

**Mál nr. 169/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Húftrygging smábáta/Vélatrygging smábáta****Gildissvið váttryggingar. Fjárhæð bóta.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 24. apríl 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 2. júní 2023 ásamt fylgiskjali.
3. Bréf M dags. 3. júní 2023.
4. Bréf V dags. 15. júní 2023.
5. Bréf V dags. 6. júlí 2023.

**Málsatvik.**

Í tjónstilkynningu kemur fram að þann 10. ágúst 2021 hafi M orðið fyrir tjóni vegna bilunar í aðalvél smábáts. Lýsir M atvikum á þá leið að báturinn hafi verið á leið í land af miðunum í blíðu veðri þegar skyndilega heyrðust mikil högg og bank frá vél bátsins sem missti afl um leið. Strax hafi verið dregið á vélinni og báturinn dreginn til hafnar. Samkvæmt lýsingu M eru talsverðar skemmdir á vélinni og nauðsynlegt að taka vélina upp vegna bilunarinnar. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum var M með húftryggingu smábáta og sérstaka vélartryggingu í gildi hjá V á tjónsdegi. Vélatryggingin er viðbót við húftrygginguna og eru skilmálar hennar ritaðir á skírteini húftryggingarinnar. Hefur V viðurkennt að atvikið falli undir gildissvið vélartryggingarinnar.

Í skilmálum vélartryggingarinnar sem ritaðir eru á skírteini húftryggingarinnar segir:

„1. gr Vélatjón

1.1. Váttryggingin bætir skemmdir á eftirtöldum vélarhlutum:

Vélarblokk, stimplar, slífar, strokklok, kambás ásamt legum, tannhjól og ásar, forþjappa, sveifarás, sveifaráslegur, olíudælur og botnskál svo fremi sem vélin sé staðsett í sérstöku vélarrúmi

1.2 Aðalvél skal vera yngri en 12 ára við gildistöku þessarar váttryggingar eða við endurnýjun hennar. Sé aðalvél eldri en 12 ára en hefur sannanlega verið endurnýjuð að verulegu leyti af viðurkenndum aðila er heimilt að víkja frá framangreindu skilyrði

2. gr. Uppgjör vélatjóna

2.1 Um uppgjör vélatjóna fer samkvæmt gr. 5.4 í skilmála félagsins nr. M-12

3. gr. Undanþágur frá bótaábyrgð vegna vélatjóna

3.1 Þessi váttrygging bætir ekki tjón á vél sem stafa af ófullnægjandi viðhaldi, fúa, sliti, þreytu, tæringu eða hönnunargalla.

3.2 Þessi váttrygging bætir ekki tjón sem verða vegna þess að báturinn er útbúinn svokölluðu blautpústi, það er útblástur vélarinnar er tengdur sjókælingu.

Eigin áhætta vegna vélatjóna er 10% af tjónsfjárhæð, þó að lágmarki kr. 336.500 og að hámarki kr. 1.009.500“

Hefur V boðið greiðslu skv. framlögðu tjónamati tryggingafélagsins. Þar kemur fram að félagið bæti kostnað vegna tiltekinna vélarhluta að verðmæti kr. 1.798.401,- frá þeirri fjárhæð hefur V svo dregið frá 72% afskriftir (6% á ári í 12 ár), kr. 1.293.479, vegna aldurs með vísan til svohljóðandi ákvæðis 5.4. gr. skilmála Húftryggingar smábáta, sbr. 2.1. gr. skilmála vélartryggingarinnar, þar sem segir orðrét: „5.4 Við uppgjör tjóna á vélum, tækjum og vélbúnaði, gangskrúfum, öxlum, girum, raftækjum og öðrum sambærilegum búnaði skal aldrei greiða hærri bætur en sem nemur frumverði hlutarins að fádreginni fyrningu miðað við aldur hans. Fyrning er 6% fyrir hvert ár í allt að 12 ár. Annar kostnaður, svo sem vinna, flutningskostnaður eða slippkostnaður bætist ekki.“ Þá hefur V dregið eigin áhættu að fjárhæð kr. 336.500 frá tjónamatinu og boðið fram greiðslu samtals að fjárhæð kr. 168.421. V hefur hins vegar hafnað greiðsluskyldu vegna annars kostnaðar, svo sem vinnu, flutnings og slippkostnaðar.

