800/08

Den 7. juli 2008 blev i sag nr. 73.030:

xxxx xxxxx xxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxx xx xx xxx
xxxx xxxxxxxxx x

mod

Pantaenius
Østerbro 11
Postboks 110
7800 Skive

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Pantaenius, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt kaskoskade (motor tabt under sejlads).

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.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at skaden ikke er sket ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, jf. forsikringsbetingelsernes § 3.

Det fremgår af sagen, at klageren under sejlads i den forsikrede båd den 20/8 2007 mistede en Suzuki DT 9,9 LX påhængsmotor. Skaden blev anmeldt til det indklagede selskab den 27/8 2007. Af den til selskabet fremsendte skadeanmeldelse fremgår bl.a.:

> "Turen påbegyndtes den 18. august 2007 med første stop i H. Den 19. august kortvarigt i A. før overnatning i T.
>
> Afsejlede fra T. den 20. august kl. 10.30. Frisk til hård vind fra SØ rejste nogen sø. Vind og sø øgedes ved runding af K.
> Kl. ca. 12.15, på positionen 56'17,5 N - 12'26,5 E (anslået), S for K. og på kryds (bb halse) blev påhængsmotoren uden forudgående varsel revet løs fra hækbeslaget af en stor sø og forsvandt i havet. Benzinslangen blev i den forbindelse revet over. Returnerede herefter til S. for sejl alene.

> Motoren har sidst været afmonteret i juli hvor fastgøringsbeslag er kontrolleret og spændt ved fornyet montering."

Ved skrivelse af 4/9 2007 anmodede selskabet klageren om at fremsende fotos af motorbeslaget og pladen, hvorpå motoren var monteret. Samtidig hermed anmodede selskabet klageren om at oplyse, om der var brud på motorbeslaget.

Vedhæftet e-mail af 15/9 2007 til selskabet fremsendte klageren fotos af motorbeslaget og pladen. Endvidere oplyste han, at der ikke var brud på nogen af delene. Samtidig hermed tilkendegav han, at han i sagens natur ikke kunne sige noget om, hvorvidt der var brud på selve motoren.

På baggrund af de modtagne oplysninger afviste selskabet at yde forsikringsdækning, hvilket blev meddelt klageren ved skrivelse af 17/9 2007. Det hedder i skrivelsen bl.a.:

> "Du har fremsendt fotos af motorbeslag og plade, og der er ikke konstateret nogen brud på disse dele.
> …
> Motoren har ikke været sikret mod at glide eller blive slået af fastgørelsesbeslaget med en kæde eller tilsvarende sikring.
>
> Dækket af kaskoforsikringen er pludseligt opståede skader forårsaget af kollision, stranding, synkning, grundstødning, havari på master og bomme, ildsvåde, tyveri, hærværk og ulykker.
>
> Det betragtes ikke i sig selv som en ulykke, at båden bliver ramt af en stor sø. Endvidere er der ved sejlads i frisk til hård vind med nogen sø en nærliggende risiko for, at motoren kan glide af beslaget, når den ikke er sikret med kæde eller lignende."

Af klagerens skrivelse af 23/9 2007 til selskabet fremgår:

> "Jeg er helt uforstående over for afgørelsen, som jeg hermed klager over.
>
> Pantaenius anfører for det første, at der ikke er konstateret noget brud på hverken motorbeslag eller plade.
>
> Motoren har været monteret og fastgjort med de skruebeslag, der er en integreret del af konstruktionen. Dette kan næppe anses for en forsømmelse fra min side, helt uagtet at brud på motorens egne beslag jo ikke kan udelukkes. Forsikringsbetingelserne omtaler ikke et konstateret brud som forudsætning for dækning.
>
> For det andet anføres det, at motoren ikke har været sikret mod at glide eller blive slået af med en kæde eller tilsvarende sikring. Noget sådant er ikke omtalt i forsikringsbetingelserne
>
> Motoren har været spændt fast med de ovenfor nævnte skruebeslag (se mærker i motorplade), hvilket sammen med motorens egenvægt på knap 40 kg betyder, at der skal en meget kraftig

ydre påvirkning til at motoren river sig løs/går i stykker. Det kan ikke anses for groft uagtsomt, eller på anden måde ophæve forsikringsdækningen, at motoren har været monteret på denne måde.

Endelig, og som det tredje, anfører Pantaenius, at det ikke i sig selv betragtes som en ulykke, at båden bliver ramt af en stor sø. Jeg forstår det sådan, at Pantaenius anser en ulykke som forudsætning for dækning.

