

Fimmtudaginn 13. desember 1990.

Nr. 354/1988. **Reykvísk endurtrygging hf.**

(Jónas A. Aðalsteinsson hrl.)

gegn

Þrotabúi Hafskips hf.

(Gestur Jónsson hrl.).

Vátryggingarsamningur. Gjaldþrot. Gengi. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðmundur Jónsson, Guðrún Erlendsdóttir, Haraldur Henryrsson, Hjörtur Torfason og Hrafn Bragason.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 2. nóvember 1988. Krefst hann þess, að hinum áfrýjaða dómi verði hrundið og honum breytt á þá leið, aðallega, að áfrýjandi verði algjörlega sýknaður og honum dæmdur málskostnaður úr hendi stefnda, bæði í héraði og fyrir Hæstarétti, en til vara, að áfrýjandi verði aðeins dæmdur til greiðslu 31.301,71 bandarískra dollara eða lægri fjárhæðar með þeim vöxtum, sem Seðlabanki Íslands ákvarðar um vexti af þeirri mynt. Verði fallist á varakröfu áfrýjanda, krefst hann þess, að málskostnaður verði felldur niður.

Stefndi krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og áfrýjanda verði gert að greiða sér málskostnað fyrir Hæstarétti.

Í héraðsdómi eru rakin bréfaskipti milli aðila málsins í ársbyrjun 1986 vegna gámatryggingar þeirrar, sem málið snýst um. Óumdeilt er, að með þessum bréfaskiptum hafi orðið samkomulag milli aðilanna um, að gámatryggingin félli niður eftir 6. janúar 1986 og að áfrýjandi bæri enga áhættu eftir þann tíma vegna tjóns á gámum þeim, er málið snýst um. Aðila greinir hins vegar á um það, hvort jafnframt hafi komist á samkomulag um endurgreiðslu iðgjalds. Áfrýjandi telur svo ekki hafa verið. Stefndi telur á hinn bóginn, að samkomulag aðilanna hafi einnig náð til þessa.

Í bréfi sínu til forstjóra áfrýjanda 24. janúar 1986 óskaði bústjóri stefnda þess, að gámatryggingin yrði „felld niður m.v. 6.12.85 og iðgjald endurgreitt fyrir þann hluta vátryggingartímabilsins, sem eftir er“. Í svarbréfi forstjóra áfrýjanda 14. febrúar 1986 sagði svo: „Ekki er hægt að verða við þessari beiðni en við munum fella þessa

tryggingu niður frá og með 06.01.1986 og endurgreiða iðgjald í samræmi.“ Með bréfi bústjóra stefnda 26. febrúar 1986 var fallist á þetta og þess jafnframt óskað, „að iðgjaldið verði nú endur-reiknað til 07.01.86 og lækkun til þess dags svo og iðgjald eftir 07.01.86 verði endurgreitt búinu“. Samkvæmt gögnum málsins virðast viðræður síðan hafa farið fram í apríl. Í bréfi áfrýjanda til stefnda 3. júní 1986 kom fram sú afstaða hans, að ekki hefði verið samið um endurgreiðslu iðgjaldsins, og vísað til ákvæða um uppsögn í váttryggingarsamningi.

Þegar litið er til orðalags bréfa aðilanna 24. janúar og 14. febrúar 1986, verður að telja, að forsvarsmenn stefnda hafi haft ástæðu til að líta svo á eftir móttöku bréfs áfrýjanda 14. febrúar, að áfrýjandi ætlaði að endurgreiða hlutfallslegt iðgjald vegna váttryggingarsamningsins fyrir tímabilið frá 6. janúar 1986 til loka upphaflegs samningstíma. Áfrýjanda mátti og vera ljóst eftir móttöku bréfs stefnda 26. febrúar 1986, að þessi var skilningur hans. Þegar þetta er haft í huga og með hliðsjón af 2. mgr. 16. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga, þykir bera að fallast á kröfu stefnda, enda hefur útreikningur hennar ekki verið vefengdur af hálfu áfrýjanda.

Krafa stefnda er miðuð við kaupgengi bandarísks dollara á upphafsdegi skipta þrotabús Hafskips hf. hinn 6. desember 1985, sem var 41,54 krónur. Hinn 7. janúar 1986 var kaupgengið 42 krónur. Áfrýjandi hefur haft uppi kröfu um, að dæmd fjárhæð verði tilgreind í bandarískum dollurum, þar sem fjárhæðir í váttryggingarsamningnum hafi verið í þeirri mynt. Vextir verði einnig miðaðir við ákvarðanir Seðlabanka Íslands um vexti af þeirri mynt. Ekki þykja lagarök standa til annars en að miða kröfuna við íslenska mynt á kaupgengi 7. janúar 1986. Þar eð gengi bandarísks dollara var hærra þá en miðað er við í kröfugerð stefnda, verður á hana fallist. Eins og málinu er háttað, þykir hins vegar rétt að dæma vexti eins og í dómsorði greinir.

Eftir þessum úrslitum verður áfrýjandi dæmdur til að greiða stefnda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem þykir hæfilega ákveðinn samtals 500.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Áfrýjandi, Reykvísk endurtrygging hf., greiði stefnda, þrotabúi Hafskips hf., 2.124.189 krónur með 22% ársvöxtum

frá 7. janúar 1986 til 1. mars s.á., með 12,1% ársvöxtum frá þeim degi til 1. apríl s.á., með 8,5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember s.á., með 8,7% ársvöxtum frá þeim degi til 11. s.m., með 8,8% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember s.á., með 8,9% ársvöxtum frá þeim degi til 21. janúar 1987, með 9,3% ársvöxtum frá þeim degi til 1. febrúar s.á., með 9,6% ársvöxtum frá þeim degi til 11. s.m., með 9,9% ársvöxtum frá þeim degi til 21. s.m., með 10,2% ársvöxtum frá þeim degi til 1. mars s.á., með 10,3% ársvöxtum frá þeim degi til 1. maí s.á., með 10,7 % ársvöxtum frá þeim degi til 11. s.m., með 10,9% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní s.á., með 11,2 % ársvöxtum frá þeim degi til 2. s.m., en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Áfallnir dráttarvextir leggjast við höfuðstól á 12 mánaða fresti, í fyrsta sinn 2. júní 1988.

Áfrýjandi greiði stefnda 500.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

S é r a t k v æ ð i

Hjartar Torfasonar hæstaréttardómara.

Samkvæmt 28. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga hefur gjaldþrot váttryggingartaka engin áhrif á váttryggingarsamning önnur en þau, er leiðir af almennum reglum laga. Er óheimilt að semja um annað nema á sviði skaðatryggingar, þar sem váttryggingarfélag má áskilja sér rétt til að segja tryggingunni upp með 14 daga fyrirvara hið minnsta. Í samningi málsaðila um gámatryggingu voru ekki ákvæði um uppsögn vegna gjaldþrots, en samkvæmt 16. gr. almennra skilmála samningsins (Institute Containers Clauses) mátti hvor aðili segja honum upp, hvenær sem var, með 30 daga fyrirvara. Í 4. gr. viðbótarskilmála um styrjaldar- og verkfalls-áhættu (Institute War and Strikes Clauses) var kveðið á um skemmri fyrirvara varðandi þann þátt váttryggingarinnar, en það ákvæði hafði ekki sjálfstæða þýðingu, eins og hér stóð á.

Þær almennu lagareglur, sem 28. gr. höfðar til, eru einkum í

43.-48. gr. gjaldþrotalaga nr. 6/1978, er taka til gagnkvæmra samninga. Samkvæmt 1. mgr. 45. gr. hefði áfrýjandi mátt rifta váttryggingarsamningnum, þar sem stefndi hafði látið í ljós ósk um að slíta honum, auk þess sem hann átti uppsagnarrétt samkvæmt 2. mgr. 48. gr. Samkvæmt 1. mgr. 48. gr. gat stefndi einnig sagt upp samningnum með venjulegum eða sanngjörnum fresti. Að auki gátu báðir aðilar neytt hins almenna uppsagnarréttar samkvæmt samningsskilmálunum, og féll hann nánast saman við rétt þeirra eftir 48. gr. Iðgjald vegna váttryggingarinnar var ekki í vanskilum, og kom uppsögn á þeim forsendum ekki til álita.

