

Fimmtudaginn 6. maí 1999.

Nr. 456/1998. **Tryggingamiðstöðin hf.**

(Valgarð Briem hrl.)

gegn

Kvisti ehf.

(Jón Finnsson hrl.)

Farmsamningur. Vátrygging. Endurkrafa. Skaðabætur.

Pegar salt var losað úr lest flutningaskipsins L kom í ljós að hluti farmsins hafði mengast af ryði úr skipshliðum og plasti, sem átti að verja saltið. Hafði skipið verið fermt án þess að gengið væri frá lestinni með fullnægjandi hætti. T, vátryggingafélag eiganda farmsins, greiddi honum bætur vegna þessa og stefndi K, farmflytjandanum, til endurgreiðslu þeirrar fjárhæðar. Talið var að þar sem skipstjóra hefði borið að sjá til þess að farmurinn væri ekki settur í lestirnar fyrr en umbúnadur í þeim væri fullnægjandi, yrði farmflytjandinn að bera ábyrgð á tjóninu. Var K dæmt til að greiða T andvirði þess salts, sem sannað þótti að hefði skemmst.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarnir Pétur Kr. Hafstein, Arnljótur Björnsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 20. nóvember 1998. Hann krefst þess aðallega að stefndi verði dæmdur til að greiða 1.086.110 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 15. desember 1997 til greiðsludags. Til vara krefst hann þess að stefndi verði dæmdur til að greiða lægri fjárhæð. Loks krefst áfrýjandi málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, en til vara að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I.

Með farmsamningi stefnda og Saltkaupa hf. undirrituðum 17. október 1996 tók stefndi að sér að flytja frá Spáni til íslenskra hafna á árunum 1997 og 1998 nánar tiltekið magn af umbúðalausum salti til fisk-

söltunar. Skyldi farin ein skipsferð mánaðarlega með saltið eftir nánari tilkynningu frá Saltkaupum hf. Mál þetta varðar skemmdir á farmi í eigu Saltkaupa hf., sem stefndi flutti frá Almeria á Spáni til Íslands í einni af ferðum, er farnar voru samkvæmt farmsamningnum. Í umrætt sinn notaði stefndi til flutningsins farmskipið m/s Lobo, sem hann kveðst hafa haft til ráðstöfunar samkvæmt tímabundnum farmsamningi. Farmskírteini var gefið út af skipstjóranum í Almeria 16. júlí 1997. Það var ekki framselt þriðja manni og var Saltkaup hf. handhafi þess. Í skírteininu kom fram, að þyngd alls saltfarmsins væri 2.725 smálestir brúttó. Sendandi farmsins var Union Salinera de España S.A.

Fyrsti viðkomustaður skipsins hér á landi var Höfn í Hornafirði. Var þar skipað upp 890.540 kg af salti 26. júlí 1997 samkvæmt skýrslum löggilts vigtarmanns. Því næst var affermt í Neskaupstað og síðan á Vopnafirði, Dalvík, Sauðárkróki og Flateyri. Síðasta affermingarhöfn skipsins átti að þessu sinni að vera Patreksfjörður. Þar komu 1. ágúst 1997 í ljós skemmdir á farminum. Að beiðni Saltkaupa hf. var sá hluti farmsins, sem reyndist skemmdur, fluttur með skipinu til Grindavíkur, þar sem skemmda saltið var látið í land. Á vottorði löggilts vigtarmanns í Grindavík kemur fram, að þar var vegið úr skipinu úrgangssalt samtals 161.870 kg. Ekki nýtur við vigtarvottorða um salt, sem látið var á land annars staðar en á Höfn í Hornafirði og í Grindavík. Hins vegar liggur fyrir eyðublað með fyrirsögninni „Voyage Report“ auðkennt Saltkaupum hf., þar sem ritaðar eru á íslensku upplýsingar um viðtakendur, affermingardaga og þunga salts, sem skipað var upp. Skjal þetta var lagt fram í þrem gerðum. Á einni þeirra er talan 161.000 rituð fyrir neðan talnadálk með tölum um affermt magn á einstökum losunarhöfnum. Eru aðilar sammála um að hér sé átt við 161.000 kg af óhreinu salti, sem sett var í land í Grindavík 3. ágúst 1997. Hinar gerðir skjalsins bera þess merki að strikað hafi verið yfir tölu þessa. Að sögn framkvæmdastjóra Saltkaupa hf. var eyðublaðið fyllt út af Jóni Steindórssyni losunarstjóra félagsins. Nafn hans er þó ekki á blaðinu. Það er dagsett í Grindavík 3. ágúst 1997 og þar fyrir neðan er undirritun skipstjóra m/s Lobo ásamt einni athugasemd. Á blaðinu eru allar tölur um saltmagn í heilum þúsundum kílógramma, nema það, sem sett var í land á Höfn. Þar er greint sama magn og getið er í áðurgreindu vigtarvottorði. Samkvæmt fyrstnefndri gerðs skjalsins var þyngd affermdrar vöru alls 2.572.540 kg að meðtöldum áðurgreindum 161.000 kg af skemmdu salti.

Saltið var váttryggt með farmtryggingu hjá áfrýjanda, sem greiddi 10. október 1997 Saltkaupum hf. 1.086.110 krónur í tjónsbætur og framkrefur stefnda um þá fjárhæð í þessu máli.

II.

Skemmdir á farmi m/s Lobo voru skoðaðar 1. ágúst 1997 á vegum umboðsmanns Lloyd's, Könnunar ehf. Í skoðunarvottorði félagsins 29. september 1997 segir svo: „Ég undirritaður fór samkvæmt beiðni Könnunar ehf., um borð í m/s Lobo sem var að losa saltfarm í Patreksfjarðarhöfn til að skoða skemmdir á farmi vegna ryðs sem kom úr hliðum lestanna og mengaði farminn. Í ljós kom að plast, sem lagt var upp með síðum skipsins og átti að hindra að farmurinn lægi upp að síðunni, hafði fallið niður við lestun skipsins og kom því ekki að neinu gagni. Talsvert ryð var í farmi meðfram síðum, öllu því meir í aftari lest skipsins og hluti farmsins ónýtur.“

Af hálfu stefnda er ekki vefengt, að skemmdir þessar stafi af ryði úr lestum skipsins. Um áhrif málma á óvarið salt er fjallað í bréfi Rannsóknastofnunar fiskiðnaðarins 14. apríl 1999, sem lagt var fyrir Hæstarétt. Þar segir meðal annars:

„Við flutning á salti sem á að nota til söltunar á fiski þarf að tryggja að það mengist ekki af kopar eða járn. Salt sem inniheldur þessa málma getur orsakað það að fiskur sem er saltaður með því gulnar og verðfellur af þeim völdum.“

Eins og fram kemur í samningi milli skipafélags og Saltkaupa þá er kveðið á um að lestin eigi að vera klædd að innan með plasti til að koma í veg fyrir mengun. Kolkunin er til að draga úr saggamyndun og er nauðsynleg til að taka við raka sem myndast undir plastinu. Plastið þarf að hylja allar lestarhliðarnar. Salt má ekki komast í snertingu við berar hliðar þar sem það mengast af málmjónum og mengunin getur náð langt inn í saltfarminn. Við hreyfingu úti á rúmsjó getur saltið runnið til í lestinni og blandast saman. Við löndun blandast saltið síðan saman og ekki er hægt að greina á milli mengaðs og ómengaðs salts.

Erfitt er að gefa ákveðnar leiðbeiningar um hvernig best er að standa að plöstun lestar nema að þekkja alla staðhætti. Í flestum tilvikum er best að byrja neðst og rúlla plastinu upp með hliðunum um leið og saltinu er skipað um borð. Þannig er tryggt að plastið hylji vel hliðarnar og fjúki ekki. Ef plastið rifnar eða fýkur þarf að stoppa lestunina og

koma því fyrir á þeim stöðum sem það hefur rifnað til að hindra snertingu salts við skipssíður.“

Í áðurnefndu skoðunarvottorði Könnunar ehf. 29. september 1997 er einnig vitnað til telex-skeytis frá fyrirtækinu S. A. López Guillén í Almería, þar sem fram kemur að slitrur úr plastinu hafi „blandast“ saltinu. Þá er í vottorðinu vísað til frásagnar nafngreinds starfsmanns Saltkaupa hf. í viðtali við Könnun ehf. 17. eða 18. september 1997, þar sem fram kemur að í Grindavík væru 307.460 kg af menguðu salti, „bæði væri ryð í því og eins væri rifrildi úr plasti sem hefði átt að vera sem vörn fyrir plastið en hefði dottið niður og hefði plastið tæst í sundur við losun og væri plast rifrildið blandað saltinu.“ Í tilefni af þessu fór skoðunarmaður Könnunar ehf. til Grindavíkur 25. september 1997 og skoðaði saltbing, sem þar var í geymslu. Um þetta sagði í skoðunarvottorðinu, að þar hafi verið bingur, 14 m langur, 5 m breiður og um 5 m á hæð. Taldist skoðunarmanninum svo til að bingurinn gæti hafa verið milli 300 og 350 smálestir. Hafi bæði verið ryð og plastslitrur í saltinu.

