

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 19. desember 2006 í máli nr. E-941/2006:

Tryggingamiðstöðin hf.

(Guðmundur Sigurðsson hrl.)

gegn

Eimskipafélagi Íslands ehf.

(Einar Baldvin Axelsson hrl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 15. desember sl., er höfðað með stefnu birtri 9. febrúar 2006.

Stefnandi er Tryggingamiðstöðin hf., Aðalstræti 6-8, Reykjavík.

Stefndi er Eimskipafélagi Íslands ehf., Korngörðum 2, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 10.036.838 krónur með 5% ársvöxtum af fjárhæðinni frá 9. maí 2005 til dómsuppsögu en ásamt dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Þá er krafist málskostnaðar.

Stefndi krefst þess aðallega að verða sýknaður af öllum kröfum stefnanda og að honum verði dæmdur málskostnaður. Til vara krefst hann þess að stefnukröfur verði stórlega lækkaðar og málskostnaður verði felldur niður.

MÁLSATVIK

Með farmbréfi fyrir fjölþáttaflutning, útgefnu 1. mars 2005, tók stefndi að sér að flytja 724 einingar, 25.400 kg., af saltfiski í gámi EIMU 466047-0, með Lagarfossi frá Reykjavík til Rotterdam og þaðan áfram með bíl til Napoli á Ítalíu. Stefndi, sem sá um að hlaða gáminn (LCL/LCL), tók að sér að flytja saltfiskinn við hitastigið 0°C. Í Rotterdam var gámnum komið fyrir í frystitengivagni sem tengdur var flutningabifreið í eigu H.Z. Transport sem flytja átti farminn landleiðina til Napoli. Gaf H.Z. Transport út svokallað CMR farmbréf fyrir landflutninginn, dags. 4. mars 2005. Í lögregluskýrslu frá 7. mars 2005 er m.a. eftirfarandi haft eftir ökumanni

flutningabifreiðarinnar:

“Um kl. 02.00 leytið í morgun þ. 7. mars 2005, nam ég staðar í útskoti og áningarstað, sem staðsett er við hraðbrautina í námunda við Caserta, þar sem ferð minni átti að ljúka”...”Um 03.00 leytið í dag 7. mars 2005, á meðan ég svaf inni í vöruflutningabifreiðinni komu þrír menn inni stýrishúsið, með hulin andlit að hluta til, með því að brjóta glerið sem var á hægri hlið bílsins og skipuðu mér með vopn í hönd að hreyfa mig ekki. Ég reyndi að víkja mér undan, en einn af þessum mönnum barði mig endurtekið í andlitið og í höfuð með hnefanum, og síðan, um leið og hann skipaði mér að láta sig hafa lykllana, hélt hann áfram iðju sinni við að beita mig ofbeldi og lamdi mig með byssukeflinu í vinstri öxlina. “

Síðan er haft eftir ökumanninum að eftir að árásarmönnum hafði tekist að setja flutningabifreiðina í gang hafi þeir ekið með sig í u.þ.b. 30 mín. Þá hafi þeir hulið andlit hans og látið hann fara út úr bifreiðinni og inn í aðra bifreið sem ökumaðurinn taldi að hafi verið svört BMW bifreið. Þar hafi hann verið, ásamt tveimur öðrum, í u.þ.b. 4 klst. Hafi bifreiðin verið á ferð þann tíma. Síðan segir m.a. í lögregluskýrslunni:

