598/00

Den 5. februar 2001 blev i sag nr. 52.185:

xxxxx xxxx
xxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxxxxxx

mod

Tryg-Baltica Forsikring
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Tryg-Baltica Forsikring, påstår selskabet tilpligtet at anerkende, at en anmeldt skade på det ene gear i den forsikrede motorbåd er forvoldt som en skadeafværgende foranstaltning.

Af klagerens anmeldelse af 27/10 1999 fremgår: "Vi var 3 både der lå for ankerbøje. Det blæste kraftigt op i nattens løb (vejrudsigten havde lovet stille vejr) kl. 6.00 om morgenen syntes vi det blev for voldsomt, vi startede motorerne og lagde fra, bådene gyngede og vippede meget der kom en pludselig kraftig kastevind det tog i vores båd, så jeg måtte trække BB gashåndtag fra fuld frem til fuld bak for ikke at ødelægge og beskadige nabobåden samt vor egen båd mere end den lige var blevet (septeret på nabobåden var kommet ind under vores søgelænder og havde ødelagt dette). Da gashåndtag blev trukket bak lød der et smæld i motoren, som bagefter stoppede da faren for yderligere kollision var drevet over, men med ødelagt søgelænder."

BM Marine Service har i skrivelse af 3/11 1999 til taksatoren anført: "Gearet er defekt i tandhulsats, diverse tænder for drivhjul frem/bak er knækket. Ovennævnte skade kan kun opstå ved en kraftig påvirkning af tandhulsats, enten ved en påvirkning udefra f.eks. blokering af skruetøj, eller ved en påvirkning ved gearskift. Volvo Penta foreskriver at gearskift kun må foretages ved 800 motoromdrejninger d.v.s. i tomgang."

Klageren gør gældende, at selskabet skal dække udgiften til udskiftning af det beskadigede gear som en skadeafværgende foranstaltning. Klageren har i skrivelse af 11/1 2000 til nævnet bl.a. anført: "Båden lå som vist i kollisionsøjeblikket med bovspryd mod Musti's bagbords side, hvor fenderen sprang da bovspryd var på vej ind i siden på Musti, som vi var fortøjet til med vor for-fortøjning. Det er her jeg må slå kraftigt bak for ikke at vædre den. Til alt held går farten så meget af så kun fenderen ødelægges. Fortøjning var ikke ret lang, så jeg måtte skiftevis slå frem og bak med motorerne hele tiden, på grund af vind vippede La Paloma fra side til side og Musti vippede op og ned. Det kan ikke være rigtigt at fordi man har så meget maskinkraft så man kan undgå en større havariskade, at man så skal straffes for det ved ikke at honorere det ved at betale et nyt gear eller en del heraf. Jeg har måtte installere 2 nye gear til samlet pris inkl. montage til kr. 60.000,-. … I policen står der at man skal forsøge at begrænse omfanget af skaden og det er hvad jeg har gjort og åbenbart selv må betale for. Det kan da ikke være rigtigt."

Selskabet har i skrivelse af 8/2 2000 til nævnet anført: "Vi finder ikke, at vores forsikringstagers handling er udtryk for en forsvarlig skadeafværgende foranstaltning, men at der er tale om en overreaktion, som ikke var påkrævet af situationen. Den fortøjning, som man ikke kunne frigøre sig for, burde være kappet over i stedet for benyttelse af betydelig motorkraft med skift fra fuld kraft frem til fuld kraft bak. Forsikringstager var ikke alene ved afsejling, idet det fremgår af T.M.'s forklaring, at han var behjælpelig ved fralægningen. Den foretagne motormanøvre er direkte ødelæggende for gearkassen. Ingen gearkasse kan holde til, at en motor på 192 HK ved fulde omdrejninger brat skal til at dreje skruen den anden vej. Det ville svare til, om man i en bil kunne skifte direkte fra 4. gear til bakgear. Men i en bil kobler man ud ved gearskifte, hvilket man ikke kan gøre i en båd. Gashåndtaget skal først i midterstilling, så motoren taber omdrejninger, og derfra i bak. Denne – korrekte – manøvre tager under 10 sekunder. Da forsikringstager således kunne have frigjort bådene fra hinanden på anden hurtig måde end ved ekstrem og ødelæggende belastning af gearkassen, som et pludselig skift fra fuld kraft frem til fuld kraft bak er, kan vi ikke deltage i hel eller delvis erstatning for det udskiftede gear."

Hertil har klageren i skrivelse af 16/2 2000 til nævnet bl.a. anført: "… jeg vil tillade mig at kalde min 'overreagerede' reaktion for absolut forsvarlig og klarttænkende handling for skadeafværgende foranstaltning. … Man fokuserer kun på at jeg har trukket gashåndtaget fra fuld kraft frem til bak, det er da muligt at det ikke er helt korrekt beskrevet med fuld kraft frem, men jeg lavede ikke yderligere materiel skade på bådene (på nær gearet). Hvis ikke gashåndtaget var sat i bak var skaden sket! Hvad mener Tryg når de skriver at det kun tager 10 sekunder at føre gashåndtaget fra frem til bak, er det for ikke at beskadige gearet eller mener man det var bedre at kværne bådene mod hinanden, med de evt. tidligere beskrevne omkostninger til følge, for det må være resultatet hvis La Palomas 8 tons har fremdrift i 10 sekunder med tovværk på ca. 5 meter til modparten og max. 3 meter mellem bådene i bølger og blæst. Bagklog? Ja! Tovværket blev ikke kappet med kniv, hvem skulle hente den? Min kone stod med fenderne ved bovspryd, T.M. arbejdede med tovværket og undertegnede arbejde med motorerne."

Klageren er endvidere utilfreds med størrelsen af præmien og selvrisikoen.

Selskabet har oplyst, at ca. 50% af opkrævningsbeløbet vedrører statsafgift.

Forsikringsbetingelserne, nr. 785-09, indeholder bl.a. følgende bestemmelser: "**1.7 Kaskoforsikring 1.7.1. Hvad omfatter kaskoforsikringen:** Kaskoforsikringen omfatter følgende genstande ved skader, som er dækket jfr. § 1.7.4 og 1.7.5: a. fartøjets skrog. b. fartøjets maskineri således som det er beskrevet på policens forside. … **1.7.4. Hele året dækkes:** Kaskoforsikringen dækker hele året skade som følge af: … d. fartøjets væltning eller sammenstød med andet fartøj eller genstande under henståen på land. … **1.7.5. I sejladstiden dækkes:** Kaskoforsikringen dækker i sejladstiden yderligere: a. skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision. … **§ 3. Forhold i skadetilfælde** … Når skade indtræffer, skal sikrede søge at begrænse dens omfang."

Nævnets flertal udtaler:

Nævnet har gennemgået sagen og kan ikke lægge til grund, at klageren foretog en efter omstændighederne forsvarlig redningsforanstaltning, jf. forsikringsaftalelovens § 19, stk. 2. Nævnet finder derfor ikke at kunne kritisere selskabets afgørelse. Herefter, og da skaden på gearet i øvrigt ikke findes at være dækningsberettiget,

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Jørgen Nørgaard