

Fimmtudaginn 26. apríl 1990.

Nr. 197/1988. **Hf. Eimskipafélag Íslands**

(Ásgeir Thoroddsen hdl.)

og

**A.P. Möller A/S D/S Svendborg &
D/S 1912 A/S**

(Jónas A. Aðalsteinsson hrl.)

gegn

Taisho Marine & Fire Insurance Company Ltd.

(Guðmundur Jónsson hdl.).

Farmflutningur. Farmskírteini. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðmundur Jónsson og Haraldur Henrysson, Gunnar M. Guðmundsson settur hæstaréttar-dómari, Sigurður Líndal prófessor og Jón Finnsson hæstaréttar-lögmaður.

Áfrýjandinn Hf. Eimskipafélag Íslands skaut héraðsdómi til Hæstaréttar með stefnu 1. júlí 1988. Hann krefst sýknu af kröfum stefnda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Áfrýjandinn A.P. Möller A/S D/S Svendborg & D/S 1912 A/S skaut héraðsdómi til Hæstaréttar með stefnu 9. ágúst 1988. Hann krefst sýknu af kröfum stefnda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Ágreiningslaust er, að mál þetta skuli dæmt eftir íslenskum lög-um. Samkvæmt 1. mgr. 118. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er eigi heimilt með samningi að víkja frá ákvæðum 68.-73. gr. laganna til tjóns fyrir vörusendanda, farmsamningshafa eða viðtakanda, þegar beita skal íslenskum rétti samkvæmt 119. gr. laganna.

Málsatvikum er lýst í héraðsdómi. Misritast hefur dagsetning á skoðun vörusendingar þeirrar, sem mál þetta snýst um. Hún fór fram í Tókýó 21. nóvember 1985.

Að þessu athuguðu og að öðru leyti með vísan til forsendna héraðsdóms verður hann staðfestur.

Áfrýjendur greiði stefnda óskipt málskostnað fyrir Hæstarétti, 200.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjendur, Hf. Eimskipafélag Íslands og A.P. Möller A/S D/S Svendborg & D/S 1912 A/S, greiði óskipt stefnda, Taisho Marine & Fire Insurance Company Ltd., 200.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bærjþings Reykjavíkur 16. maí 1988.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 18. apríl sl., er höfðað fyrir bærjþingi Reykjavíkur af Hákoní Árnasyni hrl. f.h. Taisho Marine & Fire Insurance Company Ltd., Tókýó, Japan, gegn Eimskipafélagi Íslands hf., Pósthússtræti 2, Reykjavík, og A.P. Möller A/S D/S Svendborg og D/S 1912 A/S, Esplanaden 50, 1098 Kaupmannahöfn, Danmörku, með stefnu, þingfestri 10. febrúar 1987.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði að óskiptu dæmdir til að greiða honum japönsk jen 2.377.053, með 12% ársvöxtum frá 8. janúar 1986 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu skv. gjaldskrá LMFÍ eða að mati dómsins.

Dómkröfur stefnda Eimskipafélags Íslands hf. eru þær aðallega, að hann verði algjörlega sýknaður af öllum kröfum stefnanda, en til vara, ef rétturinn kemst að þeirri niðurstöðu, að um bótaskyldu sé að ræða, verði hin stefndu félög dæmd pro rata miðað við vegalengd eða tíma, sbr. 171. gr. laga 34/1985. Krafist er málskostnaðar úr hendi stefnanda skv. taxa LMFÍ.

Dómkröfur stefnda A.P. Möllers eru þær aðallega, að hann verði algjörlega sýknaður af öllum kröfum stefnanda, en til vara, ef rétturinn kemst að þeirri niðurstöðu, að um bótaskyldu sé að ræða, verði stærsti hluti sakar felldur á meðstefnda, Eimskipafélag Íslands hf. Krafist er málskostnaðar úr hendi stefnanda skv. gjaldskrá LMFÍ í báðum tilvikum.

Sáttaumleitanir fyrir dómi hafa ekki borið árangur.

II.