III.

Sjópróf til rannsóknar á málsatvikum virðist ekki hafa verið haldið. Ekki liggur heldur fyrir útdráttur úr skipsbók. Samkvæmt skýrslu skipstjóra, ritaðri í Grindavík 4. ágúst 1997, hófst fering skipsins í Almería 16. júlí 1997 kl. 14.00 og lauk kl. 19.45. Segir þar, að vegna hvassviðris hafi losnað hluti af plastdúk, sem settur hafði verið í lestina til hlífðar saltinu. Hafi dúkurinn fallið niður í lestina með þeim afleiðingum að plastið „blandaðist“ saltfarminum. Þegar færiband, sem notað var við feringuna, hafði verið stöðvað, hafi nokkur tonn af salti verið komin ofan á plastið. Hafi því verið ókleift að fjarlægja það úr saltinu. Ákveðið hafi verið að fjarlægja allt plastið, sem eftir var, til þess að koma í veg fyrir frekari mengun af því.

Með gögnum, sem rakin eru í II. kafla hér á undan og skýrslu skipstjórans telst sannað, að hluti farms m/s Lobo hafi mengast af ryði og plasti vegna atvika í tengslum við feringu skipsins í Almería.

Ekki liggur ljóst fyrir hverjir önnuðust feringuna í Almería, en af málgögnum verður ráðið að það hafi ekki verið skipverjar, heldur menn úr landi. Hinir síðastgreindu munu ekki hafa gefið skýrslu um atburði, sem leiddu til farmskemmdanna. Um atburðina er ekki annað

að styðjast við en framangreinda frásögn skipstjóra. Af henni verður þó ekki með vissu ráðið að menn úr landi, sem unnu að fermingu, hafi valdið því að plastdúkarnir aflöguðust og þvældust undir saltið.

Þá er ósönnuð gegn andmælum áfrýjanda sú staðhæfing í skýrslu skipstjóra, að Saltkaup hf. eða menn, sem það félag ber ábyrgð á, hafi samþykkt að fjarlægja hluta af plastdúkunum áður en fermingu var lokið.

Að svo vöxnu máli þarf ekki að taka afstöðu til þeirrar málsástæðu stefnda, að af nánar tilgreindum ákvæðum farmsamningsins 17. október 1996 leiði, að Saltkaup hf. beri sem farmsamningshafi ábyrgð á verkum manna úr landi, sem hafi annast fermingu skipsins á vegum farmsendanda.

IV.

Aðilar eru sammála um að um ágreining þeirra verði dæmt eftir íslenskum réttarreglum.

Ekki er deilt um, að samkvæmt farmsamningnum 17. október 1996 hafi stefnda verið skylt að búa lestar m/s Lobo undir fermingu meðal annars með því að kalka þær og koma þar fyrir hlífðardúkum úr plasti. Ber stefndi því bótaábyrgð á tjóni, sem rekja má til ófullnægjandi umbúnaðar að þessu leyti.

Í farmsamningnum er sérstaklega tekið fram, að ferming og búlkun farms skuli ævinlega fara fram undir eftirliti skipstjóra. Er það í samræmi við meginreglu í 26. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Af málsgögnum má ráða, að plastdúkar þeir, er verja áttu farminn ryðmengun, hafi losnað vegna vinds, sem ekki hafi verið meiri en vænta mátti á fermingarstaðnum á þessum tíma árs. Verður því miðað við að ekki hafi verið nægilega vel gengið frá festingum dúkanna áður en ferming m/s Lobo hófst. Umrædd vandkvæði komu upp, þegar skammur tími var liðinn frá því að ferming hófst.

Skipstjóra bar að hafa eftirlit með því að saltfarmurinn væri ekki settur í lestarar fyrr en umbúnaður í þeim væri fullnægjandi, sbr. 6. gr. siglingalaga. Í skýrslu skipstjóra 4. ágúst 1997 kemur fram að hann lét viðgangast að fermingu væri haldið áfram, þótt plastdúkarnir væru farnir úr lagi. Einnig verður ráðið af skýrslunni, svo sem áður greinir, að fjarlægður hafi verið hluti af plastdúkunum í því skyni að hindra að saltið blandaðist frekar plastinu. Verður að leggja til grundvallar að þessar yfirsjónir skipstjóra hafi orðið til þess að skipið var í upphafi

ferðar ekki fært um að flytja saltfarminn, án þess að hætta væri á að hann skemmdist af mengun frá aðskotaefnum. Á þeirri óhaffærni ber stefndi ábyrgð sem farmflytjandi, sbr. 3. mgr. 68. gr. siglingalaga.

Samkvæmt því og þar sem telja verður sannað með gögnum þeim, er áður voru rakin, að hluti farms m/s Lobo hafi skemmt af mengun af völdum óhaffærni skipsins, verður skaðabótaskylda lögð á stefnda, sem óumdeilt er að var farmflytjandi í skilningi siglingalaga, sbr. 1. mgr. 21. gr. þeirra. Hefur áfrýjandi með greiðslu váttryggingarbóta fyrir tjónið öðlast rétt Saltkaupa hf. á hendur stefnda, sbr. 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

V.

Ágreiningur er um umfang tjóns. Áfrýjandi heldur fram, að hann eigi rétt til bóta fyrir um 313.000 kg af saltfarminum. Vísar hann um það meðal annars til þess, að stefndi hafi samkvæmt farmskírteini tekið til flutnings 2.725.000 kg af salti, en samkvæmt áðurgreindu „Voyage Report“ 3. ágúst 1997 hafi alls verið affermd 2.411.540 kg af hreinu salti í öðrum höfnum en Grindavík. Mismunur sé því 313.460 kg. Einnig rökstyður áfrýjandi kröfu sína með því að skoðunarmaður Könnunar ehf. hafi talið að mengað salt í Grindavík gæti verið milli 300.000 og 350.000 kg.

Eins og greinir í I. kafla hér að framan liggja fyrir í málinu þrjár gerðir af „Voyage Report“ frá 3. ágúst 1997, sem fyllt var út af losunarstjóra Saltkaupa hf. og undirritað af skipstjóra m/s Lobo. Upplýsingar um magn salts, sem samkvæmt skjali þessu var látið í land á öðrum höfnum en Höfn í Hornafirði og Grindavík, eru ekki studdar öðrum gögnum, svo sem vottorðum frá löggiltum vigtarmönnum. Einnig bera magntölur merki þess, að þær styðjist að nokkru við áætlun. Skjalið er að öðru leyti þannig úr garði gert, að það verður ekki lagt til grundvallar dómi. Um athugun skoðunarmanns Könnunar ehf. er það að segja, að hann taldi á grundvelli ónákvæmrar mælingar á saltbing í Grindavík tveimur mánuðum eftir affermingu þar, að hið skemmda salt „gæti verið milli 300 og 350 tonn“. Þegar af þeim sökum verður skoðunargerð hans ekki talin hafa sönnunargildi í málinu. Gegn andmælum stefnda verður ekki miðað við áætlun skoðunarmannsins, þegar bætur verða ákveðnar. Verður við ákvörðun bóta lagt til grundvallar að alls hafi 161.870 kg af salti skemmt í skipinu, sbr. vigtarnótu löggilts vigtarmanns í Grindavíkurhöfn.

Ekki liggja fyrir gögn um að Saltkaup hf. hafi getað selt hina skemmdu vöru að einhverju eða öllu leyti sem úrgangssalt. Kemur því ekki til frádráttar bótum ætlaður ávinningur af slíkri sölu.

VI.

Stefndi hefur ekki fært viðhlítandi rök fyrir því, að bótafjárhæð verði ákveðin eftir öðrum reglum en 70. gr. siglingalaga. Í 1. mgr. þeirrar greinar segir að ákveða skuli bætur samkvæmt 68. gr. laganna eftir því verðgildi, sem varan myndi hafa haft ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma.

Í héraðsdómsstefnu krafðist áfrýjandi aðallega bóta að fjárhæð 1.086.110 krónur fyrir 313.000 kg af salti, sem hann taldi hafa skemmt af mengun. Til grundvallar fjárhæðinni lagði hann fob-verð saltsins samkvæmt vörureikningi frá seljanda þess að viðbættu farmgjaldi fyrir flutning þess til Íslands. Stefndi vefengir ekki þau gögn eða tölur, sem áfrýjandi leggur til grundvallar þessum útreikningi sínum. Fallist er á að áfrýjandi hafi með þessum hætti sýnt nægilega fram á að miða megi við verð þetta við ákvörðun bótafjárhæðar eftir 1. mgr. 70. gr. siglingalaga.

Varakrafa áfrýjanda er sú, að stefndi verði dæmdur til að greiða lægri fjárhæð en greinir í aðalkröfu hans. Verða bætur fyrir skemmdir á 161.870 kg af salti ákveðnar í réttu hlutfalli við aðalkröfu hans, sem reist er á því að 313.000 kg af farminum hafi eyðilagst. Ber stefnda samkvæmt því að greiða áfrýjanda 561.689 krónur ásamt dráttarvöxtum frá 15. janúar 1998, en þá var liðinn mánuður frá því að áfrýjandi krafði stefnda um bætur og lagði fram upplýsingar um tjónsatvik og fjárhæð bóta. Jafnframt skal stefndi greiða áfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem verður ákveðinn í einu lagi eins og í dómsorði greinir.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Kvistur ehf., greiði áfrýjanda, Tryggingamiðstöðinni hf., 561.689 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 15. janúar 1998 til greiðsludags.

Stefndi greiði áfrýjanda samtals 400.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjaness 23. september 1998.

Ár 1998, miðvikudaginn 23. september, er í Héraðsdómi Reykjaness í málinu nr. E-312/1998: Tryggingamiðstöðin hf. gegn Kvisti ehf. kveðinn upp svofelldur dómur.

Mál þetta, sem dómtekið var 1. september sl., er höfðað með stefnu birtri 26. mars sl. af Tryggingamiðstöðinni hf., kt. 660269-2079, Aðalstræti 6-8, Reykjavík, á hendur Kvisti ehf., kt. 690993-2289, Ásbúð 31, Garðabæ.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til greiðslu skuldar að fjárhæð kr. 1.086.110 með dráttarvöxtum frá 15. desember 1997 til greiðsludags skv. III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 með síðari breytingum. Þá krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar skv. málskostnaðar-reikningi.

Dómkröfur stefnda eru að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda. Þá krefst stefndi þess að stefnandi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað að mati dómsins. Til vara krefst stefndi þess að stefnukrafan verði stórlega lækkuð og málskostnaður látinn niður falla.

Málavextir.

Í máli þessu endurkrefur stefnandi Tryggingamiðstöðin hf. stefnda Kvist ehf. um kr. 1.086.110 sem stefnandi greiddi Saltkaupum hf. í bætur hinn 10. október 1997 vegna tjóns á saltfarmi sem tryggður var hjá stefnanda og stefndi flutti til Íslands frá Spáni á grundvelli samnings milli stefnda og Saltkaupa hf. um flutning á salti frá 17. október 1996. Flutningssamningurinn sem er á ensku ber yfirskriftina Contract of Afreightment (COA). Í samningnum segir um flutnings-skilmála orðrétt: „Freight to be based on FIOS/T terms and to be calculated per metricton discharged/weighed clean.“ Þá er í samningnum ákvæði sem hér skiptir máli um „whitewashing-plastic-coverage“, þ.e. að lestar skulu fyrir fermingu hvíttáðar með kalkvatni (kalkmálaðar) og plastklæddar.

Atvik að baki máli eru þau að hinn 16. júlí 1997 var skipað út í flutningaskipið m/v Lobo í Almería á Spáni 2.725 tonnum af salti sem stefndi hafði tekið að sér að flytja fyrir Saltkaup hf. til Íslands á grundvelli flutningssamningsins frá 17. október 1996.

Með skeyti dagsettu sama dag kl. 14.58 tilkynnti umboðsmaður stefnda í Almería stefnda að vegna vinds hafi verið ómögulegt að hemja plastið sem lestin var klædd með og því hafi plastið blandast farminum.

Í bréfi framkvæmdastjóra stefnda til Saltkaupa hf. dagsettu 31. ágúst 1997 kemur fram að þegar honum hafi borist skeytið hafi hann hringt í umboðsmanninn sem hafi greint honum frá því að um hafi verið að ræða plast á hluta annarrar síðunnar í annarri lestinni, en þar sem lestin hafi verið að ljúka hafi ekkert verið hægt að gera. Hann hafi ekki náð í framkvæmdastjóra Saltkaupa hf.,

en daginn eftir hafi hann símleiðis tilkynnt losunarfulltrúa Saltkaupa hf. um það sem gerst hafði. Í bréfinu er tekið fram að afskipendur hafi engar athugasemdir gert við lestar skipsins en eins og venjulega hafi þeir skoðað og samþykkt skipið áður en lestun fór fram og eðli máls samkvæmt verið viðstaddir lestunina.

M/v Lobo losaði salt á ýmsum höfnum hér á landi. Á Patreksfirði, sem átti að vera síðasti viðkomustaður skipsins, komu í ljós skemmdir á farminum. Í vottorði Torfa E. Andréssonar, starfsmanns Könnunar ehf., sem fenginn var til að skoða farminn segir m.a.: „Í ljós kom að plast, sem lagt var upp með síðum skipsins og átti að hindra að farmurinn lægi upp að síðunni, hafði fallið niður við lestun skipsins og kom því ekki að neinu gagni. Talsvert ryð var í farmi meðfram síðum, öllu því meir í aftari lesta skipsins og hluti farmsins ónýtur.“

Frá Patreksfirði var skipinu siglt til Grindavíkur þar sem því sem eftir var af saltfarminum var skipað á land. Að beiðni stefnanda skoðaði Tómas Hilmarsson skoðunarmaður Könnunar ehf. saltið í Grindavík og varð hann var við bæði ryð og plastrifrildi í saltinu sem honum taldist til að gætu verið á milli 300 og 350 tonn.

Í skýrslu skipstjóra sem hann gerði eftir losun skipsins í Grindavík kemur fram að fyrir komu skipsins til Almeria að kvöldi dags 15. júlí hafi báðar lestar skipsins, sem höfðu verið málaðar 10 dögum áður, verið þvegnað og þurrkaðar í samræmi við fyrirmæli frá stefnda. Við komu skipsins til Almeria hafi lestar skipsins verið skoðaðar og samþykktar af skoðunarmanni. Um kvöldið og nóttina hafi lestararnar verið kalkmálaðar og síður skipsins klæddar með plasti, sem fest var í efsta hluta lesta og niður á botn. Botninn sjálfur hafi ekki verið klæddur. Að morgni 16. júlí hafi skoðunarmaðurinn komið aftur um borð en ekki samþykkt fermingu þar sem kalkmálningin væri ekki orðin þurr. Eftir að hafa skoðað lestararnar öðru sinni þennan sama dag hafi skoðunarmaðurinn talið kalkið vera orðið þurrt og hafi verið byrjað að lesta skipið kl. 14.00. Vegna suðvestan hvassviðris hafi festingin á plastinu efst í lestinni losnað að hluta og plastið dottið niður í lestina og blandast saman við farminn. Þegar færibandið hafi verið stöðvað hafi nokkur tonn verið fallin ofan á plastklæðninguna og ómögulegt að fjarlægja hana. Eftir að stefnda hafi verið tilkynnt um þetta og þar sem ómögulegt hafi verið að laga plastklæðninguna að neðan hafi plastið sem eftir var verið fjarlægt til þess að koma í veg fyrir frekari mengun. Fermingu hafi lokið um kl. 19.45 þennan sama dag.

Ómar Hlíðberg Jóhannsson framkvæmdastjóri stefnda gaf skýrslu fyrir dóminum. Í framburði hans kom fram að í því ákvæði í samningi stefnda og Saltkaupa hf. að um flutninginn gildi FIOS/T-skilmálar felist að hlutverk stefnda sé einungis að flytja vöruna frá lestunarahöfn til losunarhafnar. Lestun og losun m/v Lobo hafi þannig verið framkvæmd af Saltkaupum hf. og á þeirra ábyrgð.

Stefndi hafi í samræmi við samning stefnda og Saltkaupa hf. séð um og kostað

kalkmálun og plastklæðningu lesta skipsins. Í umrætt sinn hafi frágangur plastsins verið samkvæmt venju. Stefndi hafi staðið við sitt hvað varðar frágang lesta og skilað lestunum tilbúnum til lestunar saltfarmsins. Enda hafi óháðir skoðunarmenn, tilnefndir af afskipendum, samþykkt lestarnar tilbúna til lestunar. Heimild til lestunar hafi ekki verið gefið fyrir en samþykki þeirra lá fyrir. Hann telji það að þess hafi ekki verið gætt við lestun skipsins að hafa nægan slaka á plastinu, þannig að það gæti lagst út að síðum skipsins, hafi frekar en rok orðið þess valdandi að plastið rifnaði. Það að plastið rifnaði sé afskipendum að kenna og þeir hafi tekið ákvörðun um að halda áfram lestun. Þegar hann hafi hringt út til Almeria strax eftir að honum hafi borist skeytið frá umboðsmanninum hafi honum verið tjáð að of seint væri að aðhafast nokkuð þar sem lestun skipsins væri að ljúka.

Málsástæður og lagarök.

Stefnandi byggir kröfu sína á því að stefndi, sem komið hafi fram sem farmflytjandi gagnvart stefnanda skv. 26. gr. siglingalaga nr. 34/1985, beri samkvæmt því ábyrgð á því tjóni sem stefnandi hafi orðið að bæta Saltkaupum hf., sbr. og 1. mgr. 68. gr. og 1. mgr. 73. gr. sömu laga.

