



**ÁKVÖRÐUN BÓTAFJÁRHÆÐAR  
OG MISSIR TAKMÖRKUNARRÉTTAR  
Á GRUNDEVILLI  
70. GR. SIGLINGALAGA NR. 34/1985**

Magnea Lillý Friðgeirsdóttir

2012

ML í lögfræði

Höfundur: Magnea Lillý Friðgeirsdóttir

Kennitala: 041188-3759

Leiðbeinandi: Einar Baldvin Axelsson

Lagadeild

School of Law

## Útdráttur

### Ákvörðun bótafjárhæðar og missir takmörkunarréttar farmflytjanda á grundvelli 70. gr. Siglingalaga nr. 34/1985

Þessi ritgerð fjallar um ákvörðun bótafjárhæðar og missi takmörkunarréttar í sjóflutningum samkvæmt íslenskum Siglingalögum nr. 34/1985. Umfjöllunin takmarkast við þau tilvik þegar um farmtjón er að ræða og ljóst er að farmflytjandi er bótaskyldur á grundvelli tjónsins. Enn fremur snýr umfjöllunin eingöngu að sérstakri takmörkun framflytjanda á bótaábyrgð. Leitast verður við að svara því hvernig beri að túlka og beita 70. gr. siglingalaga um ákvörðun bótafjárhæðar og hvernig takmörkunarréttur farmflytjanda samkvæmt sama ákvæði hefur áhrif á endurheimtanlegar bætur. Við rannsókn þessa verður litið á allar úrlausnir Hæstaréttar frá stofnun réttarins er snúa að túlkun þessa ákvæðis til að varpa ljósi á hvaða fordæmi Hæstiréttur hefur sett og hvort túlkunin samræmist afstöðu fræðimanna.

Í umfjölluninni eru siglingalög Danmerkur, Noregs, Svíþjóðar, Finnlands og Englands höfð til hliðsjónar auk dómaframkvæmdar byggðri á þeirri löggjöf. Þessar löggjafir byggjast allar á sambærilegum grunni alþjóðlegra sáttmála og er því eðlilegt að íslensk siglingalöggjöf skuli túlkuð til samræmis við þær. Einnig verður litið til ákvæða í íslenskum land- og loftflutningalögum er fjalla um bótafjárhæðir og takmörkunarrétt farmflytjanda sem og dómaframkvæmdar á því sviði þar sem telja má að nota megi túlkun þeirra ákvæða til leiðsagnar hvað varðar ákvæði siglingalaganna.

Eftir ítarlega rannsókn er niðurstaða þessa rits sú að af dómaframkvæmd og fræðiheimum má draga upp skýra mynd af því hvaða tjón farmflytjanda beri að bæta á grundvelli 70. gr. siglingalaga og hvernig ákvarða megi rétta takmörkunarfjárhæð. Hins vegar er ljóst af úrlausnum Hæstaréttar að túlkun hans á 6. mgr. 70. gr. siglingalaga er í algeru ósamræmi við þá merkingu sem lögð hefur verið í ákvæðið af fræðimönnum og dómaframkvæmd annarra landa. Frjálslæg beiting Hæstaréttar hefur aukið ábyrgð farmflytjanda til muna þvert á markmið laganna og verður að grípa til ráðstafana til að breyta þeirri þróun.

## **Abstract**

### **Determining the amount of compensation and the limitation of liability in maritime transport under Article 70 of the Icelandic Maritime Code nr. 34/1985**

This thesis discusses how the amount of compensation determined and how a carriers right to limit his liability affects that amount under the Maritime Code nr. 34/1985. The discussion is limited to cases regarding, damage, loss or delay in cargo transport where the carriers liability has been established. Furthermore, the thesis solely discusses unit limitation on carriers liability. Thus the aim will be to shed light on how art. 70 of the Maritime Code should be interpreted. All applicable rulings of the Supreme Court will be studied in order to determine the interpretation of the Court as well as establishing whether that interpretation is in accordance with the views of scholars.

In this thesis the Maritime Codes of Denmark, Norway, Sweden, Finland and England are under special consideration as well as case law. These legislations are based on similar international conventions and it is therefore logical that the Icelandic Maritime Code be interpreted in accordance with them. Moreover, provisions in legislation on air- and roadtransport will also be looked to including case law in that field as it may provide guidance.

An extensive study on the subject has led to the conclusion that by studying case law and scholarly material a clear guidance can be found regarding the types of loss or damage that a carrier must compensate under art. 70 of the Maritime Code. However, it is evident from the rulings of the Supreme Court that it's interpretation of paragraph 6 of art. 70 has been in total contradiction to the meaning which has been imposed by scholars and foreign Courts. The application of the Supreme Court has increased the carrier's liability greatly which is inconsistent with the aim of the Code. This must be changed.

## Efnisyfirlit

Lagaskrá .....	i
Dómaskrá .....	iii
1. Inngangur .....	1
2. Saga ákvæðisins og gildissvið .....	6
2.1. Eldri siglingalög .....	6
2.2. Haagreglurnar og Visby samningsaukinn .....	9
2.3. Hamborgarreglurnar .....	12
2.4. Rotterdamreglurnar .....	13
3. Ábyrgð farmflytjanda .....	14
3.1. Samsömun .....	15
3.2. Sönnun .....	17
3.3. Önnur ákvæði .....	19
3.4. Gildissvið 68. gr. ....	19
4. 70. gr. sgl. Almenn umfjöllun .....	21
5. 1. mgr. 70. gr. Bætanlegt tjón .....	23
5.1. Misræmi í orðalagi .....	23
5.2. Almennt um verðgildi vöru .....	24
5.3. Hagnaðar/ágóðatap .....	26
5.4. Tollar og önnur gjöld .....	29
5.5. Málskostnaður og vaxtakröfur .....	32
5.6. Geymslu- og förgunarkostnaður .....	33
5.7. Skoðunar- og viðgerðarkostnaður .....	36
5.8. Annar kostnaður .....	38
5.9. Norræn túlkun .....	40
5.10. Bresk túlkun .....	43
5.10.1. Tjón á farmi .....	46
6. 2. mgr. 70. gr. Sérstök dráttarréttindi .....	48
6.1. Norrænn réttur .....	50
6.2. Vankantar SDR .....	50
7. 3. mgr. 70. gr. Stykki og flutningseining .....	53
7.1. Stykki .....	54

7.2.	Flutningseining.....	55
7.3.	Gámar, gámabretti og annar flutningsbúnaður.....	56
8.	4. mgr. 70. gr. Samið undan takmörkunarrétti.....	59
9.	5. mgr. 70. gr. Lausn farmflytjanda undan bótaábyrgð.....	60
10.	6. mgr. 70. gr. Missir takmörkunarréttar.....	61
10.1.	Ásetningur eða stórfellt gáleysi.....	61
10.2.	Farmflytjandi sjálfur.....	65
10.3.	Missir farmflytjanda á takmörkunarrétti samkvæmt land- og loftflutningalögum.....	69
10.4.	Eru íslenskir dómstólar á villigötum?.....	70
10.5.	Önnur tilvik.....	74
11.	Lokaorð.....	78
	Heimildaskrá.....	82

## Lagaskrá

### Almenn lög

Landflutningalög nr. 40/2010

Lög um loftferðir nr. 60/1998

Lög um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001

Siglingalög nr. 34/1985

Skaðabótalög nr. 50/1993

Tollalög nr. 88/2005

### Erlend lög

U.K. Statutory Instrument, 1977 No. 981, Carriage of Goods by Sea Act 1971 (Commencement) Order 1977.

LBKG 2010-07-01 nr 856 Sðloven

Lov om sjøfarten 1994-06-24-39

Sjölög (1994:1009)

Sjölög 15.7.1994/674

### Alþjóðlegir sáttmálar

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (adopted 19 November 1976, entered into force 1 December 1986).

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature (adopted 25. August 1924, entered into force 2. June 1931).

International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships (adopted 10 October 1957, entered into force 31 May 1968).

Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968 (adopted 21. December 1979, entered into force 14. February 1984).

Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (adopted 23. February 1968, entered into force 23. June 1977).

Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976 (adopted 3 May 1996, entered into force 13 May 2004).

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (adopted 11 December 2008, not entered into force) E.09.V.9.

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (adopted 31. March 1978, entered into force 1. November 1992) A/CN.9/306.

### **Reglugerðir**

Reglugerð um ýmis tollfríðindi nr. 630/2008.

### **Alþingistíðindi**

Alpt. 1962, A-deild, 390.

Alpt. 1984-1985, A-deild, 969.

Alpt. 2009-2010, A-deild, þskj. 58 – 58. mál.

### **Norræn lögskýringargögn**

D Rep 1215/1991 68

F Bill 62/1994 46; F Rep 577/1993 71 Cf. Travaux Préparatoires 554 (van Ryn)

F Rep 57/1993 72

S Rep 1990:13 151-152

### **Lög sem fallin eru úr gildi**

Jónsbók. Farmannalög.

Siglingalög, nr. 63/1913 Stjtið 1913. A-deild, 131.

Siglingalög, nr. 56/1914 Stjtið 1914. A-deild, 78.

Siglingalög, nr. 66/1963 Stjtið 1963. A-deild, 304.

## Dómaskrá

### Dómar Hæstaréttar Íslands

Hrd. 1. desember 1922 í máli nr. 29/1922  
Hrd. 29. maí 1935 í máli nr. 176/1934  
Hrd. 7. apríl 1954 í máli nr. 37/1952  
Hrd. 14. desember 1966 í máli nr. 91/1966  
Hrd. 25. október 1977 í máli nr. 111/1975  
Hrd. 31. október 1983 í máli nr. 186/1981  
Hrd. 3. maí 1985 í máli nr. 205/1982  
Hrd. 21. desember 1988 í máli nr. 137/1987  
Hrd. 11. júní 1992 í máli nr. 99/1989  
Hrd. 16. október 1991 í máli nr. 492/1989  
Hrd. 4. nóvember 1993 í máli nr. 19/1992  
Hrd. 18. janúar 1996 í máli nr. 365/1994  
Hrd. 30. janúar 1997 í máli nr. 61/1996  
Hrd. 28. nóvember 1996 í máli nr. 105/1996  
Hrd. 11. desember 1997 í máli nr. 101/1997  
Hrd. 6. maí 1999 í máli nr. 456/1998  
Hrd. 7. mars 2002 í máli nr. 243/2001  
Hrd. 3. apríl 2003 í máli nr. 362/2002  
Hrd. 2. apríl 2009 í máli nr. 503/2008  
Hrd. 27. nóvember 2008 í máli nr. 193/2008

### Héraðsdómar

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 26. mars 2003 í máli nr. E-16201/2002  
Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 14. desember 2006 í máli nr. E-6032/2005

### Danskir dómar

U.1946.1329S  
ND 1982.63



ND 1996.196

FED 2001.1374

FED2002.691S

### **Finnskir dómur**

ND 1992.337

ND 1993.57 FSC

### **Norskir dómur**

ND 1970.281

Rt. 1970.1235

ND 1987.160

ND 1988.131

Rt. 1989.1318

ND 1995.419

ND 2004.373

### **Enskir dómur**

*ETS Gustave Brunet, S.A. v. M.V. Nedlloyd Rosario* 929 F. Supp. 694 at p. 710, 1997 AMC 803 at p. 828 (S.D. N.Y. 1996)

*Horabin ./.* BOAC USAvRep. 1952 s 549

*O'Hanlan v. Great Western Railway* (1865) 6 B. & S. 484

*Per Brett L.J., Hydraulic Co. v. McHaffie* (1878) 4 Q.B.D. 670, 676

*Rodocanachi v. Milburn* (1886) 18 Q.B.D. 67

*Seguros Banvenez S.A. v. Oliver Drescher* 761 F.2d 855 at pp. 860-61, 1985 AMC 2168 at p. 2175 (2 Cir. N.Y. 1985)

*Slater v. Hoyle* [1920] 2 K.B. 11

*Victoria Laundry v. Newman Industries* [1949] 2 K.B. 528, 536, 537

(1854) L.J.Ex. 179, 183; 9 Exch. 341

(1868) L.R. 3 C.P. 499

[1961] 1 Lloyd's Rep. 57 Muncaster Castel

## 1. Inngangur

Rómverjar til forna sköpuðu orðatiltækið *navigare necesse*, það er *siglingar eru nauðsyn*. Þetta orðatiltæki á einkar vel við á Íslandi enn þann dag í dag því að þrátt fyrir stöðuga þróun og örar tækninýjungar í áranna rás þá eru siglingar ennþá ein helsta lífæð íslensks samfélags. Íslendingar eru háðir siglingum vegna fiskveiða en þó ekki síður til farmflutninga.<sup>1</sup> Stór hluti verslunarvöru á Íslandi er innfluttur og mikið af íslenskri framleiðslu skapar samfélaginu hagnað með sölu erlendis. Mikill meirihluti þessa alþjóðlega farmflutnings er framkvæmdur með sjóflutningi. Sjóflutningar hafa í för með sér miklar hættur bæði fyrir flutningsskipið og þann farm sem skipið ber. Hagsmunir aðila tengdum flutningunum eru oft samfléttaðir og því er talsverð tilhneiging til þess að dreifa áhættunni meðal hagsmunaaðilanna.<sup>2</sup>

Ákvæði er hafa það að markmiði að takmarka bótaábyrgð farmflytjanda eru forn í sjóréttinum og grundvallast þau á þeim rökum hversu áhættumiklir farmflutningar eru. Einkum og sér teljast ábyrgðartakmarkanir réttlætanlegar sökum þess að „útgerðarmaður getur yfirleitt ekki sjálfur haft hönd á bagga um stofnun þeirra skuldbindinga, sem á kunna að falla, heldur á þar mest undir öðrum“.<sup>3</sup> Vegna þessa hefur því verið talið sanngjarnt að takmarka ábyrgð farmflytjanda að vissu marki.<sup>4</sup> Áhættudreifing fæst með lagaákvæðum sem heimila ábyrgðartakmörkun, einna helst af hálfu farmflytjanda, með samningsákvæðum er kveða á um ábyrgðartakmörkun í flutningssamningum og með tryggingum og reglum um almennt meðaltal.<sup>5</sup> Það er því séreinkenni sjóréttar að farmflytjanda er kleift að dreifa þeirri áhættu sem að jafnaði felst í farmflutningum á sjó. Farmflytjandi hefur þannig t.a.m. verið talinn bera þá skyldu að útvega viðeigandi og haffært skip til flutnings en áhættu af flutningnum hefur hann á hinn bóginn deilt með farmeigandanum.<sup>6</sup>

Takmarkanir á bótafjárhæðum skipa mjög mikilvægan sess í sjórétti þar sem þær gefa færi á að meðal verðgildi farms sé fundið og auðvelda uppgjör krafna. Ef engar takmarkanir væru

---

<sup>1</sup> Páll Sigurðsson, *Lagaþættir III: Greinar af ýmsum réttarsviðum* (Háskólaútgáfan 1994) 79.

<sup>2</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective* (3. útg., Universitetsforlaget 21. janúar 2011) 23.

<sup>3</sup> Alþt. 1962, A-deild, 390, 421.

<sup>4</sup> Ólafur Lárusson, *Sjóréttur* (Hlaðbúð 1951) 31–32.

<sup>5</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 23.

<sup>6</sup> Jan Ramberg, *The law of transport operators in international trade* (Norstedts Juridik 2005) 37–38.

settar yrðu dómstólar að beita almennum meginreglum laga til að ákvarða takmörk bótafjárhæða sem myndi óneitanlega leiða til misræmis milli lögsagna. Slíkt fyrirkomulag myndi því vinna gegn markmiði alþjóðlegra sáttmála á sviði sjóréttar, sem allir hafa það að markmiði að skapa samræmi milli landslöggjafa.<sup>7</sup>

Í gegnum tíðina hefur mikil vinna verið lögð í að einfalda og bæta réttarsvið sjóflutninga.<sup>8</sup> Þessi vinna hefur ekki síður snúið að samræmingu hvað varðar bótafjárhæðir og takmörkun ábyrgðar. Farmflytjendur hafa til langs tíma áskilið sér rétt til þess að takmarka ábyrgð sína og var áður fyrir einkum um þrjár stefnur í ábyrgðartakmörkun að ræða, execution stefnan, abandon stefnan og enska stefnan. Execution stefnan<sup>9</sup> (á íslensku einnig nefnd aðfarareglan<sup>10</sup>) fólst einna helst í því að takmarka mátti ábyrgð á vissum kröfum. Var þar fyrst og fremst um að ræða kröfur sem voru ekki tilkomnar vegna bótaskyldrar háttsemi farmflytjanda sjálfs eða samnings sem hann hafði sjálfur stofnað til. Ábyrgðartakmörkun samkvæmt execution stefnunni byggðist á því að kröfuhafar gátu einungis gengið að flutningsskipinu og farmi þess til fullnustu krafna sinna. Farmflytjandi bar því ekki ábyrgð á farmtjóni með persónulegum eignum sínum heldur eignuðust kröfuhafar sjóveðrétt í skipi og farmi farmflytjanda. Bótafjárhæð takmarkaðist ekki við neina sérstaka upphæð eftir þessari stefnu heldur var einungis bundin við verðgildi skips og farms. Ef skipið tapaðist í tjónsatburðinum fengu kröfuhafar ekkert uppí kröfur sínar. Noregur, Danmörk og Svíþjóð voru nokkur þeirra landa er aðhylltust execution stefnuna. Samkvæmt Abandon stefnunni<sup>11</sup> (einnig þekkt sem framsalsreglan<sup>12</sup>), sem m.a. var fylgt í Frakklandi, voru takmarkanlegar kröfur að mestu leyti þær sömu og undir execution stefnunni að því breyttu að farmflytjandi bar ótakmarkaða persónulega ábyrgð á bótakröfum. Farmflytjanda var hins vegar kleift að losna undan ábyrgð með því að afsala eignarréttindum sínum í skipi og farmi og framselja þau réttindi til kröfuhafa. Í Bandaríkjunum var abandon stefnan þróuð á þann hátt að ábyrgð farmflytjanda var takmörkuð við verðgildi skipsins og væntanlegs framgjalds. Við þá fjárhæð bættust 420 bandarískir dollarar per brúttótonn skipsins ef krafa var gerð á hendur farmflytjanda um bætur vegna líkamstjóns og þeirri kröfu yrði ekki fullnægt út frá verðgildi

---

<sup>7</sup> sama heimild 56.

<sup>8</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 23–24.

<sup>9</sup> sama heimild 187–189.

<sup>10</sup> Páll Sigurðsson, *Lagaþættir III: Greinar af ýmsum réttarsviðum* (n. 1) 117.

<sup>11</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 187–189.

<sup>12</sup> Páll Sigurðsson, *Lagaþættir III: Greinar af ýmsum réttarsviðum* (n. 1) 117.

skips og farmgjalds einu og sér.<sup>13</sup> Að lokum þá var í ensku stefnunni<sup>14</sup> ábyrgð farmflytjanda takmörkuð við verðgildi skips fyrir tjónsatburð. Í kringum 1862 var verðgildi skips fest við 8 Sterlingspund per brúttótonn skips. Að auki var kveðið á um sérstakan ábyrgðarsjóð sem var ætlað að koma til móts við kröfur vegna líkamstjóns og skyldi upphæð sjóðsins nema 7 Sterlingspundum per tonn skipsins.<sup>15</sup>

Eftir margra ára lagabreytingar og gerð alþjóðlegra samninga um sjóflutning hefur verið skapað nokkuð samræmi hvað þetta réttarsvið varðar. Núverandi ákvæði leyfa ábyrgðartakmörkun á færri tegundum af kröfum heldur en execution og abandon stefnunar gerðu ráð fyrir. Enn fremur hefur þak bótafjárhæða verið hækkað. Ábyrgðartakmarkanir áður fyrr voru réttlættar á þeim rökum að þörf væri á að vernda farmflytjendur fyrir stórfelldum bótaábyrgðum. Nú til dags afla hins vegar skynsamir farmflytjendur sér trygginga til að koma til móts við áhættu af flutningum. Í mörgum tilfellum bera farmflytjendur jafnvel lagalega skyldu til að afla sér trygginga. Vegna þessarar þróunar í sjóflutningum gegnir ábyrgðartakmörkun í dag einna helst því hlutverki að skapa þak á bótafjárhæðir til þess að skapa þannig aðstæður að hagstæðasti möguleikinn fyrir farmflytjanda sé að afla sér trygginga.<sup>16</sup>

Ákvæði um takmörkun á bótaábyrgð farmflytjanda voru í fyrsta sinn innleiddar í íslenska löggjöf í siglingalögunum frá 1913 sem voru síðar endurútgefin sem lög nr. 56/1914.<sup>17</sup> Núgildandi siglingalög eru lög nr. 34/1985 (sgl.) og eru þau afsprengi ítarlegrar endurskoðunar þar sem sérstaklega var haft hliðsjón af norrænni löggjöf. Má þá nefna að siglingalöggjöf Norðmanna, Svía og Dana var afsprengi eins merkasta áfanga norrænnar samvinnu um löggjafarmálefni og er óumdeilanlega merk og vönduð löggjöf.<sup>18</sup> Þrátt fyrir viðamikla siglingalöggjöf hefur túlkun laganna hvað bótafjárhæð og takmörkunarrétt farmflytjanda varðar verið nokkuð á reiki og má sjá þess skýr merki í dómaframkvæmd Hæstaréttar. Ósamræmi í dómaframkvæmd skapar mikla óvissu um réttarstöðu farmflytjanda og þær afleiðingar sem farmtjón hefur í för með sér. Miklir fjárhagslegir hagsmunir eru enn fremur bundnir af hálfu farmflytjanda við það að þessum óskýrleika verði

<sup>13</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 187–189.

<sup>14</sup> Páll Sigurðsson, *Lagaþættir III: Greinar af ýmsum réttarsviðum* (n. 1) 117.

<sup>15</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 187–189.

<sup>16</sup> sama heimild.

<sup>17</sup> Þórður Eyjólfsson, „Um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna“ (1969) 19 (2) Tímarit lögfræðinga 87, 87.

<sup>18</sup> Alþt. 1984-1985, A-deild, 969, 1014.

eytt. Til þess að því marki verði náð verður að svara þeirri spurningu hvernig ákvarða beri bótafjárhæð þá er farmflytjandi skal greiða fyrir framtjón og hvaða áhrif hafa takmörkunarheimildir farmflytjanda á þá ákvörðun, sbr. 70. gr. sgl.

Í umfjölluninni hér að neðan verður stuttlega fjallað um skaðabótaábyrgð farmflytjanda á tjóni sem verður á farmi við flutning á sjó, þ.e. farmurinn skemmist, hann eyðileggst eða honum seinkar, sbr. 1. mgr. 68. gr. sgl. Einkum og sér verður þó litið til þess hvaða réttarreglur gilda um ákvörðun bótafjárhæðar og takmörkunar heimilda farmflytjanda, sbr. 70. gr. sgl. Til frekari skýringar fór höfundur þessa rits í gegnum alla dómaframkvæmd Hæstaréttar Íslands frá stofnun hans með það að markmiði að útvega tæmandi útlistun á þeirri túlkun sem Rétturinn hefur beitt. Samhliða umfjölluninni verður fjallað um löggjöf og dómaframkvæmdir á Norðurlöndunum og í Bretlandi. Auk erlendrar löggjafar mun einnig vera litið til íslenskrar löggjafar um land- og loftflutninga þegar við á auk dómaframkvæmdar. Mun markmið umfjöllunarinnar í þessu riti hafa það að leiðarljósi að sýna fram á þá röngu beitingu réttarreglnanna sem lengi hefur viðgengist sem og að varpa ljósi á hver sé rétt beiting þeirra. Einungis verður höfð hliðsjón af sérstakri takmörkun í þessu riti og þeim reglum sem um hana gilda. Ekki verður vikið að neinum þeim tilvikum sem geta skapað bótagrundvöll handa farmflytjanda en falla utan fyrirmæla 68. gr. sgl., s.s. afhending farms til rangs viðtakanda, sbr. 106. gr. sgl.

Áður en farið er í frekari umfjöllun á ákvörðun bótafjárhæðar og takmörkun ábyrgðar farmflytjanda ber að gera skil á þeim hugtökum sem notast verður við í þessari umfjöllun. Hugtakið *farmflytjandi* er mikið notað í eftirfarandi umfjöllun og er þá átt við aðila „þann sem með samningi tekur að sér flutning farms með skipi fyrir annan, „farmsamningshafa“, sbr. 1. mgr. 21. gr. sgl. *Útgerðarmaður* er sá aðili sem leggur út kostnað og innheimtir tekjur af siglingum skips.<sup>19</sup> Í vissum tilvikum er farmflytjandi jafnframt útgerðarmaður þess skips sem notað er til flutningsins en þó ekki alltaf. Gert verður þó ráð fyrir í eftirfarandi texta að þeir séu einn og sami aðilinn. Aðili sem afhendir farm til flutnings nefnist gjarnan *farmsamningshafi* eða *sendandi* í sgl. en í þessu riti verður hann ýmist kallaður *sendandi* eða *tjónþoli*. Aðili sem móttækur farminn gengur gjarnan undir nafninu *viðtakandi farms*,

---

<sup>19</sup> Einar B. Guðmundsson, *Sjóréttur: ágríp, til afnota við kennslu í Stýrimannaskólanum í Reykjavík* (Ísafoldarprentsmiðja h.f. 1940) 25.

*viðtakandi* eða *farmeigandi*<sup>20</sup> og mun slík hugtakanotkun eiga sér stað í þessari umfjöllun. Viðtakandi farms mun þó einnig vera nefndur *tjónþoli* í þessu riti eftir því hvenær áhætta flyst yfir til móttakanda. Hugtökin *farmur* og *vara* verða notuð jöfnum höndum um það sem flutt er af farmflytjanda um borð í flutningsskipi.

---

<sup>20</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (1987) 37 (2) Tímarit lögfræðinga 104, 106.

## 2. Saga ákvæðisins og gildissvið

Til að tryggja sem besta heildarsýn á viðfangsefnið verður í þessum kafla farið stuttlega yfir þær breytingar sem hafa orðið á siglingalögum frá þeim lögum sem áður giltu. Þar að auki verður stiklað á stóru hvað varðar helstu alþjóðlegu sáttmálana sem fjalla um ábyrgðartakmörkun og ákvörðun bótafjárhæðar sem og áhrif þeirra á siglingalöggjafir þeirra landa sem hér eru til umfjöllunar.

### 2.1. Eldri siglingalög

Á lýðveldistíma Íslands var regluverk um siglingar að finna í Konungsbók Grágásar.<sup>21</sup> Við það bættist lagabálkur í Jónsbók um siglingar, svokölluð Farmannalög.<sup>22</sup> Við upphaf 20. aldar voru siglingaákvæðin hins vegar orðin úrelt og ófullnægjandi þar sem þeim hafði ekki verið breitt í samræmi við þróanir í siglingastarfsemi. Þegar stjórn Íslandsmála fluttist til landsins hófst því undirbúningsvinna sem leiddi til setningar íslenskra siglingalaga nr. 63/1913.<sup>23</sup> Þessi lög voru að meginstefnu til samin að fyrirmynd siglingalaga hinna Norðurlandanna sem höfðu gengist undir viðamiklar endurbætur undir lok 19. aldar. Lög þessi gengust undir breytingar strax ári síðar og voru gefin út í heild sem Siglingalög nr. 56/1914.<sup>24</sup>

Í lögum 56/1914<sup>25</sup> er kveðið á um að farmflytjandi beri ábyrgð á öllum skemmdum sem og rýrnun sem verður á farmi í vörslum hans svo framarlega sem orsökina megi ekki rekja til sjóslyss, hernáms eða annars óhapps sem skipstjóri og áhöfn ollu ekki. Með sama hætti telst farmflytjandi ekki ábyrgur ef skemmd eða rýrnun verður vegna ófullnægjandi umbúnaðar, spillingu í vörunni sjálfri, rýrnun, eðlilegs leka, að dýr ferst eða orsökina má að öðru leyti rekja til ásigkomulags farmsins sjálfs. Stafi skemmd á farmi af óhaffærni skips telst farmflytjandi einungis ábyrgur á tjóninu hafi hann ekki sýnt af sér eðlilega varkárni við að gera skipið haffært í upphafi ferðar, sbr. 147. gr. laganna.

Ef farmflytjandi ber ábyrgð á tjóni samkvæmt ofangreindri 147. gr. skal bótafjárhæð ákveðin í samræmi við fyrirmæli 205. og 206. gr. laganna um sameiginlegt sjótjón, sbr. 154. gr. laganna. Er þar einkum mælt svo fyrir að bætur fyrir slíkt góss skuli ákvarðaðar út frá

---

<sup>21</sup> Ólafur Lárusson (n. 4) 12.

<sup>22</sup> Jónsbók. Farmannalög.

<sup>23</sup> Siglingalög, nr. 63/1913 Stjtið 1913. A-deild, 131.

<sup>24</sup> Páll Sigurðsson, „Hugleiðingar um endurskoðun siglingalaga“ (1982) 35 (2) Úlfjótur 72, 74.

<sup>25</sup> Siglingalög, nr. 56/1914 Stjtið 1914. A-deild, 78.

gangverði sams konar vöru „á ætlunarstað skipsins við komu þess þangað, og komist það, sem eftir er af farmi skipsins ekki á ætlunarstað, skal metið eftir verðinu á þeim stað, þar sem endir var gerður á ferðinni“, sbr. 1. mgr. 205. gr. sgl.<sup>26</sup> Af þeirri fjárhæð skal dregið farmgjald, toll auk annars kostnaðar sem eigandanum sparast við það að varan var ekki afhent. Sé verð vörunnar ekki aðgengilegt skal það ákvarðað á grundvelli lögmæts mats en hafi varan verið seld í neyðarhöfn er heimilt að heimta bætur sem nemur að minnsta kosti söluvirði hennar, sbr. 2.-3. mgr. 205. gr. Hafi vara skemmt við sameiginlegt sjótjón skulu bætur ákvarðar út frá verðmun á vörunni skemmdri og óskemmdri en hafi varan rýrnað áður en altjón eða skemmd varð skal bótafjárhæðin lækkuð sem nemur þeirri rýrnun, sbr. 206. og 207. gr. laganna. Ekki ber að fella undir tjónsbætur hagnaðartap eða annað slíkt tjón sem farmeigandi verður fyrir. „Sannist það hinsvegar að útgerðin eða starfsmenn skipsins hafi af hirðuleysi eða ásetningi valdið tjóninu, verður útgerðin að bæta farmeiganda allt það tjón, er hann beið.“<sup>27</sup> Að lokum má nefna að samkvæmt lögum nr. 56/1914 greiðast engar bætur fyrir vörur sem ekki eru skráðar í skjallæg gögn um farm þann sem skipið skal bera eða eru skráðar í farmskírteini, sbr. 208. gr. laganna.

Takmörkun bótafjárhæðar eftir lögum nr. 56/1914 er með þeim hætti að „Sje ekki annan veg fyrir mælt í lögum þessum, ábyrgist útgerðarmaður með öllum eignum sínum allar skuldbindingar, sem hann stofnar sjálfur eða aðrir fyrir hans hönd“, sbr. 12. gr. laganna.<sup>28</sup> Hins vegar er ábyrgð farmflytjanda takmörkuð í vissum tilfellum. Þannig ábyrgist farmflytjandi tjón ollið af svikum, hirðuleysi eða gáleysi skipstjóra eða áhafnar við skyldustörf einungis með skipi og farmgjaldi. Sama takmörkun á við um aðra aðila sem eru ekki undir skipunarvaldi farmflytjanda en valda tjóni við vinnu í þágu skipsins, sbr. 13. gr. sömu laga. Þessi ábyrgðartakmörkun á meðal annars við í þeim tilvikum sem farmtjón hefur orðið í flutningi.<sup>29</sup>

Árið 1963 voru lög nr. 56/1914 endurskoðuð sem leiddi til setningar forvera núgildandi sgl., Siglingalög nr. 66/1963.<sup>30</sup> Þau voru um margt mjög ólík núgildandi lögum m.a. hvað varðar takmörkun ábyrgðar farmflytjanda vegna tjóns á farmi. Samkvæmt lögunum ábyrgðist

<sup>26</sup> Siglingalög, nr. 56/1914 Stjtið 1914. A-deild, 78, 118.

<sup>27</sup> Einar B. Guðmundsson (n. 19) 104.

<sup>28</sup> Siglingalög, nr. 56/1914 Stjtið 1914. A-deild, 78, 80.

<sup>29</sup> Ólafur Lárusson (n. 4) 34.

<sup>30</sup> Siglingalög, nr. 66/1963 Stjtið 1963. A-deild, 304.