“Á vissum tímamarki gripu þeir mig og létu mig stíga niður úr bifreiðinni. Við vorum staddir á berangri í sveitinni. Hér benti annar þeirra mér á nákvæma staðsetningu flutningabifreiðar minnar. Þið spyrjið mig að því sem skeði eftir það og ég svara ykkur því að þeir létu mig stíga aftur upp í BMW bifreiðina og óku mér til að hleypa mér út við útakstursrein hraðbrautarinnar við Boscoreale. Ég hélt síðan í áttina inn í innri hluta Poggiomarino til þess að leita mér aðstoðar. Þar fann ég fyrir mann að nafni CIRILLO Camillo sem vísaði mér leiðina til ykkar Herlögreglumenn, ekki áður en ég fór til þess að endurheimta flutningabifreiðina, sem ennþá var í gangi. Ökutækinu ók ég inn í bifreiðarstæði sem var í eigu sama frelsunarmanns míns. Flutningabifreiðin var staðfest í útskoti og áningarstað sem er að finna á s. 626 á eftir útakstursrein frá Boscoreale og þeirri frá Terzigno. Flutningabifreiðin var, áður en hún var með öllu tæmd, var hlaðin fiskfarmi.”

Ekki tókst að upplýsa frekar hvað varð um saltfiskfarminn. Því er ljóst að um altjón var að ræða.

Þann 20. apríl 2005 greiddi stefnandi Seafood Union ehf. kr. 11.040.522 vegna tjónsins. Stefnukrafan er hinsvegar kr. 10.036.838 enda krefur stefnandi stefnda ekki um greiðslu á þeim 10% sem stefnandi greiddi til viðbótar beinu tjóni á sendingunni. Verðmæti farmsins var EUR 122.880. Útreikningur tjóns tók mið af gengi EUR þann 19. apríl 2005 sem var 81,68.

Með bréfi dags. 9. maí 2005 endurkrafði stefnandi stefnda um stefnufjárhæðina. Með bréfi dags. 30. september 2005 hafnaði stefndi bótaskyldu.

Með bréfi dags. 9. nóvember 2005 sendi stefndi stefnanda skýrslu skoðunarmanns varðandi tjónið.

Þar sem stefndi hefur hafnað að greiða stefnanda umkrafða fjárhæð er mál þetta höfðað.

MÁLSÁSTÆÐUR OG LAGARÖK

Stefnandi er váttryggingafélag sem váttryggði sendingu þá sem stefndi flutti og greiddi váttryggðum stefnufjárhæðina vegna tjónsins. Rétt til endurkröfu byggir stefnandi á 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

Í því sambandi bendir stefnandi á eftirfarandi.

Um flutninginn giltu skilmálar stefnda um fjölþáttaflutning.

Eins og stefndi bendi réttilega á í bréfi sínu dags. 30. september 2005 fari um ábyrgð stefnda í þessu máli skv. reglum alþjóðasamþykktar um samninga um alþjóðlega flutninga á vegum frá 19. maí 1956 (Convention on the contract for international carriage of goods by road), þ.e. svokallaðri CMR samþykkt. Leiði þetta af reglu 6 (2) (a) í skilmálum stefnda fyrir fjölþátta flutninga. Samkvæmt þeirri reglu fari um bótarétt stefnanda á hendur stefnda vegna tjóns á saltfisksendingunni samkvæmt reglum CMR. Þá liggi fyrir að CMR farmbréf hafi verið gefið út fyrir landflutninginn frá Rotterdam til Napoli.

Um ábyrgð farmflytjanda er fjallað í CMR gr. 17(1). Þar komi fram sú meginregla að farmflytjandi beri ábyrgð á tjóni sem verði á farmi í hans vörslu. Ljóst sé að þetta skilyrði sé uppfyllt í máli stefnanda á hendur stefnda.

Í CMR gr. 17(2) sé að finna undantekningarreglu frá þessari meginreglu þar sem m.a. komi fram að farmflytjandi sé ekki ábyrgur ef tjón verði rakið til atvika sem hann hafi ekki getað komist undan og ekki getað komið í veg fyrir.

Með vísan til meginreglunnar í gr. 17(1) telur stefnandi að stefndi beri fulla ábyrgð á tjóni stefnanda enda séu skilyrði gr. 17(2) ekki uppfyllt. Bendir stefnandi á að það sé stefnda að sanna að skilyrði undantekningarreglu gr. 17(2) sé uppfyllt, nokkuð sem stefnda hafi ekki tekist.

Í CMR gr. 23(3) er að finna reglu um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda. Þar segir að ábyrgð farmflytjanda geti ekki orðið meiri en 8.33 SDR pr. kg. Saltfisksendingin hafi verið 25.400 kg að þyngd. Bótatakmörkunarfjárhæð skv. CMR gr. 23(3) sé því $25.400 \times 8,33 = \text{SDR } 211.582$. Skaðabótauppgjórið miðaðist við gengi gjaldmiðla þann 19. apríl 2005. Þann dag var gengi 1 SDR kr. 94.64. Heildarbótatakmörkunarfjárhæð skv. CMR gr. 23(3) nemi því kr. 20.024.120. Af þessu sé ljóst að ekki geti komið til þess að stefndi geti takmarkað ábyrgð sína við lægri fjárhæð en stefnukröfuna.

Þá bendir stefnandi einnig á að í CMR gr. 29 komi fram að ef tjón verði rakið til ásetnings eða stórfellds gáleysis farmflytjanda geti hann ekki takmarkað bótaábyrgð sína. Stefnandi telur að stefnda hafi mátt vera ljóst að sú ákvörðun öikumanns flutningabifreiðarinnar að stoppa á óvöktuðu bifreiðarstæði í umrætt sinn hafi falið í sér umtalsverða hættu á tjóni. Stefnandi telur að stefnda hafi borið að sjá til þess að ekki yrði stansað við slíkar aðstæður. Stefnandi telur því að eins og stefndi hafi staðið að flutningi sendingarinnar frá Rotterdam til Napoli verði tjónið rakið til stórfellds gáleysis hans þannig að bótatakmörkun komi undir engum kringumstæðum til greina.

Í CMR gr. 27(1) segir að skaðabótakrafa skuli bera 5% vexti frá þeim degi er farmflytjandi er krafinn um bætur. Með bréfi dags. 9. maí 2005 endurkrafði stefnandi stefnda um stefnufjárhæðina. Vaxtakrafa í máli þessu er því miðuð við þá dagsetningu. Um dráttarvaxtakröfu vísast til 5. og 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu.

Krafa um málskostnað er studd XXI. kafla laga nr. 91/1991.

Stefndi mótmælir alfarið öllum málsástæðum og lagarökum stefnanda. Hann mótmælir því að hann sjálfur, eða menn sem hann beri ábyrgð á, hafi sýnt af sér gáleysi eða á nokkurn hátt brotið gegn skyldum sínum sem á stefnda hafi hvílt sem farmflytjandi samkvæmt ákvæðum farmbréfsins eða öðrum réttarreglum, eins og stefnandi heldur fram.

Stefndi byggir á því að íslensk lög skuli gilda um réttarsamband aðila sbr. 26. gr. farmbréfsins, en stefndi byggir málsvörn sína á flutningsskilmálum þeim sem fram koma í framlögðu farmbréfi, almennum reglum flutningaréttar og lögum nr. 91/1991 um meðferð einkamála, eftir því sem við á.

Stefnandi byggir aðild sína að málinu á 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 og greiðslu váttryggingabóta til Seafood Union ehf. Með því hafi stefnandi tekið við öllum réttindum og skyldum Seafood Union ehf. í málinu, sem leiði til þess að stefndi geti borið fyrir sig allar þær málsástæður og lagarök sem stefndi kunni að eiga á hendur Seafood Union ehf. gagnvart stefnanda.

Aðalkrafa.

Stefndi krefst þess að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og honum tildæmdur málskostnaður úr hans hendi í samræmi við eftirfarandi málsástæður og lagarök:

Í málinu liggja fyrir, að um var að ræða fjölþáttaflutning frá Reykjavík til Napoli, sem háður er þeim skilmálum, skilyrðum og undanþágum sem fram komi í framangreindu fylgibréfi sem gefið var út vegna flutningsins.

Einnig liggja fyrir að farmurinn varð fyrir altjóni þegar honum var rænt af vopnuðum ræningjum meðan á landflutningi frá Hollandi til Ítalíu stóð. Með vísan til þess liggja fyrir á hvaða stigi flutningsins tjónið átti sér stað.