Samkvæmt 1. mgr. 39. gr. siglingalaga skuli farmflytjandi annast fermingu vörunnar, búlkun alla, undirbreiður og refti. Skemmdirnar á farminum hafi orðið vegna þess að plast sem sett hafi verið með hliðum lestanna hafi aflagast strax við lestun skipsins og því ekki komið í veg fyrir að saltfarmurinn mengaðist af völdum ryðs úr hliðum lestanna. Þá hafi rifið plastið tæst í sundur og blandast farminum og ollið frekara tjóni.

Stefnda hafi sem farmflytjanda borið samkvæmt 26. gr. siglingalaganna að sjá til þess að lestar skipsins væru öruggar og réttilega útbúnar með hliðsjón af þeim farmi sem verið var að flytja. Stefnda hafi mátt vera ljóst að til þess að unnt yrði að flytja saltfarminn í flutningaskipinu m/v Lobo væri nauðsynlegt að gera ráðstafanir til þess að ryð úr síðum skipsins myndi ekki berast í saltfarminn. Þeir sem hafi annast fermingu skipsins hafi reynt að setja plast niður með síðum skipsins en það hafi ekki verið nægilega tryggilega fest og því fokið í burtu og rifnað meðan verið var að lesta skipið. Stefnda hafi borist vitneskja um að lestar skipsins væru ekki eins og til hafði staðið áður en skipið lagði úr höfn á Spáni. Stefndi hafi því vitað að lestar skipsins voru ekki í fullnægjandi ástandi er hann móttók, flutti og varðveitti farminn og beri því ábyrgð á grundvelli 26. gr. siglingalaganna. Sönnunarbyrðin um að eðlilegrar árvekni hafi verið gætt hvíli samkvæmt 68. gr. siglingalaganna á þeim sem heldur því fram að hann beri ekki ábyrgð á tjóni af þessari tegund.

Stefnandi mótmælir því að samkvæmt flutningsskilmálum hafi lestun og losun skipsins alfarið verið á ábyrgð afskipanda. Stefnandi byggir á að í

skilmálunum „Free in and out stowed“ felist aðeins að út- og uppskipun skuli vera farmflytjanda að kostnaðarlausu, en leysi farmflytjanda á engan hátt undan þeirri skyldu að gera lestar skipsins svo úr garði að farmurinn skemmist ekki í þeim. Ákvæði skilmálans breyti engu um hina víðtæku ábyrgð farmflytjanda samkvæmt siglingalögum nr. 34/1985 og Haag-Visby reglunum. Þó að fulltrúar afskipenda hafi talið lestar skipsins hæfar til flutnings þá bindi það ekki stefnanda eða þann sem hann leiðir rétt sinn frá.

Skeytið frá umboðsmanni stefnda beri með sér að stefndi hafi vitað af tjóninu á farminum áður en skipið lagði úr höfn í Almería, en hann hafi engar ráðstafanir gert til að koma í veg fyrir frekara tjón. Ekkert sé fram komið í málinu um að stefndi hafi tilkynnt Saltkaupum hf. um tjónið annað en fullyrðingar stefnda, í bréfi til Saltkaupa hf. sem dagsett er 31. ágúst 1997, um að hann hafi gert það daginn eftir að það varð. Hafi Saltkaupum hf. borist tilkynning um tjónið þá hafi sú tilkynning ekki borist fyrr en eftir að það var að fullu orðið og engu var lengur unnt að breyta.

Loks byggir stefnandi á því að jafnvel þótt afskipendur hefðu lagt blessun sína yfir ástand lestanna í höfninni í Almería leysi það stefnda sem farmflytjanda ekki undan ábyrgð gagnvart móttakandanum Saltkaupum hf. sem verið hafi í góðri trú.

Stefndi byggir á því að hann hafi tilkynnt kaupanda farmsins um það sem gerst hafði strax og færi gafst. Saltkaup hf. hafi því getað gert alla fyrirvara í sambandi við móttöku farmsins gagnvart seljendum hans og verði að telja að tilkynning stefnda um þau atvik sem urðu við lestun skipsins og sá fyrirvari sem kaupandi farmsins hafði jafngildi því að skipstjórinn hefði gert athugasemd á sjálft farmskírteinið en það hefði leyst skipið undan allri ábyrgð.

