820/09

Den 25. maj 2009 blev i sag nr. 74.866:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxx

mod

Württembergische und Ba-
discheVersicherungs-Aktien-
gesellschaft
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 v/Yacht-Pool International, klager over selskabets afvisning af at yde dækning for en anmeldt skade.

Selskabet henviser til, at skaden ikke anses for dækningsberettigende, da fartøjet ikke var i sødygtig stand forud for skaden.

Det fremgår af sagen, at klageren pr. 30/4 2008 købte et lystfartøj, som han forsikrede i selskabet. Klageren kontaktede selskabet den 7/7 2008. Som følge heraf anførte havarikonsulent A.B. i intern mail af 7/7 2008:

"Fst. ringede hertil søndag d. 7. juli 2008, kl.ca. 14.

Han oplyste bl.a. følgende:

- Han havde købt båden for ca. 2 md. siden, og denne har nu hjemmehørende i R. De havde sejlet en del i både på fjorden.
- Fredag sejlede de fra R. til L. marina (ank. omkring midnat) hvorefter fst. kørte hjem.
- Sejlturen var forløbet planmæssigt, og de havde ikke oplevet noget usædvanligt undervejs.
- Søndag kl. ca. 12 blev han kontaktet fra havnen.

Tidligt om morgenen kl. ca. 5, var strømmen forsvundet fra broen hvor båden lå. Folk på havnen havde nu opdaget at båden var fuld af vand, og der var sket kortslutning ombord hvorfor strømmen på broen også forsvandt.
- Fst. tog straks til båden og begyndte at lænse denne.
- Vandet havde stået op over batterier, starter og generator, men der var ikke vand i motor/bundkar.

Fst ringede da hertil, og vi drøftede mulige årsager til vandindtrængningen.
Det blev aftalt at fst. skulle lede videre efter lækagen, og til slut løfte fartøjet på land.

Fst ringede igen kl. ca. 17.45, og oplyste da bl.a.:

- At han havde fundet lækagen.
- På kølen under skrueakslen var der monteret en zinkanode.
  En af de skruer der fastholdt denne var nu væk, og der var hul 4-6 mm. lige igennem klædningen."

Rådgivende skibskonsulent C.L. anførte i besigtigelsesrapport af 13/7 2008:

"➢ Skæreskrue er rystet ud af fiber hvorefter der er hul igennem hæl ca. 5 mm.
➢ Gevind er næsten væk og skrue er øjensynlig overspændt - hvorefter denne holder minimalt og ryster ud under drift.
➢ Ingen tegn på kollision på skibets centerlinie, hæl, ror eller mærker efter tov eller lign der kan have haft fat i zink/ skrue.
➢ Zink var i orden inden sæson og derfor blev denne ikke skiftet af ny ejer der købte skibet for ca. 2 mdr. siden.

Konklusion:

Vand indtrængen er forsaget af at skæreskrue der holder zink er rystet ud.
Zink vil oftest i forbindelse med søsætning blive skiftet hvilket betyder at skrue gevind vil blive slidt.
Oplyst ftg at undertegnede ikke finder at skaden er dækningsberettiget som følge af langsomt vand indtrængen men at årsagen vil blive forelagt selskabet.

Skader.:

➢ Der er ikke tegn efter vand i olie - oliepind lidt forhøjet - der bør tages en suge prøve fra bundkaret.
➢ Starter har været under vandmærke i båden - der har været slukket for afbryder - hvilket kan ses på poler der er intakte - evt. renovering af starter.
➢ Generator lige ved kan at vandspejl i båden - kontrol.
➢ Ledningsnet lettere berørt ved starter samt gen - undertegnede vurdere ikke at ledningsnet er nødvendigt at skifte - men dette kan give følgeskader at undlade.
➢ 2 stk. nye 88 amp (2 mdr.) under vand - ser visuelt ok ud.
➢ 1 stk. 120 amp fra 2005 under vand - ikke lukket system.
➢ Trykvandspumpe sure flo under vand.
➢ Lænsepumpe membran type under vand.
➢ Ældre Eberspacher oliefyr lige i vandmærker - ingen tegn efter vand i stik.

Vand i bovpropel rum ca. 5-7 cm - bovpropel er ant ok - idet undertegnede ikke kan at vandet har stået højere end p.t. - men bør undersøges nærmere når der er strøm.

Udvendig kan man se at skibet ca. har ligget 15-20 cm dybere i forbindelse med

Indvendig forkahyt har vandet været over dørk ca. 10 cm og der har været vand i kisterum samt manualer i skab og svag aftegning på kanter efter vand.

Lidt film i vandet men generelt har det været rent vand og uden større mængder olie.

Økonomi:

Der er ikke intet arbejde igangsat herfra - ftg er underrettet om at undertegnede finder at skaden ikke er dækning berettiget iht. betingelser.
Ftg fik oplyst tlf nummer til L. motorservice af undertegnede men de havde ikke tid p.t."

Klageren anførte i skrivelse af 20/8 2008 til selskabet:

"Jeg har modtaget Deres skrivelse af 18/7 2008, hvor De afviser forsikringsdækning. Dette kan jeg ikke acceptere.

Det fremgår af skrivelsen, at forsikringsselskabet ikke mener, at min båd var i sødygtig stand. Dette er ikke nærmere begrundet udover, at det står, at det er på baggrund af oplysninger i besigtigelsesrapporten. Dette er selvfølgelig ikke tilfredsstillende for mig, og i det omfang forsikringsselskabet fastholder sin afvisning, må jeg anmode om en ***specifik begrundelse,*** herunder hvilke oplysninger i besigtigelsesrapporten der gør, at man ikke mener, at fartøjet har været i sødygtigt stand.

Til orientering kan jeg oplyse, at jeg som ejer af båden har sejlet i den i 2 måneder, og at den har ligget i vandet konstant siden 30/4 2008. Alt i alt har jeg sejlet ca. 15-20 gange på R. Fjord. I den forbindelse har jeg aldrig haft behov for at pumpe vand. Båden er forsynet med en håndpumpe og en elektrisk pumpe uden automatik. Det vil sige, at der ikke har været nogen skade i de 2 måneder, som gik, inden båden blev sejlet fra R. til L. i L.

Om optakten til vandindtrængning kan jeg oplyse, at båden blev sejlet fra R. til L. fredag den 4. juli 2008, og at vi mødte ganske hårdt vejr i V.havet. Turen tog over 9 timer, medens hjemturen tog omkring det halve. Det bemærkes, at fartøjets elektriske pumpe blev benyttet ved T., som ligger ved L's udmunding. Der var ikke noget vand eller noget unormalt omkring pumpen. Da vi nåede til L. var det næsten midnat, og vi kørte så tilbage til R. Der var ikke noget unormalt ved båden, inden vi kørte af sted.

Søndag den 6. juli bliver jeg kontaktet op ad formiddagen af nogle andre sejlere, som lå i L. Havn. De oplyste, at båden var ved at tage vand ind. Vi kørte herefter straks til L., hvor vi dels beså båden og dels kontaktede forsikringsselskabet. Som vi allerede har anført bad forsikringsselskabets medarbejder A.B. os om at lokalisere lækagen, det vil sige lade båden ligge i vandet. A.B. lovede desuden at bestille en elektriker til den følgende dag. Dette skete imidlertid ikke trods løfte herom.

På baggrund af ovennævnte er det uforståeligt at forsikringsselskabet ikke mener, at fartøjet har været sødygtigt. Fartøjet har trods alt sejlet i 9 timer, og det er undervejs konstateret, at der ikke var behov for at benytte pumpen i båden.

Jeg har undersøgt praksis på området, og jeg vedlægger en afgørelse i sag nr. 62026 fra 11. oktober 2004. Afgørelsen er Yacht-Pool Forsikring bekendt, og begivenhedsforløbet i denne sag ligner i høj grad min. I lighed med sagen fra 2004 er der heller ikke konstateret tekniske fejl ved min båd, idet vandindtrængning i begge situationer opstår ved, at en prop/en skrue formentlig er faldet ud."

Som følge heraf anførte selskabet i skrivelse af 27/8 2008 til klageren:

"Ved et sødygtigt fartøj forstås et fartøj, der ved egen kraft kan holde sig flydende og i enhver henseende er egnet til at gå til søs uden fare for fartøjet eller de ombordværende personer.

Det fremgår af havarirapporten fra C.L., S.-C., at vandet trængte ind i fartøjet som følge af, at en skæreskrue, der holdt tærezinket under skrueakslen, uden videre var faldet ud.

Henset til ovenstående mener vi, det er uomtvisteligt faktum, at fartøjet manglede sødygtighed.

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes pkt. 6-8, hvilke hændelser forsikringen dækker. Som udgangspunkt skal der, for at forsikringen dækker skaden, være tale om en pludselig udefra kommende hændelse eller en ulykkelig hændelse.

Skaden er ikke opstået som følge af en af disse erstatningsberettigende hændelser, men som følge af, at en skrue er faldet ud. Denne skjulte fejl har resulteret i fartøjets manglende sødygtighed og vi må derfor fastholde, at skaden ikke er dækket af forsikringen, jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 9.2.

Den person, som i sin tid monterede pågældende tærezink, har ved monteringen ikke kunne undgå at bemærke, at gevindet manglede i hullet til skruen. Da fartøjet har haft denne skjulte fejl, da De købte det, mener vi, at De må rette Deres krav i sagen mod den tidligere ejer af fartøjet og gøre gældende, at fartøjet har været behæftet med mangler."

Den tidligere ejer af lystfartøjet anførte i skrivelse af 23/11 2008 til klageren:

"Som tidligere nævnt har vi sammen gennemgået båden 3 gange, dvs. 2 gange, mens den stod på land, og 1 gang sammen med mægleren, da vi gennemgik en tjekliste, mens den lå i vandet ved søsætningen den 30. april 2008. - Ingen af os fandt ved de lejligheder nogen som helst form for fejl og mangler.

Båden var i en fantastisk god stand ved købet - og da vi var hos jer i R. med nogle ting til båden godt en måned efter købet, udtrykte I, at I var meget glade for båden, og 'at den var den mest velholdte båd i havnen.'
Da du ringede til mig om skaden, tilbød jeg, at hvis du havde brug for min hjælp, kunne du kontakte mig, men du benyttede dig ikke at mit tilbud.

Jeg kan oplyse, at jeg *selv* har skiftet zink-anoderne i det tidlige forår. Det er en fast rutine hvert år, og jeg kigger altid skruer og skruehuller grundigt efter og skruerne bliver spændt

med en fast hånd. - Jeg fastholder, at skruen ikke er faldet ud '*uden videre'!* - Den kan *umuligt* have løsnet sig af sig selv, ergo har den fået hjælp af en '*pludselig udefra kommende hændelse'* - fx. af en line eller et fiskenet.

Jeg har læst afslaget fra jeres forsikringsselskab Yacht-Pool International med stor forundring. - Jeg afviser på det kraftigste deres påstand at '*båden manglede sødygtighed',* og at *'fartøjet har haft denne skjulte fejl, da De købte det'. -*
Disse påstande får mig til at fremstå som en aldeles skrupelløs sælger, der sælger et '*ikke sødygtigt fartøj, som ikke ved egen kraft kan holde sig flydende og i enhver henseende er uegnet til at gå til søs og dermed er til fare for både fartøjet og de ombordværende personer'.* - Det er helt uhørt!"

Klageren har ved skrivelse af 14/10 2008 over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet skal anerkende, at den anmeldte skade er dækningsberettigende. Klageren har til støtte herfor anført:

"Som **bilag …** vedlægges salgsopstilling og købsaftale vedrørende køb af en båd af mrk. N. 26 AC, 'F.', idet købsaftalen blev indgået den 17/4 2008, og båden blev leveret den 30/4 2008. Båden lå herefter i R. Havn og blev anvendt ved adskillige mindre sejladser på R. Fjord. I alt er der sejlet mellem 15 og 20 gange på R. Fjord frem til starten af juli måned 2008, hvor vi sejlede fra R. til L. i L. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke har været pumpet vand ud af båden, selv om båden har ligget i vandet i over 2 måneder, og at der i båden er en håndpumpe og en elektrisk pumpe uden automatik. Vi kunne således ikke undgå at konstatere, hvis båden havde været utæt.

