Fimmtudaginn 11. júní 1992.

Nr. 99/1989. **Skipaútgerð ríkisins**
(Árni Vilhjálmsson hrl.)
gegn
Vátryggingafélagi Íslands hf.
(Jón Finnsson hrl.).

Farmflutningar. Skaðabótamál. Takmörkun ábyrgðar.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Hrafn Bragason, Haraldur Henrysson, Hjörtur Torfason og Pétur Kr. Hafstein og Sigurður Líndal prófessor.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 16. mars 1989 að fengnu áfrýjunarleyfi 6. sama mánaðar. Hann krefst þess, að hinum áfrýjaða dómi verði hrundið og breytt á þann veg, að kröfur sínar í héraði verði teknar til greina. Jafnframt krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Við flutning málsins fyrir Hæstarétti var því lýst yfir, að Vátryggingafélag Íslands hf. hefði tekið við varnaraðild máls þessa af Samvinnutryggingum gt. 1. janúar 1989.

Málsatvikum og málsástæðum aðila er lýst í héraðsdómi.

Kröfur hins stefnda vátryggingafélags í máli þessu eru byggðar á 25. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga, en félagið hefur greitt farmeiganda, Hraðfrystihúsi Dýrfirðinga, bætur vegna flatningsvélar, sem tók út af skipi áfrýjanda, ms. Esju, 7. nóvember 1986, þegar skipið var á siglingu fyrir Horn.

Fallast ber á það álit héraðsdóms, sem skipaður var sérfróðum samdómendum, að umbúnaður flatningsvélarinnar á þilfari ms. Esju hafi ekki verið fullnægjandi sjóbúnaður, einkum þegar litið er til árstíma og fyrirhugaðrar siglingaleiðar. Einnig ber að staðfesta þá úrlausn héraðsdóms, að ósannað sé, að samið hafi verið um að flytja vélina á þilfari og að áfrýjandi geti ekki borið fyrir sig þá undanþágu frá ábyrgð, er um ræðir í 3. lið skilmála á fylgibréfi, sem hann gaf út fyrir vélinni. Áfrýjanda hefur ekki tekist að sýna fram á, að tjón stefnda stafi af einhverjum þeim ástæðum, sem

raktar eru í 2. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Ber því að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms um, að áfrýjandi beri sem farmflytjandi bótaábyrgð á tjóni vegna óhappsins samkvæmt 1. mgr. sama ákvæðis.

Áfrýjandi hefur ekki sýnt fram á annað en það hafi verið afgreiðslumaður ms. Esju á Þingeyri og yfirmenn skipsins, sem tóku ákvörðun um að flytja flatningsvélina á þilfari. Þeir báru fulla stjórnunarábyrgð á þessari ráðstöfun gagnvart áfrýjanda. Meta verður það svo, að þetta hafi verið gert í umboði áfrýjanda sem farmflytjanda. Fram er komið, að 2. stýrimaður hafði verkstjórn, þegar skipið var sjóbúið. Hefur hann borið að hafa aðeins litið lauslega yfir umbúnað vélarinnar. Ekki hefur verið leitt í ljós, að hásetar þeir, sem gengu frá vélinni, hafi breytt gegn fyrirmælum yfirmanna eða því, er þeir höfðu látið viðgangast um búnað farms. Með venjulegri aðgæslu hlutu stjórnendur skipsins að gera sér grein fyrir, að tjón gæti hæglega hlotist af umbúnaði vélarinnar. Þetta aðgæsluleysi þeirra var stórfellt. Samkvæmt 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 getur áfrýjandi því ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt öðrum ákvæðum greinarinnar. Ber þannig að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms.

Rétt er, að áfrýjandi greiði stefnda málskostnað, svo sem nánar greinir í dómsorði, og er þá ekki tekið tillit til virðisaukaskatts.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Skipaútgerð ríkisins, greiði stefnda, Vátryggingafélagi Íslands hf., 200.000 krónur í málskostnað.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 29. september 1988.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 8. september sl., höfðuðu Samvinnutryggingar gt., nnr. 7479-4203, Armúla 3, Reykjavík, fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, fram lagðri í dómi 29. október 1987, gegn Skipaútgerð ríkisins, nnr. 8164-7321, Hafnarhúsinu v/Tryggvagötu, Reykjavík.

I.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 1.240.000 kr. auk [nánar tilgreindra vaxta og málskostnaðar].

Dómkröfur stefnda eru þær, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Til vara er þess krafist, að stefndi verði dæmdur til greiðslu lægri fjárhæðar en krafist er í stefnu. A hvorn veginn, sem málið fer, krefst stefndi málskostnaðar úr hendi stefnanda samkvæmt gjaldskrá LMFÍ.

II.

Málavextir eru þeir, að 5. nóvember 1986 tók strandferðaskipið ms. Esja, sem er í eigu stefnda, flatningsvél af gerðinni Baader 440 á Þingeyri til flutnings til Reykjavíkur. Sendandi flatningsvélarinnar var Hraðfrystihús Dýrfirðinga á Þingeyri, og tryggði það vélina, meðan á flutningi stóð, hjá stefnanda fyrir 1.250.000 kr. með 10.000,00 króna eigin áhættu. Þegar vélin var tekin um borð í ms. Esju, var skipið á leið norður fyrir land og átti eftir að koma á hafnir á Vestfjörðum og Norðurlandi, áður en haldið yrði suður til Reykjavíkur, en ekki var áformað að koma til Þingeyrar í bakaleiðinni. Á Þingeyri tók stefndi við vélinni hjá afgreiðslumanni, sem annast afgreiðslu á skipum stefnda sem sjálfstæður aðili, og hafði plast verið breitt yfir vélina. Flatningsvélinni var komið fyrir á þilfari stjórnborðs megin úti við grindverk milli stýrishúss skipsins og fasts krana, en ekki mun hafa verið rými fyrir vélina í lest skipsins. Vélin var fest þannig, að tveimur keðjum var brugðið utan um hana í kross, þannig, að endum annarrar keðjunnar var kræKt í stólpa í grindverkinu með krókum, sem voru á endunum, en endum hinnar var kræKt í kengi, sem voru í þilfarinu við lestarkarminn. Keðjurnar voru strekktar með tveimu keðjustrekkjurum.