Stefnandi lýsir málsatvikum svo, að haustið 1985 hafi stefndi Eimskipafélag Íslands hf. tekið að sér flutninga á 1234 kössum (cartons) af hráfrystri

rækju frá Sölumiðstöð hraðfrystihúsanna í Reykjavík til firmans Schooner & Co. Ltd. í Tókýó. Hafi rækjan verið ætluð sem hráfæði í matrött Japana, SHASHIMI. Flutningstryggði Schooner & Co. Ltd. rækjuna hjá stefnanda, Taisho Marine & Fire Insurance Company Ltd., fyrir jen 25.933.000. Eimskipafélag Íslands hf. hafi gefið þann 2. október 1985 út farmskírteini fyrir flutningi rækjunnar alla leið til Tókýó, en rækjan hafi verið flutt frá Reykjavík til Hamborgar með skipi Eimskipafélagsins, ms. Álafossi, og þaðan til Tókýó með skipinu Anders Maersk, en útgerðaraðili þess og eigandi sé A.P. Möller A/S D/S Svendborg og D/S 1912 A/S, Kaupmannahöfn. P. & I-trygging vegna beggja skipanna sé hjá West of England. Rækjan hafi verið flutt í kæligámi nr. MAEU-501 006-1. Hafi Eimskipafélag Íslands hf. lagt gáminn til flutningsins og hafi annast hleðslu hans. Anders Maersk hafi komið til Tókýó 13. nóvember 1985. Gáminum hafi verið skipað upp samdægurs og fluttur í kæligeymslu hjá fyrirtækinu Toyomi Tohichi Reizo k.k. Er gámurinn hafi verið opnaður 20. nóvember, hafi komið í ljós, að skemmdir hafi orðið á rækjunni. Hafi rækjan verið skoðuð samdægurs af hinu löggilta skoðunarfirma, Shin Nikon Kentei Kyokoai, að beiðni móttakanda. Hafi rækjan reynst vera uppþornuð, samklesst og aflituð og hafði rýrnað verulega að gæðum. Rækjan hafi verið metin til lakari gæðaflokks, og hafi matsmenn talið tjónið svara 8,94% af heildarverðmæti rækjunnar, eða jena 2.314.653, auk skoðunarkostnaðar jena 62.400. Hafi niðurstaða skoðunarmanna verið sú, að tjónið hefði orsakast af „lækkun“ hitastigs og af hitastigssveiflum í gáminum frá $+4^{\circ}\text{F}$ (20°C) til $+10^{\circ}\text{F}$ ($12,2^{\circ}\text{C}$), svo sem síriti gámsins hafi sýnt, en það hafi bersýnilega stafað af því, að kælibúnaður gámsins hafi starfað óeðlilega. Hafi stefnandi sem váttryggjandi rækjunnar bætt tjónið ásamt skoðunarkostnaði, og nemi bæturnar stefnufjárhæðinni. Hafi stefndu ekki fengist til að endurgreiða tjónið, og því sé nauðsynlegt að fá dóm um bótaábyrgð þeirra.

Stefnandi byggir dómkröfur sínar á því, að stefndu beri óskipta bótaábyrgð á tjóninu sem farmflytjendur skv. 68. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og skv. Haag-reglunum og Haag-Visby-reglunum, sbr. 1. gr. farmskírteinisins. Stefndu hafi sönnunarbyrði um, að þeir beri ekki ábyrgð á tjóninu, en það sé ósannað, og ekki verði með vissu ráðið, að tjónið hafi frekar orðið á einum hluta leiðarinnar en öðrum. Hins vegar sýni síriti gámsins, að kælingu hans hafi verið ábótavant á leiðinni og að búnaðurinn starfaði óeðlilega, er bendi til ólags á kælibúnaðinum eða leka í kælikerfinu. Hafi stefndu vanrækt við upphaf ferðar og meðan á ferð stóð að sjá til þess, að kælibúnaður gámsins starfaði eðlilega og hitastig héldist rétt, en umbúðir rækjunnar í gáminum hafi verið fullnægjandi og ekkert, sem bendi til þess, að tjónið megi rekja til eðliseiginleika rækjunnar sjálfrar eða annarra

atvika, er farmflytjandi beri ekki ábyrgð á. Fyrir liggi, að nægilegt frost hafi verið á rækjunni fyrir og eftir flutning og kæling fullnægjandi áður og eftir flutning hennar með skipum stefndu. Samkvæmt lögum og farmskírteini beri stefndi Eimskipafélag Íslands hf. ábyrgð á rækjunni í flutningi hennar alla leiðina frá Reykjavík til Tókýó, en stefndi A.P. Möller A/S D/S Svendborg D/S 1912 A/S ásamt Eimskip frá Hamborg til Tókýó. Eigi bótaundanþágur laga svo og undanþáguákvæði í farmskírteini að því leyti, sem þau séu ekki ógild, ekki hér við, og óljóst sé, á hvaða hluta leiðarinnar öðrum fremur tjónið hafi orðið. Beri því að fella óskipta bótaábyrgð á stefndu, en stefnandi hafi öðlast bótarétt skv. 25. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954, og skv. framsali frá Schooner Co. Ltd. Samið hafi verið sérstaklega um varnarþing á bæjarþingi Reykjavíkur og um framlengingu fyrningarfrests krafna til og með 12. febrúar 1987. Þá hafi Jónas A. Aðalsteinsson hrl. fengið umboð til að taka við stefnubirtingu og gæta hagsmuna A.P. Möller A/S D/S Svendborg D/S 1912 A/S í málinu.