útgerðarmaður tjón með verði skipsins sem notað var við flutninginn þegar um takmarkaða ábyrgð var að ræða, sbr. 206. gr. Verð skips skyldi ákvarðað „eftir ástandi skips við komu þess til ákvörðunarhafnar eða annars staðar, þar sem ferð lýkur“, sbr. 2. mgr. 207. gr.<sup>31</sup> Ef skila átti farmi á mörgum viðkomustöðum skyldi verðið ákveðið eftir ástandi skips við komu til fyrstu hafnar, að því er snertir kröfur, sem stafa af sama atburði, sbr. sama ákvæði. Það var þá útgerðarmanns að sanna hvert hafði verið verð skips á þeim tíma sem máli skipti vildi hann bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun, sbr. 210 gr. Bótafjárhæð var þó ekki einungis ákvörðuð út frá verði skips samkvæmt lögum þessum heldur lögðust við þá fjárhæð tíu hundraðshlutar af verði skipsins við upphaf flutningsins sem og skaðabætur og sjótjónsframlög vegna tjóns á skipinu sem orðið hafði eftir að ferð hófst og ekki hafði verið bætt úr, sbr. 208 gr. Ofangreindum ákvæðum hefur verið skipt út fyrir 2. mgr. 70. gr. núgildandi siglingalaga sem mælir fyrir um takmörkun bótafjárhæðar.

Farmflytjandi bar ábyrgð ef farmur spilltist eða glataðist í umsjá hans á skipi eða í landi og bar honum því að bæta slíkt tjón „nema ætla megji, að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu“, sbr. 99. gr.<sup>32</sup> Fyrirmæli fyrri laga nr. 56/1914 um ábyrgðarleysi farmflytjanda þegar orsök tjónsins megji rekja til sjóslyss, hernáms og fleiri tilgreindra tilvika var hins vegar felld niður við endurskoðun laganna. Eftir stendur aðeins ákvæði sem heimilar farmflytjanda að takmarka ábyrgð sína á tjóni í innanlandssiglingum stafi tjónið af tiltekinni athöfn eða athafnaleysi aðila sem farmflytjandi ber ábyrgð á, sbr. 103. gr. laganna. Samkvæmt 2. mgr. 205. gr. laganna nær takmörkun ábyrgðar:

þó ekki til þeirra skuldbindinga, sem stafa af starfssamningi við skipstjóra, skipshöfn eða aðra menn, sem vinna í þágu skips, eða af yfirsjónum eða vanrækslu útgerðarmanns sjálfs, nema hann sé jafnframt skipstjóri og krafa eigi rót sína að rekja til yfirsjóunar eða vanrækslu hans við stjórnþök skips.<sup>33</sup>

Ákvæði 101. gr. um ákvörðun bótafjárhæðar á grundvelli verðgildi farms var tekið efnislega óbreytt í 1. mgr. 70. gr. núgildandi laga og mæla því bæði lögin svo fyrir að bætur fyrir skemmdan eða glataðan farm skuli ákvarðaðar eftir því verðgildi sem farmurinn hefði að óbreyttu haft við afhendingu á réttum stað og tíma. Engin ákvæði var að finna í eldri Siglingalögum sem líktust 4.-6. mgr. núverandi siglingalaga. Enn fremur var ekki að finna

<sup>31</sup> Siglingalög, nr. 66/1963 Stjtið 1963. A-deild, 304, 338.

<sup>32</sup> Siglingalög, nr. 66/1963 Stjtið 1963. A-deild, 304, 319.

<sup>33</sup> Siglingalög, nr. 66/1963 Stjtið 1963. A-deild, 304, 338.

neina umfjöllun í eldri siglingalögum um hugtökin stykki eða einingu né ábyrgðartakmörkun á grundvelli þeirra, sbr. 3. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985.

## 2.2. Haagreglurnar og Visby sammingsaukinn

Siglingalög nr. 66/1963 voru samin með það markmið í fyrirrúmi að færa þau til nútíðarhorfs í samræmi við þáverandi tíðaranda og voru norrænu siglingalögin höfð að leiðarljósi við undirbúning þeirra, einkum og sér hvað varðar kaflann um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna.<sup>34</sup> Áður en umrædd lög tóku gildi hafði verið gerður alþjóðasamningur um farmskírteini í Brussel þann 25. ágúst 1924 sem nefndist International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature (Haagreglurnar).<sup>35</sup> Tilgangur Haagreglnanna var að skapa samræmdar réttarreglur um farmskírteini sem yrði komið á í eins mörgum ríkjum og mögulegt væri auk þess að takmarka möguleika farmflytjanda til að undanþiggja sig bótaábyrgð á grundvelli ákvæða í farmskírteini.

Í 5. mgr. 4. gr. Haagreglnanna er mælt fyrir um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda vegna farmtjóns eða eyðingar við 100 Sterlingspund, eða jafngildi þeirrar fjárhæðar í öðrum gjaldmiðli, per stykki eða einingu. Ekki er þó heimilt að miða við ofangreinda takmörkunarfjárhæð ef sendandi hefur fyrir upphaf flutnings tilgreint í farmskírteini tegund og verðgildi farmsins. Farmflytjanda og sendanda var ennfremur heimilt að semja um hærri hámarksbætur en farmflytjandi skal þó ekki vera látinn bera ábyrgð á farmtjóni hafi sendandi viljandi tilgreint ranglega tegund eða verðgildi farmsins í farmskírteininu, sbr. 5. mgr. 4. gr. Haagreglnanna. Þessi fyrirmæli má finna óbreytt í núgildandi siglingalögum í 4. og 5. mgr. 70. gr. að undanskilinni tilgreiningu á viðmiðun hámarksfjárhæðar í Sterlingspundum en hún hefur tekið töluverðum breytingum með síðari sammingsauka. Ísland er ekki aðili að Haagreglunum en þær öðluðust mikla útbreiðslu meðal annarra landa.<sup>36</sup> Má þar t.a.m. nefna að Danmörk, Noregur, Finnland og Svíþjóð voru öll aðilar að samningnum en fullgiltu hann þó ekki. England hins vegar var bæði aðili að reglunum og fullgilti þær.<sup>37</sup> Íslensk löggjöf er

<sup>34</sup> Alpt. 1962, A-deild, 390, 412.

<sup>35</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, and Protocol of Signature (adopted 25. August 1924, entered into force 2. June 1931).

<sup>36</sup> Valgarð Briem, „Haag reglurnar, Haag-Visby reglurnar og Hamborgarreglurnar“ (1981) 31 (4) Tímarit Lögfræðinga 193, 194.

<sup>37</sup> „Status of ratifications to Maritime Conventions“, (Comité Maritime International 2009), 441, <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>> skoðað 20. apríl 2012.

einnig undir sterkum áhrifum frá Haagreglunum. Má einkum rekja þau áhrif til þess að ákvæði 5. kafla sgl. nr. 66/1963 sem fjallaði um skyldur farmflytjanda voru að miklu leyti samhljóða Haagreglunum. Þar að auki var vísað í Haagreglurnar í flestum farmskírteinum sem notast var við hér á landi.<sup>38</sup>

Þann 23. febrúar 1968 var gerður samningsauki við Haagreglunar sem nefndist Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby viðaukinn).<sup>39</sup> Haagreglurnar eftir tilkomu samningsaukans eru iðulega kallaðar Haag-Visbyreglurnar og munu þær einnig hljóta umfjöllun undir því nafni í þessari ritgerð. Í Visby samningsaukanum varð 4. gr. Haagreglanna fyrir töluverðum breytingum og viðbótum. Má þar einna helst nefna að hámarksfjárhæð bóta var breytt úr 100 Sterlingspundum per stykki eða einingu í 10.000 Franka per stykki og einingu. Ennfremur var bætt við ákvæðið að einnig væri mögulegt að miða hámarksfjárhæð bóta við 30 franka per kíló af brúttóþyngd tapaða eða skemmda farmsins. Skal samkvæmt þessu ákvæði miða við þann mælikvarða er gefur hæstu fjárhæðina, sbr. a-liður 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna. Franki í ofangreindum skilningi er skilgreindur í Haag-Visbyreglunum sem eining sem samanstendur af 65,5 milligrömmum af gulli „of millesimal fineness 900“ og ræðst dagsetning umbreytingar yfir í gjaldmiðil lands af löggjöf landsins þar sem dæmt er í málinu, sbr. d-liður 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna.

Heildarbótafjárhæð samkvæmt Haag-Visbyreglunum skal reiknuð með hliðsjón af verðgildi slíks umrædds farms á þeim stað og tíma sem farmurinn er affermdur af skipinu í samræmi við flutningssamning eða hefði átt að vera affermdur. Verðgildi farmsins skal ákveða samkvæmt opinberri verðskráningu en ef henni er ekki til að dreifa skal miða við markaðsverð. Ef hvorugt er aðgengilegt skal verðgildið ákvarðað í samræmi við venjulegt verðmat á vöru af sömu tegund og gerð, sbr. b-liður 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna. Í Visby samningsaukanum er útvegað nýtt ákvæði sem veitir leiðsögn fyrir þau tilvik þar sem notast hefur verið við gáma, palla eða svipaðan flutningsbúnað við farmflutninginn. Er því slegið þar föstu að fylgja skuli tilgreiningu í farmskírteini hvað varðar stykkjafjölda eða magn eininga, sbr. c-liður 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna. Farmflytjanda er ekki heimilt að bera

<sup>38</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 105.

<sup>39</sup> Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (adopted 23. February 1968, entered into force 23. June 1977).

fyrir sig ofangreindar ábyrgðartakmarkanir ef sannast að hann hafi ollið tjóninu með athöfn eða athafnaleysi og með þeim ásetningi að valda tjóninu eða af gáleysi, vitandi þó að tjón mundi sennilega hljóttast af, sbr. e-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visby. Visby samningsaukinn hélt óbreyttum ákvæðum um ranglega tilgreiningu sendanda í farmskírteini og heimild farmflytjanda og sendanda til að semja um hærri hámarksbætur, sbr. g-lið og h-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna.

Danmörk, Noregur og Svíþjóð endurskoðuðu í sameiningu siglingalöggjöf sína árið 1973 en sú endurskoðun fólst m.a. í því að samræma lögina Haag-Visbyreglunum.<sup>40</sup> Löndin Þrjú, auk Finnlands og Englands hafa öll fullgilt Visby viðaukann og eru þar með aðilar að Haag-Visbyreglunum. Vekja ber athygli á því að við endurskoðun löggjafar sinnar til samræmis við Visby viðaukann sögðu löndin upp aðild sinni að Haagreglunum.<sup>41</sup> England gerði Haag-Visbyreglurnar hluta af löggjöf sinni með gildistöku Carriage of Goods by Sea Act 1971 sem tók gildi 23. júní 1977<sup>42</sup> en Haag-Visbyreglurnar voru teknar upp í heild sinni sem viðauki við löggjöfina. Ísland tók ekki þátt í endurskoðunar starfi Norðurlandanna og er ekki aðili að Visby samningsaukanum frekar en Haagreglunum. Siglingalög Íslands nr. 34/1985 eru hins vegar að miklu leyti sniðin að fyrirmynd siglingalaga hinna Norðurlandanna eins og gjarnan vill vera með íslenska löggjöf. Með þessu móti eru íslensk siglingalög með óbeinum hætti byggð á Haag-Visbyreglunum og SDR viðaukanum þrátt fyrir aðildarleysi.<sup>43</sup>

Haag-Visbyreglurnar gilda einungis í tilvikum þar sem flutningur fer fram á grundvelli farmskírteinis. Gildissvið reglnanna nær því ekki til flutnings á grundvelli annars konar flutningsskírteina.<sup>44</sup> Í innanlandssiglingum gilda reglurnar óháð útgáfu farmskírteinis, sbr. 2. mgr. 119. gr. sgl. Ákvæði 68. og 70. gr. sgl. eru hins vegar ófrávíkjanlegar og er farmflytjanda því óheimilt að semja sig undan þeim, sbr. 1. mgr. 118. gr. sgl. Reglur Haag-Visby um ábyrgð farmflytjanda og ábyrgðartakmörkun er nú að finna í IV. kafla íslensku sgl. nr. 34/1985 en kveðið er á um gildissvið kaflans í 1. mgr. 119. gr. sgl. Er þar mælt svo fyrir að sjófarmflutningur milli landa skuli lúta löggjöf þess ríkis þar sem farmskírteinið er gefið út sé viðkomandi ríki aðili að Haag-Visbyreglunum. Reglurnar eiga enn fremur við sé farmskírteini

<sup>40</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 105.

<sup>41</sup> „Comité Maritime International“ (n. 37) 442.

<sup>42</sup> U.K. Statutory Instrument, 1977 No. 981, *Carriage of Goods by Sea Act 1971 (Commencement) Order 1977*.

<sup>43</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 105.

<sup>44</sup> Magnús Kjartan Hannesson, „Inngangur að flutningarétti“ (1988) 38 (4) Tímarit lögfræðinga 234, 239.

gefið út í ríki sem ekki á aðild að reglunum en kveður á um flutning á farmi sem flytja skal frá ríki sem á aðild. Ef farmskírteini er gefið út samkvæmt farmsamningi gilda ofangreindar reglur aðeins að því leyti sem farmskírteinið ákvarðar réttarsamband farmflytjanda og handhafa farmskírteinis, sbr. 1. mgr. 119. gr. sgl.

Með alþjóðlegum samningi nefndum Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968 (SDR Protocol)<sup>45</sup> gerðum þann 21. desember 1979 og undirrituðum í Brussel var gerð breyting á Haag-Visbyreglunum. Samningur þessi hafði einna helst í för með sér breytingu á hámarksfjárhæð bóta úr 10.000 frönkum per stykki eða einingu eða 30 frönkum per kíló af brúttóþyngd tapaða eða skemmda farmsins, í 666,67 SDR per stykki eða einingu eða 2 SDR per kílógramm af brúttóþyngd tapaða eða skemmda farmsins, sbr. a-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglanna eftir gildistöku viðaukans. England, Noregur, Danmörk, Svíþjóð og Finnland eru öll aðilar að samningnum og hafa þar að auki öll utan Danmerkur fullgilt hann.<sup>46</sup>

### 2.3. Hamborgarreglurnar

Kringum 1977 var sáttmáli saminn af nefnd á vegum Sameinuðu þjóðanna sem gengur undir nafninu „United Nations Commission on International Trade Law“ (UNCITRAL). Sáttmálinn, sem skýrður var „United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea“ (Hamborgarreglurnar)<sup>47</sup>, var samþykktur á alþjóðlegri ráðstefnu í Hamborg þann 30. mars árið 1978.<sup>48</sup> Sáttmálinn er hugsaður sem endurskoðun Haag-Visbyreglnanna um vöruflutninga á sjó.<sup>49</sup> Ísland er ekki aðili að Hamborgarreglunum og þær voru ekki hafðar til hliðsjónar við samningu frumvarps til nógildandi sgl.<sup>50</sup> Noregur, Svíþjóð, Danmörk og Finnland hafa öll undirritað samninginn án þess þó að hann hafi tekið gildi enn sem komið

---

<sup>45</sup> Protocol amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924, as amended by the Protocol of 23 February 1968 (adopted 21. December 1979, entered into force 14. February 1984).

<sup>46</sup> „Comité Maritime International“ (n. 37) 449.

<sup>47</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (adopted 31. March 1978, entered into force 1. November 1992) A/CN.9/306.

<sup>48</sup> Valgarð Briem (n. 36) 196.

<sup>49</sup> Páll Sigurðsson, „Hugleiðingar um endurskoðun siglingalaga“ (n. 24) 77.

<sup>50</sup> Páll Sigurðsson, *Lagaþættir III: Greinar af ýmsum réttarsviðum* (n. 1) 153.

er.<sup>51</sup> Enn fremur hafa löndin breytt siglingalögum sínum til samræmis við Hamborgarreglurnar að því marki sem slíkt var mögulegt án þess að raska þeim ákvæðum sem löndunum er skylt að fylgja vegna aðildar sinnar að Haag-Visbyreglunum.<sup>52</sup> England er ekki aðili að Hamborgarreglunum.<sup>53</sup> Er því ljóst að sáttmálinn hefur takmörkuð áhrif á túlkun eða beitingu ákvæða sgl. þessara þjóða um ákvörðun bótafjárhæðar eða takmörkun á bótaábyrgð.

#### 2.4. Rotterdamreglurnar

Þann 11. desember 2008 var samningurinn United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdamreglurnar)<sup>54</sup> samþykktur á 67. fundi allsherjarþings Sameinuðu þjóðanna. Samningurinn var saminn af UNCITRAL og var ætlað að samræma alþjóðlega siglinga- og viðskiptalöggjöf. Þingið samþykkti ennfremur að undirskrift samningsins skyldi hefjast þann 23. september 2009 í Rotterdam í Hollandi og skyldi samningurinn því vera þekktur sem Rotterdamreglurnar.<sup>55</sup> Rotterdamreglunum er ætlað að koma í stað Haag-Visby og Hamborgarreglnanna.<sup>56</sup> Rotterdamreglurnar hafa enn ekki tekið gildi í neinu aðildarríki. Reglurnar hafa þó verið undirritaðar af Danmörku, Noregi og Svíþjóð en ekki af Finnlandi, Íslandi og Englandi.<sup>57</sup> Líkt og Hamborgarreglurnar verður að telja ljóst að Rotterdamreglurnar hafa engin áhrif á löggjöf ríkjanna sem hér eru til umfjöllunar né beitingu reglna varðandi bótaábyrgð farmflytjanda í farmtjóni. Er því ekki þörf á að veita reglunum frekari umfjöllun hér.

---

<sup>51</sup> „Status 1978 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the „Hamburg Rules““, (UNCITRAL 2012)  
<[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html)> skoðað 15. apríl 2012.

<sup>52</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett* (6. útg., Sjørettsfondet 2004) 242.

<sup>53</sup> „Hamburg Rules“ (n. 51).

<sup>54</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (adopted 11 December 2008, not entered into force) E.09.V.9.

<sup>55</sup> UNGA Res 63/122 (2 February 2009) UN Doc A/RES/63/122.

<sup>56</sup> Anthony Diamond, „The next sea carriage convention?“ [2008] *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 135–163.

<sup>57</sup> „Status: 2008-United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea-the „Rotterdam Rules““ (UNCITRAL 2012)  
<[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)> skoðað 15. apríl 2012.

### 3. Ábyrgð farmflytjanda

Farmflutningar á sjó fela í sér margþættar skyldur fyrir farmflytjanda. Frumskylda farmflytjanda er að inna af hendi þann flutning sem hann hefur tekist á hendur. Í því felst að „Honum er skylt að taka við farminum á fermingarstað, koma honum á ákvörðunarstað innan hæfilegs tíma og skila honum þar ósködduðum í hendur rétts viðtakanda.“<sup>58</sup> Þessar skyldur birtast einkum í ákvæðum 39., 48., 51., 57. og 61. gr. sgl. Þessa frumskyldu má svo sundurliða í tiltekna ábyrgðarpætti s.s. flutningsábyrgð, sem felur í sér að skuli farmur skemmast, týnast eða honum seinka þá getur farmflytjandi orðið bótaábyrgur, og afhendingarábyrgð, sem vísar til skyldu farmflytjanda til að afhenda réttum viðtakanda viðkomandi farm.<sup>59</sup> Í því tilviki að farmflytjandi telst ekki hafa uppfyllt fyrrnefndar skyldur að fullu getur hann þurft að greiða skaðabætur til að bæta það tjón er hlýst af slíkum vanefndum.

Í farmflutningi á sjó fer farmflytjandi eðli málsins samkvæmt með vörslu farmsins meðan á flutningi stendur. Af þessum sökum á farmeigandi jafnan erfitt með að sanna að atvik sem leitt hafa til tjóns hafi átt sér stað meðan á flutningi stóð enda er einungis farmflytjandi og starfsmenn hans til frásagnar um atvik. Engu að síður má telja auknar líkur á sök farmflytjanda í tilvikum þar sem hann hefur mótttekið óskemmdan farm en afhent skemmdan farm eða farmur týnist eða eyðileggst í vörslum hans. Einnig má orða það sem svo að „þegar tjón hlýst af atvikum, sem verða á umráðasviði varnaraðila, og þessi atvik ber venjulega ekki að höndum eða valda venjulega ekki tjóni, ef varnaraðili sýnir eðlilega aðgát“<sup>60</sup> þá má leiða líkur að því að tjónið megi rekja til sakar farmflytjanda. Vegna þessa hefur löggjafar- og dómsvald lagt ríka ábyrgð á farmflytjendur sem birtist einkum í formi þriggja reglna. Fyrst má nefna sakarlíkindaregluna sem byggist á því að farmflytjandi ber ábyrgð á farmtjóni að því undanskildu að hann geti sýnt fram á að umrætt tjón megi ekki reka til sakar hans eða þeirra manna sem hann ber ábyrgð á. Önnur reglan snýr að hlutlægri „ábyrgð með undantekningu að því er varðar „vis major““.<sup>61</sup> Samkvæmt henni ber farmflytjandi ábyrgð nema farmtjón megi sannanlega rekja til óviðráðanlegra

<sup>58</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 107.

<sup>59</sup> sama heimild.

<sup>60</sup> Arnljótur Björnsson, „Ábyrgð flytjanda farms á sjó, í lofti og á landi“ (1990) 40 (2) Tímarit lögfræðinga 83, 87.

<sup>61</sup> sama heimild.

utanaðkomandi atvika s.s. náttúruhamfara. Að lokum snýr þriðja reglan að hreinni hlutlægrri ábyrgð og leggur bótaskyldu á farmflytjanda óháð því hvort tjón megi rekja til sakar.<sup>62</sup>

### 3.1. Samsömun

Í 1. mgr. 68. gr. sgl. má finna meginreglu er leggur fram grundvöll bótaábyrgðar farmflytjanda. Þar segir að:

Skemmist farmur eða glatist meðan hann er í vörslum farmflytjanda á skipi eða í landi ber honum að bæta tjón sem af því hlýst nema ætla megi að hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á, eigi sök á tjóninu

að því gefnu að undantekningar síðari málsgreina eigi ekki við.<sup>63</sup> Líkt og sjá má af orðalagi ofangreindrar málsgreinar ber farmflytjandi að vissu marki ábyrgð á vanrækslu annarra aðila, bæði einstaklinga og þjónustuaðila, sem vinna í þágu skipsins og valda tjóni með háttsemi sinni af ásetningi eða gáleysi.<sup>64</sup> Þetta er afleiðing ákveðinnar samsömunar sem verður milli farmflytjanda og starfsmanna hans sem hefur það í för með sér að vanræksla starfsmanna er talin vera sök farmflytjanda. Ef samsömun sem þessi væri ekki til staðar væri farmflytjandi í nær öllum tilfellum laus undan ábyrgð sökum þess að í framkvæmd er það nær ætíð annar en farmflytjandi sjálfur sem sér um búnað og flutning farmsins. Í sgl. er ekki tekið á því með skýrum hætti til hverra ábyrgð farmflytjanda nær.<sup>65</sup> Af a-lið 2. mgr. 68. gr. sgl. má þó sjá að skipstjóri, skipshöfn, hafnsögumaður og aðrir sem inna starf af hendi í þágu skips myndu alla jafna falla undir ábyrgð farmflytjanda.

Það að farmflytjandi beri ábyrgð á hafnsögumanni sýnir að farmflytjandi getur hugsanlega borið ábyrgð á aðilum sem eru ekki í beinu starfssambandi við hann. Gæti þannig t.a.m. hafnarstarfsmenn og löndunarstarfsmenn varpað skaðabótaábyrgð á farmflytjanda. Meira að segja starfsmenn skipasmíðastöðvar gætu verið skilgreindir sem þjónar eða aðstoðarmenn sem geta valdið því að farmflytjandi verður skaðabótaskyldur þar sem þjónusta þeirra er nauðsynleg fyrir starfrækslu skipsins.<sup>66</sup> Breski dómurinn *Muncaster Castel* er gott dæmi um slíkan skilning. Í því máli var um að ræða skemmdir á farmi af niðursuðudósum sem fluttar voru frá Ástralíu til Englands. Skemmdirnar urðu við það að

<sup>62</sup> sama heimild 86–87.

<sup>63</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 2.-4. mgr. 68. gr.

<sup>64</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 176.

<sup>65</sup> sama heimild 291.

<sup>66</sup> sama heimild.



sjóvatn komst í farmrýmið en lekinn var afleiðing ófullnægjandi frágangs við viðgerðir á skipinu sem framkvæmdar voru á skipasmíðastöð í Ástralíu. Þrátt fyrir að talið var sannað að farmflytjanda hefði ekki getað orðið skemmdanna var við skoðun á skipinu þá taldi The House of Lords að farmflytjandinn væri engu að síður ábyrgur á vanrækslu skipasmíðastöðvarinnar. Var það ennfremur niðurstaða The House of Lords að farmflytjandi bæri almennt ábyrgð til að sýna „due diligence with work of repair by whomsoever it may be done“.<sup>67</sup> Þrátt fyrir fyrrnefndan dóm má þó deila um hvort að norrænir dómstólar kæmst að samhljóða niðurstöðu.<sup>68</sup>

Ljóst er að í mörgum tilvikum getur það verið erfiðleikum bundið að skilgreina hvort að sjálfstæðir aðilar sem koma að flutningi falli undir ábyrgð farmflytjanda.<sup>69</sup> Þótt a-liðurinn gæti talist tiltölulega skýr þá getur engu að síður verið vandkvæðum bundið í framkvæmd að ákvarða hvaða aðilar falli innan skilgreiningarinnar. Þegar leitast er við að skýra þetta atriði er nauðsynlegt að hafa þrjú atriði í huga: 1) skilyrðin fyrir því að lagalegt samband sé til staðar milli farmflytjanda og aðilans; 2) eðli þjónustunnar sem er veitt; og 3) sérstök atriði tengd mismunandi tegundum af þjónustuaðilum. Hvað fyrsta atriðið varðar þá orka engin tvímæli um það að farmflytjandi ber ábyrgð á aðila sem er í starfssambandi við hann. Sé aðilinn hins vegar sjálfstæður verktaki ber farmflytjandi einungis skaðabótaábyrgð á athöfnum hans sé hann að starfa í þágu skipsins. Sé það skilyrði uppfyllt ber farmflytjandi hins vegar ábyrgð jafnvel þótt sú vinna sé ekki unnin á grundvelli verksamnings milli aðila og þótt farmflytjandi hafi ekki ákvörðunarvald um það hver vinnur verkið. Enn fremur getur farmflytjandi borið ábyrgð á tjóni slíkra óháðra aðila jafnvel þótt greiðsla sé ekki unnin af hendi fyrir vinnu aðilans.<sup>70</sup>

Hvað annað atriði varðar þá það skilyrði fyrir því að bótaskylda geti fallið á farmflytjanda að athæfið sem veldur tjóni eigi sér stað tengslum við vinnu sem tengist tilteknu skipi og er unnin í þágu þess. Ef tjónvaldur er starfsmaður farmflytjanda verður athæfið sem veldur tjóninu þar að auki að vera í nægilega miklum tengslum við starfsskyldur starfsmannsins og vera því afleiðing þeirra. Almennt verður því talið að hafi farmflytjandi skipunarvald yfir framkvæmd verksins auk þess að hafa eftirlit með verkinu og vald til að kanna gæði verksins

<sup>67</sup> [1961] 1 Lloyd's Rep. 57 Muncaster Castel.

<sup>68</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 292.

<sup>69</sup> Arnljótur Björnsson, „Ábyrgð flytjanda farms á sjó, í lofti og á landi“ (n. 60) 86.

<sup>70</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 177–178.

við verklok, þá skal hann teljast ábyrgur fyrir tjón sem aðilar er framkvæma verkið valda. Ekki er þó bært að gagnálykta frá þessari staðhæfingu. Farmflytjandi getur þar með borið ábyrgð á sjálfstæðum aðilum þó hann hafi ekki skipunarvald yfir þeim svo lengi sem verkið er óaðskiljanlegur þáttur þeirra aðgerða sem almennt falla í skaut farmflytjanda. Þar með getur farmflytjandi ekki losnað undan ábyrgð með því að ráða utanaðkomandi aðila til verks.<sup>71</sup>

Að lokum ber að hafa í huga þá dæmigerðu flokka aðila sem geta felld skaðabótaábyrgð á farmflytjanda undir ákvæði 68. gr. sgl. Skipstjóri og áhöfn eru sérstaklega tiltekin í a-lið 2. mgr. 68. gr. sgl. og er því ljóst líkt og fyrr segir að slíkir einstaklingar falla innan skilgreiningar 1. mgr. sama ákvæðis. Sama gildir um hafnsögumenn. Þar að auki telst farmflytjandi ábyrgur fyrir gjörðir hafnarstarfsmanna og annarra aðila sem vinna verk tengd skipinu meðan það liggur í höfn s.s. ferming og afferming og vigtun farms. Enn fremur fellur umboðsmaður skips undir húsbóndaábyrgð farmflytjanda hafi háttsemin sem olli tjóninu átt sér stað við framkvæmd þjónustu hans í þágu skipsins. Til viðbótar við ofangreinda aðila geta skipasmíðastöðvar, viðgerðarmenn, flokkunarfélög, tæknimenn o.fl. skapað farmflytjanda bótaskyldu svo framarlega sem vinnan sem er framkvæmd er þess eðlis að hún myndi almennt flokkast sem aðgerðir sem almennt falla í skaut farmflytjanda. Ísbrjótar og björgunarmenn myndu þó almennt falla utan bótaábyrgðar farmflytjanda utan þeirra tilvika þar sem farmflytjandi fer sjálfur fram á tog.<sup>72</sup>

### 3.2. Sönnun

Ábyrgð farmflytjanda samkvæmt 68. gr. sgl. er „sakarábyrgð með öfugri sönnunarbyrði og ákveðnum undantekningum“.<sup>73</sup> Þetta þýðir að tjónþoli þarf ekki að sýna fram á að tjónið megi rekja til sakar heldur nægir að tjónþoli sýni fram á að farmurinn hafi orðið fyrir skemmdum meðan hann var í vörslum farmflytjanda og að tjónið hafi haft í för með sér fjárhagslegt tap fyrir tjónþola. Hægt er að sýna fram á skemmdir á farmi með því að bera saman ástand farmsins við afhendingu annars vegar og lýsingu á ástandi farmsins sem rituð hefur verið í farmskírteini eða annað flutningsskírteini við upphaf ferðarinnar hins vegar.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> sama heimild 179–181.

<sup>72</sup> sama heimild 182.

<sup>73</sup> Jón Finnbjörnsson, „Tveir dómar um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda“ (1995) 45 (3) Tímarit lögfræðinga 205, 208.

<sup>74</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 287.

Enn fremur getur framvísun reikninga eða gagna er sýna fram á almennt vöruverð farmsins fært sönnur fyrir því að rýrnun farmsins hafi leitt til efnahagslegs tjóns fyrir tjónþola.<sup>75</sup> Farmflytjandi ber sönnunarbyrði fyrir því að tjóni hafi ekki verið valdið vegna sakar hans sjálfs eða starfsmanna hans eða að umrætt tjón falli undir undantekningar 2. mgr. 68. gr. sgl.<sup>76</sup> Í framkvæmd þýðir þetta að farmflytjandi þarf að sanna hvernig tjónið í raun og veru atvikaðist. Líkt og fyrr hefur verið rætt er eðlilegt að farmflytjandi beri sönnunarbyrði fyrir þeim atvikum sem leiddu til farmtjóns og jafnframt að hann hafi sýnt af sér tilskilda aðgætni við flutninginn. Farmflytjandi hefur einn farið með vörslur farmsins meðan á flutningnum stóð og því væri það í mörgum tilvikum með öllu ógerlegt fyrir tjónþola að sýna fram á að tjón megi rekja til vanrækslu farmflytjanda.

Með því að leggja sönnunarbyrði á farmflytjanda hefur hins vegar skapast sú hættu að farmflytjandi verði látinn bera ábyrgð á farmtjóni í tilvikum þar sem slíkt tjón verður ekki rakið til sakar af hálfu farmflytjanda eða manna sem hann ber ábyrgð á. Þessi áhætta er tilkomin vegna þess að öflug sönnunarbyrði eðli samkvæmt veldur því að svo lengi sem farmflytjandi getur ekki sannað hið gagnstæða verður hann talinn bera ábyrgð á farmtjóni á grundvelli sakar.<sup>77</sup> Þessu til stuðnings má benda á norskan hæstaréttardóm nr. ND 1987.160 NSC NY Dolsøy en þar kom upp sú staða að mengað eldsneyti var afhent tveimur fiskiskipum með þeim afleiðingum að vélaskemmdir urðu á skipunum sem kom í veg fyrir að þau gætu haldið áfram veiðum. Skemmdirnar leiddu því ennfremur til ágóðataps. Hæstiréttur taldi sannað á neðri dómstigum að fiskiskipunum hefði verið afhent mengað eldsneyti og að sú mengun hefði að öllum líkindum átt sér stað meðan hún var í vörslum farmflytjanda. Það var því samhljóða niðurstaða hæstaréttar í þessu máli að farmflytjandi hefði ekki *sýnt fram á* að tjóninu hafi ekki verið ollið vegna sakar eða vanrækslu starfsmanna hans. Þrátt fyrir ofangreint verður að hafa það í huga að sönnunarbyrði verður aðeins lögð á farmflytjanda að því tilskyldu að sönnunargögn séu til staðar. Ef því t.a.m. skip sekkur með öllu innan borðs og farmflytjandi hefur sýnt fram á að skipið var haffært við upphaf ferðarinnar þá verður hann ekki talinn bótaskyldur fyrir það tjón er af hlaust.<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> sama heimild 312.

<sup>76</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 108.

<sup>77</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 288.

<sup>78</sup> sama heimild.

### 3.3. Önnur ákvæði

Þrátt fyrir fyriræli 1. mgr. 68. gr. sgl. segir í 2. mgr. 68. gr. sgl. að farmflytjandi beri ekki ábyrgð á farmtjóni geti hann sýnt fram á að tjónið stafi af: yfirsjónum eða vanrækslu við meðferð eða stjórnök skips af hálfu skipstjóra, skipshafnar eða öðrum sem starfar í þágu skips; bruna að því undanskildu að brunann megi rekja til yfirsjóunar eða vanrækslu af hálfu farmflytjanda sjálfs; hættum eða óhöppum sem teljast sérkennandi fyrir siglingar; náttúruhamförum; hernaðaraðgerðum; þjóðfélagsfjandsamlegum aðgerðum s.s. sjóránum; að hald sé lagt eða aðrar skerðingar gerðar af hálfu valdhafa; sóttkvíartálmun; athöfn eða athafnaleysi vörusendanda eða eiganda vöru, umboðsmanns hans eða fulltrúa; vinnuhindrun af einhverjum toga; óeirðum; björgun mannlífa, björgun verðmæta á hafi úti eða tilraunum þar að lútandi; rýrnun á vöru eða sérstökum eiginleika hennar eða eigin ágalla vöru; ófullnægjandi þökkun; ófullnægjandi eða ónákvæmri merkingu; eða leyndum göllum á skipi sem ekki er unnt að komast að raun um með eðlilegri árvekni.<sup>79</sup>

Farmflytjandi losnar þó ekki undan ábyrgð skv. ofangreindri 2. mgr. 68. gr. sgl. hljótist tjónið af óhaffærni skipsins og farmflytjandi eða einhver sem hann ber ábyrgð á gætti ekki eðlilegrar árvekni við að gera skipið haffært í upphafi ferðar, 3. mgr. 68. gr. sgl. Að lokum ber að nefna að skaðabætur sem farmflytjanda ber að greiða má lækka eða fella niður að öllu takist farmflytjanda að sanna að farmsamningshafi eða aðili sem hann ber ábyrgð á hafi verið meðvaldur að tjóninu vegna yfirsjóunar eða vanrækslu, sbr. 4. mgr. 68. gr. sgl.

### 3.4. Gildissvið 68. gr.

Samkvæmt 1. mgr. 118. gr. sgl. er óheimilt að víkja frá 68. gr. sgl. með samningi. Farmflytjanda er því eigi leyfilegt að firra sig bótaábyrgð eða draga úr ábyrgð sinni umfram það sem mælt er fyrir um í sgl. með samningsákvæði né öðrum hætti. Þetta ákvæði má m.a. rekja til Haag-Visbyreglnanna en þar segir:

Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in the Convention, shall be null and void and of no effect.

<sup>79</sup> Siglingalög nr. 34/1985, a.-p. liðir, 2. mgr. 68. gr.

A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.<sup>80</sup>

Rökin fyrir þessu banni grundvallast á því að farmskírteini í sjóflutningum eru staðlaðir samningar sem samanstanda af ákvæðum sem eru mjög vilhöll farmflytjanda á kostnað sendanda. Að jafnaði er samningur milli farmflytjanda og sendanda gerður með stöðluðu samningsformi sem er samið og útvegað af farmflytjanda. Farmflytjanda væri því í lófa lagið að láta samninginn innihalda einhliða og ósanngjörn takmörkunarákvæði. 8. mgr. 3. gr. var því tekin upp í Haag-Visbyreglunum til þess að skapa sanngjarnan og jafnan samningsgrundvöll á réttindum og skyldum meðal farmflytjanda og sendanda.<sup>81</sup> Til þess að koma til móts við hagsmuni farmflytjanda vegna áhættu í sjóflutningi var hins vegar sett í 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna ábyrgðartakmörkun sem skal að jöfnu eiga við um farmtjón í slíkum flutningum. Þetta ákvæði er að finna í 70. gr. íslensku sgl.

---

<sup>80</sup> Haag-Visbyreglurnar, 8. mgr. 3. gr.

<sup>81</sup> William Tetley, Brian G. McDonough, og Elliott B. Nixon, *Marine Cargo Claims* (3. útg., International Shipping Publications 1988) 839–841.

#### 4. 70. gr. sgl. Almenn umfjöllun

Almennt gildir sú regla í skaðabótarétti að „sá, sem bótaábyrgð ber, verður að greiða bætur fyrir allt fjárhagslegt tjón, er hlýst af tjónsatburði. Skiptir hér ekki máli, hvort um er að ræða beint tjón (t.d. viðgerðarkostnað) eða óbeint (t.d. rekstrartap)“.<sup>82</sup> Sjó-, land- og loftflutningaréttur hafa skapað sér sérstöðu hvað þetta varðar þar sem í löggjöfum þessa réttarsviðs er vikið frá fyrrnefndri meginreglu. Felst í þessu fráviki annars vegar, að tilgreind er í lögnum sérstök aðferð við tjónamat og hins vegar, að kveðið er á um möguleika farmflytjanda á ábyrgðartakmörkun.<sup>83</sup>

Ákvörðun bótafjárhæðar fyrir það tjón er 68. gr. sgl. mælir fyrir um skal hagað samkvæmt 70. gr. sgl. en líkt og 68. gr. er 70. gr. ófrávíkjanleg samkvæmt 1. mgr. 118. gr. sgl. Ábyrgðartakmörkun 70. gr. sgl. er svokölluð sérstök takmörkun, einnig nefnd einingartakmörkun (unit limitation á ensku/Kollo begrænsning á dönsku) sem byggist á því að ábyrgð farmflytjanda á hverri kröfu fyrir sig takmarkast við ákveðinn fjölda SDR á grundvelli flutningseiningar s.s. stykkis eða á grundvelli kílóa fjölda þess er seinkar, glatast eða skemmist. Einnig má takmarka ábyrgð í sjótjóni á grundvelli svokallaðrar allsherjartakmörkunar (global limitation/global begrænsning) en slík takmörkun á einkum við þegar um stórtjón er að ræða. Í slíkum tilvikum er bótafjárhæðinni sett þak á grundvelli allsherjartakmörkunar þannig að allar kröfur tengdar því tjóni takmarkast við sömu upphæð.<sup>84</sup> Allsherjartakmörkun er reglubundin í 173. – 177. gr. sgl. en ákvæðin „standa ekki í vegi fyrir því að öðrum lagaákvæðum sé beitt er veita heimild til að lækka ábyrgð tjónvalds gagnvart tjónþola“, sbr. 2. mgr. 183. gr. sgl. Þannig er ætíð beitt sérstakri takmörkun á grundvelli 70. gr. áður en heildar bótafjárhæðin er lækkuð á grundvelli takmörkunarreglna um allsherjartakmörkun. Verður allsherjartakmörkun að öðru leyti ekki gerð frekari skil í þessari umfjöllun.

Þegar farmtjón hefur orðið og ljóst er að farmflytjandi er skaðabótaskyldur vegna tjónsins samkvæmt 1. mgr. 68. gr. sgl. verður því næst að líta til þess hvaða fjárhæð tjónþoli á tilkall til í tjónsbætur. Í sumum tilvikum er sérstaklega tekið á þessu atriði í flutningsskírteininu sem gefið er út vegna flutningsins. Eftirfarandi umfjöllun á við í þeim tilvikum þar sem

<sup>82</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 112.

<sup>83</sup> sama heimild.

<sup>84</sup> Jón Finnbjörnsson (n. 73) 205.

flutningssamningurinn er þögull hvað þetta atriði varðar eða þegar ákvæði um bótafjárhæð í samningi eru ógild vegna ófrávíkjanlegra lagareglna.<sup>85</sup> Umfjölluninni til stuðnings og fyllingar eru hafðar til hliðsjónar niðurstöður Hæstaréttar í sjóflutningsmálum allt frá stofnun réttarins árið 1920, en þó einungis að því marki sem ákvæði þágildandi Siglingalaga nr. 56/1914 og síðar siglingalög nr. 66/1963 eru sambærileg nógildandi lögum.

---

<sup>85</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett* (n. 52) 264.

## 5. 1. mgr. 70. gr. Bætanlegt tjón

Í 1. mgr. 70. gr. sgl. er að finna fyrirsmæli um það hvernig bótafjárhæð fyrir farmtjón skal ákvörðuð en þar segir:

Bætur samkvæmt 68. gr. skal ákveða eftir því verðgildi sem varan mundi hafa haft ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma. Verðgildi vörunnar skal ákveða samkvæmt opinberri verðskráningu en sé henni ekki til að dreifa þá markaðsverði og sé hvorugu þessu til að dreifa þá venjulegu verði fyrir vöru sömu tegundar og af sömu gæðum.

### 5.1. Misræmi í orðalagi

Í ákvæði 1. mgr. 70. gr. er vikið frá orðalagi sambærilegs ákvæðis í Haag-Visbyreglunum. Í íslenska ákvæðinu segir að bætur skulu ákvarðaðar út frá „því verðgildi sem varan mundi hafa haft ósködduð **við afhendingu** á réttum stað og tíma.“<sup>86</sup> Í Haag-Visby ákvæðinu er hins vegar talað um „the place and time at which the goods are **discharged** from the ship“.<sup>87</sup> Enska orðið „discharge“ má þýða m.a. sem að „hleypra frá borði“, „losa“ eða „afferma“.<sup>88</sup> Hin Norðurlöndin notast einnig við orðið afhending í sínum siglingalögum, sbr. Lov om sjøfarten 1994-06-24-39, § 279. (norsku sgl.), Lovbekendtgørelse 2010-07-01 nr. 856 Sølov, § 279. (dönsku sgl.), Sjölag (1994:1009), 13. kap. 1. stk. 29. § (sænsku sgl.) og Sjölag 15.7.1994/674, 13. kap. 1. stk. 29. § (finnsku sgl.). Þetta ósamræmi í orðalagi bendir til þess að farmflytjandi gæti borið meiri ábyrgð samkvæmt norræna orðalaginu þar sem að afhending gæti farið fram annars staðar en við skipshlið þar sem farmurinn er affermdur. Væri einkum um breytta stöðu að ræða ef markaðsverð eða verðgildi farmsins er annað inn til lands heldur en við höfnina og ábyrgð farmflytjanda lýkur ekki fyrren við afhendingu. Getur það þá skipt farmflytjanda máli hvað bótafjárhæðina varðar hvort afhending fer fram við skipshlið eður ei.

Ólíklegt verður þó að telja að þessi orðanotkun hafi í raun áhrif þar sem að sgl. eiga aðeins við um farmflutning á sjó. Tekin eru af öll tvímæli hvað þetta varðar í 2. mgr. 22. gr. sgl. en þar segir að eigi skuli beita ákvæðum IX. kafla sgl. sem fjallar um farmflutninga, yfir þau tilvik þegar „flutningurinn er háður alþjóðlegum samningi um flutning með öðru farartæki“. Auk

<sup>86</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 1. mgr. 70. gr. [áherslubr. höf.].

<sup>87</sup> Haag-Visbyreglurnar, b-lið 5. mgr. 4. gr. [áherslubr. höf.].

<sup>88</sup> Sören Sörenson, *Ensk-íslensk orðabók með alfræðilegu ívafi* (Jóhann S. Hannesson (ritstj.), 2. útg., Mál og menning 1999) 277.



þessa skulu lögin túlkuð í ljósi Haag-Visbyreglnanna.<sup>89</sup> Auk þessa verður að teljast að um fjölþáttaflutning væri að ræða ef flutningur færi fram á landi og sjó. Þetta má sjá glögg af 6. tl. 2. gr. Landflutningalaga nr. 40/2010 (landfl.) en þar er fjölþáttaflutningur skilgreindur sem „Vöruflutningur þar sem sami farmflytjandi tekur að sér flutninginn með fleiri en einni flutningsaðferð frá móttökustað til afhendingarstaðar“ og gilda um slíkan flutning sérstakar reglur.

Þrátt fyrir ofangreind lagarök vilja sumir fræðimenn halda því fram að afhendingarstaður hafi áhrif á umsvif bótaábyrgðar farmflytjanda með þessum hætti<sup>90</sup> og eru til dómsmál sem styðja þá afstöðu, sbr. danskur dómur ND nr. 1982.63 (Broströms). Í því máli komst dómurinn að þeirri niðurstöðu að sérstök takmörkun skv. farmskírteini skyldi ná yfir þann hluta flutningsins sem var framkvæmdur á landi. Leiða má þó líkur að því að ekki skuli túlka lögin út frá orðanna hljóðan hvað þetta varðar heldur líta til alþjóðasáttmálans sem liggur að baki auk reglna um fjölþáttaflutning en þeim er augljóslega ætlað að eiga við í tilvikum þar sem um er að ræða bæði land- og sjóflutning.<sup>91</sup>

## 5.2. Almennt um verðgildi vöru

Þegar tjón verður á farmi í sjóflutningum getur það haft í för með sér ýmsan beinan og óbeinan (afleiddan) kostnað. Beinn kostnaður tengdur tjóni getur m.a. orðið vegna skoðunar skoðunarmanna á farminum í þeim tilgangi að kanna umfang skemmda, vegna samskipta milli sendanda og farmflytjanda vegna tjónsins, sökum förgunar en förgun t.d. matvæla sem hafa orðið fyrir skemmdum í flutningi getur í sumum tilvikum verið lögbundin, eða vegna geymslukostnaðar. Um óbeinan kostnað getur hins vegar verið að ræða m.a. þegar farmeigandi verður fyrir hagnaðartapi.<sup>92</sup> Allt er þetta kostnaður sem fellur á tjónþola sem afleiðing tjónsins. Líkt og áður hefur komið fram víkur löggjöf um sjóflutning hins vegar frá meginreglu skaðabótaréttar um að tjónþoli skuli fá allt tjón bætt að fullu. Vegna þessa ríkir töluverð óvissa um það hvaða kostnaður sem fellur til vegna tjóns á farmi teljist sem hluti af verðgildi farmsins og fáist þar með bættur á grundvelli 1. mgr. 70. gr. en ekki er tekin skýr

<sup>89</sup> Hannu Honka, „New Carriage of Goods by Sea - The Nordic Approach“ í Hannu Honka (ritstj.), *New carriage of goods by sea: the Nordic approach including comparisons with some other jurisdictions* (Institute of Maritime and Commercial Law, Åbo Akademi University 1997) 62.

<sup>90</sup> Erling Selvig, *Erstatningsberegningen ved lasteskader*, 2 (Gothenburg School of Economics and Business Administration Publications 1962) 32.

<sup>91</sup> Hannu Honka (n. 89) 63.

<sup>92</sup> sama heimild 64.

afstaða til þessa í ákvæðinu sjálfu. Ljóst er hins vegar að miklir hagsmunir eru bundnir því að ákvæðið verði túlkað skýrt hvað þetta varðar enda hefur sú skilgreining miklar fjárhagslegar afleiðingar í för með sér fyrir bæði farmflytjanda og tjónþola.

Samkvæmt 1. mgr. 70. gr. sgl. ber að ákvarða bætur svo að bótafjárhæð nemi því verðgildi sem varan myndi hafa haft „ósködduð við afhendingu á réttum stað og tíma.“ Sé farmur hins vegar afhentur í löskuðu ástandi miðast bótafjárhæð fyrir þann farm við mismuninn á virði óskaddaðs farms af sömu tegund á afhendingarstað á sama tíma annars vegar og virði skaddaða farmsins á afhendingarstað og tíma hins vegar<sup>93</sup>, sbr. dóm ND 1995.419 Flexitransport er varðaði skemmdir sem urðu á krana við tog. Samkvæmt erlendum fræðimönnum hefur ekki verið talið fært að láta heildarbótafjárhæð nema viðgerðarkostnaði að undanskildum þeim tilvikum sem farmurinn er ekki ætlaður til endursölu.<sup>94</sup> Þetta hefur þó ekki staðið í vegi fyrir því að fallist hefur verið á kröfu um viðgerðarkostnað sem hluta bótakröfu í íslenskri dómaframkvæmd sbr. kafla 5.7. hér á eftir. Afhendingartími farmsins hefur sérstaka þýðingu við ákvörðun bótafjárhæðar, einkum og sér á þeim mörkuðum sem hafa örar verðlagsbreytingar.<sup>95</sup> Af ofangreindu ákvæði má sjá að við ákvörðun bóta fyrir farmtjón í sjóflutningi er ekki litið til þess hvert rauntjón umrædds tjónþola var.<sup>96</sup> „Við ákvörðun tjónbóta ber því ekki að miða við einstaklingsbundið tjón eiganda vörunnar“<sup>97</sup> heldur er um staðlaðar meðaltalsbætur að ræða.<sup>98</sup>

Ekki er fullljóst hvort að tjón umfram farmskemmdirnar sjálfar geti fallið innan þeirra meðaltalsbóta sem tjónþoli á rétt á skv. 1. mgr. 70. gr. sgl. Skortur er á skýrri afstöðu í sgl. hvað þetta varðar og er því möguleikanum um að tjónþoli fái slíkt tjón bætt haldið opnum.<sup>99</sup> Leiða má þó líkur að því að innan verðgildis vöru myndi að jafnaði falla „kaupverð vörunnar, að viðbættu farmgjaldi, fermingar- og affermingarkostnaði, váttryggingariðgjöldum, tollum, ef til kæmu, og hæfilegum hagnaði“.<sup>100</sup> Ágreiningur er hins vegar um endurheimtanleika

<sup>93</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett* (n. 52) 265.

<sup>94</sup> Erling Selvig (n. 90) 36–39.

<sup>95</sup> Jørgen Bredholt, Jesper Martens, og Allan Philip, *Søloven med kommentarer* (3. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2001) 314.

<sup>96</sup> Per Vestergaard Pedersen, *Transportret : introduktion til reglerne om transport af gods* (Forlaget Thomson 2008) 570.

<sup>97</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 112.

<sup>98</sup> sama heimild.

<sup>99</sup> Per Vestergaard Pedersen (n. 96) 571.

<sup>100</sup> Benedikt Sigurjónsson, *Ábyrgð farmflytjanda: Flutningsábyrgð* (Tryggingarskóli Sambands íslenskra tryggingarfélaganna 1968), Sjótryggingar nr. 6 23.

hagnaðartaps og verður farið í frekari umfjöllun um þann tjónalið í kaflanum hér á eftir. Sé litið til orðalags 1. mgr. 68. gr. segir þar berum orðum að skemmist farmur eða glatist í vörslum farmflytjanda beri farmflytjanda „að bæta tjón sem af því hlýst“. Í 1. mgr. 70. gr. segir enn fremur að bætur skv. fyrrnefndri 68. gr. skuli ákvarðaðar „eftir því verðgildi sem varan mundi hafa haft“. Ljóst er að nægilegt svigrúm er í orðalagi þessara lagaákvæða til þess að fella einnig afleitt og óbeint tjón undir bótaábyrgð farmflytjanda. Verður því að líta til almennra skaðabótareglna og túlkunar í dómaframkvæmd til lausnar á þessu vandamáli.<sup>101</sup>

### 5.3. Hagnaðar/ágóðatap

Íslenskir fræðimenn hafa almennt verið þeirrar skoðunar að hagnaðartap rúmist ekki innan bótafjárhæðar samkvæmt 1. mgr. 70. gr. sgl. Ólafur Lárusson slær því föstu að hér sé „um lögákvæðnar bætur að ræða og er það frávik frá þeirri almennu reglu skaðabótaréttarins, að bætur skuli nema jafnvirði hins raunverulega tjóns“.<sup>102</sup> Enn fremur telur Arnljótur Björnsson það felast í eðli meðaltalsbóta að tjónþoli „á t.d. ekki rétt á, að tekið sé tillit til þess, að hann hefði getað selt vöruna á verði, sem er hærra en verð það, er miða ber við eftir 1. mgr. 70. gr.“<sup>103</sup> Þessi til viðbótar rekur Arnljótur að oft eigi tjónþoli ekki heldur bótakröfu vegna rekstartaps en þó hefur þó ekki ætíð verið fylgt í erlendri dómaframkvæmd<sup>104</sup> líkt og sjá má hér síðar í kaflanum. Auk Arnljóts tekur Einar B. Guðmundsson skýra afstöðu til hagnaðartaps í bók sinni „Sjóréttur“ þar sem hann slær því föstu að farmflytjandi skuli ekki bæta „verzlunarhagnað eða annað tjón, sem eigandi farmsins verður fyrir“.<sup>105</sup>

Dómar Hæstaréttar hafa að meginstefnu verið til samræmis við skoðun fræðimanna. Fyrsta málið þar sem Hæstiréttur tók afstöðu til kröfu um hagnaðartap var mál nr. 37/1952. Þar voru atvik sú að olíu- og bensín farmur mengaðist við flutning hjá Skipaútgerð ríkisins. Vegna mengunarinnar taldi farmsendandi sig knúinn til að geyma eldsneytið í gámi á afhendingarstað í þrjá mánuði og þurfti vegna þessa að kaupa eldsneyti frá Shell hf. á meðan því tímabili stóð. Af þessum sökum krafðist sendandinn bóta fyrir tapaðan ágóða af eldsneytissölu að frádregnu söluverði hinnar menguðu vöru. Í undirrétti sjó- og

<sup>101</sup> Per Vestergaard Pedersen (n. 96) 572.

<sup>102</sup> Ólafur Lárusson (n. 4) 94.

<sup>103</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 112.

<sup>104</sup> sama heimild.

<sup>105</sup> Einar B. Guðmundsson (n. 19) 104.

verzlunardóms Reykjavíkur var ekki fallist á kröfuna þar sem tjónpola hafði verið frjálst að ráðstafa farminum strax og sýnatöku var lokið og því var það á hans ábyrgð að farmurinn tepptist á afhendingarstað. Hæstiréttur staðfesti niðurstöðu undirréttarins án frekari umfjöllunar um kröfuna.<sup>106</sup>

Hæstiréttur tók enn fremur skýra og afdráttarlausa afstöðu gegn bótakröfu á grundvelli hagnaðartaps með staðfestingu dóms bæjarþings Reykjavíkur í máli nr. 19/1992. Í því máli fór tjónpóli fram á skaðabætur á grundvelli týnds farms. Innifalið í bótakröfunni var 20% álagning á virði farmsins. Undirréttur vísaði þessum bótalið á bug með þeim rökum að „Þar sem krafa stefnanda um 20% álagningu ofan á annað tjón styðst hvorki við lagaákvæði, dómvenju né gögn um álagningu í heildverslun hans, verður krafa hans þar um, gegn mótmælum stefnda, ekki tekin til greina.“<sup>107</sup> Með staðfestingu þessarar niðurstöðu hefur Hæstiréttur skapað skýrt fordæmi um að ekki séu til lög né dómar sem heimila að ágóðatap skuli bætt. Svo skýru fordæmi ber að fylgja þar til Hæstiréttur breytir afstöðu sinni og liggur því ekki nokkur vafi um endurheimtanleika ágóðataps við farmtjón.

Afstaða Hæstaréttar til ágóðataps var síðar staðfest í dómi nr. 243/2001 þar sem stefnandi fór fram á skaðabætur vegna aflatjóns en umræddur farmur var trébátur er skemmdist við flutning á þilfari. Í málinu voru lögð fram gögn sem sýndu útreikning á aflatjóni sem orsakaðist af því að sóknardagar nýttust ekki til fulls. Engu að síður féllst Hæstiréttur ekki á kröfu tjónpola og hlaut hún í raun enga umfjöllun af hálfu dómsins. Hvort orsökkin sé ófullnægjandi sönnun eða annað verður ekki fullyrt um.<sup>108</sup>

Fordæmi Hæstaréttar var fylgt í dómi héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-6032/2005 sem sneri að bótakröfu vegna skemmda á gröfum sem fluttar voru á þilfari frá Englandi til Íslands. Bótakrafa tjónpola samanstóð af verðmæti farmsins, flutningskostaði, iðgjaldi váttryggingar auk 10% álags ofan á verðmæti farmsins. Í niðurstöðu sinni hafnaði héraðsdómur kröfu tjónpola að hluta með eftirfarandi orðum:

---

<sup>106</sup> Hrd. 7. apríl 1954 í máli nr. 37/1952.

<sup>107</sup> Hrd. 4. nóvember 1993 í máli nr. 19/1992.

<sup>108</sup> Hrd. 7. mars 2002 í máli nr. 243/2001, Kafli II.

Stefnandi getur hins vegar ekki öðlast betri rétt á hendur stefnda en kveðið er á um í lögum og samningi aðila. Stefnandi á því ekki rétt á greiðslu fyrir 10% álag á andvirði varanna, iðgjaldi váttryggingar eða flutningskostnað.<sup>109</sup>

Þrátt fyrir skýra afstöðu verður þó að telja að héraðsdómur þessi hafi einungis takmarkað fordæmisgildi. Samkvæmt fræðiheimum ber farmflytjanda að bæta tjónþola iðgjald váttrygginga og flutningskostnað samkvæmt 1. mgr. 70. gr. sgl. líkt og fram hefur komið hér að ofan. Verður því að líta svo á að niðurstaða héraðsdóms í þessu máli sé, að minnsta kosti hvað iðgjald váttryggingar og flutningskostnað varðar, rangur.

Þrátt fyrir ofangreinda dóma má af dómi nr. 205/1982 sjá að fulls samræmis hefur ekki verið gætt í túlkun Hæstaréttar hvað hagnaðartap varðar. Í því máli fór tjónþoli fram á skaðabætur sem samanstóðu m.a. af bótum vegna 10% ágóðataps. Var það mat dóms bæjarþings Reykjavíkur í undirrætti að ágóði væri almennt viðurkenndur þáttur í tjóni sem þessu og staðfesti Hæstiréttur þá niðurstöðu. Var því fallist á kröfu tjónþola.<sup>110</sup> Sömuleiðis víkur Hæstiréttur frá meginreglunni um meðaltalsbætur í dómi nr. 492/1989 þar sem tjónþola eru dæmdar skaðabætur sem nema ætluðu söluverði farmsins að frádregnu vörugjaldi og söluskatti í stað þess að byggt sé á kaupverði farmsins. Söluverð þetta er byggt á kauptilboði sem tjónþoli hafði fengið í farminn og byggir bótafjárhæðin því á einstaklingsbundnu tapi tjónþola.<sup>111</sup>

Í norrænum rétti má sjá þess merki að litið hafi verið svo á að þegar ákvarða skuli hvert verðgildi vöru er skuli miða við að í því sé innifalið visst hagnaðartap tjónþola þar sem farmurinn er ónothæfur fyrir þann tilgang sem honum var ætlaður. Skuli því almennt gera ráð fyrir u.þ.b. 10% af hagnaðartapi að viðbættu FOB virði farmsins við slíkan útreikning auk tryggingar iðgjöldum og kostnaði.<sup>112</sup> Þessu til rökstuðnings má benda á norskan dóm nr. 1988.131 (Rautz) en í því máli var stuðst við ofangreint verðgildaviðmið. Umrædd aðferð til útreikningar á verðgildi vöru er þess utan talin vera í samræmi við alþjóðlega framkvæmd.<sup>113</sup> Engu að síður má finna dómsúrlausnir sem kveða á um hið gagnstæða. Má hér benda á danskan dóm nr. U.1946.1329S en í því máli var um það að ræða að farmflytjandi tók að sér að flytja vörusendingu af línvörum frá Padborg til Kaupmannahafnar. Við affermingu á

<sup>109</sup> Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 14. desember 2006 í máli nr. E-6032/2005.

<sup>110</sup> Hrd. 3. maí 1985 í máli nr. 205/1982.

<sup>111</sup> Hrd. 16. október 1991 í máli nr. 492/1989.

<sup>112</sup> Hannu Honka (n. 89) 63.

<sup>113</sup> Erling Selvig (n. 90) 29–30.

afhendingarstað kom í ljós að u.þ.b. 30 kg. af vörum vantaði í sendinguna. Tjónþolinn fór fram á skaðabætur vegna þessarar rýrnunar á farminum og gerði ráð fyrir áætluðu hagnaðartapi sem hluta kröfunnar þar sem hann taldi að vörurnar myndu seljast á herra verði en sem næmi almennu markaðsverði. Dómurinn féllst á bótakröfuna að undanskildum hagnaðartapsliðnum. Af þessu má sjá að ekki fært að draga skýra ályktun um hver afstaða hinna Norðurlandanna er til hagnaðartaps og verður því að byggja fyrst og fremst á íslensku dómafordæmi hvað þetta varðar.

Í enskum rétti hefur verið fallist á að visst hagnaðartap geti rúmast innan bótafjárhæðarinnar. Til þess að tjónþola verði dæmdar bætur á grundvelli slíkrar kröfu verður hann þó að uppfylla tvö skilyrði. Í fyrsta lagi þarf tjónþolinn að sýna fram á með óyggjandi hætti að hann hafi verið sviptur möguleikanum á ætluðum hagnaði og er sá missir afleiðing ásetnings eða gáleysislegrar hegðunar farmflytjanda. Í öðru lagi þarf tjónþoli að sanna umfang tjónsins. Til að fullnægja sönnunarbyrði hefur verið talið ásættanlegt að tjónþoli leggi fram samninga um endursölu skemmds eða tapaðs farms en einnig hefur verið talið fullnægjandi að leggja fram gögn um sambærilegar sölur á jafngildum vörum sem hafa átt sér stað innan viðkomandi tímaramma.<sup>114</sup>

Líkt og sjá má af umfjöllun þessa kafla má telja ljóst að hagnaðartap skuli ekki bætt á grundvelli 1. mgr. 70. gr. sgl. Hæstiréttur fylgir að meginstefnu til fræðiheimildum um túlkun á endurheimtanleika hagnaðartaps og hefur þannig útvegað skýrt fordæmi sem ber að fylgja. Auk þessa eru þeir dómar sem kveða á um öndverða niðurstöðu þess eðlis að draga má í efa hvort þeir hafi fordæmisgildi. Enn fremur er ekki bært að líta til hinna Norðurlandanna til leiðsagnar hvað þetta varðar vegna skorts á skýrri afstöðu.

#### **5.4. Tollar og önnur gjöld**

Eins og sjá má af umfjöllun í kafla 5.2. hér að ofan myndi farmflytjanda að öllum líkindum vera gert að greiða tjónþola bætur fyrir greiddan toll sem hluta af tjónsbótum vegna farmtjóns samkvæmt 1. mgr. 70. gr. sgl. Þessi ályktun er þó ekki algild. Samkvæmt 8. tl. 1. mgr. 7. gr. Tollalaga nr. 88/2005 skal lækka toll, hann falla niður eða endurgreiðast:

Af vörum sem reynast gallaðar eða hafa eyðilagst, rýrnað eða orðið fyrir skemmdum á leið hingað til lands, við affermingu, í vörslu tollyfirvalda, í

---

<sup>114</sup> William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 1 (4. útg., Thomson Carswell 2008) 770.

viðurkenndum geymslum fyrir ótollafgreiddar vörur eða í flutningi milli tollhafna innan lands áður en þær eru afhentar viðtakanda.<sup>115</sup>

Kveðið er á um nánari skilyrði niðurfellingar, lækkunar eða endurgreiðslu tollgjalda í 56. gr. reglugerðar um ýmis tollfríðindi nr. 630/2008. Aðila sem verður fyrir tjóni vegna farmskemmda í flutningi stendur því til boða að fá tjón sitt bætt sem nemur tollkostnaði fari hann þess á leit við Tollstjóra.

Tjónpola er þó ekki valkvætt um hvort hann fari fram á endurgreiðslu eða niðurfellingu tollgjalda eða hvort hann krefji farmflytjanda um bótakröfu á grundvelli þeirra. Samkvæmt almennri meginreglu skaðabótaréttar ber tjónpola skylda til að takmarka tjón sitt. Skyldan er tvíþætt og felur annars vegar í sér að tjónpóli má ekki viðhafa háttsemi sem eykur umfang tjónsins og hins vegar ber tjónpóli þá skyldu gagnvart bótaskylda aðilanum að grípa til ráðstafana til að takmarka tjón sitt. Ber tjónpola því að gæta hagsmuna hins bótaskylda. Tjónpóli sem sinnir ekki þessari skyldu með tilhlýðilegum hætti „glatar rétti til bóta fyrir allt það tjón, sem beinlínis leiðir af þessari vanrækslu hans.“<sup>116</sup> Sjá má þess merki í 4. mgr. 68. gr. sgl. að meginreglunni er ætlað að gilda í sjóflutningi en þar segir að „Lækka má skaðabætur þær sem farmflytjanda ber að greiða eða fella þær niður ef hann sannar að farmsamningshafi eða einhver, sem hann ber ábyrgð á, hafi verið meðvaldur að tjóninu vegna yfirsjónar eða vanrækslu.“ Með tilliti til skyldu tjónpola til að takmarka tjón sitt á grundvelli umræddrar meginreglu skal hann því ætíð knúinn til að sækjast eftir endurgreiðslu eða niðurfellingu tollgjalda samkvæmt 8. tl. 1. mgr. 7. gr. tollalaga uppfylli farmtjónið á annað borð þau skilyrði sem sett eru fram í ákvæðinu. Vanræki tjónpóli þá skyldu skal farmflytjandi ekki bera ábyrgð á því tjóni sem af því hlýst og hefur tjónpóli því glatað rétti til bóta fyrir útlagðan tollkostnað.

Þessu til stuðnings má hér benda á dóm nr. 19/1992 þar sem bótakrafa tjónpola samanstóð meðal annars af útlögðum kostnaði til Tollstjóra Reykjavíkur. Í héraðsdómi var fallist á kröfu tjónpola á þeim grundvelli að samkvæmt 1. tl. 7. gr. þágildandi reglugerðar nr. 463/1984 um lækkun, niðurfellingu eða endurgreiðslu aðflutningsgjalda á innfluttum vörum (síðar breytt með reglugerð nr. 589/1987) var það skilyrði endurgreiðslu að farmflytjandi afhenti tolyfirvöldum skrá um vöntun farmsins innan tiltekins tímafrests. Farmflytjandi sinnti ekki

<sup>115</sup> Tollalög nr. 88/2005, 8. tl. 1. mgr. 7. gr.

<sup>116</sup> Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2005) 388–389.

Þessari skyldu og var því talinn ábyrgur á því að útlagður kostnaður fékkst ekki endurgreiddur. Hæstiréttur sneri niðurstöðu héraðsdóms við með þeim rökum að tjónþoli bæri að bera hallann af því að endurgreiðslu aðflutningsgjalda fékkst ekki. Tjónþoli óskaði eftir afhendingu farmsins tæpum þremur mánuðum eftir komu hans til landsins og var það fyrst við það tímamark sem vöntun farmsins varð ljós. Var þá þegar tímafrestur samkvæmt reglugerðinni liðinn en farmflytjandi hafði ekki haft tilefni til að senda tilkynningu til tolyfirvalda fyrir en tjónsins varð vart.<sup>117</sup> Í Hæstaréttardómi nr. 193/2008 krafðist farmflytjandi einnig lækkunar bótakröfu að jafnvirði álagðs tolls með vísan til 8. tl. 1. mgr. 7. gr. tollalaga. Krafan var hins vegar talin of seint fram komin þar sem ekki var byggt á henni í héraði og var hún því ekki tekin til álita við úrlausn málsins.<sup>118</sup>

Með sama hætti og farmflytjanda skal ekki gert að bera ábyrgð á því tjóni sem tjónþoli hefði getað komið í veg fyrir eða bætt sér með öðru móti, þá skal farmflytjandi ekki teljast skaðabótaskyldur fyrir þann kostnað sem tjónþola sparast vegna farmtjónsins. Má hér benda á umfjöllun Ólafs Lárussonar í bók sinni „Sjóréttur“ þar sem hann fjallar um upphæð bóta sem farmflytjanda ber að greiða vegna farmtjóns. Byggist sú umfjöllun á 147. og 205.-206. gr. siglingalaga nr. 56/1914 en frekari umfjöllun um ákvæðin má finna í kafla 2.1. hér að ofan. Þrátt fyrir að lögin séu nú fallin úr gildi eru ákvæði þessi að miklu leyti sambærileg núgildandi sgl. og því æskilegt að hafa í huga þá merkingu sem þeim var ljáð við skýringu 1. mgr. 70. gr. sgl. Ólafur slær því föstu að:

Þegar bæta skal vöru, sem farizt hefir, skal meta hana eftir gangverði samskonar vöru, á ætlunarstað skipsins við komu þess þangað, eða á þeim stað, þar sem endir er gerður á ferðinni, ef það sem eftir er af farminum kemst ekki á ætlunarstað. Frá þessu gangverði skal þó draga farmgjald, toll og annan kostnað, sem eigandanum sparast við það, að varan komst ekki á ætlunarstað. ... Hér er því um lögákveðnar bætur að ræða, og er það afvik frá þeirri almennu reglu skaðabótaréttarins, að bætur skuli nema jafnvirði hins raunverulega tjóns

Í þessu samhengi ber að benda á að hafi farmur orðið fyrir tjóni í flutningi er tjónþola almennt ekki talið heimilt að neita farminum viðtöku.<sup>119</sup> Ef hins vegar farmurinn hefur orðið fyrir svo miklu tjóni að hann er ekki í söluhæfu ástandi ber tjónþola ekki skylda til að veita

<sup>117</sup> Hrd. 4. nóvember 1993 í máli nr. 19/1992. Kafli II.

<sup>118</sup> Hrd. 27. nóvember 2008 í máli nr. 193/2008.

<sup>119</sup> Erling Selvig (n. 90) 30–31.



honum viðtöku né greiða fyrir flutninginn eða tengdan kostnað.<sup>120</sup> Í frumvarpi til dönsku sgl. má einnig finna fyrirmæli um að flutningsgjöld, tollar og annar kostnaður sem er venjulega innifalinn í verðgildi vöru, skuli dragast frá við útreikning bótafjárhæðar þar sem að þessi útgjöld falla ekki á móttakanda þegar farmurinn hefur ekki verið afhentur.<sup>121</sup>

### 5.5. Málskostnaður og vaxtakröfur

Samkvæmt 6. tl. 175. gr. sgl. nær réttur útgerðarmanns til að takmarka ábyrgð sína samkvæmt IX. kafla um allsherjartakmörkun ekki til krafna um vexti og málskostnað. Leiða má lýkur að því að sama regla skuli gilda um takmörkunarrétt farmflytjanda á grundvelli sérstakrar takmörkunar IV. kafla enda um samkynja reglur að ræða. Slíkri túlkun má ennfremur finna stoðir í 6. mgr. 108. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998 (loftfl.), en þar tekur löggjafinn skýra afstöðu til þessa atriðis. Ákvæðið kveður svo á að dómara sé heimilt „að dæma sækjanda málskostnað án tillits til hámarksábyrgðar“. Þó skal þessu ekki fylgt hafi farmflytjandinn boðið tjónþola skaðabætur skriflega sem eru ekki lægri en dæmd fjárhæð utan málskostnaðar og boðið lá fyrir áður en sex mánuðir voru liðnir frá tjónsatburði, sbr. sama ákvæði. Hugsanlegt er að beita megi 108. gr. loftfl. á bótakröfur vegna farmtjóns í sjóflutningi með lögjöfnun en slík lögjöfnun myndi samkvæmt eðli sínu leiða til sambærilegrar niðurstöðu varðandi vaxtakröfur. „Af almennum reglum kröfuréttarins leiðir að vextir miðast einungis við upphæð þá, sem krefjast má miðað við reglurnar um takmörkun á ábyrgð útgerðarmanns, en ekki við upphæð tjónsins sjálfs í því tilfelli.“<sup>122</sup>

Ekki hafa komið upp á mörg tilfelli þar sem orðið hefur uppi ágreiningur um það hvort vextir og málskostnaður falli innan bótafjárhæðar eftir takmörkunarreglum 1. mgr. 70. gr. sgl. Einna helst má benda á Hæstaréttardóm nr. 243/2001 hvað þetta varðar auk málsmeðferðar dómsins fyrir undirrétti. Fyrir héraðsdómi krafðist farmflytjandi þess meðal annars að kröfu tjónþola um vexti yrði hafnað. Farmflytjandi rökstuddi kröfu sína með þeim orðum að:

Í 1 – 3. mgr. 70. gr. siglingalaga sé mælt fyrir um fjárhæð skaðabóta eftir 68. gr. laganna. Þar sé annars vegar mælt fyrir um hvaða verðgildi beri að leggja til grundvallar við ákvörðun bótafjárhæðar (1. mgr.) og hins vegar þá hámarksfjárhæð sem bætur geti verið (2. mgr.). Í þessum ákvæðum sé hins vegar ekki mælt fyrir um að vextir skuli bætast við bætur. Samkvæmt því sé

<sup>120</sup> Thor Falkanger, *Lossing og bortscaffelse av last som er sterkt beskadiget* (Akademiförlaget 1972) 27.

<sup>121</sup> LBG 2010-07-01 nr 856 Søløven. § 279, note 449.

<sup>122</sup> Páll Sigurðsson, „Um tjón af völdum skipa: lagasjónarmið varðandi vissa þætti sjóréttarlegrar bótaábyrgðar - einkum utan samninga - og skyld efni“ (1973) 26 (4) Úlfjótur 5, 149–150.

engin heimild til þess að leggja vexti ofan á skaðabætur eftir 68. gr. siglingalaga þar sem lagaheimild skorti til slíks.<sup>123</sup>

Héraðsdómur tók kröfuna ekki til greina og dæmdi tjónþola vexti frá dagsetningu tjónsatviks. Í Hæstarétti ítrekaði farmflytjandi kröfu sína og fór þess á leit að ella yrðu vextir dæmdir frá dómsuppsögu Hæstaréttar. Auk þessa áfrýjaði farmflytjandi niðurstöðu héraðsdóms um málskostnað þar sem hann taldi ekki unnt að bæta honum við takmörkunarfjárhæð 2. mgr. 70. gr. sgl. Í niðurstöðu sinni tók rétturinn skýra afstöðu gegn túlkun farmflytjanda á 70. gr. sgl. hvað málskostnað varðar. Samkvæmt niðurstöðu hæstaréttar:

Verður ekki fallist á þá túlkun ákvæðisins, sem myndi leiða til þess að aðaláfrýjandi yrði sviptur rétti til að fá dæmdan kostnað við að sækja réttmæta kröfu fyrir dómstólum. Verður málskostnaðarákvörðun héraðsdóms á hendur gagnáfrýjanda því staðfest<sup>124</sup>

Hæstiréttur tók kröfur farmflytjanda um niðurfellingu vaxta ekki til sérstakrar umfjöllunar en dæmdi tjónþola þó vexti frá dómsuppsögu í samræmi við ákvæði í farmbréfi.<sup>125</sup>

Samkvæmt niðurstöðu dómsins og með hliðsjón af fyrrnefndum lagagreinum er því ljóst að hvorki málskostnaður né vextir verða talin innifalin í bótafjárhæð eftir túlkun 1. mgr. 70. gr. sgl. með þeim afleiðingum að hún falli undir takmörkunarrétt farmflytjanda. Bætist því málskostnaður auk vaxta við þá bótafjárhæð sem farmflytjanda er gert að greiða samkvæmt 70. gr. sgl.

## 5.6. Geymslu- og förgunarkostnaður

Í hæstaréttardómi nr. 362/2002 tekur hæstiréttur á bótaskyldu vegna afleidds tjóns í formi förgunar- og geymslukostnaðar með skýrum og skilmerkilegum hætti. Í því máli var um að ræða kaupsamning á 21.752 kg. af kaviar frá íslenskum framleiðsluaðila þar sem kaupandinn var frönsk verslunarkeðja og var kaviarinn pakkaður í sérstakar neytendaumbúðir merktum kaupandanum. Á grundvelli þessa kaupsamnings gerði seljandinn flutningssamning við farmflytjandann S um flutning á farminum frá Reykjavík til Le Havre í Frakklandi. Farminn átti að flytja sjóleiðis til Rotterdam í Hollandi og þaðan áfram til Frakklands. Í skilmálum flutningssamnings kvað svo á að farmurinn skildi fluttur í frystigámi og að hitastig á

<sup>123</sup> Hrd. 7. mars 2002 í máli nr. 243/2001.

<sup>124</sup> Hrd. 7. mars 2002 í máli nr. 243/2001, Kafli II.

<sup>125</sup> sama heimild, dómsorð.

farminum færi ekki yfir 0° á celsíus. Við uppskipun í Rotterdam varð starfsmaður S þess var að samkvæmt mæli barst 13° heitt loft út úr gáminum. Þegar kaupanda farmsins var tilkynnt um bilun kælikerfis gámsins neitaði hann að veita farminum viðtöku og rifti kaupunum á þeim grundvelli að ekki væri ljóst að tilskyldu hitastigi hefði verið haldið á farminum meðan á flutningnum stóð. Seljandinn féllst á riftun kaupanna og krafði vátryggjanda farmsins, T, um bætur vegna farmsins. T greiddi bætur í samræmi við vátryggingarskilmála að fjárhæð 7.792.002 kr. og krafðist endurkröfu á hendur flutningsaðilanum S sem hann hafnaði. Skömmu síðar lét T farga farminum enda var talið ljóst að nægilegar hitabreytingar hefðu orðið á farminum í flutningnum til að ætla að geymsluþol þess væri skert auk þess sem umpökkun í aðrar umbúðir hefði verið óraunhæfur kostur. Eyðing farmsins var kostaður til af T að fjárhæð kr. 348.254. Þar að auki greiddi T áfallinn geymslukostnað að fjárhæð kr. 392.832. T höfðaði mál gegn S og fór fram á fjárhæð að verðmæti vörunnar auk bóta vegna útlagðs geymslu- og förgunarkostnaðar, samtals 7.083.655 kr. Hæstiréttur taldi að tjón það sem varð á farminum hafi verið þess eðlis að það jafngilti glötun farms og því bæri skv. 1. mgr. 68. gr. að bæta farminn að fullu. Enn fremur taldi Hæstiréttur ljóst að samkvæmt framlögðum reikningum næmi verðmæti farmsins kr. 7.083.655. Hæstiréttur komst því að þeirri niðurstöðu að:

Ekki verður litið svo á að ákvæði 1. mgr. 70. gr. siglingalaga girði fyrir að farmflytjandi verði krafinn um bætur fyrir annað sannanlegt tjón, sem stafar beinlínis af vanefndum hans samkvæmt 1. mgr. 68. gr. laganna. Fyrrgreindir liðir í kröfu gagnáfrýjanda, samtals 741.086 krónur, snúa gagnert að kostnaði af meðferð vörusendingarinnar eftir að hún hafði skemmst í vörslum aðaláfrýjanda. Í ljósi þeirrar meginreglu að tjónvaldi beri að bæta tjón, sem af bótaskyldri athöfn hans eða athafnaleyssi hlýst, eru ekki efni til annars en að taka þessa kröfuliði gagnáfrýjanda einnig til greina.<sup>126</sup>

Féllst hæstiréttur því á kröfur T.

Þótt niðurstaða Hæstaréttar sé með öllu afdráttarlaus að því er varðar bótaskyldu farmflytjanda vegna geymslu- og förgunarkostnaðar má þó velja upp þeirri hugleiðingu hvort sambærileg niðurstaða fengist í öðrum dómsmálum. Væri það einna helst með vísan til nýlegs ákvæðis sem finna má í 2. tl. 8. gr. flutningsskilmála Eimskipa og Samskipa sem

<sup>126</sup> Hrd. 3. apríl 2003 í máli nr. 362/2002, mgr. 4.

Hæstiréttur gæti breytt afstöðu sinni til kostnaðar sem þessa en þar setja farmflytjendur fram ábyrgðarleysis ákvæði sem kveður svo á að „Sé annað ekki tilgreint í skjali þessu er farmflytjandi ekki undir neinum kringumstæðum eða á neinn hátt ábyrgur fyrir beinu, óbeinu eða afleiddu tapi eða skemmdum eða fyrir ágóðatapi.“<sup>127</sup> Ekki má sjá af umfjöllun héraðs- eða Hæstaréttardóms í ofangreindu máli að ákvæði sem þetta hafi verið að finna í þeim flutningsskilmálkjum sem gefin voru út vegna flutningsins. Þó er ekki fært að fullyrða um hið gagnstæða. Óvíst er hins vegar hvort að farmflytjanda sé heimilt að semja sig undan ábyrgð með þessum hætti þar sem Hæstiréttur hefur þegar skorið úr um að geymslu- og förgunarkostnaður skuli bættur. Yfirlýsing Samskipa og Eimskipa í 2. tl. 8. gr. skilmálanna gætu því talist brjóta í bága við 1. mgr. 118. gr. sgl. sem kveður á um að 68. og 70. gr. sgl. séu ófrávíkjanlegar.

Verður í þessu samhengi einnig að líta til niðurstöðu héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-16201/2002. Í því máli var sett fram bótakrafa á hendur farmflytjanda og samanstóð krafan annars vegar af söluverði farmsins og hins vegar útlögðum geymslu- og förgunarkostaði. Farmflytjandinn mótmælti kröfunni með vísan til ákvæðis í farmbréfi þar sem farmflytjandi var undanþeginn bótaskyldu vegna óbeins og afleidds taps. Héraðsdómur mat það sem svo að „Farmbréfið er gildur samningur milli stefnda og þess sem stefnandi leiðir rétt sinn frá. Stefnandi er því bundinn við þetta ákvæði og af því leiðir að honum verða ekki dæmdar bætur fyrir þennan kostnað.“<sup>128</sup> Málinu var ekki áfrýjað til Hæstaréttar og er því ekki fært að draga ályktanir um það hver afstaða Réttarins yrði í þessu máli.

Þrátt fyrir héraðsdóm þennan og ákvæði í skilmálum hinna íslensku farmflytjanda má engu að síður telja löglíkur á því að förgunar- og geymslukostnaður skuli bættur af hálfu farmflytjanda. Óhætt er að draga ályktun sem þessa með vísan til þess að með nýlegum Hæstaréttardómi nr. 193/2008 var sú túlkun er fram kom í máli nr. 362/2002 staðfest. Í dómi þessum voru málsatvik sú að farmflytjandi tókst á hendur flutning á frystigámi er innihélt frosið brauðmeti. Við afhendingu farmsins á starfstöð tjónþola sinnti hvorki farmflytjandi né starfsmenn tjónþola því að tengja frystigáminn við rafmagn sem leiddi til

---

<sup>127</sup> „Flutningsskilmálar: Fyrir fjölþáttaflutning og flutning frá höfn til hafnar“ (Eimskip) <[http://eimskip.is/IS/utflutningur/hagnytar\\_upplýsingar/gjaldskra/Documents/Flutningsskilm\\_lar\\_-\\_handb\\_k.pdf](http://eimskip.is/IS/utflutningur/hagnytar_upplýsingar/gjaldskra/Documents/Flutningsskilm_lar_-_handb_k.pdf)> skoðað 13. apríl 2012; „Farmbréf fyrir fjölþáttaflutning“ (Samskip) <<http://www.samskip.is/flutningathjonusta/skilmalar/farmbref//farmskirteni/>> skoðað 13. apríl 2012.

<sup>128</sup> Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 26. mars 2003 í máli nr. E-16201/2002.

Þess að farmurinn þiðnaði og varð fyrir skemmdum. Tjónþoli krafðist bóta úr hendi farmflytjanda vegna þessa tjóns en krafan samanstóð af kaupverði farmsins, förgunarkostnaði, endurgreiðslu farmgjalds og öðrum óskilgreindum kostnaði. Farmflytjandi krafðist sýknu með vísan til ákvæðis í farmsamningi aðila. Til vara gerði farmflytjandi fyrirvara varðandi kröfufjárhæðina og mótmælti kröfu um endurgreiðslu flutningskostnaðar og greiðslu förgunarkostnaðar. Byggði farmflytjandi mótmæli sín á þeim rökum að „Engin heimild sé heldur til þess í siglingalögum né skilmálum farmbréfsins að bæta óbeinu tjóni eða öðrum kostnaði við lögákveðna bótafjárhæð.“ Héraðsdómur féllst hins vegar á kröfu tjónþola, utan kröfuliðs vegna óskilgreinds kostnaðar, með þeim orðum:

Í málinu liggja fyrir gögn frá stefnanda um kaupverð farmsins, toll og úrvinnslugjald, svo og reikningar vegna farmgjalds og förgunar hins skemmda varnings. ... Með vísan til 1. mgr. 68. gr. og 1. mgr. 70. gr. siglingalaga, svo og með hliðsjón af þeirri meginreglu skaðabótaréttar að tjónþoli skuli svo settur sem tjónsatburður hafi eigi orðið, verður krafa stefnanda því tekin til greina<sup>129</sup>

Hæstiréttur staðfesti niðurstöðu héraðsdóm að því undanskildu að dæmd bótafjárhæð var lækkuð sem nemur flutningsgjöldum þar sem sá liður var tvíreiknaður í kröfu tjónþola. Þar með hefur Hæstiréttur tekið af allan vafa og skapað skýrt og ótvírætt fordæmi. Er því ljóst að samkvæmt túlkun Hæstaréttar fellur geymslu- og förgunarkostnaður innan verðgildis vöru í skilningi 1. mgr. 70. gr. sgl. og á því tjónþoli lögmæta kröfu á hendur farmflytjanda vegna slíks útlagðs kostnaðar. Enn fremur koma ábyrgðarleysisákvæði í flutningsskilríkjum aðila ekki í veg fyrir að tjónþoli fái slíkt tjón bætt.

### **5.7. Skoðunar- og viðgerðarkostnaður**

Sjaldan er sérstaklega vikið að skoðunar- og viðgerðarkostnaði í umfjöllun fræðimanna um bætanlegt tjón samkvæmt 1. mgr. 70. gr. sgl. Almennt virðist þó talið að „Venjulegur rannsóknar- og skoðunarkostnaður mundi teljast til þess, sem bæta bæri“<sup>130</sup> og má sjá þess skýr merki í dómum Hæstaréttar. Til rökstuðnings þessarar ályktunar má benda á dóm nr. 205/1982 þar sem auk annars var krafist bóta vegna kostnaðar við könnun á tjóni. Í því máli mat héraðsdómur það svo að kostnaður við tjónkönnun væri almennt viðurkenndur þáttur í tjóni líkt og því sem um var að ræða og þar sem ekki hafði verið véfengt af hálfu farmflytjanda að stefnandi hefði greitt þann kostnað var fallist á kröfu tjónþola. Þessi túlkun

<sup>129</sup> Hrd. 27. nóvember 2008 í máli nr. 193/2008.

<sup>130</sup> Benedikt Sigurjónsson (n. 100) 23.

var síðar staðfest af Hæstarétti.<sup>131</sup> Sambærilega niðurstöðu má einnig sjá í Hæstaréttardómum nr. 111/1975 og 137/1987. Fyrri málið sneri að kröfu um bætur vegna tjóns sem varð á bifreið við affermingu hér á landi. Fyrir dómi fór tjónþoli meðal annars fram á bætur vegna reiknings skoðunarmanns að fjárhæð 6.500 kr. og var fallist á kröfuna á báðum dómstigum.<sup>132</sup> Í síðara málinu féllst Hæstiréttur sömuleiðis á bótakröfu á hendur farmflytjanda en hluti bótakröfunnar var byggður á útlögðum kostnaði vegna skoðunar á farminum.<sup>133</sup>

Loks má benda á Hæstaréttardóm nr. 101/1997 þar sem váttryggingarfélag fór fram á endurkröfu bóta á hendur farmflytjanda vegna tjóns á rækjufarmi. Auk skaðabóta fyrir farmtjónið sjálft gerði félagið kröfu um bætur vegna skoðunarkostnaðar. Dómurinn tók hins vegar ekki efnislega afstöðu til þeirrar kröfu þar sem krafan vegna farmtjónsins ein og sér var umfram þá takmörkunarfjárhæð er farmflytjanda bar að greiða samkvæmt 2. mgr. 70. gr. sgl.<sup>134</sup> Að öllum líkindum hefði þó Hæstiréttur fylgt fyrri túlkun sinni hvað þetta varðar og dæmt tjónþola bætur samkvæmt framlögðum kröfulið.

Erfitt er að henda reiður á hvaða afstöðu beri að taka til bótakrafna á grundvelli viðgerðarkostnaðar. Sé dómasafn Hæstaréttar rannsakað út frá þeim efnisramma sem hér er til umfjöllunar má sjá að í aðeins einu tilviki hefur verið farið fram á bætur vegna viðgerðarkostnaðar í málaferlum vegna farmtjóns í skilningi 1. mgr. 68. gr. sgl. Er hér um að ræða dóm nr. 243/2001 þar sem sett var fram bótakrafa vegna skemmda er urðu við flutning á báti. Kröfufjárhæðin var meðal annars rökstudd með vísan til kostnaðar sem féll á tjónþola vegna viðgerða á bátnum. Að baki bótakröfunni lá matsgerð dómkvadds matsmanns og var farmflytjandi ekki talinn hafa lagt fram nein gögn er hnekkt gætu þeirri matsgerð. Var því fallist á kröfuna.<sup>135</sup> Þó aðeins sé um einn dóm að ræða verður það mat Hæstaréttar sem sett er fram í niðurstöðunni að túlkast sem svo að svo framarlega sem tjónþoli getur sýnt fram á að hann hafi orðið fyrir tjóni vegna viðgerðar á farmi með vísan til tölulegra gagna, svo sem matsgerða, og með því skilyrði að þeim sönnunargögnum verði ekki hnekkt, þá beri farmflytjanda að bæta tjónþola slíkt tjón.

---

<sup>131</sup> Hrd. 3. maí 1985 í máli nr. 205/1982.

<sup>132</sup> Hrd. 25. október 1977 í máli nr. 111/1975.

<sup>133</sup> Hrd. 21. desember 1988 í máli nr. 137/1987, Kafli IV.

<sup>134</sup> Hrd. 11. desember 1997 í máli nr. 101/1997. Kafli IV.

<sup>135</sup> Hrd. 7. mars 2002 í máli nr. 243/2001.

## 5.8. Annar kostnaður

Þótt ofangreindir kostnaðarliðir séu algengustu fylgifiskar farmtjóns í sjóflutningi geta einnig fallið á tjónþola ýmsar aðrar tegundir gjalda sem rekja má til tjónsins. Þegar farmur verður fyrir skemmdum eða alþjóni í flutningi neyðist tjónþoli í mörgum tilvikum til að grípa til ráðstafana til þess að takmarka tjón sitt eða geta staðið við samningsskyldur sínar gagnvart þriðja aðila. Vegna slíkra ráðstafana falla iðulega viðbótargjöld á tjónþola en hugsanlega getur endurkröfuréttur á hendur farmflytjanda jafnframt hafa stofnast. Verða hér nefnd nokkur tilvik þar sem bótakröfur vegna slíkra gjalda hafa komið til úrlausnar fyrir dómstólum. Auk þess verður reynt að skýra hver afstaða Hæstaréttar er að jafnaði til slíkra krafna.

Ágreiningur um gjöld sem þessi kom til kasta dómstóla og var leyst úr með Hrd. nr. 105/1996. Í því máli setti tjónþoli meðal annars fram þá kröfu að farmflytjanda yrði gert að bæta þann kostnað sem stefnandi varð fyrir vegna leigu á þvottasnigli í stað þess er tapaðist af völdum mistaka farmflytjanda. Hæstiréttur féllst þó ekki á kröfuna.<sup>136</sup> Komist var hins vegar að gagnstæðri niðurstöðu í dómi nr. 176/1934. Rót þess ágreinings mátti rekja til þess að hluti farmsins sem samið hafði verið um flutning á var skilin eftir í affermingarhöfn. Orsökina var sú að búlkun skipsins var með þeim hætti að skipsrúm var ódrýgt að nauðsynjalausu. Hafði því tjónþoli uppi bótakröfu á hendur farmflytjanda sem grundvallaðist meðal annars á útlögðum kostnaði vegna vagnleigu, símakostnaði og flutningskostnaði og féllst Hæstiréttur á bótakröfuna í heild sinni.<sup>137</sup> Með sama hætti var fallist á bótakröfu í máli nr. 29/1922 þar sem uppi varð ágreiningur vegna rúmlega árs seinkunar á afhendingu saltfarms. Í því máli mat Hæstiréttur það sem svo að rétt væri að bæta kröfu vegna kostnaðar við afsagnargjörð og símskeyti auk þess sem tjónþola voru dæmdar bætur sem námu verðfalli farmsins.<sup>138</sup> Enn fremur var fallist á bótakröfu í Hæstaréttardómi nr. 137/1987 á grundvelli tilgreinds kostnaðar vegna hreinsunar á fiski er varð fyrir skemmdum í flutningi.<sup>139</sup>

Þó sjaldgæft sé þá geta komið upp tilvik þar sem mikill hluti tilfallins kostnaðar er utan þess er telst til hefðbundinna kostnaðarliða. Þetta á til að mynda við í máli nr. 111/1975 en þar

---

<sup>136</sup> Hrd. 28. nóvember 1996 í máli nr. 105/1996, Kafli IV.

<sup>137</sup> Hrd. 29. maí 1935 í máli nr. 176/1934.

<sup>138</sup> Hrd. 1. desember 1922 í máli nr. 29/1922.

<sup>139</sup> Hrd. 21. desember 1988 í máli nr. 137/1987, Kafli IV.

krafðist tjónþoli bóta vegna farmtjóns á bifreið. Bótakrafan sundurliðaðist þannig að gert var meðal annars ráð fyrir bótalið vegna reiknings matsmanna, reiknings skoðunarmanns vegna flutnings og tilfærslu á farminum, reiknings verkstæðis vegna vinnu við athugun á tjóni, aksturs á vél og gírkassa sem og kostnað við sjópróf. Héraðsdómur lækkaði dæmda fjárhæð sem nam matskostnaðinum og kostnaði við sjópróf þar sem slíkur kostnaður var talinn innfalinn í dæmdum málskostnaði. Að öðru leyti féllst héraðsdómur á alla kröfuliði tjónþola. Málinu var síðar áfrýjað til Hæstaréttar sem mat það svo að hinn áfrýjaði dómur skyldi standa óraskaður.<sup>140</sup>

Auk ofangreindra dóma má benda á dóm Hæstaréttar uppkveðinn 2. apríl 2009 í máli nr. 503/2008 en í því máli voru málsatvik þannig að farmflytjandi afhenti tvær bifreiðar sem hann hafði tekið að sér að flytja til landsins þvert á óskir sendanda. Viðtakandi farmsins hafði ekki greitt fyrir bifreiðarnar þegar afhending fór fram og fékkst farmurinn ekki greiddur eftir að afhending var yfirstaðin. Vegna þessa fór sendandinn fram á skaðabætur frá farmflytjandanum vegna heimildarlausrar afhendingar að jafngildi söluandvirði bifreiðanna, auk þess sem hann krafðist bóta vegna tjóns sem hann taldi sig hafa orðið fyrir vegna misheppnaðra tilrauna til innheimtu hjá viðtakandanum. Hæstiréttur dæmdi sendandanum bætur vegna óheimilar afhendingar á farminum en síðari kröfunni var hafnað þar sem sendandinn var ekki talinn geta innheimt söluverðið á áhættu farmflytjandans þar sem skaðabótaábyrgð hins síðari hafi þegar verið orðin virk.

Að lokum má líta til máls nr. 193/2008 þar sem farmflytjandi var meðal annars krafinn bóta vegna tjónsliðs undir heitinu *annar kostnaður, óskilgreindur*. Í niðurstöðu sinni hafnaði héraðsdómur þessum kröfulið þar sem engin gögn voru lögð fram af hálfu tjónþola honum til stuðnings og staðfesti Hæstiréttur þá niðurstöðu.<sup>141</sup> Hins vegar fékkst gagnstæð niðurstaða í danska dómnum FED 2001.1374  $\emptyset$  Lomur þar sem móttakandi farms fékk bætur er námu bæði framleiðsluverðgildi farmsins/verðgildi farmsins á afhendingarstað og bætur fyrir *annan kostnað*.

Þótt erfitt sé að fullyrða um afstöðu Hæstaréttar varðandi svo sundurleitan hóp kostnaðarliða virðist þó, þegar litið er til ofangreindra dómaframkvæmda, meginreglan vera sú að til þess að fallist sé á bótakröfu verður tjónþoli að leggja fram sönnunargögn fyrir því

<sup>140</sup> Hrd. 25. október 1977 í máli nr. 111/1975.