Samkvæmt 6(2)(a). gr. fylgibréfsins beri í slíkum tilvikum að ákvarða ábyrgð stefnda, ef einhver er, eftir ákvæðum hvers kyns alþjóðasamþykktar eða landslaga, sem ófrávíkjanleg eru með samningi til skaða fyrir viðskiptamann og gilt hefðu ef viðskiptamaður hefði gert sérstakan samning við stefnda um þann hluta flutningsins þar sem tapið eða skemmdirnar urðu og fengið í hendur því til staðfestingar eitthvert það skjal, sem gefa verður út til að gefa slíkri alþjóðasamþykkt eða landslögum gildi.

Ítalía og Holland eru aðilar að alþjóðasamþykkt um flutningssamninga um landflutninga á milli landa eða Convention on the contract for the international carriage of goods by road (1956) eða öðru nafni CMR. Umrædd alþjóðasamþykkt sé samkvæmt 1. gr. hennar ófrávíkjanleg þegar flutt sé með bifreiðum á milli þessara landa og hefði þar af leiðandi gilt ef Seafood Union ehf. hefði gert sérstakan samning við stefnda um landflutning milli Rotterdam og Napoli.

Með vísan til þess beri að ákvarða ábyrgð stefnda Eimskips í þessu máli, ef einhver er, eftir CMR.

Í 17(1). gr. CMR segir að farmflytjandi skuli bera ábyrgð á tjóni á farminum sem á sér stað frá þeim tíma er hann tók við farminum til landflutnings og þangað til hann er afhendir farminn móttakanda.

Frá þessu séu hins vegar undantekningar í 17(2). gr. CMR, en þar segi meðal annars að farmflytjandi skuli undanþeginn ábyrgð á tjóni sem orsakast af atvikum sem farmflytjandi gat ekki komist undan og atburðum sem hann gat ekki komið í veg fyrir.

Í CMR er ekki að finna nein sérákvæði um eftirlits- eða umsjónarskyldu farmflytjanda og þar af leiðandi við hvað eigi að miða þegar metið er hvort framangreind undantekning eigi við. Af þeim sökum byggir stefndi á því að miða eigi við almennar reglur um ábyrgð geymslumanns, sem gera ráð fyrir því að geymslumaður skuli sýna þá lágmarks árvekni og gera þær lágmarks athafnir, sem eiga að nægja til að geymsluhlutur verði ekki fyrir tjóni vegna utanaðkomandi atvika eða með öðrum orðum að farmflytjandi varðveiti farminn með sama eða sambærilegum hætti og ætla má að góður og gegn maður myndi gera í hans sporum.

Samkvæmt framansögðu byggir stefndi á því, að farmflytjandi beri ekki ábyrgð á tapi eða skemmdum á farmi með vísan til 17(2). gr. CMR ef hann sýnir fram á að hann eða menn sem hann ber ábyrgð á hafi annast um og varðveitt farminn með eðlilegri árvekni og þar af leiðandi gert þær lágmarks ráðstafanir, sem eðlilegt er að gera, til að koma í veg fyrir tjónið.

Með vísan til framangreindra sjónarmiða byggir stefndi á því að vopnað og ofsafengið rán sé atvik sem bílstjórinn gat ekki komist undan og gat ekki komið í veg fyrir. Um hafi verið að ræða óvæntan og ófyrirsjáanlegan atburð sem farmflytjendur beri almennt ekki ábyrgð á samkvæmt viðeigandi reglum flutningaréttar. Af þeim sökum beri stefndi ekki ábyrgð á tjóninu með vísan til 17(2). gr. CMR, sbr. 6(2)(a). gr. fylgibréfsins.

Stefndi byggir á því að hann eða menn sem hann ber ábyrgð á hafi annast um og varðveitt farminn með eðlilegri árvekni og að þeir hafi gert allar þær ráðstafanir sem venjulegt og eðlilegt er að gera kröfu um að þeir geri til að koma í veg fyrir að farminum yrði rænt af vopnuðum mönnum meðan á flutningnum stóð. Í þessu sambandi leggur stefndi áherslu á eftirfarandi:

1. Eins og fram kemur í framlögðu farmbréfi óskaði sendandi, Seafood Union ehf., ekki eftir neinni sérstakri umönnun, meðhöndlun eða flutningi farmsins

meðan á landflutningi til Ítalíu stæði.

2. Bifreiðin var með þjófavarnarbúnaði, eins og fram kemur í lögregluskýrslu.

3. Í málinu liggur fyrir að bílstjórinn kaus að stoppa á sérstöku bílastæði fyrir vöruflutningabifreiðar við þjónustumiðstöðina Teano Ovest sem er staðsett öðrumegin við hraðbrautina A/1. Beint á móti sé önnur þjónustumiðstöð Teano Est. Samkvæmt því liggir fyrir að bifreiðin hafi verið stöðvuð á bílastæði sem sé í alfaraleið við fjölfarna hraðbraut.

4. Eins og fram komi á bls. 4 í skoðunarskýrslu stoppi vöruflutningabifreiðar iðulega á þessu stæði bæði daga og nætur. Algengt sé að bílstjórar, sem stoppi á bílastæðinu um nætur, sof í bílum sínum. Með vísan til þess liggir fyrir að bílstjórinn hafi valið fjölfarið bílastæði, sem eðli máls hafi gert það öruggara fyrir ránum og þjófnaði.

5. Samkvæmt leiðbeiningum frá ítölsku váttryggingasamtökunum ANIA sé þetta bílastæði eitt af þeim bílastæðum sem talin séu örugg og mælt sé með að vöruflutningabifreiðar noti á leið sinni um Ítalíu. Af þeim sökum liggir fyrir að bílstjórinn hafi kosið að stoppa á bílastæði, sem sérfræðingar mæli með og telji öruggari en önnur stæði fyrir þjófnaði og ránum.

6. Eins og fram komi í framlögðum skoðunarskýrslum séu ljós á bílastæðinu og það afgirt með stálgirðingu. Jafnframt sé bílastæðið búið þjófavarnarmyndavélum, eins og fram komi í leiðbeiningum ANIA og skoðunarskýrslu. Samkvæmt leiðbeiningum ANIA sé þetta eina bílastæðið við hraðbrautina A/1 sem sé með svona þjófavarnarmyndavélar og því augljóslega best varið af þeim bílastæðum sem staðið hafi til boða við hraðbrautina A/1.

7. Eins og fram komi í skoðunarskýrslu séu engin vöktuð bílastæði við hraðbrautina A/1 milli Rómar og Napolí. Af þeim sökum hafi verið ómögulegt að stoppa bifreiðina á slíku bílastæði.

8. Í lögregluskýrslu komi fram að bílstjórinn hafi aldrei yfirgefið bifreiðina og verið með hana læsta þegar hann lagðist til svefns. Jafnframt komi fram í skýrslunni að hann hafi falið lykil bifreiðarinnar í lokuðu hólfi.

9. Samkvæmt ítölskum reglum, sem byggðar séu á reglugerð Evrópusambandsins nr. 3820/85, sé bílstjórum skylt að stöðva bifreiðar sínar í 1 klukkustund til þess að hvíla sig eftir 4 klukkustunda samfelldan akstur. Jafnframt sé þeim ekki heimlit að aka í meira en 8 klukkustundir á sólarhring.

Miðað við að það taki um 6 klukkustundir að aka frá Rotterdam til Freiburg, um 7 klukkustundir með lest frá Freiburg til Novara og um 7 til 8 klukkustundir frá Novara til Caserta án þess að tekið sé lögbundið hlé og að afhenda hafi átt farminn að morgni 7. mars 2005 á afhendingarstað í Caserta, hafi bílstjórinn ekki haft annan kost en að stoppa á þessum tíma á nefndu bílastæði vegna reglna um aksturstíma. Að öðrum kosti hafi hann átt á hættu að gerast brotlegur við nefndar reglur.