Stefndi Eimskipafélag Íslands hf. hefur mótmælt málsástæðum stefnanda um bótaábyrgð stefndu og byggir dómkröfur sínar á eftirfarandi rökum:

1. Varan hafi verið í fyrsta flokks ástandi, þegar hún hafi verið tekin til flutnings úr frystigeymslu félagsins, svo sem fram sé komið, og að fullar sönnur hafi verið færðar á það, að varan hafi verið óskemmd, þegar henni var skipað upp rösklega viku síðar, þann 10. eða 11. október 1985.

2. Ósannað sé, að varan hafi verið skemmd, þegar henni var skipað upp í Tókýó. Á farmskírteini (framhlið) séu ekki gefin nein fyrirmæli um ákveðið lágmarksfrost í gámum, og fullyrt sé, að hiti í gáminum hafi alla leiðina aldrei farið upp fyrir hættumörk.

Engar sannanir hafi verið leiddar að því, að vörusendingunni hafi verið haldið í 30° frosti í frystigeymslu í Japan frá uppskipun til skoðunardags. Skoðun og mat hafi farið fram 21. nóvember 1985, þ.e. 7 dögum eftir uppskipun. Stefnandi hafi ekki öðlast meiri rétt en sjálfur tjónþolinn, og þótt váttryggingin taki til allra skemmda, sem á vörunni verða, þá sé ekki þar með sagt, að farmflytjendur beri ábyrgðina. Varan sé viðkvæm og geti skemmst á styttri tíma en 8 dögum, sé henni ekki haldið í nægilegu frosti. Samkvæmt 71. gr. siglingalaganna nr. 34/1985 beri viðtakanda að tilkynna farmflytjanda skriflega um, að tjón hafi orðið á vöru eða hún skemmst, innan þriggja daga eftir afhendingu. Að öðrum kosti beri að líta svo á, að varan hafi verið afhent í því ástandi, sem lýst sé í farmskírteini. Farmflytjanda hafi ekki verið gefinn kostur á að gæta hagsmuna sinna við matið og skoðunina. Sönnun fyrir því, að varan hafi ekki skemmst, eftir að henni var skipað upp í Tókýó, hvíli þannig á stefnanda. Framkvæmd matsins sé þannig gallað, bæði hvað snerti vanrækslu á tilkynningarskyldu

svo og töku allt of fárra sýnishorna til að reikna út heildartjón.

Þessar athugasemdir leiði til sýknu hinna beggja stefndu, sbr. 72. gr. siglingalaganna.

3. Eftirfarandi málsástæður ná aðeins til stefnda Eimskipafélagsins:

Samkvæmt 73. gr. siglingalaganna ber farmflytjandi ábyrgð alla leiðina, þegar annar aðili en hann flytur vöruna hluta leiðarinnar, en við flutning, sem fram fer með skipi annars en farmflytjanda, er sá, sem annast flutninginn, ábyrgur fyrir sínum hluta flutningsins skv. sömu ákvæðum og farmflytjandi. 71. gr. svarar til meginefnis í gr. III-6 í Haag-Visby. Hins vegar svarar 73. gr. til 104. gr. í siglingalögunum nr. 66/1963, og eins og segir í greinargerðinni með lögunum frá 1985:

„Breytingarnar eiga sér ekki beina fyrirmynd í Haag-Visby-reglunum, heldur eiga þær sér fyrirmynd sína í samsvarandi ákvæði í hinum norrænu siglingalögum. Með ákvæðum greinarinnar í heild er leitast við að gefa skýrari leiðbeiningar um atriði sem verið hafa óljós og sem hafa valdið ágreiningi meðal fræðimanna og dómenda á Norðurlöndum.“

Samkvæmt 117. gr. siglingalaganna er með gangfæru farmskírteini átt við farmskírteini, þar sem greint er frá því, að annar en farmflytjandi eigi að annast flutning vörunnar einhvern hluta leiðarinnar.