Það hafi verið ákvörðun farmsendanda að ljúka lestun skipsins en það verk hafi verið unnið af mönnum úr landi á hans vegum og ábyrgð, en flutnings-skilmálar hafi verið FIOS/T, en skammstöfunin standi fyrir „free in and out, stowed and trimmed“. Samkvæmt því hafi afskipendur („charterers“) alfarið séð um lestun og losun farmsins. Skilmálarnir hafi ekki einungis þýðingu í sambandi við greiðslu kostnaðar og biðdaga heldur skipti þeir einnig máli í sambandi við ábyrgð á lestun og losun. Skipstjórnarmenn hafi eftirlitsskyldu með þessum verkum og ekki sé annað fram komið en að þeir hafi rækt hana eins og þeim bar að gera. Plastklæðningin hafi fallið niður fyrir handvömm þeirra sem unnu að lestun skipsins.

Varakröfu sína byggir stefndi á að samkvæmt gögnum málsins og að teknu tilliti til skekkjumarka hafi hinn mengaði hluti saltfarmsins ekki getað verið meiri en 161 tonn. Auk þess virðist stefnandi ekki hafa notað réttar tölur í útreikningi sínum. Þá mótmælir stefndi því að ekki skuli vera gerður neinn frádráttur vegna ímyndaðs ágóða sem venja sé að bæta ofan á verðmæti hins

tryggða. Þá sé ekki gerð grein fyrir söluverði hins mengaða salts sem oft muni vera selt til sveitarfélaga sem götusalt.

Niðurstöður.

Í flutningssamningi stefnda og Saltkaupa hf. frá 17. október 1996 sem ber yfirskriftina Contract of Afreightment (COA) og lá til grundvallar saltflutningnum segir orðrétt: „Freight to be based on FIOS/T terms and to be calculated per metricton discharged/weighed clean.“ Skammstöfunin FIOS/T stendur fyrir „Free in/free out and stowed and trimmed“. Af þessu má ráða að svokallaðir FIOS/T-skilmálar hafi átt að gilda í viðskiptum stefnda og Saltkaupa hf., enda hefur hvorugur málsaðila mótmælt þeim skilningi. Á hinn bóginn er deilt um innihald ofangreindra samningsskilmála.

Af hálfu stefnanda er á því byggt að stefndi beri ábyrgð á lestun og losun skipsins og er það í samræmi við það sem gildir þegar um svokallaða FIO-skilmála er að ræða, en skammstöfunin FIO stendur fyrir „Free in/free out“. Hins vegar er ljóst að efnislegt innihald FIO- og FIOS/T-skilmála er ekki sambærilegt, þar sem hinir síðarnefndu létta af farmflytjanda skyldum sem á honum hvíla samkvæmt hinum fyrrnefndu, um að annast, á sinn kostnað og ábyrgð, lestun og losun farms í og úr skipi.

Ágreiningslaust er að stefnda bar, sem farmflytjanda, að sjá til þess að lestar flutningaskipsins m/v Lobo skyldu vera í fullnægjandi ástandi til móttöku, flutnings og varðveislu þess farms sem flytja átti, sbr. 26. gr. siglingalaga nr. 34/1985.

Í hinum tilvitnaða flutningssamningi er m.a. kveðið á um kalkmálun lesta og plastklæðningu þeirra. Ekkert þykir fram komið í málinu sem bendir til þess að lestar skipsins hafi ekki verið í fullnægjandi og umsömdu ástandi þegar lestun hófst. Plastið sem síður lestanna voru klæddar með, féll niður að hluta við lestunina og er óumdeilt að orsakir skemmdanna á saltfarminum megi rekja til þess.

Við úrlausn málsins er því byggt á að lestar skipsins hafi verið í fullnægjandi ástandi til móttöku, flutnings og varðveislu saltfarmsins við upphaf lestunar. Þá er á því byggt að í FIOS/T-skilmálum felist að farmflytjanda beri ekki skylda til annars en að flytja vöru frá lestunarloftum til losunarhafnar. Samkvæmt því var lestun og losun saltsins framkvæmd af Saltkaupum hf. og á þeirra ábyrgð. Stefndi hafði ekki bein afskipti af lestuninni enda bar honum, samkvæmt framansögðu, engin skylda til þess. Samkvæmt framanröktu ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

Eftir þessari niðurstöðu verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 250.000 krónur og er þá ekki tekið tillit til reglna um virðisaukaskatt.

Þorgerður Erlendsdóttir, settur héraðsdómari, kveður upp dóm þennan.

1994

D ó m s o r ð :

Stefndi, Kvistur ehf., skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Trygginga-
miðstöðvarinnar hf., í máli þessu.

Stefnandi greiði stefnda 250.000 krónur í málskostnað.