Turen fra R. til L. foregår fredag den 4/7 2008 i ganske hårdt vejr i V.havet og tager over 9 timer. Ombord på båden er K.B.J. og A.H. Som **bilag …** fremlægges skadeanmeldelse med bilag … - erklæring af 14/7 2008. Som det fremgår af nævnte erklæring, er der tjekket for vand i båden, inden vi gik ind i L. ved T., ligesom det er oplyst, at vi sejlede igennem noget vraggods, som måske kan have forårsaget skaden. Efter at båden er fortøjret i marinaen i L., kører vi lidt efter midnat den 5/7 hjem til R., idet der ikke var noget unormalt ved båden på dette tidspunkt. Dagen efter den 6/7 2008 blev vi kontaktet af nogle sejlere, som lå i marinaen i L., og som oplyste, at båden havde taget vand ind. Vi kører derefter straks til L., hvor vi dels ser på båden/pumper vand ud og dels kontakter forsikringsselskabet.

Forsikringsselskabet var lukket, men henviste til havarikonsulent A.B., som anmoder os om at forsøge at lokalisere lækagen, før båden kommer på land, idet han mener, at det er lettere at finde lækagen, når båden ligger i vandet. Da lækagen var fundet, skulle vi ifølge A.B. tage båden på land. A.B. lovede at bestille en elektriker til den følgende dag. Dette løfte blev ikke holdt. Tværtimod sendte forsikringsselskabet noget forsinket en skibskonsulent, som udfærdigede en besigtigelsesrapport. Denne besigtigelsesrapport er dateret den 13/7 2008 og vedlægges som **bilag ...** Besigtigelsen bærer præg af, at konsulenten C.L. fra S.-C. enten kom fra ferie eller skulle på ferie. Rapporten er på flere punkter uforståelig, usammenhængende og mangelfuld, idet der mangler ord/er for mange ord, ligesom sætninger ikke er færdiggjort. Der vedlægges som **bilag …** udskrift fra Y.-P's hjemmeside, hvoraf fremgår, at der ved skader udelukkende benyttes eksterne havarikonsulenter og ikke forsikringsselskabets medarbejdere, hvilket skal sikre neutralitet og kompetence i skadereguleringen. Vi mener ikke, at der er tale om uvildige konsulenter, når man i rapporten på side 3 øverst skriver: 'Jeg har forelagt sagen for P. (og T.)'. C.L's iagttagelser og besigtigelser var ganske overfladiske, og bl.a. har han ikke konstateret eller kunnet konstatere, om gevindet var næsten

væk. Som det fremgår af beskrivelsen, er årsagen til vandindtrængning i båden, at en rustfri skæreskrue, som skulle holde tærezinken på plads i bådens hæl, var borte. Det bemærkes, at tærezinken er påsat båden for at beskytte skruen mod tæring. Tærezinken er skruet direkte i glasfiberen med 2 skruer og danner altså et hul, hvis skruerne forsvinder. Skaden lokaliseres af os, medens båden ligger i vandet, da vi kan se vandet trænge ind i båden ved en kraftig hvirvlen i bunden af båden. Da båden tages på land ses det endvidere tydeligt, at vandet løber ud af det hul, hvor skruen skulle have siddet. En del af de konklusioner/iagttagelser, som C.L. fra S.C. gør sig, er på ingen måder underbygget. Han konstaterer således, at gevind er næsten væk, og at skrue øjensynlig er overspændt. Dette har han intet belæg for at konkludere, idet skruen er væk under besigtigelsen, ligesom han ikke kan se og ikke har kunnet se fra 'A m's afstand ind i et hul på ca. 5 mm. Han lyste end ikke med en lygte ind i hullet, ligesom han ikke prøvede at skrue den anden skrue ud og indsætte denne i hullet. Det bemærkes her, at det er konstateret af os, at den tilbageværende skrue sad meget fast - og den har været skruet ind/ud ligeså mange gange som den manglende skrue**.**
C.L. sætter heller ikke spørgsmålstegn ved, hvorfor zink anoden sidder skæv, som det fremgår af billedet i rapporten.

