

Fimmtudaginn 11. desember 1997.

Nr. 101/1997. **Føroya Sjóvátrygging**

(Valgarð Briem hrl.)

gegn

**Samskipum hf.**

(Jónas A. Aðalsteinsson hrl.)

Farmsamningur. Skaðabætur. Vátrygging. Endurkrafa.

### **Dómur Hæstaréttar.**

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Garðar Gíslason, Arnljótur Björnsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 5. mars 1997 og krefst þess, að stefndi greiði sér 370.741,25 danskar krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 12. maí 1994 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst aðallega staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en til vara lækkunar krafna áfrýjanda og málskostnaður falli þá niður.

#### **I.**

Í máli þessu er deilt um skaðabótaskyldu vegna skemmda, sem urðu 6. febrúar 1994 á rækjufarmi, er stefndi tók að sér að flytja í frystigámi með erlendu skipi, m/s Uranus, sem hann hafði til ráðstöfunar samkvæmt tímabundnum farmsamningi. Samkvæmt farmskírteini, sem út var gefið um flutninginn, átti frost í gáminum að vera að minnsta kosti 25° C. Aðilar eru sammála um, að um réttarstöðu þeirra verði dæmt eftir íslenskum rétti.

Við munnlegan málflutning fyrir Hæstarétti féll stefndi frá þeirri málsástæðu, að hann bæri ekki bótaábyrgð á skemmdum á vöru, sem flutt er á þilfari.

#### **II.**

Svo sem greinir í héraðsdómi, var frystigámurinn skoðaður föstudaginn 11. febrúar 1994, en þá kom m/s Uranus til Árósa. Er því lýst í skoðunargerðum, dagsettum 24. febrúar 1994, frá tveimur óháðum skoðunarfélögum, Aalborg Besigtigelseskontor ApS og P. H. Højgaard Jensen ApS. Í hinni fyrrnefndu segir, að gámurinn hafi verið innsiglaður af danska fiskveiðieftirlitinu og vegna fyrirmæla

frá því hafi orðið að skoða farminn í Árósum. Í síðarnefndu skoðunargerðinni er einnig lýst afskiptum fiskveiðieftirlitsins. Verður að miða við, að ekki hafi verið unnt að taka farminn til skoðunar og umhleðslu í annan gám fyrir en mánudaginn 14. febrúar 1994. Þessa daga var gámurinn á hafnarsvæðinu með kælibúnaðinn tengdan. Starfsmenn skoðunarfélaganna könnuðu síðan farminn sjálfan síðastgreindan dag. Stefndi heldur því fram, að rækjurnar hafi í einhverjum mæli skemmst dagana 11. til 14. febrúar, þegar gámurinn var ekki lengur í vörslum stefnda. Beri hann ekki bótaábyrgð á auknu tjóni af þeim sökum, sbr. undanþágu í 3. gr. farmskírteinisins, sem heimiluð sé í 2. mgr. 118. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Óumdeilt er, að sjór komst inn í gáminn, þegar hann laskaðist í ferð skipsins. Aalborg Besigtigelseskontor hefur í bréfi til áfrýjanda 11. mars 1997 látið í té frekari skýringar á skoðunargerð sinni frá 24. febrúar 1994. Segir í bréfinu, að sjórinna í gáminum hafi frosið á leiðinni og hindrað eðlilegt loftstreymi í honum, svo að rækjan hafi ekki náð að frjósa niður í 25° C, þrátt fyrir það að reynt hafi verið að þetta gáminn, eftir að hann laskaðist. Verður að leggja til grundvallar, að farmurinn hafi skemmst af þessum völdum. Aukið tjón, sem kynni að hafa hlotist frá 11. til 14. febrúar vegna tafa, er virðist mega rekja til aðgerða danska fiskveiðieftirlitsins, verður að vera á áhættu þess, sem ber ábyrgð á afleiðingum af því, að sjór komst inn í gáminn 6. febrúar 1994.

