhæð dómkröfu stefnanda var vefengd tölulega. Verður að telja mót-mæli þau of seint fram komin, enda hefur gagnasöfnun ekki beinst að þessu atriði.

Þegar litið er til dskj. nr. 42, 43, 53, 54, 55, 66 og 68, þykir

fjárhæð dómkröfu stefnanda nægilega rökstudd. Á dskj. nr. 64 kemur fram, að stefnandi hefur greitt eiganda farmsins, Guðbirni Guðjónssyni, danskar kr. 83.580.45. Fallast ber á það með lögmanni stefnda Guðmundar A. Guðmundssonar h/f, að krafa stefnanda um greiðslu á íslenskum kr. 141.657 falli undir málskostnað, og verður hún tekin þannig til greina.

Stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f greiði stefnanda kr. 540.000 í málskostnað, þar með eru taldar íslenskar kr. 141.657. Málskostnaður að því er varðar stefnda Hafskip h/f fellur niður.

Dóminn kváðu upp Auður Þorbergsdóttir borgardómari, Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Stefán Már Stefánsson lögfræðingur.

Dómsorð:

Stefndi Hafskip h/f skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Ágústs Fjeldsted hæstaréttarlögmanns f. h. Baltica-Skandinavia, í máli þessu. Málskostnaður að því er varðar stefnda Hafskip h/f fellur niður.

Stefndi Guðmundur A. Guðmundsson h/f greiði stefnanda, Ágúst Fjeldsted hæstaréttarlögmanni f. h. Baltica-Skandinavia danskar kr. 83.580.45 með 9% ársvöxtum frá 15. júní 1974 til 15. júlí 1974 og 13% ársvöxtum frá 15. júlí 1974 til greiðsludags og kr. 540.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Mánudaginn 13. apríl 1981.

Nr. 88/1981. Véltak h/f
 gegn
 Herði Ingólfssyni.

Kærumál. Beiðni um greiðslustöðvun synjað.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómaramir Björn Sveinbjörns-son, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson.