793/08

Den 7. juli 2008 blev i sag nr. 72.173:

xxxxx xxxxxx xx xxx xxxxxx
xxxxxxxxx x
xxxx xxxxxx

mod

Pantaenius
Østerbro 11
Postboks 110
7800 Skive

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

_____

Forsikringstagerne, der har lystfartøjsforsikring i Pantaenius, klager over selskabets afvisning af at yde dækning til en ny propel.

Selskabet henviser til, at der allerede er ydet dækning til en reparation af den eksisterende propel, og at det ikke af klagerne er påvist, at reparationen af propellen ikke er tilstrækkelig og fagmæssig forsvarlig.

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.

Det fremgår af sagen, at klagerne ved skadeanmeldelse af 17/7 2006 anmeldte, at der var sket skader på deres lystfartøj som følge af, at noget tovværk havde snoet sig fast om skrueakselen. S.A.H. besigtigede lystfartøjet og anførte som følge heraf i havarirapport af 18/7 2006:

> "Under sejlads ud for R. Havn fik fartøjet, under motorsejlads, viklet kraftig stykke tovværk i skruen. Tovværket blev fjernet ved slipsætning, nærmere blev ikke udført. Efter afgang nord over tiltog rystelserne, begyndende ved 2200 omdrejninger, men da man sjældent kører over 2000 omd. forsættes til G. Havn, hvor man hos B. P. fik strammet boltene i RP-koblingen. Tilsyneladende herefter ok.

Nogle dage senere, hvor der på grund af dårlig vejr skulle forceres med motorkraft ud for L. (Østerø), vendte rystelserne tilbage med fornyet kraft. Hos maskinfirma på L. blev alle bolte i kobling skiftet, inden sejlads mod Norge. På L. mente man også motor skulle oplines, men der var ikke tid inden for det tidsrum forsikringstager havde til rådighed.

På vej til Norge tiltog rystelserne igen, men nu allerede ved 1600 omdr. Sæsonen afsluttedes med motorsejlads under 1500 omd.

Foråret 2005 fartøjet på land for forårsklargøring, motor oplines, men skrue og aksel kunne ikke checkes, da der var optaget på beddingen.
Fartøjet forsætter til B. hvor man forsøger at komme på land, da rystelserne nu allerede viser sig ved 1400 omd. Fartøjet kunne ikke slipsættes i B. på grund af tilsanding og langt tids lavvande.

B. Smede og Motorværksted fik aftalt med F. Værft, at fartøjet kunne slipsættes der. Efter slipsætning hos F. Værft, er det konstateret, at koblingen er skæv, og formentlig har været det siden juli 2005, en grov opmåling af skruen viste, at det ene blad var vredet en smule i forhold til øvrige. Det aftaltes, at skruen straks skulle sendes til K. for opretning, og at fartøjet måtte blive på land indtil da. Med ny kobling og oprettet skrue skulle motor igen oplines. Gummiophæng der er skiftet af G. i 2004 fandtes ubeskadiget.
...
Det skal bemærkes, at slipsætning og rep. af kobling m.m. allerede var igangsat ved vor mellemkomst. Herfra har vi alene fastholdt at propel burde checkes for at sætte en stopper for de mange forsøg der er gjort."

S.A.H. anførte i afsluttende havarirapport af 20/7 2006:

"Alaska 46 er nu færdigrep. og søsat.
Efter lidt problemer med at få propellen efterset og rep. er det nu lykkedes at få K. Maskinfabrik til at tage sig af sagen.
Propellen (Micigan) er nu rettet på det ene blad og skulle igen være brugbar. K. Maskinfabrik oplyser at propellen er lidt slidt og med enkelte små revner formentlig er den tidl. rep."

Af faktura fra reparation fra F. Værft af 6/9 2006 fremgår bl.a.:

"Gennemgang af koblings- og propelleranlæg. Udskiftning af defekt kobling samt nødreparation/opretning af eksisterende propel. Der er konstateret revner i ét blad."

I fakturaen hedder det vedrørende propellen:

"Propel nødrepareret, revner fundet i ét blad. Ny propel anbefales snarest."

I en e-mail af 5/7 2007 fra klagerne til K. Propeller hedder det bl.a.:

"Sidste år lå vi med vores 46' stålbåd på bedding hos F. Værft. En mand blev sendt over til jer fra F. Værft med propellen af vores båd. Vi fik at vide at I mente at propellen skulle skiftes. Der var imidlertid ingen propel på lager i den rette størrelse. Prisen for propellen husker jeg lå på ca. 5.800 kr. men det ville komme op i nærheden af det dobbelte hvis den skulle komme med luftfragt, hvor den kunne være fremme på 8-10 dage.