Með vísan til framangreinds byggir stefndi á því að hann eða menn sem hann ber ábyrgð á hafi stoppað bifreiðina á öruggasta bílastæðinu sem staðið hafi til boða við hraðbrautina A/1, enda ekki um annað bílastæði að ræða á umræddri leið.

Jafnframt hafi bílstjórinn annast um og varðveitt farminn með eðlilegri árvekni meðan bifreiðin var á umræddu bílastæði. Af þeim sökum hafi stefndi eða menn sem hann ber ábyrgð á gert allar nauðsynlegar og venjulegar ráðstafanir til að koma í veg fyrir hið vopnaða rán.

Auk þess byggir stefndi á að bílstjórinn hafi ekki haft neinn annan kost en að verða við kröfum hinna vopnuðu ræningja, enda mátti honum vera ljóst að um líf hans var að tefla ef hann færi ekki eftir fyrir mælum þeirra. Þannig hafi hann ekki gerst sekur um vanrækslu þegar hann varð við kröfum þeirra. Hér hafi verið um atvik að ræða sem hann hafi á engan hátt getað komið í veg fyrir, enda verið óvopnaður andspænis tveimur grímuklæddum vopnuðum mönnum sem greinilega hafi verið staðráðnir í að ræna farminum og létu ekkert stöðva sig við það.

Af þessum sökum geti ekki komið til bótaskyldu stefnda vegna tjóns á farminum eftir bótareglum CMR eða öðrum bótareglum flutningaréttar. Um hafi verið að ræða atvik sem stefndi eða menn sem hann ber ábyrgð á hafi ekki getað komist undan og atburður sem þeir hafi ekki getað komið í veg fyrir, sem leiði til þess að sýkna verði stefnda af öllum kröfum stefnanda með vísan til 17(2). gr. CMR.

Stefndi byggir á því að sönnunarbyrðin um að stefnda hafi verið skylt að gera einhverjar aðrar ráðstafanir en lýst er hér að framan til þess að koma í veg fyrir hið vopnaða rán á hvíli á stefnanda. Auk þess sé það stefnanda að sanna að slíkar ráðstafanir, ef um þær er að ræða, hefðu geta komið í veg fyrir hið vopnaða rán.

Stefndi telur að hvorki framangreindar ráðstafanir né aðrar, hverjar svo sem þær kunna að vera, hefðu komið í veg fyrir hið vopnaðar rán, sem geri það að verkum að undantekning 17(2). gr. CMR eigi við í þessu máli.

Að lokum bendir stefndi á að Seafood Union ehf. verði að bera áhættuna og hallann af því að hafa ekki óskað eftir vopnuðum vörðum eða annars konar sérstakri meðhöndlun, varðveislu eða flutningi vörunnar meðan á landflutningum stæði.

Krafa stefnda um málskostnað er byggð á 129-130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Varakrafa.

Telji dómurinn að stefndi beri ábyrgð á tjóninu krefst stefndi þess að bæturnar verði lækkaðar í samræmi við eftirfarandi málsástæður og lagarök:

Lækkun stefnukröfunnar.

Stefndi gerir ekki athugasemd við að verðmæti vörunnar hafi verið EUR 122.880. Hins vegar mótmælir stefndi því að miðað sé við gengi EUR þann 19.04.2005. Þess í stað beri að miða við gengi EUR daginn sem stefndi tók við vörunum til flutnings eða þann 25.02.2005 sbr. 23(1). gr. CMR, en þann dag var gengi EUR kr. 80,2. Með vísan til þess krefst stefndi þess að höfuðstóll stefnukröfunnar verði

lækkaður í kr. 9.052.976.

Auk þess krefst stefndi þess að þessi fjárhæð verði lækkuð með vísan til almennra reglna flutninga- og skaðabótaréttar um eigin sök.

Vextir.

Kröfu stefnanda um vexti fyrir tímabilið áður en dómur er kveðinn upp er alfarið mótmælt, þar sem aðilar sömdu sérstaklega um að stefndi skyldi ekki greiða vexti fyrir en frá uppkvaðningu dóms, sbr. 10. gr. farmbréfsins. Af þeim sökum er upphafstíma vaxta í stefnu mótmælt.

