851/10

Den 20. september 2010 blev i sag nr. 77.283:

xxx xxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxx xxx xxxxx xxxxx
xxxx xxxxxxx

mod

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

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

Forsikringstageren, der har tegnet lystfartøjsforsikring i Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft v/Yacht-Pool International, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt skade på den forsikrede sejlbåd.

Selskabet henviser til, at der ikke er tale om en dækningsberettigende skade.

Af klageskemaet, der er underskrevet af klageren den 15/11 2009, fremgår:

"**1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen.**
I forbindelse med feriesejlads fra S. til F. grundstøder vi desværre på '…grunden' ved F. Uden held forsøger jeg at praje øvrige sejlere for hjælp. Efter ca. ½ time blæser det op og bølgerne løfter båden op og ned mellem stenene. Jeg beslutter at starte motoren og udnytte løftene til at forsøge at bakke ud mellem stenene, som jeg let kunne se fra ror-pladsen. Under denne manøvre mærker jeg slag i rattet når roret presses mod stenene. Efter ca. et kvarter er jeg igen fri af grunden. Jeg konstaterer at roret er fastlåst. Jeg kaster nu anker og forsøger at ringe til Yacht-Pool for at spørge om hvordan jeg skal forholde mig. Fordi det var udenfor åbningstiden blev jeg henvist til Yacht Consulent A.B. Vi aftalte at jeg skulle dykke ned og inspicere bådens køl og ror. Efter nogle dyk konstaterede jeg at både køl og ror tilsyneladende var OK, idet jeg også fik løsnet roret ved at trække i det. A.B. vurderede nu at det var forsvarligt at sejle til F. for at få båden løftet op og undersøgt nærmere. Under sejladsen til F. konstaterede jeg at autopiloten ikke fungerede. Fordi A.B. samtidig havde en besigtigelse på B. aftalte han forløbet med løft og inspektion med havnemesteren og T. i F. Mens båden var løftet op var T. og A.B. i telefonkontakt og de vurderede, at vi kunne fortsætte ferien uden autopilot. T. oplyste at det ville være for omfattende at reparere autopilo-

ten nu, det ville han vente med til vi var i K. efter ferien. På alle måder oplevede jeg professionel hjælp og vejledning fra både A.B. og T.

Efter feriens afslutning får jeg indsendt skadesanmeldelsen til Yacht-Pool, hvori jeg henviser til A.B. for nærmere info om sagen. Der var herefter ingen reaktion fra Yacht-Pool. Pga. af travlhed på jobbet fik jeg heller ikke sagen fulgt op, men senere i efteråret efter at jeg et par gange havde rykket telefonisk oplyste T.J. at de jo ikke har set båden endnu og at han ville bede L.F. om at se på den. Jeg mødte herefter L.F. på havnen i K. hvor hun kiggede lidt på båden og oplyste at det var A.B. og Yacht-Pool, der kendte sagen så hun kunne kommentere skaden, men skulle bare se på den og indberette hvad hun så. I øvrigt kunne hun anbefale S. Yachtværk til at reparere autopiloten. Efterfølgende telefonhenvendelser til Yacht-Pool medførte fortsat ingen reaktion. I forbindelse med Bådmessen i foråret 2009 i Fredericia mødte min hustru og jeg T.J. Til vores store overraskelse forklarede han nu, at det ikke var en forsikringssag fordi roret altid ville blive smadret inden der ville ske skade på autopiloten. Vi aftalte dog at han skulle komme og inspicere båden på min adresse. I forbindelse med inspektionen oplyste han at det eneste, der var galt var at jeg skulle fastspænde beslaget til aktuatorarmen som han også viste mig hvor sad. Til spørgsmålet hvorfor T. i F. ikke bare havde klaret det straks svarede han, at det skyldes, at der desværre findes mange bådeksperter, der ikke har et klap forstand på både. Jeg takkede for informationen og udtrykte min glæde over den simple reparation. Båden kom igen i vandet i foråret 2009 og jeg fik beslaget fastspændt, men kunne fortsat ikke få autopiloten til at fungere. I juni måned bad jeg K. Bådservice om at få autopiloten til at fungere. Det blev en større omgang for de konstaterede at det kraftige beslag/ophæng til selvstyren var bøjet og skulle rettes op. K. bådservice forklarede herefter at der ikke er tvivl om at denne skade stammede fra grundstødningen året før. Derfor fremsendte jeg en opgørelse til Yacht-Pool.

Jf. medsendt bilag sker korrespondancen med Yacht-Pool herefter skriftligt. Forklaringen på hvorfor Yacht-Pool herefter fortsat afviser sagen fremgår af bilagene. Det. skal i denne forbindelse bemærkes at jeg aldrig har fået den påståede forklaring fra L.F. og at båden selvfølgelig blev bundmalet inden den kom i vandet i foråret 2009.

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet?
Jeg ønsker en uvildig og kompetent behandling og afgørelse af sagen.

Jeg har en kaskoforsikring hos Yacht-Pool og forventer derfor en afgørelse, der berettiger mig til at få omkostningerne til udbedring af skaden refunderet, minus de kr. 6000 i selvrisiko."

Heroverfor har selskabet i skrivelse af 9/12 2009 til nævnet anført:

"Sagen kort:

D. 26/7 2008 sejler forsikringstager på grund ved F. Fartøjets undervandsskrog inspiceres dagen efter af fa. T. Yacht, F., efter aftale med vagthavende havarikonsulent A.B.

Fa. T. Yacht konstaterer, at et rorstop samt en gevindstang, som skal give input til autopilotens rorføler, er bøjet.
Udover dette er der ikke skader på fartøjet, som umiddelbart efter søsættes igen.

Fartøjet besigtiges senere af L.F., fa. S.A.H. Besigt, som konstaterer, at årsagen til det bøjede rorstop er, at et 'hjemmelavet' forlængerbeslag er fejlkonstrueret og -monteret, hvorfor

autopilotens rorføler har givet forkert input til autopiloten, som herefter har arbejde tilfældigt i begge retninger, da den ikke kendte den sande rorposition.
L.F. meddelte på stedet, at det bøjede rorstop ikke ansås for erstatningsberettigende og anbefalede i øvrigt fa. S. Yachtværft til reparationen.

Forsikringstager henvendte sig senere og krævede erstatning for skaden, hvorunder en genbesigtigelse blev aftalt.
Fartøjet blev herefter besigtiget af undertegnede, mens det henstod på land hos forsikringstager. Fartøjets ror bar ikke præg af udefra kommende påvirkning overhovedet (fotos vedlagt).
Problemet med det løse forlængerbeslag blev påpeget, hvorefter forsikringstager erkendte, at der ikke var tale om en erstatningsberettigende skade.
Forsikringstager ville selv sørge for, at det løse beslag blev ordentligt fastgjort, hvorefter vi betragtede sagen som afsluttet.

Forsikringstager igangsatte herefter på eget initiativ en reparation hos fa. K. Bådservice. Da autopiloten var afmonteret, ringede forsikringstager og forlangte endnu en besigtigelse, da han nu igen var af den opfattelse, at der var tale om en forsikringsskade. Jeg var tilfældigvis i K. alligevel, så jeg aflagde fa. K. Bådservice en visit. Der var ingen på værkstedet, men indehaveren oplyste pr. telefon, at basen til autopiloten lå på værkstedsbordet.
Man havde tilsyneladende rettet eller udskiftet et rorstop, der var ingen nye eller ukendte forhold at konstatere.
Forsikringstager har siden fremsendt en regning fra fa. K. Bådcenter. Jfr. denne regning er der udskiftet en rorindikator og drejet en bolt, hvorfor der heller ikke her er nye forhold at konstatere.
Endelig har vi bedt forsikringstager redegøre for, hvilke forhold der er forskellige fra de ved besigtigelserne konstaterede. Dette er ikke sket.

Vi har, i forb.m. at forsikringstager har indgivet klage til Ankenævnet, spurgt fa. A.H., importør af Autohelm selvstyreanlæg, hvad der sker, hvis autopiloten får forkert input fra rorføleren. Korrespondancen er vedlagt som bilag ..."

Nævnet har fået forelagt de bilag, som parterne har fremlagt, herunder diverse farvefotos samt den omtalte korrespondance.

I klagerens e-mail af 6/10 2009 til selskabet hedder det bl.a.:

"K. Bådservice har … informeret mig om at det meget let kan ske, at hårdt pres på roret medfører skade på selvstyren uden samtidig skade på selve roret. Det forklarer tydeligt at de store slag som jeg mærkede i rattet mens båden blev bugseret baglæns ud af …grunden har været foranlediget af bådens pres mod de store kampesten. Båden vejer jo over 10 tons og har derfor en stor kraft når den støder på en sten. Selvfølgelig behøver roret ikke at gå i stykker ved pres mod runde kampesten (det er mere sandsynligt ved pres mod skarpe klipper).

Med baggrund i den seneste undersøgelse anmoder jeg om snarest at få mit tilgodehavende afregnet."

Af selskabets e-mail af 10/12 2009 til importøren af selvstyreanlægget fremgår:

"Jeg har vedhæftet en tegning samt fotos af motor, base og ror.

Problemet består i, at et af de to rorstop på basen har været bøjet.
Jeg har under besigtigelse af fartøjet, før adskillelse af styresystemet, konstateret, at man i sin tid, da autopiloten blev installeret, har monteret et 'hjemmelavet' forlængerstykke, da aktuatorarmen (tiller arm) fra ratpiedestalen har været for kort. Forlængerstykket var fastgjort under M12-bolten, som fastholder en trykstang (med rod end bearing) til rorkvadranten. Forlængerstykket var imidlertid løst, idet det kun var fastgjort i et punkt. Forlængerstykket kunne ved 0 - 2 kilos tryk (lidt ujævn friktion, da forlængerstykket var fremstillet af tyndplade og håndbøjet) rotere på M12 bolten, enten fordi hullet i forlængerpladen var boret for stort eller fordi M12 bolten ikke var tilspændt. Tilfældet har formentlig været, at bolten ikke var tilspændt, i hvert fald har reparatøren måttet fremstille en ny bolt, da den gamle angiveligt havde 'svejset' sig fast. Gevindstangen var bøjet, da den havde været i klemme.
Fartøjets ror bærer ikke præg af ydre påvirkning, se foto.

Vil I give en kort udtalelse om, hvorvidt dette forhold vil være årsag til funktionssvigt i selvstyreanlægget og hvilke konsekvenser dette vil kunne få?"

I e-mail af 14/12 2009 fra importøren til selskabet hedder det:

"Vi har nu drøftet sagen og er kommet til den konklusion at, såfremt gevindstangen til rorføleren har været bukket og derved ændret på afstand mellem rortransducer og kvadrant, så ved piloten ikke hvornår den rammer endestoppet og kan derfor forsætte med at arbejde, når endestoppet er nået og derved bøje endestoppet!!

Som tidligere nævnt ser drivenheden ikke ud til at være fra Raymarine og derfor kan vi ikke udtale os om hvor meget den trykker med!!"

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**8 I sejladstiden dækkes endvidere**

8.1 Kæntring
Skade som følge af kæntring, stranding, grundstødning og kollision.
…
9 Kaskoforsikringen dækker ikke
Ud over undtagelserne og begrænsningerne i de generelle betingelser dækker kaskoforsikringen ikke:

9.1 Konstruktions- og materialefejl
Skade opstået som følge af konstruktions- eller materialefejl samt skade omfattet af garanti eller andet produktansvar."

Nævnet udtaler:

Nævnet finder efter sin gennemgang af sagen ikke fornødent grundlag for at antage, at den anmeldte skade på autopiloten er sket under grundstødningen, og kan allerede derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at dække denne skade.

Derfor

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Poul Sørensen