

D Ó M U R

Héraðsdóms Vesturlands 25. nóvember 2015 í máli nr. E-168/2013:

BB og synir ehf.

(Hlöðver Kjartansson hrl.)

gegn

Sæferðum ehf.

(Bragi Dór Hafþórsson hdl.)

I.

Mál þetta, sem dómtekið var 28. október sl., er höfðað af BB og sonum ehf., Reitarvegi 16, Stykkishólmi, á hendur Sæferðum ehf., Smiðjustíg 3, Stykkishólmi, með stefnu birtri 26. nóvember 2013.

Stefnandi krefst þess að viðurkennt verði að stefndi sé skaðabótaskyldur gagnvart honum vegna þess að tengivagn vöruflutningabifreiðar hans PO582 fór á hliðina í farþega- og bílaferjunni Baldri, skipaskrárnúmer 2727, í ferð skipsins 20. desember 2011 frá Brjánslæk til Stykkishólms. Jafnframt krefst hann þess að stefndi greiði honum allan málskostnað að viðbættum virðisaukaskatti samkvæmt lögum nr. 50/1988.

Stefndi krefst þess aðallega að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða stefnda málskostnað að mati dómsins. Til vara krefst hann þess að verða einungis dæmdur skaðabótaskyldur að hluta vegna þess að tengivagn vöruflutningabifreiðar stefnanda PO 582 fór á hliðina í ferjunni Baldri, skipaskrárnúmer 2727, í ferð skipsins 20. desember 2011 frá Brjánslæk til Stykkishólms. Jafnframt krefst hann þess að málskostnaður verði felldur niður.

Við upphaf þinghalds til aðalmeðferðar hinn 28. október sl. tók dómari um það ákvörðun, í samkomulagi við lögmenn málsaðila, að sakarefni málsins yrði skipt, með vísan til ákv. 31. gr. laga nr. 91/1991, á þann veg að málið verði fyrst dæmt um þá málsástæðu stefnda að krafa stefnanda sé fyrnd. Er því einungis sá þáttur málsins til úrlausnar nú.

II.

Helstu atvik máls þessa eru þau að 20. desember 2011 flutti stefndi dráttarbifreið stefnanda PO 582, ásamt viðfestum tengivagni (side loader), með farþega- og bílaferjunni Baldri. Ekki var gefið út farmskírteini eða gerður skriflegur samningur vegna flutningsins, en stefnandi var í reikningsviðskiptum við stefnda vegna flutningskostnaðarins.

Bifreiðinni var ekið um borð í ferjuna á Brjánslæk og flutt þaðan yfir Breiðafjörð til Stykkishólms. Hafði tengivagninn að geyma 40 feta hágám með þurrkaða þorskhausu frá Brjánslæk í eigu Klofnings ehf. Var samanlagður þungi farms, bíls og tengivagns 46 tonn. Vegna hæðar tengivagnsins og gámsins var ekki mögulegt að aka með hann í gegnum ferjuna og var bifreiðin því sett aftast í skipið. Er óumdeilt að slíkur flutningur hafi verið venjulegur og hefðbundinn og átt sér stað áður í ýmsum veðrum. Var tengivagninn sjóbuinn af tveimur úr áhöfn skipsins með tveimur strekkjurum eða festingum hvorum megin.

Ferjan Baldur lagði úr höfn frá Brjánslæk kl. 18.15 framangreindan dag en undir lok ferðarinnar veitti vakthafandi skipstjórnamaður því athygli að tengivagninn með gáminum hafði lagst á hliðina út í lunningu skipsins, bakborðsmegin. Við athugun á upptöku úr öryggismyndavél skipsins kom í ljós að það hefði gerst kl. 20:28.

Umrætt óhapp var rannsakað af rannsóknarnefnd sjóslysa, sem starfar samkvæmt lögum nr. 68/2000 um rannsókn sjóslysa. Í lokaskýrslu rannsóknarnefndarinnar, sem afgreidd var á fundi hennar 4. október 2012, kemur fram að báðir strekkjararnir stjórnboðsmegin hefðu slitnað. Annan þeirra fékk nefndin til skoðunar. Sá var 7 cm á breidd og 5 mm að þykkt. Borðinn var slitinn og skemmdur. Hann var togþolsprófaður hjá Nýsköpunarmiðstöð Íslands og niðurstöður voru þær að hann slitnaði við átak sem var u.þ.b. 4 tonn. Var niðurstaða nefndarinnar sú að hún teldi orsök atviksins vera ófullnægjandi sjóbúning og slæmt ástand á borðastrekkjurum og benti jafnframt á að farmflytjandi skyldi setja reglur um sjóbúnað farartækja.

Lögmaður stefnanda sendi stefnda kröfubréf 8. mars 2013 þar sem gerð var bótakrafa á hendur honum að höfuðstól 8.837.820 krónur vegna tjóns stefnanda, með áskilnaði um að gera hærri kröfu yrði ekki á þá bótakröfu fallist. Með bréfi, dags. 18. mars 2013, frá lögmanni stefnda og tryggingafélagi hans, var bótakröfunni og bótaábyrgð hafnað.

Undir rekstri málsins fyrir dómi voru að beiðni stefnanda dómkvaddir tveir sérfróðir matsmenn, þeir Grímur Sigurðsson véltæknifræðingur og Daniel Friðriksson skipatæknifræðingur til að leggja meðal annars mat á orsakir framangreinds óhapps og beint og óbeint tjón sem stefnandi hefði orðið fyrir af þess völdum. Skiluðu þeir matsgerð þar um, dags. 10. mars 2015.

III.

Stefnandi byggir á því að stefndi sé skaðabótaskyldur gagnvart honum á grundvelli almennu skaðabótareglunnar og reglna skaðabótaréttar um húsbónda- og vinnuveitendaábyrgð. Það hafi verið alfarið og óskorað á ábyrgð stefnda og áhafnar skipsins að sjóbúa bifreið hans og tengivagn ásamt gámi með fullnægjandi hætti. Skipið hafi ekki fullnægt reglum um búnað og öryggi skips og mönnun til að tryggja öryggi skipverja, farþega, skips og farms eins og boðið sé í 2. mgr. 3. gr., sbr. 1. mgr. 11. gr., laga um eftirlit með skipum nr. 47/2003.

Stefnandi byggir einnig á því að stefndi hafi ekki, sem farmflytjandi, á eðlilegan og vandvirkan hátt fermt, meðhöndlað, stúfað, flutt, varðveitt og annast um farm stefnanda í skipinu, svo sem honum beri almennt skylda til, sbr. til hliðsjónar 51. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Stefnda beri að bæta stefnanda umrætt tjón hans nema stefndi sanni að ætla megi að hvorki hann né nokkur maður sem hann beri ábyrgð á eigi sök á tjóninu, sbr. einnig til hliðsjónar 1. og 3. mgr. 68. gr. laganna. Stefnandi byggir á því að stefndi sjálfur eða áhöfn skipsins hafi valdið umræddu tjóni af stórfelldu gáleysi. Stefnandi telji að reglur V. kafla siglingalaga gildi um flutninginn sem hér um ræðir, gildi settar lagareglur um hann á annað borð. Stefndi sé þá farsali skv. 1. mgr. 120. gr. laganna, ökumaður dráttarbifreiðar stefnanda farþegi skv. 2. mgr. 120. gr. og dráttarbifreiðin, ásamt tengivagninum, gáminum og innihaldi gámsins, farangur skv. 3. mgr. 120. gr. Stefndi hafi ekki í samræmi við ákvæði 1. mgr. 124. gr. laganna séð um að skipið væri haffært og með nægilegum búnaði til að tryggja öruggan flutning tækja stefnanda. Stefnda beri að bæta tjón stefnanda þar sem það hafi orsakast af yfirsjónum eða vanrækslu hans sjálfs, eða áhafnar skipsins sem hann beri ábyrgð á, sbr. 1. mgr. 138. gr. laganna, og hafi stefndi sönnunarbyrði um að ekki sé um að kenna yfirsjónum eða vanrækslu þeirra, sbr. sakarlíkindareglu síðari málsliðar 3. mgr. 140. gr. laganna.

Stefnandi vísar og til þess að með niðurstöðum rannsóknarnefndar sjóslysa og öðrum fyrirbyggjandi gögnum sé þó, hvað sem nefndri sakarlíkindareglu líði, komin fram lögfull sönnun um að stefndi beri ótvíræða og óskipta ábyrgð á tjóni stefnanda samkvæmt reglum skaðabótaréttar. Þó svo að rannsóknir samkvæmt lögum um rannsókn sjóslysa nr. 68/2000 miði aðeins að því einu að koma í veg fyrir slys um borð í skipum og að öryggi til sjós megi aukast, sbr. 3. mgr. 1. gr. og 1. mgr. 12. gr. laganna, sé það markmið sjóslysarannsókna samkvæmt lögum að greina orsakabætti sjóslysa samkvæmt síðarnefnda lagaákvæðinu. Orsök sjóslyssins sé ófullnægjandi sjóbúningur og borðastrekkjarar og sé umrætt tjón stefnanda, þ. á m.

