815/09

Den 16. marts 2009 blev i sag nr. 74.393:

xxxxxxxxx xxx xx
xxxx xxxxxxxx xxxxxxxx
xxxxxxx xxx xxxxx
xxxx xxxxx

mod

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

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstagerne, der har haft kaskoforsikring i Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft v/Yacht-Pool International, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt skade på det forsikrede fartøj.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at den nu anmeldte skade ikke har nogen relation til den skade, som blev anmeldt et år forinden. Selskabet anser det derfor ikke for bevist, at skaden er sket som følge af en erstatningsberettigende hændelse.

Det fremgår af sagen, at båden - en Bayliner 2155, bygget i år 1988, med en OMC motor - var blevet skadet, idet klagerne den 8/6 2008 ved ca. 20:20-tiden havde konstateret, at der trængte vand ind i fartøjet i/ved transom. Af klagernes skadeanmeldelse af 12/6 2008 fremgår:

> "Vi kom sejlende med meget lav fart, da drevet rammes af noget og skruen krøller helt sammen. Trods uheldet kunne vi dog returnere meget langsomt til H. havn. Vi havde lige fået repareret gearkasse og transomleje, kardanled, aksel mm. for over kr. 30.000. Jeg kontakter Yacht-Pool for at anmelde skaden og får den besked, at det først skal anmeldes, hvis

det senere viser sig at der opstår følgeskader af uheldet, da selve skruen kostede mindre (kr. 1800) end selvrisikoen. Nu er følgeskaderne synlige – Tandhjul mm. i gearkasse ødelagte pga. skæv aksel, og kardanled er beskadiget og har efterfølgende ødelagt kardanbælg, hvorefter båden d. 8/6-08 begyndte at tage vand ind i motorrummet. "

Af havarirapport af 30/6 2008 fremgår bl.a.:

"Forsikringstager ringede hertil søndag d. 8. juni 2008 kl. ca. 20.20
Han var kort forinden kommet ned til fartøjet, og havde her opdaget at der trængte vand ind i dettes motorrum.
Hans nærmere undersøgelse viste at dette vand trængte ind i fartøjet i/ved transom.
Forsikringstager var ikke umiddelbart i stand til at få fartøjet landsat.

Herfra gjorde vi gældende, at det ikke var tilrådeligt / forsvarligt at lade fartøjet ligge i vandet natten over, kun sikret med en elektrisk lænsepumpe.
Det blev aftalt at fartøjet skulle landsættes, uanset om der var tale om en skade der var dækket af forsikringsselskabet eller der var tale om en hændelse der skulle dækkes af forsikringstager.

BESIGTIGELSE OG OBS. BESKADIGELSE:
Følgende er bl.a. observeret ved besigtigelserne:

1. Styrefinne på undersiden af gearhuset lettere bøjet.
   Der var intet der indikerede at denne skade skulle være nyere (samme forhold er nævnt i en rapport vedr. et tidligere anmeldt / opgjort havari, fra sommeren 2007).

2. En fremvist propel skulle være den der blev beskadiget d. 3. august 2007. Der var tale om en 3-bladet alupropel, og alle blade var meget beskadigede.

… M. bekræftede at forsikringstager havde købt en ny propel, men kunne ikke huske tidspunktet derfor.
Købet var ikke registreret på forsikringstagers konto hos reparatøren, hvilket kan skyldes at denne er betalt kontant v. afhentning

3. Der var lidt spor efter fugt/vand i drevets gearolie.
   Ligeledes var der nogle meget små metalspåner i den aftappede olie.
4. Propelakslen viste ingen tegn på skader - udmåling af denne viste minimale 'skævheder' på ikke over 4/100 mm. hvilket er indenfor de tolerancer hvortil denne er produceret.
5. Lejet der sidder ved den nederste del af den lodrette drivaksel (lige over spidshjulet), i underbenet var ikke demonteret.
   Ved visuel undersøgelse af dette, kunne der ses stor forekomst at små metalspåner lige under dette leje (dele af disse kunne udtages med en magnet).
6. Den tilsvarende overflade, hvor den nederste ende af den nederste lodrette drivaksel (lige over spidshjulet), havde kontakt med ovennævnte leje, viste tydelige tegn på rotation/drift med spåner i/imellem leje og aksel.
7. Kardanbælgen havde en lang flænge, der udgjorde ca. 90% af omkredsen på denne. Kardanbælgen fremstod generel i god stand, når der ses bort fra ovennævnte.
8. Kardanaksel og kardanled fremstod meget rustne.
9. Gimballejet var blevet trukket med ud af gimbalhuset, ved demontering af drev og kardanaksel. Den ring / lejeholder af stål/fjederstål, der er anbragt på lejets udvendige side var ikke på lejet eller i gimbalhuset.
10. Ovennævnte lejeholder var ødelagt, og lå i tre dele.

