

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 16. júní 2008 í máli nr. E-7302/2007:

Euro Trade GmbH

(Garðar Briem hrl.)

gegn

Samskipum hf.

(Lilja Jónasdóttir hrl.)

Mál þetta var höfðað 16. október 2007 og dómtekið 21. f.m.

Stefnandi er Euro Trade GmbH, Böttcherstr. 5-7, 1-27404 Zeven, Þýskalandi.

Stefndi er Samskip hf., Kjalarvogi 7, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða sér EUR 74.756 ásamt dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 af þeirri fjárhæð frá 18. desember 2006 til greiðsludags og auk þess 1.864.363 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001 af þeirri fjárhæð frá birtingardegi stefnu til greiðsludags. Þá krefst stefnandi greiðslu málskostnaðar úr hendi stefnda.

Stefndi krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda og greiðslu málskostnaðar úr hendi hans en til vara að kröfur stefnanda verði lækkaðar stórlega og málskostnaður felldur niður.

1

Stefndi rekur flutningafyrirtæki sem býður viðskiptavinum sínum m.a. upp á vikulegar áætlunarsiglingar til fastra hafna á meginlandi Evrópu, Bretlandi, Norðurlöndum og Ameríku samkvæmt fyrir fram ákveðnu siglingakerfi.

Guðmundur Baldvinsson, Vallarási 2, Reykjavík keypti tvær bifreiðar af stefnanda, BMW 760 iL fyrir EUR 39.928 hinn 16. október 2006 og BMW 545 i

Touring fyrir EUR 34.828 28. nóvember 2006. Stefnandi kveður andvirði bifreiðanna, samtals EUR 74.756, ekki hafa verið greitt.

Stefndi annaðist flutning bifreiðanna frá Cuxhaven til Íslands. Flutningurinn fór fram á grundvelli samnings aðila. Flutningsskjölin, sem notuð voru, eru stöðluð sjófarmbréf (Combined Transport Sea Waybill). Skjal vegna bifreiðarinnar af BMW iL gerð var útgefið 18. október 2006 og kom hún til landsins 25. október 2006. Skjal vegna bifreiðarinnar af BMW 545 i Touring gerð var útgefið 29. nóvember 2006 og kom hún til landsins 5. desember 2006. Samkvæmt báðum sjófarmbréfunum var sendandi bifreiðanna stefnandi máls þessa og skráður móttakandi þeirra var nefndur Guðmundur Baldvinsson.

Hinn 15. desember 2006 voru Guðmundi Baldvinssyni afhent gögn varðandi báðar bifreiðarnar sem hann þurfti til þess að geta leyst þær út úr tolli og lýsti hann því þá yfir, með áritun sinni á kvittanir fyrir móttöku gagnanna, að greiðsla yrði innt af hendi fyrir lok desembermánaðar s.á. Í stefnu segir að eftir afhendingu gagnanna hafi forsvarsmönnum stefnanda orðið ljóst að fjárhagsstaða Guðmundar væri afar slæm. Hinn 17. desember 2006 undirrituðu Guðmundur Baldvinsson og Bend Wulpern, f.h. Euro Trade GmbH, samkomulag. Þar lýsir Guðmundur yfir að hann skuldi stefnanda EUR 74.756 vegna umræddra viðskipta. Hann samþykki að fela Lýsingu hf., fjármögnunaraðila kaupanna, að greiða skuldina og til tryggingar skuldinni fái Lýsing hf. afhentan tryggingarvixil, dagsettan sama dag, að upphæð EUR 74.756 en Euro Trade fái hann til baka til frekari innheimtu standist samkomulagið ekki.

Hinn 18. desember 2006 var þess beiðst af hálfu stefnanda, í tölvupósti til umboðsmanns stefnda í Bremen, að bifreiðarnar yrðu ekki leystar úr tolli þar sem þær væru ógreiddar og að þær yrðu ekki afhentar nema í samráði við stefnanda. Sama dag sendi umboðsmaðurinn orðsendingu til aðalskrifstofu stefnda hér á landi þar sem hann bað um að bifreiðarnar yrðu ekki afhentar og fékk hálfri annarri klukkustund síðar staðfestingu frá Guðríði Birnu Ragnarsdóttur, deildarstjóra þjónustudeildar, þess efnis að athugasemd „MEMO“ hefði verið sett á þær farmsendingar, sem um ræðir í málinu, og að bifreiðarnar mundu ekki verða afhentar fyrr en frekari fyrirmæli bærust. Hinn 19. desember 2006 voru umræddar bifreiðar afhentar Guðmundi Baldvinssyni að lokinni tollafgreiðslu samkvæmt heimild frá tollyfirvöldum og voru þær skráðar eign Bremen ehf. en í stefnu segir að Guðmundur hafi prókúruumboð fyrir það félag og sitji í stjórn þess sem varamaður.

Frammi liggja tölvusamskipti, sem urðu í framhaldi af þessu milli fulltrúa stefnanda þessa máls og Guðríðar Birnu Ragnarsdóttur, en í tölvuskeyti hennar 8. janúar 2007 segir að bifreiðarnar hafi verið fluttar á grundvelli sjófarmbréfa (SWB) og þess vegna hafi þær verið afhentar móttakanda (consignee) samkvæmt skilmálum sjófarmbréfanna. Hún kveðst hafa talað við Guðmund Baldvinsson, sem hafi sagst hafa greitt verð bifreiðanna. Stefndi í máli þessu geti ekki innheimt féð og ráðleggur hún að leitað verði liðsinnis lögmanns eða banka. Hinn 17. janúar 2007 sendi Guðríður Birna fulltrúanum upplýsingar um mismun á sjófarmbréfi og farmskírteini. Þegar flutt sé á grundvelli sjófarmbréfs geti móttakandi tekið við farminum frá farmflytjanda þegar eftir komu skips til hafnar og tollafgreiðslu. Því er síðan lýst að þegar flutt sé á grundvelli útgefins farmskírteinis fái móttakandi frumrit þess afhent gegn greiðslu reiknings farmsendanda og fái hann vöruna

afhenta gegn því að afhenda farmflytjandanum farmskírteinið. Í hvorugu tilvikinu krefji farmflytjandi móttakandann um greiðslu andvirðis vörunnar.

Með tilvísun í fyrrgreint samkomulag, dags. 17. desember 2006, milli stefnanda og Guðmundar Baldvinssonar, spurðist lögmaður stefnanda fyrir um það með bréfi til Lýsingar hf. 21. febrúar 2007 hvort félaginu hefði borist samkomulagið, hvort óskað hefði verið eftir fjármögnun félagsins á kaupum bifreiðanna og hvort því hefði borist tryggingarvígill sá sem getið er í samkomulaginu. Öllum þessum spurningum var svarað neitandi samdægurs.

Lögmaður stefnanda sendi stefnda bréf 22. febrúar 2007. Þar er því lýst að það hafi ekki verið fyrr en á því ári sem stefnandi hafi orðið þess áskynja að bifreiðarnar hefðu verið afhentar og verið skráðar á fyrirtæki Guðmundar Baldvinssonar og sambýlis- eða eiginkonu hans, Bremen ehf. Lögmanningnum hafi tekist að fá Umferðarstofu til að setja svokallaðan „lögmannalás“ á bifreiðarnar meðan verið væri að athuga hvað unnt væri að gera til að tryggja greiðslu en Guðmundur muni hafi lýst sig eignalausán með stórar kröfur á bakinu og hafi verið beðið um gjaldþrotaskipti á búi hans. Kyrrsetningarbeiðnir hafi verið lagðar inn hjá embætti sýslumanns, annars vegar á hendur Guðmundi og hins vegar Bremen ehf. Að lokum segir í bréfinu: „Af framangreindu er ljóst að umbj. m. hefur gert allt sem í hans valdi (svo) til að takmarka tjón sitt. Hann hefur falið mér að lýsa ábyrgð á hendur yður vegna hvers konar tjóns sem hann kann að verða fyrir sem afleiðingu þess að bifreiðarnar voru afhentar Guðmundi án heimildar, þ.m.t. kostnaðar vegna kyrrsetningar og málshöfðunar, og er þess óskað að þér komið að þeim málaferlum, sem framundan eru, til eigin hagsmunagæslu eftir því sem yður þykir eðlilegt og lög leyfa.“ Í svarbréfi lögmanns stefnda, dags. 27. febrúar 2007, er því mótmælt að stefndi beri ábyrgð á ætluðu tjóni stefnanda vegna afhendingar umræddra bifreiða til Guðmundar Baldvinssonar. Bifreiðarnar voru kyrrsettar og mál höfðað gegn Guðmundi Baldvinssyni og Bremen ehf. til staðfestingar á kyrrsetningunum og greiðslu kaupverðs. Fallið var frá kröfum á hendur Guðmundi þar sem hann var úrskurðaður gjaldþrota sama dag og stefna var útgefin og með dómi, uppkveðnum 19. september 2007, var Bremen ehf. sýknað af kröfum stefnanda sem var gert að greiða 220.000 krónur í málskostnað. Umræddar bifreiðar voru seldar nauðungarsölu 28. júní 2007 og gekk uppboðsandvirði til greiðslu aðfararverðs. Skiptum á protabúú Guðmundar Baldvinssonar lauk 4. desember 2007 og reyndist búið eignalaust.

2

Af hálfu stefnanda er byggt á því að starfsmönnum stefnda hafi orðið á alvarleg mistök og að stefndi sé skaðabótaskyldur gagnvart stefnanda vegna allra afleiðinga þeirra. Mistökin séu fólgin í því að afhenda Guðmundi Baldvinssyni báðar bifreiðarnar, sem mál þetta snýst um, 19. desember 2006 án þess að stefnandi hafi heimilað það. Stefndi hafi mótttekið sérstaka yfirlýsingu stefnanda þess efnis að afhending bifreiðanna væri óheimil nema gegn fyrirmælum hans sjálfs. Stefndi hafi staðfest móttöku fyrirmælanna og gefið sjálfstæða yfirlýsingu um að bifreiðarnar yrðu ekki afhentar nema gegn fyrirmælum stefnanda þar að lútandi. Í trausti þessa hafi stefnandi ekki gert aðrar ráðstafanir til að hindra það að Guðmundur gæti fengið umráð bifreiðanna.

Vísað er til svohljóðandi staðlaðs ákvæðis í flutningsskjölunum: „The Shipper shall be entitled to transfer right of control of the cargo to the Consignee, the exercise of such option to be noted on this Sea Waybill and to be made no later than the receipt of the cargo by the Carrier.“ Einnig er lögð fram svofelld þýðing löggilts skjalabýðanda á ákvæðinu: „Sendandinn skal eiga rétt á að framselja yferráð farmsins til viðtakanda og skal beiting þess réttar tilgreind á þetta sjófarmbréf eigi síðar en við móttöku flytjanda á farminum.“ Stefnandi líti svo á að í ljósi framangreinds ákvæðis hafi stefnda verið óheimilt að afhenda bifreiðarnar nema að fengnu samþykki stefnanda og á þessu hafi verið hnykkt með tölvupósti að morgni 18. desember 2006. Stefndi hafi afhent bifreiðarnar í trássi við samningsákvæðið og gefna yfirlýsingu og hafi afhendingin verið andstæð ótvíræðu ákvæði flutningsskjalsins og almennum reglum kröfuréttarins. Stefnandi hafi síðan hafið innheimtuaðgerðir gagnvart Guðmundi Baldvinssyni og Bremen ehf. og hafi þar í raun verið um að ræða tilraunir hans til að takmarka tjón stefnda úr því að hann vildi ekki gera það sjálfur.

Stefnandi krefst greiðslu andvirðis bifreiðanna samkvæmt vörureikningum, samtals EUR 74.756. Þá er krafist alls kostnaðar sem hlotist hafi af innheimtutilraunum og beitingu úrræða til að tryggja kröfuna. Hann nemi samtals 1.864.363 krónum og sundurliðist þannig: Reikningur Lögfræðistofu Sóleyjargötu 17 sf. 1.485.843 krónur, útlagður kostnaður 158.520 krónur og 220.000 krónur samkvæmt kvittun lögmanna Árbæ sf. Vaxta sé krafist af kaupverði bifreiðanna frá þeim degi er stefndi afhenti þær röngum aðila til greiðsludags og af kostnaðarfjárhæðinni frá birtingardegi stefnu til greiðsludags.

3

Af hálfu stefnda er því mótmælt að hann beri skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda.

Af hálfu stefnda er sýknukrafa í fyrsta lagi byggð á aðildarskorti, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991, þar sem hann eigi enga aðild að því tjóni sem stefnandi telji sig hafa orðið fyrir.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að tjónið verði ekki rakið til atvika sem hann beri ábyrgð á, hvorki á grundvelli sjófylgibréfanna né ákvæða siglingalaga eða annarra laga. Stefnandi hafi haft heimild til að framselja rétt viðtakanda með því að rita á fylgibréfin fyrirvara þess efnis áður en stefndi tók við bifreiðunum til flutnings til landsins. Það hafi hann ekki gert og stefndi hafi því afhent skráðum móttakanda bifreiðarnar samkvæmt efni bréfanna. Að öðrum kosti hefði hann ekki staðið við samninga sína á grundvelli sjófarmbréfanna og orðið skaðabótaskyldur gagnvart skráðum móttakanda bifreiðanna fyrir því tjóni sem hann kynni að hafa orðið fyrir vegna þeirra vanefnda. Stefnandi hafi ekki haft heimild samkvæmt samningi aðila, lögum eða öðrum gögnum málsins til þess að óska eftir því við stefnda að hann afhenti ekki skráðum móttakanda bifreiðarnar. Á sama hátt hafi stefndi ekki haft heimild til þess að neita að afhenda skráðum móttakanda bifreiðarnar. Þetta hafi stefnanda mátt vera ljóst þegar litið sé til eðlis starfsemi hans en á heimasíðu fyrirtækisins komi fram að það bjóði upp á samninga

af því tagi sem hér um ræðir varðandi greiðslufyrirkomulag á bifreiðum sem og flutninga þeirra heimshorna á milli á landi, sjó og með flugi.

Á því er byggt af hálfu stefnda að orsakasamband skorti milli þess tjóns, sem krafist sé greiðslu á, og aðkomu hans að máli þessu. Í ákvæðum sjófarmbréfa þeirra, sem hér um ræðir, hafi ekki verið kveðið á um það, eins og nauðsynlegt hefði verið, að viðtakandi skyldi greiða fyrir bifreiðarnar við móttöku þeirra. Alþjóðlegt viðskiptaumhverfi hafi ákveðnar vel þekktar skammstafanir til þessa; COD, cash on delivery, og CAD, cash against documents. Starfsmaður stefnda, sem hafi hinn 18. desember 2006 fengið beiðni um að bifreiðarnar yrðu ekki tollafgreiddar og afhentar nema samkvæmt samkomulagi við stefnanda, þar sem andvirði þeirra væri ekki greitt, hafi talið að stefnandi hefði heimild samkvæmt lögum og/eða samningum aðila til þess að stöðva afhendingu bifreiðanna. Þessa heimild hafi stefnandi hins vegar ekki haft.

Á því er enn fremur byggt af hálfu stefnda að þótt talið yrði að stefnandi hefði haft heimild til að óska eftir því við stefnda að hann afhenti ekki bifreiðarnar hafi sú beiðni borist of seint til stefnda. Eftir að gögnin, sem hér um ræðir, hafi verið lögð inn til tollsins hafi málið í raun verið úr höndum stefnda.