<sup>141</sup> Hrd. 27. nóvember 2008 í máli nr. 193/2008, Kaffli II.



að tjónið hafi orðið og auk þess að sýna fram á að tjónið sé í nægilega beinum tengslum við farmtjónið sjálft. Geti tjónþoli til að mynda sýnt fram á töluleg gögn kröfu sinni til stuðnings eru auknar líkur á að fallist verði á bótakröfuna. Þessu til stuðnings má benda á dóm nr. 362/2002 sem fjallað var um í kafla 5.6. hér að ofan þar sem Hæstiréttur kvað svo á að 1. mgr. 70. gr. sgl. gæti ekki komið í veg fyrir að farmflytjandi yrði „krafinn um bætur fyrir annað sannanlegt tjón, sem stafar beinlínis af vanefndum hans samkvæmt 1. mgr. 68. gr. laganna“.<sup>142</sup>

### 5.9. Norræn túlkun

Ekki er tekið á beinu og afleiddu óbeinu tjóni utan hins venjulega bótaramma með ótvíræðum hætti í norrænu siglingalögum. Ágreiningur hefur verið um hvort bæta skuli slíkt tjón eður ei. Eitt af rökunum gegn því að bæta slíkt tjón er möguleiki tjónþola á að útvega sér nýja sambærilega vöru á grundvelli skyldu tjónþola til að takmarka tjón sitt.<sup>143</sup> Í ákvæði Haag-Visbyreglnanna sem kveður á um reikningsaðferð bótafjárhæðar er talað um heildarendurheimtanlega fjárhæð, „The total amount recoverable“<sup>144</sup>. Þetta orðalag bendir annað hvort til þess að ekkert annað tjón skuli fást bætt eða að það sé í raun og veru viðbótarregla sem takmarkar einnig ábyrgð farmflytjanda. Í siglingalögum Norðurlandanna er ekki notast við þetta orðalag heldur er einungis sagt að bótafjárhæð skuli vera reiknuð á grundvelli verðgildis vörunnar. Norðurlöndin eru skuldbundin til að fylgja Haag-Visbyreglunum en sú skylda er til lítils gagns hvað þetta varðar. Í lögum Norðurlandanna virðist almennt vera meiri stuðningur við möguleika tjónþola að fá óbeint tjón einnig bætt svo lengi sem farmflytjandi hafði vitneskju um möguleika á slíkum kostnaðarlið.<sup>145</sup> Til að mynda er tekin afstaða til óbeins tjóns í undirbúningsgögnum tengdum finnsku siglingalögum þar sem bótaábyrgð á óbeinu tjóni er viðurkennd.<sup>146</sup>

Beint tjón er ekki reglubundið í siglingalögum Norðurlandanna og möguleiki á að fá það bætt lýtur almennum reglum um skaðabætur. Fyrir óbeint tjón hins vegar gildir reglan um venjulegar fébætur. Hafi hins vegar farmflytjanda verið kunnugt um viðbótarhagsmuni

<sup>142</sup> Hrd. 3. apríl 2003 í máli nr. 362/2002.

<sup>143</sup> Erling Selvig (n. 90) 41–43.

<sup>144</sup> Haag-Visbyreglurnar, b-lið 5. mgr. 4. gr.

<sup>145</sup> Hannu Honka (n. 89) 64–65.

<sup>146</sup> F Bill 62/1994 46; F Rep 5771993 71 Cf. Travaux Préparatoires 554 (van Ryn).

tengda farminum fæst slíkt óbeint tjón bætt.<sup>147</sup> Sænsk löggjöf gefur svipaða mynd og hin finnska<sup>148</sup> en af dönskum undirbúningsgögnum verður hins vegar séð að samkvæmt dönskum siglingalögum verður óbeint tjón að meginstefnu til ekki bætt.<sup>149</sup> Ekkert af siglingalögum Norðurlandanna útiloka þó algjörlega möguleikann á að tjónþoli fái óbeint tjón bætt í ákveðnum kringumstæðum.<sup>150</sup>

Við athugun á því hvort að óbeint og afleitt tjón fái bætt samkvæmt löggjöf Norðurlandanna eru nokkur atriði sem hafa ber í huga. Fyrir það fyrsta þá nær réttur farmflytjanda til að takmarka tjón sitt til bæði beins og óbeins tjóns. Annað sem hafa skal í huga er að undir vissum kenningum er talið að farmflytjanda beri að bæta það tjón sem er afleiðing háttsemi hans svo lengi sem honum mátti vera ljósir þeir hagsmunir sem í húfi væru. Þessari kenningu ber þó að beita með varfærni því að hún byggist á almennum meginreglum samningaréttar um endurheimtanlegt tjón. Að beita slíkum reglum fer gegn Haag-Visby réttarreglunum á grundvelli *sui generis*. Hins vegar er það svo að sökum þess að farmflytjanda er fært að takmarka ábyrgð sína á óbeinu tjóni og sökum skyldu farmflytjanda til að vera meðvitaður um sérstaka hagsmuni tengda farminum þá er tryggt að ekki verði vikið um of frá venjubundinni bótaframkvæmd.<sup>151</sup>

Lengi hefur í hinum Norðurlöndunum verið deilt um raunverulega þýðingu ákvæða um ákvörðun bótafjárhæðar hvað varðar óbeint og afleitt tjón og eru skiptar skoðanir um hvort að bótaréttur tjónþola geti mögulega innihaldið rétt á bótum fyrir slíkt tjón. Í réttarframkvæmd má í gegnum tíðina sjá þess dæmi að óbeint tjón hefur verið talið endurheimtanlegt. Engin af þeim ákvörðunum getur þó talist vera grundvöllur meginreglu hvað þetta varðar. Eftir að breytingar voru gerðar á norsku sjólögum í kringum árið 1973 var því hins vegar haldið fram að mögulegt væri að viðurkenna endurheimtanleika út fyrir þann ramma sem ákvæðið um bótafjárhæð setur.

Grunnur að túlkun laganna í þessa átt var fyrst settur fram í gerðardómsákvörðunum en norski hæstaréttardómurinn ND 1987.160 NH Dolsøy var fyrsta málið þar sem tekið var tillit

---

<sup>147</sup> F Rep 57/1993 72.

<sup>148</sup> S Rep 1990:13 151-152.

<sup>149</sup> D Rep 1215/1991 68.

<sup>150</sup> Hannu Honka (n. 89) 66.

<sup>151</sup> sama heimild 67.

til óbeins tjóns.<sup>152</sup> Í málinu voru atvik þannig að tvö fiskiskip sem voru á siglingu við Svalbarða fengu afhentan eldsneytisfarm sem hafði mengast í flutningnum vegna óvandfærni farmflytjanda við að undirbúa lestina. Eldsneytið olli skemmdum á vélbúnaði skipanna sem leiddi til þess að þeim var ókleift að halda áfram veiðum. Tjónþolunum voru dæmdar bætur vegna viðgerðarkostnaðarins á vélunum auk þess sem ágóðatap vegna óveiðafærni skipanna í kjölfar vélaskemmdanna var talið falla undir bótaákvæði sjólaganna. Hæstiréttur komst að þessari niðurstöðu meðal annars á grundvelli þess að fyrri gerðardómsákvæðin væru leiðbeinandi og gerðardómar hefðu viðurkennt endurheimtanleika afleits og óbeins tjóns. Þar að auki taldi dómurinn að ágóðatapið hefði fengist bætt eftir almennum skaðabótareglum og af þeim sökum yrði að skoða hvort tekin hefði verið upp í norsku sjólögin einhver tálmun á almennu skaðabótareglurnar. Dómurinn taldi að svo væri ekki. Samkvæmt beinu orðalagi lagaákvæðis sjólaganna skulu bótafjárhæðir nema tjóni sem hlýst af skemmdum eða tapi á farmi. Þessi orðanotkun var ekki talin af dóminum koma í veg fyrir að óbeint tjón fengist bætt. Auk ágóðataps tók dómurinn afstöðu til taps af völdum seinkunar á afhendingu sem almennt telst til óbeins tjóns og var farmflytjandi talinn bótaskyldur vegna þess. Dómurinn fann þar með engin rök í löggjöfinni fyrir því að útiloka óbeint tjón úr bótafjárhæðinni. Hins vegar taldi dómurinn ekki nauðsynlegt að ákveða hvort að sú afstaða sem tekin væri í málinu ætti ekki endilega við almennt. Dómurinn mælti svo:

Der er i denne sak ikke påkrevet å ta stilling til om dette gjelder i sin alminnelighet. Hensett til de konkrete forhold – levering av drivstoff til fartøyer på åpent hav i arktiske strøk, hvor annen levering ikke var mulig og hvor den skadede gassolje derfor foruten maskinskader innebar at fortsatt fiske ble umulliggjort – finner jeg det ikke tvilsomt at A/S Dolsøy's bortfrakteransvar her i tillegg til reparasjonsomkostningene må omfatte fangsttapet.<sup>153</sup>

Það að viðgerðarkostnaðurinn hafi verið endurheimtanlegur var klár útvíkkun á bótaákvæði sjólaganna. Enn frekari útvíkkun fólst þó í ákvörðun Hæstaréttar með að samþykkja að ágóðatap félli innan bótaskyldu farmflytjanda. Þessi ákvörðun dómsins má túlka sem

---

<sup>152</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett* (n. 52) 265.

<sup>153</sup> ND 1987.160 NH Dolsøy

varfærnislegan stuðning við framkvæmd gerðardóma varðandi óbeint tjón en með því skilyrði að tjónþoli takmarki tjón sitt (sem var ekki mögulegt í þessu tiltekna dómsmáli).<sup>154</sup>

Í danska dómnum FED2002.691S komst dómurinn hins vegar að gagnstæðri niðurstöðu. Í því máli hafði farmflytjandi tekið að sér sjóflutning á tveimur krönum fyrir framleiðanda frá Danmörku til Bandaríkjanna. Meðan á flutningnum stóð lenti skipið í mjög slæmu veðri og hluti farmsins skemmdist sem olli því að framleiðandinn lét endursenda hluta af skaddaða farminum til viðgerða. Tryggingarfélagið F setti fram skaðabótakröfu á hendur farmflytjandanum til endurgreiðslu þeirrar tryggingarfjárhæðar sem félagið hafði greitt framleiðandanum vegna skaðans. Krafa framleiðandans innihélt m.a. hagnaðartap sem afleiðingu viðgerðarinnar. Dómurinn komst að þeirri niðurstöðu að farmflytjandinn væri skaðabótaskyldur vegna tjónsins en framleiðandinn var þó talinn meðábyrgur að hluta til og var bótafjárhæðin lækkuð til samræmis við það. Hins vegar var bótakröfunni á grundvelli hagnaðartaps framleiðandans vísað frá.

#### 5.10. Bresk túlkun

Í breskum rétti, líkt og norrænum, er almenna reglan sú að sé samningur ekki uppfylltur með þeim afleiðingum að tjón verður þá skal tjónþoli fá tjón sitt bætt þannig að hann sé eins settur og ef samningurinn hefði verið framkvæmdur samkvæmt efni sínu, *restitutio in integrum*.<sup>155</sup> Á þeirri meginreglu eru hins vegar mikilvægar takmarkanir og er í raun ekki allt tjón sem rekja má til samningsbrots endurheimtanlegt, meira að segja í tilvikum þar sem tjónið er bein afleiðing brotsins. Byggja takmarkanirnar á því að tjón í hverju tilviki fyrir sig sé í raun afleiðing margra samþættra orsaka. Sé því tjónið af völdum samningsbrotsins aðeins eitt en því geti fylgt önnur tjón sem eru óskyld samningnum og framkvæmd hans.<sup>156</sup>

Þessi skilgreining á endurheimtanleika tjóns birtist í *Hadley v. Baxendale* málinu en þar eru málsatvik í stuttu máli þau að afhending farmflytjanda á brotnu mylluskafti seinkaði ótæpilega en skaftið átti að afhenda verkfræðingi sem fyrirmynd til smíðis á nýju skafti. Vegna seinkunarinnar var hið nýja skaft tilbúið síðar en ella og var myllan ekki gangfær meðan á þeirri vinnu stóð. Í niðurstöðu dómsins var ekki fallist á bótakröfu vegna ágóðataps vegna vinnustöðvunar myllunnar þar sem slíkt tap var ekki talið vera eðlileg afleiðing

<sup>154</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett* (n. 52) 265.

<sup>155</sup> William Tetley, *Marine Cargo Claims* (n. 114) 751.

<sup>156</sup> Raoul P. Colinvaux, *Carver's carriage by sea*, 2 (12. útg., Stevens & sons 1971) 1190.

samningsbrotsins miðað við þann fjölda mála þar sem samningsbrot varð við slíkar aðstæður. Að sama skapi var ekki talið að þær sérstöku aðstæður sem ef til vill hefði mátt telja sanngjarna og eðlilega afleiðingu samningsbrotsins hefðu verið kunnar farmflytjanda né tjónþoli reynt að gera honum þær kunnar. Í niðurstöðu dómsins setur Baron Alderson fram regluna með eftirfarandi orðum:

Where two parties have made a contract which one of them has broken, the damages which the other party ought to receive in respect of such breach of contract should be, either such as may fairly and reasonably be considered arising naturally, *i.e.* according to the usual course of things, from such breach of contract itself, *or* such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it.<sup>157</sup>

Ef báðum málsaðilum eru því ljósar þær sérstöku aðstæður sem samningur er gerður í skulu tjónsbætur vegna samningsbrots nema því tjóni sem málsaðilum má með sanngjörnum hætti vera ljóst að geti orðið af slíku broti við þær tilteknu aðstæður. Hafi tjónvaldi hins vegar verið ókunnugt um þær sérstöku aðstæður sem eiga við í tilteknu máli verður honum ekki gert að greiða bætur fyrir það tjón sem er umfram það sem honum mátti vera ljóst að myndi hljótast af samningsbrotinu við eðlilegar aðstæður. Þessi afstaða er studd þeim rökum að ef málsaðilum hefði báðum verið ljósar þær sérstöku aðstæður sem áttu við hefðu þeir ef til vill samið sérstaklega um ákvæði í samningnum er tæki til þeirra aðstæðna ef kæmi til samningsbrots og væri því ósanngjarnt að svipta aðila þeim samningsrétti.<sup>158</sup> Sem dæmi um tjón sem teljast myndi sanngjörn og eðlileg afleiðing vanefndar á flutningssamningi má nefna kostnað vegna viðgerðar á skemmdum farmi. Tjón sem fengist hins vegar einungis bætt hafi farneigandi gert farmflytjanda ljósar þær sérstöku aðstæður sem ættu við í málinu, væri til að mynda kostnaður vegna lokunar á verksmiðju um tiltekinn tíma sökum seinkunar á farmsendingu þrátt fyrir að farmflytjanda hafi verið gert ljóst að seinkun myndi hafa svo afdrifaríkar afleiðingar í för með sér.<sup>159</sup>

Þrátt fyrir fyrrnefnda reglu er það þó ekki alltaf í enskum rétti sem það telst fullnægjandi grundvöllur bótaábyrgðar farmflytjanda að hann hafi haft vitneskju um eða tjónþoli hafi tilkynnt honum um sérstakar aðstæður. Er hér fyrst og fremst um að ræða bótagrundvöll

<sup>157</sup> (1854) L.J.Ex. 179, 183; 9 Exch. 341.

<sup>158</sup> sama heimild.

<sup>159</sup> William Tetley, *Marine Cargo Claims* (n. 114) 755.

vegna samnings tjónþola um endursölu farmsins til þriðja aðila. Farmflytjandi myndi til að mynda að öllum líkindum ekki teljast hafa tekist á hendur aukna ábyrgð við það eitt að tjónþoli gerði honum ljóst áður en að flutningur hæfist að til stæði að selja farminn þriðja aðila og að sá samningur kvæði á um að afhending skuli fara fram eigi síðar en tiltekinn dag. Í *British Columbia Saw Mill Co. v. Nettleship* var það mat Willes J. að:

The knowledge must be brought home to the party sought to be charged under such circumstances that he must know that the person he contracts with reasonably believes that he accepts the contract with the special condition attached to it.<sup>160</sup>

Enn fremur verður farmflytjanda að vera tilkynnt um þessar sérstöku aðstæður á því tímamarki sem aðilar komast að samkomulagi en eigi síðar.<sup>161</sup>

Í málum sem snúa að farmflutningum þar sem farmflytjandi er tjónvaldur hafa breskir dómstólar verið tregir til þess að fallast á bótakröfur á grundvelli ágóðataps og hafa að jafnaði mun síður fallist á slíkar kröfur heldur en þegar mál snúa að árekstri skipa eða sölu á varningi.<sup>162</sup> Þetta er þó ekki vegna þess að önnur regla gildi um farmflutninga heldur á grundvelli þess að beiting sömu reglu myndi leiða til ólíkrar niðurstöðu. Orsökina má leiða af því að „A carrier commonly knows less than a seller about the purposes for which the buyer or consignee needs the goods, or about other ‘special circumstances’ which may cause exceptional loss if due delivery is withheld.“<sup>163</sup>

Má hér taka sem dæmi dóminn *British Columbia Saw Mill Co. v. Nettleship*. Þar voru málsatvik þau að tjónþoli afhenti farmflytjanda í Glasgow nokkra kassa sem farmflytjandi átti að flytja til Vancouver Island. Kassarnir innihéldu vélarparta sem voru ætlaðir til byggingar á sögunarmyllu sem tjónþoli ætlaði sér að starfrækja í British Columbia og var farmflytjanda kunnugt um það. Þegar farmflytjandi kom á áfangastað vantaði hins vegar einn kassanna og var því ekki hægt að fullreisa mylluna. Tjónþolinn var knúinn til að senda eftir nýjum vélarpörtum frá Englandi sem hafði í för með sér ómælda töf og þar með tap á viðskiptaframkvæmdum. Tjónþoli fór með málið fyrir dóm og krafðist bóta fyrir allt það tjón sem vanefnd farmflytjanda hafði haft í för með sér. Það var hins vegar niðurstaða dómsins

---

<sup>160</sup> (1868) L.R. 3 C.P. 509.

<sup>161</sup> Per Brett L.J., *Hydraulic Co. v. McHaffie* (1878) 4 Q.B.D. 670, 676.

<sup>162</sup> Raoul P. Colinvaux (n. 156) 1195.

<sup>163</sup> *Victoria Laundry v. Newman Industries* [1949] 2 K.B. 528, 536, 537.

að tjónþola væri aðeins kleift að fá bættan kostnað vegna þeirra vélarparta sem varð að panta aftur auk flutningsgjalda til Vancouver Island með fimm prósent vöxtum af þeirri fjárhæð sem bætur fyrir töfina. Rökstuddi dómurinn niðurstöðu sína á þeim grundvelli að skipstjóranum hefði ekki mátt vera ljóst að vélarpartarnir yrðu ónothæfir án þeirra parta er týndust né heldur að einungis væri hægt að nálgast nýja vélarhluta í Englandi.<sup>164</sup>

Kostnaður sem fellur til sökum þess að skoðunarmaður er fenginn af hálfu tjónþola til að ákvarða umfang tjónsins auk þess að koma með tillögur að leiðum til að takmarka frekara tjón fellur undir bótaábyrgð farmflytjanda samkvæmt enskri túlkun. Tjónþoli á því lögmæta kröfu á hendur farmflytjanda vegna slíks kostnaðar. Skoðunarmaður er hins vegar í mörgum tilfellum einkum og sér kallaður til í þeim tilgangi að ákvarða kröfufjárhæð tjónþola á hendur tryggingaraðila og verður ekki gerð lögmæt endurkrafa vegna slíks kostnaðar á hendur farmflytjanda.<sup>165</sup>

### 5.10.1. Tjón á farmi

Þegar kemur að því að ákvarða bótafjárhæð á grundvelli *Hadley v. Baxendale* reglunnar er verðgildi farmsins ákvarðað út frá þumalputtareglu sem er hliðstæð við 1. mgr. 70. gr. íslensku sgl. og gengur undir heitinu „Arrived Sound Market Value (A.S.M.V.) less Arrived Damaged Market Value (A.D.M.V.)“.<sup>166</sup> Reglan mælir svo fyrir að bótafjárhæð skuli miðuð við verðgildi farmsins á þeim stað og tíma sem afhending fór fram eða hefði átt að fara fram.<sup>167</sup> Þessi regla á við um allt tjón sem er augljós og eðlileg afleiðing farmtjónsins<sup>168</sup> og hefur verið innlimuð í b-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna. Þetta gildir einnig þegar tjónþoli hefur samið við þriðja aðila um sölu á farminum á lægra verði en virði farmsins er á afhendingarstað<sup>169</sup> eða hann selur í raun og veru farminn á hærra verði en virði hans var óskaddaður á afhendingarstað, sbr. *Slater v. Hoyle* [1920] 2 K.B. 11.

Ef hins vegar er uppi sú staða að ekki er markaður fyrir farminn á afhendingarstað eða ný eintök í stað þeirra skemmdu eru aðeins fánleg á ofurverði þá skal það ekki hafa ákvarðandi

<sup>164</sup> (1868) L.R. 3 C.P. 499.

<sup>165</sup> William Tetley, *Marine Cargo Claims* (n. 114) 842–843.

<sup>166</sup> *ETS Gustave Brunet, S.A. v. M.V. Nedlloyd Rosario* 929 F. Supp. 694 at p. 710, 1997 AMC 803 at p. 828 (S.D. N.Y. 1996).

<sup>167</sup> *Seguros Banvenez S.A. v. Oliver Drescher* 761 F.2d 855 at pp. 860-61, 1985 AMC 2168 at p. 2175 (2 Cir. N.Y. 1985).

<sup>168</sup> William Tetley, *Marine Cargo Claims* (n. 114) 762.

<sup>169</sup> *Rodocanachi v. Milburn* (1886) 18 Q.B.D. 67.

áhrif hvað verðgildi farmsins varðar.<sup>170</sup> Þess í stað ber að miða við verðgildi farmsins á framleiðslustað auk flutningskostnaðar og sanngjarns hagnaðar fyrir innflytjanda, sbr. *O'Hanlan v. Great Western Railway* (1865) 6 B. & S. 484. Allur flutningskostnaður og flutningsgjöld sem farmflytjandi hefur þurft að leggja út fyrir skulu þó dregin frá áætluðu markaðsvirði farms. Sé um það að ræða að flutningskostnaður hefur verið greiddur fyrirfram skal þó ekki draga hann frá verðgildinu jafnvel þó farmflytjandi hafi veitt farmsendanda undanþágu varðandi tryggingu á fyrirframgreiðslunni.<sup>171</sup> Hvað varðar farm sem skemmist í flutningi þá gildir hliðstæð regla og í norrænum rétti, þ.e. verðgildi farmsins er fenginn með því að draga frá áætluðu verðgildi óskemmds farms af afhendingarstað og tíma, verðgildi skemmda farmsins á sama stað og tíma.<sup>172</sup>

---

<sup>170</sup> Raoul P. Colinvaux (n. 156) 1227.

<sup>171</sup> *Rodocanachi v. Milburn* (1886) 18 Q.B.D. 67.

<sup>172</sup> Raoul P. Colinvaux (n. 156) 1228.



## 6. 2. mgr. 70. gr. Sérstök dráttarréttindi

Bótafjárhæð samkvæmt 1. mgr. 70. gr. skal ekki fara umfram tiltekið bótaþak sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 70. gr. sgl. þar sem segir:

Bæturnar geta þó ekki orðið hærri en 667 SDR fyrir hvert stykki eða flutningseiningu eða 2 SDR fyrir hvert brúttókíló vöru sem skemmist, glatast eða sem afhendingu seinkar á. Skal miða við þá fjárhæð sem hæst getur orðið samkvæmt þessu. Með SDR er átt við þá verðmæliseiningu sem greind er í 177. gr. Gengi þessarar verðmæliseiningar ræðst af þeirri dagsetningu sem löggjöf landsins, þar sem dæmt er í málinu, kveður á um.<sup>173</sup>

Útreikningur á verðmæliseiningunni SDR í þessu samhengi er frekar útlistaður í 177. gr. sgl. en SDR er alþjóðleg verðmæliseining sem stendur fyrir „sérstök dráttarréttindi“<sup>174</sup> (þýðist Special Drawing Rights á ensku)<sup>175</sup>. SDR var búið til af Alþjóðlega gjaldeyrissjóðnum (AGS) árið 1969 og var frá 1. júlí 1974 ákvarðað út frá vegnu meðaltali gengi sextán af aðal viðskiptagjaldmiðlum heims. Um áramótin 1980-1981 var verðmiðun SDR einfölduð umtalsvert með því að miða hann einungis við fimm helstu gjaldmiðla heims, þ.e. bandarískan dollara, vestur-þýskt mark, japanskt jen, Sterlingspund og franskan franka. Þessi breyting var gerð með það markmið að leiðarljósi að auka frekari notkun á gjaldmiðlinum í alþjóðaviðskiptum.<sup>176</sup>

Í dag er ákvarðað út frá gengi fjögurra helstu gjaldmiðla heims þ.e. evrunni, japanska jenu, Sterlingspundinu og dollaranum. Þessi karfa gjaldmiðla er endurskoðuð á að minnsta kosti fimm ára fresti (endurskoðun getur farið fram innan fimm ára ef sjóðurinn telur breyttar aðstæður gefa tilefni til þess) af framkvæmdarstjórn AGS þar sem gengið er úr skugga um að SDR endurspegli hlutfallslegt mikilvægi gjaldmiðla í alþjóðlegum viðskiptum og fjármálakerfum.<sup>177</sup> Seðlabankinn birtir daglegt gengi SDR á heimsíðu sinni<sup>178</sup> en SDR ber að reikna til íslensks gjaldeyris „eftir gengi þann dag sem sett er trygging fyrir ábyrgð eða, ef

<sup>173</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 2. mgr. 70. gr.

<sup>174</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 7. mgr. 177. gr.

<sup>175</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 113.

<sup>176</sup> Páll Sigurðsson, *Lagaþættir III: Greinar af ýmsum réttarsviðum* (n. 1) 124.

<sup>177</sup> „Factsheet: Special Drawing Rights (SDRs)“, (International Monetary Fund 30. mars 2012) <<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>> skoðað 30. janúar 2012.

<sup>178</sup> „Nýjasta skráða opinbera viðmiðunargengi Seðlabanka Íslands“, (Seðlabanki Íslands) <<http://www.sedlabanki.is/?PageID=7>> skoðað 11. febrúar 2012.

trygging hefur ekki verið sett, eftir gengi þann dag er greiðsla fer fram“.<sup>179</sup> Siglingalög eru ekki í samræmi við ákvæði loft- og landsflutningalaga að þessu leyti en þau eru samhljóða hvað þetta varðar. Samkvæmt þeim skal umreikningur í íslenskar krónur „miðast við dómsuppsögudag, en uppgjörsdag ljúki máli án dóms“, sbr. 110. gr. loftfl. og 3. mgr. 21. gr. landfl.

Þótt telja mætti að sgl. væru tiltölulega skýr hvað tímamark umreiknings varðar þá hefur ágreiningur um hvert tímamarkið skuli vera töluvert oft komið til kasta dómstóla. Má einkum rekja rætur slíks ágreinings til þess að sökum gengisbreytinga milli mánaða getur munur á bótafjárhæð eftir umbreytingartíma hlaupið á fleiri hundruð þúsundum króna. Dómaframkvæmd er ekki í fyllilegu samræmi hvað þetta varðar og má þessu til stuðnings til að mynda benda á annars vegar Hrd. frá 7. mars 2002 í máli nr. 243/2001 þar sem Hæstiréttur miðaði við afhendingardag farmsins og hins vegar Hrd. frá 11. desember 1997 í máli nr. 101/1997 þar sem Hæstiréttur miðaði við gengi SDR á þeim degi er tjónsatburður varð. Þó verður að geta þess að í hvorugum þessara dóma höfðu málsaðilar uppi sérstaka málsástæðu um það við hvaða dagsetningu skyldi miða umreikning verðmæliseiningarinnar og var því enginn ágreiningur um það atriði.

Þann 10. febrúar 2012 var sölugengi SDR 190,22 kr. Þetta þýðir að verði farmtjón sem nemur einum kassa af pappír þá mun farmflytjanda að jafnaði ekki vera gert að greiða meira en 126.877 kr. Á því tjónþoli þess aðeins kost að fá vissa bótafjárhæð frá farmflytjanda jafnvel þótt tjónið hafi numið hærri fjárhæð. Leiðir því takmörkun samkvæmt 70. gr. oft til þess að tjónþoli fær aðeins hluta tjóns síns bættan. Nemi tjónið hins vegar lægri fjárhæð verður farmflytjanda einungis gert að greiða þá upphæð. Sé aðeins hluti af innihaldi kassans skemmdur er farmflytjandi samt bundin við sama bótaþak. Þetta er vegna þess að það er enginn *pro rata* frádráttur á ábyrgð farmflytjanda.<sup>180</sup>

Auk stykkja takmörkunar getur tjónþoli krafist bóta á grundvelli þyngdar farmsins sem byggir á því að bætur skuli eigi ná hærri fjárhæð en sem nemur 2 SDR per kg af skemmdum eða töpuðum farmi. Ef gert er ráð fyrir því að fyrrnefndur kassi með pappírsfarmi sé 230 kg að þyngd myndi farmflytjandi ekki vera ábyrgur fyrir því tjóni umfram bætur að fjárhæð 87.501 kr. Það að tjónþoli geti valið milli þess að bótaþak miði við þyngd eða stykkjafjölda farmsins

<sup>179</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 7. mgr. 177. gr.

<sup>180</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n 20) 113.

leiðir til þess að sé farmur 334 kg. eða meira er þyngd ætíð beitt sem ákvörðunarþætti þar sem hámarksbætur eru þá hærri.<sup>181</sup>

### 6.1. Norrænn réttur

Siglingalög Danmerkur, Noregs, Svíþjóðar og Finnlands eru ekki að öllu leyti samhljóða hvað ákvæði um þak bótafjárhæðar varðar. Öll hafa lögin ákvæði sem eru efnislega sambærileg 2. mgr. 70. gr. sgl.<sup>182</sup> Hins vegar innihalda dönsk siglingalög viðbótarákvæði þar sem sett eru fram sérstök fyrirmæli varðandi töf í farmflutningi. Getur þannig ábyrgð farmflytjanda á seinkun afhendingar á farmi hæst numið fjárhæð sem svarar til tvisvar og hálfu sinni því farmgjaldi sem hefði átt að greiða fyrir vörurnar, sbr. 2. mgr. 280. gr. dönsku sgl. Bótafjárhæðin skal þó ekki fara umfram samtölu farmgjalds samkvæmt flutningssamningi. Enn fremur skal samtala bótafjárhæðar sem farmflytjanda ber að greiða ekki fara umfram 667 SDR per stykki eða 2 SDR per kílógramm líkt og mælt er fyrir um í 1. mgr. 280. gr, sbr. sama ákvæði. Athuga verður að þetta ákvæði er samhljóða b-lið 1. mgr. 6. gr. Hamborgarreghanna.

Norsk siglingalög innihalda einnig viðbótarákvæði sem þó er ekki samhljóða 2. mgr. 280. gr. dönsku laganna. Í ákvæðinu er mælt svo fyrir að:

Ved avtale om sjøtransport i innenriks fart i Norge er transportørens ansvar begrenset til 17 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet. Ansvarer for forsinkelse skal ikke overstige den samlede frakt etter transportavtalen.<sup>183</sup>

Með öðrum orðum mælir 2. mgr. 280. gr. norsku sgl. svo fyrir að í innanlandssiglingum skuli bótafjárhæð hæst nema 17 SDR fyrir hvert kg af brúttóviggt farmsins sem tapast eða verður fyrir tjóni. Enn fremur skal ábyrgð vegna seinkunar á farmi ekki nema hærri fjárhæð en samtölu flutningsgjalda samkvæmt farmsamningi aðila í millum.

### 6.2. Vankantar SDR

Með innleiðingu SDR verðmæliseiningarinnar í alþjóðlega sáttmála hefur farmflytjanda verið veittir auknir möguleikar á að meta þann áhættuþátt sem hann og váttryggjendur hans

<sup>181</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 310.

<sup>182</sup> Sjölag (1994:1009), 13. kap. 30. §; Lovbekendtgørelse 2010-07-01 nr. 856 Søllov, 1 stk. § 280.; Lov om sjøfarten 1994-06-24-39, 1. stk. § 280.; Sjölag 15.7.1994/674, 13. kap. 30. §.