### III.

Niðurstöður áðurnefndra skoðunargerða eru raktar orðrétt í héraðsdómi. Í skoðunargerð P. H. Højgaard Jensen er tjónsorsök eingöngu talin hafa verið sérlega slæmt veður. Í skoðunargerð Aalborg Besigtigelseskontor eru skemmdir á rækjufarminum hins vegar raktar til gáleysis manna, sem stefndi ber ábyrgð á, svo sem nánar er greint frá í dóminum. Í fyrrgreindu bréfi frá Aalborg Besigtigelseskontor 11. mars 1997 segir, að á þeim árstíma, sem hér um ræðir, megi búast við illu veðri á hafsvæði því, er skipið fór um. Í bréfinu kemur og fram það alit skoðunarmanns félagsins, að nauðsynlegt hefði verið að koma frystigáminum, sem geymdi mjög verðmætan og viðkvæman farm, aftar á þilfari en gert var. Hafi gámurinn nánast verið eins og öldubríótur, þar sem hann stóð fremst á skipinu.

Í skýrslu umboðsmanns Lloyd's, Könnunar hf. í Reykjavík, segir, að hiti rækjufarmsins í gáminum hafi verið mínus 27° C 2. febrúar 1994. Ekkert er fram komið, sem gefur tilefni til að ætla annað en svo hafi verið. Verður að leggja til grundvallar, að rækjusendingin hafi verið óskemmd við fermingu skipsins í Reykjavík.

Svo sem fyrr greinir, komst sjór inn í frystigáminn, eftir að hurðir framán á honum löskuðust af sjógangi. Eins og nánar er rakið í héraðsdómi, leiddi skoðun starfsmanna dönsku skoðunarfélaganna 14. febrúar 1994 í ljós, að frost í gáminum var þá mun minna en 25° C, en eins og fyrr segir, átti frost í gáminum samkvæmt farm-skírteini að vera að minnsta kosti svo mikið. Þótt síriti gámsins sýni, að tilskilið hitastig hafi haldist í gáminum frá 1. til 11. febrúar 1994, hefur ekki verið hrakið það álit í áður nefndu bréfi frá Aalborg Besigtigelseskontor 11. mars 1997, að frost hafi minnkað í rækjusendingunni, sökum þess að sjór komst inn í gáminn.

Í leiðabók m/s Uranus er skráð, að 6. febrúar 1994 hafi vindur verið austsuðaustan og suðaustan 7 til 9 stig og sjólag 6 til 8. Í málinu liggja fyrir upplýsingar um veður í febrúarmánuði á siglingaleið skipsins. Samkvæmt umsögn Veðurstofu Danmerkur 8. október 1996 sýna heimildir um veður á Atlantshafi suður af Færeyjum nokkur undanfarin ár, að þar er veðurhæð frá 7 til 9 vindstigum nokkuð algeng í febrúarmánuði. Þá er þess að geta, að af bréfi Veðurstofu Íslands 22. apríl 1997 með upplýsingum um vindatíðni á hafinu suður af Íslandi á árunum 1955 til 1981 má ráða, að þar megi ávallt vænta veðurhæðar sem þessarar í febrúarmánuði. Veður það, sem skipið hreppti 6. febrúar 1994, var því ekki verra en vænta mátti á þessari siglingaleið á þessum árstíma.

M/s Uranus er gámaskip, sem flutt getur 550 einingar. Stefndi annaðist sjóbúnað skipsins og ákvað að setja gáminn á fremsta þilfarsrými. Þar mátti búast við mikilli ágjöf, sem og varð 6. febrúar, með þeim afleiðingum, að hurðir gámsins gáfu sig og sjór komst inn í hann. Í gáminum var, eins og áður kemur fram, viðkvæmur varningur, en að mati stefnda þurfti dyragafl hans að snúa fram. Ekki nýtur við upplýsinga um reglur eða góðar venjur um, hvernig hlaða skuli frystigámum í skip sem þetta við siglingar að vetrarlagi á Norður-Atlantshafi. Stefndi hefur ekki sýnt fram á, að hann hafi ekki getað sett gáminn, þar sem minni hætta var á ágjöf, miðað við, að dyragafl

hans sneri fram. Verður ekki fallist á með héraðsdómi, að áfrýjanda beri að sýna fram á, að við val á stað fyrir gáminn hafi ekki verið tekið mið af þeim „almennu þáttum“, sem ráða eigi, hvernig koma skuli gámum fyrir í skipi.

Stefndi ber fyrir sig, að farmtjónið verði rakið til ófullnægjandi umbúða eða lélegs frágangs vörunnar í gáminum. Fullyrðing þessi á sér enga stoð í gögnum málsins.