Yacht-Pool Danmark har i første omgang ved sagens **bilag …** (skrivelse af 18/7 2008) afvist klagen med henvisning til policens punkt 9.2. Dette er der svaret på ved skrivelse af 20/8 2008 **bilag …,** hvor der bl.a. efterlyses en specifik begrundelse for afvisningen. Som **bilag …** vedlægges skrivelse af 27/8 2008 fra Yacht-Pool Danmark, hvor man fastholder afvisningen og nu hævder, at gevindet i hullet til skruen manglede. Det er der dels ikke noget belæg for, jfr. ovenstående, og dels er det ikke i overensstemmelse med det C.L. fra S.-C. skriver, idet han alene anfører, at gevind næsten er væk. Der er således tale om, at Yacht-Pool end ikke forholder sig til det, deres egen konsulent skriver, ligesom man konsekvent undlader at kommentere de øvrige fakta i sagen.

Det er evident og helt afgørende for sagen, at båden har kunnet sejle siden den 30/4 2008 uden at der er konstateret vandindtrængning og at man frem til skaden har kunnet sejle i 9 timer igennem V.havet, dette også uden at der kunne konstateres vand i bunden af båden. Der er således intet grundlag for at konstatere, at båden ikke skulle have været sødygtig, idet dette ville have vist sig på et langt tidligere tidspunkt. Dette undlader Yacht-Pool fuldstændig at kommentere, men det må lægges til grund, at båden, da den sejler ud fra R. har været i fuld sødygtig stand, da båden ellers ikke ville kunne have nået til L. Jeg henviser i den forbindelse til den kendelse i Ankenævnets sag 62.026 **(bilag …),** som på afgørende punkter er sammenlignelig med nærværende sag. Der er således intet grundlag for at konstatere, at fartøjet skulle have været behæftet med tekniske fejl, eller at ejerne har gjort sig skyldige i manglende vedligeholdelse med hensyn til fartøjet. I den forbindelse har vi forespurgt den tidligere ejer om, hvorledes og hvor hyppigt, der er skiftet tærezink."

Selskabet har ved skrivelse af 18/11 2008 fastholdt sin afgørelse over for nævnet. Selskabet har til støtte herfor anført:

"Fartøjet besigtiges mandag d. 8. juli af skibsing. C.L., S.-Consult.
C.L. konstaterer at årsagen til lækken er, at en selvskærende skrue, som skal holde fartøjets tærezink fast, er faldet ud.
C.L. konstaterer videre, at der ikke er øvet vold eller har været mekanisk påvirkning som kan have revet skruen ud; skruehullet er helt rundt og uden skader af nogen art, hullet har bare været for stort i forhold til den anvendte selvskærende skrue (se side 5 i fotobilaget).
Endelig konstateres det, at fartøjets undervandsskrog i øvrigt ikke har spor efter påsejling af nogen art.

Vi modtager C.L' rapport d. 14. juli og fotobilaget d. 18. juli. Samme dag tilsender vi klager dette materiale sammen med vor skrivelse om, at skaden ikke anses for erstatningsberettigende, da fartøjet ikke har været i sødygtig stand forud for skaden.

D. 21. august modtager vi en skrivelse fra klager, som er af den opfattelse at skaden skal medføre erstatning.

D. 27. august tilskriver vi klager og uddyber årsagen til, at vi har afvist skaden. Vi oplyser klager om, at der efter vor opfattelse er tale om en skjult fejl ved fartøjet og at han, efter vor opfattelse, må rette sit krav imod sælger, som iflg. det oplyste har monteret zinkanoden på fartøjet.

Klager opremser i klageskrivelsen en række klagepunkter, som for overskuelighedens skyld besvares i kronologisk orden:

- *'Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke har været pumpet vand ud af båden, selv om båden har ligget i vandet i over 2 måneder*

Det må sige sig selv, at fartøjet har været i hvert fald nogenlunde tæt, så længe skruen har siddet i hullet. Så længe fartøjet ligger stille er der ingen kræfter, der udøver træk på skruen, tværtimod er der et svagt vandpres udefra, som 'trykker' på skruen.

