

Mál nr. 82/2021

M og
V v/ skipatryggingar A**Ágreiningur um eignarhald á skipsflaki og afstöðu til frekari bótaréttar.****Gögn.**

1. Málskot, móttakið 02.03.2021, ásamt fylgiskjölum 1-15.
2. Bréf V1, dags. 15.04.2021.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 21.04.2021.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi rannsóknarskýrslu lögreglu sökk skipið X, sem var í eigu A, hinn 25. október 2020, í Stöðvarfirði. X var aftur komið á flot, og bundið við bryggju. Eftir nánari skoðun var skipið metið ónýtt og fyrirséð er að nokkur kostnaður muni hljóttast af förgun flaksins.

Í málskoti er fyrir hönd M rakið að kröfur þess séu aðallega sú að V teljist vera eigandi X, eða sé skylt að taka við eignarhaldi þess, með öllum þeim réttindum og skyldum sem því séu samfara en til vara sú að V sé greiðsluskylt gagnvart M vegna þess kostnaðar sem leiði af förgun flaksins, þ.á.m. hafnargjöldum, kostnaðar vegna eftirlits, flutnings og förgunar. V hafi ráðist í björgunaraðgerðir, og flaki X hafi verið komið fyrir við bryggju í stað þess að fjarlægja það. Þá hafi V greitt M bætur sem nemi vátryggingarfjárhæð skipsins. Það hafi hins vegar komið M á óvart að V teldi M enn vera eiganda X, og fari það gegn skilmálum vátryggingarinnar, þar sem segi í gr. 22.1 að V öðlist rétt vátryggðs til þess sem enn kunni að vera til af munum sem það hafi bætt. Ákvæðið sé skýrt og leiði til þess að V öðlist sjálfkrafa rétt til flaksins eftir að bótagreiðsla hafi farið fram. Það hvort slíkur eignaréttur stofnist geti ekki farið eftir hentugleika hverju sinni, þannig að ákvæðið virkist aðeins í sumum tilvikum. Það að V geti einhliða og í andstöðu við vilja M ákveðið að M sé eftir sem áður eigandi flaksins og þurfi að bera kostnað vegna þess valdi M enda verulegu fjártjóni og leiði til þess að það fái tjón sitt ekki að fullu bætt. Þá sé um staðlaða samningskilmála, sem V hafi samið einhliða, að ræða, og sé vafi á túlkun þessa ákvæðis beri að skýra það vátryggðum í hag. Verði ekki fallist á framangreinda aðalkröfu er þess til vara krafist að V bæti M það tjón sem kostnaður af förgun flaksins hafi í för með sér. Skilmálar vátryggingarinnar beri enda með sér að hún bæti allt tjón, þar með talinn kostnað, sem verði af því að skip farist, og er sérstaklega vísað til gr. 6.1., 6.7, og 6.8 í því samhengi. M hafi ekki haft neina ástæða til að ætla annað en að ef altjón yrði fengi það vátryggingarverðmæti X greitt og sæti ekki uppi með frekari kostnað tengdan flakinu. Hefðu skilmálar borið það með sér að sú væri ekki raunin hefði M enda tryggt X fyrir hærri fjárhæð. Sú fjárhæð sem hafi verið valin hafi tekið mið af því að M gæti, kæmi til altjóns, keypt sér sambærilegt skip. Eigi M að sitja uppi með þennan viðbótarkostnað leiði það hins vegar til þess að M verði að kaupa ódýrara skip. Við það að X sökk hafi það sjálfkrafa orðið að flaki sem ekki hafi fjárhagslegt gildi fyrir M, enda kosti 5 -7 milljónir króna að fara með skipið í brotajárn. Þegar svo var komið hafi M mátt ætla að það væri laust allra mála hvað flakið varðaði en fengi bætur sem næmu verði sambærilegs skips. Þá hafi V þegar greitt allan kostnað við að lyfta flakinu og vegna hreinsunar á olíu úr X úr höfninni. Með hliðsjón af framansögðu beri því að fallast á að V sé eigandi flaksins eða beri að minnsta kosti að greiða bætur vegna þess kostnaðar sem hljótist af förgun þess.

Í bréfi V kemur fram að félagið hafi greitt bætur að fjárhæð 51.550.000 kr. vegna algers tjóns og auk þess björgunarlaunakröfu köfunarþjónustu og kröfu hafnarinnar vegna björgunarkostnaðar. V telur sig hvorki eiganda X né beri því að greiða bætur vegna förgunar þess. Því er hafnað að greiðsla fyrir algert tjón leiði til þess að V verði sjálfkrafa eigandi X á grundvelli skilmálagreinar 22.1, en tilgangur húftryggingar sé annars vegar að bæta skipið sjálft, með viðgerð eða greiðslu umsamdrar vátryggingarfjárhæðar, og hins vegar að greiða kostnað við björgun samkvæmt ákvæðum siglingalaga nr. 34/1985. Hún taki hins vegar ekki til annars tjóns eða kostnaðar sem leiði af því að skip verði fyrir algeru tjóni, en hægt sé að kaupa sérstakar tryggingar vegna þess. Orðalag 22. gr. sé skýrt og taki hún aðeins til muna sem kunna að vera til staðar að eftir að bætur hafi verið greiddar, þ.e. verðmæta sem enn sé hægt að bjarga, og leiði ekki skilyrðislaust til þess að eignarhald skips færist til V. Vísar M til Hrd. 37/1975 þessu til stuðnings. Í tilviki X séu engin verðmæti til staðar enda ágreiningslaust að skipið sé ónothæft og verðlaust. Því hafi V ekki öðlast neinn rétt til þess og sé þar af leiðandi ekki eigandi þess. Hvað varði varakröfu M er henni einnig hafnað. Tekið er fram að það hvíli skv. 35. gr. skilmálanna á M að sýna fram á að tjón falli undir húftrygginguna og vafa verði að skýra honum í óhag. Í 6. gr. skilmálanna sé mælt fyrir hvaða tjón henni sé ætlað að bæta og sé ljóst af orðalagi hennar að bótaskylda nái ekki til alls tjóns sem leiði af því að skip skemmist eða farist. Hvergi sé þar mælt fyrir um að V greiði kostnað við að farga skipi sem algert tjón hafi

orðið á. Hins vegar sé mælt fyrir um það, í gr. 17.1, sbr. b-lið gr. 20.1, að verði skip dæmt óbætandi, bæti V fyrir það með greiðslu vátryggingarverðs. Sé ábyrgð félagsins þá takmörkuð við vátryggingarverð skipsins. Annar kostnaður sem V hafi greitt vegna tjónsins, þ.e. björgunarlaun og kostnað vegna ráðstafana til að varna tjóni, falli hins vegar undir skilmálagrein 6.5, og hafi því ekkert með úrlausn þessa ágreinings að gera. Er frekari bótaskyldu því hafnað.

Í viðbótarathugasemdom sem settar eru fram fyrir hönd M eru fyrri kröfur áréttáðar. Þá er tilvísun V til Hrd. 37/1975 sérstaklega mótmælt enda hafi ágreiningur aðila í því máli verið annars eðlis og ekki varðað þau atriði sem hér sé deilt um. Þá er því mótmælt að kostnaður sá sem V hafi þegar greitt teljist björgunarkostnaður í skilningi siglingalaga, ekki hafi verið um að ræða björgun skipsins heldur aðeins afleiðingu af því tjóni sem þegar var orðið. Þá hafi aðgerðir V sem lutu að því að ná flakinu upp og koma því í umráð M gengið gegn hagsmunum M, og geti því ekki fallið undir 38. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004, enda sé í ákvæðinu fjallað um ráðstafanir sem hafa það að markmiði að forðast tjón sem fellur undir vátrygginguna. Þá telur M réttara að fella greiðslu á grundvelli altjóns undir 20.1.a en ekki 20.1 b eins og V geri.