Pegar litið er til þess, sem nú hefur verið rakið, þykir stefndi ekki hafa leitt í ljós, að farmtjónið verði hvorki rakið til sakar hans né manna, er hann ber ábyrgð á. Stefndi er því bótaskyldur samkvæmt 68. gr. siglingalaga.

#### IV.

Rækjusendingin var váttryggð hjá áfrýjanda, sem greiddi eiganda hennar, Føroya fiskasøla, samtals 361.131,25 danskar krónur í bætur fyrir tjónið 3. mars 1994. Er ágreiningslaust, að áfrýjandi öðlaðist rétt eigandans á hendur stefnda. Bótafjárhæðin er ekki sundurliðuð á kvittun fyrir viðtöku hennar, en hún er fengin þannig, að 540.000 danskar krónur er verð vörunnar óskemmdrar og 15.131,25 danskar krónur kostnaður, sem á féll í Árósum, samtals 555.131,25 danskar krónur. Frá þeirri fjárhæð dregur áfrýjandi söluverð hinnar skemmdu vöru, 194.000 danskar krónur. Er mismunurinn því 361.131,25 danskar krónur. Við síðastgreinda fjárhæð bætist skoðunarkostnaður, 9.610 danskar krónur, og verður heildarkrafa áfrýjanda því 370.741,25 danskar krónur, sbr. sundurliðun í héraðsdómi.

Áfrýjandi hefur lagt fram gögn, sem sýna, að verð í desember 1993 á sambærilegri rækju frá Føroya fiskasøla til kaupenda í Svíþjóð var 30 danskar krónur fyrir hvert kíló. Váttryggingarbætur til Føroya fiskasøla námu 30 dönskum krónum fyrir hvert kíló vörunnar, en hún vó alls 18.000 kg, samtals 540.000 danskar krónur án frádráttar þess, sem áður greinir. Ekki er annað komið fram en að verð það, sem fram lögð gögn sýna, hafi verið venjulegt fyrir vöru af sömu tegund og gæðum á þeim tíma, sem hér um ræðir. Við ákvörðun bóta þykir því mega leggja til grundvallar 30 danskar krónur fyrir hvert kíló vörunnar, svo sem gert var í uppgjöri Føroya fiskasøla og áfrýjanda.

Stefndi ber fyrir sig, að ábyrgð sín sem farmflytjanda takmarkist

samkvæmt 2. mgr. 70. gr. siglingalaga. Á það verður fallist. Eins og málið hefur verið lagt fyrir, verður hámark ábyrgðar stefnda miðað við 18.000 kíló. Samkvæmt því takmarkast bótaskylda hans við 2 SDR fyrir hvert kíló vörunnar, alls 36.000 SDR. Krafa áfrýjanda vegna skemmda á vörunni sjálfri er 540.000 danskar krónur, en frá þeirri fjárhæð dregur hann samkvæmt framansögðu 194.000 danskar krónur, sem fengust fyrir vöruna skemmda. Beint tjón hans nemur því 346.000 dönskum krónum, sem eru hærri fjárhæð en takmörkunarfjárhæðin 36.000 SDR. Þarf þá ekki að taka afstöðu til kröfu áfrýjanda vegna óbeins tjóns. Samkvæmt þessu ber stefnda að greiða áfrýjanda jafnvirði 36.000 SDR í dönskum krónum með dráttarvöxtum, svo sem nánar segir í dómsorði.

Stefndi greiði áfrýjanda málskostnað, sem ákveðinn er í einu lagi í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og í dómsorði greinir.

#### D ó m s o r ð:

Stefndi, Samskip hf., greiði áfrýjanda, Føroya Sjóvátrygging, jafnvirði 36.000 SDR í dönskum krónum miðað við skráð gengi 6. febrúar 1994 með dráttarvöxtum af skuld í dönskum krónum samkvæmt 11. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 12. maí 1994 til greiðsludags.

Stefndi greiði áfrýjanda 500.000 krónur samtals í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

#### **Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 12. desember 1996.**

1. Mál þetta var höfðað með stefnu, birtri 30. janúar 1996, og dómtekið 28. fyrri mánaðar.

Stefnandi er Føroya Sjóvátrygging, Kongabrugvin, FR-110, Þórshöfn, Føreyjum.

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

Dómkrafa stefnanda er um greiðslu skuldar, að fjárhæð DKK 370.741,25, auk dráttarvaxta frá 12. maí 1994 til greiðsludags og málskostnaðar.