Um kl. 9.00 föstudagsmorguninn 7. nóvember 1986, er skipið var statt um 4,2 sjómílur út af Horni á leið frá Ísafirði til Siglufjarðar, fór flatningsvélin fyrir borð og hvarf í hafið. Samkvæmt leiðabók ms. Esju voru þarna norðaustan 9 til 10 vindstig, mikill sjór, og fékk skipið á sig sjóhnút. Orðrétt segir í leiðabókinni: „Kom hnútur á skipið, sem lagðist undan, og við veltuna losnaði flatningsvél, sem staðsett (sic) var í ganginum undir krananum. Kastaðist vélin á rekkverkið, sleit rekkverkið upp, og lenti vélin í sjónum. Einnig hefur vélin laskað bíl, sem er einnig í ganginum. Skipið erfiðar mikið í hinum þunga sjó og veltur mikið." Það, sem í leiðabókinni er nefnt „rekkverk", er í dóminum nefnt grindverk.

Þegar skipið kom til Siglufjarðar, tók lögreglan þar skýrslur af skipstjóra og fyrsta stýrimanni um atburðinn, og kemur þar fram, að skipið hafi fengið á sig að minnsta kosti þrjá sjóhnúta.

Þegar skipstjórinn hafi litið út um glugga í brú skipsins, eftir að hnútarnir höfðu riðið yfir, hafi komið í ljós, að grindverkið stjórnborðs megin við krana skipsins hafði rifnað frá og lafði út af síðu skipsins. Var grindverkið skemmt á 6 til 8 metra löngum kafla. Við skoðun kom í ljós, að flatningsvélin hafði farið fyrir borð.

Sjópróf vegna þessa atburðar fóru fram í bæjarþingi Reykjavíkur 13. nóvember 1986 að beiðni stefnda, og hefur endurrit þeirra verið lagt fram í málinu.

Skipstjóri í þessari ferð ms. Esju var Ólafur Ragnarsson. Í skýrslu sinni við sjóprófin sagði Ólafur, að hásetar og sennilega stýrimaður hefðu gengið frá vélinni, þegar hún var tekin um borð á Þingeyri. Vélin hafi verið „súrruð" með keðjum, en sér hafi ekki verið kunnugt um, hvernig gengið var frá keðjunum í smáatriðum. Við brottför skipsins frá Ísafirði hafi verið spáð slæmu veðri, austanátt og síðan norðaustanátt daginn eftir, og sagðist Ólafur því hafa beðið um, að sjóbúnaður yrði yfirfarinn og gengið vel frá vélinni. Þegar hann hafi farið í koju kvöldið fyrir óhappið, hafi hann gefið fyrirmæli um, að dregið yrði úr ferð skipsins, ef það færi að höggva eða erfiða. Skipið hafi verið keyrt á lítilli ferð um nóttina með sjálfstýringu, en þegar hann hafi komið upp um morguninn, hafi sjálfstýringin verið tekin af og maður settur á stýrið. Hann hafi þá séð, að fram undan voru ólög, og þá keyrt upp í brotin með stjórnborðsskrúfunni og skipið því verið komið á eins mikla ferð og mögulegt var. Aðspurður um, hvað hafi gefið sig, þegar vélin fór fyrir borð, sagði Ólafur, að veður hefði verið vont og hann hallaðist mest að því, að slinkur hefði komið á keðjuna, sem fest var inn á skipið, og hún hreinlega slitnað.

Í skýrslu Harðar S. Bachmann, fyrsta stýrimanns, kemur fram, að hann hafi ekki verið viðstaddur, þegar vélin var tekin um borð, en flatningsvélin hafi verið sjóbúin með tveimur svokölluðum 15 tonna keðjum. Hörður segir í skýrslu sinni, að hann hafi farið út á þilfar, eftir að vélin fór fyrir borð, og þá hafi grindverkið verið farið á um 4 metra bili og ein keðjan, sem hafði verið fest í keng úti við lunninguna, hafi hangið þar, en hinar verið farnar. Aðspurður sagði Hörður, að þessi keðja hefði ekki verið slitin. Hörður sagði, að algengt hefði verið að festa slíkar keðjur í stólpa í grindverkinu, og umræddur staður á þilfarinu hefði mikið verið notaður fyrir vélar af þessari stærð. Um það, hvort stólparnir kynnu að hafa gefið sig og vélin losnað af þeim sökum, sagði Hörður, að það kynni að vera mögguleiki, og einnig kynnu keðjurnar að hafa smokkast af, þar sem þær voru festar í grindverkið eða kengina.

Hreinn Sigurjónsson var annar stýrimaður á ms. Esju í þessari ferð, og í skýrslu hans kemur fram, að hann var á vakt, þegar flatningsvélin var tekin um borð á Þingeyri, en verið niðri í lest og gekk því ekki sjálfur frá henni. Hann hafi hins vegar litið lauslega á, hvernig gengið var frá vélinni, áður en lagt var af stað. Aðspurður, hvort honum væri kunnugt um, hvað hefði gefið sig, sagðist Hreinn vera smeykur um, að keðjurnar hefðu hreinlega slitnað, en þó væri hann ekki viss um það. Hann sagði og hugsanlegt, að keðjurnar hefðu smokkast af kengjunum, því að endarnir hefðu

ekki verið festir með lásum, heldur með krókum. Vera kynni og, að strekkjararnir hefðu gefið sig og los komið á keðju af þeim sökum og hún hrokkið af kengjunum. Ekki sagðist Hreinn þora að fara með, hvort stólpar í grindverkinu hefðu verið ætlaðir til að festa í við sjóbúnað og hvort þeir hefðu átt að þola slík átök.

Jóhann Þ. Skarphéðinsson, háseti á ms. Esju, vann við að ganga frá vélinni um borð. Í skýrslu hans við sjóprófin kemur fram, að vélin hafi verið fest með tveimur keðjum og keðjurnar ekki verið festar við vélina, en þær hafi ekki átt að detta niður af vélinni, þó að slinkur kæmi á vélina, þar sem þær hafi verið mikið strekktar. Timbur hafi verið sett undir fætur vélarinnar og við þá. Jóhann segir, að algengt hafi verið að festa í stólpa í grindverkinu, en fram kom hjá honum, að einnig hefði verið möguleiki að festa keðjurnar í kengi niðri við dekk hjá grindverkinu. Það hafi hins vegar ekki verið gert, þar sem þá hefði orðið svo skrýtin afstaða á keðjunum. Aðspurður sagði Jóhann, að krókar á keðjuendunum hefðu getað losnað úr kengjunum og úr grindverkinu, ef slaknaði á keðjunum.

Heimir Arnar Sveinbjörnsson, háseti á ms. Esju, vann með Jóhanni við að ganga frá vélinni um borð. Heimir sagði, að vélin hefði verið hífð um borð og timbur sett undir hana, því að fætur hennar hefðu verið úr járni eða áli. Keðjum hefði verið brugðið um vélina og þær strekktar með keðjustrekkjurum. Heimir sagði, að engar læsingar hefðu verið á krókum á keðjuendum og því hefðu þeir getað losnað, ef slaki kom á keðjurnar. Aðspurður um hugsanlega orsök þess, að vélin fór fyrir borð, sagði Heimir, að keðja hefði gefið sig og losnað af.

Fyrsti stýrimaður, Hörður Bachmann, gerði skýrslur til stefnda um tjón af því tilefni, að flatningsvélin fór fyrir borð, og vegna skemmda á bifreið, sem einnig var geymd á þilfarinu. Eru skýrslur þessar dagsettar 7. nóvember 1986, og voru þær lagðar fram við sjóprófin. Í skýrslu um flatningsvélina segir, að vélin hafi fallið útbyrðis í NA 10 út af Horni, og er nánar vísað til lögregluskýrslu, sem tekin var á Siglufirði. Um orsakir tjónsins segir í skýrslunni, að skipið hafi verið í miklu óveðri, og um orsakir tjóns á bifreiðinni segir í hinni skýrslunni, að skipið hafi verið í miklu óveðri, NA 10 vindstigum.

Málsaðilar eru sammála um að leggja til grundvallar, að þyngd flatningsvélarinnar hafi verið 1450 kg, og samkvæmt upplýsingum um vélar sömu tegundar, sem lagðar voru fram í dóminum, hefur vélin verið rúmir 4 metrar á lengd, 1 metri á breidd og 1,7 metrar á hæð. Í málinu hefur verið lagt fram ljósrit af fylgibréfi, er gilti sem farmsamningur milli sendanda vélarinnar, Hraðfrystihúss Dýrfirðinga, og stefnda. Á fylgibréfinu eru tilgreindar upplýsingar um brottfararstað, með hvaða skipi sé flutt, sendanda, viðtakanda og gjöld vegna flutningsins, og tekið er fram, að hið flutta sé

1. stk. vél, 1450 kg. Á framhlið fylgibréfsins er prentað: „Tryggið vörurnar. Flutningsákvæði á bakhlið." Í ákvæðum skilmála á bakhlið fylgibréfsins segir svo í 3. tölulið: „Vörur, sem fluttar eru á þilfari skv. farmsamningi eða venju, eru þar á ábyrgð eiganda. Á sama hátt ber eigandi ábyrgð á lifandi dýrum, sem flutt eru með skipi útgerðarinnar, hvort sem þau eru flutt í lest eða á þilfari."

Hinn 8. desember 1986 greiddi stefnandi Hraðfrystihúsi Dýrfirðinga vátryggingarbætur vegna flatningsvélarinnar, að fjárhæð 1.240.000,00, og höfðu 10.000,00 kr. þá verið dregnar frá vátryggingarupphæð vegna eigin áhættu vátryggingartaka. Með bréfi, dagsettu 1. september 1987, endurkrafði stefnandi stefnda um þær bætur, sem hann hafði greitt, þar sem hann taldi stefnda bera bótaábyrgð á tjóninu, sbr. 25. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga.

III.

Af hálfu stefnanda er á því byggt, að orsök þess, að flatningsvélin losnaði og skolaði fyrir borð, hafi ekki verið slæmt veður, heldur vanbúnaður og stórfellt gáleysi við frágang á festingum vélarinnar. Á þessu beri stefndi, Skipaútgerð ríkisins, bótaábyrgð sem farmflytjandi samkvæmt meginreglu 1. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985, og þar sem stefnandi hafi bætt vátryggðum tjónið, eigi hann endurkröfu á stefnda samkvæmt 25. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga. Stefnandi telur, að ljóst sé af rannsókn málsins, að slaknað hafi á þeim keðjum, sem notaðar voru til að festa vélina, hreyfing hafi komið á vélina, og við það hafi krókar á keðjuendunum losnað með þeim afleiðingum, að vélin hafi brotið sér leið gegnum grindverkið og skolað fyrir borð ásamt keðjunum. Stefnandi bendir á, að keðjum þeim, sem notaðar voru til að festa vélina, hafi aðeins verið krækt með opnum krókum, er hæglega gátu losnað, ef slaknaði á keðjunum, og þetta hafi skipverjar staðfest við sjóprófin. Þá hafi keðjurnar verið festar öðrum megin í það, sem skipverjar hafi við sjóprófin nefnt „burðarstólpa" eða „máttarstólpa", í grindverki á þilfarsbrún skipsins. Þetta hafi hins vegar ekki verið neinir „máttarstólpar" eða „burðarstólpar", heldur aðeins hluti af grindverki, sem ekki hafi verið ætlað til þess að festa í farm, sem komið væri fyrir á þilfari. Allt eins sé líklegt, að grindverkið hafi látið sig, og þá hafi komið slaki á keðjurnar og þær losnað. Þessi umbúnaður hafi allur verið með þeim hætti, að ekki geti talist fullnægjandi sjóbúnaður á farmi, sérstaklega ekki á þessum árstíma og þeirri siglingaleið, sem fara átti. Sú skýring skipstjóra skipsins, sem fram hafi komið við sjópróf, að trúlega hafi keðja slitnað, sé ekki líkleg, því að þá hefðu einhverjar leifar af keðjunum átt að verða eftir í skipinu; auk þess hafi skipverjar lýst því, að þær keðjur, sem notaðar voru, hafi átt

að þola allt að 15 tonna átak. Stefnandi telur og, að fram lagðar upplýsingar um gerð flatningsvélarinnar sýni, að hvarf hennar verði ekki rakið til þess, að vélin hafi fallið saman eða brotnað.

Stefnandi mótmælir þeirri málsástæðu stefnda, að hvarf vélarinnar megi eingöngu rekja til óveðurs, og telur, að lýsingar skipverja ms. Esju á miklu óveðri, þegar vélin fór fyrir borð, séu orðum auknar. Þó að þarna kunni að hafa verið 10 vindstig af norðaustri, sé það ekki meiri veðurhæð en svo, að sjómenn nefni það „brælu". Og stefnandi heldur því fram, að „ólög" af því tagi, sem ms. Esja fékk á sig í umrætt sinn, hafi ekki verið meiri en það, sem skip á þessum slóðum megi almennt eiga von á vetrarmánuðina. Þetta hafi ekki verið óveður, miðað við árstíma, og gera verði þá kröfu, að farmur íslenskra skipa sé sjóbúinn miðað við þessar aðstæður, en þess hafi ekki verið gætt við flatningsvélina.

Stefnandi bendir á, að í 1. mgr. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985 felist ströng skaðabótaábyrgð farmflytjanda. Farmsendandi þurfi ekki að sanna, að tjón sitt verði rakið til sakar farmflytjanda og farmflytjandi komist aðeins hjá ábyrgð, ef honum takist að sýna fram á, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu eða einhverjar af undantekningum í 2. mgr. 68. gr. sömu laga eigi við. Í þessu máli sé ljóst, að skipverjar á ms. Esju, starfsmenn stefnda, hafi tekið við flatningsvélinni og sjóbúið hana með þeim hætti, sem lýst hafi verið hér að framan, og á þessum athöfnum starfsmanna sinna beri stefndi ábyrgð. Stefnandi mótmælir þeim málsástæðum stefnda, að ákvæði 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985 eigi við í máli þessu. Í fyrsta lagi séu reglur 2. mgr. 68. gr. undantekningarreglur, og þær beri að skýra þröngt. Ef beita ætti c-lið 2. mgr. 68. gr. um hættur og óhöpp, sem séu sérkennandi fyrir siglingar, jafnbókstaflega og stefndi haldi fram, þá yrði nánast aldrei um ábyrgð farmflytjanda að ræða. Þá verði ekki á það fallist, að p-liður 2. mgr. 68. gr. eigi að leysa stefnda undan ábyrgð, þar sem tjónið stafi af leyndum göllum á skipi, sem ekki hafi verið unnt að komast að raun um með eðlilegri árvekni. Hvarf flatningsvélarinnar verði ekki rakið til leynds galla á skipinu, því að grindverk það og stoðir, sem skipverjar hafi fest vélina í öðrum megin, hafi einfaldlega ekki verið ætlaðar til að festa í farm með þeim hætti, sem gert var. Það skipti í því efni engu máli, þó að grindverkið eða stólpar í því hafi í einhverjum mæli verið notaðir til að festa í farm, því að þeir hafi allan tímann verið ófullnægjandi festing. Þá beri og að hafa í huga, að farmflytjandi beri þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985 ábyrgð á tjóni, er hlýst af óhaffærni skips.

Stefnandi tekur fram, að ekki séu gerðar sérstakar athugasemdir við, að flatningsvélin hafi verið flutt á þilfari, en hins vegar hafi farmsendandi ekki sjálfur afhent vélina, og þótt svo hefði verið, hefði hann enga sérþekkingu

á því, hvernig eigi að staðsetja vélina eða ganga frá henni. Þá mótmælir stefnandi því, að 3. töluliður í skilmálum þeim, sem skráðir voru á bakhlið fylgibréfs um flutning vélarinnar, eigi að leysa stefnda undan ábyrgð, og telur, að þetta ákvæði samrýmist ekki núgildandi siglingalögum, auk þess sem ekki sé til tekið í farmsamningi, að vélin verði flutt á þilfari.

Stefnandi byggir endurkröfu sína á ákvæðum 25. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga og telur, að vegna ákvæða 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 eigi ekki að beita 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda við 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vörunnar í þessu tilviki. Í 6. mgr. 70. gr. komi skýrt fram, að farmflytjandi geti ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt greininni, ef það sannast, að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátti vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af. Ljóst sé, að hvarf flatningsvélarinnar í hafið megi rekja til stórfellds gáleysis starfsmanna stefndu við frágang vélarinnar um borð og þeim hafi mátt vera ljóst, að festingar vélarinnar voru ekki nægjanlega tryggur búnaður. Aðeins standi eftir að skýra það orðalag ákvæðisins, „að hann hafi sjálfur" o.s.frv. Hér sé það spurningin, hvort þarna sé aðeins átt við farmflytjanda sjálfan eða hvort starfsmenn hans geti einnig fallið þar undir. Enga leiðbeiningu sé að finna í athugasemd við ákvæðið í greinargerð með frumvarpi til siglingalaga, en stefnandi telur með hliðsjón af skýringu á sambærilegu orðalagi í dómi Hæstaréttar frá 11. desember 1975 (Hrd. 1975, bls. 1011), að ákvæðið taki einnig til starfsmanna stefnda.

