

Fimmtudaginn 15. nóvember 1990.

Nr. 363/1988. **Valgarð Briem hrl. f.h.**

Nedlloyd Lijnen B.V.

(Garðar Briem hdl.)

gegn

Hf. Eimskipafélagi Íslands

(Sigfús Gauti Þórðarson hdl.).

Farmflutningur. Farmskírteini. Aðild. Fyrning. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðmundur Jónsson, Guðrún Erlendsdóttir, Haraldur Henrysson, Hrafn Bragason og Þór Vilhjálmsson.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 7. nóvember 1988 að fengnu áfrýjunarleyfi 25. október 1988 samkvæmt heimild í 2. mgr. 20. gr. laga nr. 75/1973 um Hæstarétt Íslands. Gerir hann þá kröfu aðallega, að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 27.372.135 japönsk jen með 11,5% ársvöxtum frá 1. febrúar 1987 til greiðsludags, en til vara aðra lægri fjárhæð, þó ekki lægri en helming af aðalkröfu, eða 13.686.067 japönsk jen, með sömu vöxtum og greinir í aðalkröfu. Í báðum tilvikum krefst áfrýjandi málskostnaðar úr hendi stefnda í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess aðallega, að héraðsdómur verði ómerktur og málinu vísað frá héraðsdómi, til vara, að héraðsdómur verði ómerktur og málinu vísað heim í hérað til dómsálagningar að nýju, og til þrautavara, að hann verði algerlega sýknaður af kröfum áfrýjanda. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Nokkur ný skjöl hafa verið lögð fyrir Hæstarétt, þar á meðal kröfuframsal lögfræðiskrifstofunnar Clyde & Co í Englandi f.h. Chiyoda Fire & Marine Insurance Company Limited í Tókýó, til áfrýjanda, dagsett 14. október 1988, vegna kröfu þeirrar, er mál þetta snýst um.

I.

Stefndi byggir kröfu sína um ómerkingu og frávísun frá héraðsdómi á því, að áfrýjandi sé bundinn við sátt þá, sem gerð var í bæjarþingi Reykjavíkur 18. desember 1988 í málinu nr. 15026/1986:

Hákon Árnason hrl. f.h. Chiyoda Fire & Marine Insurance Company Limited gegn Hf. Eimskipafélagi Íslands og Nedlloyd Lijnen B.V. Hafi málinu þar með lokið, sbr. 107. gr. laga nr. 85/1936 um meðferð einkamála í héraði. Kröfunni hafi ekki verið vísað frá dómi í hinu fyrra máli, og hafi það í för með sér samkvæmt 3. mgr. 104. gr. sömu laga, að vísa beri málinu frá dómi.

Umrædd sátt var gerð milli áfrýjanda, sem var annar stefndra í fyrrgreindu bæjarþingsmáli, og stefnanda þess. Samkvæmt sáttinni tók The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd. fyrir hönd áfrýjanda að sér að greiða stefnandanum 27.372.135 japönsk jen og 434.681 krónu í málskostnað. Meðstefndi í bæjarþingsmálinu, þ.e. stefndi, var ekki aðili að sáttinni, og af hálfu áfrýjanda voru við sáttargerðina bókuð mótmæli gegn þeim skilningi, að með sáttinni féllu niður allar kröfur á hendur stefnda. Með hliðsjón af þessu verður ekki á það fallist með stefnda, að sáttargerðin hafi falið í sér bindandi úrslit um bótaábyrgð hans.

Varakrafa stefnda um ómerkingu og heimvísun málsins er byggð á því, að um framangreint framsal hafi ekki verið fjallað í héraði.

Svo sem fram kemur af því, sem segir í II. hér á eftir, þykir umrætt skjal ekki hafa þýðingu varðandi aðild málsins, og eru því ekki efni til að verða við þessari kröfu stefnda.

II.

Sýknukröfu sína byggir stefndi í fyrsta lagi á aðildarskorti áfrýjanda, í öðru lagi á því, að krafan í málinu sé fyrnd, og í þriðja lagi á því, að stefndi hafi undanþegið sig ábyrgð á umræddu tjóni. Eru málsástæður hans raktar nánar í hinum áfrýjaða dómi.