Stefndi krefst þess aðallega, að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda og sér verði dæmdur málskostnaður, en til vara krefst hann verulegrar lækkunar á kröfum stefnanda og að málskostnaður verði felldur niður.

2. Hinn 1. febrúar 1994 var 3.600 kössum, sem hver var 5 kg að þyngd, af

djúpfrystri rækju í eigu Faroe Seafood A/S hlaðið í 40 feta frystigám (TOLU 582275-3) í eigu stefnda. Samkvæmt skýrslu Könnunar hf., dags. 2. febrúar 1994, var hiti stilltur á  $\pm 25^{\circ}$  C, og hafði síðasta skoðun gámsins fyrir ferð farið fram 31. janúar 1994. Hleðsla og sjóbúnaður farms í gámi fór fram á vegum eiganda rækjunnar, sem hafði verið skipað upp úr togaranum Sævarkletti. Samkvæmt farmskírteini, út gefnu af stefnda 4. febrúar 1994, var gáminum þann dag lestað um borð í m/s Uranus, sem stefndi hafði tímabundið á leigu. Stefndi tók að sér að flytja gáminn fyrir Faroe Seafood frá Reykjavík til Varberg í Svíþjóð. Í farmskírteininu er farminum lýst í samræmi við það, sem að framan greinir, nettóþyngd hans 18.000 kg, og skyldi hitastigi í gáminum haldið í a. m. k. mínus 25 gráðum Celsius. Gáminum var komið fyrir á þilfari í rými nr. 1, fremsta þilfarsrými, og sneri dyragafllinn fram. Í sama rými voru þrír aðrir gámar, þar af einn frysti-gámur.

Fyrsta viðkomuhöfn var Vestmannaeyjar, en þaðan var haldið að kvöldi 4. febrúar áleiðis til Hull. Á þeirri leið hrepti skipið vont veður, svo að veruleg töf varð á ferð þess. Litið var eftir umræddum gámi kl. 9.30 5. febrúar, og virtist allt með felldu. Hinn 6. febrúar var illviðri, vindur SA 7–9 stig og ölduhæð 7–8 metrar. Skipið tók dýfur í ölduganginum og soginu, og sjór gekk yfir þilfar og gáma. Dregið var úr hraða, en ekki reyndist unnt að líta eftir farminum. Hinn 7. febrúar slotaði veðri, og kl. 9 var farmur skipsins þá kannaður. Framendar gámanna, sem voru í fyrsta þilfarsrými, reyndust hafa dældast, og höfðu hurðir á gámi TOLU 582275-3 gengið inn og rifa myndast. Í ljós kom, að sjór hafði komist inn í gáminn. Dyrabúnaður ofan til á vinstri hurð hafði bilað, og var brugðist við með því að dæla þéttifroðu og klæða yfir með breiðum límböndum. Fulltrúa farmsendanda var tilkynnt um framangreint 8. febrúar.

M/s Uranus kom til Árósa föstudaginn 11. febrúar. Var gámurinn skoðaður sama dag, þar sem honum hafði verið skipað upp og settur á hafnarbakkann. Ætlunin var að sigla til Varberg að kvöldi þess dags, en fulltrúi farmsendanda vildi flytja farminn landleiðina til Hirtshals til skoðunar. Danska fiskveiðieftirlitið samþykkti ekki þessa fyrirætlun og áskildi, að skoðun á farmi færi fram, áður en gámurinn færi frá Árósum, og var hann innsiglaður, en farmsendandi ákvað, að hann yrði tæmdur í Árósum. Gáminum var komið fyrir á svæði stefnda og geymdur þar um helgina með kæli-/frystibúnaðinn tengdan. Mánudaginn 14. febrúar var gámurinn opnaður og farmi hans umhlaðið í annan frystigám. Fór þá fram skoðun á farminum.

Framangreindar skoðunargerðir voru unnar af tveimur óháðum aðilum,

Aalborg Besigtigelseskontor ApS (Tjónskoðunarstofu Álaborgar) og P. H. Højgaard Jensen ApS, umboðsaðila Lloyd's í Árósum.