Når fartøjet sejler, derimod, er der, pga. zinkanodens placering på kølens agterkant og umiddelbart foran propelleren, et svagt undertryk som, kombineret med motorvibrationer og trykvariationer fra de roterende propelblade, vil udøve et svagt træk i zinkanoden og skruen. Først i det øjeblik skruen falder ud, begynder fartøjet for alvor at tage vand ind. Det forhold, at fartøjet holder sig flydende i godt 2 måneder ændrer ikke på, at fartøjet har været behæftet med en skjult fejl.

- *'...ligesom det er oplyst, at vi sejlede gennem noget vraggods, som måske kan have forårsaget skaden.....'*

Klager oplyser til skadeanmeldelsen, at have observeret noget skumisolering i havoverfladen under den sidste sejlads. Det må sige sig selv, at

1. - skumisolering altid vil ligge på havoverfladen og ikke under vandet
2. - skumisolering ikke kan gribe fat under et skruehoved og trække en skrue ud, slet ikke når skruen sidder i kølens agterkant
3. - der, hvis man havde påsejlet en hård genstand, som kunne kile sig fast mellem propelleren og zinkanoden og, som følge af sideværts pres på zinkanoden have klippet hovedet af den selvskærende skrue, ville have været synlige spor herefter i form af
    a. - mærker, buler eller bøjninger i propellerbladene
    b. - mærker i den omgivende bundmaling
    c. - ødelagt glasfiber omkring skruehullet
    d. - eller at skruen, bortset fra skruehovedet, stadig sad i skruehullet

'Tværtimod sendte forsikringsselskabet noget forsinket en skibskonsulent, som udfærdigede en besigtigelsesrapport. Denne besigtigelsesrapport er dateret d. 13/7 2008…'
Fartøjet blev besigtiget d. 8. juli, dvs. dagen efter at klager på en søndag telefonisk havde henvendt sig til vagthavende havarikonsulent. Besigtigelsesrapporten blev skrevet d. 13. juli, altså 5 dage senere, og én dag før klager udfyldte skadeanmeldelsen.

Hvis ovenstående passus er at betragte som et klagepunkt, må vi med beklagelse meddele, at vi ikke ser os i stand til at indfri klagers forventninger til vor skadebehandling.

- *'Besigtigelsen bærer præg af, at konsulenten C.L. enten kom fra ferie eller skulle på ferie…'*

Der er tale om, at en skrue er faldet ud af et hul, fordi hullet var for stort. Der er grænser for, hvor meget man kan skrive om det. Vi har herfra ikke haft problemer med at forstå besigtigelsesrapporten, måske særligt fordi der var vedlagt 14 sider fotos.

- *'C.L. sætter heller ikke spørgsmålstegn ved, hvorfor zink anoden sidder skæv, som det fremgår af billedet.'*

Vi anser det for helt naturligt, at zinkanoden sidder skævt. Zinkanoden er skønsmæssigt 15 - 20 cm. lang og sidder kun fast med en skrue i den ene ende.
Denne skrues funktion er nu ændret fra at være zinkanodens ene forankringspunkt til at være zinkanodens hængselpunkt. Et tryk med en finger, fordi nogen ville kigge ind i skruehullet, eller vandtryk fra den roterende propeller er nok til at dreje zinkanoden. Dette er netop årsagen til, at zinkanoden er fastgjort med 2 skruer.

- *'Der er således intet grundlag for at konstatere, at fartøjet skulle være behæftet med tekniske fejl, eller at ejerne har gjort sig skyldige i manglende vedligeholdelse med hensyn til fartøjet.'*

Der er alene grundlag for at konstatere, at dén person, der senest har skiftet zinkanode på fartøjet, har været helt bevidst om, at gevindet til den selvskærende skrue var væk.
Det siger sig selv at skruen, når den har kunnet falde ud af sig selv, ikke har kunnet tilspændes med en skruetrækker uden at man har bemærket, at den ikke sad fast.
Da man herefter ikke lige har vidst, hvad man skulle gøre ved det, har man bare proppet skruen ind i hullet med en klat fugemasse og tænkt, at det nok skulle gå.

Det gjorde det ikke."

Klageren anførte herefter i skrivelse af 4/12 2008 til nævnet:

"I 5. afsnit på side 1 angiver Yacht-Pool, at fartøjet bliver besigtiget mandag den 8. juli, hvilket ikke er korrekt, idet det var en tirsdag Der går altså 2 dage efter at det konstateres, at båden ligger lavt i vandet i L. Havn, før der sker en besigtigelse. Vi var telefonisk blevet lovet, at dette ville ske dagen efter.