3. mgr. 118. gr. siglingalaga hljóði svo:

„Hafi verið samið um eða leiði af aðstæðum, að annar en farmflytjandi eigi að annast flutning vöru að nokkru eða öllu leyti, getur farmflytjandi undanþegið sig ábyrgð á tjóni eða skemmdum sem verða á vörunni meðan hún er í vörslu hins farmflytjandans“ (104. gr. gömlu siglingalaganna).

Það liggir ljóst fyrir, að stefndi Eimskipafélag Íslands hf. hafi undanþegið sig ábyrgð á skemmdunum, sem á vörunni kynnu að verða á þeim hluta leiðarinnar, sem skip meðstefnda flytti vörunnar.

Liti maður fyrst á það atriði, hvort stefndi Eimskipafélag Íslands hf. hafi samið um, að annar farmflytjandi skyldi annast flutning vörunnar, og jafnframt, að hann hafi undanþegið sig ábyrgð á þeim hluta leiðarinnar, sem annar flutti vöruna, þá sé rétt að vísa til eftirfarandi ákvæða í farmskírteini:

Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. farmskírteinisins beri stefndi enga ábyrgð á vörunni, eftir að henni var skipað upp í Hamborg.

Samkvæmt 2. mgr. 5. gr. farmskírteinisins takmarkast ábyrgð stefnda á skemmdum eða tjóni við þann hluta ferðarinnar, sem varan er í hans eigin skipi, og það jafnt þótt hann hafi innheimt farmgjald fyrir allan flutninginn.

Sérstök athygli sé vakin á orðalagi 6. gr. farmskírteinisins, þar sem segi, að þegar móttökustaður og afhendingarstaður séu tilgreindir á forsiðu, starfi farmflytjandi aðeins sem umboðsmaður sendanda við að annast

flutning vörunnar frá móttökustað til lestunarhafnar. Þar fari fram lestun í úthafsskipið, sem nánar sé fjallað um í 19. greininni. Á framhlið farmskírteinisins sé móttökustaður skráður Reykjavík og lestunarhöfn Hamborg, en uppskipunarhöfn Tókýó, sem falli saman við afhendingarstað og sé því óþarft að útfylla.

Loks skuli á það bent, að skv. 19. gr. farmskírteinisins sé samningurinn, sem um sé fjallað í farmskírteininu, gerður milli sendanda (S.H.) og eigenda úthafsskips þess, sem getið sé í skírteininu, þ.e. ms. Anders Maersk, sem er greinilega skráð „ocean vessel“ á farmskírteininu. Farmskírteinið sjálft beri það með sér, að um gagnfært farmskírteini sé að ræða, svo að ekki verði um deilt. Íslensku siglingalögin séu sniðin eftir norrænu siglingalögunum, svo sem fyrr greini. Sama regla um undanþágu ábyrgðar komi fram í norsku siglingalögunum, sbr. 122. og 123. gr., og í dönsku siglingalögunum, sbr. 123. og 168. gr.

Íslenskir, norskir og danskir fræðimenn séu á einu máli um það, að þar sem svo standi á, að umsamið sé eða liggi ljóst fyrir af kringumstæðunum, að allur flutningurinn eða hluti af honum skuli framkvæmast af öðrum en frumfarmflytjendunum, þá geti hann undanskilið sig ábyrgðinni á tjóni, sem verði, meðan varningurinn er í vörslu framhaldsflytjandans. Líta beri svo á, að í þessu tilfelli hafi frumfarmflytjandinn, Eimskipafélagið, undanskilið sig á lögmætan hátt allri ábyrgð á skemmdum á umræddri vörusendingu, eftir að henni hafi verið skipað upp í Hamborg.

Það atriði, að annað skip eða skipafélag taki að sér flutninginn að einhverju leyti, sé ekki bundið ákveðnu formi. Nægilegt sé talið, að farmsendanda sé ljóst, að farmflytjandi undanskilji sig ábyrgð, þannig að upplýsa þurfi, hvað hann vissi eða mátti vita um ábyrgðarleysi farmflytjanda, þegar skírteinið var gefið út. Áður hafi verið bent á fyrirvarann í 5. gr. farmskírteinisins, og tilgangslaust sé fyrir farmsendandann, S.H., að bera það fyrir sig, að hann hafi ekki vitað eða mátt vita, að Eimskip annaðist aðeins flutning vörunnar til Hamborgar. Honum sem stærsta útflytjanda landsins sé fyllilega ljóst, að Eimskipafélagið haldi ekki uppi rútuferðum til Tókýó, og auk þess sé beinum orðum tekið fram á farmskírteininu, að um gagnfært farmskírteini sé að ræða, sbr. áletrunina á framhlið farmskírteinisins: „Frumflutt með ms. Álafossi/móttökustaður: Reykjavík. Úthafsskip: Anders Maersk/lestunarhöfn: Hamborg/losunarhöfn: Tókýó.“

Áréttað er af hálfu stefnda, að Haag-reglurnar standi ekki í vegi fyrir því að undanskilja sig ábyrgð, sbr. 1. gr. farmskírteinisins.

