

Mál nr. 179/2019

M og
V vegna húftryggingar fiskiskips (A).Ágreiningur um bótaskyldu.**Gögn.**

Málskot, dags. 14.05.2019 ásamt fylgigögnum.

Bréf V, vátryggingafélags, dags. 07.06.2019.

Málsatvik.

Í málskotinu kemur fram að M hafi gert út farþegaskipið A. Skipið hafi verið keypt frá Noregi í lok árs 2015 og þegar það hafi verið tekið í venjubundinn slipp til viðhalds árið 2018 hafi komið í ljós tæringarpollar í skrokki þess. Það hafi komið eigendum í opna skjöldu þar sem botnskoðun á floti hafði farið fram í apríl 2017 samkvæmt kröfum Samgöngustofu og engar athugasemdir hafi verið gerðar. Botn skipsins hafi verið í óaðfinnanlegu ástandi þegar skipið var tekið í slipp í apríl 2016.

M tilkynnti V um tjón á skipinu vegna tæringar 4. apríl 2018. M leitaði síðan til R 10. apríl 2018 til að skoða hvað hefði valdið tæringunni og niðurstaða R var að um einangrunarbilun væri að ræða. Fram kom að til að finna nákvæmlega hvar bilunin lægi þyrfti að einangrunarmæla allar greinar á öllum spennukerfum skipsins. Þar sem tveir strengir að olíuhiturum væru tengdir 230V L-N-PE beint frá landtengingu á forvaf einangrunarspennis að hiturum, þá kæmi einangrunarbilunin ekki fram í einangrunarmæli í aðaltöflu skipsins. Enginn annar búnaður væri sjáanlegur við fyrstu skoðun sem gæti sýnt þennan bilunarstraum. M taldi skýrslu R benda til þess að starfsmaður félagsins hefði gert mistök með því að tengja ofangreinda tvo strengi að olíuhiturunum beint frá landtengingu á forvaf einangrunarspennis.

V hafnaði bótaskyldu með vísan til þess að félaginu bæri ekki að bæta skemmdir af völdum ófullnægjandi viðhalds, fúa, þreytu, tæringar, slits eða sambærilegra orsaka. Einnig benti V á að engin sönnun lægi fyrir um mistök starfsmanna og að félagið teldi orsök tæringarinnar ekki skipta máli þar sem slíkt tjón væri undanþegið bótabyrgð samkvæmt vátryggingarskilmálum.

M fékk álit E, rafmagnstæknifræðings, á orsökum tjónsins og niðurstaða hans var sú að orsök tjónsins væri mistök starfsmanna, þ.e. að lagðir hefðu verið tveir strengir frá landtengispenni að rafhiturum fyrir olíu um borð í skipinu. Taldi E að við það hafi myndast spennunumur milli skrokks og sjávar sem auðveldlega geti orsakað tæringu í skrokki skipsins sem er úr áli. Strengirnir hafi hvergi komið við aðaltöflu skipsins og hvergi verið tengdir við stjórnþúnað eða aðvörunarþúnað rafkerfis um borð í skipinu og af þeim sökum hefði þessi útleiðsla ekki komið fram á mælum í töflu þess.

M lét dómkveðja matsmenn til að meta hvað hefði valdið tæringu skipsins og til að áætla kostnað viðviðgerð. Í matsgerðinni kom fram að umfangsmiklar tæringarskemmdir á byrðingi skipsins megi rekja beint til rafmagnsútleiðslu sem myndaðist við ranga og skaðlega tengingu 16. júní 2016 þegar olíuhitarar aðalvélar voru aftengdir raforkukerfi skipsins og beintengdir við fasaspennu landsnets (forvafi landtengispennisins). Einnig koma fram að tæringartjónið á botni skipsins sé það afgerandi að engum vörnum verði viðkomið öðrum en að endurnýja byrðing algjörlega undir sjólinu, frá afturgaffli að stefni.

M gerir þær kröfur að viðurkennt verði að hann eigi rétt til bóta vegna tjóns á skipinu úr húftryggingu hjá V. M telur að orsök tjónsins sé mistök starfsmanns og ekkert bendi til þess að tjónið megi rekja til þess að viðhaldi skipsins hafi verið ábótavant. Útilokað sé að halda því fram að málskostsaðili hafi getað gert ráðstafanir á fyrri stigum málsins til að koma í veg fyrir tjónið þar sem honum var ekki um það kunnugt fyrr en í apríl 2018. Vátrygging M sé all risk vátrygging og að mati M fellur tjónið undir bótasvið skv. 6. gr. skilmálanna, nánar tiltekið 6.4. þar sem fram kemur að vátryggingafélagið bæti skemmdir sem raktar verði til yfirsjónar eða vanrækslu skipverja eða þriðja manns. Engir fyrirvarar