Stefndi byggir á því að vaxtalög nr. 38/2001 séu frávikjanleg og að ekki séu fyrir hendi í íslenskum rétti neinar hömlur á frelsi manna til að semja um upphafstíma vaxta.

Hæstiréttur Íslands hefur kveðið upp þann dóm að umrætt ákvæði sé gilt og dæmt að ekki skuli koma til greiðslu vaxta fyrir en frá dómsuppsögu héraðsdóms, sbr. dómur þann 7. mars 2002 í máli númer 243/2001, Marín Eiðsdóttir gegn HF. Eimskipafélagi Íslands og Alþjóðlegri miðlun ehf. Byggir stefndi á því að engin rök séu til annars en að fylgja þessu fordæmi Hæstaréttar, sem Héraðsdómur Reykjavíkur hefur undantekningarlaust gert frá uppkvaðningu nefnds Hæstaréttardóms.

Kröfum stefnanda um greiðslu vaxta samkvæmt 27(1). gr. CMR er alfarið mótmælt enda ljóst með 10. gr. farmbréfsins að vilji aðila var að ekki skyldu greiddir neindir vextir fyrir en frá dómsuppsögu.

Ef hins vegar til þess kemur að þetta ákvæði CMR er talið gilda í lögskiptum aðila krefst stefndi þess að dráttarvextir verði ekki dæmdir þar sem ekki er mælt fyrir um rétt til slíkra vaxta í CMR.

NIDURSTADA

Ekki er um það ágreiningur með aðilum að um ábyrgð í tilviki því sem hér er til úrlausnar gildi reglur alþjóðasamþykktar um samninga um alþjóðlega flutninga á vegum frá 19. maí 1956. „Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road“, skammstafað CMR. Samkvæmt 17(1). gr. CMR ber farmflytjandi ábyrgð á tjóni á farminum sem verður frá þeim tíma er hann tók við farminum til landflutnings og þangað til farmur er afhentur viðtakanda. Í 17(2). gr. segir m.a. að farmflytjandi skuli undanþeginn ábyrgð á tjóni sem orsakast af atvikum sem farmflytjandi gat ekki komist undan og atburðum sem hann gat ekki komið í veg fyrir.

Ökumaður bifreiðar þeirrar er flutti farm þann er stolið var sagði í skýrslu sinni hjá lögreglu að hann hefði haldið af stað í áttina til Hollands frá Póllandi hinn 11. janúar 2005 og farið margar ferðir á milli Hollands og Ítalíu fram til 7. mars 2005. Þá sagði hann í skýrslunni að hann hefði numið staðar inni í útskoti og áningarstað, sem staðsett væri við hraðbrautina í námunda við bæinn Caserta, þar sem ferð hans

átti að ljúka. Eftir að hafa lýst atvikum við ránið sagði ökumaðurinn: „Ég hef orðið fórnarlamb ráns þ. 07/03/2005, kl. 03:00 á óvöktuðu bifreiðastæði á alfaraleið hjá bifreiðastöð. Atburðurinn átti sér stað í Pompei (NA).“