Stefndi telur, að það fari ekki á milli mála, að í þessu tilfelli hafi farmflytjandinn, Eimskipafélag Íslands, undanskilið sig á lögmætan hátt allri ábyrgð á skemmdum á umræddri vörusendingu, eftir að henni hafi verið skipað upp í Hamborg hinn 10. október 1985.

Þessu til stuðnings er bent á tvo íslenska dóma, H: 1967: 743 og H: 1986: 916, og réttarsátt, gerða í bæjarþingi Reykjavíkur 18. desember 1986, í málínu nr. 15026/1986, sem staðfesti þessa skoðun um undanþágu ábyrgðarinnar. Eimskipafélaginu beri að sanna, að varan hafi ekki skemmst á leiðinni frá Reykjavík til Hamborgar. Það liggi fyrir, að frostið í gáminum hafi á þeirri leið aldrei verið undir 18° C og sé þannig aðeins í tvo daga, þ.e. 7. og 8. október, en dagana 2.-5. sé frostið 20 og 21° C, þann 6. 19° , en verði svo aftur dagana 9. og 10. október 21 og 22° .

Dómskjöl 20 til 25 í málinu færi fullar sönnur á það, að varan hafi komið óskemmd til Hamborgar og menn frá kaupanda vörunnar hafi vottað, að hún hafi verið í fyrsta flokks ástandi, þegar henni var skipað út í Reykjavík um borð í ms. Álafoss.

Varakrafan um pro rata skiptingu, ef talið verði, að um sameiginlega ábyrgð sé að ræða, sé sett fram með vísun til 2. mgr. 171. gr. siglingalaganna. Bæði skipafélögin séu með tryggingu hjá sama félagi, þ.e. West of England. Loks er tekið fram, að Eimskipafélagið áskilur sér allan rétt til að bera fyrir sig þær takmarkanir á ábyrgð, sem Haag-reglurnar setja, sbr. 1. gr. farmskirteinisins og sbr. einnig 70. gr. siglingalaganna, ef svo ólíklega fari, að bótaábyrgð verði lögð á félagið.

Af hálfu stefnda A.P. Möllers er tekið fram, að málsatvik horfi þannig við honum, að hann hafi tekið að sér flutning á umræddum gámi með skipi sínu, Anders Maersk, frá Hamborg til Tókýó. Svo sem staðið hafi verið að flutningi þessum, bæði samningsréttarlega og á annan hátt, hafi skoðunarskylda hvílt á meðstefnda, Hf. Eimskipafélagi Íslands, á því, hvort umræddur farmur væri í fullkomnu ástandi, þegar hann hafi verið afhentur í frystigeymslur Hf. Eimskipafélags Íslands. Sömu leiðis hafi eftirlitsskylda hvílt á meðstefnda, á meðan farmurinn hafi verið í vöruhúsum meðstefnda. Þá hafi það verið starfsmenn meðstefnda, sem hafi hlaðið vörunni í umræddan gám og skipað honum út í skip meðstefnda, ms. Álafoss, en þann dag, 2. október 1985, hafi Eimskipafélagið gefið út farmskirteini fyrir flutningi farmsins alla leið til Tókýó. Á leið ms. Álafoss til Hamborgar frá Reykjavík hafi áhöfn skipsins lent í vandræðum með gáminn.

Af fyrirbyggjandi gögnum sé ljóst, að eftir móttöku stefnda á gáminum og til afhendingar farmsins í Tókýó hinn 13. nóvember 1985 hafi umönnun hans verið óaðfinnanleg og útilokað sé, að varan hafi skemmst á því tímabili á þeirri leið. Stefndi hafi afhent farminn í Tókýó hinn 13. nóvember 1985 og ekki vitað annað en hann hefði verið í óaðfinnanlegu ástandi fyrr en löngu seinna og hafi ekki meðtekið tilkynningar um hið gagnstæða innan frestmarka þeirra, sem 71. gr. laga 34/1985 segir fyrir um.