<sup>183</sup> Lov om sjøfarten 1994-06-24-39, 2. stk. § 280.

bera.<sup>184</sup> Ákveðin áhætta fylgir því þó að hafa sameiginlegar alþjóðlegar reglur um ákvörðun bótafjárhæðar. Verðbólga getur haft það í för með sér að reglur um verðmæliseiningu við ákvörðun bótafjárhæða leiði til þess að endurheimtanlegar bætur séu misháar eftir því undir lögsögu hvers lands mál er höfðað. Af þessum sökum innihalda allnokkrir alþjóðlegir sáttmálar ákvæði sem eiga að stemma stigu við þetta vandamál. Er slíkum ákvæðum bæði ætlað að koma í veg fyrir að upp geti komið sú staða að bætur samkvæmt reglum um takmarkaða ábyrgð farmflytjanda eyðist upp sökum verðbólgu og eins að mismunandi hlutfall verðbólgu meðal landa valdi mismunandi bótafjárhæðum. Sem dæmi um þetta má benda á Haagreglurnar, þar sem takmörkuð ábyrgð farmflytjanda var tengd við gull pund. Sú aðferð reyndist þó ekki árangursrík hvað þetta varðar. Enn fremur má benda á Brusselsamning frá 1957, International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, þar sem bótafjárhæð var reiknuð út frá tilbúinni verðmæliseiningu kölluð poincaré-franc sem var jafngildi tiltekens magns af gulli. Vegna ófyrirsjáanlegrar þróunar í gullmarkaðnum reyndist vísitölutenging á bótafjárhæð við gull ekki nægilega árangursrík.

Áframhaldandi þróun með það markmið í fyrirrími að gera verðbólgu sem áhrifaminnsta hefur leitt til þess að í mörgum sáttmálum er nú notast við verðmælinguna SDR. Notkun á SDR verðmæliseiningunni hefur það í för með sér að útreikningur á bótafjárhæð leiðir til mjög sambærilegrar niðurstöðu milli landa. Hins vegar kemur notkun á SDR ekki í veg fyrir að bótafjárhæðir eyðist upp vegna verðbólgu.<sup>185</sup> Að því leyti endurspeglar SDR sanngjarnt mat á samanburði gjaldmiðla og hefur því mikið notagildi sem viðmiðun á ábyrgðartakmörkun í alþjóðlegum sáttmálum sem hafa það að markmiði að samræma landslöggiöf á tilteknu réttarsviði líkt og þeim sem liggja að baki sgl. Ef SDR hins vegar aðlagast að breytingum eins tiltekens gjaldmiðils í stað margra, þá endurspeglar SDR ekki heimsverðbólgu og þar með hefur verðgildi SDR fallið í mörgum sáttmálum þar sem verðbólga hefur ollið hækkun á öllum gjaldmiðlum. Hvað þetta varðar er SDR ófullnægjandi sem verðmæliseining.<sup>186</sup>

---

<sup>184</sup> Jan Ramberg (n. 6) 50.

<sup>185</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 175–176.

<sup>186</sup> William Tetley, Brian G. McDonough, og Elliott B. Nixon, *Marine Cargo Claims* (n. 81) 879.

Af þessum sökum skiptir miklu að hafa framkvæmanlega aðferð til að lagfæra slíka skekkju. Í 8. gr. samþykktar frá 1996 um Protocol to the limitation convention of 1976<sup>187</sup> er mælt fyrir um heimild fyrir International Maritime Organization í London til slíkrar lagfæringar með kosningu uppá tvo þriðju meirihluta. Hins vegar er ekki að finna ákvæði í sgl. Norðurlandanna sem myndi veita slíkri breytingu gildi.<sup>188</sup> Vegna eyðingar hámarks takmörkunarfjárhæða í takt við heimsverðbólgu hafa hámarksfjárhæðir verið hækkaðar í vissum alþjóðlegum samningum til að koma til móts við þessa þróun. Má þar meðal annars nefna að í Hamborgarreglunum eru hámarks bætur nú takmarkaðar við 835 SDR per stykki eða einingu eða 2,5 SDR per kíló, sbr. a-lið 1. mgr. 6. gr. Hamborgar sáttmálans. Enn fremur eru hámarks bætur samkvæmt Rotterdamreglunum takmarkaðar við 875 SDR per stykki eða einingu eða 3 SDR per kíló, sbr. 1. mgr. 59. gr. Rotterdamreglnanna.

---

<sup>187</sup> Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976 (adopted 3 May 1996, entered into force 13 May 2004).

<sup>188</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 175–176.

## 7. 3. mgr. 70. gr. Stykki og flutningseining

Til þess að hægt sé að beita 2. mgr. 70. gr. um tiltekin SDR per brúttókíló, stykki eða flutningseiningu verður að skilgreina hvað felst í þeim hugtökum. Í 3. mgr. 70. gr. útvegar löggjafinn vissa leiðsögn hvað þetta varðar en þar segir:

Ef notaðir eru gámar, bretti eða svipaður flutningsbúnaður sem vöru er safnað í skal sérhvert stykki eða önnur eining, sem skráð er í farmskírteini eða í annað viðtökuskírteini fyrir flutningnum og þökkuð er í þannig búnað, teljast eitt stykki eða flutningseining þegar beitt er ákvæðum 2. mgr. Með þeim undantekningum, sem að framan greinir, skal slíkur gámur, bretti eða flutningsbúnaður teljast ein eining eða stykki, sbr. 2. mgr.<sup>189</sup>

Áður fyrr olli skortur á fullnægjandi skýrleika þessara hugtaka ósjaldan ágreiningi við úrlausn dómsmála. Má þar til að mynda benda á dóm Hæstaréttar nr. 111/1975. Í því máli var uppi ágreiningur varðandi ábyrgðartakmörkun vegna tjóns sem varð við affermingu á bifreið sem flutt var frá Bandaríkjunum til Íslands. Ábyrgðartakmörkunin byggðist á bandarískum rétti og var vafa bundið hvort túlka skyldi hugtakið „package“ líkt og mælt er fyrir um í 1. kafla 5. gr. U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 svo að það geti átt við um bifreið þá er málið varðaði. Hæstiréttur féllst ekki á þessa skilgreiningu þar sem:

Vöruflutningabifreiðin var með öllu án umbúða eða annars umbúnaðar verður ekki talið, að það sé réttur skilningur á hinum bandarísku lögum, að slíkur farmur teljist "package". Er slík skýring ekki í samræmi við úrlausnir bandarískra dómstóla, þó að þær úrlausnir sýni að skýring orðsins "package" hafi að öðru leyti valdið vafa.<sup>190</sup>

Nú til dags reynir síður á skilgreiningu hugtaksins stykki. Má einkum rekja þá breytingu til þess að miða skal við þyngd farms ef hærri bótafjárhæð fæst með því móti líkt og ljóst væri í ofangreindu máli. Líkt og teflt var á í kafla 6 hér að ofan fæst ætíð hærri bótafjárhæð með því að miða við 2 SDR per kíló ef farmurinn vegur meira en 334 kg og er því ekki vafi í slíkum tilvikum hvernig skilgreina beri farm.<sup>191</sup> Þar að auki hefur með tilkomu Haag-Visbyreglnanna verið sett fram skilgreining á því hvað teljist vera stykki eða eining þar á meðal varðandi þau tilvik þar sem notast er við gáma, bretti eða annan slíkan búnað.<sup>192</sup>

<sup>189</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 3. mgr. 70. gr.

<sup>190</sup> Hrd. 25. október 1977 í máli nr. 111/1975.

<sup>191</sup> Arnljótur Björnsson, „Ábyrgð flytjanda farms á sjó, í lofti og á landi“ (n. 60) 92.

<sup>192</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 3. mgr. 70. gr.

Enn koma þó reglulega upp vafamál varðandi hugtökin stykki og eining og skiptir þá miklu hver skilgreining þeirra er enda miklir fjármunir í húfi við ákvörðun þess hvort að skemmdur eða týndur farmur teljist eitt eða fleiri stykki. Vegna eðlis farms getur verið ógerlegt að miða við stykkjafjölda þegar tjón er áætlað. Á það til dæmis við um olíu og salt farm. Í slíkum tilvikum er stykkjar hugtakinu vikið til hliðar og notast við *flutningseiningu*, sbr. hæstaréttardóm frá 6. maí 1999 í máli nr. 456/1998. Ef mál grundvallast á Haagreglunum frá 1924 kann hins vegar í þeim aðstæðum að vera erfiðleikum bundið að ákvarða hvort miða skuli við kíló, tonn, lítra o.s.frv. Væri þó líkleg niðurstaðan sú að miðað væri við þá einingu sem farmgjald væri reiknað eftir. Í þeim tilvikum að mál grundvallast á Haag-Visbyreglunum vaknar ekki upp ágreiningur af þessu tagi sökum reglunnar um takmörkun á kíló.<sup>193</sup>

### 7.1. Stykki

Hvergi er skilgreint í siglingalögunum hvað teljast skuli sem stykki eða flutningseining. Ekki er heldur að finna skilgreiningu á hugtökunum í Haag-Visbyreglunum sem sgl. grundvallast meðal annars á. Þar sem enga sérstaka skilgreiningu er að finna á hugtakinu stykki ber að túlka orðið í samræmi við venjulega merkingu þess. Í a-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna er notast við hugtakið „package“ í stað stykkis en draga má líkur að því að við gerð íslensku sgl. hafi það ekki verið ætlun löggjafans að bregða frá merkingu eða innihaldi Haag-Visbyreglnanna.<sup>194</sup> Hugtakið „package“ ber almennt að túlka sem pakkningu, kassa, poka, umslag, pall eða annan flutningsbúnað sem farmur hefur verið búinn í eða á vegna flutningsins. Til þess að um stykki geti verið að ræða verða því að vera einhvers konar pakkningar eða umbúðir utan um, eða undir farminum, að öðrum kosti er um flutningseiningu að ræða. Umrædd pakkning verður þó ekki að hylja með öllu farminn heldur getur verið um að ræða kassa, kistu, gám, pall eða annars konar búnað sem notaður er til að undirbúa vöru fyrir flutning.<sup>195</sup>

Þrátt fyrir að tilgreining samningsaðila á farminum víki ekki til hliðar lögbundinni skilgreiningu á stykki skal þó gjarnan líta til þess flutningssamnings sem flutningur grundvallast á hverju sinni. Skal þá líta á samninginn í heild enda má þar finna vísbendingar um tilætlun og sameiginlegan skilning samningsaðila um það hvernig túlka skuli hugtakið

<sup>193</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 113–114.

<sup>194</sup> Alþt. 1984-1985, A-deild, 969, 1029.

<sup>195</sup> William Tetley, Brian G. McDonough, og Elliott B. Nixon, *Marine Cargo Claims* (n. 81) 880–882.

stykki í þeim flutningi. Framsíða farmskírteinisins hefur einkum sönnunarlegt gildi hvað þetta varðar og skal því rannsökuð fyrst af öllu þegar ákvarða skal hvað teljist sem stykki enda er mögulegt að tilgreina þar sérstaklega fjölda stykkja í farmi.<sup>196</sup> Hér verður að hafa í huga að í farmskírteini skal greind, ef farmsendandi krefst þess „nánari lýsing á tegund vöru, þyngd, mál eða stykkjatala samkvæmt skriflegum upplýsingum sem farmsendandi lætur í té“, sbr. 1. tl. 1. mgr. 102. gr. sgl. Það sem sendandi tilgreinir í þessum tilgangi og farmflytjandi skráir er sú túlkun sem samningsaðilar ætluðu að myndi standa. Því skal lýsingin veita löglíkur sem sönnun á stykkjafjölda farms. Ef tilgreining í farmskírteini er umfram raunverulegan stykkjafjölda skal engu að síður miða við þá tilgreiningu við ákvörðun bótafjárhæðar.<sup>197</sup> Þar að auki má líta til annarra flutningsskjala svo sem reikninga eða farmlista við ákvörðun fjölda eða þyngd farms.<sup>198</sup>

## 7.2. Flutningseining

Draga má líkur að því að með hugtakinu *flutningseining* samkvæmt Haag-Visbyreglunum og 3. mgr. 70. gr. sgl. sé átt við bæði pakkaðan og ópakkaðan farm. Má það glöggt sjá af orðanotkuninni því ef ábyrgðartakmörkun 70. gr. sgl. ætti einungis við um pakkaðan farm hefði nægt að nota annað hvort orðið stykki eða einingu í ákvæðinu. Ef hins vegar ábyrgðartakmörkunin ætti einungis að eiga við í tilvikum þar sem farmur væri ekki pakkaður hefði nægt að tilgreina orðið eining því það er almennt hugtak sem getur átt við um bæði pakkaðar og ópakkaðar vörur.<sup>199</sup>

Ýmsar aðstæður hafa leitt til vafa varðandi skilgreiningu á flutningseiningu. Hefur það einna helst átt við í málum þar sem farmur er ekki í hefðbundnu formi. Má hér til að mynda benda á norskan Hæstaréttardóm nr. ND 1970.281 NSC Lyngenfjord þar sem ágreiningur sneri að því hvernig skyldi skilgreina knippi af koparvírum þar sem hvert knippi samanstóð af sjö vafningum. Í umræddu máli komst Hæstiréttur að þeirri niðurstöðu að hvert knippi skyldi telja sem eina einingu. Þegar um lausan farm er að ræða s.s. eldsneyti, korn, salt eða annað slíkt er að jafnaði samhugur meðal málsaðila að miða við viðeigandi þyngdareiningu

---

<sup>196</sup> sama heimild.

<sup>197</sup> sama heimild 882.

<sup>198</sup> sama heimild 880–882.

<sup>199</sup> sama heimild 885.



farmsins. Með tilkomu ákvæða sem kveða á um þyngd sem ákvörðunarpátt í bótaþaki hefur því dregið umtalsvert úr áhættu hvað lausan farm varðar.<sup>200</sup>

Óvissa varðandi skilgreiningu á flutningseiningu farms er þó ekki eingöngu bundin við lausan eða óhefðbundinn farm. Gott dæmi um slíkt tilvik kom fyrir norska dómstóla í máli ND 2004.373 NSC Lygra. Málsatvik sneru að því að í ljós kom að skemmdir höfðu orðið í flutningi á tengivagni. Óljóst var hins vegar hvort að bætur skyldu miðaðar við samanlagða þyngd tengivagnsins og ökutækisins sem ætlað var að draga vagninn eða hvort einungis skyldi miðað við þyngd tengivagnsins. Það var mat dómsins í málinu að ökutækið skyldi ekki vera tekið inni ákvörðun bótafjárhæðar sökum þess að tengivagninn var ekki talinn nógu samþættur partur af ökutækinu.

### 7.3. Gámar, gámabretti og annar flutningsbúnaður

Telja má að í framkvæmd sé sjaldan vafi nú til dags um hvað skuli teljast vera stykki eða eining. Grundvallast sú ályktun einkum á því að iðulega er tilgreint í flutningsskírteini hversu mörgum einingum eða stykkjum farmurinn samanstendur af. Er þá tilgreindur ákveðinn fjöldi kassa, kartona, tunna eða annars slíks. Hins vegar hefur flutningur eininga á pöllum og í gámum haft það í för með sér að upp getur komið sú staða að töluverður vafi sé um hver sé réttur fjöldi stykkja eða eininga sendingar.<sup>201</sup> Á síðari árum hefur notkun gáma og bretta aukist verulega og í raun orðið ríkjandi í almennum millilandasjóflutningi. Gámar féllu ekki svo auðveldlega undir skilgreiningu eldri laga á stykki og einingu og olli það því stundum deilum um hvernig takmörkunarfjárhæð skyldi ákveðin þegar um gámaflutninga var að ræða. Í Visby-samningsaukanum var tekin sérstök afstaða til þess hvernig eigi að leysa úr ágreiningi sem þessum og sú afstaða var síðar lögfest í 3. mgr. 70. gr. íslensku sgl.<sup>202</sup>

Gámur og gámabretti teljast sem stykki á grundvelli þess að það er sérstaklega notað til að geyma farm í flutningum. Það hvort að sérstök takmörkun samkvæmt Haag-Visbyreglunum gildi um gám í heild eða einstakar pakkningar sem gámurinn inniheldur fer eftir ásetningi aðila flutningssamningsins og þá sérstaklega því sem tilgreint er á forsíðu farmskírteinis. Til að mynda ef tilgreindur er fjöldi gáma eða gámabretta sem farmur er fluttur á skal miða við þann stykkjafjölda við ákvörðun bótafjárhæðar. Ef hins vegar tilgreindur er fjöldi kassa eða

<sup>200</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 311.

<sup>201</sup> Per Vestergaard Pedersen (n. 96) 575.

<sup>202</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 114.

annarra pakkninga sem gámur eða bretti innihalda skal að jafnaði miða við þá tölu. Verður því að líta til tilgreiningar í farmskírteini og er það ráðandi þáttur við útreikning takmörkunarfjárhæðar.<sup>203</sup> Hafa verður í huga að ef bótafjárhæð er ákveðin á grundvelli fjölda kassa eða pakkninga sem gámur inniheldur þá bætist gámurinn sjálfur við þann fjölda sem ein eining.<sup>204</sup> Norrænir fræðimenn telja þó að slíkt eigi ekki við ef gámurinn er í eigu eða forsjá farmflytjandans.<sup>205</sup> Af orðalagi 3. mgr. 70. gr. sgl. virðist þó ljóst að slík beiting skuli viðhöfð sé mál höfðað undir íslenskri lögsögu og hefur því verið fylgt í íslenskri dómaframkvæmd. Þessu til stuðnings má benda á Hæstaréttardóm nr. 205/1982 þar sem tjónþola voru meðal annars dæmdar bætur fyrir kostnað af gámi með þeim rökum „að kostnaður við sérstakan umbúnað um vörusendinguna, svo sem gámurinn var, sé hluti af tjóni því, sem varð“.<sup>206</sup>

Í einstaka tilvikum getur farmflytjandi orðið bótaskyldur á grundvelli fjölda stykkja sem farmsendandi kom fyrir í gám jafnvel þótt sá fjöldi hafi ekki verið skráður á farmskírteini eða annað flutningsskírteini.<sup>207</sup> Sem dæmi um slíkar aðstæður má líta til dansks dóms nr. ND 1996.196 DCC (H.C. Andersen-DFDS). Í því máli gaf farmsendandi út þökkunarlista að beiðni farmflytjanda sem sýndi að gámur sá er um var að ræða innihélt 284 kassa. Síðar meðan á flutningnum stóð féllu gámar utanborðs og altjón varð á farminum. Við ákvörðun bótaþaks taldi dómurinn rétt að miðað væri við að farmurinn samanstæði af 284 einingum. Tilvik sem þessi eru þó fátíð og verða að teljast til undantekninga. Að jafnaði skal því fara eftir þeirri meginreglu að tilgreining fjölda í flutningsskírteini sé lagt til grundvallar við ákvörðun bótafjárhæðar.

Upp getur komið sú staða að stykkjatala er ekki tilgreind í farmskírteini með afdráttarlausum hætti. Við úrlausn slíks máls ber að hafa til hliðsjónar: 1) var það að frumkvæði farmflytjanda að setja farm á bretti eða í gám? Ef það var að frumkvæði sendanda ber hann hallan af því og stykkjatala skal miðuð við bretta- eða gámafjölda; 2) Eru kassarnir, pokarnir eða hver sú minni flutningseining sem flutt hefur verið í gám eða á bretti, í þannig ástandi að hún sé hæf til sjálfstæðs flutnings?; 3) hvernig hefur verið gengið frá farminum á bretti eða í gáma?; 4)

---

<sup>203</sup> sama heimild.

<sup>204</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett* (n. 52) 267.

<sup>205</sup> Jørgen Bredholt, Jesper Martens, og Allan Philip (n. 95) 317.

<sup>206</sup> Hrd. 3. maí 1985 í máli nr. 205/1982.

<sup>207</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett* (n. 52) 267.

Einnig er stundum litið til upphæðar greidds farmgjalds af sendanda. Þrátt fyrir ofangreint skulu dómstólar ætíð fremur leitast við að finna ásetning samningsaðila í tilgreiningu farmsins eins og hún birtist í farmskírteininu sé slíkt mögulegt.<sup>208</sup>

---

<sup>208</sup> William Tetley, Brian G. McDonough, og Elliott B. Nixon, *Marine Cargo Claims* (n. 81) 883.

## 8. 4. mgr. 70. gr. Samið undan takmörkunarrétti

Í siglingalögum gildir sú almenna meginregla að beri farmflytjandi ábyrgð á grundvelli 1. mgr. 68. gr. þá sé honum heimilt að takmarka ábyrgð sína á grundvelli 1.-3. mgr. 70. gr. sgl. Í 4. mgr. 70. gr. sgl. er hins vegar að finna undantekningu þar sem farmflytjanda er heimilað að semja sig frá takmörkunarrétti sínum. Í ákvæðinu segir:

Farmflytjandi og sendandi vöru mega semja um hærri hámarksbætur en nefndar eru í 2. mgr. og 3. mgr. um ábyrgð farmflytjanda. Hafi sendandi gefið upp tegund og verð vöru og þessar upplýsingar verið færðar án fyrirvara í farmskírteinið eða í annað viðtökuskírteini um flutninginn skal það verð lagt til grundvallar um mörk ábyrgðar farmflytjanda ef þetta leiðir til hærri ábyrgðarmarkna en reglurnar í 2. og 3. mgr. Jafnframt skal þetta verð lagt til grundvallar sem verðmæti vöru ef eigi verða færðar sönnur á annað.

Ekki er að finna sambærilegt ákvæði í ensku, dönsku, norsku, sænsku eða finnsku sgl. Hins vegar var að finna ákvæði samhljóða 4. mgr. 70. gr. sgl. í 4. mgr. 120. gr. norsku sgl. nr. 1/1893 sem fallin eru úr gildi. Málsgreinin var síðar felld úr lögnum þar sem hún var talin óþarfi þar sem fullnægjandi fyrirmæli fengjust í 254. gr.<sup>209</sup> Ákvæði 254. gr. er óbreytt í núgildandi siglingalögum Norðurlandanna hvað þessi fyrirmæli varðar en þar er mælt fyrir um heimild farmflytjanda til að takast á hendur ábyrgð eða skyldur umfram það sem mælt er fyrir um í 13. kafla laganna um einingafarmflutning.<sup>210</sup> Enn fremur má sjá þess merki í 13. tl. 1. mgr. 296. gr. dönsku og norsku sgl., sbr. einnig 13. tl. 1. mgr. 46. gr. 13. kafla sænsku og finnsku sgl., að samningsaðilum er almennt heimilt að semja um hærri hámarksbætur. Má því ætla að sambærileg heimild við 4. mgr. 70. gr. íslensku sgl. sé í gildi í hinum Norðurlöndunum.

Í Haag-Visbyreglunum má sjá sambærilega heimild fyrir aðila flutningssamnings til að semja um hærri bótafjárhæð en ella myndi fást samkvæmt takmörkunarreglum. Þar segir að bótaábyrgð farmflytjanda skuli takmörkuð við tiltekna SDR fjárhæð „Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading“, sbr. a-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visby. Þessi heimild hefur hins vegar sjaldan verið nýtt í aðildarríkjum líkt og þeim sem nefnd hafa verið hér að ofan ekki síður sökum

<sup>209</sup> NOU 1993:36 s. 37.

<sup>210</sup> Sjölag (1994:1009), 13. kap. 2. stk. 4. §; Lovbekendtgørelse 2010-07-01 nr. 856 Søllov, 2. stk. § 254.; Lov om sjøfarten 1994-06-24-39, 2. stk. § 254.; Sjölag 15.7.1994/674, 13. kap. 2 stk. 4. §.

Þess að tilgreining verðgildis í flutningsskírteini hefur nær ætíð í för með sér hækkun á farmgjöldum. Slík hækkun er iðulega kostnaðarsamari fyrir farmeiganda heldur en viðbótartryggingar.<sup>211</sup> Ekki liggur fyrir vitneskja um neina óvissu hvað varðar túlkun eða beitingu þessa ákvæðis enda hefur ekki reynt á slíka beitingu hjá Hæstarétti. Verður því ekki vikið frekari umfjöllun að ákvæðinu í þessu riti.

## 9. 5. mgr. 70. gr. Lausn farmflytjanda undan bótaábyrgð

Í 5. mgr. 70. gr. sgl. hefur löggjafinn sett inn ákvæði til verndar farmflytjanda sem segir:

Farmflytjandi verður aldrei ábyrgur fyrir tjóni eða skemmd á vörunni ef sendandi hefur með sviksamlegum hætti gefið rangar upplýsingar um tegund eða verð í farmskírteini eða í öðru viðtökuskírteini um flutninginn.

Í h-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna má finna ákvæði sem er samhljóða þessu. Telja verður þó að sjaldan komi upp slíkar aðstæður að beita megi þessu ákvæði<sup>212</sup> enda hefur enn ekki komið fyrir Hæstarétt mál þar sem byggt var á þessu ákvæði sem málsástæðu. Auk þessa er ekki að finna sambærileg ákvæði í lögum annarra Norðurlanda og verður því að telja notagildi ákvæðisins takmarkað. Verður af þessum sökum ekki fjallað í lengra máli um þetta ákvæði.

---

<sup>211</sup> John F Wilson, *Carriage of Goods by Sea* (3. útg., Pitman Publishing 1998) 195.

<sup>212</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (n. 20) 110.

## 10. 6. mgr. 70. gr. Missir takmörkunarréttar

Þrátt fyrir að farmflytjanda sé almennt heimilt að takmarka ábyrgð sína eftir fyrrnefndum ákvæðum 1. – 3. mgr. 70. gr. sgl. fellur sá réttur niður að uppfylltum vissum skilyrðum. Þessi skilyrði eru tiltekin í 6. mgr. 70. gr. sgl. og hljóða svo:

Farmflytjandi getur ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt þessari grein ef það sannast að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátti vera ljóst að tjón myndi sennilega hljótast af.

Þegar farmflytjandi hefur sjálfur valdið því tjóni er liggur að baki bótakröfu mætti telja það ósanngjarnt að farmflytjanda væri engu að síður kleift að takmarka ábyrgð sína. Þrátt fyrir það mæla sgl. fyrir um slíka heimild að því undanskildu að tjóninu hafi verið ollið með ákveðnu sakarstigi.<sup>213</sup> Þegar sannast að farmflytjandi hefur sjálfur valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátti vera ljóst að tjón myndi sennilega hljótast af, verður að teljast óeðlilegt að farmflytjandi hafi möguleika á að takmarka ábyrgð sína. Missir því farmflytjandi takmörkunarréttinn í slíkum tilvikum, sbr. 6. mgr. 70. gr. sgl. Sýni aðilar sem farmflytjandi ber ábyrgð á af sér slíka háttsemi og hún veldur tjóni fellur einnig niður takmörkunarréttur þeirra, sbr. 3. mgr. 72. gr. sgl.

### 10.1. Ásetningur eða stórfellt gáleysi

Veita ber því athygli að í ákvæðinu er talað um stórfellt gáleysi en einungis er um slíkt stig gáleysis að ræða þegar athöfn felur í sér umtalsverða hættu á að valda tjóni. Huglægt séð verður umræddum einstaklingi sem framkvæmdi athöfnina að hafa verið ljóst eða honum átti að vera ljóst að athöfnin fól í sér töluverða áhættu. Eftir því sem sökin er meiri því minni áhættu má athöfnin fela í sér. Auk þessa verður farmflytjandi enn fremur að vera meðvitaður um að tjón muni sennilega hljótast af.<sup>214</sup> Í norska málinu Rt. 1989.1318 er stórfellt gáleysi skilgreint sem skýrt frávik frá venjulegri skynsamlegri hegðun. Um verður að vera að ræða hegðun sem er sérstaklega sakfelliandi, þar sem tjónvaldur ber meiri sök heldur en þegar um venjulegt gáleysi er að ræða.<sup>215</sup> Enn fremur er stórfellt gáleysi skilgreint í norska dóminum Rt. 1970.1235 svo að út frá sjónarhorni refsilaga innihaldi það sérstaklega sakfelliandi hegðun sem gefur tilefni til strangrar gagnrýni fyrir skort á aðgætni.

<sup>213</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 193.

<sup>214</sup> sama heimild.

<sup>215</sup> Rt. 1989.1318 s 1322.

Hér verður að vera um að ræða umtalsverðar líkur á tjóni og er því ekki fullnægjandi að tjónvaldur *hafi mátt* vita að tjón myndi sennilega hljóttast af heldur verður honum að hafa verið ljóst að athöfnin sem um ræðir myndi að öllum líkindum valda tjóni eða með öðrum orðum meðvitað stórfellt gáleysi.<sup>216</sup> Í finnskum dómi ND 1993.57 FSC (Merikuljetustekniikka) var um að ræða farm sem var fluttur á þilfari en tapaðist við það að skipinu hvolfdi. Tjónið mátti rekja til stórfellds gáleysis að því er varðar skyldu farmflytjanda til að sjá til þess að skip sé haffært til flutnings. Engu að síður var það mat dómsins að farmflytjandi hefði ekki fyrirgert rétti sínum til að takmarka tjón sitt þar sem honum var ekki talið hafa verið ljóst að tjón myndi hljóttast af háttsemi sinni.

Í dönskum rétti er ennfremur lögð áhersla á að ekki sé fullnægjandi að tjónvaldi hafi verið ljóst að einhvers konar tjón myndi hljóttast af athöfnum hans til þess að brottfall verði á takmörkunarrétti. Þvert á móti verður tjónvaldi að hafa verið ljóst að slíkur skaði sem síðar hlaust af, myndi sannanlega verða afleiðing háttsemi hans. Þessi ströngu skilyrði hafa haft þá þýðingu að árið 2001 hafði norrænn dómstóll, utan Íslands, aldrei fallist á að farmflytjandi hefði fyrirgert rétti sínum til ábyrgðartakmörkunar.<sup>217</sup> Hins vegar eftir því sem meiri líkur eru á því að það tjón verði af athöfn, þeim mun meiri líkur eru á því að farmflytjandinn hafi séð afleiðingarnar fyrir. Þer því tjónvaldur frekar ótakmarkaða bótaábyrgð eftir því sem tjónið hafði stórfelldari afleiðingar. Tökum sem dæmi að taka þurfi ákvörðun um hvort sigla eigi skipi í gegnum þröngt sund. Siglingin er talin hafa í för með sér óverulegar líkur á strandi en hins vegar eru möguleikar á björgun í sundinu mjög litlar. Í slíkum aðstæðum myndi það teljast vanræksla af hálfu yfirmanns skipsins að láta það sigla í gegnum sundið. Jafnvel þótt að líkurnar á strandi teldust ekki meiri en 10% bæri yfirmaðurinn engu að síður ótakmarkaða ábyrgð þar sem hann sá fyrir að tjón gæti hlotist af og ef það yrði myndi tjónið verða skelfilegt. Það þurfa því ekki að vera meirihluta líkur á því að tjón hljóttist af.<sup>218</sup>

Sem dæmi um tilvik þegar farmflytjandi missti rétt sinn til takmörkunar á bótaábyrgð má nefna dóm hæstaréttar Finnlands NM 1993.57 og síðar dóm áfrýjunardómstóls Turku nr. 1992.337 í málinu Ni-Nu. Í umræddu máli voru málsatvik þau að skip með þilfarsfarm sökk með þeim afleiðingum að alltjón varð. Skipið sökk vegna bilunar í lúgum og vatnsdælum sem

---

<sup>216</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 193.

<sup>217</sup> Jørgen Bredholt, Jesper Martens, og Allan Philip (n. 95) 319.

<sup>218</sup> Birgitta Blom, *Sjölagens bestämmelser om redaransvar* (P A Norstedt & Söners Förlag 1985) 99.

olli því að lestarrými skipsins fylltist af sjó. Í flutningssamningi aðila var ákvæði þar sem farmflytjandi undanþáði sig ábyrgð á tjóni á þilfarsfarmi. Dómstólar komust hins vegar að þeirri niðurstöðu að skipið hafði verið óhaffært við upphaf ferðarinnar og að farmflytjanda sjálfum hafi verið það ljóst. Farmflytjandi hafi því sýnt af sér stórfellda vanrækslu sem hafi ollið tapinu á þilfarsfarminum. Í ljósi almennrar meginreglu samningaréttarins skulu undanþáguákvæði talin ógild sé tjóni valdið með stórfelldri vanrækslu samningsaðilans sjálfs. Komst dómurinn því að þeirri niðurstöðu að undanþáguákvæði farmflytjanda skyldi talið ógilt. Áfrýjunardómstóllinn mælti svo fyrir að markmið þess að setja fram ákveðnar viðmiðunarkröfur til missis takmörkunarréttar væri að sjá til þess að reglunni væri aðeins beitt í sérstökum tilfellum þar sem um væri að ræða hegðun sem jafngilti því að tjóni væri valdið af ásetningi eða sem næst ásetningi. Taldi áfrýjunardómstóllinn að ekki hafði verið sýnt fram á að farmflytjandi sjálfur hefði athafnað sig gáleysislega með þeirri vitneskju að tjón myndi sennilega hljótast af. Var því farmflytjanda talið heimilt að takmarka ábyrgð sína.