Umsamin váttrygging áfrýjanda á gámaflota Hafskips hf. átti að gilda fyrir tímabilið frá 8. júní 1985 til jafnlengdar næsta ár. Í héraðsdómi eru rakin helstu bréfaskipti málsaðila um váttrygginguna eftir gjaldþrot félagsins 6. desember 1985. Af þeim er ljóst, að stefndi vildi fella váttrygginguna úr gildi þegar við gjaldþrotið, meðal annars á þeim forsendum, að áhætta vegna hinna váttryggðu hagsmuna væri ekki lengur fyrir hendi, þar eð gámaflutningum á vegum félagsins væri lokið. Áfrýjandi taldi þá ráðstöfun ranga, meðal annars af því, að margir gámanna væru á leigu frá þriðju aðilum, sem hefðu hagsmuni af að halda þeim í tryggingu. Hann féllst síðan á það í bréfi 14. febrúar 1986 að fella váttrygginguna niður miðað við 6. janúar s.á., enda hafði stefnda þá tekist að skila mestum hluta leigugámanna til eigenda þeirra. Á þetta féllst stefndi í bréfi 26. febrúar 1986. Óumdeilt er, að með bréfum þessum hafi tekist samkomulag milli aðila um, að gámatryggingin teldist niður fallin eftir umræddan dag, sem næst 7 mánuðum eftir upphafsdag hennar og 30 dögum eftir gjaldþrotið, þannig að áfrýjandi bæri enga áhættu vegna tjóns eftir þann tíma. Hins vegar greinir þá á um endurgreiðslu iðgjalds þessa vegna.

Af hálfu stefnda var greinilega til þess ætlast, að fram færi hlutfallsleg endurgreiðsla á iðgjaldi miðað við þá styttingu um 5 mánuði, sem varð á gildistíma váttryggingarinnar. Kom þetta fram í bréfum hans 24. janúar og 26. febrúar 1986, og er krafa hans um endurgreiðslu á jafnvirði USD 51.136 miðuð við þá tilhögun. Í bréfi frá 10. desember 1985 hafði áfrýjandi lýst því yfir, að iðgjald mundi afreiknast, þegar gámar yrðu afhentir eigendum, og í bréfinu 14. febrúar 1986 kvaðst hann myndu „endurgreiða iðgjald í sam-

ræmi“ við niðurfellingu váttryggingarinnar. Telur stefndi, að með þessu hafi hann átt við hlutfallslegt uppgjör. Af bréfinu mátti þó einnig ráða, að áfrýjandi myndi vilja ræða málið nánar, og á fundi milli málsaðila 7. apríl 1986 lagði fulltrúi hans fram tillögu um endurgreiðslu á öðrum grundvelli, að fjárhæð USD 31.301,71, sem varakrafa hans nú miðast við. Var þar byggt á því sjónarmiði, að iðgjald ætti að reiknast hærra vegna hins stytta váttryggingartíma, svipað og um ræðir í 1. mgr. 16. gr. laga um váttryggingarsamninga.

Á það má fallast með áfrýjanda, að með orðum sínum í bréfinu 14. febrúar 1986 hafi hann ekki verið að lýsa gagngeru samþykki við endurgreiðslutillögu stefnda. Hins vegar fólst í þeim eindregið fyrirheit um endurgreiðslu vegna váttryggingarslitanna, eins og í fyrra bréfi hans. Með vísan til þess og til meginreglu 16. gr. laga um váttryggingarsamninga verður að hafna aðalkröfu hans um sýknu. Sú viðbára hans, að tjón hefði orðið á váttryggingartímanum, þykir ekki skipta máli, enda gaf áfrýjandi á engan hátt til kynna í erindum sínum, að endurgreiðsla ætti að takmarkast fyrir þær sakir.

Samkvæmt 16. gr. hinna almennu skilmála átti váttryggingartaki rétt á hlutfallslegri endurgreiðslu iðgjalds, ef félagið segði tryggingunni upp, en endurgreiðsla skyldi verða eftir því, sem um semdist, ef uppsögn kæmi frá honum sjálfum. Þessi ákvæði skera ekki úr um rétt aðila, eins og slitum á gámatryggingunni var háttað, en þau fóru fram án formlegrar uppsagnar og án sérstakrar skirskotunar til samningsins eða eindregins fyrirvara af hálfu áfrýjanda, er á honum væri byggður. Er því rétt að leysa úr málinu eftir ákvæðum 16. gr. laga um váttryggingarsamninga. Samkvæmt 2. mgr. hennar á váttryggingartaki rétt á endurgreiðslu iðgjalds í hlutfalli við þann tíma, er váttryggingartímabil styttest um, ef váttrygging fellur niður af öðrum ástæðum en þeim, að váttryggingarfélagið segi henni upp á grundvelli ákvæða í lögnum sjálfum. Meðal annars á 2. mgr. við að öðru jöfnu, þegar váttrygging er felld niður vegna brottfalls hinna váttryggðu hagsmuna eða þeirrar áhættu, sem tryggt er gegn. Í viðræðum sínum um gámatrygginguna virðast aðilar hafa verið sammála um það frá upphafi, að fella bæri hana niður, þegar hinir váttryggðu hagsmunir væru úr áhættu á vegum stefnda. Þeir staðnæmdust síðan við fyrrgreindan lokadag. Með tilliti til þessa

og atvika að öðru leyti ber að fallast á kröfu stefnda um hlutfallslega endurgreiðslu, eins og gert er í atkvæði meiri hluta dómenda. Er ég samþykkur niðurstöðum þeirra í málinu.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 3. ágúst 1988.

Mál þetta, sem dómtekið var 13. júlí sl., er höfðað með framlagningu skjala í dómi 2. júní 1987.

Stefnandi er þrotabú Hafskips h/f, nnr. 1380-3005, Skógarhlíð 6, Reykjavík.

Stefndi er Reykvísk endurtrygging h/f, nnr. 7307-1445, Sóleyjargötu 1, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 2.402.258 krónur ásamt 3,75% dráttarvöxtum á mánuði frá 6. desember 1985 til 1. mars 1986, en með 2,75% dráttarvöxtum frá þeim degi til 1. apríl s.á., en með 2,25% dráttarvöxtum á mánuði frá þeim degi til 1. mars 1987, en með dráttarvöxtum skv. 14. gr. laga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Þess er krafist, að áföllnum dráttarvöxtum megi bæta við höfuðstól, sem vextir reiknast af, fyrst 6. desember 1986 og síðan á 12 mánaða fresti.

Til vara er þess krafist, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda 2.124.189 krónur með sömu vöxtum og greinir í aðalkröfu.

Í báðum tilvikum krefst stefnandi málskostnaðar samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands.

Málavextir.

Stefndi annaðist flestar váttryggingar Hafskips h/f um árabíl, m.a. skipa- og gámatryggingar. Tekur stefnandi fram og telur nauðsynlegt að hafa í huga, að veruleg tengsl hafi verið á milli stefnda og Hafskips h/f, þar sem framkvæmdastjóri Hafskips h/f, Björgólfur Guðmundsson, og stjórnarformaður þess, Ragnar Kjartansson, hafi báðir átt sæti í stjórn Reykvískrar endurtryggingar h/f, sá síðarnefndi sem stjórnarformaður. Hafi þessir forsvarsmenn Hafskips h/f ásamt framkvæmdastjóra stefnda verið stærstu hluthafar Reykvískrar endurtryggingar.

Hafskip h/f notaði í starfsemi sinni umtalsverðan fjölda gáma, sem flestir voru á leigu hjá félaginu. Félagið keypti váttryggingu hjá stefnda vegna þeirra. Stefndi sendi Hafskipi h/f tilkynningu, dags. 26. júní 1985, þar sem tilkynnt var um gámatryggingu til 12 mánaða. Voru váttryggðir hagsmunir 20.000.000 Bandaríkjadala að verðmæti og iðgjald 90.000 Bandaríkjadali, sem áttu að greiðast fyrir þrjá mánuði í senn. Váttryggingarskirteini var gefið út 27. júní 1985. Þar kemur fram m.a., að iðgjald

skyldi vera 0,45% af váttryggðum hagsmunum, eins og þeir væru greindir á listum yfir gáma, sem Hafskip væri með í notkun á hverjum tíma. Í skirteininu kemur fram, að Hafskip h/f var váttryggt, en auk þess taldist gámaleigufyrirtækið ITEL vera váttryggt vegna þeirra gáma, sem það fyrirtæki átti og Hafskip var með á leigu á hverjum tíma.

Hafskip h/f var úrskurðað gjaldþrota 6. desember 1985, og voru þá skipaðir 3 bústjórar til þess að fara með fyrirsvar búans. Hófst fljótlega viðræður þeirra og stefnda um uppgjör viðskipta. Lagði stefndi viðskipta-firlit Hafskips h/f fyrir árið 1985 fram 15. janúar 1986. Niðurstaða þess var, að þrotabúið ætti inneign hjá stefnda, sem næmi 104.079,42 Bandaríkjadöllum. Auk þess lá fyrir á handskrifðu minnisblaði frá framkvæmdastjóra stefnda, að óuppgert væri tjón til stefnanda, samtals 236.515 Bandaríkjadali. Stefndi tekur fram, að í ljósi tengsla Hafskips h/f og stefnda sé staða viðskipta aðila mjög athyglisverð, sérstaklega þar sem fyrir hafi legið, að hið gjaldþrota félag hafi skuldað nánast öllum viðskiptamönnum sínum verulegar fjárhæðir og nánast ekkert greitt af skuldum sínum síðustu mánuðina fyrir gjaldþrotið. Veki það athygli, að á sama tíma (ágúst til nóvember 1985) greiddi félagið 14 sinnum 20.000 dali í reiðufé til stefnda.

Af fyrrgreindu viðskipta-firliti kemur fram, að þegar í júní 1985 skuldfærði stefndi Hafskip h/f fyrir 90.000 Bandaríkjadöllum vegna gámatryggingarinnar, þ.e. iðgjaldi fyrir 12 mánuði. Þá hafi annars vegar 14.967 dalir og hins vegar 7.522 dalir verið skuldfærðir sem viðbótariðgjöld í nóvember 1985.

Forsvarsmenn aðila áttu með sér fund 22. janúar 1986, þar sem fjallað var um uppgjör viðskiptamanna. Í framhaldi af þeim fundi var stefnda sent bréf, dags. 24. janúar 1986. Þar segir m.a.:

„Þess er óskað, að gámatrygging 85/86, sem skuldfærð er á viðskipta-reikning í júní 1985 með USD 90.000 og endurskoðuð með tveim greiðslum í nóv. 1985 (USD 14.967 og USD 7.552), verði felld niður m.v. 6.12.85 og iðgjald endurgreitt fyrir þann hluta váttryggingartímabils, sem eftir er. Á það skal bent, að þrotabúið hefur ekki þörf fyrir þá vernd, sem váttryggingin felur í sér, þar sem flutningum á gámum á vegum félagsins var þá lokið og forsendur þeirrar áhættu, sem Hafskip hf. tryggði sig gegn, því ekki fyrir hendi.

Telji RE sig ekki geta oððið við ósk þrotabúsins um niðurfellingu váttryggingarinnar frá 6.12.85, er þess óskað, að fundur verði haldinn með fulltrúum þb. Hafskips hf. og RE hið fyrsta um þessa tryggingu. Til upplýsingar fyrir yður hef ég látið taka saman skrá yfir gáma, sem þrotabúið hafði ekki skilað réttum eigendum eða voru í eigu þess þann 23.12.85. Sams konar listi yfir gáma verður tekinn saman í næstu viku miðað við stöðuna þá.“

Þessu bréfi svaraði stefndi 14. febrúar 1986. Þar segir m.a.:

„Gámatrygging Hafskips.

Hjálagt fylgir afrit af bréfi dags. 10.12. 1985, þar sem við staðfestum áframhald á viðkomandi tryggingu. Í bréfi þessu er óskað eftir því að þessi trygging verði felld niður frá og með 06.12. 1985. Ekki er hægt að verða við þessari beiðni en við munum fella þessa tryggingu niður frá og með 06.01. 1986 og endurgreiða iðgjald í samræmi. Óskað er eftir staðfestingu frá þrotabúi Hafskips, að Reykvísk endurtrygging sé laus allra ábyrgða gagnvart ITEL and Interpool, þar sem viðkomandi aðilar staðfesta sjálfir samþykki sitt, þar sem við urðum að staðfesta váttryggingar til viðkomandi aðila. Við erum reiðubúin að ræða málið nánar á fundi með ykkur.“

Með bréfi stefnda fylgdi afrit bréfs frá 10. desember 1985, sem stílað var á Hafskip h/f, en í því bréfi segist stefndi ekki hafa fellt gámatrygginguna niður, þar sem hann sé skuldbundinn gagnvart ýmsum leiguaðilum að váttryggja þeirra hagsmuni. Jafnframt er því lýst yfir, að iðgjald muni afreiknast, þegar gámar verði afhentir eigendum.

Stefnandi telur, að í þessu svari stefnda felist misskilningur á réttarstöðu hans við gjaldþrotið, og ber hann fyrir sig, að skv. 1. tl. 43. gr. laga nr. 6/1978 um gjaldþrotaskipti hafi það verið á valdi þrotabúsins að ákveða, hvort hinn gagnkvæmi samningur aðila yrði við lýði eftir 6. desember 1985.

Forsvarsmenn aðila áttu fund 20. febrúar 1986, og í framhaldi af honum sendu bústjórar stefnda bréf, dagsett 26. febrúar 1986, þar sem segir m.a.: „Gámatryggingar.

Fallist er á þá hugmynd, að gámatryggingar gagnvart öllum gámum öðrum en frá ITEL og Interpool teljist felldar niður frá 07.01.86. Þrotabúið mun reglulega senda upplýsingar um verðmæti gámostokks þessara aðila, þannig að hægt sé að reikna iðgjaldið. Hjálagt sendi ég verðmætalista vegna gáma pr. 07.01.86. Þess er óskað, að iðgjaldið verði nú endurreiknað til 07.01.86 og lækkun til þess dags svo og iðgjald eftir 07.01.86 verði endurgreitt búinu. Búið mun síðan greiða iðgjald frá 07.01.86 vegna gáma Interpool og ITEL skv. reikningi RE.“

Með þessu bréfi töldu bústjórar sig vera að ganga frá endanlegu samkomulagi við stefnda um uppgjör gámatrygginganna í framhaldi af framangreindum fundi. Var gengið út frá því, að iðgjöld af gámatryggingunni yrðu endurgreidd búinu pro rata miðað við váttryggingartímabilið, enda hafi stefndi engin orð haft um annað.

Nokkuð dróst hjá stefnda að svara. Á fundi 7. apríl 1986 lagði Bjarni G. Bjarnason, starfsmaður stefnda, fram handskrifaðan útreikning á því, hver endurgreiðsla stefnda á iðgjaldinu ætti að vera, ásamt töflu, sem útreikningurinn var byggður á.

Við athugun bústjóra á útreikningum þessum kom í ljós, að endurgreiðsl-

an var ekki hlutfallsleg miðað við tíma. Þessu var mótmælt í bréfi, dags. 22. apríl 1986, og í því bréfi gerð grein fyrir skoðun stefnanda á því, hvernig beri að reikna endurgreiðsluna, miðað við samkomulag aðila. Niðurstaða þess útreiknings var sú, að endurgreiðslan ætti að nema 51.136 Bandaríkjadöllum.

Stefndi svaraði bréfi þessu með bréfi, dags. 3. júní 1986. Þar er því haldið fram, að það, að iðgjaldið skyldi greiðast ársfjórðungslega, komi reikningsstöðu Hafskips h/f hjá stefnda á upphafsdegi skipta, 6. desember 1985, ekkert við, því að iðgjaldið hafi verið allt skuldfært í upphafi skv. „venjulegum reikningsskilavenjum“, eins og það er orðað í bréfinu.

Málsástæður og lagarök.