Álit:

Aðalkrafa M lýtur að eignarrétti á X, og varðar túlkun á 22.1 gr. umræddra vátryggingarskilmála en hún er svohljóðandi: *Þegar félagið hefur greitt bætur fyrir tjón öðlast það rétt vátryggðs til þess sem enn kann að vera til af munum er það hefur bætt, ásamt tiltækum skjölum og sönnunargögnum varðandi hið vátryggða.* Verður ekki fallist á að ákvæði þetta feli í sér að eignarhald flytjist skilyrðislaust til V í kjölfar bótagreiðslu, heldur verður að túlka ákvæðið sem svo að um sé að ræða yfirfærslu réttar til þeirra muna sem enn kunna að hafa eitthvað verðgildi. Þá verður ákvæðið ekki talið svo óljóst að almenn orðskýringartúlkun sé ótæk. Ekki virðist ágreiningur um það með aðilum að X sé ónothæft og verðlaust og verður því samkvæmt framansögðu ekki fallist á að rétt sé að líta á V sem eiganda flaks þess. Er aðalkröfu M, um að V sé skylt að taka við eignarhaldi X, þar af leiðandi hafnað.

Kemur þá varakrafa M, um að V sé skylt að greiða bætur vegna þess kostnaðar sem leiðir af vörslum og förgun flaksins, til skoðunar. Samkvæmt fyrirliggjandi vátryggingarskírteini var umsamin vátryggingarfjárhæð 51.550.000 kr. og óumdeilt er að V hefur greitt M þá fjárhæð. Í 17. tölulið 2. gr. laga um vátryggingarsamninga er vátryggingarfjárhæð skilgreind með þeim hætti að um sé að ræða þá fjárhæð sem tilgreind er í vátryggingarsamningi og hagsmunir eru að hámarki vátryggðir fyrir. Hins vegar geta ákveðin atvik leitt til þess að vátryggingafélagi beri að greiða hærri bætur en sem nemur umsamdri vátryggingarfjárhæð. Hér kemur helst til skoðunar hvort í skilmálum umræddrar vátryggingar sé kveðið á um bætur vegna þess kostnaðar sem deilt er um. Í 6. gr. umræddra skilmála er að finna upptalningu á því sem V bæti komi til tjóns. Þar kemur, í gr. 6.1, fram að félagið bæti algert tjón í nánar tilgreindum tilvikum sem nánar eru útlustuð í gr. 20.1, en fallist er á það með M að rétt sé að heimfæra tjónið undir gr. 20.1.a, um að bætur séu greiddar fyrir algert tjón ef skip ferst eða verður fyrir svo miklum skemmdum að ekki er unnt að bjarga því eða gera við það. Í skilmálaákvæðum 6.7 og 6.8 kemur fram að félagið bæti einnig kostnað sem óhjákvæmilega fylgi tjónsviðgerð, og kostnað vegna förgunar muna vegna bótaskyldrar viðgerðar, en M vísar m.a. til þessara ákvæða máli sínu til stuðnings. Ber þá að líta til þess að í ákvæðum þessum er tilgreindur kostnaður sem er samfara bótaskyldri viðgerð, en óumdeilt er að engin slík viðgerð fór fram í tilfalli X. Verður því ekki litið svo á að umræddar skilmálagreinar nái einnig til þess kostnaðar sem hlýst að vörslum og förgun skips sem altjón hefur orðið á og bætur verið greiddar til samræmis við það. Verður því jafnframt að hafna varakröfu M.

Niðurstaða.

M, á ekki frekari rétt til bóta úr skipatryggingu A hjá M vegna tjóns á X.

Reykjavík 4. maí 2021.
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.