723/05

Den 17. maj 2005 blev i sag nr. 64.799:

xxxxxx xxxx
xxxxxxxxxx xxx xxxxx
xxxx xxxxxxxx

mod

Württembergische und
Badische Versicherungs-
Aktiengesellschaft (Wüba)
v/Yacht Pool International
Hejlsmindebakken 9
6094 Hejls

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft (Wüba) v/Yacht Pool International, klager over størrelsen af den af selskabet tilbudte erstatning i forbindelse med et anmeldt tyveri af det forsikrede lystfartøj.

Det fremgår af sagen, at klagerens motorbåd af mærket Celebrity 180 BR, årg. 2000, den 17/5 2004 blev konstateret stjålet fra en dansk havn. Tyveriet med anmeldt til politiet samme dag. Efterfølgende blev skaden ligeledes anmeldt til selskabet. Yacht-Enterprise v/A.B. udarbejdede efter anmodning fra selskabet en tyverirapport. På baggrund af de i rapporten indeholdte oplysninger tilbød selskabet herefter klageren en erstatning på 82.000 kr. efter fradrag af selvrisiko på 8.000 kr., hvilket blev meddelt klageren ved skrivelse af 21/7 2004.

Klageren har i sit klageskema, der er modtaget af nævnet den 1/9 2004, bl.a. anført følgende:

"Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen. Supplerende redegørelse kan evt. vedlægges.

2. 64.799

…

Båden af mærket Celebrity er vi 3 om at eje (M.F., R.F. og D.S.).

…

Båden har vi købt i USA i marts måned, og havde selvfølgelig tiltænkt at få alle godkendelser, vi tegner en tyveriforsikring, da vi før har mistet en båd fra R. havn, forsikringen tegner vi til 120.000 kr., da det efter vores vurdering er bådens værdi uden godkendelser. Vi havde på tyveritidspunktet en meget interesseret køber og prisen havde vi forhandlet frem til 140.000 kr. (det skal siges, at han sprang fra inden den blev stjålet).

Vi har selv vurderet at en CE-godkendelse ville koste ca. 20.000 kr., det har vi vurderet ud fra bådens kvalitet og udstyr. Jeg vil gerne nævne at M.F. er maskiningeniør og jeg (D.S.) er flymekaniker, så vi har stort teknisk kendskab og jeg mener bestemt at vi kan vurdere kvalitet.

2. Hvad vi De konkret opnå hos selskabet?

Vi mener, at den vurdering A.B. har lavet af båden ikke stemmer overens med bådens reelle værdi, og at vi er berettiget til de 120.000 kr. som vi har forsikret båden til, samtidig er prisen på forsikringen bestemt af værdi ansættelsen, og der står ikke noget om, at båden skal være CE-godkendt i den papirer vi har modtaget fra Yacht-Pool."

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse. Selskabet har til støtte herfor i skrivelse af 16/9 2004 til nævnet bl.a. anført:

"I forbindelse med A.B.'s undersøgelse af tyveriet kom det frem, at fartøjet ikke er CE-godkendt. Jf. teknisk forskrift om fritidsfartøjers bygning og markedsføring m.v. skal alle nye og brugte fritidsfartøjer med en længde mellem 2,5-24 m. importeret fra 3. lande efter 16. juni 1998 være forsynet med CE-mærkning. Da det er ulovligt at benytte og markedsføre ikke CE-godkendte fartøjer, er nærværende fartøj i praksis uanvendeligt. Når eller hvis fartøjet atter dukker op, vil vi ikke kunne sælge det på lovlig vis, men vil være henvist til at lade fartøjet eftercertificere eller hugge op.

R.F. [klageren] anfører i sin klageskrivelse af 16. august 2004 til Dem, at han mener, fartøjets handelsværdi er kr. 120.000,-. Ifølge havarirapporten ville et tilsvarende far-

tøj da også koste kr. 120.000,- vel og mærke, hvis fartøjet var CE-godkendt. Denne handelsværdi vurderes også herfra som værende realistisk for et tilsvarende CE-mærket fartøj, som lovligt kan anvendes.

Omkostningerne til en CE-godkendelse anslås at være kr. 30-50.000,-. Vi har herefter fratrukket den lavest mulige omkostning, altså kr. 30.000,- og er af den opfattelse, at forsikringstager er blevet overordentligt godt behandlet, også set i forhold til forsikringstagers reelle tab.

Som det fremgår af vedlagte udskift fra NADAquides.com, er den gennemsnitlige udsalgspris for en Celebrity 180 BR årg. 2000 på $ 9.905,-.

Genanskaffelsesprisen kan herefter opgøres således:

Gennemsnitlig indkøbspris $ 9.905	kr.	61.411,00
Fragt til Danmark, anslået		10.000,00
Tysk moms 16%		9.825,76
kr.		81.236,76

Vi fastholder derfor, at forsikringstager så rigeligt har fået sit tab dækket."

Hertil har klageren i skrivelse af 8/10 2004 til nævnet bemærket:

"Vi vil gerne give vores udlægning af regnskabet for at hente en båd i USA, da der er flere beløb i Yachtpools udregning, der ikke stemmer overens med de aktuelle omkostninger samt helt udeladte omkostninger.