Í skoðunarskýrslu Aalborg Besigtigelseskontor segir m. a.: „Þegar gáminum var opnaður í Árósum 14. febrúar 1994, kom eftirfarandi í ljós: Kössunum hafði verið komið fyrir á vörubrettum, 18 kössum í hæðina. Þunnri plastfilmu hafði verið vafið utan um kassana. Enginn ís/hrím var á gólfi og farmi. Kjarnahiti (pulp temperature) í efra lagi við dyr var  $+10^{\circ}$  C. Í annarri röð frá dyrum var kjarnahiti í miðju  $+12^{\circ}$ . Ís var nú að finna á gólfi gámsins og neðstu tveimur kassaröðum. Í þriðju röð frá dyrum var kjarnahiti í kassa í efstu röð  $+10^{\circ}$  C. Talsverður ís var á gólfi og á vinstri hlið gámahlíðarinnar. „Snjó“/hrím var nú að finna á umbúðum. Í miðjum gámi var kjarnahiti í miðju vörubretti  $+16,9^{\circ}$  C. Gólf gámsins var þakið ís. Innar var kjarnahitinn  $+17^{\circ}$  C í efstu lögum. Gólf gámsins var þakið ís. Í næstinnstu stæðu (tier) var kjarnahiti  $+21,7^{\circ}$  neðst og  $+19,5^{\circ}$  efst. Gólf gámsins og neðsti hluti vörubrettanna var algerlega hrímað/þakið ís. Rækjan var skoðuð: Rækjan var í 5 kg kössum. IQF sett á plastfilmu, sem var brotin saman ofan á rækjunni. Rækjan nærri dyrum var lin, hrímuð að ofan, en ekki blokkfryst. Í hinum enda gámsins var ástand betra . . . .

#### *Orsök/orsakir tjóns.*

Dyr að gáminum löskuðust í illviðri því, sem skipið lenti í.

Það er mat okkar, að gámi þessum hafi verið rangt komið fyrir. Fremsta röð gáma er mjög opin fyrir veðrum, og ef dyr eru láttnar snúa fram, er nærri óhjákvæmilegt á Norður-Atlantshafinu að vetrarlagi, að tjón verði.

Ef nauðsyn bar til að koma gáminum fyrir á þennan hátt, þannig, að dyr vissu fram vegna kælibúnaðartenginga, hefði átt að hafa gáminn í þilfarsrými aftar á skipinu.

Tjónið varð milli síðustu útskipunarhafnar og fyrstu uppskipunarhafnar.

Farmsendum hefði átt að gera viðvart þegar í stað, þegar tjónið kom í ljós, og tilkynna um næstu viðkomuhöfn, svo að þeir hefðu getað gert ráðstafanir til að skipa gáminum upp og flytja farminn í kæligeymslur til síðari flutnings. Þetta hefði dregið talsvert úr umfangi tjóns.“

Í skoðunarskýrslu P. H. Højgaard Jensen segir m. a.: „Fiskimálafulltrúinn tók sýni af rækjunni, og leiddi handahófsathugun okkar í ljós, að rækjan lét undan nokkrum þrýstingi með fingrum, sem gaf í skyn, að hitastig, sem við mældum eftir að hafa opnað gáminn,  $+10/+11^{\circ}$  C, kann að hafa verið hærra fyrr. Okkur reyndist rækjan hrímuð langt inn í pappakassana. Framanvert mældist hitastig rækjunnar: efst  $+19,5$  og neðst  $+22,6^{\circ}$ C . . . .

*Niðurstaða.*

Að því er best verður vitað, stafa skemmdir á gámi og farmi eingöngu af sérstaklega slæmu veðri, sem skipið lenti í á leiðinni og gat ekki ráðið við, en áhöfn Uranusar virðist hafa gert það, sem unnt var við þessar aðstæður, til að verja farminn.“

## 3. Stefnandi sundurliðar kröfu sína þannig:

## Reikningsverðmæti

(án þess þó að óyggjandi gögn væru lögð fram)	DKK	540.000,00
Kostnaður í Árósum	DKK	15.131,25
Skrapvirði (söluverð rækjunnar í Árósum)	DKK	194.000,00
		<hr/>
Grunnkrafa	DKK	361.131,25
Skoðunarkostnaður	DKK	9.610,00
		<hr/>
Samtals	DKK	370.741,25

Farmseigandi keypti venjulega flutningstryggingu hjá stefnanda. Með því að stefnandi greiddi farmseiganda bætur í samræmi við ofangreint, eignaðist hann kröfurétt á hendur stefnda í sama mæli og farmseigandi hafði áður átt á hendur honum. Tekið er fram, að af hálfu stefnda hafi fyrningarfrestur verið framlengdur til 1. febrúar 1996.