Der var tydelige slid- og skamfilingsmærker på disse, hvilket viste at disse i nogen tid havde 'ligget løst mellem gimbalhus og kardanaksel', og kardanakslens rotation havde forvoldt slid- og skamfilingsmærker på disse dele.

11. Indtrængende vand havde forvoldt skader på dele af motorens elektriske og tekniske dele, men der havde ikke været vand i selve motoren - det fulde omfang heraf er endnu ikke opgjort.
12. Indtrængende vand kan have forvoldt beskadigelser på installationer i fartøjets motorrum - evt. omfang heraf er endnu ikke opgjort.

KONKLUSION:
Det er vor vurdering, at forholdet beskrevet under ovennævnte pkt. 1, er ældre og ikke har relation til de øvrige nævnte / observerede forhold.
Forholdet er beskrevet i rapport fra S.C. af 13. juli 2007, og der skete ifølge T.H. ikke udbedring af forholdet ved dennes seneste rep. af drevet.

De under pkt. 2 - 6 beskrevne forhold kan stamme fra en påsejling med fartøjets drev / propel. Denne hændelse er ikke ny, men er sandsynligvis opstået for nogen tid siden (drevet har kørt nogen tid efter hændelsen).
Denne påsejling har ikke resulteret i den vandindtrængning der opstod søndag d. 8. juni 2008.

De under pkt. 7 - 12 beskrevne forhold, er årsag til / følger af vandindtrængningen i fartøjet.
En stålring der skal fastholde gimballejet i lejehuset, er løsgået derfra og efterfølgende er denne gået i bekneb med den roterende kardanaksel.
Dette sandsynligvis som følge af at lejet forud var nedslidt / skadet af fugt (korrosion).
Dette har medført at stålringen er revet i flere stykker, og disse dele har igennem nogen tid være i fysisk kontant med den roterende kardanaksel (der se tydelige slidmærker på dele af stålringen, såvel på kanter og flader).
Det er vor overbevisning, at det er dele af denne løsgåede stålring/lejeholder der har skåret kardanbælgen i stykker og derved forvoldt den aktuelle vandindtrængning."

Selskabet afviste at yde forsikringsdækning, som meddelt ved skrivelse til klagerne af 1/7 2008. I skrivelsen anførte selskabet på baggrund af havarirapporten af 30/6 2008, at der var tale om en skade opstået på grund af slitage og korrosion, hvorfor der ikke var forsikringsdækning i medfør af forsikringsbetingelsernes punkt 8.5 og 9.6. Selskabet opsagde samtidig hermed forsikringen med den i punkt 32.1 angivne varsel på én måned til ophør den 2/8 2008.

Klagerne var ikke tilfreds med afgørelsen og klagede herover i skrivelse af 15/7 2008 til selskabet. Klagerne påpegede heri, at der ikke var tale om et gammelt og udslidt gimballeje, da dette var helt nyt, idet det var skiftet i forbindelse med en reparation af gearkassen i sommeren 2007, hvor tillige akslen blev udskiftet. Gimballejet havde således

alene sejlet ca. 20 timer. Afslutningsvis i skrivelsen besværede klagerne sig over, at selskabet foranledigede fartøjet landsat for klagernes regning.

I besvarelse heraf har selskabet i skrivelse til klagerne af 28/7 2008 bl.a. anført, at reparatøren havde oplyst over for selskabet, at han ikke havde udført arbejder på gimballeje og kardanaksel, men alene gearhuset og fastholdt sin afvisning, ligesom det var selskabets opfattelse, at fartøjet havde væsentlig vedligeholdelsesrestance.

Klagerne har fremsendt mail af 30/9 2008 fra reparatøren T.H. i denne hedder det:

> "I forbindelse med reparation af den nederste del af gearkassen er det normalt at afmontere hele drevet og i den forbindelse blev vi enige om at skifte transom leje.
> Kunden var til stede da det nye leje samt drev blev monteret.
> Jeg kan også bekræfte at den ødelagte propel er den som sad på båden i forbindelse med påsejling sommer 2007 og at kunden har købt en ny propel mos M. bådudstyr."

Over for nævnet har klagerne i klage af 28/7 2008 nedlagt følgende påstand:

> "2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet?
> *Vi ønsker at Yacht-Pool forsikring vedkender sig sit erstatningsansvar i henhold til forsikringsbetingelsernes punkt 8.5. Der er i selskabets rapport og svar opgivet deciderede urigtige oplysninger ligesom væsentlige forhold er udeladte – eksempelvis at T.H. fra AFI-M. i Å. Ikke har udskiftet Gimballeje – dette har han i 2007 og det har sejlet mindre end 20 timer.*

Til støtte for påstanden har klagerne anført:

> "1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen. Supplerende redegørelse kan evt. vedlægges.
> *Vi havde en påsejling af noget hårdt i vandet den 3/8-2007, som har forårsaget en følgeskade opstået mindre end 20 timers sejlads efter selve påsejlingen – denne følgeskade blev synliggjort den 8/6-2008. Båden lå i havn og tog vand ind.*"

Selskabet har over for nævnet ved skrivelse af 13/8 2008 fastholdt sin afgørelse og har til støtte herfor bl.a. anført:

> "G.J. anmeldte den 26. maj 2007 en drevskade på sin Bayliner 2155. Fartøjet blev besigtiget af C.L., S.C. og denne konstaterede i sin besigtigelsesrapport, at den anmeldte skade på propelaksel og tandhjul ikke kunne hidrøre fra grundstødning. Forklaringen lød, at propelaksel og tandhjul ikke kan tage skade ved grundstødning uden at aluminiumsskruen i samme forbindelse ville blive fuldstændigt ødelagt. Da der ikke var tegn på drevet af en sådan karakter, konkluderede C.L., at skaden på propelakslen var aldersrelateret.
> Jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 8.5 og 9.6 afviste vi derfor skaden ved vor skrivelse af 16. juli 2007. Forsikringstager gjorde indsigelse, hvorefter vi fastholdt afvisningen ved vor skrivelse af 1. august 2007 i hvilken, vi gjorde forsikringstager opmærksom på klagemulighederne. Vi hørte imidlertid ikke yderligere i sagen.

Den 12. juni 2008 anmeldte forsikringstager, at der trængte vand ind i fartøjet og at årsagen til vandindtrængningen var en grundstødning, som var sket den 3. august 2007, 10 måneder tidligere og altså umiddelbart efter vor afvisning af første skade. Han havde dog ikke umiddelbart efter pågældende grundstødning kunne konstatere andre skader end en ødelagt propel, som kostede mindre end selvrisikoen.
A.B., Y-E kunne ved besigtigelsen konstatere, at stålringen, der fastholder gimballejet i lejehuset, var gået løs og var kommet ind i den roterende kardanaksel. Ifølge dennes havarirapport sås tydelige slidmærker på stålringen, der var blevet revet i stykker efter at have været i bekneb med kardanakslen. A.B. konkluderede, at det var dele af denne ødelagte stålring, som havde skåret kardanbælgen over og som dermed var årsagen til vandindtrængningen.

Forsikringstager gjorde i sin klage endvidere gældende, at gimballejet skulle være nyt. Dette stemmer ikke overens med havarirapporten ifølge hvilken, reparatøren under besigtigelsen oplyste overfor A.B., at der ved reparationen i 2007 hverken blev udført reparationsarbejde på drevets øverste del, kardanaksel, kardanbælg eller gimballeje.
Det ville i den forbindelse være nærliggende, at forsikringstager fremviser fakturaen på dette påståede udførte arbejde.

Forsikringstager anførte, at kardanbælgen fremstod i god stand og at dette fremgår af havarirapporten, hvilket vi heller ikke er uenige med forsikringstager i. Det er derimod det nedslidte leje, som er årsagen til skaden. Gimballejet og kardanakslen fremstod ifølge havarirapporten meget rustne og A.B. konstaterede, at dette rustangreb må antages at hidrøre kondensvand og manglende vedligeholdelse.

Henset til ovennævnte fastholdt vi vor afvisning ved vor skrivelse af 28. juli 2008.

Det er forsikringstageren, som skal bevise, at skaden er opstået som følge af en erstatningsberettigende begivenhed."

Efter sagens indbringelse for nævnet har parterne uddybet deres påstande.

Nævnet har fået forelagt de i sagen indsendte fotos.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**8 I sejladstiden dækkes endvidere**
...
8.5 Maskinanlæg
Skade på maskinanlæg, såfremt skaden forårsagedes af grundstødning, kæntring, stranding, synkning, tyveri, eksplosion, brand, tredjemands ondsindede handlinger eller vandindtrængen i fartøjet som følge af én af disse hændelser. Skade, som er opstået i og begrænset til maskinanlægget, dækkes ikke.
…
9.6 Rust og korrosion
Skade som skyldes råd, svamp, rust, korrosion, oxidation, osmose, alder, insekter, mus, rotter eller andet som kan sidestilles hermed.
…
32 Opsigelse

32.1 Ved skade
I forbindelse med skade er begge parter berettiget til, senest en måned efter, at erstatningen er udbetalt eller skaden er afvist, at opsige kontrakten. Selskabet er pålagt en opsigelsesfrist på en måned. Opsiges aftalen som følge af totalskade, tilfalder overskydende præmie selskabet."

Nævnet udtaler:

Nævnet finder, at der til sagens afgørelse kræves en nærmere bevisførelse vedrørende skadebegivenheden, de tidligere udførte arbejder og sammenhængen med de nu konstaterede skader. Da en sådan bevisførelse ikke kan finde sted for nævnet, men i givet fald må foregå ved domstolene, må nævnet med henvisning til § 4 i nævnets vedtægter afvise sagen.

Som følge af det anførte

b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

J. Hermann