Jeg har ikke søgt om erstatning for at en stor sø har ramt min båd. Jeg har søgt om erstatning for en skade - tab af motor - som var en følge af sejlads i relativt hårdt vejr/stor sø. Jeg har vanskeligt ved at forestille mig, at Pantaenius generelt afviser at dække følgeskader af sejlads i hårdt vejr. Det ville formentlig overraske både sejlerkolleger og kunder.

Påhængsmotoren er udtrykkeligt anført med et særskilt dækningsbeløb på min Yacht-kasko. Der er efter min opfattelse intet i forbindelse med tabet af motoren, der betyder at jeg har handlet forsømmeligt, groft uagtsomt eller på anden måde har forbrudt mig mod betingelserne for forsikringsdækning. De anførte begrundelser fra at afslå dækning savner efter min opfattelse relevant hjemmel i forsikringsbetingelserne."

Ved skrivelse af 9/10 2007 til klageren tilkendegav selskabet, at det var indstillet på at revurdere sagen. Til brug herfor anmodede selskabet klageren om at redegøre mere detaljeret for hændelsesforløbet.

I forlængelse af selskabets anmodning fremkom klageren med supplerende oplysninger i skrivelse af 15/10 2007. Af denne skrivelse fremgår:

"Motoren var stoppet, vippet op og låst i bådens motorbeslag (der i parentes bemærket er det originale denne bådtype er monteret med). Ved moderat krængning og/eller på nogenlunde fladt vand forbliver motoren i denne position helt fri af vandet.

I situationen, sejlede båden på bagbords halse, med sø og vind ind fra tværs/foran for tværs. Med motorbeslaget siddende på styrbord side af hækken, kombineret med en del krængning i frisk til hård vind, vil motorens nederste dele uundgåeligt blive ramt af søen.

Som allerede tidligere nævnt, var der en del sø ved runding af K. Motoren bliver revet løs efter 20-30 min. sejlads herefter, uden at der forud havde været nogen indikation. på svækkelse af montering/beslag. Den udløsende, store, bølge kom tværs fra bagbord på et tidspunkt hvor båden krænger en del til styrbord."

Ved skrivelse af 6/11 2007 til klageren fastholdt selskabet det tidligere meddelte afslag på forsikringsdækning. Det hedder i skrivelsen bl.a.:

"Dækket af forsikringen er jfr. kaskobetingelsernes § 1, pludseligt opstået tab som følge af en række omstændigheder - herunder stranding, kollision, grundstødning, havari på master, ulykker mm.

Vi har vurderet din sag igen, og kan fortsat ikke få dit tab af påhængsmotoren ind under de forsikringsbegivenheder, som er nævnt i § 3. I forbindelse med sejlads i frisk til hård vind betragter vi det fortsat ikke som en ulykke at båden bliver ramt af en stor sø fra samme retning

som den øvrige sø. Endvidere vurderer vi, at årsagen til tabet af motoren ikke er opstået pludseligt men over tid henset til, at der er som nævnt i dit brev af 15. oktober 2007, er sejlet med en del krængning til styrbord hvor motorens nederste dele uundgåeligt vil blive ramt af søen.

Tab af motor som følge af sejlads i relativt hårdt vejr/stor sø, som du nævner i dit brev af 23. september 2007 som grund til at søge erstatning er ikke i betingelserne defineret som en forsikringsbegivenhed, der kan udløse erstatning."

Efterfølgende har klageren indbragt sagen for Ankenævnet for Forsikring med påstand om, at selskabet skal anerkende, at den anmeldte skade er dækningsberettigende.

Efter sagens indbringelse for nævnet har selskabet indhentet taksatorrapport fra Yacht-Entreprise. Af denne rapport, som er dateret 21/12 2007, fremgår bl.a.:

"**VOR VURDERING AF DET FREMSENDTE MATERIALE**:
Undertegnede har gennemlæst de fremsendte bilag, herunder specielt forsikringstagers beskrivelse af hændelsesforløbet forud for og i forbindelse med tab af motoren.

Ligeledes har undertegnede omhyggeligt gennemset de fremsendte fotos.

Af de fremlagte fotos fremgår det, at der igennem tiden har været foretaget forskellige motorplaceringer på beslaget. Dette ses ved, at der er adskillige forskellige 'trykmærker' efter påhængsmotorens fastspændingsspindler (rettelig efter 'fødderne' på disse). Det fremgår ligeledes også tydeligt, at motorbeslaget (eller alene træpladen i dette), på et tidspunkt er blevet 'vendt om' da ovennævnte trykmærker findes på såvel klodsens ovre som nedre del. En påhængsmotor har kun to fastspændingsspindler, og disse er altid anbragt i den øverste del af fastspændingskonsollerne.