séu gerðir í greininni að ákveðin eða sérstök tjón séu undanþegin en það sé ólíkt tilvísun til undanþágu í grein 6.3. Þá telur M að skyndileg tæring geti ekki verið undanþegin skv. grein 9.3. í váttryggingarskilmálunum nema hún stafi af ófullnægjandi viðhaldi og að túlka verði skilmálana þröngt. Í grein 9.3. komi fram að tjón vegna skemmda af ófullnægjandi viðhaldi, fúa, þreytu, tæringu, sliti eða sambærilegum orsökum séu undanskilin bótaskyldu. M telur ákvæðið ekki eiga við þegar um tjón er að ræða sem sé til komið með jafn skyndilegum og óvenjulegum hætti og í þessu tilviki og þegar M hafi sinnt reglubundnu og eðlilegu viðahaldi. Grein 9.3. eigi við atriði sem verði til á lengri tíma og orsakist vegna viðhaldsskorts. Með ákvæðinu sé verið að undanþiggja tjón sem séu fyrirséð við notkun muna ef váttryggjandi gæti ekki forsvaranlegrar umhirðu og gerist smám saman. Hefði ætlun V verið undanskilja bótaskyldu tjón vegna tæringar og fúa í öllum tilvikum óháð orsökum þeirra og eðlilegu viðhaldi hefði það þurft að koma fram í váttryggingarskilmálum með skýrum og afdráttarlausum hætti og orðlag greinar 9.3. sé ekki skýrt né afdráttarlaust heldur sé það beint í tengslum við viðhald skipsins og sem einhvers konar afleiðing þess. Að lokum kemur fram hjá M að í bókinni Bótarétti sé fjallað um það að ef eðlilegt slit, tæring og þess háttar valdi váttryggingaratburði, myndi það að öðru jöfnu falla undir váttryggingu, nema það væri sérstaklega undanskilið. Tjónið á skipinu hafi hvorki verið fyrirsjáanlegt né orðið vegna eðlilegrar notkunar eða slits. Umhirða og viðhald skipsins hafi verið með fullnægjandi hætti og ummerki um afleiðingar yfirsjónar skipverjans hafi ekki komið fram við reglulegar skoðanir og viðhald.

Í bréfi V kemur fram að tæringin í skipinu hafi reynst vera óvenjumikil og að fjöldi tæringargata hafi fundist í skrokknum. Engin haldbær skýring hafi fundist á tæringunni. Botn skipsins hafi verið í óaðfinnanlegu ástandi þegar skipið var í slipp í apríl 2016 og einnig við botnskoðun sem gerð var á floti í apríl 2017. Skipið hafi síðast verið notað frá maí - september 2017 og hafi legið við bryggju á Akureyri og tengt við landrafmagn. Mælingar R hafi bent til þess að einangrunarbilun væri einhversstaðar í skipinu og hafi komið þar fram að vegna þess að tveir strengir að oliuhiturum væru tengdir 230V L-N-PE beint frá landtenginu á forvafi einangrunarspennis að hiturum þá hafi einangrunarbilunin ekki komið fram í einangrunarmæli í aðaltöflu skipsins. Skv. skýrslu E hafi strengir frá landtengispenni að hitaelementum skipsins hvergi komið fram við aðaltöflu skipsins og hafi hvergi verið tengdir við stjórnþúnað né aðvörunarþúnað rafkerfis um borð. Þannig hafi útleiðslan hvergi komið fram í mælum í töflu skipsins. Niðurstaða matsmanns sé sú að tæringuna meggi rekja til rangra og skaðlegra tengingar þann 18. júní 2016 þegar oliuhitarar aðalvélarinnar voru aftengdir raforkukerfi skipsins og beintengdir við fasaspennu landsnets.

V heldur því fram að orsök tæringar skipti ekki máli þar sem um hlutlæga ábyrgðartakmörkun sé að ræða. Um sé að ræða svokallaða „all-risk“ skilmála. Í 6. gr. skilmálanna sé bótasvið váttryggingarinnar talið upp og í grein 6.1. segi að félagið greiði bætur fyrir algert tjón. Í þessu máli sé tjónið ekki algert. Í grein 6.2. segi að félagið greiði bætur vegna skemmda á skipinu sökum skyndilegrar og óvæntrar óhappatilviljunar nema sérstök undantekning sé gerð í váttryggingarsamningnum. Þessi grein eigi heldur ekki við þar sem ekki var um að ræða skyndilega og óvænta óhappatilviljun enda hafi rafmagnið búið að vera rangtengt frá 18. júní 2016 og það hafi ekki verið óhappatilviljun heldur röng tenging sem olli tjóninu. Í grein 6.3. segi að félagið greiði bætur vegna skemmda sem stafi af því að galli sé í efni skipsins, smíðisgalli eða viðgerðargalli á því eða hlutum þess, enda verði skaðabætur ekki fengnar úr hendi þeirra sem ábyrgð kunna að vera á slíkum göllum. Tjónið falli ekki undir þessa grein. Í grein 6.4. segi að félagið bæti skemmdir sem raktar verði til yfirsjónar eða vanrækslu skipverja eða þriðja manns. Í málskoti og í matsgerð dómkvaddra matsmanna komi fram að skipverji hafi tengt rafmagnið með þeim hætti sem fyrr greinir og því falli tjónið undir grein 6.4. Í grein 9 sé að finna undanskildar áhættur. Í grein 9.2. segi að félagið bæti ekki skemmdir á þeim hlutum skipsins sem efnisgalli, smíðisgalli eða viðgerðargalli er á sbr. 6.3. og í grein 9.3. segi að félagið bæti ekki skemmdir af ófullnægjandi viðhaldi, fúa, þreytu, tæringu, sliti eða sambærilegum orsökum. Í bréfi V er einnig vísað til bókarinnar Bótaréttur II þar sem komi fram um slíkar áhættur sem undanþegnar séu að segja megi að slit, tæring og önnur sambærileg rýrnun váttryggðra hagsmuna séu áhættur sem ekki sé váttryggt gegn. Skilmálar váttryggingarinnar sem um ræði í þessu máli geri ekki greinarmun á því hvort tæring myndist á skömmum tíma eða á lengri tíma eða hvort hún hafi myndast vegna mistaka, óhappatilviljunar eða efnisgalla. Tæring sé alltaf undanskilin áhætta sbr. grein 9.3. í skilmálunum.

