Dómsorð:

Ákærði, Haraldur Bjarni Bjarnason, sæti fangelsi 3 mánuði.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar.

Dóminum skal fullnægja með aðför að lögum.

Mánudaginn 12. júní 1967.

Nr. 40/1966. **Magnús Einarsson**
(Þorvaldur Þórarinsson hrl.)
gegn
H/f Eimskipafélagi Íslands
(Guðrún Erlendsdóttir hdl.)
og
Samvinnutryggingum
(Sveinn H. Valdimarsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Farmflutningur. Vátrygging.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 19. marz 1966 og gert þær dómkröfur, að stefndu verði óskipt dæmt að greiða honum kr. 88.000.00 með 8% ársvöxtum frá 14. maí 1963 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu hafa krafizt þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og áfrýjanda dæmt að greiða þeim málskostnað fyrir Hæstarétti.

Málsatvikum er skilmerkilega lýst í hinum áfrýjaða dómi.

Áfrýjandi hafði árum saman flutt út sams konar vörur, sem í máli þessu greinir. Af málflutningi hans hér fyrir dómi verður það ráðið, að hann telji, að nauðsynlegt hefði verið að flytja vörurnar í kæligeymslu vegna flutningsvegalengdar og árstíma þess, sem flutningurinn fór fram á. Í farmskír-

teini því, sem stefndi H/f Eimskipafélag Íslands gaf út fyrir vörum þessum 14. maí 1963, er þess eigi getið, að vörurnar skuli fluttar í kæligeymslu, og eigi hefur áfrýjandi sannað, að svo hafi verið sérstaklega umsamið.

Stefndi H/f Eimskipafélag Íslands tilkynnti áfrýjanda fyrst munnlega 4. eða 5. júlí 1963 og síðar bréflega 10. og 12. s. m., að vörurnar lægju í Liverpool og fengjust ekki fluttar vestur um haf vegna skemmda á þeim, sem talið væri, að rekja mætti til mistaka við niðurlagningu síldarinnar í dósirnar. Þá væri þess krafizt af heilbrigðisyfirvöldum á geymslustaðnum, að vörurnar yrðu fjarlægðar. Þrátt fyrir þetta gerði áfrýjandi engar ráðstafanir til að láta rannsaka vörurnar og orsakir til skemmda á þeim. Samkvæmt þessu og að öðru leyti með tilvísun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta niðurstöðu hans, að því er varðar stefnda H/f Eimskipafélag Íslands.

Í 5. gr. vátryggingarskilmála stefnda Samvinnutrygginga undanþiggur félagið sig allri ábyrgð á tjónum, sem stafa af töfum eða eðlislægum göllum hinna vátryggðu vara. Samkvæmt þessu ákvæði, sem samrýmist 62. gr. laga nr. 20/1954, og svo því, sem fram er komið um orsakir til skemmdanna á hinum vátryggðu vörum, verður eigi talið, að hér hafi verið um bótaskylt tjón að ræða. Ber því einnig að staðfesta hinn áfrýjaða dóm, að því er varðar stefnda Samvinnutryggingar.

Samkvæmt þessari niðurstöðu og með hliðsjón af atvikum öllum þykir rétt, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur sjó- og verzlunardóms Reykjavíkur 20. desember 1965.

Mál þetta var tekið til dóms að loknum munnlegum málflutningi 26. nóvember s.l. Það var höfðað með stefnu, sem birt var 5. nóvember 1964 og þingfest 13. sama mánaðar. Stefnandi er Magnús Einarsson forstjóri, Hátúni 8 í Reykjavík. Hann stefnir

H/f Eimskipafélagi Íslands og Samvinnutryggingum, Reykjavík, og krefst þess, að félögin verði in solidum dæmd til að greiða honum 88.000.00 krónur ásamt 8% ársvöxtum frá 14. maí 1963 til greiðsludags svo og málskostnað. H/f Eimskipafélag Íslands krefst aðallega sýknu og málskostnaðar, en til vara, að kröfur stefnanda verði lækkaðar og vextir reiknaðir 7% p. a. frá stefnudegi. Samvinnutryggingar krefjast sýknu og málskostnaðar.

Málavextir.

Stefnandi máls þessa flutti út niðurlagða síld í dósum með m/s Lagarfossi, skipi H/f Eimskipafélags Íslands, sem fór frá Reykjavík 14. maí 1963. Með Lagarfossi fór vörusending þessi til Hamborgar, en þaðan skyldi hún flutt til Halifax í Kanada. Umboðsmaður H/f Eimskipafélags Íslands í Hamborg kom vörusendingunni í skip, sem flutti hana til Liverpool, þar sem henni skyldi skipað um borð í annað skip til flutnings vestur um haf. Í Liverpool kom í ljós, að síldin var skemmd orðin, og fór svo, að henni var fleygt að boði heilbrigðisyfirvalda. Sjóvátrygging hafði verið keypt hjá Samvinnutryggingum. Í málinu gerir stefnandi kröfu um, að stefndu greiði honum tjón hans af þessum sökum.

Dómendur hafa haft frumkvæði að því, að aflað var gagna um ástand síldarinnar um það leyti, sem hún var flutt frá Reykjavík. Stefnandi skýrir svo frá, að hér hafi verið um að ræða síld, sem söltuð hafi verið í tunnur á Seyðisfirði seint í ágúst 1961. Tunnurnar virðast síðan hafa verið fluttar til Reykjavíkur og geymdar þar úti við þar til árið eftir. Eitthvað mun þó hafa verið tekið af síldinni og lagt niður í dósir að fyrirsögn stefnanda, en síðan flutt út sem sýnishorn. Einhvern tíma um mitt árið 1962, að því er stefnandi skýrir frá, var öll síldin síðan lögð niður í dósir. Voru þær af tveimur stærðum og ýmist 5 eða 15 ensk pund í hverri. Dósunum var komið í kælda geymslu í Fiskhöllinni í Reykjavík, og þar voru þær þar til í maí 1963. Þess er að geta, að stefnandi mun um allmargra ára skeið hafa látið leggja niður síld með sérstakri aðferð og flutt hana út.

Áður en stefnandi flutti út síldina í maí 1963, fór hann ekki að fyrirmælum 3. greinar reglugerðar um framleiðslu, mat og útflutning á niðursoðnum og niðurlögðum fiskafurðum nr. 14/1958. Fór engin rannsókn fram hjá Iðnaðardeild Atvinnudeildar Háskólans, svo sem fyrirskipað er í reglugerðinni. Venja er, að athugað sé við afgreiðslu tollskjala, hvort slík rannsókn hefur verið gerð, en upplýst er, að stefnandi fékk tollskjöl sín afgreidd án þess að sýna vottorð frá iðnaðardeild. Hann fékk útflutnings-

leyfi frá viðskiptamálaráðuneytinu með venjulegum hætti, en við útgáfu slíkra leyfa mun ekki vera venja að ganga úr skugga um, hvort iðnaðardeildin hafi dæmt vöruna hæfa til útflutnings samkvæmt áðurnefndri reglugerð.

Lögmaður stefnanda hefur lagt fram nokkur vottorð, sem hann kveður veita upplýsingar um ástand síldarinnar, sem málið snýst um. Samkvæmt vottorði frá Hótel Borg h/f, undirrituðu af Pétri Daníelssyni hótelstjóra, keypti hann 12 dósir af síldarflökum af stefnanda 29. apríl 1963. Kveður hann hér hafa verið um að ræða afbragðsgóða og ljúffenga neyzluvöru. Í vottorði frá Steingrími Magnússyni, forstjóra Fiskhallarinnar, segir m. a.: „Ég undirritaður var viðstaddur, er Magnús Einarsson tók dósasíldina úr kæliklefanum, og fékk ég nokkrar dósir keyptar af Magnúsi Einarssyni, og reyndist það vera hin bezta vara. Ekki var ég þess var, að nokkur þrýstingur hefði myndazt í dósunum, en það kemur fljótt í ljós á endum eða botnum og lokum dósanna, ef þrýstingur hefur myndazt, — verða þá botnarnir kúptir að meira eða minna leyti.“ Þeim tveim vottorðum, sem hér um ræðir, hefur verið mótmælt af hálfu stefndu sem málinu óviðkomandi. Þá er því og haldið fram af þeirra hálfu, að hér sé ekki fjallað um síld úr sömu sendingu og málið snýst um. Síðar voru lögð fram vottorð frá fjórum mönnum í Reykjavík, og segir í þeim, að þeir hafi keypt síld í dósum af stefnanda veturinn 1962—1963 og að um góða vöru hafi verið að ræða.

Sem fyrr segir, var síld sú, sem málið snýst um, flutt til Hamborgar með m/s Lagarfossi. Skipið mun hafa látið úr höfn í Reykjavík 14. maí 1963. Upplýst er, að varan var flutt sem hver önnur stykkjavara, hvorki í kæli- né frystirúmi. Ekki er fram komið, að henni hafi sérstaklega verið valinn staður í lest. Í málinu hefur verið lagt fram afrit farmskírteinis þess, sem H/f Eimskipafélag Íslands gaf út. Nokkur atriði úr því skulu tekin hér upp.

„... BILL OF LADING.

... 4. THE SCOPE OF THE VOYAGE. The contract is for liner service and includes all usual departures from the direct and immediate transport. Thus the voyage herein contracted for shall include usual or customary or advertised ports of call whether named in this contract or not, also ports in or out of the advertised, geographical, usual or ordinary route or order ...

5. FORWARDING, SUBSTITUTE OF VESSEL, THROUGH

CARGO AND TRANSSHIPMENT. Whether arranged beforehand or not, the Carrier to be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or other persons or companies ... and to transship, land and store the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at Carrier's expense but at Shippers risk, also to convey the goods in lighters to and from the vessel at Shipper's risk. In cases where the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver goods is other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only.

The responsibility of the Carrier shall be limited to the port of the transport performed by him in a vessel under his management and no claim will be acknowledged by the Carrier for damage and/or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.

The cargo to be forwarded as soon as practicable but the Carrier not to be liable for any delay. ...
SHIP: M.S. „LAGARFOSS". PORT OF LOADING: REYKJAVIK.
PORT OF DESTINATION: HALIFAX/CANADA.
with trans-shipment at Hamburg ...".

Á eftir þessu er rakið í farmskírteininu, hverjar upplýsingar um vöruna stefnandi hafi látið í té. Segir þar, að um sé að ræða 129 kassa, samtals 1.820 kg. að þyngd. Þess er að engu getið á farmskírteininu, að vöruna eigi að flytja með sérstökum hætti, en vörulýsingin sjálf er þannig: „Matjes Herring Fillets (canned)". Loks segir í skírteininu m. a., að varan hafi virzt í góðu ástandi, er henni var skipað um borð. Farmskírteinið var gefið út 14. maí 1963.

Reynt hefur verið að fá upplýsingar um viðræður og hugsanlega munnlega samninga stefnanda og starfsmanna H/f Eimskipafélags Íslands. Sama dag og málið var dómtekið komu fyrir dóm og gáfu skýrslur stefnandi sjálfur svo og Kjartan Hjaltested, fulltrúi á skirfstofu skipafélagsins. Bar mjög á milli í skýrslum þeirra. Stefnandi kvaðst „hafa tekið stranglega fram við Eimskipafélagið, þegar samið var um flutninginn í maí 1963, að varan skyldi alltaf vera í kæli". Hann sagði, að á umbúðirnar hefði verið stimplað: „Keep in a cool place". Þá skýrði stefnandi enn fremur svo frá, að um það hefði verið samið, að vörunum skyldi ekki umskipað nema einu sinni á leiðinni til Halifax.

Eftir Kjartani Hjaltested var m. a. bókað:

„Mætti kveðst geta fullyrt, að ekki hafi verið minnzt á það, að varan skyldi flutt í kæli. Tekur hann fram, að kælirými sé í Lagarfossi, en niðurlögð og niðursoðin vara sé aldrei flutt í kæli í skipum félagsins og aldrei sé um slíkt talað.

Mætti segir, að þess sé getið á farmskírteininu, ef vöru á að flytja í kæli, og sérstaklega er um það beðið. Mætti tekur fram, að niðurlögð vara sé falin Eimskipafélaginu til flutnings á öllum tímum árs, en þó minna að sumarlagi, og aldrei flutt í kæli.

Að ósk lögmanns stefnanda er vitnið spurt, hverju svarað mundi, ef beðið væri um flutning í kælirými á niðurlagðri síld. Vitnið segir, að viðkomanda mundi bent á, að slík vara væri yfirleitt ekki flutt í kæli. Hann kveðst búast við, að félagið mundi ekki hafa tekið að sér flutning í kæli, enda hafi verið um lítið magn að ræða, um 2 tonn, og því erfitt að koma kæliflutningi við ... Vitnið segir, að þeir stefnandi hafi alls ekki samið um, að vörunni skyldi einungis umskipað í Hamborg."

Síðar kom fram í framburði vitnisins, að sérstakt aukagjald er greitt til skipafélagsins, ef vara er flutt í kælirými. Er ekki fram komið, að stefnandi hafi greitt slíkt gjald.

Þess er áður getið, að hin niðurlagða síld, sem málið snýst um, var flutt út með m/s Lagarfossi, sem sennilega lagði úr höfn í Reykjavík 14. maí 1963. Ekki er fram komið, hvenær skipið kom til Hamborgar. H/f Eimskipafélag Íslands hefur ekki sjálft skrifstofu í Hamborg, en umboðsmaður þess er fyrirtækið Theodor & P. Eimbcke. Í skeyti frá þessu fyrirtæki til skipafélagsins segir, að við komuna til Hamborgar hafi einn kassi (af 129) verið opinn og ekki fullur, en skemmdir hafi orðið á vörum og umbúðum í tveim kössum. Um þessar skemmdir er ekkert annað fram komið í málinu.

Síldin var flutt frá Hamborg til Liverpool með skipinu m/s Finkenau. Þetta skip virðist hafa farið frá Hamborg 6. júní og komið til Liverpool 13. júní. Ljóst er, að umboðsmaður H/f Eimskipafélags Íslands í Hamborg hefur útvegað skiprúmið, og er því haldið fram af hálfu beggja félaganna, að ekki sé um að ræða reglulegar siglingar frá Hamborg til Halifax að sumarlagi og að hér hafi verið um eðlilegustu leið að ræða.

Svo er frá skýrt af hálfu H/f Eimskipafélags Íslands, að ætlunin hafi verið, að síldin yrði send til Halifax með skipinu Heering Rose, sem lagði úr höfn í Liverpool 20. júní. Hins vegar kom fram, áður en til útskipunar kæmi, að skemmd var í síldinni.

Hinn 1. júlí var gefin skýrsla um skoðun, sem fram fór á vegum The Liverpool & Glasgow Association for the Protection of Commercial Interests as respects Wrecked and Damaged Property, Ltd. Skoðunarmaðurinn segir m. a.:

„Upon attendance at the loading berth I found mostly all the cartons stained by own contents or from the contents of others.

Upon opening a number of cartons both stained and otherwise, I found a very high proportions of the cans „blown" and some had burst allowing the oil in which the contents of the cans are packed to escape.

Whilst there are isolated cans which have been crushed and are burst in consequence, the main cause of the external staining is attributable to cans burst as the results of blowing.

A very high proportion of the cans of both sizes are blown and if the intended transit is being considered I recommend for account of whom it may concern and without prejudice to liability that the 129 cartons should be placed into the hands of a local firm who specialise in class of work in order that the sound cans may be separated from the damaged and the sound repacked.

A "blown" can is, in my opinion, the results of faults during the canning process ...".

Í bréfi frá A. B. Semple prófessor, yfirmanni heilbrigðismála við Liverpoolhöfn, sem dagsett er 6. ágúst 1963, segir svo um síldina, sem mál þetta snýst um:

„... I have to state that this consignment was examined by an inspector of the Authority and it was found that all the cans were blown and the majority were leaking: the whole of the contents of the cans were unfit for human consumption."

Samkvæmt vottorði sama prófessors frá 9. október 1963 var síldinni að lokum fleygt sem óhæfri til manneldis.

Í bréfi frá fyrirtæki því, sem annaðist geymslu vörunnar í Liverpool, til H/f Eimskipafélags Íslands, sem dagsett er 28. nóvember 1963, segir m. a.: „... It is the opinion of the Cargo Surveyers of the "FINKENAU", Messrs. Hicks Parkes & Hoyke, that the cause of the damage was attributed to the failure of the cans to withstand normal ocean transit."

Fjöldamörg skjöl, sem hér hefur að engu verið getið, hafa verið lögð fram í málinu til að upplýsa það, sem fram fór, eftir að hin umdeilda síld var komin á hafnarbakka í Liverpool. Þykir eigi ástæða til að rekja efni þeirra. Þess er þó að geta, að stefnanda málsins barst tilkynning frá Theodor & F. Eimbcke, dag-

sett 18. júní 1963, þar sem segir, að vörusendingu hans hafi verið umskipað í Hamborg í skipið „Herring roose" og að búizt sé við því, að skipið komi til Halifax 29. júní eða þar um bil. Sem fyrr greinir, var síldinni skipað um borð í skipið Finkenau í Hamborg, en til stóð, að henni yrði síðar skipað um borð í áðurnefnt skip í Liverpool, þó að úr því yrði ekki.

Síld sú, sem um er deilt, var sjóvátryggð hjá Samvinnutryggingum, og var skírteini útgefið af félaginu 20. maí 1963. Segir þar, að um sjóvátryggingu sé að ræða með „All Risks" skilmálum. „Certificate of Insurance" var einnig gefið út, og er það dagsett fjórum dögum fyrr en tryggingarskírteinið sjálft, þ. e. 16. maí 1963. Í hinum prentaða texta þess skjals segir m. a.:

„... INSTITUTE CARGO CLAUSES (ALL RISKS).

... 5. This insurance is against all risks of loss or damage to the subject-matter insured but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter insured ...".

Málsástæður og lagarök.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að verðmæti síldar þeirrar, sem fleygt var í Liverpool, hafi verið 88.000.00 krónur og að hún hafi verið óskemmd og útflutningshæf, þegar henni var skipað um borð í m/s Lagarfoss í Reykjavíkurhöfn.

Því er haldið fram, að H/f Eimskipafélag Íslands sé ábyrgt vegna tjóns stefnanda, þar sem félagið hafi vanrækt að flytja síldina í kældri lest til Hamborgar, vanrækt að útvega skiprúm beint til Halifax og vanrækt að sjá um, að síldin væri í kæli alla leið þangað. Sagt er, að skipafélaginu hafi borið að sjá um þessi atriði, þar sem um þau hafi verið samið milli stefnanda og starfsmanns félagsins. Að því er varðar flutninginn beint frá Hamborg til Halifax, er því einnig haldið fram, að farmskírteinið beri með sér, að skipafélagið hafi lofað að sjá um hann, þar sem þess sé þar getið, að vörunni eigi að umskipa í Hamborg, en ekki minnzt á, að það skuli annars staðar gert. Einnig er af hálfu stefnanda sagt, að tilkynning sú frá umboðsmanni skipafélagsins í Hamborg, sem nýnefnd er, staðfesti þetta.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að Samvinnutryggingar séu skuldbundnar til að bæta tjón það samkvæmt sjóvátryggingarsamningi stefnanda og félagsins. Því er mótmælt, að síldin hafi orðið ónýt vegna eigin eðlis, en því haldið fram, að ástæðan hafi verið röng meðferð vörunnar, eftir að hún hafði verið afhent H/f Eimskipafélagi Íslands.

Af hálfu H/f Eimskipafélags Íslands er því haldið fram, að félagið hafi aðeins tekið að sér að flytja síld fyrir stefnanda til Hamborgar og útvega þar skiprúm til Halifax með eða án umhleðslu. Ekkert hafi verið um það samið, að varan skyldi flutt í kæli. Sýknukrafan, sem félagið gerir, er á því byggð, að það hafi uppfyllt skyldur sínar, enda hafi það, eins og á stóð, verið eðlilegt, að síldin væri send til Liverpool til umhleðslu. Því er haldið fram, að félaginu beri ekki að bæta neitt tjón, sem kunni að hafa orðið á vörunni, ef aðiljar, sem við henni hafi tekið í Hamborg, eigi sök á því, og er um það vitnað til farmskírteinisins. Jafnframt er því haldið fram, að ekki sé um neina slíka sök að ræða. Af hálfu skipafélagsins er tekið fram, að bersýnilegt sé, að síldin hafi eyðilagzt vegna spillingar í henni sjálfri og á slíkum skemmdum beri farmflytjandi enga ábyrgð, sbr. 147. gr. laga nr. 56/1914.

Varakrafa H/f Eimskipafélags Íslands er á því byggð, að ósannað sé, hvert verið hafi verðmæti síldarinnar, sem eyðilagðist, svo og á því, að stefnandi hafi vanrækt að gera nokkrar ráðstafanir til að vernda og ráðstafa síldinni í Liverpool.

Af hálfu stefndu Samvinnutrygginga er því haldið fram, að síldin, sem málið snýst um, hafi ekki verið í því ástandi, er hún var flutt frá Reykjavík, að hún hafi verið útflutningshæf. Hvort sem svo hafi verið eða ekki, hafi hún orðið ónýt á leið til Ameríku, þar sem hún hafi ekki þolað flutning, sízt að sumarlagi. Hér sé um að ræða tjón vegna innra eðlis vörunnar sjálfrar, en beint sé fram tekið í skilmálum þeim, sem settir voru um tryggginguna, að slíkt tjón beri ekki að bæta.

Niðurstaða.

Dómendur telja, að byggja verði á því í málinu, að síldin hafi ekki verið hæf til útflutnings, þegar hún var flutt frá Reykjavík 14. maí 1963. Stefnandi vanrækti að fá síldina rannsakaða samkvæmt ákvæðum reglugerðar nr. 14/1958. Síldin var orðin allgömul og almennt vafasamt, að hún væri hæf til útflutnings. Með tilliti til þessara tveggja atriða verður að telja, að stefnandi verði að sanna, að um útflutningshæfa vöru hafi verið að ræða. Vottorð þau, sem af hans hálfu hafa verið lögð fram, verða ekki talin fela í sér slíka könnun þegar af þeirri ástæðu, að gæði til neyzlu eins og þeirrar, sem lýst er í vottorðunum, segja ekki til um hæfni til útflutnings. Verður og ekki um gæði síldarinnar dæmt eftir því einu, hvort dósir halda enn lagi sínu, en um það atriði ræðir í vottorði Steingríms Magnússonar, sem áður er

vikið að. Verður því niðurstaðan sú, að ósannað sé, að síldin, sem um er deilt, hafi verið hæf til útflutnings.

Þegar af þeirri ástæðu, sem nú hefur verið nefnd, verður að telja, að síldin hafi orðið ónýt vegna eigin eðlis. Ber því að sýkna bæði hin stefndu fyrirtæki: H/f Eimskipafélag Íslands, sbr. 147. gr. laga nr. 56/1914, sem voru í gildi til 1. júlí 1963, og Samvinnutryggingar vegna ákvæðis þess í tryggingarskilmálunum, sem áður er rakið.

Dómendur telja, að sýkna bæri stefndu, þótt fyrir lægi, að síldin hefði verið hæf til útflutnings í nægilega góðu flutningarými. Það er álit dómenda, að í málinu verði að byggja á því, að ekkert hafi verið um það samið milli stefnanda og H/f Eimskipafélags Íslands, að hin umdeilda síld skyldi flutt í kæli til Hamborgar eða lengra. Um þetta segir ekkert í farmskírteininu, — vitað er, að félagið tekur slíka flutninga yfirleitt ekki að sér, og skýrsla stefnanda eins sannar ekki hið gagnstæða. Samkvæmt ákvæði farmskírteinisins ber skipafélagið aðeins ábyrgð vegna flutnings til Hamborgar svo og á því, að vörusendingunni sé komið þar til flutnings til Halifax.

Vegna áskilnaðar í 5. tölulið farmskírteinisins verður að telja, að heimilt hafi verið að senda vöruna til Liverpool til umhleðslu. Tilkynning umboðsmanns félagsins í Hamborg til stefnanda, sem áður er nefnd, breytir hér engu. Með tilliti til þessa yrði bótaábyrgð aðeins byggð á hinni almennu reglu 147. greinar siglingalaga nr. 56/1914. Það er þó ljóst, að skemmdir þær, sem fram komu í vörusendingunni, stöfuðu af spillingu í henni sjálfri, og um bætur samkv. þessu lagaákvæði verður því ekki að ræða.

Þess er að geta, að bótakrafan á hendur skipafélaginu verður eigi byggð á því einu, að á umbúðir síldarinnar hafi verið skráð, að hún þyrfti að geymast á köldum stað. Ákvæði 148. gr. laga nr. 56/1914 eiga ekki hér við, þar sem ekki verður talið, að skipafélagið hafi tekið að sér að flytja síldina í kældri lest. Er það því niðurstaða dómenda, að sýkna beri hið stefnda skipafélag, þótt áðurnefnd sýknuástæða kæmi ekki til. Að því er varðar Samvinnutryggingar, er þess að geta, að það var skylda stefnanda að sjá svo um, að síldin fengi nægilega góða meðferð, til að varnað yrði skemmdum af spillingu í henni sjálfri. Ljóst er, svo sem nýnefnt er, að slíkar skemmdir eyðilögðu vörusendinguna, og verður því ekki um að ræða bætur úr hendi tryggingafélagsins, sbr. áðurnefnt ákvæði tryggingarskilmálanna.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kváðu upp Þór Vilhjálmsson borgardómari (dómsformaður), Árni Ólafsson fiskiðnfræðingur og Sveinn Helgason stórkaupmaður.

Dómsorð:

Stefndu, H/f Eimskipafélag Íslands og Samvinnutryggingar, skulu vera sýknir af kröfum stefnanda, Magnúsar Einarssonar, í máli þessu.

Málskostnaður falli niður.

Mánudaginn 12. júní 1967.

Nr. 49/1967. **Theódóra Stefánsdóttir**
(Árni Grétar Finnsson hdl.)
gegn
Húsatryggingum Reykjavíkurborgar
(Jón P. Emils hdl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Vátrygging.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 22. marz 1967. Málinu var upphaflega áfrýjað með stefnu 9. september 1966, en útivistardómur gekk 1. marz 1967. Dómkröfur áfrýjanda eru þær, að stefnda verði dæmt að greiða kr. 192.000.00 með 7% ársvöxtum frá 19. janúar 1965 til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Rétt þykir, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.