Þegar áfrýjandi höfðaði mál þetta, lá fyrir bréf, „Form of Receipt and Release“, frá lögfræðiskrifstofunni Clyde & Co, dagsett 29. janúar 1987, þar sem viðurkennd er móttaka á greiðslu á 27.372.135 japönskum jenum. Áður er fram komið, að umrædd lögfræðiskrifstofa kom fram fyrir hönd Chiyoda Fire & Marine Insurance Company Limited í Tókýó. Í bréfinu er vísað til kröfu vegna skemmda, er urðu á rækjufarmi í flutningi milli Reykjavíkur og Tókýó samkvæmt farmbréfi nr. C 301, útgefnu í Reykjavík 21. nóvember 1984. Bréfið er stílað til Charles Taylor & Co í London, en samkvæmt gögnum málsins er það fyrirtæki umboðsaðili The

Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited. Í bréfinu er því lýst yfir, að niður séu fallnar allar kröfur á hendur viðtakanda bréfsins og áfrýjanda vegna umræddra farmskemmda, þegar greiddur hafi verið lögfræðikostnaður hins japanska aðila og Hf. Eimskipafélags Íslands vegna fyrrgreinds bæjarþingsmáls. Ómótmælt er, að áfrýjandi greiddi umgetinn lögfræðikostnað.

Fyrir liggur og í málinu bréf fyrrgreinds Charles Taylor & Co, dagsett 1. október 1987, þar sem segir, að greiðsla The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited á 27.362.135 japönskum jenum og 434.681 krónu hafi verið innt af hendi fyrir hönd og af hálfu („was effected for and on behalf of“) áfrýjanda.

Þegar litið er til þess, sem hér hefur verið rakið, og höfð hliðsjón af almennum reglum um skaðabótakröfur, þykir áfrýjandi hafa sýnt fram á, að hann sé rétt kominn að kröfu þeirri, sem hér er til meðferðar, og verður sýknukröfu stefnda, sem byggð er á aðildarskortu, því hafnað.

III.

Sem fyrr segir, byggir stefndi sýknukröfu sína í öðru lagi á fyrningu.

Mál Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Limited gegn áfrýjanda og stefnda var höfðað 7. janúar 1986. Þar með var rofinn eins árs fyrningarfrestur gagnvart stefnda, sem fyrir var mælt um í 3. tl. 1. mgr. 233. gr. siglingalaga nr. 66/1963, sem giltu, er umræddur flutningur átti sér stað. Sátt í málinu var, sem fyrr segir, gerð 18. desember 1986. Áfrýjandi höfðaði mál þetta gegn stefnda með stefnu, birtri 23. mars 1987. Var honum þessi málshöfðun heimil, sbr. 4. tl. 3. gr. laga nr. 14/1905 um fyrningu skulda og annarra kröfuréttinda. Krafa stefnda um sýknu vegna fyrningar er því ekki tekin til greina.

IV.

Í þriðja lagi byggir stefndi sýknukröfu sína á því, að hann hafi í farmskírteini undanþegið sig ábyrgð á tjóni því, sem mál þetta snýst um.

Svo sem rakið er í héraðsdómi, gaf stefndi út gagnfært farm-skírteini hinn 21. nóvember 1984 vegna flutnings rækjusendingar þeirrar, er hér um ræðir, frá Reykjavík til Tókýó. Varan var flutt með skipi stefnda, m/s Eyrarfossi, frá Reykjavík til Rotterdam, en þaðan til Tókýó með skipi áfrýjanda, m/s Nedlloyd Delft, en bæði skipin voru tilgreind í farmskírteini. Rækjan var flutt í gámi, auðkenndum KNLU 470174-0, er stefndi lagði til. Samkvæmt farm-skírteininu var gámurinn með innsigli nr. 10761, og staðhæfir áfrýjandi, að ekki hafi mátt rjúfa innsiglið fyrr en í Tókýó, og hefur því ekki verið mótmælt af stefnda. Farmurinn var því ekki skoðaður í Rotterdam.

Tvö löggilt japönsk skoðunarfyrirtæki skoðuðu rækjufarminn, eftir að gámurinn var opnaður í Tókýó 16. janúar 1985. Niðurstaða þeirra beggja var, að rækjan væri með öllu ónýtt, þar sem hún hefði þiðnað sökum einhverra bilana eða truflana í kælikerfi gámsins, á meðan á flutningi stóð. Samkvæmt tjónsskýrslum lá engin einhlít skýring fyrir um það, hvenær tjónið varð.

Niðurstöðum hinna japönsku skoðunarfyrirtækja hefur ekki verið mótmælt, og verða þær því lagðar til grundvallar.