Forsikringen ville ikke betale for omkostninger der fulgte med denne hurtigleverings løsning. Derfor blev propellen nødrepareret med den besked fra jer, at den skulle skiftes snarest og en ny propel blev bestilt til normal leveringstid. Den er leveret til F.

Forsikringsselskabet har imidlertid indtaget den holdning at det er ikke nødvendigt at skifte propellen da den efter reparationen er i FULD FORSVARLIG stand. Det undrer mig meget at en forsikringsmand skulle have faglig kompetence til at fremsætte en sådan bedømmelse af en propels tilstand.

Derfor håber jeg meget på at I kunne finde tilbage til sagen og svare mig om det er forsvarligt ikke af skifte propellen og hvilke risici vi løber i fald propellen ikke udskiftes med en ny."

O.P. fra K. Propeller anførte herefter i e-mail af 9/7 2007 til klagerne:

"Som det fremgår af faktura, er der revner i ét af propelbladene. Det vil med sikkerhed betyde at dette blad falder af på et tidspunkt som ikke er muligt at forudsige. Når der er revne, kan den ikke stoppes i at blive større og større, medmindre det kan lade sig gøre at svejse bladet/revnen. Det var ikke muligt i jeres tilfælde."

Selskabet anførte herefter i skrivelse af 9/7 2007 til klagerne:

"På given foranledning skal selskabet hermed bekræfte at udbedringen af fartøjets propel er udført fagmæssigt forsvarligt og har tilsyneladende fungeret upåklageligt siden udbedringen.

Taksators rapport påpeger at propellen generelt er slidt med smårevner samt spor efter tidligere reparationer.

Vi må derfor beklage ikke at kunne betale for en ny propel og reparatørens bemærkninger om en 'midlertidig reparation' må stå for denne regning idet hverken taksator eller selskabet har bestilt nævnte propel."

Klagerne har ved skrivelse af 11/7 2007 over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet skal betale for en ny propel samt monteringen af denne. Klagerne har til støtte herfor anført:

"F. Værft konstaterede skade på kobling og propel. Koblingen blev repareret men propellen kun nødrepareret, fordi da der ikke umiddelbart kunne skaffes en propel i den rette konstruktion. Som det fremgår af vedlagte korrespondance, ville Pantaenius ikke betale de ekstraomkostninger som ville følge med hurtiglevering af propel samt medfølgende ekstraudgifter for enten ventetid på bedding (8-10 dage) eller ekstra optagning og nedsætning. Derfor blev den nødreparerede propel sat på og en ny bestilt af værftet til normal leveringstid på ca. 3 måneder. Efter at vi forlod værftet har vi sejlet meget lidt og slet ikke siden d.30.08.06. Pantaenius påstår nu at den nødreparerede propel er i fuld forsvarlig stand og afviser at betale for at den bliver udskiftet med den nye som siden er ankommet til F. Værft.

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet? (skal udfyldes)
At Pantaenius anerkender at betale for den nye propel og dens montering da det klart fremgår af såvel faktura og udtalelsen fra K. Propeller at den udførte nødreparation ikke er udført 'fagmæssigt forsvarligt' som Pantaenius hævder men var en midlertidig løsning som vi i den givne situation var nødt til at acceptere."

Selskabet har ved skrivelse af 27/8 2007 fastholdt sin afgørelse over for nævnet. Selskabet har til støtte herfor anført:

> "Som det fremgår af ovennævnte Havarirapport og korrespondance har der på intet tidspunkt været tale om en udskiftning af den omtalte propel men alene reparation af denne. Reparationen er udført fuldt forsvarligt og har os bekendt fungeret upåklageligt siden da. Vi må derfor fastholde vort standpunkt om vi på intet tidspunkt har givet tilsagn om betaling for udskiftning af propellen men alene en reparation."

Klagerne og selskabet fremsendte herefter yderligere skrivelser til nævnet til støtte for deres påstande.

Nævnet udtaler:

Nævnets flertal finder, at der foreligger en dækningsberettigende skade, idet selskabet ikke har gendrevet K. Propellers oplysninger om, at propellen bør udskiftes, da et af propelbladene kun var nødrepareret og kunne falde af når som helst. De finder derfor, at selskabet bør betale udgifterne ved propellens udskiftning.

Nævnets mindretal finder, at klagerne ikke har sandsynliggjort, at den foretagne reparation af propellen ikke er tilstrækkelig og fagmæssig forsvarlig, og at der derfor ikke er grundlag for at kritisere selskabets standpunkt.

J. Hermann