Yacht-Pool overser tilsyneladende bevidst eller ubevidst - at båden har været benyttet adskillige gange imellem ultimo april og primo juli på R. Fjord. Der er således ikke som antaget på side 2 i skrivelsen 4. afsnit tale om, at båden har ligget stille i en længere periode. Tværtimod har den været anvendt til sejlads ca. 20 gange på R. Fjord i ialt 127 timer inden sejlturen til L. Dette er der også udtrykkeligt gjort opmærksom på.

I 2. afsnit på side 3 gentager Yacht-Pool fejlen, hvorefter besigtigelsen skulle være sket dagen efter den telefoniske henvendelse, hvilket ikke er korrekt, idet der som anført ovenfor gik 2 dage.

I 3. afsnit på side 3 kommer Yacht-Pool med en udtalelse eller antagelse, som man intet belæg har for. Man antager, at en skrue er faldet ud af et hul, fordi hullet var for stort. Det siger

sig selv, at det må forudsætte, at man har den skrue, som faktisk var iskruet for at kunne vurdere dette. Skruen ligger et eller andet sted i vandet og vil aldrig nogen sinde kunne findes. Det kan ikke betegnes som seriøst, når Yacht-Pool fuldstændig kritikløst blot gentager en ikke dokumenterbar påstand om, at skruen har været for lille. Tværtimod tyder svaret fra sælgeren H.C. på det stik modsatte, idet han altid kigger skruer og skruehuller grundigt efter. Der vedlægges foto som **bilag ...** Herpå kan man tydeligt se, at skruen har været spændt godt, idet den har trukket tærezinken ind i bundmalingen. Det er en normal og anerkendt måde at bruge Sikaflex som pakning netop for at undgå, at en skrue ryster løs. Når/hvis en skrue bliver trukket ud gennem et lille hul i en spændeskive, der sidder stramt mod glasfiberen, vil der ikke være udflosning af kanterne. Forsikringsselskabets beskrivelse af årsagen er nu, at en skrue er faldet ud, hvorimod konsulenten C.L. i besigtigelsesrapporten anfører, at det er langsom vandindtrængning, der er årsagen. Det kan oplyses, at vi ikke har fået forelagt de 14 sider fotos. Det eneste foto, vi har modtaget fra Yacht-Pool er det, som fremgår af besigtigelsesrapporten. **Vi anmoder om snarest muligt at få tilsendt fotomaterialet.**

Ligeledes er det i næstsidste afsnit på side 3 grebet ud af luften, når det hævdes, at den person, der senest har skiftet zinkanoden på fartøjet har været helt bevidst om, at gevindet til den selvskærende skrue er væk. For det første, er hullet så beskedent, at man ikke kan se eller mærke efter, om gevindet eventuelt har taget skade. Hertil kommer, at de selvskærende skruer netop selv danner et gevind, når de skrues ind i glasfiberen. Tværtimod støtter H.C's udtalelse det forhold, at iskruningen af zinkanoden er sket både omhyggeligt og af en person, som er helt bevidst om, at zinkanoden/skruen skal sidde fast. Det viser det efterfølgende begivenhedsforløb, hvor der ofte sejles på R. Fjord, også."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**9 Kaskoforsikringen dækker ikke**
Ud over undtagelserne og begrænsningerne i de generelle betingelser dækker kaskoforsikringen ikke:
…
9.2 Søudygtighed
Skade opstået som følge af at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet."

Nævnet udtaler:

Efter nævnets opfattelse er det ikke af selskabet godtgjort, at fartøjet ikke var sødygtigt ved udsejlingen fra R. Da det heller ikke er godtgjort, at klageren, inden han forlod fartøjet, har været forsømmelig med hensyn til dette, finder nævnet, at selskabet har været uberettiget til at afvise kravet med henvisning til denne bestemmelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft v/Yacht-Pool International, skal anerkende, at det er uberettiget til at afvise klagerens krav med henvisning til, at fartøjet ikke var sødygtigt.

Marianne Højgaard Pedersen