På billederne ses som tidligere nævnte, dybe indpresningsmærker i træværket efter fodpladerne på fastspændingsspindlerne, samt et område hvor der er overfladisk skamfiling/skuremærke på træværkets overflade.
Dette skamfilings/skuremærke, kan være opstået ved det aktuelle tab af motoren.

Det er vor vurdering, at tabet af motoren skyldes at denne ikke har været fastspændt korrekt på motorbeslaget.

Alternativt skulle havariet være opstået som følge af, at begge motorens fastspændingskonsoller var knækket helt over.
Dette anser undertegnede for usandsynligt, da det er vor erfaring at det ikke er fastspændingskonsollerne der er det 'svageste led' i motoren.
Såfremt der var sket brud på 'svagere dele' på motoren, ville fastspændingskonsollerne fortsat sidde tilbage på motorbeslaget.

Sluttelig skal det bemærkes, at såfremt motoren havde været sikret til fartøjet således som policens sikkerhedsforskrifter foreskriver, da var denne næppe mistet ved den aktuelle hændelse."

Herefter har selskabet i skrivelse af 21/12 2007 til nævnet bl.a. anført:

"Den eneste forsikringsbegivenhed nævnt i § 3 som tabet af motoren eventuelt kunne komme ind under er 'ulykke' og også for ulykker gælder, at såvel ulykken som dens skal være sket pludseligt – altså på et tidspunkt og ikke over et tidsrum.
…
Pantaenius fastholder … afslaget, da taksatorens vurdering støtter Pantaenius om, at årsagen til tabet af motoren ikke er sket på et tidspunkt men er sket over et tidsrum.

Hvis der havde været brud på motorbeslaget ville dette have været en kraftig identifikation af, at årsagen til tab af motoren skyldtes en pludselig (kraftig) påvirkning. Klager oplyser selv i sin mail med fremsendelse af fotos 'som det fremgår, er der ikke brud på nogen af delene. Om der har været tale om brud på motoren, kan jeg i sagens natur ikke sige noget om'. Hertil må Pantaenius igen henvise til taksators vurdering.

Der er intet i sagen og fotos der indikerer, at der har været tale om brud på motoren og de overfladiske skrabemærker på monteringspladen på motorbeslaget går i begge sider fra trykføddernes monteringssted og næsten helt op til overkant af pladen, hvor der tilsyneladende er slået lidt af kanten på oversiden af pladen.

Der ses på billederne relativt dybe trykmærker, som er mørke og derfor må stamme fra en tidligere fastspænding af motoren. De mere overfladiske skrabemærker fra da motoren blev løftet af/tabt løber direkte ned til svagere og lysere trykmærker som ses lidt forskudt mod styrbord i forhold til de mørke og ældre trykmærker. Man kan kun se omridset af de nyere og lyse trykmærker, der i modsætning til de mørkere og ældre trykmærker (samt de nyere trykmærker på pladsens nederste del) ikke har afsat en ring på ca. 2 mm's dybde i træet.

Pantaenius fastholder derfor afslaget med den begrundelse at motoren ikke har været tilstrækkeligt fastspændt hvorfor den (over tid) har kunnet forskyde sig op ad på motorpladen for til sidst at blive slået af en (evt. flere bølger). Til klagers bemærkning i bilag … om, at der ikke forud havde været indikation på svækkelse af montering/beslag vides ikke om der henvises til tidligere kontrol eller observationer under sejladsen umiddelbart inden tabet. Sejladsen foregik i frisk til hård vind i en 7,7 m sejlbåd med stor krængning og har derfor krævet stor opmærksomhed.

Derfor fastholder Pantaenius afslaget med den begrundelse at motoren ikke har været fastspændt tilstrækkeligt hvorfor den over tid er slået af søgang og bådens bevægelser i søen og ikke ved at den pludseligt er slået af. Skaden er derfor ikke dækningsberettiget.

Klager, der er velformuleret i sin klage og skrivelser, herunder i sin supplerende redegørelse … beskriver selv at den udløsende store bølge er kommet fra tværs på bagbord side, altså fra samme retning som det øvrige bølger på et tidspunkt hvor båden krænger kraftigt mod styrbord. Der er ikke oplysninger om, at den udløsende store bølge skulle være større eller væsentlig større end de øvrige bølger og det er af klager oplyst, at den kommer fra samme retning som disse."