á dráttarþifreiðinni, tengivagninum og gáminum, afleiðing af því. Gáleysi eða öllu heldur stórfellt gáleysi stefnda og starfsmanna hans, áhafnar skipsins, hafi valdið tjóninu með saknæmum og ólögmetum hætti. Krefjist stefnandi viðurkenningar á þeirri bótaskyldu samkvæmt heimild í 2. mgr. 25. gr., sbr. d-lið 80. gr., laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

IV.

Stefndi byggir á því að ákvæði landflutningalaga nr. 40/2010 gildi um réttarsambandið milli stefnanda og stefnda, en skv. 1. mgr. 1. gr. laganna gildi þau um allan vöruflutning með ökutæki á landi. Líkt og fram komi í 3. mgr. 1. gr. gildi lögin um réttarsamband flytjanda, sendanda og móttakanda vöru. Þar sé þó tekið fram að sé vagn, gámur og/eða ökutæki flutt hluta leiðar í skipi, án þess að vera jafnframt losað, gildi lög um landflutninga um allan flutninginn.

Með samþykki stefnanda, og í samræmi við venju í viðskiptum aðila, hafi upplýsingar um flutninginn verið sendar stefnda með rafrænum hætti, sbr. 2. mgr. 7. gr. laganna. Þá hafi verið gefinn út reikningur. Liggi þannig fyrir að um hið bótaskylda atvik fari eftir ákvæðum laga um landflutninga en ekki eftir almennum skaðabótareglum.

Í 31. gr. landflutningalaga sé skýrlega tekið fram að allar kröfur sem rísa kunni í tengslum við flutning á grundvelli laganna fýrnist á einu ári frá því að móttakandi hafi kvittað fyrir móttöku vörunnar eða á einu ári og tveimur mánuðum frá að því vara hafi verið afhent til flutnings sé ekki um kvittun móttakanda að ræða. Mál þetta hafi verið höfðað með stefnu birtri 26. nóvember 2013, eða rúmlega einu ári og ellefu mánuðum eftir að hið meinta bótaskylda atvik átti sér stað. Allar mögulegar kröfur stefnanda á hendur stefnda vegna hinnar meintu bótaskyldu háttsemi hafi því verið fyrndar þegar mál þetta hafi verið höfðað. Þegar af þeim sökum beri að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Verði ekki fallist á að ákvæði laga um landflutninga gildi um umrætt atvik sé á því byggt að ákvæði siglingalaga nr. 34/1985 gildi um flutninginn. Í 1. gr. þeirra komi fram að lögin gildi um öll skip sem skráð eða skráningarskyld séu á Íslandi, en Baldur sé skráð skip með skipaskráningarnúmer 2727 hjá Samgöngustofu. Sé á því byggt að ákvæði IV. kafla laganna gildi um umræddan flutning.

Stefndi byggir á því að aðilar hafi gert með sér samning um að stefndi myndi flytja dráttarþifreið stefnanda, auk tengivagns með gámi, með skipi sínu. Hafi verið um að ræða reikningsviðskipti milli aðilanna. Hefðu aðilar gert með sér munnlegan farmsamning til tveggja ára um sjóflutninga. Hafi viðskiptareikningar verið gerðir

upp, eftir viðskiptum hvers mánaðar, með venjubundnum 20 daga gjaldfresti. Kveði samningur aðila á um 30% afslátt miðað við flutningsmagn (lengdarmetra), en ekkert hafi verið greitt fyrir bílstjóra, einungis farminn. Með því að stefndi hafi tekið að sér flutning á farmi fyrir stefnanda á skipi sínu hljóti hann að teljast farmflytjandi í skilningi 21. gr. siglingalaga. Í 68. gr. þeirra laga sé kveðið á um að ef farmur skemmist eða glatist meðan hann sé í vörslum farmflytjanda á skipi eða í landi beri honum að bæta það tjón sem af því hljótist nema ætla megi að hvorki hann né neinn maður sem hann beri ábyrgð á eigi sök á tjóninu. Samkvæmt 7. tl. 215. gr. fyrnist skaðabótakröfur skv. 68. gr. ári eftir að vöru sé skilað eða borið hafi að skila henni. Ljóst sé að það tímamark þegar stefnanda hafi orðið umræddar skemmdir ljósar sé 20. desember 2011. Hafi möguleg skaðabótakrafa stefnanda því fyrnst 20. desember 2012, eða rúmum ellefu mánuðum áður en mál þetta hafi verið höfðað.