Ekki liggi fyrir, að stefndi hafi fengið neinar sérstakar fyrirskipanir eða áminningar um meðferð farmsins. Ekki liggi heldur fyrir, að stefndi hafi

fengið neinar ábendingar um það, að gámurinn væri ekki í fullkomnu lagi, að gámurinn hefði orðið fyrir hnjaski í ferðinni frá Reykjavík til Hamborgar, eða yfirleitt, að nokkur ástæða væri til sérstakra aðgerða í því sambandi.

Stefndi A.P. Möller byggir dómkröfur sínar á eftirfarandi rökum:

1. Að varan hafi ekki skemmst, á meðan hún var í hans vörslum eða um borð í skipi hans.

2. Teljist sannað, að varan hafi orðið fyrir skemmdum, frá því að hún var móttækin af Hf. Eimskipafélagi Íslands til þess tíma, að hún var afhent í Tókýó, hafi skemmdirnar orðið, a) á meðan varan var í vörslum starfsmanna Hf. Eimskipafélags Íslands, en áður en hún var sett um borð í skip þeirra, og/eða b) á leið ms. Álafoss frá Reykjavík til Hamborgar.

3. Hugsanlegt sé einnig, að varan hafi skemmst í vörslum kaupanda, móttakanda í Tókýó, frá afhendingu hinn 13. nóvember 1985 til skoðunargerðar hinn 25. nóvember 1985, en í öllu falli sé ljóst, að líta beri svo á, að varan hafi verið afhent í fullkomnu ástandi, þar sem lögákveðnir frestir hafi ekki verið virtir, svo sem að framan sé rakið.

4. Því sé sérstaklega mótmælt, að stefndi beri ábyrgð á hugsanlegu tjóni stefnanda á þeim grundvelli, sem greint sé frá í greinargerð meðstefnda.

5. Hf. Eimskipafélag Íslands beri ábyrgð á því sem leigusali umrædds gáms, ef hugsanlegt tjón stefnda megi rekja til bilunar á gáminum.

6. Þá hafi stefndi ekki fengið neinar sérstakar fyrirskipanir eða áminningar um meðferð farmsins, svo sem fyrr sé rakið.

Varðandi lagarök sérstaklega er vitnað til viðeigandi greina í kaflanum um ábyrgð farmflytjanda á farmi í lögum nr. 34/1985 og kaflanum um gagnfær farmskírteini í sömu lögum.

Komi til þess, að stefndi verði dæmdur ábyrgur fyrir greiðslu tjónbóta af lagatæknilegum ástæðum, áskilur hann sér endurkröfurétt á hendur þeim, sem ábyrgð bera á tjóninu gagnvart honum.

Stefndi áskilur sér allan rétt til að krefjast takmörkunar á fjárhæð bóta, ef til komi, á grundvelli samningsbundinnar og/eða lögákveðinnar takmörkunar, allt eftir því hvað takmarkaði hugsanlegar bætur meir.

Þess var ekki óskað, að fram færu yfirheyrslur fyrir dómi í máli þessu.

III.

Stefndi Eimskipafélag Íslands hf. tók að sér flutning á hráfrystri rækju fyrir Sölumiðstöð hraðfrystihúsanna í Reykjavík til firmans Schooner Co. Ltd. í Tókýó, Japan, og gaf út gagnfært farmskírteini um þann flutning 2. október 1985, svo sem fram er komið. Stefndi Eimskipafélag Íslands hf. var frumflytjandi vörunnar frá Reykjavík til Hamborgar, en stefndi A.P. Möller A/S D/S Svendborg & D/S 1912 A/S var framhaldsflytjandi

vörunnar frá Hamborg til Tókýó. Rækjan var flutt í kæligámi nr. MAEU-501 006-1, sem stefndi Eimskipafélag Íslands hf. hafði lagt til og annast hleðslu á.

Ekki liggur fyrir, að gilt hafi um rækjuflutning þennan aðrir skilmálar en felast í fyrrgreindu farmskírteini, og verður við það miðað við úrlausn máls þessa.

Samkvæmt 2. gr. farmskírteinis þessa heyrir deilumál þetta undir íslenska lögsögu og fer að íslenskum lögum.

Fyrir liggur í málinu skoðunar- og matsgerð japanska skoðunarfirmans Shin Nihon Kentei Kyokai, dags. 8. janúar 1986, um skoðun á rækjufarminum hinn 20. nóvember 1985. Samkvæmt þeirri skoðunargerð hafði rækjan orðið fyrir skemmdum vegna hækkaðs hitastigs og hitastigssveiflna í kæligáminum, sem rakið var til þess, að kælibúnaður gámsins hefði starfað óeðlilega.