Í héraðsdómi eru raktar athugasemdir áfrýjanda um hleðslu og flutning stefnda á rækjunni til Rotterdam. Stefndi telur sig á hinn bóginn hafa sannað, að tjónið hafi ekki orðið, á meðan varan var í umsjón hans.

Samkvæmt 5. gr. farmskírteinis undanskildi stefndi sig ábyrgð á tjóni, sem kynni að verða á vörunni í framhaldsflutningi hennar. Var honum þetta heimilt, sbr. 104. gr. þágildandi siglingalaga. Þegar hins vegar er virt það, sem fram hefur komið í málinu um flutning vörunnar, verður ekki talið, að ótvíræð gögn hafi komið fram um það, hvenær á flutningstímanum tjónið hafi orðið. Hefur stefnda ekki tekist sönnun þess, að tjónið hafi ekki orðið, á meðan farmurinn var í umsjón hans. Er þá einkum litið til þess, að nokkuð skortir á gögn og upplýsingar um hitastig í umræddum gámi fyrst eftir hleðslu hans og þar til hann var kominn um borð í m/s Eyrarfoss rúmlega 30 klukkustundum síðar, svo og, að ekki liggur fyrir síritaspjald gámsins á leiðinni frá Reykjavík til Rotterdam.

Á sama hátt hefur áfrýjanda ekki tekist óyggjandi að sýna fram á, að tjónið hafi ekki orðið á þeim tíma, sem farmurinn var í umsjá

hans, og er þá meðal annars haft í huga það, sem fram kemur í gögnum málsins um truflanir í hitaskráningu fyrstu dagana um borð í m/s Nedlloyd Delft.

Ómótmælt er, að áfrýjandi tók að sér flutning vörunnar frá Rotterdam til Tókýó og undirgekkst þá skilmála, er fólust í hinu gagnfæra farmskírteini. Verður því með hliðsjón af framansögðu ekki fallist á aðalkröfu áfrýjanda um, að stefndi verði dæmdur til greiðslu alls tjónsins, heldur beri að skipta því, og þykir eðlilegt, að hvor aðili um sig beri helming tjónsins.

Samkvæmt þessu verður stefndi dæmdur til að greiða áfrýjanda 13.686.067 japönsk jen. Áfrýjandi krefst 11,5% ársvaxta af fjárhæðinni frá 1. febrúar 1987 til greiðsludags, en fyrir liggur, að greiðsla samkvæmt áðurnefndri sátt var innt af hendi 29. janúar 1987. Stefndi hefur mótmælt vaxtakröfunni sem of hárrí. Samkvæmt þeim upplýsingum, sem lagðar hafa verið fram í málinu frá Seðlabanka Íslands um dráttarvexti af kröfum í japönskum jenum, þykir rétt að ákveða ársvexti af framangreindri fjárhæð sem hér segir: Frá 1. febrúar til 14. apríl 1987 skal greiða 5,26%, frá þeim degi til 19. júní 1989 7,8%, frá þeim degi til 6. nóvember 1989 7,9%, frá þeim degi til 1. janúar 1990 8,0%, en frá þeim degi til greiðsludags eins og þeir eru tilkynntir í auglýsingum Seðlabanka Íslands, þó aldrei hærrí en 11,5% ársvextir.

Eftir þessum úrslitum verður stefndi dæmdur til að greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem þykir hæfilega ákveðinn samtals 700.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Hf. Eimskipafélag Íslands, greiði áfrýjanda, Valgarð Briem hrl. f.h. Nedlloyd Lijnen B.V., 13.686.067 japönsk jen með 5,26% ársvöxtum frá 1. febrúar 1987 til 14. apríl sama ár, með 7,8% ársvöxtum frá þeim degi til 19. júní 1989, með 7,9% ársvöxtum frá þeim degi til 6. nóvember 1989, með 8,0% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1990, en frá þeim degi til greiðsludags með ársvöxtum samkvæmt auglýsingum Seðlabanka Íslands um dráttarvexti af kröfum í japönskum jenum, þó aldrei hærrí en 11,5% ársvexti.

Stefndi greiði áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals 700.000 krónur.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 23. mars 1988.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 17. þ.m., er höfðað hér fyrir þinginu með stefnu, birtri 23. mars 1987.

Stefnandi er Valgarð Briem hrl. f.h. Nedlloyd Lijnen B.V., Houllaan 21, 3016DA Rotterdam, Hollandi.

Stefndi er Hf. Eimskipafélag Íslands, Pósthússtræti 2, Reykjavík.

Stefndi krafðist upphaflega frávísunar málsins, en frávísunarkröfunni var hrundið með úrskurði dómsins 10. nóvember 1987.

Dómkröfur stefnanda eru nú þessar:

Aðallega, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum japönsk jen 27.372.135,00 ásamt 11,5% ársvöxtum frá 1. febrúar 1987 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu samkvæmt gjaldskrá LMFÍ. Til vara, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum lægri fjárhæð, en þó aldrei lægri en helming aðalkröfu, japönsk jen 13.386.067,00, með vöxtum og málskostnaði, sbr. aðalkröfu.

Dómkröfur stefnda eru um sýknu af kröfum stefnanda og málskostnað úr hans hendi að mati dómsins. Hann heldur fast við kröfu sína um frávísun, sem enn sé fyrir hendi.

I.

Stefnandi kveður málavexti þá, að haustið 1984 hafi stefndi tekið að sér flutning á 1596 kössum af frystri rækju frá firmanu Seifi hf., Reykjavík, til firmans C. Itoh & Co Ltd., Tókýó, en endanlegur kaupandi var C.I. Seafoods Ltd., sama stað, er fengið hafði rækjuna framselda og flutnings tryggði hana hjá Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Ltd. Gaf Eimskip þ. 21. nóvember 1984 út farmskírteini fyrir flutningi rækjunnar alla leið, en rækjan var flutt frá Reykjavík til Rotterdam með skipi Eimskips, m/s Eyrarfossi, og þaðan til Tókýó með skipinu Nedlloyd Delft í eigu Nedlloyd Lijnen B.V. Rækjan var flutt í ScanDutch-kæligámi KNLU 470174-0, sem Eimskip lagði til flutningsins, og skyldi rækjan flutt við a.m.k. - 23° Celcius. Gáminum var skipað upp í Tókýó þ. 9. janúar 1985 til geymslu hjá ScanDutch, uns C.I. Seafoods Ltd. tók við rækjunni og gámurinn var opnaður þ. 16. jan. 1985. Kom þá á daginn, að rækjan var þiðnuð og stórskemmd. Rækjan var skoðuð samdægurs af löggiltu skoðunarfirma, Shin Nihon Kentei Kyokai, í Tókýó að viðstöddum fulltrúum kaupanda, vátryggjanda, flytjanda og gámaeiganda. Var rækjan metin

altjón, enda reyndist hún óseljanleg við sölutilraunir. Var niðurstaða skoðunarfirmans sú, að tjónið hefði skeð vegna hækkunar hita á rækjunni, meðan á flutningi stóð, sökum bilana eða truflana á kælingu gámsins á leiðinni, en kælibúnaðurinn reyndist starfa eðlilega við athugun eftir tjónið. Af heilbrigðisástæðum og skv. fyrirmælum yfirvalda var rækjan grafin í jörðu, en váttryggingarfélag farmsins bætti váttryggingarverðmæti rækjunnar ásamt kostnaði við skoðun og niðurgroft. Nema bæturnar samtals jenum 34.372.135,00.

Með stefnu, útg. 3.1. 1986, krafði váttryggingarfélagið Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Ltd. í Tókýó stefnanda þessa máls og stefnda um endurgreiðslu bótanna. Stefndi þessa máls hafnaði alfarið (sic) bótaskyldu, en stefnandi þess ákvað að gera váttryggingarfélaginu boð um sættir í málinu, og var sáttaboðið jen 27.372.135,00 án vaxta, en ísl.kr. 434.681,00 í kostnað. Urðu fullarsættir um málslok, að því er stefnanda, Nedlloyd Lijnen B. V., snerti.

Stefnandi tekur fram, að stefndi, Hf. Eimskip, hafi fallist á, að málið yrði hafið gegn því, að því yrði greiddur málskostnaður samkvæmt úrskurði bæjarþingsins, sem hafi úrskurðað því félagi kr. 70.000 í málskostnað. Þannig hafi málið verið hafið hinn 18. desember 1986.

Með því að stefnandi þessa máls hafi þannig greitt umsamdar bætur til hins japanska tryggingarfélags, hafi hann samkvæmt 25. gr. laga um váttryggingarsamninga eða löggjöfnun frá þeirri grein eignast allan rétt, sem það kunni að hafa átt á hendur stefnda Hf. Eimskipafélagi Íslands. Samkvæmt heimild í 11. gr. laga nr. 14/1905 sé málið höfðað til endurkröfu umræddra bóta, a.m.k. að hluta.