Stefnandi færir að öðru leyti svofelld rök fyrir kröfu sinni:

Í máli þessu liggur fyrir, að skemmdir urðu á farminum, meðan hann var í vörslum stefnda og um borð í skipi hans. Orsök tjóns er vanræksla stefnda eða manna, er starfa í þágu hans, við lestun gámsins um borð í skipið. Af hálfu stefnanda er því hafnað, að til greina komi nokkrar þær ástæður, sem réttlætt geti sýknu stefnda af bótakröfu þessari, enda leiðir af niðurstöðu skoðunarskýrslu, að orsök tjóns er umfram allt að rekja til vanrækslu við hleðslu gámsins á svæði 1.

Stefnandi reisir kröfur sínar á því, að stefnda beri að bæta sér ofangreint fjártjón, sem varð á farmi þessum um borð í skipi stefnda, í samræmi við meginreglu 1. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

## 4.

*Málsástæður stefnda fyrir aðalkröfu.*

Sjóbúnaður á umræddum gámi var í fullkomnu lagi. Tjónið verður ekki rakið til gáleysis farmflytjanda eða manna, sem hann ber ábyrgð á, heldur stafaði það af einstaklega slæmu veðri.

Áhöfn Uranusar brást hárrétt við öllum aðstæðum, þegar tjón á gáminum uppgötvaðist, og eins og lesa má af skifuriti, „féll hitastigið ekkert“ í gáminum á tímabilinu 5. febrúar til 11. febrúar 1994.

Stefndi kom ekki nálægt sjóbúnaði farmsins í umræddum gámi. Er ljóst, að hefði verið gengið nægilega vel frá honum, hefði ekkert tjón orðið. Er um það aðallega vísað til þess, að hitastigið breyttist ekkert, þrátt fyrir það að rifa hafi myndast á dyrum gámsins, og megi rekja tjónið til lélegrar þökkunar á rækjunni.

Gámurinn var í mjög góðu lagi við upphaf umræddrar ferðar frá Reykjavík. Átakið af sjónum var einfaldlega svo mikið, að dyrabúnaður lét undan.

Stefnandi og sá aðili, sem hann leiðir rétt sinn frá, hafa enga athugasemd gert við þá staðreynd, að gámurinn var fluttur á þilfari skipsins, enda um það samið þegar í upphafi. Samkvæmt 2. mgr. 118. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er farmflytjendum heimilt að undanþiggja sig ábyrgð á farmi, sem er fluttur á þilfari. Samkvæmt 1. mgr. 110. gr. siglingalaga markar farmskírteini grundvöll réttarsambands farmflytjenda og viðtakenda farms. Í 11. gr. farmskírteinis er að finna ábyrgðarundanþágu vegna farms, sem er fluttur á þilfari. Þegar af þessari ástæðu verður stefndi ekki gerður ábyrgur fyrir kröfu stefnanda.

Skífurit úr gáminum sýnir, að hitastig varðveittist rétt á tímabilinu 1. febrúar til 11. febrúar 1994. Hugsanlegt er, að tjónið á farminum eigi að hluta rætur að rekja til skemmda, sem hafi myndast á tímabilinu 11. til 14. febrúar 1994, er hann var skoðaður. Sú skylda hvíldi á eiganda farms að skoða hann þegar 11. febrúar 1994, er hann tók við gáminum. Með hliðsjón af 71. gr. siglingalaga og almennum réttarfarsreglum um sönnun verður stefnandi að bera sönnunarbyrði fyrir því, að tjónið hafi orðið á öðrum tímapunkti.

#### *Málsástæður stefnda fyrir varakröfu.*

Í málinu liggja ekki fyrir upplýsingar um verðgildi rækjunnar óskaddaðrar við afhendingu á réttum stað og á réttum tíma, og er mótmælt fullyrðingum stefnanda um, að „reikningsverðmæti“ farmsins hafi verið Dkr. 540.000.

Stefndi krefst lækkunar á kröfu stefnanda með vísun til þess, að 2. mgr. 70. gr. siglingalaga setji hámark á hugsanlega bótaábyrgð farmflytjenda. Krafist er lækkunar vegna eigin sakar eiganda farms, sbr. það, sem fyrr hefur verið sagt um þökkun rækjunnar og vanrækslu á því að takmarka tjónið.

