

Fimmtudaginn 26. september 1996.

Nr. 103/1995.

Vélbátaábyrgðarfélagið Gróttu
vegna þrotabús Viktors R. Þórðarsonar

(Jón Oddsson hrl.)

gegn

Sigmundi Hannessyni

(Ragnar Aðalsteinsson hrl.)

og til réttargæslu

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(Brynjólfur Kjartansson hrl.) **og**

Lögmönnum við Austurvöll sf.

Lögmenn. Skaðabótamál. Farmflutningar.

Dómur Hæstaréttar.

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

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 22. mars 1995. Hann krefst þess, að stefnda verði gert að greiða sér skaðabætur, að fjárhæð 12.144.676,90 krónur, með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 af 6.207.404,90 krónum frá 15. febrúar 1991 til 1. maí sama ár, af 10.644.679,90 krónum frá þeim degi til 23. október sama ár, af 11.694.676,90 krónum frá þeim degi til 30. júní 1993, en af 12.144.676,90 krónum frá þeim degi til greiðsludags ásamt málskostnaði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar á hinum áfrýjaða dómi og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Á hendur réttargæslustefndu og af þeirra hálfu eru engar kröfur gerðar.

Hinn 1. janúar 1995 var bátaábyrgðarfélagið Vélbátatrygging Reykjaness sameinað Vélbátaábyrgðarfélaginu Gróttu, þannig, að síðarnefnda félagið tók við eignum þess og skuldbindingum. Tók síðarnefnda félagið þá einnig við aðild að máli þessu og áfrýjaði því til Hæstaréttar.

Nokkur ný gögn hafa verið lögð fyrir Hæstarétt. Þeirra á meðal er bréf Rannsóknarnefndar sjóslysa til lögmanns áfrýjanda 10. sept-

ember 1996, þar sem því er lýst, að nefndin telji ekki ástæðu til endurupptöku sjóprófa vegna atvika málsins.

Mál þetta er höfðað til greiðslu skaðabóta fyrir tjón af völdum ætlaðra mistaka stefnda sem lögmanns í starfi að verkefni fyrir Viktor R. Þórðarson útgerðarmann, sem hann tók að sér í apríl 1991. Honum var þá falin málsókn á hendur Samskipum hf. vegna kröfu um bætur fyrir tjón á vélbáti í eigu útgerðarmannsins, sem tekinn hafði verið til flutnings frá Stafangri til Reykjavíkur á þilfari ms. Hvassafells haustið 1990, en fór fyrir borð á leiðinni. Varð báturinn fyrir skemmdum, og auk þess þurfti að leita til annarra skipa um að bjarga honum til lands. Nemur bótakrafan á hendur stefnda fullri fjárhæð þeirra dómkrafna, sem hann gerði fyrir hönd Viktors R. Þórðarsonar í dómsmáli út af þessum atburðum og höfðað var á bæjarþingi Reykjavíkur 18. nóvember 1991.

Tilfni málsóknarinnar og afdrifum hennar er lýst í hinum áfrýjaða dómi. Eins og þar greinir, lauk henni með sýknudómi 9. júní 1993 í Héraðsdómi Reykjavíkur á grundvelli þess, að kröfur á hendur félaginu væru fyrndar. Áfrýjun málsins til Hæstaréttar var ekki leidd til lykta.

Samkvæmt farmsamningi Viktors R. Þórðarsonar og Samskipa hf. var vélbátur hans fluttur sem þilfarsfarmur á ábyrgð farmsendanda, en án ábyrgðar af hálfu flytjanda á skemmdum eða tjóni í ferðinni samkvæmt skýrum og lögmætum fyrirvara í farmskírteini. Gat Viktor ekki vænst þess að koma fram bótakröfu á hendur farmflytjanda, nema tjónið á vélbátnum hefði orðið fyrir ásetning eða stórfellt gáleysi, sem rekja mætti til farmflytjanda sjálfs, svo að honum væri ljóst, að tjón myndi sennilega af hljótast, sbr. 176. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Í hinum áfrýjaða dómi er því hafnað, að athöfn eða athafnaleysi með þessum ummerkjum hafi orðið orsök að tjóni áfrýjanda, og er þá meðal annars við það miðað, að smíði á stöðum undir bátinn í þessu tilviki hafi ekki verið á ábyrgð farmflytjanda. Hefur áfrýjandi ekki leitt að því líkur, að efni séu til annars en fallast á þetta mat dómenda.

Samkvæmt þessu verður við það að miða, að Viktor R. Þórðarson hafi ekki átt lögvarða kröfu á hendur Samskipum hf. vegna tjónsins á vélbátnum, svo að efnismeðferð á máli hans án tillits til fyrningar hefði ekki átt að leiða til annars en þeirrar niðurstöðu,

sem lýst var í fyrrgreindum sýknudómi. Verður stefndi talinn hafa sýnt nægilega fram á það, er hann þurfti að sanna að þessu leyti.

Með skírskotun til þessa og annars til forsendna hins áfrýjaða dóms verður hann staðfestur.

Áfrýjandi greiði stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, eins og um er mælt í dómsorði.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Vélbátaábyrgðarfélagið Gróttta f. h. þrotabús Víktors R. Þórðarsonar, greiði stefnda, Sigmundi Hannessyni, 150.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 14. febrúar 1995.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var 2. febrúar sl., var höfðað með stefnu, birtri 4. febrúar 1994.

Stefnandi er Vélbátatrygging Reykjaness vegna þrotabús Víktors R. Þórðarsonar, kt. 230356-2979, Skólavegi 3, Keflavík.

Stefndi er Sigmundur Hannesson, kt. 260753-5179, Frostaskjóli 33, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda skaðabætur, að fjárhæð 12.144.676,90 kr., ásamt dráttarvöxtum [...].

Þá gerir stefnandi kröfu til þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað [...].

Lögmönnum við Austurvöll sf., Pósthússtræti 13, Reykjavík, og Sjóvá-Almennum tryggingum hf. er stefnt til réttargæslu. Engar sjálfstæðar dómkröfur eru gerðar á hendur réttargæslustefndu.

Af hálfu stefnda eru gerðar þær kröfur aðallega, að hann verði alsýknaður af öllum kröfum stefnanda í málinu, en til vara, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar.

Í báðum tilvikum er þess krafist, að Vélbátatrygging Reykjaness verði dæmd til að greiða stefnda málskostnað samkvæmt mati dómsins.

Af hálfu réttargæslustefnda Sjóvá-Almennra trygginga hf., var skilað greinargerð og tekið að öllu leyti undir sjónarmið stefnda, sem fram koma í greinargerð. Engar kröfur eru gerðar af hálfu réttargæslustefndu.

Stefnandi máls þessa var upphaflega Viktor R. Þórðarson útgerðarmaður, nú að Skólavegi 31, Keflavík. Með úrskurði, upp kveðnum 16. júní 1994,

var bú stefnanda tekið til gjaldþrotaskipta. Við fyrirtekt málsins 6. september sl. var af hálfu stefnda krafist málskostnaðartryggingar vegna gjaldþrots stefnanda. Þá var þess krafist af hálfu stefnda í samræmi við bókun, dags. 5. september 1994, að dómari málsins viki sæti vegna vanhæfis, sbr. g-lið 5. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Þeirri kröfu var hafnað með úrskurði, sem kveðinn var upp 20. september sl.

Mál þetta var tekið fyrir 15. nóvember sl., og var þá lögð fram fundargerð skiptafundar þrotabúsins frá 11. nóvember 1994, þar sem fram kom samþykkt þess efnis, að málið yrði rekið í nafni og á ábyrgð Vélbátatryggingar Reykjaness sem kröfuhafa í búinu skv. heimild í 1. mgr. 130. gr. laga nr. 21/1991, og skyldi félagið taka við aðild málsins gagnvart þrotabúinu. Á grundvelli þessara upplýsinga var af hálfu stefnda fallið frá kröfu um málskostnaðartryggingu.

Við aðalmeðferð málsins 2. þ. m. var af hálfu stefnanda lýst yfir, að ekki væri lengur haldið fram þeirri málsástæðu í stefnu, að stefndi hefði ekki sinnt þeirri skyldu sinni að beina kröfum stefnanda til vátryggingafélags Samskipa hf. og Vélbátatryggingar Reykjaness. Þá var einnig lýst yfir, að það væri ekki rétt, sem fram kemur í stefnu, að samkvæmt vátryggingarskilmálum Vélbátatryggingar Reykjaness væri bátur stefnanda tryggður um borð í Hvassafelli. Til hagræðis og í samræmi við gögn málsins var ákveðið að fjalla um stefnanda sem Viktor R. Þórðarson, og verður svo gert við reifun málsins, nema annað komi skýrlega fram.

II.

Í september 1990 keyptu stefnandi og Sigurður Á. Jónsson, fyrirsvarsmaður Frægs hf., hvor sinn 32 feta fiskibátinn úr plasti í Norður-Noregi. Fékk bátur stefnanda nafnið Marteinn og bar einkennisstafina KE-200, en bátur Sigurðar Á. Jónssonar var nefndur Vismín, ÁR-12. Sigldu þeir bátunum suður til Stafangurs, en þaðan voru þeir fluttir með skipi Samskipa hf. sjóleiðis til Reykjavíkur.

Stefnandi hafði áformað að sigla bátnum til Íslands. Í samræmi við það tók hann 3. ágúst 1990 tryggingu hjá Vélbátatryggingu Reykjaness til þeirrar siglingar.

Fyrir meðalgöngu umboðsmanna Samskipa hf. í Stafangri smíðaði norska firmað Rogaland Skipsservice A/S í Stafangri stól undir bátinn. Um var að ræða grind með V-laga stoðum á báðum endum, sem báturinn var svo látinn setjast í. Aðila greinir á um það, hvort stefnandi eða Samskip hf. hafi falið fyrirtækinu þessa smíði. Gengið var frá bátnum í umræddum stól að stefnanda viðstöddum, en því næst héldu þeir félagar til Íslands.

Báturinn var færður um borð í ms. Hvassafell, og var farmskírteini gefið

út í Stafangri 28. september 1990. Á farmskírteini er sendandi sagður Sortland Boat A/S, by Nor Cargo Stavanger (A/S), Stavanger Terminalen, 4001 Stavanger, en síðarnefnda félagið annast m. a. flutningamiðlun. Stefnandi er tilgreindur viðtakandi farmsins.

Bátunum tveimur var komið fyrir samsíða á lestarlúgum ms. Hvassafells. Var hvor bátur um sig festur með Polyester-borðaböndum, tveimur á stefni og tveimur á skut. Einnig var einn borði þvert fyrir miðjan bát frá lúgu yfir bátinn og í lúguna hinum megin. Á þessum borðum voru strekkjarar. Grindurnar, sem bátarnir voru í, voru festar með keðjum í öll horn, þó þannig, að þar sem grindurnar komu saman, var sameiginleg festing í báðar grindur.

Hinn 29. september 1990 lagði ms. Hvassafell úr höfn í Stafangri og sigldi til Akureyrar. Þaðan hélt skipið 4. október s. á. til Sauðárkróks. Er skipið var statt út af Héðinsfirði, var veður norðan 5–6 vindstig, talsverður sjór og slydda samkvæmt leiðabók skipsins og framburði skipverja við sjópróf og fyrir dómi. Kom þá hnútur á stjórnborðshlið skipsins í þann mund, er það valt á stjórnborða. Við það kom slinkur á skipið, og brotnaði stóllinn, sem annar báturinn var í, og féll hann við það að nokkru á stjórnborðshliðina. Á bakborðsveltunni rann hann á stóllinn undir hinum bátunum og braut hann einnig. Þegar los kom á bátana og þeir köstuðust til með veltunni, slitnuðu festingar þær, sem á þeim voru, og lentu báðir bátarnir í sjónum. Greinir aðila á um það, hvort stóllinn hafi brotnað og böndin síðan slitnað eða öfugt.

Bátunum var bjargað, Marteini, KE-200, af mb. Guðmundi Ólafi, ÓF-91, en Vismin, ÁR-12, af Sigurbjörgu, ÓF-1. Reyndust þeir nokkuð skemmdir. Af hálfu eiganda mb. Guðmundar Ólafs, ÓF-91, var krafist björgunarlauna úr hendi stefnanda. Haldsrétti var beitt, trygging sett, og um síðir var samið um greiðslu á 1.050.000 kr. í björgunarlaun fyrir bátinn.

Báðir bátseigendur leituðu skömmu eftir atburðinn til stefnda og hugðust fela honum gæslu hagsmuna sinna vegna þessa atviks. Umboð stefnda var hins vegar fljótlega afturkallað, þar sem þeir ákváðu að leita til Porfinns Egilssonar hdl. Í málinu er hins vegar ágreiningslaust, að um miðjan apríl 1991 fól stefnandi stefnda að gæta hagsmuna sinna.

Stefndi hafði uppi kröfur á hendur Samskipum hf. með bréfi, dags. 26. ágúst 1991, og var reynt að leysa málið með samkomulagi.

Með stefnu, birtri 18. nóvember 1991, höfðaði stefnandi mál á hendur Samskipum hf. fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur, sem auðkennt var E-12795/1991. Í því máli voru hafðar uppi svofelldar kröfur:

1. Björgunarlaun	kr.	1.050.000,00
2. Greitt v/ tjóns á vb. Marteini, KE-200	–	4.437.272,00

3. Afleitt tjón v/ aflamissis

kr. 6.207.404,90

 Samtals kr. 11.694.676,90

Með dómi, upp kveðnum 9. júní 1993, voru Samskip hf. sýknuð af kröfu stefnanda. Niðurstaða héraðsdómarans byggðist á því, að þar sem meira en eitt ár væri liðið, frá því að farmurinn hefði verið afhentur, sem talið var í síðasta lagi 30. október 1990, og þar til mál taldist höfðað, 18. nóvember 1991, væru kröfurnar niður fallnar fyrir fyrningu, sbr. 7. tl. 215. gr. laga nr. 34/1985.

Stefnandi leitaði til Jóns Oddssonar hæstaréttarlögmanns og óskaði álits hans á dómnum. Í bréfi til stefnanda, dags. 6. júlí 1991, taldi lögmaðurinn, að stefnda í máli þessu hefðu orðið á mistök, sem fælust í því, að málið hefði verið höfðað of seint, og bæri hann skaðabótaábyrgð á því tjóni, sem af hinum ætluðu mistökum leiddi.

Í bréfi stefnda, dags. 12. júlí 1993, til Jóns Oddssonar var lagt til, að málinu yrði áfrýjað til Hæstaréttar. Þar kemur fram, að þversagna gæti í niðurstöðu héraðsdóms, og gerð grein fyrir þeim. Telur stefndi brýnt, að dómi þessum verði áfrýjað til Hæstaréttar Íslands til þess að fá honum hnekk og knýja fram efnisúrlausn.

Í svarbréfi Jóns Oddssonar, dags. 20. júlí 1993, kemur fram það mat hans, að mjög vafasamt sé, að árangur náist með áfrýjun málsins. Hins vegar hafni hann og umbjóðandi hans ekki áfrýjun málsins og þá sérstaklega með tilliti til hagsmuna stefnda. Eru stefnda sett eftirfarandi skilyrði fyrir áfrýjun samkvæmt bréfinu:

- „1. Umræddar áfrýjanir og málsmeðferð verði algerlega á yðar ábyrgð. [Varðandi einnig mál Frægs hf. gegn Samskipum hf. – Innskot dómara.]
2. Settar verði af yðar hálfu nægjanlegar tryggingar fyrir fyrirbyggjandi tjóni umbj. minna, bæði að því er varðar fjárhagstjón þeirra vegna fyrninga sem og málskostnaðar fyrir báðum réttum. Greiðslur vegna umræddra trygginga til umbj. minna færu svo eftir dómi Hæstaréttar Íslands.
3. Umbj. mínir fái endurgreiddan útlagðan kostnað, er þeir hafa greitt vegna málsmeðferðar hingað til.“

Í kjölfar þessa bréfs ritaði Jón Oddsson réttargæslustefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., og krafðist greiðslu skaðabóta vegna tjóns á grundvelli ábyrgðartryggingar stefnda hjá félaginu. Greiðsluskyldu félagsins hefur hins vegar verið hafnað.

Stefndi taldi sér hins vegar ekki skylt að sinna nefndum skilyrðum fyrir

áfrýjun málsins, einkum í ljósi þess, að í samtölum hans við stefnanda hefðu ekki verið sett fram nein slík skilyrði, og tók út áfrýjunarstefnu 11. ágúst 1993. Var hæstaréttarmálið nr. 322/1993 þingfest 1. október 1993. Í kjölfarið komu ítrekaðar kröfur frá Jóni Oddssyni um, að áður nefndum skilyrðum fyrir áfrýjun yrði fullnægt, ella yrði heimild til hennar felld niður.

Með bréfi Jóns Oddssonar, dags. 1. október 1993, til forseta Hæstaréttar var því mótmælt, að stefndi hefði umboð til að mæta í málinu. Var þess óskað, að málið yrði tekið fyrir, svo að þingfesting málsins yrði formlega felld úr gildi og áfrýjun með öllu felld niður.

Með bréfi, dags. 2. nóvember 1993, tilkynnti stefndi í bréfi til Hæstaréttar Íslands, að hann segði sig frá málinu, þar sem hann hefði hvorki fengið staðfestingu frá stefnanda né Jóni Oddssyni um heimild sér til handa til að fella málið niður. Taldi hann sér það ekki fært án formlegrar heimildar að fella málið niður, þar sem slíkt gæti leitt til réttarspjalla fyrir stefnanda. Með bréfi, dags. 8. s. m., staðfestir stefndi síðan í bréfi til Hæstaréttar, að málið yrði fellt niður.

Hinn 9. nóvember 1993 mætti Jón Oddsson fyrir hönd stefnanda í Hæstarétti og felldi málið niður.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Af hálfu stefnanda er því fram haldið, að handvömm stjórnenda ms. Hvassafells hafi valdið stefnanda tjóni. Bótaskylda Samskipa hf. við stefnanda hafi því verið ótvíræð. Stefndi hafi tekið við máli stefnanda í apríl 1991, en kröfurnar fyrnst í höndum hans, þar sem hann hafi ekki sinnt þeirri lögmannsskyldu sinni að birta stefnu nægilega snemma og koma þannig í veg fyrir, að kröfur stefnanda féllu niður fyrir fyrningu. Efnisdómur hafi aldrei fengist um tjón stefnanda í málinu nr. E-12795/1991 fyrir vanrækslu stefnda og mistaka í lögmannsstörfum. Hann hafi þannig sýnt af sér vanrækslu og gáleysi við störf fyrir stefnanda og valdið honum fjárhagslegu tjóni, en stefnda hafi mátt vera ljós nauðsyn þess að höfða málið innan árs.

Kröfur stefnanda á hendur stefnda séu eins og þær, sem settar voru fram í máli gegn Samskipum hf. nr. E-12795/1991, samtals 11.694.676,90 kr. auk vaxta, eins og þar komi fram. Þessar fjárhæðir séu vegna tjóns stefnanda, greiðslu björgunarlauna, viðgerða á bátnum og aflatjóns. Um reifun á kröfum stefnanda vegna umrædds sjótjóns sé vísað til gagna málsins nr. E-12795/1991.

Þá sé gerð krafa af hálfu stefnanda um 450.000 kr., þ. e. 150.000 kr. vegna þriggja greiðslna stefnanda til stefnda 27. 7. 1992, 12. 8. s. á. og 21. 1. 1993, 50.000 kr. í hvert skipti. Enn fremur sé krafist endurgreiðslu málskostnaðar, sem stefnandi hafi orðið að greiða Samskipum hf. samkvæmt dómsorði,

300.000 kr., sbr. kvittun, dags. 4. janúar 1993. Krafist sé dráttarvaxta af 450.000 kr. frá 30. júní 1993.

Stefnandi telur, að stefndi sé skaðabótaskyldur gagnvart stefnanda vegna tjóns, og nái ábyrgð á greiðslu skaðabóta til beggja réttargæslustefndu. Stefnandi vísar til 103. gr. laga nr. 34/1985, sbr. 4. mgr. 119. gr. þeirra laga. Einnig er stuðst við 103. gr. laga nr. 85/1936, sbr. og 165. gr. laga nr. 91/1991.

Stefnandi hafi treyst því, að stefndi sinnti skyldum sínum í umræddu máli. Megi vísa til reglna í Codex ethicus fyrir Lögmannafélag Íslands svo og ákvæða laga um málflytjendur nr. 61/1942.

Stefnandi hafi orðið við þeim tilmælum stefnda, að umræddu máli stefnanda gegn Samskipum hf. yrði áfrýjað til Hæstaréttar, og sett ákveðin skilyrði fyrir þeirri áfrýjun. Stefndi hafi áfrýjað málinu og þannig undirgengist samning um þá skilmála. Þann samning hafi stefndi síðan vanefnt og því komið í veg fyrir áfrýjun málsins. Beri hann ábyrgð á réttarspjöllum, er af því kunni að hafa hlotist.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að Samskip hf. hafi áður annast flutninga á bátum eins og bát stefnanda og þeir verið fluttir á þilfari. Hafi þá verið smíðaðir utan um þá eins konar stólar eða grindur, sem ýmist voru úr málmni eða tré. Hafi því útbúnaður sá, sem hér um ræðir, verið í samræmi við þann útbúnað, er áður hafði verið notaður við sambærilega flutninga.

Á fundi stefnda með stefnanda og forsvarsmanni Frægs hf. hafi af hálfu stefnda verið bent á nauðsyn þess að stefna einnig váttryggingafélagi bátsins, Vélbátatryggingu Reykjaness. Taldi stefndi, að um lögvarða kröfu á hendur téðu tryggingafélagi væri að ræða.

Eindregið hafi þó verið óskað eftir því, að það yrði ekki gert, þar sem Vélbátatrygging Reykjaness hefði greitt allan viðgerðarkostnað bátanna. Voru þessi eindregnu tilmæli eina ástæða þess, að kröfum var ekki beint gegn Vélbátatryggingu Reykjaness.

Stefndi skírskotar til þess, að í frumriti farmskírteinis sé skýrlega tekið fram, að farmurinn sé fluttur á þilfari á eigin áhættu, „... shipped on deck at the risk of the goods“. Jafnframt sé svofellt ákvæði um undanþágu frá ábyrgð farmflytjanda skráð á framhlið farmskírteinis: „... on deck at shippers risk, the carrier not being responsible for loss or damages however arising“.

Eins og mál þetta liggi fyrir, þurfi við úrlausn þess að meta, hvort kröfur stefnanda á hendur Samskipum hf. í málinu nr. E-12795/1991 hafi verið réttmætar eða ekki og hvort niðurstaða dóms í því máli sé rétt. Þá komi til úr-

lausnar öll önnur atriði, sem varðað geti ætlaða skaðabótaskyldu stefnda gagnvart stefnanda, og í því efni þurfi að leggja mat á réttmæti allra kröfuliða í hinu tilvitnaða héraðsdómsmáli og önnur atriði, sem þýðingu hafa.