Af hálfu stefndu hefur skoðunargerð þessari verið andmælt, þar sem uppskipun og afhending farmsins hafi átt sér stað 13. nóvember 1985. Ekki hafi verið gætt ákvæða 71. gr. laga nr. 34/1985 um tilkynningu tjóns, og farmflytjanda hafi ekki verið gefinn kostur þess að gæta hagsmuna sinna við skoðunargerð.

Á þessar málsástæður stefndu verður ekki fallist.

Í málinu liggur ekkert fyrir um það, að kaupandi vörunnar hafi veitt henni viðtöku 13. nóvember 1985, er henni var skipað upp. Gögn málsins benda fremur til þess, að móttakandi hafi fengið vöruna í hendur 20. nóvember 1985, þann dag, sem skoðun fór fram. Líta ber því svo á, að varan hafi verið í vörslum eða í ábyrgð farmflytjanda til þess tíma, og við það tímamark ber að miða frest til tilkynningar samkvæmt 71. gr. laga nr. 34/1985. Tjónstilkynning vörumóttakanda er dags. 22. nóvember 1985, og þar sem stefndu hafa hvorki sýnt fram á, að framkvæmd skoðunargerðar hafi verið ábótavant, né hnekkst henni efnislega, ber að leggja hana til grundvallar í máli þessu, bæði hvað varðar orsakir tjóns og fjárhæð þess.

Samkvæmt fyrirbyggjandi síritaspjöldum og hitastigsmælingum frystigáms þess, sem hér um ræðir, svo og skoðunargerð í Hamborg 10.-11. október 1985, var upphafleg hitastilling hans $\div 24^{\circ}\text{C}$, en á ferð ms. Álafoss frá Reykjavík til Hamborgar var hitastig gámsins breytilegt, $\div 18^{\circ}/\div 21^{\circ}\text{C}$. Hitastig gámsins var síðan um $\div 20^{\circ}\text{C}$ á leið ms. Anders Maersk frá Hamborg til Tókýó.

Fyrir liggur í málinu álitsgerð Rannsóknastofnunar fiskiðnaðarins um geymslupól á heilli rækju, dags. 6. febrúar 1987. Þar segir svo m.a.:

„Í þessu tilviki er erfitt að meta hvað rækjan hefur skemmt mikið við þessa flutninga. Okkur vantar margar forsendur fyrir okkar mati eins og

t.d. hvað var rækjan íshúðuð mikið (glazing), hitastig eftir frystingu og hitastig í frystigeymslu fyrir og eftir flutninga.

Flutningur á rækjunni frá Reykjavík til Hamborgar tók 8 daga 2.-10.10. og samkvæmt hitastigsaflestri um borð í Álafossi hefur hitastigið sveiflast mikið. Hitastigssveiflur eru mjög slæmar fyrir geymsluþol rækjunnar og sérstaklega yfir $\div 20^{\circ}$ C. Við hitastigssveiflur verður þyngdartap og tapið er aðallega íshúðin á rækunni, en íshúðin myndar varnarhúð gegn súrefnisupptöku. Súrefni spillir lit og bragði rækjunnar.

Tíminn sem rækjan var í frystigámnum (sic) var stuttur og trúlega hafa gæði rækjunnar ekki minnkað á þessum stutta tíma. Hitastigssveiflurnar hafa líklega minnkað geymsluþol rækjunnar þannig að hún hefur þolað ver flutninga og geymslu eftir flutninginn Rvík-Hamborg.

Kjörhitastig ópillaðrar rækju er $\div 24^{\circ}$ C $\div 1^{\circ}$ C og geymsluþol hennar er um 6 mánuðir.“

Óumdeilt er, að varan hafi verið í fyrsta flokks ástandi, er hún var tekin til flutnings af stefnda Eimskipafélagi Íslands hf., og hitastilling frystigámsins í upphafi ferðar var í samræmi við ofangreint kjörhitastig, $\div 24^{\circ}$. Rækjufarmurinn var ekki skoðaður við umskipun í Hamborg, og skemmdirnar komu ekki í ljós fyrr en við afhendingu og matsskoðun í Japan, svo sem áður er rakið.