Varakrafa stefnda er annars vegar rökstudd með skírskotun til ákvæða 68.-75. gr. siglingalaga nr. 34/1985, einkum 2. mgr. 70. gr. Með vísun til þunga bifreiðanna geti bætur samkvæmt fyrri fylgibréfinu aldrei orðið hærrí en SDR 4.450 og samkvæmt því síðara SDR 3.600 eða jafnvirði þess í íslenskum krónum á greiðsludegi. Varakrafan er í annan stað rökstudd með því að ekki geti komið til greiðslu bóta fyrir óbeint eð afleitt tjón eins og fram komi í 8. gr. (ii) í skilmálum fylgibréfanna, sbr. einnig ákvæði 70. gr. siglingalaga. Einnig telur stefndi að stefnandi hafi farið offari í innheimtutilraunum. Þá byggir stefndi á því að lækka beri skaðbætur vegna eigin sakar, sbr. 4. mgr. 68. gr., sbr. einnig 70. gr., siglingalaga.

4

Aðilar málsins sömdu um að stefndi annaðist sjóflutning þeirra bifreiða, sem um ræðir í málinu, á grundvelli sjófarmbréfa. Málsókn stefnanda er reist á því að stefndi hafi bakað sér skaðabótaskyldu með afhendingu bifreiðanna og er ekki fallist á að sýkna beri stefnda vegna aðildarskorts.

Í 2. kafla dómsins er tilgreint, á ensku og í íslenskri þýðingu, efni tiltekins ákvæðis sjófarmbréfa. Þar er einnig að finna túlkun stefnanda á ákvæðinu og röksemdir sem lúta að því efni. Í 3. kafla dómsins er síðan að finna andstæðar röksemdir stefnda. Dómurinn hafnar túlkun stefnanda og fellst á röksemdir stefnda. Ákvæði þetta, sem er prentað á áberandi hátt á forsíðu farmbréfanna, hefur að geyma eitt megineinkenni sjófarmbréfa, sem fylgibréfa með farmsendingu, sem öðru fremur aðskilur þau frá farmskírteinum sem heimildarskjölum er veita þeim, sem sýna farmskírteini, rétt til afhendingar vörunnar eftir því sem kveðið er á um í 106.-109. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Fram að því er stefndi tók við bifreiðunum til flutnings, en ekki eftir það, átti stefnandi þess kost, svo að bindandi væri fyrir stefnda, að árita sjófarmbréfin um annan viðtakanda en þar hafði áður verið

skráður.

Samkvæmt efni sjófarmbréfanna, en á þeim var aldrei gerð breyting, bar stefnda að afhenda Guðmundi Baldvinssyni bifreiðarnar, að uppfylltu skilyrði um tollafgreiðslu, sem hann og gerði. Engu skiptir í þessu sambandi þótt starfsmaður stefnda teldi að stefnandi hefði heimild til þess að stöðva afhendingu bifreiðanna, sbr. beiðni hans 18. desember 2006, og mátti stefnanda vera það ljóst að beiðnin stangaðist á við samninga aðila samkvæmt ákvæðum sjófarmbréfa. Engin rök eru til þess að stefndi verði gerður ábyrgur fyrir kostnaði stefnanda við innheimtutilraunir og lögsóknir gegn Guðmundi Baldvinssyni og Bremen ehf. Ekki er fallist á að stefndi beri bótaábyrgð gagnvart samkvæmt reglum um loforð á grundvelli almennra kröfuréttarreglna.

Samkvæmt framangreindu er niðurstaða dómsins sú að á engan hátt sé sýnt fram á skaðabótaskyldu stefnda gagnvart stefnanda. Ber því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma stefnanda til að greiða stefnda málskostnað sem er ákveðinn 500.000 krónur.

Mál þetta dæmir Sigurður H. Stefánsson héraðsdómari.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Samskip hf., er sýkn af kröfum stefnanda, Euro Trade GmbH.

Stefnandi greiði stefnda 500.000 krónur í málskostnað.

Sigurður H. Stefánsson