675/03

Den 26. juni 2003 blev i sag nr. 59.780:

xxxx xxxxxxxx xx
xxx xxxxx
xxx xxxxxxxxx xx
xxxx xxxxx

mod

Yacht-Pool
Forsikrings-Service
Hejlsmindebakken 9
6094 Hejls

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

_____

Forsikringstagerne, der har lystfartøjsforsikring i Yacht-Pool Forsikrings-Service, klager ved deres advokat over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt kaskoskade på det forsikrede lystfartøj.

Selskabet er ikke tilsluttet Ankenævnet for Forsikring, men nævnet har i medfør af § 2 stk. 1, 2. pkt., i nævnets vedtægter besluttet at afgive en udtalelse.

Af sagen fremgår det, at klagernes lystfartøj havarerede den 5/4 2001. Lystfartøjet er en 40" motorsejler, bygget af stål, som angiveligt er søsat første gang i 1989.

Af havarirapporten udarbejdet af Yacht-enterprise den 19/4 2001 fremgår bl.a.:

> "Umiddelbart efter søsætningen bemærkede forsikringstager en mislyd fra motor/gear, og mekanikeren blev tilkaldt.
> Han lokaliserede fejlen til dæmperpladen mellem gear og motor.
> Herefter demonterede mekanikeren gearkassen for adkomst til dæmperpladen. For bedre adkomstforhold demonterede mekanikeren ligeledes udstødningsslangen på motoren. Disse adskillelsesarbejder blev foretaget ca. 14 dage før havaridagen.

Fartøjet henlå nu i vandet med delvist adskilt motor / gear. Propelakslen er tilsluttet et trykleje, og akslen er således uberørt af de udførte arbejder.

Havariet blev opdaget d. 5. april 2001, af havnemester O.V., der har forklaret følgende:
Han var i færd med at instruere en gravemester vedr. noget uddybning i en anden del af havnen. Fra denne position kunne han se forsikringstagers fartøj, og han bemærkede at dette lå dybere i vandet med forskibet end ved søsætningen nogle uger tidligere. Havnemesteren løb over til fartøjet, og bemærkede straks at dette var røgfyldt.
...
Imens havnemesteren ventede på brandvæsenet forhalede han fartøjet længere ud af broen, og væk fra andre nærliggende fartøjer. Imens han forhalede fartøjet bemærkede han at motoren kørte ombord i dette.

Falck ankom, og brød kahytsdøren op med et brækjern e. lign.
De undersøgte fartøjet for ombordværende personer, og forsøgte herefter at stoppe motoren.
Imens de forsøgte at finde et stopkabel e. lign. standsede motoren imidlertid af sig selv.
Herefter anbragte Falck, på havnemesterens anmodning, en dykpumpe ombord i fartøjet.
...
BESIGTIGELSE:
Undertegnede besigtigede fartøjet mandag d. 9. april 2001. Til stede var forsikringstager og mekanikeren.

Fartøjet blev gennemgået og følgende blev bl.a. konstateret og oplyst:

- 12 volt ÷ var forbundet direkte fra batterierne til motorblokken.
- 12 volt + var forbundet direkte fra batterierne til starteren.
- Styrestrøm til startrelæ / starter kunne ifølge forsikringstager kun aktiveres når hovedafbryderen var aktiveret. Det var ifølge forsikringstager kun muligt at starte motoren når hovedafbryderen var aktiveret.

· En visuel undersøgelse af ledningsnettet ved motoren, gav umiddelbart det indtryk at ledningsnettet var i dårlig stand. Der hang tilsyneladende flere ubenyttede og delvist afbrudte ledninger. Et sted var der lavet et strømudtag ved at fjerne en del af isoleringen på et kabel, hvorefter enden af et andet kabel var viklet omkring den blotlagte del af kablet.

· På nogle af ledningerne var isoleringen smeltet væk, helt eller delvist, og en enkelt ledning var angiveligt smeltet / knækket over pga. overbelastning.

· Der var en batterioplader ombord i fartøjet, og denne var forbundet til batterierne i batterikassen og tilsluttet 220 volt på bådebroen.

KONKLUSION:

Det er vor vurdering, at årsagen til at motoren er startet skyldes ledningsnettets aktuelle stand. Det er ligeledes kritisabelt at der til stadighed er fuld spænding på startstrømskablerne, ligesom det er meget uhensigtsmæssigt at ÷ polen er forbundet direkte til motorblokken under hensyntagen til at der er tale om et stålskrog.