Ekki sé ágreiningur milli málsaðila um, að málinu skuli til lykta ráðið fyrir íslenskum dómstól og að íslenskum lögum.

Kröfu sína um endurgreiðslu þeirra bóta, sem hann greiddi japanska tryggingarfélaginu Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Ltd., að fjárhæð jen 27.372.135. Stefndi byggir á því, að stefndi eigi sök á því, að rækjan í gáminum eyðilagðist. Liggi sök stefnda í eftirfarandi mistökum hans eða þeirra, sem á hans ábyrgð störfuðu:

1. Gámurinn var ranglega hlaðinn af starfsmönnum, sem stefndi bar ábyrgð á, í Hafnarfirði 30. nóv. 1984. Viðstaddir þá hleðslu voru 6 menn á vegum stefnda og 2 frá Seifi, afskipanda vörunnar. Kössunum hefði átt að raða án millibila í samfellda stæðu, en var í þess stað raðað með loftbilum á milli, sem jók verulega yfirborð stæðunnar, sem leiddi til hraðari þiðnunar, ef út af bæri með frýstinguna í gáminum.

2. Upplýst er, að starfsmenn stefnda, sem unnu að hleðslu gámsins, voru án verkstjóra og neituðu að taka við fyrirmælum afskipanda um það, hvernig hlaða skyldi gáminn.

3. Afskipendur hafa upplýst, að engin raflögn hafi verið, þar sem gámurinn var hlaðinn. Hafi því ekki verið unnt að kæla gáminn niður fyrir frystingu, enda frostið í honum aðeins -8° C, þegar gámurinn var opnaður til þess að hlaða í hann.

4. Meðan á hleðslu stóð, fóru verkamenn í mat, sem stóð í 1 klst. og 20 mínútur, og bætti það ekki úr kælingunni.

5. Dyrum gámsins var lokað kl. 13.36 hinn 20. nóv. Var kælikerfið þá ekki í sambandi, og kælikortið sýndi aðeins 17° C frost. Ekkert er vitað um meðferð gámsins frá þeim tíma til kl. 20.00 hinn 21. nóv., þegar hitinn er fyrst skráður um borð í Eyrarfossi, en um borð í það skip fór gámurinn í Reykjavík.

6. Kuldaskrár, ritaðar um borð í Eyrarfossi, sýna á 8 dögum stöðuga kælingu í 24° C án nokkurrar afhrímingar. Þessi jafni kuldi er frábrugðinn því, sem var á öðrum gámum um borð í skipinu á sama tíma, og frábrugðinn því, sem var við framhaldsflutning gámsins til Japans. Þessi skráning er því tortryggileg og bendir til, að mælirinn, sem lesið var af, hafi verið vitlaus eða vitlaust lesið af honum. Benda tölur til, að gámurinn hafi ekki verið í sambandi á þessu tímabili.

7. Stefndi hefur ekkert kælikort sýnt úr gáminum á þessu tímabili þrátt fyrir áskoranir um að leggja það fram.

8. Skráningar Eyrarfoss sýna, að síðast var lesið af þessum gámi kl. 8.00 hinn 28. nóv., enda þótt hiti í öðrum gáminum um borð í skipinu hafi verið skráður til hádegis daginn eftir. Umboðsmenn stefnda í Rotterdam upplýsa, að leiðsla að þessum gámi hafi verið ónýt og viðgerðar hefði verið þörf. Þeir upplýsa enn fremur, að ekkert hitakort hafi verið sett í gáminn eftir viðgerðirnar, sem bendir til, að viðhaldi og eftirliti með gáminum hafi verið ábótavant.

9. Óupplýst er, hvers vegna hitaskráningarkort gámsins var tekið úr honum, þótt rafmagnsleiðsla gámsins væri ónýt.

10. Mikið skortir á, að sýnt hafi verið fram á, að gámurinn hafi fryst eðlilega, meðan hann var í Rotterdam, áður en honum var skipað út í skip stefnanda.

11. Þegar stefnandi tók við gáminum, sýndi hitaskráningarkort 17° C frost á því korti, sem þá var sett í gáminn.

12. Loks er þess að geta, að starfsmenn stefnda létu hlaða 21 tonni í gáminn, þótt 20 tonn væru hámark til þess að tryggja eðlilega loftrás um farminn.