Vedlagt er dokumentation for de brugte beløb:

1. Udskrift fra NADAguides.com
   Værdi af båden ifølge www.NADAguides.com med det udstyr som vores båd havde, prisen står på side 2. low retail: $10450 average retail: $13350 gennemsnit = $ 11900
2. Udskrift af salgs annonce fra www.boattraderonline.com for en tilsvarende båd, bådens pris er $ 12300

4. 64.799

3. Udskrift af mail fra J.H. Shipping APS
   Fragt omkostninger for transport af en 18 fods båd ifølge mål fra vores båd. Fra New York havn til Københavns Havn.

Genanskaffelsesprisen opgøres således:

Gennemsnitlig indkøbspris $ 11900	kr. 73.780
Fragt pris $ 3511 =	kr. 21.768
told 1,7 % =	kr. 1.624
moms 25 %=	kr. 24.293
pris i alt =	kr. 121.465

I den pris er der ikke medregnet transport fra forhandler til havn i USA, terminal handling samt fortoldnings gebyrer i København, derudover er der flere mindre udgifter til fx. forsegling af båden, penge overførsel, eller rejse udgifter.

Regnskabet understøtter hvorfor vi har forsikret/værdi ansat vores båd til 120.000 kr."

Selskabet har efterfølgende i skrivelse af 29/10 2004 til nævnet anført følgende:

"Det vækker nogen undren, at forsikringstager ikke fremlægger originalregningerne for indkøb og hjemtransport af det stjålne fartøj. Disse regninger ville dokumentere, hvad fartøjet rent faktisk har kostet forsikringstager. I stedet har man valgt at fremlægge en udskrift fra NADA-guides, omhandlende et fartøj med en betydelig mængde ekstraudstyr, et ikke nærmere specificeret fragttilbud samt en påstand om, at der skal indregnes 25 % moms.

Vi er bekendt med, at forsikringstager og en kammerat i fællesskab har hjemtaget to både med videresalg for øje. Vi er ligeledes bekendt med, at bådene blev indfortoldet i Tyskland, hvorfor der kun er betalt 16 % moms af disse. Endvidere har vi været i kontakt med fa. S. Shipping i Esbjerg, som oplyser en pris på ca. USD 3.117,- for transport af en 40 fods container fra New York til Bremerhaven eller Hamborg. En 40 fods container kan rumme to 18 fods fartøjer, og vi er af den overbevisning, at forsikringstager og hans kammerat har hjemtaget de to fartøjer i en 40 fods container.

Fremlæggelse af de originale regninger ville kaste lys over debatten omkring forsikringstagers faktiske udgifter, og vi er af den opfattelse, at undladelsen heraf har til formål at få omkostningerne ved køb og import af fartøjet til - imod bedrevidende - at fremstå som højere end de faktiske omkostninger og at der derfor, med andre ord, er tale om forsøg på bedrageri. Fartøjet blev importeret i foråret 2004, hvorfor det må antages, at forsikringstager stadig er i besiddelse af de originale regninger.

Spørgsmålet om omkostningerne ved import af fartøjet ses imidlertid ikke at have betydning for erstatningsopgørelsen. Fartøjet er forsikret til benyttelse i Danmark og det er ubestridt, at værdien af et tilsvarende CE-godkendt fartøj andrager kr. 120.000,-. Det omhandlede fartøj er ikke CE-godkendt.

Dette blev fortiet af forsikringstager og havde han oplyst herom, ville vi have afvist at forsikre fartøjet.

Dette til trods har vi udbetalt erstatning svarende til fartøjets værdi med fradrag for den lavest tænkelige udgift til CE-godkendelse af fartøjet. CE-godkendelse er, som tidligere påvist, en betingelse for at fartøjet kan omsættes og benyttes overhovedet. Hvis erstatningsbeløbet sættes højere, vil forsikringstager opnå fortjeneste."

Klageren er fremkommet med yderligere bemærkninger ved skrivelse af 12/11 2004 til nævnet. Af skrivelsen fremgår bl.a., at de i forbindelse med købet af båden udstedte fakturaer er bortkommet. Klageren har endvidere anført, at båden ikke er hjemtaget via Tyskland, samt at en båd af den omhandlede type, der står på en US-trailer, ikke kan være i en container, da den er for bred. Følgelig har klageren ved sin opgørelse af genanskaffelsesprisen benyttet prisen for biltransport.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**12. Erstatningsopgørelse, totalskade**

12.1 Totalskade?

Erstatningen beregnes som totalskade, når:

12.1.1

Fartøjet er gået helt til grunde.

…

12.2 Erstatningsydelsen

Ved erstatning for genstanden, herunder personlige effekter, ydes der erstatning for dagsværdien. Ved dagsværdien forstås genanskaffelsesprisen med fradrag for værdiforringelse på grund af alder, brug, mode, nedsat anvendelighed eller individuelle omstændigheder."

Nævnet udtaler:

Indledningsvis bemærkes, at det påhviler forsikringstageren at sandsynliggøre størrelsen og rigtigheden af det fremsatte erstatningskrav.

Nævnet har gennemgået sagen og finder på dette grundlag, at der ikke er anledning til at kritisere selskabets afgørelse.

Dette udelukker dog ikke, at en nærmere bevisførelse for en domstol kan begrunde et andet resultat.

Med dette forbehold

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Marianne Højgaard Pedersen