#### *Lagarök stefnda.*

Um lagarök fyrir aðalkröfu er vísað til ákvæða siglingalaga nr. 34/1985, einkum 1.–4. mgr. 68. gr. og 2. mgr. 118. gr. Einnig er vísað til almennra reglna skaðabótaréttar um réttaráhrif eigin sakar og vanrækslu tjónþola á að takmarka tjón sitt. Um lagarök fyrir varakröfu er vísað til réttarreglna

skaðabótaréttar um eigin sök og vanrækslu tjónþola á að takmarka tjón sitt. Einnig er vísað til 1. og 2. mgr. 70. gr. siglingalaga.

5. Samkvæmt 9. gr. flutningsskilmála farmskírteinis var stefnda heimilt að flytja umræddan gám á þilfari, án þess að farmsendanda væri tilkynnt um það. Í farmskírteini er hins vegar ekki tekið fram, að hann verði fluttur á þilfari. Af því leiðir, að ákvæði 2. mgr. 118. gr. laga nr. 34/1985 á ekki við um flutning hans, og er ekki fallist á kröfu stefnda um sýknu á þeim grundvelli.

Vegna kæli-/frystigámstenginga þurfti gámurinn að snúa eins og raun bar vitni, þ. e. með dyragafli fram. Það varð einnig að vera með hliðsjón af staðsetningu frystimótora („elementa“) innst í slíkum gámum, en þeir þola ekki ágjöf. Þeir kæla loft í ákveðið hitastig. Eftir hringrás um varninginn skilar loftið sér út. Þar er skynjari, sem metur hitastig og skráir á síritaspjald. Síritinn er utanverður búnaður við frystimótor gámsins með glugga til aflestrar af síritaspjaldinu. Þessum búnaði frystigáma er ætlað að viðhalda ákveðnu hitastigi á varningi, en ekki frysta hann.

Staðsetning gáma í gámaskipi tekur mið af öryggi skips og farms ásamt vinnuhagræðingu við lestun og losun skipsins og röð þeirra hafna, sem skipið siglir til. Ekki eru neinar fastar reglur í gildi um að setja ekki frystigáma á 1. svæði þilfars, jafnvel að vetri til. Við staðsetningu gámsins TOLU 582275-3 hefur eflaust verið tekið mið af þessum almennu þáttum, og hefur ekki á neinn hátt verið sýnt fram á annað.

Umræddur gámur var í lagi við upphaf ferðar, og farmsendandi sá um hleðslu hans. Mjög vel virðist hafa verið gengið frá gáminum, því að hann haggaðist ekki þrátt fyrir ágang sjávar. Ljóst er, að sjór komst í farminn, er rifa myndaðist milli hurða gámsins við það, að m/s Uranus lenti í illviðri og ósjó. Hins vegar hélst tilskilið hitastig í gáminum allan tímann, meðan farmurinn var í vörslu stefnda, þ. e. frá 1. til 11. febrúar 1994. Af því leiðir, að ekki verður talið líklegt, að unnt hefði verið að takmarka tjón eða komast hjá því með því að skipa farminum upp í næstu viðkomuhöfn, Hull. Þá ber þess að geta, að engin hitamælisskífa úr síritanum er til um dagana 11. til 14. febrúar, þ. e. þann tíma, er eigandi farms lét hjá líða að hlaða honum í annan gám.

Af framangreindu leiðir, að sýnt þykir, að tjón stefnanda verði ekki rakið til sakar stefnda eða starfsmanna hans, sbr. 1. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985, heldur hafi það orðið af „hættum eða óhöppum, sem eru sérkennandi fyrir siglingar“, sbr. c-lið 2. mgr. sömu lagagreinar.

Samkvæmt þessu er niðurstaða dómsins sú, að sýkna beri stefnda af kröfum stefnanda. Dæma ber stefnanda til að greiða stefnda málskostnað, sem ákveðst 350.000 krónur.

Mál þetta dæma Sigurður Hallur Stefánsson héraðsdómari og meðdómendurnir Jón B. Hafsteinsson skipaverkfræðingur og Víðir Sigurðsson stýri-mannaskólakennari.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Samskip hf., er sýknaður af kröfum stefnanda, Føroya Sjóváttrygging.

Stefnandi greiði stefnda 350.000 krónur í málskostnað.

---