Af framangreindum ástæðum megi sjá, að stefndi hafi brugðist þeirri skyldu sinni skv. Haag-reglunum, að „properly care for the cargo“, þ.e.a.s. að annast farminn af alúð.

II.

Stefndi ber fram þrenns konar rök fyrir sýknukröfu sinni. Í fyrsta lagi sé um aðildarskort stefnanda að ræða, í öðru lagi sé krafan fyrnd, og í þriðja lagi beri hann ekki ábyrgð á skemmdum á farminum, þar sem skemmdirnar hafi ekki orðið, meðan farmurinn var um borð í Eyrarfossi.

Stefnandi (sic) styður málsástæður sínar um aðildarskort stefnanda með því að benda á, að ekki verði annað séð en að váttryggingarfélag Nedlloyd Lijnen, The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd., hafi ótilneytt og með frjálstri sátt greitt tjón vörukaupanda f.h. skjólstæðings síns, eins og komi fram í sáttinni. Stefnandi þessa máls eigi því engar kröfur, hvorki á hendur Eimskipafélagi Íslands né öðrum. Tjónþolinn, sem sættist á ofangreindar bætur, hafi gert sólidaríska kröfu á hendur Eimskipafélagi Íslands og Nedlloyd Lijnen. Verði afstaða Nedlloyd Lijnen ekki túlkuð á aðra leið en þá, að með sáttinni hafi félagið fallist á skaðabótaskyldu sína gagnvart tjónþolanum. Dómsátt hafi í sér fólgin bindandi endi sakarefnis á sama hátt og dómur. Þannig hafi stefnandi þessa máls viðurkennt skaðabótaábyrgð sína og greitt tjónið.

Stefnandinn, Nedlloyd Lijnen, hafi heldur ekkert tjón beðið, þar sem váttryggingarfélag þess hafi greitt tjónið, og ætti þá skv. 25. gr. laga um váttryggingarsaminga að öðlast endurheimturétt á hendur þeim, sem tjóninu hafi valdið, en um það var einmitt deilt í fyrra málinu, hvort Nedlloyd Lijnen eða Eimskip ætti að bera ábyrgð á tjóninu. Því hljóti að vera um aðildarskort stefnanda að ræða, sem leiði til sýknu skv. 2. mgr. 45. gr. einkamálalaga. Í þessu sambandi bendi stefndi á, að hinn upprunalegi tjónþoli hafi verið kaupandi vörunnar, C.I. Seafoods Ltd. í Tókýó, og hafi varan verið seld f.o.b. Tryggingarfélagið Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Ltd. hafi greitt bæturnar og öðlast rétt skv. 25. gr. váttryggingarsamningalaga nr. 20/1954 gegn þeim, sem ábyrgð beri á tjóninu. Þegar sáttin hafi verið gerð 18. desember 1986 í því máli, hafi tryggingarfélagið ekki framselt kröfuna neinum aðila, og félagið hafi fallið frá öllum kröfum á hendur stefnda, Hf. Eimskip. Farið hafi verið fram á framsal úr hendi lögmanns tryggingarfélagsins í því máli, en því hafi verið hafnað. Því fáist með engu móti séð, með hvaða heimild stefnandi þessa máls geri kröfur á hendur stefnda í máli þessu.

Í öðru lagi sé krafan fyrnd, enda fyrnist kröfur sem þessar á einu ári skv. ákvæðum siglingalaga nr. 66/1963, 233. gr., sem gildi um tjónið. Jafnvel þótt fyrri málsóknin yrði dregin frá fyrningartíma, sem hafist hafi 9. janúar 1985 og lokið hafi því 9. janúar 1986, þá hafi málið ekki verið höfðað fyrr en 23. mars 1987. Fyrra málið hafi verið höfðað af öðrum aðila og því óheimilt að beita því til frádráttar á fyrningartíma.

Í þriðja lagi byggist sýknukrafan á því, að stefndi Hf. Eimskipafélag, hafi undanskilið sig ábyrgð.

Rökin séu þessi:

Engin ákvæði finnist í íslenskum lögum, sem takmarki heimild farmflytjanda til þess að undanþiggja sig ábyrgð á vöru, sem hann tekur til flutnings, og fari því um ábyrgðina eftir frjálssu samkomulagi aðilanna (bill of lading).

Þegar kanna á ábyrgðarreglur Eimskipafélagsins, er tvennt, sem þarf að gera sér grein fyrir:

A) Getur Eimskipafélag Íslands undanþegið sig ábyrgð á skemmdum, sem verða á farminum, eftir að honum var skipað upp úr Eyrarfossi í Rotterdam 28. nóvember 1984?