Hertil har klageren i skrivelse af 18/1 2008 til nævnet bl.a. bemærket:

"Der er, efter min vurdering, intet i taksators gennemgang af det faktuelle materiale (billederne), der indikerer nogen form for forsømmelighed fra min side i forbindelse med motorens fastgøring. Taksator henviser selv til dybe indpresningsmærker i træværket, hvilket er udtryk

for at motoren har været spændt hårdt, og taksators konklusion om at denne ikke skulle være fastspændt korrekt baserer sig tilsyneladende alene på det forhold at den rent faktisk er tabt.

I sin brug af taksators udtalelse forsøger Pantaenius at insinuere en sådan forsømmelighed, idet man introducerer et sæt 'svagere lysere trykmærker, der i modsætning til de mørkere og ældre trykmærker (...) ikke har afsat en ring på ca. 2 mm's dybde i træet' (Pantaenius' svarskrivelse af 21. december 2008, s.3 nederst). Bl.a. med henvisning til disse svagere trykmærker fastholder Pantaenius afslaget på at dække skaden.

Jeg vil gøre opmærksom på, at taksator, jf. ovenfor, ikke henviser til 'svagere lysere trykmærker' som grundlag for sin vurdering. Det er da også rent vrøvl, at så overfladiske mærker skulle kunne stamme fra permanent fastspænding af en 40 kg tung motor, der har været i drift i ca. 2 måneder.

Det faktuelle er, at motorpladen blev vendt i forbindelse med af- og påmonteringen i juli - således som taksator har bemærket det - og motorens trykfødder er placeret oven i de dybe ældre mærker fra en tidligere sæsons fastspænding. Jf. disses nu lysere 'kanter'.

De svagere mærker er formentlig opstået i forbindelse med at motoren er 'lirket' på plads med mastekran og inden endelig fastspænding. Det er ikke muligt på billederne at finde et 'sæt' af svagere mærker, der passer med trykføddernes indbyrdes afstand.

For så vidt angår et eventuelt brud på motorens fastspændingskonsoller, beslag eller lign., har jeg ikke hævdet et sådant. Muligheden kan næppe heller afvises alene med henvisning til taksators vurdering af motorens erfaringsmæssigt 'svageste led'.

Taksator nævner at synlige, overfladiske, skamfilings/skuremærker på motorpladen kan være opstået i forbindelse med det aktuelle tab af motoren. Det er muligt. De kan også være opstået i forbindelse med ovennævnte montering af motoren i juli. Pantaenius' egen fortolkning, hvorefter skuremærkerne viser at motoren ikke har været tilstrækkeligt fastspændt og derfor over tid (m.u.) har arbejdet sig op på motorpladen indtil den faldt af, er ikke sandsynlig. En 40 kg tung motor der i hård sø arbejder sig op af en træplade vil givetvis efterlade andet end overfladiske mærker. Tværtimod kunne det tilsyneladende 'rent trukne' mærke jo indikere en pludselig og voldsom hændelse. Måske endda et brud.

Endelig bemærker taksator, at motoren næppe var mistet '..såfremt motoren havde været sikret til fartøjet således som policens sikkerhedsforskrifter foreskriver (..). Det er muligt, men en sådan sikring er ikke omtalt i forsikringsbetingelserne, og kan, efter min opfattelse, derfor heller ikke gøres til forudsætning for dækning af skaden.

Som det selvfølgelig er Pantaenius bekendt - og enhver der kender bare perifert til praktisk sejlads - forekommer det fra tid til anden at påvirkning fra vind og vejr, på trods af alle rimelige forholdsregler, medfører havarier på både, rig eller udstyr. Dette for at understrege, at motoren faktisk godt kan have været forsvarligt fastgjort selv om den er tabt. Det faktum at den er tabt under sejlads i hårdt vejr kan ikke i sig selv tages til indtægt for nogen form for forsømmelighed. Sådan som Pantaenius forsøger at gøre det.

Ifølge Pantaenius har motoren ikke været tilstrækkeligt fastspændt, hvorfor den over tid og som følge af påvirkning fra en, eller flere, bølger har arbejdet sig ovenud af motorpladen og er tabt. Det er tilsyneladende afgørende for P. at få fastslået et sådant længerevarende tidsforløb, idet P. dermed kan afvise at dække tabet med henvisning til '..at såvel ulykken som

dens årsag skal være sket pludseligt - altså på et tidspunkt og ikke over et tidsrum' (P.'s svarskrivelse af 21. december 2007, s.2).

Pantaenius tillægger det derfor betydelig vægt, at jeg i en supplerende redegørelse (15. oktober 2007) har anført, at motoren blev tabt 20-30 min. efter runding af K. Dette er jo - for enhver uhildet - ikke andet end en simpel angivelse af sejladsens forløb, som derudover er angivet med afgangstidspunkt fra hjemhavn, stop undervejs og afrejse fra sidste havn.