Þá kemur fram í bréfi V að telji nefndin að framangreind hlutlæg ábyrgðartakmörkun eigi ekki við telji félagið að bótaréttur sé niður fallin vegna stórkostlegs gáleysis vátryggingartaka. Í grein 13.2. í skilmálunum segi að þegar skip sé í höfn eða í lægi skuli ganga tryggilega frá festum þess. Jafnframt beri vátryggðum að hafa reglubundið eftirlit með skipinu. Í grein 13.3. komi fram að vátryggðum beri að fara eftir fyrirmælum opinberra stofnana svo sem Siglingastofnunar og Löggildingarstofu og í 14. gr. komi fram að ef vátryggingaratburðurinn verði rakinn til stórkostlegs gáleysis vátryggðs eigi hann enga kröfur á hendur félaginu. Félagið sé ekki sammála því að um mistök skipverja hafi verið að ræða þegar skipið var tengt við landrafmagn árið 2016. Það hafi ekki getað farið fram hjá skipverjum og þá sérstaklega vélstjóra og skipstjóra skipsins að tengingar við landrafmagn voru fram hjá öryggiskerfi skipsins. Það sé álit félagsins að rafmagnið hafi með vitund og vilja skipverja verið tengt með þessum hætti og það hafi verið ákvörðun vélstjóra skipsins að tengja skipið við landrafmagn með þessum hætti þ.e. fram hjá öllum varnarkerfum og útleiðnimælum skipsins. Félagið telur að brotið hafi verið gegn varúðarreglu 13.3. skilmálanna þar sem rafmagnið var ekki tengt með löglegum hætti og það séu bein orsakatengsl milli hinnar ólöglegu tengingar rafmagnsins og tjónsins sem um ræðir.

Álit.

Í máli þessu er tjónsatburðinn sá að umfangsmiklar tæringarskemmdir urðu á byrðingi skipsins A sem er í eigu M. Í niðurstöðu matsgerðar kemur fram að tæringuna megi rekja beint til rafmagnsútleiðslu sem myndaðist við ranga og skaðlega tengingu 16. júní 2016 þegar olíuhitarar aðalvélar voru aftengdir raforkukerfi skipsins og beintengdir við fasaspennu landsnets. Ekkert liggur fyrir um að rafmagnið hafi verið þannig tengt með vitund og vilja skipverja. V ber fyrir sig undanþágu ákvæði í grein 9.3. í skilmálunum um að tjón vegna tæringar sé undanskilið bótarétti. Í grein 9.3. kemur fram að skemmdir af ófullnægjandi viðhaldi, fúa, þreytu, tæringu, sliti eða sambærilegum orsökum séu undanskildar áhættur. Sama gildir um tjón sem rakið verður til hönnunargalla og/eða breytinga sem gera þarf á skipinu vegna hönnunargalla. Í þessu máli er ljóst að tæringarskemmdirnar eru ekki tilkomnar vegna ófullnægjandi viðhalds né eðlilegrar tæringar, þ.e. tæringin er ekki til kominn vegna notkunar skipsins heldur rangrar rafmagnstengingar sem starfsmaður M varð valdur að. Orsök tjónsins hefur ekki verið hnekkt, þ.e. að tjónið megi rekja til mistaka skipverja þegar rafmagnsleiðslur voru ranglega tengdar. Samkvæmt grein 6.4. í vátryggingarskilmálunum bætir V tjón sem valdið er af yfirsjón eða vanrækslu skipverja. Ekkert hefur komið fram í málinu sem bendir til þess að M hafi mátt vera ljós þessi yfirsjón skipverjans og það liggur fyrir að M tilkynnti um tjónið strax og upplýsingar um það lágu fyrir. Með vísan til framangreinds skal V bæta M skemmdir á A.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr húftryggingu fiskiskipa M hjá V vegna tjóns á skipinu A.

Reykjavík, 10. september 2019.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.