V.

Niðurstaða

Í máli þessu krefst stefnandi skaðabóta vegna tjóns sem hann hafi orðið fyrir er tengivagn ásamt gámi, sem tengdur var við dráttarbifreiðina PO582, lagðist á hliðina út í lunningu skips stefnda, farþega- og bílaferjunnar Baldurs, í ferð milli Brjánslækjar og Stykkishólms hinn 20. desember 2011.

Fyrir liggur að ferjan Baldur er skráð skip hjá Samgöngustofu og fellur hún því undir gildissvið siglingalaga nr. 34/1985. Þar sem mál þetta snýst ekki um ágreining stefnanda, sem vöruflutningafyrirtækis í landflutningum, við eiganda þess varnings sem hann hafði tekið að sér að flytja í greint sinn, heldur við stefnda, sem eiganda skipsins sem annaðist flutninginn á bifreið stefnda og því sem henni fylgdi, verður ekki talið að lög um landflutninga geti gilt um réttarsamband aðila heldur beri um það að beita ákvæðum siglingalaga.

Í IV. kafla siglingalaga nr. 34/1985 er fjallað um farmflutninga og í upphafi þess kafla er í 21. gr. kveðið á um það að með „farmflytjanda“ sé í kaflanum átt við þann sem með samningi taki að sér flutning farms með skipi fyrir annan „farmsamningshafa“. Fyrir liggur í málinu reikningur sem stefndi gaf út á hendur stefnanda 31. desember 2011 vegna umrædds flutnings fyrir stefnanda 20. sama mánaðar, og hefur honum ekki verið mótmælt, enda óumdeilt að stefnandi var í reikningsviðskiptum hjá stefnda vegna slíkra flutninga. Verður að líta svo á að með því að stefndi tók að sér umræddan flutning gegn gjaldi á dráttarbifreið stefnanda, ásamt tengivagninum og þeim hágámi sem á vagninum var, hafi aðilarnir þar með gert með sér samning um flutning farms í skilningi tilvitnaðs ákv. 21. gr. Verður því fallist á það með stefnda að um flutning þennan hafi gilt IV. kafla siglingalaga en ekki V. kafla, eins og stefnandi hefur vísað til, enda ekki hægt að fallast á með stefnda að framangreindur flutningur falli undir það að teljast „farangur“ í skilningi 120. gr. sömu laga.

Samkvæmt 68. gr. siglingalaga, sem einnig fellur undir IV. kafla laganna, ber farmflytjanda að bæta það tjón sem hlýst af því að farmur skemmist meðan hann er í vörslum hans á skipi eða í landi nema ætla megi að hvorki hann né neinn maður sem hann ber ábyrgð á eigi sök á tjóninu. Þá kemur fram í 22. gr. laganna að beita skuli ákvæðum IV. kafla laganna nema um annað sé samið eða leiði af venju, með þeim undantekningum sem leiði af 118. gr. og 119. gr. varðandi einstök sanningsákvæði. Þar sem ekki hefur verið um annað samið verður að líta svo á að leysa verði úr ágreiningi aðila um bótaábyrgð stefnda á grundvelli tilvitnaðrar 68. gr. siglingalaga, en hvorki á grundvelli almennu skaðabótareglunnar og reglum skaðabótaréttar um húsbónda- og vinnuveitendaábyrgð né ákv. 138. gr. í V. kafla siglingalaga, eins og stefndi byggir á.

Samkvæmt 7. tl. 215. gr. siglingalaga fellur skaðabótakrafa eftir 68. gr. laganna niður vegna fyrningar ef henni er ekki fylgt eftir með lögsókn innan eins árs frá því er vöru bar að skila eða henni var skilað, ef það gerist síðar. Verður hér við það að miða að fyrningarfrestur kröfunnar hafi byrjað að líða á tjónsdegi, eða 20. desember 2011. Var skaðabótakrafa stefnanda því fyrnd þegar hann höfðaði mál þetta hinn 26. nóvember 2013. Verður stefndi því sýknaður af kröfu stefnanda.

Að fenginni þessari niðurstöðu verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda 1.000.000 krónur í málskostnað.

Dóm þennan kveður upp Ásgeir Magnússon dómstjóri, en hann tók við rekstri málsins er hann var skipaður dómstjóri 1. mars 2015.

Dómsorð:

Stefndi, Sæferðir ehf., skal sýkn af kröfum stefnanda, BB og sona ehf.

Stefnandi greiði stefnda 1.000.000 krónur í málskostnað.

Ásgeir Magnússon