B) Getur Eimskip sannað, að vörusendingin hafi ekki skemmt, meðan hún var um borð í Eyrarfossi?

Um A:

Varðandi fyrra atriðið er það að segja, að 5. gr., 2. mgr., sbr. 6. gr. farmskírteinis Eimskips, er alveg í samræmi við íslensk lög. Í 104. gr. siglingalaganna íslensku, nr. 66/1963, er beinum orðum tekið fram, að farmflytjanda (í þessu tilfelli H/f Eimskipafélag Íslands) sé heimilt að láta annan flutningsmann annast flutning vöru að nokkru leyti eða öllu, og jafnframt, að heimilt sé að undanþiggja sig ábyrgð á tjóni, sem verða kann, meðan varan er á vegum þess flutningsmanns. Í fyrrnefndri grein farmskírteinisins (5. gr.) hefur Eimskipafélagið beinum orðum undanskilið sig ábyrgð á skemmdum, sem kynnu að verða, meðan vara væri í framhaldsflutningi, og í 6. gr. er þess sérstaklega getið, að þegar móttökustaðar sé sérstaklega getið á forsiðu, þá starfi farmflytjandi aðeins sem umboðsmaður sendanda við að annast flutning frá móttökustað (Place of receipt) til lestunarhafnar (Port of loading). Farmskírteinið sjálft ber það, að um gagnfært farmskírteini er að ræða, svo að ekki verður um deilt.

Allt er þetta í fullu samræmi við íslensku siglingalögin, sem eru sniðin eftir norrænu siglingalögum. Íslenskir, norskir og danskir fræðimenn eru á einu máli um það, að þar sem svo standi á, að umsamið sé eða að það liggja ljóst fyrir af kringumstæðunum, að allur flutningurinn eða hluti af honum skuli framkvæmast af öðrum en frumfarmflytjandanum, þá geti hann undanskilið sig ábyrgðinni á tjóni, sem verði, meðan varningurinn er í vörslu framhaldsflytjanda. Í þessu tilfelli hafi farmflytjandinn, Eimskipafélagið, undanskilið sig á lögmætan hátt allri ábyrgð á skemmdum á umræddri vörusendingu, eftir að henni var skipað upp í Rotterdam.

Samkvæmt ákvæðum 104. gr. siglingalaganna þurfa tvö atriði að liggja fyrir, til þess að farmflytjandi geti undanskilið sig ábyrgð, — í fyrsta lagi, að heimilt sé að láta annan flutningsmann sjá um flutninginn að nokkru

eða öllu leyti, og í öðru lagi, að varan hafi skemmst, meðan hún var í vörslu þessa framhaldsflytjanda.

Fyrri atriðið, að heimildin til þess að láta annan taka að sér flutninginn að einhverju leyti, er ekki bundin ákveðnu formi. Nægilegt er talið, að farmsendanda sé ljóst, að farmflytjandi undanskilur sig ábyrgð, þannig að upplýsa þarf, hvað hann vissi eða mátti vita um ábyrgðarleysi farmflytjanda, þegar skírteinið var gefið út. Áður hefur verið bent á fyrirvarann í 5. gr. farmskírteinisins, og tilgangslaust er fyrir farmsendandann að bera það fyrir sig, að hann hafi ekki vitað eða mátt vita, að Eimskip annaðist aðeins flutning vörunnar til Rotterdam. Honum sem reyndum útflytjanda var örugglega ljóst, að Eimskipafélagið heldur ekki uppi rútuferðum til Tókýó, en auk þess er beinum orðum tekið fram á farmskírteininu, að um gagnfært farmskírteini sé að ræða.

Ekki fari því 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 var skipað upp í Rotterdam hinn 28. nóvember 1984.