Stefnandi byggir á því, að samkvæmt samningi aðila hafi stefnda verið óheimilt að skuldfæra Hafskip h/f fyrir 12 mánaða iðgjaldi þegar í júní 1985. Iðgjaldið hafi átt að greiðast ársfjórðungslega og hafi einungis 45.000 Bandaríkjadaliir verið komnir í gjalddaga, þegar hinum gagnkvæma samningi lauk. Sama gildi um viðbótariðgjöld, samtals 22.489 Bandaríkjadali, sem stefndi segist hafa skuldfært í nóvember. Honum hafi ekki verið heimilt að skuldfæra þau iðgjöld til loka upphaflega váttryggingartímabilsins.

Stefnandi heldur því fram, að tengsl forsvarsmanna Hafskips h/f við stefnda hafi verið með þeim hætti, að jafnvel þótt þeir hafi hugsanlega ekki gert athugasemdir við skuldfærsluna, sé slíkt ekki skuldbindandi fyrir þrotabúið samkvæmt meginreglum VIII. kafla laga nr. 6/1978, m.a. 54. og 61. gr.

Af þessu leiði, að iðgjöld, sem komin hafi verið í gjalddaga 6. desember 1985, hafi verið samtals 54.689 Bandaríkjadaliir.

Stefndi hafði tekið til sín iðgjöld, að fjárhæð 112.519 Bandaríkjadali, og hafi oftekin iðgjöld á upphafsdegi skipta því verið 57.830 dalir. Er aðalkrafa stefnanda sú, að stefndi verði dæmdur til að greiða búinu jafnvirði þessarar fjárhæðar með vöxtum.

Til vara er á því byggt, að tekist hafi samningur milli aðila um uppgjörið þegar 26. febrúar 1986, og beri þá stefnda að endurgreiða stefnanda iðgjöld að jafnvirði 51.136 Bandaríkjadala samkvæmt útreikningum í bréfi stefnanda frá 22. apríl 1986, en þar miðar stefnandi við, að Hafskipi hafi borið að greiða 61.383 dali í iðgjald, og sé sú fjárhæð dregin frá 112.519, fáiast fjárhæð varakröfunnar. Stefnandi kveðst hér byggja á sömu lagarökum og í aðalkröfugerð, en ganga út frá því, að iðgjald skuli greitt af gámum, sem ekki hafði verið skilað til rétttra eigenda skv. umsaminni viðmiðun aðila tímabilið 6. desember 1985 til 6. janúar 1986. Þá telur stefnandi, að samkomulag þetta hafi falið í sér loforð stefnda um hlutfallslega endurgreiðslu

iðgjaldsins, þar sem áskilnaður hafi ekki verið gerður um annað. Ákvæði váttryggingarskilmálanna um uppsögn eigi ekki við vegna gjaldþrotsins, og endurgreiðslutafla stefnda, svonefnd „aviation cancellation scale“, hafi ekki stoð í lögum, venju eða samningi aðila.

Þá tekur stefnandi fram, að jafnvel þótt samningur aðila hefði verið látinn halda sér út samningstímamann þrátt fyrir gjaldþrotið, myndi það leiða til sömu niðurstöðu. Í samningi aðila hafi falist, að iðgjald reiknaðist af verðmæti þeirra gáma, sem félagið hafði í notkun hverju sinni. Sú notkun var nánast engin eftir 6. desember 1985 og alls engin eftir 7. janúar 1986. Iðgjald vegna þess tíma hefði því átt að endurreiknast sem 0 og stefnda borið að endurgreiða í samræmi við það.

Sýknukrafa stefnda byggist á því, að þar sem stefnandi hafi ekki samþykkt tilboð hans um lækkun eða endurgreiðslu heildariðgjalds, sé hann ekki skuldbundinn til endurgreiðslu eða lækkunar iðgjaldsins. Telur stefndi, að þrotabúið hafi tekið yfir samning þann, sem gerður var við Hafskip h/f, og að samkomulag hefði náðst þess efnis, að váttryggingin skyldi gilda til 6. janúar 1986, þó þannig, að hluti hennar gildi áfram, og að það hafi verið háð samkomulagi hins váttryggða, stefnda og endurtryggjenda, hvort og þá hvernig endurgreiðslum skyldi háttað.

Stefndi hafi boðið fram greiðslu á 31.301,71 Bandaríkjadál, og byggist hugsanleg skuld hans algerlega á tilboði því, sem stefndi gerði stefnanda í bréfi, dagsettu 3. júní 1986.