Af hálfu stefnda er því haldið fram, að það leiði af 119. gr. siglingalaga nr. 34/1985, að „flutningur samkvæmt farmskírteini lúti löggjöf þess ríkis, þar sem farmskírteini 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“.

Farmskírteini hafi verið gefið út í Stafangri 28. 9. 1990. Noregur eigi aðild að þeim alþjóðasáttmála og viðauka við hann, og leiði af því, að norsk lög gildi um flutninginn eða lög (Lov om sjøfarten) nr. 1/1893 með síðari breytingum.

Í 160. gr. þeirra laga segir, að réttarsambandið milli flutningsaðila og viðtakanda farms um flutning og afhendingu farmsins ráðist af ákvæðum farmskírteinis. Í farmskírteini komi fram, að samið sé sérstaklega um, að farmur skuli fluttur á þilfari, og jafnframt komi fram, að farmflytjandi ber enga ábyrgð á tjóni á slíkum farmi, af hvaða ástæðum svo sem tjónið sé.

Á bakhlið farmskírteinisins séu nokkur ákvæði, sem vert sé að benda á, en íslensk þýðing þeirra liggi frammi í málinu. Í meginskilmála í tl. 1 segi m. a., að hvorki Haag-reglurnar né Haag-Visby-reglurnar gildi, þegar vörur séu fluttar á þilfari. Af því leiði, að þá gildi ákvæði norsku siglingalaganna nr. 1/1893.

Í tl. 11 á bakhlið farmskírteinisins segi efnislega, að þegar um sé að ræða farm, sem sagður er í farmskírteini fluttur á þilfari og þannig sé fluttur, beri farmflytjandi ekki ábyrgð á tjóni eða skemmdum á honum, hver svo sem orsök þeirra kunni að vera.

Í 2. mgr. 168. gr. norsku siglingalaganna sé flutningsaðila beinlínis heimil að að undanþiggja sig ábyrgð á tjóni, sem verði á farmi, er fluttur sé á þilfari.

Af þessum ótvíræðu lagaákvæðum leiði, að Samskipum hf. hafi verið heimil sú ábyrgðartakmörkun, sem fram komi á farmskírteini og sérstaklega hafi verið um samið. Með því séu Samskip hf. undanþegin ábyrgð á tjóni á farmi, sem fluttur sé á þilfari. Verði stefnandi að una því, og hafi krafa hans á hendur Samskipum hf. í hinu tilvitnaða héraðsdómsmáli því ekki átt rétt á sér. Því hafi ekki verið um bótaskylt tjón að ræða, þótt kröfur stefnanda á hendur Samskipum hf. fengjust ekki viðurkenndar, og ber því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

Auk þessa leiði önnur rök til algerrar sýknu í máli þessu. Benda megi á, að í i- og n-lið 118. gr. norsku siglingalaganna sé ákvæði, sem leiði til þess,

að Samskip hf. hefðu ekki þurft að sæta ábyrgð á því tjóni, sem varð, er bátarnir féllu útbyrðis, enda sjóbúnaður Marteins, KE-200, smíðaður á vegum stefnanda og á hans ábyrgð. Í öllu falli ætti 3. mgr. 118. gr. laganna að leiða til verulegrar lækkunar á skaðabótakröfum vegna þess atbeina, sem stefnandi átti í sjóbúnaði bátanna.

Um einstaka kröfuliði hafi héraðsdómara borið, ef hann hefði talið kröfulið um björgunarlaun eiga rétt á sér, að taka þá til greina, enda segi berlega í 1. tl. 1. mgr. 291. gr. norsku siglingalaganna, að kröfur um björgunarlaun fyrnist á tveimur árum, frá því að björgun lauk. Þessa niðurstöðu hefði vafalaust mátt fá leiðréttu í Hæstarétti, ef hæstaréttarmálið hefði ekki verið fellt niður. Sömu niðurstöðu leiði beinlínis af íslensku siglingalögnum nr. 34/1985. Beri því að sýkna stefnda af þessum hluta kröfugerðarinnar, hvað sem öllu öðru líði.

Að því er varðar kröfu, að fjárhæð 4.437.272 kr., vegna greiðslna fyrir viðgerðir og endurbætur á Marteini, KE-200, liggi þegar fyrir, að Vélbátatrygging Reykjaness, tryggingafélag bátsins, hafi greitt stefnanda allan þann kostnað. Stefnandi hafi ekki verið skuldbundinn til neinnar endurgreiðslu þessa kostnaðar, og hann hafi ekki gefið út neins konar skuldaviðurkenningu vegna þessa. Greiðsla Vélbátatryggingar Reykjaness verði ekki skilin á annan veg en þann, að félagið hafi talið sér skylt að greiða þennan kostnað. Verði ekki séð, að stefnandi hafi, eftir að greiðslan fór fram, orðið fyrir tjóni, sem henni nemur og hann geti kafið stefnda um í málinu. Þess vegna beri að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

Óhjákvæmilegt sé að mótmæla einstökum liðum í kröfugerð stefnanda sem röngum eða máli þessu óskyldum, enda beri ýmis gögn málsins með sér, að endurnýja hafi þurft ýmislegt í útbúnaði bátanna, án þess að það varði nokkuð það tjón, sem á þeim varð. Þá sé líka ljóst, að aðalvél sú, sem í bátnum var, af gerðinni Mermaid Manta VZ 066464, hafi ekki verið ónýt eða verðlaus, enda þótt sjór hafi komist í hana. Draga verður því verðmæti hennar frá verðmæti hinnar nýju aðalvélar. Í þessu sambandi sé skorað á stefnanda að upplýsa um ráðstöfun upprunalegu vélarinnar og hve mikið sú vél kostaði ný á þeim tíma, sem hér skiptir máli.