Um B:

Stefnandi heldur því fram öðrum þræði, að varan hafi skemmst, meðan hún var í vörslu Eimskipafélagsins, og hefur hann vitnað til svokallaðs „síríta“, sem hann leggur fram. Þessi síriti (Partlow Chart) skráir hitastig í viðkomandi gámi til 5. desember 1984. Hann er merktur gámi nr. 470174-0, sem er sama merking og fram kemur á farmskírteininu dskj. nr. 4. Stefnandi getur þess, að „óljóst sé, hvort tjónið hafi frekar orðið á einum hluta leiðarinnar en öðrum“. Af stefnda hálfu er því hins vegar haldið fram, að hinn framlagði síriti sanni ekkert um það, hvort varan hefur skemmst, meðan gámurinn var um borð í Eyrarfossi. Á bls. 3 í skoðunarskýrslunni, dskj. nr. 5, er þess getið undir 5. lið, að á fjórum Partlow Charts hafi ekki komið í ljós frystingarkerki á leiðinni milli Reykjavíkur og Rotterdam, og vitnað til korts nr. 1, en það er lagt fram fremst á dskj. nr. 6. Á þessu síritakorti, sem merkt er nr. 1 og skráð neðan við, að sé Reykjavík/Rotterdam, er skráð, að gáminum hafi verið skipað út í Nedlloyd Delft þann 5. desember 1984. Þetta er sýnt með ör, sem teiknuð hefur verið á kortið. Augljóst er, að þetta er alls ekki það kort, sem skráði síritun á ferðinni milli Reykjavíkur og Rotterdam. Telji maður dagana aftur á bak frá þeim degi, sem er merktur 5. desember 1984, kemur í ljós, að þetta síritunarkort hefur aðeins skráð þessa svonefndu Partlow-skýrslu frá 2. desember 1984. Af þeim sökum verður engin ályktun dregin af kortinu.

Aftur á móti telji stefndi, að með framlagningu mælibréfs yfir hitastig í frystigámum séu færðar fullar sönnur á það, að varan hafi ekki getað

skemmst, á meðan hún var um borð í Eyrarfossi. Það sé föst venja hjá Eimskipafélaginu, að yfirmenn á hverju skipi skrái á fjögurra klst. fresti hitastig í hverjum gámi. Viðkomandi gámur, merktur 470174-0, sé í fimmtu línu á tveimur fyrstu síðum mælibréfsins, en í fyrstu línu á síðstu síðu. Samkvæmt þeim mælingum fari hitastigið aldrei niður fyrir 24. gr. frost nema við mælinguna kl. 20.00 þann 27. nóvember, en frostið sé aftur komið upp í 24. gr. um miðnætti sama kvöld. Daginn eftir sé svo gáminum skipað upp, svo sem áður hafi komið fram, og þann dag mælist 24 gráður kl. 4.00 um morguninn og kl. 8.00 um morguninn. Eftir það sé hann úr vörslu Eimskipafélagsins. Með þessum mælingum, sem yfirmenn Eyrarfoss hafi staðfest, séu komnar fullnaðarsannanir fyrir því, að varan skemmdist ekki, meðan hún var í vörslu Eimskipafélagsins, og áður hafi verið sýnt fram á, að fullkomlega heimilt hafi verið að undanskilja sig ábyrgð, eftir að varan fór úr vörslu félagsins, og að farmskirteinið beri það með sér, að svo var gert.

III.

Í máli því, sem Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Ltd. höfðaði hér fyrir þinginu gegn aðilum máls þessa í janúar 1986 á grundvelli 25. gr. váttryggingarsamningalaga og samkvæmt sérstöku framsali, var gerð sátt 18. desember 1986. Í sátt þeirri tók tryggingarfélagið The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd. að sér að greiða fyrir hönd Nedlloyd Lijnen B.V. japönsk jen 27.372.135,00 til stefnandans í málinu og málskostnað til hans og meðstefnda Hf Eimskipafélags Íslands. Lauk þar með því máli, án þess að Chiyoda Fire and Marine Insurance Company Ltd. framseldi kröfuna, og er ekki sýnt fram á í máli þessu, að slíkt framsal hafi síðar farið fram.

Þegar þetta er virt, verður ekki séð, með hvaða heimild Nedlloyd Lijnen B.V. höfðar mál það, sem hér er til úrlausnar gegn stefnda, Hf. Eimskipafélagi Íslands, til greiðslu kröfu þeirrar, sem sáttin var gerð um 18. desember 1986. Ber því að fallast á kröfu stefnda, Hf. Eimskipafélags Íslands, um sýknu vegna aðildarskorts stefnanda.

Eftir öllum atvikum þykir rétt, að hvor aðila beri sinn kostnað í máli þessu.

Dóm þennan kváðu upp Garðar Gíslason borgardómari, Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Ingvar Sveinbjörnsson deildarstjóri.

D ó m s o r ð:

Stefndi, H/f Eimskipafélag Íslands, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Valgarðs Briem hrl. f.h. Nedlloyd Lijnen B.V., í máli þessu. Málskostnaður fellur niður.