Orðalag 6. mgr. 70. gr. er mælir svo fyrir að farmflytjanda *hefði mátt vera ljóst* að tjón myndi sennilega hljótast af er ekki fyllilega til samræmis við þá alþjóðlegu sáttmála sem ákvæðið er sniðið eftir. Í e-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna og í 4 gr. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Lundúnarsáttmálinn)<sup>219</sup>, sem fjallar um allsherjartakmörkun og hefur sambærileg ákvæði um missi takmörkunarréttar, segir berum orðum að farmflytjanda sé ekki heimilt að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun hafi hann sjálfur valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi „and **with knowledge** that damage would probably result“.<sup>220</sup> Ekki verður séð af greinargerð með frumvarpi til siglingalaganna nr. 34/1985 að það hafi verið ætlun löggjafans að íslenskar réttarreglur yrðu frábrugðnar rétti annarra samningsríkja. Hafa verður þetta í huga við skýringu íslensks réttar hvað þetta varðar.<sup>221</sup> Þessu til frekari stuðnings má benda á orðalag 72. gr. sgl. Í því ákvæði er mælt fyrir um möguleika annarra einstaklinga en farmflytjanda, sem farmflytjandi ber samt sem áður ábyrgð á, til að takmarka ábyrgð sína með sama hætti og farmflytjanda er slík takmörkun heimiluð í 70. gr. sgl. Í 2. mgr. 72. gr. sgl. segir: „Nú sannast það að maður hefur valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og með **vitund** um það að tjón væri fyrirsjáanlegt og getur

<sup>219</sup> Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (adopted 19 November 1976, entered into force 1 December 1986).

<sup>220</sup> Haag-Visbyreglurnar e-liður 5. mgr. 4. gr.; Lundúnar sáttmálinn 4. gr. [áherslubl. höf.].

<sup>221</sup> Jón Finnbjörnsson (n. 73) 208.



hann þá ekki borið fyrir sig ákvæði 2. mgr.“<sup>222</sup> Í siglingalagaákvæðum annarra Norðurlanda hefur orðalagi Lundúnarsáttmálans og Haag-Visbyreglnanna verið betur fylgt. Til að mynda má benda á 283. gr. dönsku sgl. þar sem segir „Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at vedkommende selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og **med forståelse af**, at sådan tab sandsynligvis ville blive forårsaget.“<sup>223</sup> Með sama hætti segir í 283. gr. norsku sgl. að takmörkun ábyrgðar sé ekki heimil „dersom det godtgøres at vedkommende selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt og **med forståelse av** at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.“<sup>224</sup> Samhljóða ákvæði má einnig finna í 4. gr. 9. kafla sænsku sgl.<sup>225</sup> Íslenska ákvæðið hefur því í reynd orðið víðtækara heldur en norrænu lögin sem voru höfð sem fyrirmynd við lagasetninguna.<sup>226</sup>

Orðalag það sem notast er við í norrænum lögum, utan íslensku laganna, er mjög nákvæm þýðing á orðalagi breska ákvæðisins sem kveður á um „recklessly and with the knowledge that such loss would probably result“, sbr. e-lið 5. mgr. 4. gr. Haag-Visbyreglnanna. Orðalag þetta liggur mjög nærri lögfræðilega hugtakinu *wilful misconduct* sem venjulega veldur því að tryggingargreiðandi missir tryggingarvernd sína. Í sænskri réttarframkvæmd er slík hegðun talin jafngild óbeinum ásetningi en mætti jafnvel teljast ná yfir þau tilvik þegar samningur er bundin vanrækslu sem er svo gróft brot að það jaðrar við ásetning.<sup>227</sup> Hugtakið *wilful misconduct* var skilgreint í breskum dómi sem fjallaði um beitingu 25. gr. Varsjársmningsins frá 1929. Lýsti dómariinn því sem svo:

[I]n order to establish wilful misconduct, the plaintiff must satisfy you that the person who did the act *knew* that he was doing something wrong, and knew it all the time, and yet did it just the same, or alternatively that the person who did the act did it quite recklessly not caring whether he was doing the right or the wrong thing, quite regardless of the effects of what he was doing upon the safety of the aircraft and the passengers for which and for whom he was responsible. That, members of the Jury, you can see is something, as I have said, quite different from negligence or

<sup>222</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 3. mgr. 72. gr. [áherslubl. höf.].

<sup>223</sup> Lovbekendtgørelse 2010-07-01 nr. 856 Søllov, § 174. [áherslubl. höf.].

<sup>224</sup> Lov om sjøfarten 1994-06-24-39, § 174. [áherslubl. höf.].

<sup>225</sup> Sjölag nr. 1994:1009, 9. kap 4. §.

<sup>226</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju siglingalögin III: Almenn takmörkun bótaábyrgðar eftir 9. og 10. kafla siglingalaga“ (1987) 37 (1) Tímarit lögfræðinga 8, 17.

<sup>227</sup> Birgitta Blom (n. 218) 97.

carelessness, or errors of judgment, or even incompetence, where the wrongful intention is absent.<sup>228</sup>

Af þessu má sjá að mjög ströng skilyrði eru fyrir því að réttur farmflytjanda til að takmarka ábyrgð sína falli niður og skyldi ætla að þau skilyrði væru sjaldan uppfyllt.

## 10.2. Farmflytjandi sjálfur

Í orðanotkun 6. mgr. 70. gr. sgl. er lögð sérstök áhersla á að farmflytjandi *sjálfur* hafi valdið tjóninu. Ekki ber að skýra ákvæðið bókstaflega samkvæmt orðanna hljóðan enda er það með öllu ógerlegt í flestum tilvikum. Farmflytjandi getur verið eigandi skips sem jafnframt er skipstjóri þess og fer því með yfirstjórn yfir flutningnum og ummönnun farmsins. Í slíkum tilvikum er enginn vafi um hver sé farmflytjandi sjálfur. Að sama skapi þegar um er að ræða litla rekstrareiningu þar sem eigendur sjá að miklu leyti um að annast rekstur skipanna auk þess að taka þátt í helstu verkefnum félagsins þá er sjaldan vandkvæðum bundið að auðkenna hver teljist sem farmflytjandi sjálfur. Nú til dags eru það hins vegar oftast nær hlutafélög sem skilgreina verður sem ópersónulegan lögaðila sem sjá um rekstur á sviði sjóflutnings. Sjóflutningur fer því fyrst og fremst fram gegnum stærri skipulagseiningar.<sup>229</sup>

Skipaútgerðir starfa oftast í formi félags eða á grundvelli samvinnu milli nokkurra náttúrulegra persóna s.s. félagsútgerð (partrederi). Óhjákvæmilegt er að velta fyrir sér hvernig ákvæði um ótakmarkaða ábyrgð á grundvelli eigin aðgerða farmflytjanda skuli túlkað þegar um slík félög er að ræða.<sup>230</sup> Athuga ber að í nágildandi sgl. er ekki að finna ákvæði sem kveða á um félagsútgerð skipa sem tiltekna tegund af útgerðarrekstri. Slík ákvæði var að finna í 9. – 23. gr. sgl. nr. 66/1963 en voru felld niður við endurskoðun laganna þar sem þetta félagsform er lítið sem ekkert notað héraendis. Félagsútgerðir hafa hins vegar í gegnum tíðina verið algengt félagaform í Norðurlöndunum og tíðkast þar ennþá að einhverju marki. Enn má því finna ákvæði um félagsútgerðir í þarlendum sgl. en formið er þó einna helst notað fyrir minni skip.<sup>231</sup>

Það getur verið vandkvæðum bundið að ákvarða hvaða persónur njóti slíkrar stöðu innan félags eða félagsútgerðar að ákvarðanir þeirra skuli leiða til ótakmarkaðrar ábyrgðar

<sup>228</sup> *Horabin* ./ BOAC USAvRep. 1952 s 549.

<sup>229</sup> Peter Wetterstein, *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar: en skadeståndsrättslig studie* (Åbo Akademi 1980) 154.

<sup>230</sup> Birgitta Blom (n. 218) 93.

<sup>231</sup> Alþt. 1984-1985, A-deild, 969, 1018.

samkvæmt fyrrnefndri lagagrein. Ljóst er þó að ákvarðanir sem teknar eru af stjórn, framkvæmdastjóra eða aðaleigendum geta valdið brottfalli á takmörkunarrétti fyrirtækisins. Almennir starfsmenn valda því tæplega slíkum missi á takmörkunarrétti. Engu að síður geta vissir starfsmenn fyrirfundist í stjórnunarstöðum sem þjóna sjálfstæðri stöðu og hafa slík völd að starfsmaðurinn teljist athafnast og stofna til samninga fyrir hönd félagsins þannig að starfsmaðurinn samsamist með fyrirtækinu.<sup>232</sup> Í breskri réttarframkvæmd fer þó engin samsömun fram þegar flutningsskipið er í eigu náttúrulegra persóna s.s. þegar um félagsútgerð er að ræða. Ef einn eigendanna gerist því sekur um háttsemi sem veldur missi á takmörkunarrétti kemur það ekki í veg fyrir að aðrir eigendur takmarki bótaábyrgð sína. Enn fremur eru aðrir eigendur óskaddaðir þegar athöfn sem hefur í för með sér brottfall á bótarétti hefur verið framin af aðila í stjórnunarstöðu innan útgerðarinnar.<sup>233</sup>

Af ofangreindu má sjá að skilyrði þess að brottfall verði á takmörkunarrétti farmflytjanda eru svo ströng að telja skyldi að það heyrði til algerra undantekninga að á þessa reglu reyndi. Þegar einstaklingar sem reka útgerð hafa falið öðrum stjórn útgerðarinnar myndi tjón valdið af þeim síðari með ásetningi eða af stórfelldu gáleysi koma í veg fyrir að útgerðarmaður gæti takmarkað ábyrgð sína. Jafnframt má telja að við vissar aðstæður geti sök aðila sem hefur vald til sjálfstæðrar ákvarðanatöku um reksturinn en telst þó ekki til æðstu stjórnenda útgerðarfélagsins, haft jafngild áhrif líkt og um athafnir farmflytjanda sjálfs væri að ræða.<sup>234</sup> Þeir aðilar sem sinna valdamiklum stöðum eða sjá um rekstur og stjórnun útgerða taka hins vegar yfirleitt engan þátt í daglegum rekstri er viðkemur farmflutningi, s.s. að ferma eða afferma skip eða að sjóbúa farm fyrir flutning. Þvert á móti eru það almennir starfsmenn útgerða sem sjá um þessi störf.<sup>235</sup> „Óhugsandi er við venjulega aðstæður að ákvarðanir teknar á æðstu stöðum geti verið gálausar í þeim mæli sem áskilið er gagnvart tjóni sem verður við rekstur skipa félagsins.“<sup>236</sup>

Algengast er að athöfn/athafnaleyssi starfsmanns á flutningaskipinu valdi því tjóni sem verður ábyrgðargrundvöllur farmflytjanda. Sé sú athöfn/athafnaleyssi með slíkum eðliseiginleikum að koma í veg fyrir ábyrgðartakmörkun hefur sá starfsmaður ekki lengur

<sup>232</sup> SOU 1981:8 s 139.

<sup>233</sup> Ole Lund, „Egenfeil og globalbegrensning“ (1966) 8 Arkiv for sjørett 295–391.

<sup>234</sup> Arnljótur Björnsson, „Nýju siglingalögin III: Almenn takmörkun bótaábyrgðar eftir 9. og 10. kafla siglingalaga“ (n. 226) 18.

<sup>235</sup> sama heimild.

<sup>236</sup> Jón Finnbjörnsson (n. 73) 210.

heimild samkvæmt sgl. til slíkrar takmörkunar, sbr. 3. mgr. 72. gr. sgl. Þetta hefur hins vegar ekki áhrif á möguleika farmflytjanda til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun. Þannig getur athöfn starfsmanns verið grundvöllur bótaábyrgðar farmflytjanda en ekki komið í veg fyrir möguleika hans á ábyrgðartakmörkun. Vegna lélegrar fjárhagsstöðu starfsmannsins væri það þó að öllum líkindum hagkvæmara fyrir tjónþola að krefja farmflytjanda bóta þrátt fyrir möguleika hans á takmörkun.<sup>237</sup>

Sé komin upp sú staða að útgerðarmaður sem jafnframt er skipstjóri hafi valdið tjóni af ásetningi eða stórfelldu gáleysi í starfi sínu sem skipstjóri þá getur hann engu að síður takmarkað tjón sitt sem útgerðarmaður þar sem skipstjóri telst aldrei vera farmflytjandi eða útgerðarmaður sjálfur. Nefna ber að enginn fræðimaður hefur svo vitað sé til, fært fram þau rök að hluthafafundur geti sýnt af sér stórfelld gáleysi í þeim skilningi sem um ræðir í 6. mgr. 70. gr. sgl. Ef hluthafafundur eða aðalfundur yrði uppvís að slíkri hegðun ætti það að leiða til brottfalls á takmörkunarrétti farmflytjanda, enda verður hluthafafundur að teljast sem svo að þar sé félagið lifandi saman komið. Slíkar ályktanir verða þó að teljast vera án raunhæfs gildis.<sup>238</sup>

Sé orðalag ákvæða siglingalaganna skoðað er enn fremur ljóst að ábyrgð farmflytjanda sjálfs er ekki í öllum tilfellum sú sama og ábyrgð starfsmanna hans. Þannig er til að mynda tiltekið í 1. mgr. 68. gr. að ábyrgð farmflytjanda á farmskemmdum nái til athafna starfsmanna hans með orðunum „hvorki hann né neinn maður, sem hann ber ábyrgð á“. Sama orðalag er að finna í 3. mgr. 68. gr. og 2. mgr. 72. gr. sgl. Í 3. mgr. 72. gr. laganna er hins vegar ljóst að átt sé við um alla málsaðila þar sem notast er við hugtakið „maður“. Verður því að telja ljóst að í þessari mismunandi orðanotkun sé augljóslega falin mismunandi merking. Þannig geti „farmflytjandi sjálfur“ í ákvæði 6. mgr. 70. gr. sgl. ekki geta talist bera með sér sömu merkingu og „farmflytjandi eða menn sem hann ber ábyrgð á“ eða „maður“ samkvæmt öðrum ákvæðum. Þessu til frekari stuðnings má líta til sambærilegra ákvæða á öðrum flutningssviðum. Í landfl. er að finna samhljóða ákvæði um missi takmörkunarréttar í 2. mgr. 21. gr. og er þar einnig nefndur „flytjandi sjálfur“. Í 5. mgr. 108. gr. loftfl. er ákvæðið hins vegar útvíkkað með því að tilgreina sérstaklega aðra aðila auk farmflytjanda í ákvæðinu sjálfu.

---

<sup>237</sup> Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, og Lasse Brautaset, *Scandinavian Maritime Law* (n. 2) 194.

<sup>238</sup> Jón Finnbjörnsson (n. 73) 210.

Er því ljóst að athæfi það sem alla jafna gæti ollið því að rétti til takmörkunar væri fyrirgert af hálfu farmflytjanda væri til að mynda stórfellt gáleysi af hálfu háttsettra stjórnenda fyrirtækisins hvað varðar stjórn og eftirlit innan fyrirtækisins í tengslum við flutningsskipið, skipstjóra þess eða áhöfn. Enn fremur verður slíkt aðgerðarleysi að vera í orsakasambandi við það tjón, skemmdir eða tafir er um ræðir hverju sinni. Ber hér að taka fram að ef raunverulegur farmflytjandi er annar en sá farmflytjandi er stofnar til flutningssamnings við tjónþola þá skal leggja stórfellt gáleysi raunverulegs farmflytjanda að jöfnu við hegðun samnings farmflytjanda, sbr. 73. gr. sgl.<sup>239</sup>

Hvað varðar alþjóðlega afstöðu til hugtaksins *farmflytjandi sjálfur* má þó hafa í huga að við gerð sáttmálans International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships<sup>240</sup> í Brussel árið 1957 var mikil óvissa talin fólgin í því hvað orðalagið *actual fault or privity* (sbr. ásetning eða stórfelldu gáleysi í 6. mgr. 70. gr. sgl.) stæði fyrir. Enska sendinefndin lagði því fram tillögu um að bætt yrði inn í sáttmálann eftirfarandi klausu:

The expression 'actual fault or privity' as used in the Convention means:

Where the owner is a natural person, the personal fault, whether of commission or omission, of the owner himself, and

Where the owner is a company or a corporation, the personal fault, whether of commission or omission, of the person or persons in whom the chief management of the affairs of the company or corporation as an owner of ships resides; and does not in any case include fault based upon vicarious responsibility for acts or omissions of servants or agents<sup>241</sup>

Þessi tillaga var þó dregin tilbaka vegna sterkrar andstöðu annarra sendinefnda m.a. norsku nefndarinnar. Var það talið að tillagan væri ekki nægilega úthugsuð og skorti samræmi.<sup>242</sup> Almennt má þó telja ljóst að með hugtakinu „fault“ sé átt við vísitandi vanrækslu með athöfn eða athafnaleysi. Hugtakið „privity“ aftur á móti ber að skilja sem svo að með því sé vísað til aðstæðna þar sem sá er ábyrgur er fyrir tjóni hafði vitneskju um viðeigandi upplýsingar á þeim tímapunkti sem mögulegt var að koma í veg fyrir eða takmarka tjónið en þrátt fyrir þetta lét hann undir höfuð leggjast, á grundvelli ásetnings eða vítaverðs

<sup>239</sup> Hannu Honka (n. 89) 72.

<sup>240</sup> International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships (adopted 10 October 1957, entered into force 31 May 1968).

<sup>241</sup> „Innberetning: Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1957“ (1959 1956) 3 Arkiv for sjørett 282–312.

<sup>242</sup> Sjölagsskommittén, „Redareansvarets begrænsning“ (Sjölagsskommittén 1961) 27.

athafnaleysis, að bregðast við.<sup>243</sup> Skilyrðin fyrir ótakmarkaðri ábyrgð farmflytjanda er þó ekki lengur „fault or privity“<sup>244</sup>, sbr. núverandi orðalag 6. mgr. 70. gr. sgl.

Hafa þarf í huga að „Sá, sem heldur því fram, að farmflytjandi hafi fyrirgert rétti til að takmarka ábyrgð sína vegna ásetnings eða stórfellds gáleysis ber að sjálfsögðu sönnunarbyrði fyrir þeirri staðhæfingu.“<sup>245</sup> Þessu til stuðnings má hér benda á dóm Hrd. nr. 186/1981 en þar komst dómurinn að þeirri niðurstöðu að farmflytjandi hefði ekki tapað rétti sínum til takmörkunar þar sem stefndi var ekki talinn hafa sýnt fram á að farmflytjandi eða starfsmenn hans hafi valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og þeim hafi verið ljóst að tjón myndi sennilega hljóttast af, sbr. 118. gr. þágildandi laga um loftferðir nr. 34/1964.<sup>246</sup>

### **10.3. Missir farmflytjanda á takmörkunarrétti samkvæmt land- og loftflutningalögum**

Í 2. mgr. 21. gr. landflutningalaga nr. 40/2010 (landfl.) er að finna efnislega samhljóða ákvæði við 6. mgr. 70. gr. sgl. Þar sem landfl. og sgl. fjalla um sama réttarsvið, þ.e. flutninga, má draga líkur að því að eðlilegast væri að þau yrðu skýrð með sambærilegum hætti. Í athugasemdum við 2. mgr. 21. gr. í frumvarpi til laganna er sérstaklega tekið fram að gert sé ráð fyrir að þær aðstæður sem valdi því að farmflytjanda sé ekki heimilt að takmarka ábyrgð sína séu þess eðlis að að ákvæðið eigi aðeins við í undantekningatilvikum og þá á þeim forsendum að farmflytjandi hafi sjálfur valdið tjóninu af þeim ásetningi eða gáleysi sem mælt er fyrir um í ákvæðinu.<sup>247</sup>

Ákvæði laga um loftferðir nr. 60/1998 (loftfl.) er töluvert frábrugðin land- og sjóflutningalögum hvað missi takmörkunarréttar farmflytjanda varðar. Í 5. mgr. 108. gr. segir þannig „Ef sannast að flytjandi, starfsmenn eða umboðsmenn hans hafa við framkvæmd starfa síns valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi vitandi að tjón mundi sennilega hljóttast af skal eigi beita ákvæðum 1. og 2. mgr. þessarar greinar.“ Ljóst er að ákvæðið er umtalsvert skýrara en 2. mgr. 21. gr. landfl. og 6. mgr. 70. gr. sgl. Bera dómar Hæstaréttar þess skýr merki að sú óvissa sem umlykur þau ákvæði er ekki til staðar þegar túlka ber 5. mgr. 108. gr. loftfl. Má hér benda á Hæstaréttardóm nr. 91/1966 en málið var höfðað á þeim

<sup>243</sup> Birgitta Blom (n. 218) 87.

<sup>244</sup> sama heimild 97.

<sup>245</sup> Arnljótur Björnsson, „Ábyrgð flytjanda farms á sjó, í lofti og á landi“ (n. 60) 93.

<sup>246</sup> Hrd. 31. október 1983 í máli nr. 186/1981.

<sup>247</sup> Alþt. 2009-2010, A-deild, þskj. 58 – 58. mál, athugasemdir við 21. gr., 2. mgr.

grundvelli að starfsmaður farmflytjanda afhenti farminn án þess að krefjast framvísunar farmskírteinis líkt og skilmálar skírteinisins kváðu á um. Af þessu samningsbroti hlaut tjón af fyrir sendanda og lagði hann fram þá kröfu í dómi að farmflytjanda yrði ekki heimilað að takmarka ábyrgð sína. Þar sem um mistök starfsmanns var að ræða féllst Hæstiréttur hins vegar ekki á þá kröfu.<sup>248</sup> Sömuleiðis má líta til Hrd. 186/1981 þar sem sjónvarpstæki týndist í flutningi vegna mistaka starfsmanna farmflytjanda. Í því máli var tjónþoli ekki talinn hafa tekist að sanna að takmörkunarréttur farmflytjanda væri fallinn niður og var flytjanda því heimilt að takmarka ábyrgð sína á grundvelli þyngdar farmsins.

#### 10.4. Eru íslenskir dómstólar á villigötum?

Það er mat sumra fræðimanna að kröfur þær sem ber að uppfylla til þess að skilyrðum til brottfalls takmörkunarréttar sé náð séu svo miklar að slík aðstaða komi mjög sjaldan upp og í raun sé ógerlegt að sanna að slík skilyrði séu uppfyllt.<sup>249</sup> Vegna þessara ströngu krafna má telja að enn hafi ekki komið upp sú staða að farmflytjandi hafi fyrirgert rétti sínum til ábyrgðartakmörkunar samkvæmt skandinavískum rétti.<sup>250</sup> Af íslenskri dómaframkvæmd má sjá að héraendis virðist skilyrðum 6. mgr. 70. gr. sgl. til brottfalls á takmörkunarrétti auðveldar mætt heldur en í hinum Norðurlöndum bæði hvað varðar skilyrðið um ásetning eða stórfellt gáleysi og að tjónið megi rekja til athafnar eða athafnaleysis farmflytjanda sjálfs. Nú þegar hafa nokkrir Hæstaréttardómar fallið hér á landi þar sem fallist hefur verið kröfu tjónþola um beitingu á 6. mgr. 70. gr. sgl.

Fyrsti dómurinn þar sem hæstiréttur komst að þeirri niðurstöðu að farmflytjandi hefði fyrirgert rétti sínum til ábyrgðartakmörkunar er Hrd. nr. 99/1989. Þar var Skipaútgerð ríkisins talinn bera bótaábyrgð á því að flatningsvél sem flutt var á þilfari skipsins m/s Esju fór fyrir borð vegna ófullnægjandi sjóbúnaðar. Í niðurstöðu sinni tók Hæstiréttur svo til orða:

Áfrýjandi hefur ekki sýnt fram á annað en það hafi verið afgreiðslumaður m/s Esju á Þingeyri og yfirmenn skipsins, sem tóku ákvörðun um að flytja flatningsvélin á þilfari. Þeir báru fulla stjórnunarábyrgð á þessari ráðstöfun gagnvart áfrýjanda. Meta verður það svo, að þetta hafi verið gert í umboði áfrýjanda sem farmflytjanda. Fram er komið, að 2. stýrimaður hafði verkstjórn, þegar skipið var sjóbúið. Hefur hann borið að hafa aðeins litið lauslega yfir umbúnað vélarinnar. Ekki hefur verið leitt í

<sup>248</sup> Hrd. 14. desember 1966 í máli nr. 91/1966.

<sup>249</sup> Per Vestergaard Pedersen (n. 96) 576.

<sup>250</sup> Jørgen Bredholt, Jesper Martens, og Allan Philip (n. 95) 219.

ljós, að hásetar þeir, sem gengu frá vélinni, hafi breytt gegn fyrirmælum yfirmanna eða því, er þeir höfðu látið viðgangast um búnað farms. Með venjulegri aðgæslu hlutu stjórnendur skipsins að gera sér grein fyrir, að tjón gæti hæglega hlotist af umbúnaði vélarinnar. Þetta aðgæsluleysi þeirra var stórfellt. Samkvæmt 6. mgr. 70. gr. laga nr. 34/1985 getur áfrýjandi því ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt öðrum ákvæðum greinarinnar.<sup>251</sup>

Af þessu er ljóst að hæstiréttur telur að með ófullnægjandi sjóbúnaði hafi yfirmenn m/s Esju gerst sekir um stórfellt gáleysi með þeim afleiðingum að farmflytjanda sé ekki kleift að takmarka ábyrgð sína skv. 6. mgr. 70. gr. sgl. Ákveðinn fyrirvara verður hins vegar að setja við dómsniðurstöðu þessa sökum þess að í málalíbúnaði sínum viðurkennir lögmaður farmflytjanda bótaábyrgð undir 6. mgr. 70. gr. sgl. á tjóni sem valdið er af starfsmönnum farmflytjanda.<sup>252</sup>

Í grein sinni *Tveir dómur um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda* fjallar Jón Finnbjörnsson sérstaklega um niðurstöðu Hæstaréttar í ofangreindu máli. Er það álit hans að skilyrði 6. mgr. hafi með engu móti verið uppfyllt. Bendir Jón þessu til rökstuðnings á það að samkvæmt orðalagi ákvæðisins sé sett fram sú krafa að farmflytjanda hafi mátt „vera ljóst að tjón mundi sennilega hljóttast af“.<sup>253</sup> Í niðurstöðu Hæstaréttar er hins vegar einungis fullyrt að af háttsemi farmflytjanda hefði tjón hæglega geta hlotist. Jón telur að þetta ósamræmi sé svo mikið að á grundvelli þess eins og sér sé skilyrðum 6. mgr. ekki mætt. Enn fremur vekur Jón athygli á því að Hæstiréttur metur það sem svo að yfirmenn m/s Esju séu Skipaútgerðin sjálf. Sú niðurstaða er þó ekki til samræmis við reglur sgl. að mati Jóns og er með öllu órökstudd af hálfu réttarins.<sup>254</sup>

Annar dómurinn til að falla um missi takmörkunarréttar farmflytjanda var Hæstaréttardómur nr. 19/1992. Í því máli var um að ræða lítinn pakka sem var fluttur til landsins af Samskip hf. og settur í vöruskemmu til geymslu þar til hann yrði sóttur. Þegar nokkuð var liðið frá komu hans til landsins var pakkinn færður til í skemmuni. Upphafleg staðsetning pakkans hafði verið skráð til bókar en við færsluna fór engin slík skráning fram. Það atvikaðist því svo að þegar viðtakandinn kom til að sækja pakkann fannst hann ekki. Hæstiréttur féllst á bótakröfu viðtakandans vegna tjónsins og mælti enn fremur svo fyrir:

<sup>251</sup> Hrd. 11. júní 1992 í máli nr. 99/1989.

<sup>252</sup> Hrd. 11. júní 1992 í máli nr. 99/1989, Dómur bæjarþings Reykjavíkur kafli IV. mgr. 6.

<sup>253</sup> Siglingalög nr. 34/1985, 6. mgr. 70. gr.

<sup>254</sup> Jón Finnbjörnsson (n. 73) 211.



Hér var um tiltölulega lítinn pakka að ræða í stórri vörugeymslu. Verður að telja það stórfelld gáleysi að endurmerkja ekki vöruna, þegar hún var flutt til, og mátti stjórnendum vörugeymslunnar vera ljóst, að við svo búið væri hætta á, að varan týndist. Samkvæmt 6. mgr. 70. gr. siglingalaga nr. 34/1985 getur áfrýjandi því ekki borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun samkvæmt 2. mgr. 70. gr.<sup>255</sup>

Jón Finnbjörnsson lýsti í grein sinni yfir vanþóknun á niðurstöðu Hæstaréttar í þessu máli líkt og hinu fyrsta. Taldi hann fullljóst að í málinu væri ekki um að ræða gáleysi á því stigi sem kveðið er á um í 6. mgr. 70. gr. auk þess sem stjórnendur vörugeymslu gætu ekki talist til æðstu stjórnenda farmflytjanda. Þar með væri skilyrðinu um farmflytjanda sjálfan ekki mætt.<sup>256</sup> Í lokaorðum sínum fer Jón stórum orðum um niðurstöðu Hæstaréttar og fordæmir túlkun dómsins:

Í hvorugum framangreindra dóma er farið eftir þeim lagareglum sem um tilvik þessi gilda, þó að Hæstiréttur láti svo sem þeim sé beitt. Fordæmisgildi hafa dómarnir ekki. Dómstólar skulu í verkum sínum fara eftir lögnum, en hafa ekki vald til að breyta þeim.<sup>257</sup>

Fer því ekki á milli mála hver afstaða greinarhöfundar var til þeirrar túlkunar sem Hæstiréttur leggur í 6. mgr. 70. gr. sgl. í ofangreindum dómum.

Hafa verður í huga að hér er um að ræða aðstæður sem svipar mjög til þeirra er upp komu í Hrd. nr. 186/1981 sem fjallað var um í kafla 9.3. hér að ofan. Þar var um tiltölulega litla vöru að ræða, eitt sjónvarpstæki, sem týndist í flutningi vegna mistaka starfsmanna farmflytjandans. Þótt um keimlíkar aðstæður sé að ræða auk nær samhljóða löggjafar var túlkun Hæstaréttar í þessum tveimur málum gjörólík. Verður að telja að ósamræmi í túlkun líkt og hér má sjá sé mjög varhugaverð og er því áriðandi að túlkun á ákvæðum um missi takmörkunarréttar farmflytjanda verði skýrð sem fyrst.

Auk fyrrnefndra dóma var farmflytjanda gert að greiða fullar og ótakmarkaðar tjónsbætur í Hæstaréttardómi nr. 365/1994 vegna óheimilar afhendingar starfsmanns á hjólaskóflu á grundvelli ljósrits af farmskírteininu stimpluðu um afhendingu af banka. Í niðurstöðu Hæstaréttar segir:

---

<sup>255</sup> Hrd. 4. nóvember 1993 í máli nr. 19/1992.

<sup>256</sup> Jón Finnbjörnsson (n. 73) 211.

<sup>257</sup> sama heimild 212.

Afhendingin var án nokkurs tilefnis frá gagnáfrýjanda eða nokkurs, sem hann bar ábyrgð á. Verður að telja, að aðaláfrýjandi hafi af ásetningi tekið áhættu af þessari afhendingu. Þegar af þeim ástæðum getur hann ekki borið fyrir sig takmörkun ábyrgðar, sbr. og niðurlagsákvæði 70. gr. siglingalaga.<sup>258</sup>

Verður að telja að líkt og í fyrri dómsmálum sé túlkun Hæstaréttar í þessu máli vafasöm hvað 6. mgr. 70. gr. sgl. varðar. Í fyrsta lagi liggur ljóst fyrir að almennur starfsmaður farmflytjanda í landi sá um afhendingu hjólaskóflunnar. Slíkur starfsmaður getur ekki talist fara með slík völd eða hafa með höndum þá framkvæmdarstjórnun sem krafist er í 6. mgr. til að teljast vera farmflytjandi sjálfur. Þar að auki eru skilyrði ákvæðisins um ásetningsstig tæplega uppfyllt.