Samkvæmt greindri álitsgerð Rannsóknastofnunar fiskiðnaðarins svo og skoðunargerð hins japanska firma verður að telja, að rækjan hafi skemmst vegna þess, að hitastig í gáminum hafi ekki verið nægilega lágt, svo og vegna hitastigssveiflna, sem áttu sér stað, enda hafa stefndu ekki sýnt fram á aðrar orsakir skemmdanna með málalítlúnaði sínum.

Af framangreindu verður ráðið, að rækjan hafi skemmst, meðan hún var í vörslum farmflytjanda, en ekki er unnt að staðhæfa samkvæmt gögnum málsins, hvar eða hvenær á því tímabili skemmdirnar urðu.

Þar sem íslensk lög gilda um réttarágreiningu aðila í máli þessu, fer um ábyrgð farmflytjanda eftir ákvæðum 68.-73. gr. siglingalaga nr. 34/1985, sem þá eru ófrávíkjanlega til tjóns fyrir vörusendanda, farmsamningshafa eða viðtakanda samkvæmt 1. mgr. 118. gr. laganna. Stefndu geta því ekki borið fyrir sig ákvæði í farmskirteininu, sem ganga lengra en íslensk lög í því að undanskilja farmflytjanda ábyrgð vegna tjóns á farmi.

Þar sem skemmdir á greindum rækjufarmi hafa verið raktar til þess samkvæmt framansögðu, að kælibúnaður frystigáms þess, sem stefndi Eimskipafélag Íslands hf. lagði til, var í ólagi, þá ber stefndi Eimskipafélag Íslands hf. sem farmflytjandi bótaábyrgð samkvæmt meginreglunni í 68. gr. laga nr. 34/1985, en tilgreind undanþágúákvæði 2. mgr. 68. gr. laganna eiga ekki við.

Þar sem ekki liggur fyrir, hvenær farmurinn skemmdist, meðan á flutn-

ingi stóð, verður að telja, með tilvísan til 68. gr., 2. og 3. mgr. 73. gr. laga nr. 34/1985, að stefndi, A.P. Möller A/S D/S Svendborg & D/S 1912 A/S, sem flutti gáminn með skipi sínu, ms. Anders Maersk, frá Hamborg til Tókýó, beri sem farmflytjandi óskipta bótaábyrgð með stefnda Eimskipafélagi Íslands hf.

Stefnandi máls þessa hefur öðlast bótarétt á hendur stefndu með framsali frá Schooner Co. Ltd. og á grundvelli 25. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954. Óumdeilt er, að samið hafi verið um framlengingu fyrningarfrests bótakröfu til og með 12. febrúar 1987, en mál þetta var þingfest hinn 10. febrúar 1987. Samkvæmt 118. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er heimilt að víkja frá ákvæðum 215. gr. laganna um ársfyrningu, þar sem samningur þess efnis er ekki til tjóns fyrir vörusendanda, farmsamningshafa eða viðtakanda.

Fallast ber á kröfu stefnanda um tjónsbætur á grundvelli matsfjárhæðar japanska skoðunarfirmans ásamt matskostnaði, enda er bótafjárhæðin innan við takmörkunarfjárhæðir 70. gr. siglingalaga nr. 34/1985 og engin efni þykja vera til lækkunar bótafjárhæðarinnar.

Engin efni þykja vera til að taka til greina varakröfu stefndu um hlutfallslega skiptingu bótaábyrgðar þeirra á milli, sem varðar innbyrðis réttarsamband þeirra.

Samkvæmt framansögðu verður niðurstaða málsins sú, að dæma ber stefndu til að greiða stefnanda óskipt japönsk jen 2.377.053 með 12% ársvöxtum, svo sem krafist er, frá 8. janúar 1986 til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum málsins ber að dæma stefndu til að greiða stefnanda óskipt málskostnað, sem telst hæfilega ákveðinn kr. 160.000, þ.m.t. söluskattur.

Dóm þennan kváðu upp Eggert Óskarsson borgardómari og meðdómsmennirnir Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Ingvar Sveinbjörnsson hdl., deildarstjóri hjá Brunabótafélagi Íslands hf.

D ó m s o r ð:

Stefndu, Eimskipafélag Íslands hf. og A.P. Möller A/S D/S Svendborg & D/S 1912 A/S, greiði óskipt stefnanda, Hákonni Árnasyni hrl. f.h. Taisho Marine & Fire Insurance Company Ltd., Tókýó, Japan, japönsk jen 2.377.053 með 12% ársvöxtum frá 8. janúar 1986 til greiðsludags og kr. 160.000 í málskostnað, þ.m.t. söluskattur, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.