Spørgsmålet om tidsPUNKT contra tidsRUM får i Pantaenius' fremstilling en noget spidsfindig-filosofisk behandling, der virker noget pudsig i almindelig forsikringsterminologi.

Men det forekommer at være karakteristisk for Pantaenius' behandling af denne skadesanmeldelse, at man selektivt har anvendt mine supplerende oplysninger til løbende at opbygge et spekulativt hændelsesforløb, som grundlag for at afslå dækning med skiftende begrundelser.

Pantaenius synes at være af den opfattelse, at det påhviler mig som forsikringstager at føre bevis for, at et sådant spekulativt hændelsesforløb - udenfor enhver tvivl - ikke har kunnet finde sted. Det må jeg afvise som klart uacceptabelt.

Som allerede nævnt i min oprindelige skadesanmeldelse, må jeg fastholde, at kl. ca. 12.15 på den anslåede position 56'17,5 N - 12'26,5 E, S for K. og på kryds blev påhængsmotoren uden forudgående varsel revet løs fra hækbeslaget af en stor sø og forsvandt i havet.

Jeg har ikke, som også Pantaenius tidligere har erkendt det i brev af 6. november 2007, udvist grov uagtsomhed eller forbrudt mig mod forsikringsbetingelserne.

Sikring med kæde o.lign. eller brud på motor/motorbeslag er ikke nævnt i forsikringsbetingelserne som forudsætning for dækning og jeg må fastholde, at skaden er omfattet af min Yacht-kasko forsikring hos Pantaenius.

Påhængsmotoren bør erstattes med nypris evt. med fradrag for alder efter gældende regler."

Selskabet har herefter indhentet supplerende kommentarer fra Yacht-Entreprise. Af disse kommentarer, som er dateret 30/1 2008, fremgår bl.a.:

"Undertegnede har tidligere beskrevet såvel dybe indpresningsmærker i træværket, samt områder hvor der er overfladiske skamfilinger / skuremærker, samt anført at de observerede overfladiske skamfilinger / skuremærker kan være opstået ved det aktuelle tab af motoren.

Såfremt motoren forud for havariet, var fastspændt hårdt på træpladen med fastspændingsspindlerne, og disse derved havde lavet dybe indpresningsmærker, da ville der også skulle opstå tilsvarende dybe skamfilings/skuremærker idet motoren blev revet/vedet af træpladen."

Ved skrivelse af 1/2 2008 til nævnet har selskabet på ny fastholdt sin afgørelse. I forbindelse hermed har selskabet anført, at det er korrekt, når klageren anfører, at der ikke

i policen eller forsikringsbetingelserne er vilkår om, at motoren skal være sikret med kæde eller lignende.

Klageren og selskabet er fremkommet med yderligere bemærkninger i skrivelser dateret 8/2 og 12/2 2008.

Nævnet har fået forelagt de fotos, der er vedlagt sagen.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**§ 3 FORSIKRINGSBEGIVENHEDER**

1. Forsikringen dækker pludseligt opstået tab eller beskadigelse af det forsikrede forårsaget af:

a) ethvert tilfælde af stranding, voldsom vandindtrængen, synkning, grundstødning samt havari på (brud, bøjning eller fordrejning af) master, bomme og rundholter samt flænsning af stående og løbende rig og sejl.

b) ulykke, ildsvåde (brand, svidning, ulmen), kortslutning, lynnedslag, eksplosion, force majeure, indbrud, røveri, pirateri, tyveri af det forsikrede, ondsindede handlinger (fx hærværk) og kollision med enhver fast eller flydende genstand.

2. 'Pludseligt opstået tab eller beskadigelse af', se pkt. 3.1, betyder, at tabet eller beskadigelsen som dets årsag sker på det tidspunkt og ikke over et tidsrum."

Nævnet udtaler:

Efter sin gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har godtgjort, at årsagen til tabet af motoren er opstået over tid, og at det derfor må lægges til grund, at tabet er opstået pludseligt.

Nævnets flertal finder imidlertid, at tabet af motoren ikke kan henføres under de dækningsberettigende forsikringsbegivenheder, der er opregnet i § 3 a) og b) i de ovenfor citerede forsikringsbetingelser, og at selskabets standpunkt derfor ikke kan kritiseres.

Et mindretal finder, at skaden kan henføres under forsikringsbetingelsernes § 3, og at den derfor er dækningsberettigende.

J. Hermann