Þrátt fyrir fordæmingu Jóns Finnbjörnssonar í grein sinni sem nefnd var hér að ofan kom það ekki í veg fyrir áframhaldandi frjálsglega túlkun Hæstaréttar á skilyrðum 6. mgr. 70. gr. sgl. Í Hæstaréttardómi nr. 503/2008 krafðist til að mynda sendandi tveggja bifreiða fullra og ótakmarkaðra skaðabóta vegna óheimilar afhendingar starfsmanns farmflytjanda á farminum. Hæstiréttur féllst á þá kröfu með eftirfarandi orðum:

Fallist er á með áfrýjanda að afhending stefnda á bifreiðunum, andstætt skuldbindingu hans um að gera það ekki, teljist stórkostlegt gáleysi af hans hálfu. Mátti stefnda vera ljóst að sennilegt væri að af því hlytist tjón fyrir áfrýjanda. Getur stefndi því ekki samkvæmt 6. mgr. 70. gr. siglingalaga, eins og það ákvæði hefur verið skýrt í dómaframkvæmd, borið fyrir sig ábyrgðartakmörkun 2. mgr. sömu greinar.<sup>259</sup>

Ekki verður séð af málsatvikum að um sé að ræða stórfellt gáleysi að því ásetningsstigi að uppfyllt séu skilyrði 6. mgr. 70. gr. Ennfremur er hér, líkt og í máli nr. 365/1994 ekki um að ræða aðila sem talist geta farmflytjandi sjálfur í skilningi fyrrnefnds ákvæðis.

Af ofangreindri dómaframkvæmd má sjá að Hæstiréttur túlkar hin ströngu skilyrði 6. mgr. 70. gr. sgl. með gjörólíkum hætti en dómstólar hinna Norðurlandanna og Englands. Þar að auki er túlkun Hæstaréttar í hrópandi ósamræmi við þann skilning sem hinn sami dómstóll hefur lagt í samhljóða ákvæði land- og loftflutningalaga. Verður hér sérstaklega að hamra á þeim ummælum sem nefnd voru í kafla 9.3. hér að ofan um athugasemdir við 2. mgr. 21. gr. í frumvarpi við landfl. Voru þar vísitandi tiltekin þau fyrirmæli að ákvæði sem kveður á um

<sup>258</sup> Hrd. 18. janúar 1996 í máli nr. 365/1994.

<sup>259</sup> Hrd. 2. apríl 2009 í máli nr. 503/2008.

brottfall takmörkunarréttar farmflytjanda skal einungis eiga við í undantekningartilvikum. Enn fremur eru sérstaklega ítrekuð þau fyrirmæli sem þó eru skýr í ákvæðinu sjálfu að einungis farmflytjandi sjálfur geti ollið því að þessu ákvæði verði beitt. Mætti því skilja það sem svo að með þessu orðalagi væri löggjafinn að reyna að breyta þeirri stefnu sem tekin hefur verið í túlkun þessa ákvæðis í sgl. um að starfsmenn geti talist farmflytjandi sjálfur og þar með virkjað ákvæðið með þeim afleiðingum að farmflytjandi geti ekki takmarkað ábyrgð sína. Enginn vafi er um það að niðurstöður Hæstaréttar eru ekki í samræmi við ummæli athugasemdarinnar.

Hæstiréttur hefur þó ekki fallist á beitingu 6. mgr. 70. gr. sgl. í öllum þeim tilvikum sem þess hefur verið krafist eftir útkomu greinar Jóns Finnbjörnssonar. Í Hæstaréttardómi uppkveðnum 28. nóvember 1996 nr. 105/1996 fór tjónþoli fram á að farmflytjandi skyldi látinn bera ótakmarkaða ábyrgð á altjóni á þvottasnigli sem fór fyrir borð vegna mistaka skipstjórnarmanna við sjóbúnað. Hæstiréttur taldi þó að ekki væru færðar nægilegar sönnur á að rekja mætti tjónið til ásetnings eða stórfellds gáleysis í skilningi 6. mgr. 70. gr. og vísaði því kröfunni frá. Sama niðurstaða fékkst einnig í Hrd. uppkveðnum 7. mars 2002 nr. 243/2001 þar sem trébátur sem fluttur var á þilfari varð fyrir skemmdum vegna ófullnægjandi sjóbúnaðar. Í hvorugu málinu tók Hæstiréttur afstöðu til skilgreiningar á hugtakinu *farmflytjandi sjálfur* og er því óvíst hver niðurstaðan yrði ef upp kæmi sú staða að ásetningsstigi farmflytjanda væri talið fullnægt.

### **10.5. Önnur tilvik**

Þó 6. mgr. 70. gr. sgl. sé hin lögmælt leið um missi farmflytjanda á takmörkunarrétti hefur Hæstiréttur einnig komist að slíkri niðurstöðu á öðrum grundvelli líkt og sjá má í dómi Hæstaréttar nr. 61/1996. Málavextir voru þeir að Eimskipafélag Íslands hf. (hér eftir nefnt stefndi) tók að sér sjóflutning á snjóblásara frá Fredrikstad í Noregi til Reykjavíkur á Íslandi. Snjóblásarinn var fluttur á opnum gámapalli sem komið var fyrir í ystu og öftustu gámaröð á þriðju hæð á þilfari skipsins Bakkafossi. Meðan á flutningi stóð lenti skipið í slæmu veðri með þeim afleiðingum að bönd sem héldu snjóblásaranum slitnuðu og hann tók út. Í 9. gr. staðlaðra flutningsskilmála á sjófarmbréfi (Sea Waybill) sem gefið var út í tilefni flutningsins áskildi stefndi sér rétt til að flytja farm í gámum auk þess að flytja gáma undir þiljum eða á þilfari án tilkynningar til sendanda. Stefndi viðurkenndi bótaábyrgð skv. 68. gr. sgl. á tjóni áfrýjanda en bar fyrir sig takmörkunarákvæði 70. gr. sömu laga á þeim grundvelli að honum

hafi verið heimilaður þilfarsflutningur með vísan til fyrrnefndrar 9. gr. flutningsskilmálanna. Áfrýjandi bar því hins vegar við að stefnda hafi verið óheimilt að flytja snjóblásarann á þilfari. Áfrýjandi vísaði máli sínu til stuðnings til 41. gr. sgl. þar sem segir að óheimilt sé „að búlka vöru á þilfari nema það hafi næga stoð í samningi eða venju“. Taldi áfrýjandi að á grundvelli þessa ákvæðis hafi sú ákvörðun stefnda að flytja snjóblásarann á þilfari verið samningsbrot og sé tjónið bein afleiðing þeirrar vanefndar. Af þessum sökum bar áfrýjandi því við að takmörkunarreglur sgl. ættu ekki við og bæri stefnda því að bæta áfrýjanda tjónið að fullu með vísan til 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Hæstiréttur taldi að stefndi hefði ekki sýnt fram á að pallur líkt og sá sem notaður var í umræddum flutningum skyldi teljast gámur samkvæmt íslenskri málvenju eða þeim erlendu upplýsingum sem stefndi vísaði til máli sínu til stuðnings. Komst dómurinn því að þeirri niðurstöðu að stefnda bæri að greiða áfrýjanda fullar og óskertar tjónbætur enda hafi honum verið í lófa lagið að áskilja sér sérstaklega rétt til þilfarsflutninga á pöllum eða öðrum opnum flutningsbúnaði í fyrrnefndri 9. gr. flutningsskilmálanna. Sökum þess að ákvæði sgl. kveða ekki á um afleiðingar þess að brotið er gegn 41. gr. laganna taldi dómurinn enn fremur að leysa yrði úr slíkum ágreiningi á grundvelli meginreglna um vanefndir samninga. Þar sem að altjónið á snjóblásaranum var bein afleiðing þess að 41. gr. var brotin bar stefndi því bótaábyrgð gagnvart áfrýjanda á grundvelli 1. mgr. 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.<sup>260</sup>

Svipuð staða var uppi í Hæstaréttardómi nr. 503/2008. Þar mótmælti farmflytjandi skyldu til greiðslu vaxta á grundvelli 2. mgr. 10. gr. skilmála í sjófarmbréfi því sem gefið var út vegna flutningsins. Í ákvæðinu segir að „Ekki skal koma til vaxta af neinni kröfu á hendur farmflytjanda fyrr en frá uppkvaðningu dóms.“<sup>261</sup> Enn fremur vísaði farmflytjandi máli sínu til stuðnings til dómsniðurstöðu í máli nr. 243/2001 þar sem fallist var á eins kröfu og hún lögð til grundvallar vaxtaákvörðun dómsins. Vaxtalög eru frávíkjanleg, sbr. 3. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, og er aðilum því heimilt að semja sig frá ákvæðum þeirra í flutningssamningi. Hæstiréttur komst hins vegar að þeirri niðurstöðu að vaxtaákvæði farmbréfsins skyldi vikið til hliðar með eftirfarandi orðum:

Að framan er komist að þeirri niðurstöðu að háttsemi stefnda, sem skaðabótakrafa áfrýjanda er sprottin af, hafi talist stórkostlegt gáleysi. Leiðir af 6. mgr. 70. gr. siglingalaga og reglum kröfuréttar að stefndi getur

<sup>260</sup> Hrd. 30. janúar 1997 í máli nr. 61/1996.

<sup>261</sup> Samskip (n 127).

ekki borið fyrir sig þá ábyrgðartakmörkun, sem felst í framangreindum skilmála sjófarmbréfanna. Á því skírskotun í framangreindum dóm Hæstaréttar ekki við í máli þessu.<sup>262</sup>

Fallast má á það álit Hæstaréttar að niðurstaða í dómi nr. 243/2001 megi ekki leggja að jöfnu við þær aðstæður sem eru uppi í dómi nr. 503/2008. Í þeim dómi var farmflytjanda heimilt að takmarka tjón samkvæmt 70. gr. sgl. en svo var ekki í dómi nr. 503/2008 þar sem farmflytjandi var talinn hafa fyrirgert slíkum rétti á grundvelli stórkostlegs gáleysis. Ef Hæstiréttur hefur túlkað vaxtaákvæði farmbréfsins sem viðleitni farmflytjanda til að takmarka bótaábyrgð sína má því teljast eðlilegt að dómurinn fallist ekki á gildi þess.

Hins vegar vekur úrlausn þessi eftirtekt vegna orðavals Hæstaréttar og þarfnast þar frekari skýringar. Til stuðnings niðurstöðu sinni vísar Hæstiréttur sérstaklega til meginreglna kröfuréttar ásamt 6. mgr. 70. gr. sgl. sem grundvöll þess að farmflytjanda sé ekki heimiluð ábyrgðartakmörkun. Hver ástæðan er fyrir því að Hæstiréttur vísar til slíkra meginreglna kröfuréttar er ekki skýrt. Túlka má þá orðanotkun réttarins á þann hátt að meginreglur kröfuréttarins einar og sér geti valdið niðurfellingu takmörkunarréttar farmflytjanda að því tilskyldu að sannað teljist að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða af hálfu farmflytjanda (eða aðila sem hann ber ábyrgð á). Þessi orðanotkun verður að teljast varhugaverð með vísan til þess að 70. gr. sgl. er ófrávíkjanleg samkvæmt 1. mgr. 118. gr. sgl. Ef farmflytjandi uppfyllir skilyrði 68. gr. sgl. um bótaskyldu er því ekki heimilt að byggja bótaskyldu farmflytjanda á öðrum grundvelli en 70. gr. Verður því enn fremur ætíð að byggja niðurfellingu takmörkunarréttar farmflytjanda á 6. mgr. 70. gr. sgl. en ekki almennum reglum kröfuréttar. Hér er um að ræða lögbundnar sérreglur sem víkja frá almennum reglum skaðabóta- og kröfuréttar.

Frávik frá ófrávíkjanlegu lagaákvæði líkt og hér er um að ræða getur haft alvarlegar afleiðingar í för með sér fyrir farmflytjanda. Liggur hér beinast við að benda á að í 6. mgr. 70. gr. sgl. er sett fram skilyrði fyrir því að ákvæðinu verði beitt gegn farmflytjanda að „það sannast að hann hafi sjálfur valdið tjóninu eða skaðanum af ásetningi eða stórfelldu gáleysi“. Líkt og fram kom í kafla 9.2. ber að túlka ákvæðið sem svo að gjörðir starfsmanna eða annarra sem farmflytjandi ber ábyrgð á geta ekki valdið niðurfellingu takmörkunarréttar farmflytjanda. Slíkan fyrirvara er hins vegar ekki að finna í meginreglum kröfuréttar og eru

---

<sup>262</sup> Hrd. 2. apríl 2009 í máli nr. 503/2008. Kafli IV mgr. 1.

því töluvert minni kröfur samkvæmt þeim reglum sem uppfylla þarf til þess að farmflytjanda sé ekki heimiluð ábyrgðartakmörkun.<sup>263</sup>

Færa má sömu röksemdir gegn niðurstöðu Hæstaréttar í máli nr. 61/1996. Þótt ljóst sé af málsatvikum að farmflytjandi hafi vanefnt samningsskyldur sínar með því að brjóta gegn fyrirmælum 41. gr. sgl. er erfitt að sjá af hverju Hæstiréttur taldi sig knúinn til að leggja meginreglur skaðabótaréttar til grundvallar dómsniðurstöðunni í stað 6. mgr. 70. gr. sgl., sérstaklega í ljósi þess að farmflytjandi viðurkenndi bótaskyldu sína og bar fyrir sig ábyrgðartakmörkun eftir 2. mgr. 70. gr. sgl. Af orðalagi 68. gr. sgl. má ekki leika nokkur vafi um það að leggja skuli ákvæðið til grundvallar þegar farmur skemmist eða glatast í vörslum farmflytjanda vegna sakar hans eða aðila sem hann ber ábyrgð á. Í 68. gr. eru ekki tilgreindar ákveðnar tjonstegundir sem ákvæðinu er ætlað að taka til heldur á ákvæðið samkvæmt orðanna hljóðan við um *allt* tjon og *allar* skemmdir. Má því færa fram rök fyrir því að Hæstiréttur hefði átt að byggja á fyrrnefndri 6. mgr. 70. gr. enda voru ekki færð fram nein haldbær rök fyrir því að ákvæðið skyldi ekki gilda í þessum tilteknum aðstæðum. Hér verður enn fremur að ítreka að 68. gr. og 70. gr. eru ófrávíkjanlegar samkvæmt 1. mgr. 118. gr. sgl. og verður því ekki vikið til hliðar með samningi né öðrum hætti.

Líkt og í meginreglum kröfuréttar, er ekki að finna skilyrði í meginreglum skaðabótaréttar um að tjóni hafi verið valdið af hálfu *farmflytjanda sjálfs*. Með því að byggja bótaábyrgð farmflytjanda á slíkum meginreglum hefur ábyrgð farmflytjanda því verið aukin til muna. Það er óhjákvæmilegt að velta fyrir sér hvort að þessi túlkun sé rétt. Slík útvíkkun á bótaábyrgð farmflytjanda verður að teljast í hróplegu ósamræmi við regluverk farmflutninga enda hefur sú löggjöf um áraraðir haft það að sérstöku markmiði að gera farmflytjanda kleift að takmarka ábyrgð sína.<sup>264</sup> Verður því að draga í efa fordæmisgildi ofangreindra dóma. Að minnsta kosti verður áhugavert að fylgjast með því hvernig Hæstiréttur tekur á nefndum sjónarmiðum í framtíðinni.

---

<sup>263</sup> Þorgeir Örlygsson, Benedikt Bogason, og Eyvindur Grétar Gunnarsson, *Kröfuréttur II: vanefndaúrræði*, 2 (Bókaútgáfan Codex 2011) 202.

<sup>264</sup> John F Wilson (n. 211) 265.

## 11. Lokaorð

Af umfjöllun þessa rits má sjá að margt er óskýrt í sgl. hvað ákvörðun bótafjárhæðar og beitingu takmörkunarréttar farmflytjanda varðar. Íslensku lögin eru að meirihluta til samhljóða norrænni löggjöf og er því ekki frekari leiðsögn að finna þar. Ítarlegar rannsóknir fræðimanna hafa þó útvegað vissa leiðsögn hvað túlkun og beitingu 70. gr. sgl. varðar auk þess sem líta ber til dómaframkvæmdar Norðurlandanna.

Ef skoðuð er 1. mgr. 70. gr. sgl. má sjá að bótafjárhæð vegna farmtjóns skal ákvörðuð á grundvelli verðgildis farmsins á afhendingarstað og -tíma. Verðgildi þetta samanstendur af kaupverði farmsins auk flutningsgjalda og tryggingariðgjalda. Hafi farmur tapast í flutningi og því ekki verið afhentur tjónþola ber að draga frá bótafjárhæðinni allan þann kostnað sem tjónþola sparaðist af því að afhending fór ekki fram. Farmflytjanda yrði að öllum líkindum gert að greiða tjónþola bætur fyrir greiddan toll sem hluta af tjónsbótum vegna farmtjóns svo framarlega sem tjónþoli hefur sinnt skyldu sinni til að takmarka tjón sitt. Að mati fræðimanna fellur ágóðatap hins vegar ekki undir bótaábyrgð farmflytjanda enda kveður 70. gr. einungis á um rétt á meðaltalsbótum og því skal ekki miðað við einstaklingsbundið tap tjónþola. Sé tjónþola enn fremur dæmdur málskostnaður og vextir á bótakröfuna falla slíkar bætur ekki innan takmörkunar fjárhæðarinnar heldur bætast við hana eftir að bótafjárhæðin hefur verið lækkuð í samræmi við 2. og 3. mgr. 70. gr. sgl. Samkvæmt túlkun Hæstaréttar fellur geymslu- og förgunarkostnaður innan verðgildis vöru í skilningi 1. mgr. 70. gr. sgl. og á því tjónþoli lögmeta kröfu á hendur farmflytjanda vegna slíks útlagðs kostnaðar. Hvað viðgerðar- og skoðunarkostnað varðar má draga þá ályktun að svo framarlega sem tjónþoli getur sýnt fram á að fallið hafi á hann slíkur kostnaður með vísan til tölulegra gagna, svo sem matsgerða, og með því skilyrði að þeim sönnunargögnum verði ekki hnekk, þá beri farmflytjanda að bæta tjónþola slíkt tjón.

Ýmislegt annað tjón getur fallið á tjónþola vegna vanefnda á farmsamningi af hálfu farmflytjanda. Erfitt er að draga skýrar ályktanir um hvort að slíkt tjón fái bætt eður ei. Hins vegar virðist meginreglan vera sú að til þess að fallist verði á slíka bótakröfu verður tjónþoli að leggja fram sönnunargögn fyrir því að tjónið hafi orðið og auk þess að sýna fram á að tjónið sé í nægilega beinum tengslum við farmtjónið sjálft. Að öðrum kosti skal ekki fallast á bótakröfu tjónþola.

Af 2. mgr. 70. gr. má sjá að tiltekið þak er sett á bótaábyrgð farmflytjanda. Farmflytjanda ber því ekki að greiða bætur umfram það sem nemur 667 SDR fyrir hvert stykki eða flutningseiningu eða 2 SDR per brúttókíló af farmi sem skemmist, seinkar eða glatast. Miða skal þó við þá aðferð sem veitir hærri bætur. SDR er alþjóðleg verðmælisening sem sköpuð var af Alþjóða gjaldeyrissjóðnum og skal hún umreiknuð í íslenskar krónur eftir gengi þann dag sem sett er trygging fyrir ábyrgð eða, ef trygging hefur ekki verið sett, eftir gengi þann dag er greiðsla fer fram.

Stykki, flutningseining og brúttókíló eru hugtök sem hafa valdið ágreiningi við beitingu 2. mgr. 70. gr. og er því að finna frekari leiðbeiningar um ákvörðun fjölda eða magns í 3. mgr. 70. gr. sgl. Framsíða farmskírteinisins hefur einkum sönnunarlegt gildi hvað þetta varðar og skal því rannsökuð fyrst af öllu þegar ákvarða skal hvað teljist sem stykki enda er mögulegt að tilgreina þar sérstaklega fjölda stykkja í farmi. Sá fjöldi eða sú þyngd sem þar er tilgreind skal leggja til grundvallar ákvörðun bótafjárhæðar enda er það sú túlkun sem samningsaðilar ætluðu við samningsgerð að byggt yrði á. Þess ber enn fremur að geta að til þess að um stykki geti verið að ræða verða að vera einhvers konar þakkingar eða umbúðir utan um, eða undir farminum, að öðrum kosti er um flutningseiningu að ræða. Hugtakið flutningseining getur hins vegar bæði átt við um þakkaðan og óþakkaðan farm.

Samkvæmt 4. mgr. 70. gr. sgl. er aðilum heimilt að semja um hærri hámarksbætur en myndu að öðrum kosti fást eftir beitingu 1. – 3. mgr. 70. gr. sgl. Missir farmflytjandi þar með takmörkunarrétt sinn hafi sendandi farms tilgreint tegund og verð vöru í farmskírteini og farmflytjandi ekki gert athugasemdir við þær upplýsingar. Hins vegar ber farmflytjandi aldrei bótaábyrgð á farmtjóni hafi sendandi með sviksamlegum hætti tilgreint rangar upplýsingar um verð eða tegund farmsins í flutningsskírteini aðila í millum, sbr. 5. mgr. 70. gr. sgl. Ágreiningur vegna beitingar á 4. og 5. mgr. 70. gr. hefur ekki komið til úrlausnar Hæstaréttar og virðast ákvæðin hafa takmarkað notagildi bæði á Íslandi og erlendis.

Þegar sannast að farmflytjandi hefur sjálfur valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi og honum mátti vera ljóst að tjón myndi sennilega hljóta af missir hann takmörkunarrétt sinn, sbr. 6. mgr. 70. gr. sgl. Mjög ströng skilyrði eru fyrir því að ákvæði þessu verði beitt gegn farmflytjanda. Nægir þannig ekki einfalt gáleysi heldur verður farmflytjandi að hafa sýnt af sér sérstaklega sakfellandi hegðun sem gefur tilefni til strangrar gagnrýni fyrir skort á



aðgætni. Enn fremur telst ekki fullnægjandi að tjónvaldur *hafi mátt* vita að tjón myndi sennilega hljótast af heldur verður honum að hafa verið ljóst að athöfnin sem um ræðir myndi að öllum líkindum valda tjóni eða með öðrum orðum meðvitað stórfellt gáleysi. Í 6. mgr. 70. gr. sgl. er lögð sérstök áhersla á að *farmflytjandi sjálfur* hafi valdið tjóninu. Ákvæðið ber ekki að túlka samkvæmt orðanna hljóðan. Farmflytjandi er í langflestum tilvika lögaðili í formi hlutafélags og væri því slík túlkun ótæk. Það getur hins vegar verið vandkvæðum bundið að auðkenna hver njóti slíkrar stöðu innan félagsins að hann teljist sem farmflytjandi sjálfur í skilningi ákvæðisins. Ljóst er þó að ákvarðanir sem teknar eru af stjórn, framkvæmdarstjóra eða aðaleigendum geta valdið brottfalli á takmörkunarrétti fyrirtækisins. Almennir starfsmenn valda því tæplega slíkum missi á takmörkunarrétti. Þeir aðilar sem sinna valdamiklum stöðum eða sjá um rekstur og stjórnun útgerða taka hins vegar yfirleitt engan þátt í daglegum rekstri er viðkemur farmflutningi, s.s. að ferma eða afferma skip eða sjóbúa farm fyrir flutning. Óhugsandi er því við venjulegar aðstæður að ákvarðanir teknar á æðstu stöðum geti verið gálausar í skilningi 6. mgr. 70. gr. sgl. Er því ljóst að skilyrði þess að brottfall verði á takmörkunarrétti farmflytjanda eru svo ströng að telja skyldi að það heyrði til algerra undantekninga að á þessa reglu reyndi.

Þrátt fyrir ofangreind skilyrði hefur Hæstiréttur lagt starfsmenn farmflytjanda um borð í flutningsskipi, í vörugeymslu og jafnvel óháða hafnarstarfsmenn að jöfnu við farmflytjanda sjálfan. Hefur Hæstiréttur þar með túlkað hin ströngu skilyrði 6. mgr. 70. gr. sgl. með gjörólíkum hætti en sjá má af dómaframkvæmd sem á sér stað í hinum Norðurlöndunum og Englandi. Þar að auki er túlkun Hæstaréttar í hróplegu ósamræmi við þann skilning sem hinn sami dómstóll hefur lagt í samhljóða ákvæði land- og loftflutningalaga. Þessu til viðbótar hefur Hæstiréttur farið mjög frjálsglega með ófrávíkjanleg ákvæði siglingalaga í tveimur úrlausnum sínum á grundvelli stórkostlegs gáleysis sem verða að teljast verulega varhugaverðar. Er því ljóst að Hæstiréttur Íslands er á miklum villigötum í túlkun sinni og beitingu á 6. mgr. 70. gr. sgl. sem og 68. gr. sgl. Með þessari túlkun hefur Hæstiréttur stefnt í hættu þeim möguleika farmflytjanda á að takmarka tjón sitt en ábyrgðartakmörkun hefur verið órjúfanlegur þáttur siglingalöggjafarinnar um árabíl og er talin nauðsynleg til að koma til móts við þá miklu áhættu sem farmflytjandi ber. Er því ljóst að grípa verður til ráðstafana til að snúa við þessari réttarþróun. Til að taka af öll tvímæli væri æskilegt að gera lagabreytingu á orðalagi 6. mgr. 70. gr. Við slíka breytingu mætti taka til fyrirmyndar

athugasemdir við 2. mgr. 21. gr. í frumvarpi við landfl. en þar voru vísitandi tiltekin þau fyrirmæli að ákvæði sem kvæði á um brottfall takmörkunarréttar farmflytjanda skyldi einungis eiga við undantekningartilvikum. Að öðrum kosti sem og fram að endurskoðun sgl. er vonandi að Hæstiréttur endurskoði afstöðu sína með hliðsjón af yfirþyrmandi rökum fyrir því að farmflytjanda skuli heimilt að takmarka ábyrgð sína nema í algerum undantekningar tilvikum og að uppfylltum mjög ströngum skilyrðum.

## Heimildaskrá

—, „Factsheet: Special Drawing Rights (SDRs)“ (International Monetary Fund, 30. mars 2012)  
<<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>> skoðað 30. janúar 2012.

—, „Farmbréf fyrir fjölpáttaflutning“ (Samskip)  
<<http://www.samskip.is/flutningathjonusta/skilmalar/farmbréf//farmskirteni/>> skoðað 13. apríl 2012.

—, „Flutningsskilmálar: Fyrir fjölpáttaflutning og flutning frá höfn til hafnar“ (Eimskip) <  
[http://eimskip.is/IS/utflutningur/hagnytar\\_upplýsingar/gjaldskra/Documents/Flutningsskilm\\_lar\\_-\\_handb\\_k.pdf](http://eimskip.is/IS/utflutningur/hagnytar_upplýsingar/gjaldskra/Documents/Flutningsskilm_lar_-_handb_k.pdf)> skoðað 13. apríl 2012.

—, „Innberetning: Den diplomatiske sjørettskonferanse i Brussel 1957“ (1959 1956) 3 Arkiv for sjørett, 282.

—, „Nýjasta skráða opinbera viðmiðunargengi Seðlabanka Íslands“ (Seðlabanki Íslands)  
<<http://www.sedlabanki.is/?PageID=7>> skoðað 11. febrúar 2012.

—, NOU 1993:36 s. 37

—, SOU 1981:8 s 139.

—, „Status 1978 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea - the „Hamburg Rules““ (UNCITRAL, 2012)  
<[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html)>  
skoðað 15. apríl 2012.

—, „Status: 2008-United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea-the „Rotterdam Rules““ (United Nations Commission on International Trade Law, <[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html)>  
skoðað 15. apríl 2012.

—, „Status of ratifications to Maritime Conventions“ (2009)  
<<http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>> skoðað 20. apríl 2012.

—, UNGA Res 63/122 (2 February 2009) UN Doc A/RES/63/122.

Arnljótur Björnsson, „Nýju Siglingalögin IV: Ábyrgð flytjanda vegna farmtjóns“ (1987) 37 (2) Tímarit lögfræðinga, 104.

—, „Nýju siglingalögin III: Almenn takmörkun bótaábyrgðar eftir 9. og 10. kafla siglingalaga“ (1987) 37 (1) Tímarit lögfræðinga, 8.

—, „Ábyrgð flytjanda farms á sjó, í lofti og á landi“ (1990) 40 (2) Tímarit lögfræðinga, 83.

Benedikt Sigurjónsson, *Ábyrgð farmflytjanda: Flutningsábyrgð* (Tryggingarskóli Sambands íslenskra tryggingarfélaga 1968).

Blom, B., *Sjölagens bestämmelser om redaransvar* (P A Norstedt & Söners Förlag 1985).

- Bredholt, J., Martens, J., og Philip, A., *Søloven med kommentarer* (3. útg., Jurist- og Økonomforbundets Forlag 2001).
- Colinvaux, R. P., *Carver's carriage by sea*, 2 (12. útg., Stevens & sons 1971).
- Diamond, A., „The next sea carriage convention?“ [2008] *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 135.
- Einar B. Guðmundsson, *Sjóréttur: ágríp, til afnota við kennslu í Stýrimannaskólanum í Reykjavík* (Ísafoldarprentsmiðja h.f. 1940).
- Falkanger, T., *Lossing og bortskaffelse av last som er sterkt beskadiget* (Akademiförlaget 1972).
- Falkanger, T., og Bull, H. J., *Innføring i sjørett* (6. útg., Sjørettsfondet 2004).
- Falkanger, T., Bull, H. J., og Brautaset, L., *Scandinavian Maritime Law: The Norwegian Perspective* (3. útg., Universitetsforlaget 21. janúar 2011).
- Honka, H., „New Carriage of Goods by Sea - The Nordic Approach“ í Hannu Honka (ritstj.), *New carriage of goods by sea: the Nordic approach including comparisons with some other jurisdictions* (Institute of Maritime and Commercial Law, Åbo Akademi University 1997), 15.
- Jón Finnbjörnsson, „Tveir dómur um takmörkun ábyrgðar farmflytjanda“ (1995) 45 (3) *Tímarit lögfræðinga*, 205.
- Lund, O., „Egenfeil og globalbegrensning“ (1966) 8 *Arkiv for sjørett*, 295.
- Magnús Kjartan Hannesson, „Inngangur að flutningarétti“ (1988) 38 (4) *Tímarit lögfræðinga*, 234.
- Ólafur Lárusson, *Sjóréttur* (Hlaðbúð 1951).
- Páll Sigurðsson, „Um tjón af völdum skipa: lagasjónarmið varðandi vissa þætti sjóréttarlegrar bótaábyrgðar - einkum utan samninga - og skyld efni“ (1973) 26 (4) *Úlfliótur*, 5.
- , „Hugleiðingar um endurskoðun siglingalaga“ (1982) 35 (2) *Úlfliótur*, 72.
- , *Lagaþættir III: Greinar af ýmsum réttarsviðum* (Háskólaútgáfan 1994).
- Pedersen, P. V., *Transportret : introduktion til reglerne om transport af gods* (Forlaget Thomson 2008).
- Ramberg, J., *The law of transport operators in international trade* (Norstedts Juridik 2005).
- Selvig, E., *Erstatningsberegningen ved lasteskader*, 2 (Gothenburg School of Economics and Business Administration Publications 1962).
- Sjölagskommittén, „Redareansvarets begränsning“ (Sjölagskommittén 1961).
- Sörenson, S., *Ensk-íslensk orðabók með alfræðilegu ívafi* (Jóhann S. Hannesson (ritstj.), 2. útg., Mál og menning 1999).
- Tetley, W., *Marine Cargo Claims*, 1 (4. útg., Thomson Carswell 2008).

Tetley, W., McDonough, B. G., og Nixon, E. B., *Marine Cargo Claims* (3. útg., International Shipping Publications 1988).

Valgarð Briem, „Haag reglurnar, Haag-Visby reglurnar og Hamborgarreglurnar“ (1981) 31 (4) Tímarit Lögfræðinga, 193.

Viðar Már Matthíasson, *Skaðabótaréttur* (Bókaútgáfan Codex 2005).

Wetterstein, P., *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar: en skadeståndsrättslig studie* (Åbo Akademi 1980).

Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea* (3. útg., Pitman Publishing 1998).

Þorgeir Örlygsson, Benedikt Bogason, og Eyvindur Grétar Gunnarsson, *Kröfuréttur II: vanefndaúrræði*, 2 (Bókaútgáfan Codex 2011).

Þórður Eyjólfsson, „Um takmarkaða ábyrgð útgerðarmanna“ (1969) 19 (2) Tímarit lögfræðinga, 87.