Verði það niðurstaða dómsins, að 2. mgr. 70. gr. 1. nr. 34/1985 eigi að takmarka bótaábyrgð stefnda, telur stefnandi, að miða eigi við gengi SDR, þegar greiðsla fer fram, eða breyta bótafjárhæðinni í íslenskar krónur miðað við gengi SDR á dómtökudegi. Stefnandi tekur fram, að vaxtakrafa sín styðjist við 7. og 15. gr., sbr. 10. gr. laga nr. 25/1987. Til stuðnings kröfu sinni um málskostnað úr hendi stefnda segir stefnandi, að stefndi hafi ekki viðurkennt neina bótaábyrgð og engar bætur boðið, og því hafi þessi málsókn verið nauðsynleg.

IV.

Stefndi gerir aðallega kröfu um að verða sýknaður af öllum kröfum stefnanda og byggir þá kröfu sína á því, að sýnt hafi verið fram á við sjóprófin, að sjóbúnaður flatningsvélarinnar hafi verið með eðlilegum hætti og í samræmi við venju og ekki hafi komið fram athugasemdir af hálfu farmsendanda. Því hafi farmsamningur aðila verið þess efnis, að varan hafi verið flutt á þilfari, og samkvæmt ákvæðum 3. töluliðar flutningsskilmála séu vörur þar á ábyrgð eiganda.

Stefndi bendir á, að við sjóprófin hafi komið fram, að ekki hafi verið

rúm fyrir vélina í lest skipsins, þegar hún var tekin um borð á Þingeyri. Vélinni hafi verið valinn staður á þilfari við krana skipsins, og hafi þessi staður oft verið notaður, þegar slíkir hlutir sem t. d. bílar voru fluttir á þilfari. Engar athugasemdir hafi verið gerðar við staðsetningu vélarinnar af hálfu sendanda, og þegar starfsmenn stefnda hafi tekið við vélinni, hafi verið búið að breiða plast yfir hana, þannig, að þeir, sem það gerðu, hafi gengið út frá því, að vélin yrði flutt á þilfari. Stefndi tekur sérstaklega fram, að umboðsmaður Skipaútgerðar ríkisins á Þingeyri sé ekki starfsmaður stefnda, heldur sjálfstæður aðili. Sjóbúnaður hafi verið í fullu samræmi við það, sem tíðkast hafi, eins og stýrimenn skipsins hafi lýst. Þegar fyrir lá, að spáð var vondu veðri, hafi allur frágangur verið yfirfarinn og strengt á keðjum. Vélin hafi auk þess verið á góðum stað á þilfari skipsins og í skjóli aftan við stýrishúsið. Þegar vélin hafi farið fyrir borð, hafi veður verið mjög slæmt samkvæmt leiðabók skipsins, og þar verði auk vindhæðar að hafa í huga, að mikill sjór hafi verið á þessum slóðum, eins og sjáist bæði í leiðabók og upplýsingum um veður á Hornbjargsvita, sem lagðar hafi verið fram, en klukkan 6 að morgni 7. nóvember hafi verið allmikill sjór þar. Öllum skipverjum, sem gefið hafi skýrslur, beri saman um, að veðrið hafi verið mjög slæmt og hnútar hafi komið á skipið. Samkvæmt skýrslum skipverjanna hafi vélin einmitt farið fyrir borð, þegar einn hnúturinn reið yfir skipið, en hins vegar liggi ekkert fyrir um, hvernig það hafi gerst. Skipverjar kunni ekki skýringu á því, hvað hafi gerst, og miðað við það átak, sem keðjurnar hafi átt að þola, sé ekki líklegt, að þær hafi látið sig. Umræddar keðjur og krókar á þeim hafi verið venjulegur búnaður til að sjóbúa slíka hluti, og þeir hafi verið festir í þar til gerðar festingar í þilfar og stólpa í grindverki, sem venja var að nota við þessar aðstæður. Hugsanlegt sé hins vegar, að vélin hafi sjálf fallið saman og því slaknað á keðjunum og vélin brotið sér leið fyrir borð.

Sýknukröfu sína byggir stefndi í fyrsta lagi á því, að samkvæmt 3. tölulið flutningsskilmála um flutning vélarinnar beri stefndi ekki ábyrgð á þeim vörum, sem fluttar séu á þilfari samkvæmt farmsamningi eða venju. Ekki hafi komið fram neinar athugasemdir hjá sendanda vegna flutnings vélarinnar á þilfari, og verði því að líta svo á, að hann hafi samþykkt, að vélin yrði flutt á þilfari. Stefndi mótmælir þeirri skoðun stefnanda, að undanþágan í 3. tölulið flutningsskilmálanna hafi ekki næga lagastoð í núgildandi siglingalögum. Heimild til slíkra samningsákvæða um undantekningu frá bótaábyrgð farmflytjanda í innanlandssiglingum hafi verið í 103. gr. siglingalaga nr. 66/1963 og sé nú í 118. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Sýknukröfu sína byggir stefndi enn fremur á því, að tilteknir stafliðir í 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985 leiði til þess, að farmflytjandi, stefndi, beri ekki ábyrgð í þessu tilviki. Vísar stefndi þar í fyrsta lagi til c-liðar