Havnemesterens indgriben påvirkede ikke umiddelbart havariets omfang, da motoren stoppede af sig selv da denne fik vand (gl. kølevand) ind i indsugningen (turboladeren). Dette skete imens Falck var ombord i fartøjet."

Selskabets advokat har i skrivelse af 22/11 2002 til nævnet med henvisning til forsikringsbetingelserne afvist at yde forsikringsdækning med følgende begrundelse:

"Det er forsikringsselskabets opfattelse,

at forsikringstager gennem egne handlinger, eller via DL3-19-2 ansvar for marinemekanikeren, har handlet groft uforsvarligt ved at skille kølesystemet ad og forlade båden uden at sikre sig, at strømforsyningen er afbrudt, så motoren ikke kan startes.

Som jeg ser det, ligger der et selvstændigt erstatningsansvar fra marinemekanikerens side, idet i hvert fald han - som fagmand - burde have set konsekvensen af sine handlinger og undladelser.

at skibet som følge af det åbne kølevandssystem ikke har været sødygtigt på skadestidspunktet, og at denne usødygtighed er frembragt ved en positiv handling

fra forsikringstagers side, samt at denne positive handling har været den direkte årsag til forsikringsbegivenheden.

at de mørnede elledninger er en direkte følge af manglende vedligeholdelse af bådens elsystem, og at de er stærkt medvirkende til skadens opståen, da en kortslutning jo øjensynlig opstår i dette defekte ledningsnet.

Også af denne grund finder selskabet ikke at skulle betale erstatning for en forsikringsbegivenhed.

Endelig finder selskabet, at den specifik undtagelsesbestemmelse i pkt. 4.6. må kunne medføre, at der ikke skal betales erstatning for skader på motoren og tekniske anlæg. Anvendelse af denne bestemmelse er sekundær i forhold til de øvrige undtagelsesbestemmelser, idet der jo i realiteten er 2 skadesforløb, nemlig dels røgudvikling, dels bordfyldning af båden som følge af det adskilte kølesystem, men ser man på taksatorrapporten, er langt hovedparten af skaderne forvoldt af det indtrængende vand."

Klagernes advokat stiller sig uforstående over for selskabets afvisning, idet advokaten gør gældende, at der foreligger en hændelig skade, som er omfattet af den tegnede kaskoforsikring. Endvidere bemærker advokaten, dels at båden var totalt nyrenoveret, hvorfor det bestrides, at bådens elnet var mørnet, dels at den indhentede havarirapport ikke kan tillægges betydning, idet den må betragtes som en af selskabet ensidigt indhentet erklæring.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**3 FORSIKRINGEN DÆKKER**

...

3.2 Omfattede skadeårsager

Forsikringen dækker storm-, brand-, sod-, grundstødnings-, kollisions- og lynnedslagsskader, ...

...

4 FORSIKRINGEN DÆKKER IKKE

4.1 Forsæt og grov uagtsomhed

Skader påført de forsikrede genstande forsætligt samt skader opstået som følge af sikredes grove uagtsomhed.

...

4.3 Søudygtighed

Skader opstået som følge af fartøjets manglende sødygtighed.

4.4 Almindelig afskrivning

Skader som skyldes normal vejrindflydelse (f.eks. frost, is, tilfrysning af kølevand, sol, varme, regn, sne), rust, korrosion, oxidation, osmose, alder, mørhed og utøj såvel som afskrivning i forb. m. fartøjets normale brug.

...

4.6 Driftsskader

Driftsskader på maskinanlæg og teknisk og nautisk udrustning samt skader på dette som følge af mangelfuld eller forkert betjening. Køle- og havvand som via udstødningssystemet løber ind i motoren (*vandslag*) i et i øvrigt ubeskadiget fartøj, betragtes som driftsskade."

Nævnet udtaler:

Nævnet må efter det oplyste lægge til grund, at skaden er sket som følge af, at vand har kunnet trænge ind gennem udstødningshullet, fordi udstødningsslangen har været demonteret, således at vandet ad den vej har kunnet trænge ind i båden. Nævnet bemærker herved, at vandindtrængen gennem udstødningshullet kun vil kunne ske, når vandet i havnen er så uroligt, at det skvulper op over udstødningshullet.

I overensstemmelse med nævnets praksis i lignende tilfælde - jf. således nævnets sag nr. 58.703 - finder nævnet på denne baggrund at måtte karakterisere båden som usødygtig.

Herefter kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har afvist forsikringsdækning.

Poul Sørensen
formand