Að því er varði kröfu, sem lúti að bótum vegna afleidds tjóns, sé því mótmælt, að heimilt sé að hafa uppi þess konar kröfur á hendur Samskipum hf. Auk þess sé ljóst, ef slík kröfugerð sé heimil, að í 291. gr. norsku siglingalaganna, sem gildir um sérstaka fyrningarfresti, sé ekki að finna neina sérreglu um fyrningu slíkra krafna. Af því leiði, að 292. gr. laganna kveði á um það, að almennar reglur norsku fyrningarlaganna nr. 18/1979 gildi um fyrningu þessa kröfuliðar. Sé hinn almenni fyrningarfrestur samkvæmt síðast

tilvitnuðum lögum þrjú ár, sbr. 2. gr. þeirra laga. Ef heimiluð hefði verið áfrýjun málsins, svo sem stefndi í máli þessu lagði til, og hæstaréttarmálið ekki fellt niður af hálfu stefnanda og núverandi lögmanns hans, hefði Hæstiréttur, ef krafa þessi hefði komið efnislega til athugunar, ekki talið hana fyrnda. Í þessum kröfulið sé ekki tekið tillit til neins kostnaðar við að afla teknanna, s. s. olíu, mannahalds, veiðarfæra, viðhalds o. fl.

Hvað sem öðru líði, kveði norsku siglingalögin á um það, sbr. 120. gr. laganna, að ábyrgð útgerðarmanns vegna tjóns, sem 118. gr. laganna taki til, sé takmörkuð. Leiði hinar lögbundnu ábyrgðartakmarkanir til þess, að fjárhagsleg ábyrgð útgerðarmanns geti aldrei orðið meiri hér en 2 SDR fyrir hvert kg brúttó. Á farmskírteini komi fram þyngd bátsins, 14.000 kg, og geti því ábyrgðin hæst orðið 28.000 SDR á gengi greiðsludags, sbr. 373. gr. norsku siglingalaganna. Sams konar ábyrgðartakmörkun sé að finna í tl. 1 Meginskilmála á bakhlið farmskírteinis þess, sem notað var um flutninginn. Ábyrgð stefnda geti aldrei orðið meiri en þessi, enda hefðu kröfur stefnanda aldrei öðlast viðurkenningu í meira mæli, jafnvel þótt þær hefðu allar verið taldar eiga rétt á sér.

Fari svo, að talið verði rétt að beita íslenskum lagaákvæðum, sé vísað til sömu málsástæðna og tilvitnana að breyttu breytanda. Þó sé nauðsynlegt að bæta því við, að sérreglur XII. kafla siglingalaga nr. 34/1985 taki samkvæmt yfirskrift kaflans til fyrningar á sjókröfum. Sjókrafa sé skilgreind sem krafa, er sjóveðsréttur fylgi. Liggi þær sérstöku ástæður til hins skamma fyrningarfrests, að krafan njóti sérstakrar tryggingar, sem leggi í raun höft á eignarráð útgerðarmanns. Kröfur þær, sem stefnandi hafði uppi gegn Samskipum hf. í héraðsdómsmálinu nr. E-12795/1991, hafi ekki verið sjókröfur í þessum rétta skilningi orðsins, enda hafi stefnandi ekki átt sjóveðsrétt í ms. Hvassafelli vegna þeirra. Gildi fyrningarreglur XII. kafla siglingalaga því ekki um þær. Verði beitt ákvæðum íslenskra siglingalaga um mál þetta, leiði málsrök þessi sjálfstætt til sýknu.

Þá krefji stefnandi um bætur, sem svari til þess málskostnaðar, að fjárhæð 300.000 kr., sem hann var dæmdur til að greiða í máli því, er höfðað var gegn Samskipum hf. Hér ráðist niðurstaðan sem endranær af niðurstöðu efnislegrar prófunar á réttmæti þeirrar kröfugerðar, sem höfð var uppi í héraðsdómsmálinu. Verði ekki talið, að þær kröfur hafi efnislega átt rétt á sér, hefði málskostnaður eftir sem áður verið lagður á stefnanda. Hann geti því ekki reist bótakröfu á hendur stefnda um þennan þátt á ætlunum mistökum hans. Við það sé einnig miðað hér, að Hæstiréttur hefði hrundið þeirri niðurstöðu héraðsdómara að telja kröfuna um björgunarlaun og kröfuna um bætur vegna ætlaðs afleidds tjóns fyrnda og þar með

einnig leiðrétt málskostnaðarákvörðun héraðsdóms. Stefnandi hafi komið í veg fyrir, að slík leiðrétting fengist, og geti hann því ekki krafist þess, að stefndi verði dæmdur til greiðslu fjárhæðar, sem sýnt er, að myndi sæta breytingu af hálfu Hæstaréttar.

Loks krefjast stefnandi endurgreiðslu 150.000 króna, sem hann hafi greitt stefnda fyrir vinnu hans. Því sé mótmælt, að stefnandi eigi rétt til endurgreiðslu þessarar fjárhæðar. Stefndi hafi, auk þess að fara með mál stefnanda fyrir dómi, sinnt öðrum verkum og ráðgjöf fyrir stefnanda, sem þessi þóknunarfjárhæð taki til að hluta. Fólst vinna þessi m. a. í aðstoð við stefnanda í viðræðum við Landsbanka Íslands, þar sem stefndi sótti fundi með honum. Þá fól stefnandi stefnda að annast meðferð og flutning víxilmáls fyrir föður sinn og ábyrgðist honum greiðslu fyrir verkið. Í ljósi þessa sé því mótmælt sem röngu og ósönnuðu, að stefndi hafi valdið stefnanda tjóni. Séu ekki rök fyrir því að leggja bótaábyrgð á stefnda í máli þessu.

Mótmælt er dráttarvaxtakröfu stefnanda og bent á, að líta verði til norskra laga við ákvörðun hennar. Ekki hafi verið sýnt fram á af hálfu stefnanda, hver sé hinn rétti vaxtafótur miðað við þær forsendur. Því er líka sjálfstætt andmælt, að heimilt sé að krefja um dráttarvexti frá stofnðegi krafna, og er sérstaklega minnt á, að hér sé um að ræða skaðabótamál, og vísað til sérreglna vaxtalaga nr. 25/1987 um vexti og dráttarvexti á þær kröfur.

Kröfu stefnanda um málskostnað er mótmælt svo og útreikningi hennar sérstaklega, enda sé eingöngu miðað við hagsmuni, en ekkert tillit tekið til vinnuframlags.

Skorað var á stefnanda að leggja fram rekstrarreikning um afkomu útgerðar bátsins frá því tímamarki, að hann gat hafið veiðar, og fram til ársloka 1993 eða lengur, ef kostur væri.

Aðilaskýrslur fyrir dómi gáfu stefndi og Viktor R. Þórðarson. Þá var tekinn vitnaskýrsla af Þorfinni Egilssyni héraðsdómslögmanni.

Niðurstaða.

Í málinu er óumdeilt, að í apríl 1991 fékk stefndi umboð stefnanda til að undirbúa málsókn á hendur Samskipum hf. vegna skaðabótakröfu, er stefnandi taldi sig eiga á hendur félaginu. Var kveðinn upp dómur í því máli 9. júní 1993 og Samskip hf. þar sýknuð af öllum kröfum stefnanda, en stefnanda auk þess gert að greiða félaginu 300.000 kr. í málskostnað. Í forsendum dómsins segir, að stefna í málinu hafi verið birt 18. nóvember 1991, en þá hafi krafa stefnanda verið niður fallin fyrir fyrningu, sbr. 7. tl. 215. gr. laga nr. 34/1985.

Í bréfi stefnda, dags. 12. júlí 1993, til Jóns Oddssonar hrl. kemur fram, að hann telji brýnt að áfrýja málinu til Hæstaréttar Íslands í því skyni að fá dómi héraðsdóms hnekkt og knýja fram efnisúrlausn málsins. Rökstyður hann með vísan til laga þau atriði, sem gætu að hans hyggju leitt til þess, að efnisdómur fengist í málinu.

Umrætt hæstaréttarmál var þingfest 1. október 1993. Taldi stefndi sig hafa til þess umboð stefnanda, en ekkert hefur komið fram í málinu, sem bendir til þess, að stefnandi hafi svipt stefnda málflutningsumboði, þrátt fyrir það að hann hafi einnig leitað til Jóns Oddssonar hrl. Í bréfi stefnda, dags. 2. nóvember 1993, til forseta Hæstaréttar kemur fram, að stefndi telur sig ekki lengur hafa umboð stefnanda til að fara með málið fyrir réttinum.

Skilyrði þau um tryggingar, sem stefnda voru sett fyrir áfrýjun dóms héraðsdóms og fram komu í bréfi Jóns Oddssonar hrl., eiga sér ekki stoð í lögum um málflytjendur nr. 61/1942 eða öðrum lögum. Þá verður ekki séð, að fyrir þeim hafi verið nein raunhæf ástæða önnur en sú að tryggja, að stefnandi væri greiðslufær um hugsanlegar skaðabótakröfur, ef á reyndi. Til að ná því fram gat hann lögum samkvæmt krafist kyrrsetningar.

Þá voru kröfur um, að stefndi legði fram tryggingar, ósanngjarnar að því leyti, að fjárhæðin miðaðist við kröfur stefnanda í máli hans gegn Samskipum hf., en þær voru venju samkvæmt settar fram sem ýrustu kröfur af hálfu stefnanda.

Samkvæmt þessu var sú ákvörðun Jóns Oddssonar hrl. f. h. stefnanda að fella umrætt mál niður í Hæstarétti 9. nóvember 1993 eingöngu á ábyrgð stefnanda. Leiða þessi málalok því ekki sjálfkrafa til bótaskyldu stefnda gagnvart stefnanda.

Stefnandi keypti tryggingu á bát sinn hjá Vélbátatryggingu Reykjaness, sem gildi m. a. fyrir siglingu hans frá Noregi til Íslands, enda fyrirhugað að koma bátnum þannig til landsins. Eftir því sem upplýst er í málinu, keypti hann ekki sérstaka tryggingu á bátinn í flutningi, þegar ákveðið var að flytja hann sem farm.

Í málinu liggur fyrir undirrituð viðurkenning stefnanda fyrir lánveitingu hjá Vélbátatryggingu Reykjaness, samtals að fjárhæð 3.500.000 kr. Fram kemur í skjalinu, að stefnandi telst bera ábyrgð á láninu, fáist skaðabætur ekki úr hendi farmflytjanda, og að hann afhendir samþykktan vixil fyrir fjárhæðinni.

Með vísan til þessa svo og þess, sem fram hefur komið að öðru leyti í málinu um viðskipti stefnanda við Vélbátatryggingu Reykjaness, þykir stefndi ekki hafa sýnt fram á, að umrædd greiðsla hafi í raun verið tryggingarbætur vegna tjóns stefnanda, svo sem hann heldur fram. Er því ekki fallist á sýknukröfu stefnda af þeim sökum.

Óumdeilt er, að bátur stefnanda var fluttur á þílfari ms. Hvassafells. Ber að miða við, að svo hafi verið gert með vitund og samþykki stefnanda, enda hefur hann ekki talið Samskip hf. hafa brotið samningsskyldu sína að því leyti, hvernig farmurinn var fluttur.

Hinn 28. september 1990 var gefið út farmskírteini í Stafangri í Noregi um flutning báts stefnanda með ms. Hvassafelli til Reykjavíkur. Samkvæmt 110. gr. laga nr. 34/1985 er farmskírteini grundvöllur réttarstöðu farmflytjanda og viðtakanda farms sín á milli um flutning og afhendingu vörunnar.

Í farmskírteini er skráð, að farmurinn sé fluttur á þílfari á ábyrgð farmflytjanda og að flutningsaðili beri ekki ábyrgð á tjóni eða skemmdum farms, hver sem orsök þeirra kunni að vera. Þessi fyrirvari er áréttaður í 11. gr. flutningsskilmála, sem prentaðir eru á bakhlið farmskírteinisins, þ. e. um farm, sem í farmskírteini er sagður fluttur á þílfari og þannig er fluttur. Undanþága ábyrgðar, svo sem þarna kemur fram, er farmflytjanda heimil, sbr. 2. mgr. 118. gr. siglingalaga nr. 34/1985, en skv. 2. gr. flutningsskilmála farmskírteinis, sbr. 4. mgr. 119. gr. laga nr. 34/1985 verður skorið úr ágreiningsi um flutninginn, sem um ræðir í málinu, samkvæmt íslenskum lögum. Ábyrgðarundanþága getur þó ekki leyst tjónvald undan ábyrgð í þeim tilvikum, þar sem um er að ræða ásetning eða stórfellt gáleysi. Vísast um þetta til dómafordæma og viðurkenndrar réttarvenju, sbr. einnig 176. gr. laga nr. 34/1985.

Í framburði Sigurðar Petersen, 1. stýrimanns ms. Hvassafells, fyrir dómi (mál nr. E-12795/1991) kemur fram, að bátar hafi oft verið fluttir á skipinu með svipuðum útbúnaði og bátur stefnanda. Hafi stólarnir vírst traustlegir, verið úr sverum battingum og boltaðir saman. Hann fullyrðir, að borðabönd, sem notuð voru, hafi verið nýleg og ekki hægt að sjá, að þau hafi verið farin að slitna. Miðað við, að borðaböndin hafi verið fimm, hafi brotaþol þeirra átt að vera um 48 tonn, enda ráð fyrir því gert, að brotaþol hvers borða sé 9,6 tonn. Er þetta í samræmi við upplýsingar, sem fram koma frá framleiðanda borðanna. Framburður Jóns Kristinssonar skipstjóra um þetta atriði er samhljóða þessu. Í skýrslu skipstjórans við sjópróf kom fram, að hann hefði verið í brúnni, þegar atvikið varð, og séð, er stóllinn brotnaði.

Sigurður Petersen upplýsti, að allur sjóbúnaður hvors báts um sig hefði verið yfirfarinn innan við hálf tíma áður en atvikið varð og aðeins verið unnt að strekkja á einum þeirra innan við einn sentímetra. Hann kvaðst hafa horft á það úr brúnni, að stóllinn undan stjórnborðsbátunum brotnaði, þegar hnútur kom á stjórnborðsbóg skipsins.

Við sjópróf, sem fram fóru vegna atviksins, skýrði Hreinn Sæmundsson,

bátsmaður á ms. Hvassafelli, svo frá, að skömmu fyrir umrætt óhapp hefði hann farið að huga að festum bátanna, þar sem sjór var farinn að þyngjast. Yfirlíft hann allar festingar á búkkunum og bátunum sjálfum. Kvað hann þær allar hafa verið í lagi, en hann hefði náð að herða lítilliga á einni. Kvaðst hann hafa beðið, á meðan skipið tók nokkrar veltur, til að ganga úr skugga um, hvort nokkurs staðar væri los á festingum. Svo reyndist ekki vera.

Það er álit dómsins, að leggja verði til grundvallar við mat á orsökum tjónsatburðarins, að stóll undir öðrum bátnum hafi brostið við það, að hnútur kom á skipið og stöðvaði það í veltu. Virðist stóllinn því ekki hafa verið nægilega sterkbyggður til að þola höggið, sem við það varð. Það, að stóllinn brast, verður að teljast meginorsök þess, að böndin slitnuðu, enda farmurinn þá kominn á hreyfingu. Umræddur stóll var smíðaður fyrir stefnanda á hans kostnað og ábyrgð, þrátt fyrir það að umboðsmenn Samskipa hf. hefðu meðalgöngu um smíðina. Stefnandi sá stólinn, þegar báturinn var settur í hann á hafnarbakkanum, og gerði ekki athugasemdir við gerð hans.

Þegar það er virt, sem hér hefur verið rakið, svo og það, er fram kemur í sjóprófum og skýrslum fyrir dómi, verður talið, að áhöfn skipsins hafi sýnt eðlilega árvekni við að sjóbúa skipið. Ber því að hafna þeirri málsástæðu stefnanda, að hún hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi við sjóbúnað farmsins eða siglingu skipsins umrætt sinn og þannig valdið stefnanda tjóni. Stefnandi átti því ekki lögvarða kröfu á hendur Samskipum hf. vegna tjóns, sem hann varð fyrir, er bát hans tók út af ms. Hvassafelli 4. október 1990.

Samkvæmt þessu er niðurstaða málsins sú, að málfærslumistök stefnda hafi ekki leitt til tjóns fyrir stefnanda, eins og hér stendur á. Ber því að sýkna hann af öllum kröfum stefnanda í máli þessu.

Eftir atvikum þykir rétt, að hvor aðila skuli bera kostnað sinn af rekstri málsins.

Dóm þennan kvað upp Valtýr Sigurðsson héraðsdómari ásamt meðdómsmönnum Jóni B. Hafsteinssyni skipaverkfræðingi og Sigurði Halli Stefánssyni héraðsdómara.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Sigmundur Hannesson, skal vera sýkn af öllum kröfum stefnanda, Vélbátatryggingar Reykjaness, vegna þrotabús Viktors R. Þórðarsonar.

Málskostnaður fellur niður.