Forsendur og niðurstæða.

Ekki verður fallist á aðalkröfu stefnanda, þar sem ákvæði 1. tl. 43. gr. laga nr. 6/1978 um gjaldþrotaskipti, sem hann ber fyrir sig, á ekki við í þessu tilviki vegna sérreglu 28. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga, sbr. 41. gr. laga nr. 6/1978.

Samkvæmt 28. gr. l. nr. 20/1954 hélst váttryggingarsamningur aðila í gildi þrátt fyrir gjaldþrotáurskurðinn eða allt til 7. janúar 1986, en fram er komið í málinu, að aðilar komu sér saman um, að tryggingin skyldi felld niður frá þeim tíma, sbr. bréf stefnda, dagsett 14. febrúar 1986, og bréf stefnanda, dagsett 26. janúar s.á.

Telur dómurinn, að samkomulag hafi tekist með aðilum um, að tryggingin skyldi felld niður frá 7. janúar 1986, og eru aðilar bundnir af því samkomulagi.

Skilmálar þeir, sem giltu í viðskiptum aðila, voru svonefndir „Institute Container Clauses“ ásamt „Institute War and Strikes Clauses“, sem eru heftir við bréf stefnda til stefnanda, dagsett 27. júní 1985, sem aðilar nefna váttryggingarskírteini.

Stefndi hefur borið fyrir sig plagg nokkurt, sem nefnt er „aviation

cancellation scale“, sem virðist eiga að gilda um endurgreiðslu iðgjalda í tilteknum hlutföllum eftir lengd tryggingartímabils. Ekki hafa verið færð fram nein gögn, sem styðji, að slíkum afdrætti skuli beita við endurreikning á iðgjaldi til stefnanda. Þá má og benda á, að í bréfi stefnda til stefnanda, dagsettu 14. febrúar, að (sic) stefndi muni „endurgreiða iðgjald í samræmi“. Hvergi er hér að finna neinn fyrirvara, sem stefndi getur nú byggt á um endurgreiðsluna, og í ofangreindum tryggingarskilmálum segir beinlínis, að endurgreiða beri iðgjald pro rata, sbr. 4. gr. b í skilmálum þeim, sem nefndir eru „Institute War and Strikes Clauses“, en skv. 1. gr. þeirra skilmála segir, að 16. gr. skilmála þeirra, er nefndir eru „Institute Container Clauses“, gildi ekki um trygginguna. Stefndi hefur borið 16. gr. þessara skilmála fyrir sig, en samkvæmt framansögðu verður ekki talið, að hún eigi við í samskiptum aðila, og verður því ekki á henni byggt um endurgreiðslu iðgjaldsins.

Samkvæmt því, sem hér að framan segir, ber stefnda að greiða tryggingariðgjöldin í samræmi við það, sem krafist er af stefnanda í varakröfu hans, og með því að krafa stefnanda um upphafstíma vaxta hefur ekki sætt andmælum, þykir, eins og á stendur hér, bera að taka kröfu stefnanda að þessu leyti til greina, þó þannig, að dráttarvextir greiðist frá 7. janúar 1986.

Fallist er á kröfu um höfuðstólsfærslu vaxta á 12 mánaða fresti, þó þannig, að miðað er við 7. janúar 1987.

Eftir úrslitum málsins ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda 320.000 krónur í málskostnað, þ.m.t. söluskattur.

Allan Vagn Magnússon borgardómari kvað upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Reykvísk endurtrygging h/f, greiði stefnanda, protabúi Hafskips h/f, 2.124.189 krónur ásamt 3,75% dráttarvöxtum á mánuði frá 7. janúar 1986 til 1. mars s.á., en með 2,75% dráttarvöxtum frá þeim degi til 1. apríl s.á., en með 2,25% dráttarvöxtum á mánuði frá þeim degi til 1. mars 1987, en með dráttarvöxtum skv. 14. gr. laga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags og 320.000 krónur í málskostnað, allt innan 15 daga frá birtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Áfallnir vextir leggjast við höfuðstól á 12 mánaða fresti, í fyrsta sinn 7. janúar 1987.