2. mgr. 68. gr. og bendir á, að fyrir liggi, að skipið hafi fengið á sig hnúta eða ólög, og slíkt hljóti að falla undir hættur og óhöpp, sem séu sérkennandi fyrir siglingar. Eins og áður hafi verið bent á, sé hugsanlegt, að vélin sjálf hafi fallið saman, og því eigi undantekningarákvæðið í m-lið 2. mgr. 68. gr. við, því að slíkt hljóti að teljast eigin ágalli vörunnar. Þá hafi vélin aðeins verið pökkuð í plast, þegar hún var afhent til flutnings af hálfu sendanda, og verði það að teljast ófullnægjandi pökkun í merkingu n-liðar 2. mgr. 68. gr. Stefndi byggir og á því, að ef það verði niðurstaða dómsins, að stólpar þeir í grindverkinu, sem keðjur voru festar í, hafi gefið sig, þá beri stefndi ekki ábyrgð á hvarfi vélarinnar samkvæmt p-lið 2. mgr. 68. gr., því að þá sé um að kenna leyndum göllum á skipi, sem ekki hafi verið unnt að komast að raun um með eðlilegri árvekni. Bendir stefndi sérstaklega á, að tæknideild útgerðarinnar hafi aldrei gert athugasemdir við, að vörur á þilfari væru festar í þessa stólpa.

Verði aðalkrafa stefnda um sýknu ekki tekin til greina, ber stefndi fyrir sig 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 og krefst lækkunar á kröfu stefnanda. Í 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 segi, að bætur samkvæmt 68. gr. sömu laga geti „ekki orðið hærri en 667 SDR fyrir hvert stykki eða flutningseiningu eða 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vöru, sem skemmist, glatast eða afhendingu seinkar á". Samkvæmt ákvæðinu skuli miða við þá fjárhæð, sem hæst getur orðið samkvæmt þessari reglu. Stefndi byggir á því, að óumdeilt sé, að vélin, sem teljist hér ein flutningseining, hafi samkvæmt fylgibréfi verið 1450 kg, og því eigi að greiða 2 SDR fyrir hvert kíló, og gengi SDR eigi hér að miða við tjónsdag, 7. nóvember 1986, eða 48,81 kr. Verði talið, að bótagrundvöllur sé fyrir hendi, eigi þær bætur því að nema 2 x 1450 x 48,81 eða samtals 141.549,00 kr. Stefndi telur ótvírætt, að miða eigi við verðlag á tjónsdegi, og tekur fram, að ekki séu gerðar athugasemdir við vaxtakröfu stefnanda, þegar búið sé að breyta fjárhæð bótanna í íslenskar krónur miðað við gengi á tjónsdegi.

Stefndi mótmælir því, að ákvæði 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1984 leiði í þessu tilviki til þess, að stefndi geti ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt 2. mgr. sömu greinar, eins og stefnandi haldi fram. Ákvæði 6. mgr. eigi aðeins við, þegar farmflytjandi eða starfsmenn hans hafi valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi, og bætt sé við því skilyrði, að þeim hafi mátt vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af. Í þessu tilviki hafi skipverjar sjóbúið vélina með eðlilegum hætti og sérstaklega hert á festingum, þegar spáð var, að veður versnaði. Stefndi tekur og fram, að verði ekki fallist á sýknukröfu sína eða lækkun samkvæmt 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985, sé vátryggingarfjárhæð vélarinnar og þar með stefnukröfu stefnanda ekki mótmælt tölulega, og hið sama gildi um vaxtakröfu stefnanda.

Vegna málskostnaðarkröfu stefnanda tekur stefndi fram, að það sé ekki rétt, að engar bætur hafi verið boðnar fram af sinni hálfu. Í viðræðum þessara aðila hafi verið boðin fram greiðsla í samræmi við 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985, en stefnandi hafi eigi þegið það boð, og stefndi telji það því ekki skuldbindandi fyrir sig.

V.

Dómendur fóru á vettvang um borð í ms. Esju 7. júní sl., þar sem skipið lá í Reykjavíkurhöfn. Gert hafði verið við þann hluta grindverks á þilfarsbrún, sem hafði skemmst, er flatningsvélin fór fyrir borð, en gerð þess og útlit var hið sama og áður. Einnig skoðuðu dómendur sams konar keðjur og króka og notaðir höfðu verið, er flatningsvélin var sjóbúin. Flatningsvél þeirri, sem um er fjallað í máli þessu, var komið fyrir á þilfari ms. Esju, og í skýrslum sínum við sjópróf vegna hvarfs vélarinnar hafa skipverjar lýst því, hvernig vélin var sjóbúin.

Stefnandi byggir kröfu sína á 1. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985, en samkvæmt því ákvæði ber farmflytjanda að bæta tjón, sem hlýst af því, ef farmur skemmist eða glatast, meðan hann er í vörslu farmflytjanda, nema ætla megi, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu. Það er álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að sá umbúnaður vélarinnar að festa enda annarrar keðjunnar í grindverk á þilfarsbrún skipsins og nota opna króka til að festa keðjurnar, hafi ekki verið fullnægjandi sjóbúnaður, sérstaklega á þessum árstíma og fyrirhugaðri siglingarleið skipsins, enda var grindverkið eða uppistöður þess ekki ætlaðar til þess að festa í þær farm, sem komið var fyrir á þilfari, með þeim hætti, sem gert var í umrætt sinn. Verður að telja, að hvarf flatningsvélarinnar megi rekja til framangreinds ágalla á sjóbúnaði vélarinnar af hálfu starfsmanna stefnda.

Af hálfu stefnda er á því byggt, að farmsamningur sinn og farmsendanda hafi verið þess efnis, að flatningsvélin yrði flutt á þilfari og samkvæmt 3. tl. þeirra skilmála, sem skráðir voru á bakhlið fylgibréfs þess, er gilti sem farmsamningur milli aðila, og hafi vélin verið flutt þar á ábyrgð eiganda, en ekki stefnda. Ákvæði 2. mgr. 118. gr. laga nr. 34/1985 heimila, að upp sé tekið í farmsamning ákvæði um undanþágu frá ábyrgð farmflytjanda samkvæmt 1. mgr. 68. gr. sömu laga vegna farms, sem samkvæmt farmsamningi á að flytja á þilfari og er raunverulega fluttur á þilfari. Skýra verður ákvæði þetta svo, að farmflytjandi geti því aðeins borið fyrir sig slíka undanþágu, að í farmsamningi aðila sé gagngert tekið fram, að farmurinn verði fluttur á þilfari. Í fylgibréfi því, sem stefndi vísar til, var þess eigi getið, að flytja ætti flatningsvélina á þilfari. Þá verður eigi talið, að farmsendandi hafi með því að gera ekki athugasemdir við flutning vélar-

innar á þilfari veitt samþykki sitt fyrir því, að vélin yrði flutt þar, enda hefur ekkert komið fram um, að fulltrúi farmsendanda hafi verið viðstaddur, er vélin var tekin um borð í ms. Esju og sjóbúin. Krafa stefnda um sýknu á grundvelli 3. tl. í skilmálum um flutning vélarinnar verður því eigi tekin til greina.

Stefndi styður og sýknukröfu sína með tilvísun í tiltekna stafliði í 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985. Áður hefur verið gerð grein fyrir því áliti dómsins, að hvarf flatningsvélarinnar megi rekja til ófullnægjandi sjóbúnaðar hennar, og verður því eigi talið, að stefndi hafi sýnt fram á, að hvarf vélarinnar hafi stafað af hættum eða óhöppum, sem séu sérkennandi fyrir siglingar, sbr. c-lið 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985. Þegar litið er til þeirra upplýsinga, sem fram hafa verið lagðar, um gerð og byggingu flatningsvélarinnar, verður eigi talið líklegt, að vélin hafi sjálf fallið saman, eins og stefndi heldur fram, eða hvarf hennar megi rekja til eigin ágalla í merkingu m-liðar 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985. Af hálfu stefnda hefur ekki verið sýnt fram á, að þörf hafi verið á að haga pökkun vélarinnar af hálfu farmsendanda með öðrum hætti en gert var, og af hálfu stefnda voru ekki gerðar athugasemdir við pökkun vélarinnar, þegar vélin var móttekin til flutnings. Stefndi hefur því eigi sýnt fram á, að n-liður 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985 leiði til sýknu á kröfu stefnanda. Eigi verður talið, að hvarf flatningsvélarinnar verði rakið til leynds galla á skipi í merkingu p-liðar 2. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985, enda var grindverk það eða uppistöður í því, sem önnur keðjan var fest í, ekki ætlað til þess að festa í farm með þessum hætti.

Samkvæmt því, sem rakið hefur verið hér að framan, hefur stefndi ekki sýnt fram á, að hvarf flatningsvélarinnar eigi sér orsakir, sem stefndi ber ekki ábyrgð á. Ber stefndi því samkvæmt 1. mgr. 68. gr. laga nr. 34/1985 ábyrgð á tjóni vegna hvarfs flatningsvélarinnar, en stefnandi hefur öðlast rétt á hendur stefnda samkvæmt 25. gr. laga nr. 20/1954.

Stefnandi krefur stefnda um greiðslu á 1.240.000 kr., en stefndi ber fyrir sig reglu 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 um takmörkun ábyrgðar og gerir kröfu um, ef ábyrgð verði felld á sig, að fjárhæð bóta úr sinni hendi miðist við 2 SDR fyrir hvert kíló hinnar fluttu vöru. Stefnandi heldur því fram, að ákvæði 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 leiði til þess, að stefndi geti ekki borið fyrir sig takmörkun ábyrgðar samkvæmt 2. mgr. sömu greinar.

Samkvæmt 6. mgr. 70 gr. laga nr. 34/1985 getur farmflytjandi ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt þeirri grein, „ef það sannast, að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátti vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af". Samkvæmt orðalagi ákvæðisins á það aðeins við, ef það sannast, að farmflytj-

andi hafi sjálfur valdið tjóninu, og fullnægt er þeim hugrænu skilyrðum, sem tilgreind eru í ákvæðinu. Við flutning málsins var því lýst yfir af hálfu stefnda, að stefndi teldi sig bera ábyrgð á starfsmönnum sínum, og regla 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 um sök farmflytjanda tæki því einnig til sakar starfsmanna sinna að skilningi stefnda. Verður að leggja þessa yfirlýsingu stefnda til grundvallar við úrlausn málsins. Áður hefur verið lýst þeirri niðurstöðu dómsins, að hvarf flatningsvélarinnar megi rekja til ágalla á sjóbúnaði vélarinnar af hálfu starfsmanna stefnda, og kemur því til skoðunar, hvernig beri að skýra hin hugrænu skilyrði 6. mgr. 70 gr. og hvort starfsmenn stefnda hafi valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og þeim hafi mátt vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af.

Regla 6. mgr. 70. gr. var tekin upp í íslensk siglingalög með lögum nr. 34/1985. Í greinargerð með frumvarpi því, sem síðar varð að nefndum lögum, kemur fram, að með frumvarpinu séu ákvæði siglingalaga um farmsamninga samæmd svonefndum Haag-Visby-reglum og höfð almenn hliðsjón af þágildandi siglingalagaákvæðum Norðurlandaþjóðanna um farmflutninga (Alþt. 1984 A, bls. 1025-1026). Í athugasemd við 70. gr. frumvarpsins, síðar laga nr. 34/1985, segir, að 1. mgr. svari að mestu til 101. gr. laga nr. 66/1963, en að öðru leyti samsvari efni greinarinnar grein IV-5 í Haag-Visby-reglunum. Við samanburð á orðalagi hins tilvitnaða ákvæðis Haag-Visby-reglnanna frá 1968 og þeim ákvæðum norrænu siglingalaganna, er svara til 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 og byggðar eru á Haag-Visby-reglunum annars vegar og hins vegar lokaorðum 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985, þ.e. „mátti vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af", sést, að eigi er fullt samræmi í orðalagi þessara ákvæða. Í grein IV-5 í Haag-Visby-reglunum frá 1968 hljóða lokaorð ákvæðisins svo: „with knowledge that damage would probably result", og í 6. mgr. 120. gr. dönsku siglingalaganna, nú nr. 141/1985, er notað orðalagið: „med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget". Hliðstætt orðalag er í 5. mgr. 120. gr. norsku siglingalaganna. Í 5. mgr. 120. gr. sænsku siglingalaganna er ákvæði, er svarar til 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985, og er orðalag þess svohljóðandi: „med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma". Sami munur er einnig á orðalagi ákvæða 143. gr., 2. mgr. 146. gr. og 176. gr. laga nr. 34/1985 og fyrirmyndum þessara ákvæða í Haag-Visby-reglunum og í norrænu siglingalögunum. Í 3. mgr. 72. gr. laga nr. 34/1985 er hins vegar notað orðalagið:„með vitund um það, að tjón væri fyrirsjáanlegt", en orðalag samsvarandi ákvæðum í Haag-Visby-reglunum og norrænu siglingalögunum er með sama hætti og lýst var varðandi fyrirmyndir að 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985.

Orðalag 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 er samkvæmt framansögðu rýmra en orðalag þeirra fyrirmynda ákvæðisins, sem lýst var. Þegar virt

eru þau ummæli greinargerðar, að efni 70. gr. laga nr. 34/1985 samsvari grein IV-5 í Haag-Visby-reglunum, og þess gætt, að lögum nr. 34/1985 var ætlað að færa ákvæði íslensku siglingalaganna um farmflutninga til samræmis við Haag-Visby-reglurnar og norræna löggjöf á þessu sviði, þykir verða að skýra lokaorð 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 til samræmis við orðalag greinar IV-5 í Haag-Visby-reglunum, þannig, að farmflytjandi missi því aðeins réttinn til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkunina, að það sannist, að hann hafi sjálfur valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og hafi haft vitneskju um, að tjón myndi sennilega hljótast af.

Því er eigi haldið fram af hálfu stefnanda, að hvarf flatningsvélarinnar verði rakið til ásetnings af hálfu starfsmanna stefnda, heldur telur hann, að þeir hafi í störfum sínum sýnt af sér stórfellt gáleysi við sjóbúnað vélarinnar og þeim hafi mátt vera ljóst, að tjón myndi sennilega hljótast af, eins og tilskilið er í lok 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985.

Þegar virtar eru aðstæður á vettvangi og skýrslur starfsmanna stefnda við sjóprófin, verður að telja, að starfsmönnum og þá sérstaklega yfirmönnum á skipi stefnda, ms. Esju, hafi mátt vera ljóst, að grindverk á þilfarsbrún skipsins var ekki ætlað til að festa í þilfarsfarm, enda voru sérstakir kengir í þilfari skipsins úti við þilfarsbrún til að festa í keðjur eða annað, sem notað var til að sjóbúa farm á þilfari. Voru þetta sams konar kengir og voru í þilfari við lúgukarminn, en þeir kengir voru notaðir til að festa aðra keðju við sjóbúnað flatningsvélarinnar. Ekki verður fallist á þá skýringu skipverja, að þeir hafi ekki getað fest í kengi við þilfarsbrún, vegna þess að þá „hefði orðið svo skrýtin afstaða á keðjunni". Skipverjum mátti vera ljóst, að grindverkið var ekki nægjanlega traust festing fyrir þá keðju, sem brugðið var utan um vélina, og þá sérstaklega í því álagi, sem vænta mátti á fyrirhugaðri siglingarleið, Af skýrslum skipverja verður eigi annað ráðið en þeim hafi fyrir fram verið ljóst, að krókar á keðjuendunum gátu losnað, ef slaki kæmi á keðjurnar. Þegar virt er það, sem að framan greinir, verður að telja, að starfsmönnum stefnda hafi ekki getað dulist, að sennilegt væri, að tjón hlytist af, ef umræddur búnaður gæfi sig. Það er því niðurstaða dómsins, að starfsmenn stefnda hafi í umrætt sinn sýnt af sér stórfellt gáleysi og vitneskja þeirra hafi verið með þeim hætti, að fullnægt sé skilyrðum lokaorða 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985, eins og lögskýra verður þau. Samkvæmt þessari niðurstöðu getur stefndi ekki borið fyrir sig ákvæði 2. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 um takmörkun á bótafjárhæð.

Niðurstaða málsins verður því sú, að stefndi, Skipaútgerð ríkisins, verður dæmdur til að greiða stefnanda, Samvinnutryggingum gt., stefnufjárhæðina, 1.240.000 kr,. ásamt þeim vöxtum, sem krafist er, enda hefur fjárhæðinni ekki verið mótmælt tölulega, og hið sama gildir um vaxtakröfuna.

Eftir þessum úrslitum málsins verður stefnda gert að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst 240.000 kr., þ. m. t. söluskattur.

Dóm þennan kváðu upp Tryggvi Gunnarsson, settur borgardómari, og meðdómsmennirnir Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Hrafnkell Guðjónsson stýrimaður.

Dómsorð:

Stefndi, Skipaútgerð ríkisins, greiði stefnanda, Samvinnutryggingum gt., 1.240.000 kr. með 9% ársvöxtum frá 8. desember 1986 til 21. febrúar 1987, 11% ársvöxtum frá þeim degi til 1. maí 1987, 22,2% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1987, 24,6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júlí 1987, 26,7% ársvöxtum frá þeim degi til 1. ágúst 1987, 31,2% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september 1987, 32,6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. október 1987, 33,3% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1987, en síðan með dráttarvöxtum, eins og þeir eru ákveðnir á hverjum tíma af Seðlabanka Íslands, til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 240.000 kr. í málskostnað, þ. m. t. söluskattur.