

Mál nr. 315/2015
M og
vátryggingafélagið V vegna húftryggingar fiskiskipa (yfir 100 bt).
Atvik þegar sjór fór inn á gír aðalvélar skipsins H 25. mars 2010.

Gögn.

1. Málskot móttakið 21. ágúst 2015 ásamt gögnum.
2. Bréf V dags. 16. september 2015 ásamt fylgiskjölum, þ.á.m. yfirlýsingu dags. 10. júní 2014 og ódagsett samantekt G.
3. Tölvupóstur M dags. 24. september 2015 ásamt fylgiskjölum, þ.á.m. tölvupóstsamskiptum við Ú.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M gerir kröfu um bætur úr húftryggingu skips hjá V vegna tjónsatviks sem hann kveður hafa átt sér stað 25. mars 2010 þegar sjór fór inn á gír í aðalvél H, sem er skip í eigu M. Í gögnum málsins kemur fram að þegar þetta gerðist hafi gírinn verið „skolaður út með olíu líkt og hefðbundið er þegar að sjór kemst inn í hann.“ Ekki virðist vera ágreiningur um að það hafi verið gert með þeim hætti.

Af hálfu M er aðallega byggt á því að M hafi orðið fyrir tjóni vegna þess að ekki hafi verið „rétt með farið í kjölfar tjónsins“ og vísar til þess að starfsmaður V hafi gefið ráðleggingar sem leitt hafi til skemmda á vélinni, þ.e. að sú aðferð sem notuð hafi verið til þess að bæta tjón M á árinu 2010 hafi í raun leitt til meira tjóns. Máli sínu til stuðnings vísar M til álits nokkurra aðila á því hvað rétt sé að gera þegar sjór fer inn á gír aðalvélar skips auk lýsinga vélstjóra, vélfræðings og skipstjóra á umræddu skipi um ástand þess og hvað hefði átt að gera. Einnig vísar M til álits umbodsaðila sambærilegra véla og eru um borð í H. Efni þessara yfirlýsinga verður ekki rakið ítarlega hér en af þeim má þó ráða að það sem gert var á árinu 2010 hafi ekki verið fullnægjandi m.v. að sjór hafi farið inn á gír og vél skipsins.

V vísar hins vegar til og leggur fram álit vélfræðings, sbr. ódagsett samantekt, þar sem hann leggur mat á álit þeirra sem M vísar til. Niðurstaða hans er sú að hann „...treystir sé ekki til þess að kveða upp úr með það hvort þetta vandræðaástand er vegna sjávar sem komist hefur inn á gír, hvort þetta eru afleiðingar þess þegar þeir fengu í skrúfunu og voru dregnir til hafnar eða hvort þetta er vegna eðlilegrar elli...“ Með hliðsjón af því telur V ósannað að M hafi orðið fyrir frekari tjóni en bætt hefur verið vegna atviksins 25. mars 2010.

Álit.

Ágreiningur málsins snýr fyrst og fremst að því hvort sannað sé að tjón vegna tjónsatviks sem varð þann 25. mars 2010 sé fullbætt af hálfu V eða ekki. Samkvæmt 2. mgr. 3. gr. samþykta fyrir úrskurðarnefnd í vátryggingamálum, sbr. auglýsing nr. 1090/2005 úrskurðar nefndin eingöngu um bótafjárhæðir að fengnu sérstöku samþykki allra málsaðila. V hefur ekki mótmælt því sérstaklega að nefndin fjalli um málið í athugasemdum sínum og verður að telja að það til samþykkis í raun um að ágreiningurinn hljóti efnislega umfjöllun. Ekki er hægt að líta framhjá því að sönnunarbyrði um frekara tjón liggur hjá þeim sem heldur slíku fram. Þegar gögn málsins eru metin í heild verður ekki séð að það sé með óyggjandi hætti hægt að fullyrða, þetta löngu eftir tjónsatvikið, að aðferð við viðgerð á árinu 2010 hafi leitt til frekara tjóns fyrir M, sérstaklega þegar litið er til álits vélfræðings sem V leggur fram samantekt um. Hallann af sönnunarskorti um það ber M.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á frekari bótum úr húftryggingu skips hjá V.

Reykjavík 20. október 2015.
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.