Af hálfu stefnda var hlutast til um að skoðunarmaður kannaði málið á Ítalíu og liggur skýrsla hans, dagsett 14. október 2005, frammi í málinu. Stefndandi hefur lagt fram skoðunarskýrslu dagsetta 23. janúar 2006. Í fyrrnefndu skýrslunni, sem byggð er á skoðun sem fram fór 15. og 16. mars 2005, segir að Teano þjónustustöðin sé sú eina á hraðbraut A1 sem liggja frá Róm til Napolí og eini staðurinn þar sem hægt sé að stöðva á leiðinni. Af þessum sökum telur sá sem skýrsluna gerði að ránið hafi átt sér stað þarna. Teano þjónustustöðinni er lýst svo í upphafi skýrslunnar, að hún sé á svæði sem sé um 10.000 fermetrar og varið af girðingu úr stálneti. Fram kemur að hundruð flutningabifreiða komi þarna á hverjum degi og einnig að næturlagi. Skýrsluhöfundur segist hafa fengið um það upplýsingar hjá lögreglu að kl. 2 hinn 7. mars 2005 hafi ökumaður stöðvað bifreið sína með númerinu SK8476A á umræddri stöð til þess að eyða nóttinni þar og kl. 3 hafi þrír vopnaðir menn brotist inn í bifreiðina og rænt henni. Í síðarnefndu skýrslunni segir að Teano Ovest sé ekki „parking area“. Segir einnig að svæðið sé ekki afgirt og ekki sé lokað öryggishlið, þ.e. með hreyfanlegri slá og ekki sólarhringsvarsla. Sé þetta þjónustusvæði þar sem sé að finna bar, eldsneytisdælur og bifreiðastæði fyrir fólksbíla og flutningabíla. Bifreiðastæðið sé bak við veitingaaðstöðuna og nálægt eldsneytisdælunum. Þá segir að Teano Ovest sé vel þekkt sem hættusvæði með tilliti til rána, einkum að næturlagi. Stefndi hefur lagt fram lista frá ítölskum váttryggingasamtökum (ANIA – Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici) um bílastæði fyrir vöruflutningabifreiðar á Ítalíu. Þar er Teano Ovest auðkennt með bókstöfunum SA sem er skilgreint sem “service arera”. Fram kemur á lista þessum að stöðvar auðkenndar með bókstafnum P fyrirfinnist en það vísar til þess að um sé að ræða “guarded area”.

Í tölvubréfi frá H. Z: Transport dagsettu 7. mars 2005 segir um atvik “He stop for pauza on fuel station parking TANO, 30 km from unloading place. There were standing also a lot of other trucks.”

Dómari telur að af gögnum þessum verði dregin sú ályktun að ránið hafi átt sér stað á þjónustustöðinni Teano Ovest. Af framburði ökumanns hjá lögreglu þar sem hann kveðst hafa orðið fyrir ráni á óvöktuðu bifreiðastæði á alfaraleið hjá bifreiðastöð svo og lýsingu í skýrslum um skoðun sem og lista yfir bifreiðastæði frá ítölsku tryggingasamtökunum ANIA verður ráðið að öryggisgæslu á nefndu svæði hafi verið ábótavant. Verður hér að líta til þess að landshluti sá þar sem ránið átti sér stað þykir hættulegur og fyrir liggur að á tímabilinu frá október fram að árslokum hafði þótt ástæða til að láta vopnaða verði fylgja farmi sem fluttur var um þessar slóðir á vegum stefnda. Telur dómari að við þessar aðstæður hafi þess verið rík þörf að gripað væri til sérstakra ráðstafana til þess að tryggja að farmi yrði ekki rænt. Það er álit dómsins að staður sá sem ökumaður SK8476A lagði umrætt sinn hafi ekki verið öruggur og þess beinlínis mátt vænta að reynt yrði að ræna farmi flutningabifreiða sem þar voru, einkum að nóttu til. Ekki er að sjá að nokkrar viðhlítandi ráðstafanir hafi verið gerðar til að koma í veg fyrir slíkt.

Samkvæmt framansögðu verður því fallist á það með stefnanda að stefndi beri ábyrgð á tjóni því er varð við það að farmi bifreiðarinnar SK8476A var rænt hinn 7. mars 2005.

Samkvæmt þessu verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 10.036.838 krónur með vöxtum eins og greinir í dómsorði en við ákvörðun þeirra er litið til 10. gr. farmbréfs.

Eftir úrslitum málsins verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 750.000 krónur í málskostnað.

DÓMSORÐ

Stefndi, Eimskipafélag Íslands ehf., greiði stefnanda, Tryggingamiðstöðinni hf., 10.036.838 krónur með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá 19. desember 2006 til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 750.000 krónur í málskostnað.

Allan V. Magnússon