M fellir sig ekki við niðurstöðu V og hefur lagt fram kostnaðaráætlun frá vélaverkstæði þar sem fram kemur að áætlaður viðgerðarkostnaður vegna bilunar á vélinni sé kr. 3.177.688,-. Gerir M þá kröfu í málskoti sínu að V verði gert að greiða bætur í samræmi framlagt viðgerðarmat og án afskrifta. Vísar M til þess að V geti ekki borið fyrir sig ákvæði um afskriftir þar sem ákvæði um afskriftir hafi ekki verið kynnt sérstaklega við sölu tryggingarinnar. Þá vísar M til þess að vélin hafi verið tekin upp árið

2011 og hefur hann lagt fram gögn sem sýna að vélin er frá árinu 1994 og að hún hafði verið tekin upp í nóvember 2011 í kjölfar bilunar. Liggja fyrir afrit af reikningum vegna viðgerðarinnar þar sem fram kemur nokkuð greinargóð lýsing á viðgerðinni. Þar segir m.a. að þústgrein hafi verið tekin frá henni, olíuverk tekið af og hedd losað. Stimplar hafi verið rifnir, vél sett í stand og allt tekið af blokk. Hennið hafi verið þrifið og ventlar teknir úr og slípaðir auk þess sem skipt var um ventlapéttingar. Mótör hafi verið hreinsaður upp og allir hlutir á mótör hreinsaðir og málaðir. Nýjar slífar og nýir stimplar settir í og skipt um höfuðlegur og stangarlegur auk þess sem skipt var um tímagírhjól fyrir bæði knastás og olíuverk.

Í 4.1.2. gr. skilmála húftryggingarinnar kemur m.a. fram að vátryggingin tekur ekki til vélartjóns nema tjónið megi rekja beint til atvika sem talin eru upp í 3.1. gr. skilmálans. Í skírteini tryggingarinnar er þó vikið frá reglu 4.1.2. gr. skilmálans með sérstakri áritun í skírteinið:

„Sérskildagi vegna vélátjóna

Þrátt fyrir gr. 4.1.2 í skilmálum félagsins nr. M-12 bætast vélátjón

samkvæmt því sem hér segir:

1. gr Vélátjón

1.1. Vátryggingin bætir skemmdir á eftirtöldum vélarhlutum:

Vélarblokk, stimplar, slífar, strokklok,

kambás ásamt legum, tannhjól og ásar, forþjappa, sveifarás,

sveifaráslegur, olíudælur og botnskál

svo fremi sem vélin sé staðsett í sérstöku vélarrúmi

1.2 Aðalvél skal vera yngri en 12 ára við gildistöku þessarar

vátryggingar eða við endurnýjun hennar. Sé

aðalvél eldri en 12 ára en hefur sannanlega verið endurnýjuð að

verulegu leyti af viðurkenndum aðila

er heimilt að víkja frá framangreindu skilyrði

2. gr. Uppgjör vélátjóna

2.1 Um uppgjör vélátjóna fer samkvæmt gr. 5.4 í skilmála félagsins nr.

M-12 [..]“

### Álit.

Fyrir liggur að V hefur samþykkt bótaskyldu úr véltryggingu bátsins. Ágreiningur málsins snýr því aðallega að bótafjárhæðum. Samkvæmt 2. mgr. 3. gr. þágildandi samþykktu fyrir Úrskurðarnefnd í vátryggingamálum, sbr. auglýsingu í B deild Stjórnartíðinda nr. 1090/2005, úrskurðar nefndin um bótafjárhæðir þegar fyrir liggur samþykki allra málsaðila og liggur slíkt samþykki fyrir í máli þessu.

Um véltrygginguna gilda skilmálar sem ritaðir eru á skírteini húftryggingar smábáta sem M var með í gildi fyrir umræddan bát. Véltryggingin virðist vera eins konar viðbót við húftryggingu smábáta sem hægt er kaupa sérstaklega með húftryggingunni. Samkvæmt skilmála véltryggingarinnar fást vélátjón bætt úr vátryggingunni og er tekið sérstaklega fram að þau séu bætt þrátt fyrir að ákvæði 4.1.2. í húftryggingu smábáta séu vélátjón almennt undanskilin. Þá kemur fram í skilmála véltryggingarinnar að uppgjör á vélátjónum fari skv. 5.4. gr. skilmála V um Húftryggingu smábáta. Verður ekki fallist á það með M að V geti ekki borið fyrir sig ákvæði 5.4. í skilmála húftryggingarinnar, enda skýrt kveðið á um það í skírteini tryggingarinnar hvaða skilmálaákvæði gilda um uppgjör vélátjóna. V hefur þannig heimild til að draga frá tjónabótum fyrningu skv. 5.4. gr. skilmála húftryggingarinnar og kostnað vegna vinnu, flutnings og slipps. Í ákvæði 5.4. gr. kemur þó fram að fyrning miðist við 6% fyrir hvert ár í allt að 12 ár af frumverði hlutarins. Gögn málsins bera með sér að skipt var um tiltekna vélarhluta í nóvember 2011. V var því ekki heimilt að beita fullri fyrningu á þá vélarhluta sem skipt var um árið 2011, þar sem þeir voru ekki orðnir 12 ára þegar tjónið varð þann 10. ágúst 2021. M á því rétt á frekari bótum í þeim tilvikum sem vélarhlutar frá 2011 voru afskrifaðir að fullu.

### Niðurstaða.

M á rétt á frekari bótum úr véltryggingu smábáta hjá V.

Reykjavík, 15. ágúst 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson