873/11

Den 22. august 2011 blev i sag nr. 78.631:

xxxxx xx xxxxx xxxxxx
xxxxxxxxxxx xxxx xxxxxxxxxxx
xxxx xxxxxxxx xxx

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstagerne har tegnet lystfartøjsforsikring i Tryg Forsikring A/S. De klager over, at selskabet har afvist at dække udbedring af utætheder ved den forsikrede både udstødningsmanifold. Det er klagernes opfattelse, at det nu anmeldte forhold skyldes, at en dækningsberettigende skade i 2006 ikke er blevet udbedret korrekt.

Selskabet har afvist kravet med henvisning til, at det nu anmeldte forhold ikke kan henføres til den tidligere anerkendte skade i 2006 og at klagerne i øvrigt må rette deres krav mod den reparatør, der har udbedret skaden i 2006. Selskabet har desuden anført, at klagernes krav kan være forældet.

Den forsikrede båd er en Apollo 32, motorbåd.

Selskabet har i brev af 13/8 2010 til nævnet redegjort for sagen og sin afgørelse således:

"**Der skal afholdes syn og skøn i relation til den anmeldte skade**
Til ankenævnets orientering kan vi oplyse, at vores kunde solgte sin båd i august 2009. Køber af båden har reklameret til vores kunde over mangler ved motoren. Vores kunde har fået retshjælpsdækning til, at der kan afholdes syn og skøn i denne mangelsag. Vi vedlægger kopi af vores brev af 6. marts 2010 til kunden.

Vi har noteret os, at kunden ikke har anmodet om at nærværende sag sættes i bero, indtil resultatet af det afholdte syn og skøn foreligger. Vi vil derfor her komme med vores bemærkninger til sagen.

Sagsfremstilling
Vores kunde anmeldte den 14. juni 2006 skade på sin båd. Båden var på daværende tidspunkt tæt på at gå på grund ved … For at begrænse skaden mest mulig, kontaktede vores taksator … Værft beliggende i …, for at … Værft kunne bjærge båden til værftet i … … Værft er et anerkendt værft med kapacitet til at bjærge båden. Alternativet var at bugsere båden op på land og efterfølgende køre båden på en lastbil til et andet værft.

Vores taksator besigtigede den 15. juni 2006 båden, hvor det umiddelbart kunne konstateres, at der havde været vand i motorrummet og flere ledninger og starter havde fået en del havvand. Taksator aftalte herefter med … Værft, at der skulle ske yderligere rengøring af motoren, sådan at skadesomfanget kunne vurderes.

Den 23. juni 2010 [2006] besigtigede vores taksator igen båden, hvor det blev konstateret, at det var manglende tilspænding på en kølerslange, der var årsag til, at der løb vand ind i motorrummet.

Vi anerkendte herefter dækning af skaden, og det blev aftalt, at reparation kunne sættes i gang. … Værft blev oplyst, at såfremt skadesomfanget viste sig at være væsentligt større end først antaget, skulle vi holdes orienteret.

Vi fik herefter oplyst, at det primært var ledningsnettet, generator, starter samt diverse pumper, der var beskadiget, hvilket vi godkendte dækning af.

Idet … Værft anmodede … Bådservice om at udføre en del af reparationerne.

Efter reparation af båden i juli/august 2006, blev den afleveret til vores kunde, og vi betalte i september 2006 ca. 85.000 kr. til værftet for arbejdet.

Herefter sejlede vores kunde med båden i de efterfølgende 3 år uden at reklamerer over problemer ved reparationerne.

Vores kunder solgte båden i august 2009. Køber var efterfølgende interesseret i skaden i 2006, idet han havde erfaret udstødningsgas/lugt i motorrummet. Ifølge køber skyldtes dette utætheder ved udstødningsmanifolden.

Vi blev i oktober 2010 kontaktet vedr. sagen. Her oplyste vi, at de reklamationer, som sælger fremførte, ikke havde noget med skaden i 2006 at gøre. Der var ikke årsagssammenhæng.

Vores taksator besigtigede dog for god ordens skyld båden. Taksatoren meddelte herefter, at vi ikke kunne anerkende yderligere erstatning i forbindelse med skaden fra 2006.

Vores bemærkninger
DET NU ANMELDTE FORHOLD KAN IKKE HENFØRES TIL SKADEN I 2006
På det foreliggende grundlag må vi fastholde, at vores kunde ikke har godtgjort, at det opståede forhold omkring manifolden kan henføres til skaden af 11. juni 2006. Det er vores kunde, der har bevisbyrden herfor. Vi henviser igen til, at vi intet har hørt fra kunden i 3 år fra skaden blev repareret.

Hvis der kommer nye oplysninger frem ved et syn og skøn, vil vi se på sagen igen, jf. dog følgende afsnit.

KUNDEN MÅ RETTE SIT EVT. KRAV MOD DEN REPARATØR, DER HAR UDBEDRET SKADEN
Vores kunde har anført, at der er tale om en manglende reparation af manifolde efter skaden i 2006.

Dette er, som anført, ikke godtgjort på det foreliggende grundlag, og vi må allerede derfor afvise skade. Hvis det godtgøres, at skaden i 2006 ikke er blevet udbedret korrekt, skal vi henvise vores kunde til selv at rejse et krav over for reparatøren.

Båden blev bugseret til … Værft, dels grundet bådens beliggenhed på skadestidspunktet, og dels fordi … Værft havde kapaciteten til at bjærge båden samt udbedre skaden.

Vi har ingen tilknytning til … Værft, eller … Bådservice, og har heller ikke fx betinget, at reparation af båden skulle ske der. Vi har på ingen måde påtaget os at udføre reparationsarbejdet på båden. Det var alene en praktisk fornødenhed at disse reparationssteder blev anvendt. Vores kunde skal derfor rette sit krav mod reparatøren, såfremt han mener, at der er tale om en mangelfuld reparation fra reparatørs side. Vi henviser til bl.a. ankenævnskendelser nr. 49.116, 57.000 og 62.261.

Videre mener vi, at der er sket for sen reklamation over den udførte reparation. Reklamation sker først mere end 3 år efter, at reparation af skaden er sket, og efter der er sket salg af båden. Vi har ingen mulighed haft for evt. at bistå vores kunde overfor reparatøren ved en reklamation, når den kommer mere end 3 år efter udførelsen af arbejdet.

FORÆLDELSE
På det foreliggende grundlag kan det ikke afvises, at et evt. krav i forbindelse med skaden i 2006, kan være forældet, jf. forsikringsaftalelovens § 29. Vi tager derfor forbehold for, at vi - i givet fald - vil gøre forældelse gældende. Vi henviser i denne forbindelse bl.a. til, at skaden blev anmeldt og udbedret i løbet af sommeren 2006, at kunden først henvender sig til os igen i oktober 2009, hvor vi afviser kravet, samt at sagen først er indbragt for Ankenævnet for Forsikring i den 30. juni 2010. Det bemærkes, at vi er opmærksomme på de gældende forældelsesregler, herunder overgangsperioden."

Vedlagt brev af 19/8 2010 har selskabet til nævnet sendt kopi af de gældende forsikringsbetingelser. I den forbindelse har selskabet bemærket, at forsikringen bl.a. ikke dækker (1) slid, alder, rust og tæring, (2) almindelig brug, (3) vejrligets påvirkning, (4) skade, der alene opstår i og er begrænset til mekaniske eller elektroniske dele, samt (5) materiale- og konstruktionsfejl.

Herefter har klagerne i brev af 19/8 2010 til nævnet bemærket:

"Med henvisning til sagsfremstilling fra Tryg var det undertegnede der kontaktede … Værft og ikke Trygs taksator .

Efterfølgende er det rigtigt at der de følgende år ikke har været problemer med båden.

Årsagen til klagen/anken er fra min side at i forbindelse med skaden i … med et vandfyldt maskinrum og en stor 6 cylinder motor med et ikke vandkølet manifold der i fuld drift er rødglødende bliver chokkølet af indtrængende saltvand, der forårsager minisprængninger i støbejernet, manifolden er beskyttet af asbestlignende materiale og en stålkappe med baggrund i den store varmeudvikling.
Dette asbest materiale er så saltmættet og bliver varmt og koldt de følgende 3 år, med den aktuelle tæring til følge.
Ovennævnte forklaring har undertegnede fået forklaret af … Marine.

Min undren er af Trygs taksator som fagmand har overset ovenstående, og overset at manifolden IKKE var vandkølet, med den følgende mulighed for tæring på længere sigt.

Ligeledes vil jeg ikke undlade at oplyse den påskønnelse der var fra Trygs skadekontor at undertegnede forhindrede at båden totalt forliste ved at sejle på op på stranden, og ikke på 22 meter forlade båden i panik, båden var forsikret for 300.000 kr."

Selskabet har i brev af 13/9 2010 til nævnet bl.a. anført:

"Vores kunde anfører i sit brev, at det var vores kunde selv, der kontaktede … Værft og ikke vores taksator. Heraf må i så fald udledes, at vores kunde selv valgte reparatøren. Vi beklager, at vi således ikke har oplyst sagen korrekt.

Jeg skal med henvisning til ovenstående henvise til vedlagte kendelse AK 49.116, hvor den omstændighed, at udbedring af skaden måtte være mangelfuld ikke kunne medføre et erstatningskrav for forsikringsselskabet, idet klageren selv havde valgt reparatøren. Forsikringstager er i den forbindelse selv rekvirent af arbejdet, og må således i tilfælde af mangler rette direkte henvendelse til reparatøren med sin reklamation.

Videre skal jeg henvise til responsum fra Assurandør-Societetet - AR 2441-, hvoraf fremgår, *at forsikringstageren selv må rette sine eventuelle mangelskrav mod de håndværkere, der har udført arbejdet. Hvis selskabet har påtaget sig at udføre eller forestå udførelsen af reparationsarbejdet, kan det efter omstændighederne herved have påtaget sig en pligt til at gennemføre reparationsarbejdet. Men den omstændighed, at et forsikringsselskab følger et reparationsarbejde ved konsulent, bl.a. for at sikre panthaverens interesser, bevirker ikke i sig selv, at selskabet er indtrådt som ansvarlig for gennemførelsen af reparationen.*

Kopi af 'Husejerforsikring en kommentar' 2 udgave, side 197 og 198 vedlægges.

Yderligere er motoren ifølge vores kunde lagt i båden i år 2000. Motoren er således 9 år gammel, da tæringsskaden på manifold og turbo anmeldes i oktober 2009 som en følgeskade af skaden den 14. juni 2006. I denne periode kan der flere årsager til, at der opstår tæringer i manifold og turbo blandt andet manglende løbende vedligeholdelse. Det er heller ikke usædvanligt, at der opstår tæringer på en 9 år gammel motor.

Vi fastholder dermed vores afgørelse i sagen."

Den 14/2 2011 har nævnet fra klagerne modtaget skønserklæring, der er udfærdiget i forbindelse med det tidligere omtalte syn og skøn i anledning af køberens reklamation over mangler ved motoren.

Af klagernes følgebrev af 9/2 2011 til nævnet fremgår:

"Undertegnede [klager] vil gøre nævnet opmærksom på udtalelsen fra de neutrale syns/skønsfagfolk vedrørende fagligheden omkring … Marine i rapporten - spørgsmål 13 - side 5.

Dette med henvisning til min anke over reparationen."

Af skønserklæringen, der er dateret 5/10 2010, fremgår bl.a.:

"**Spørgsmål 5**
Skønsmanden bedes oplyse, hvor mange cylindre bådens motor har, og hvor disse 'går ud' og om der sker blanding med kølevand fra motoren?

Besvarelse af spørgsmål 5
Motoren har 6 cylindre, som har udstødsgasafgang på venstre side af motorens topstykke. Disse udstødsgasafgange ledes ud i et støbt rør ***(udstødsmanifolden)***, monteret over disse (udstødsgasafgangene) på siden af motorens topstykke. Her ledes udstødsgasserne videre gennem turboladeren og ud i udstødsbøjningen (forreste del af udstødningen). Først her (altså efter turboladeren) blandes udstødsgasserne med kølevand og derved afkøles.

Spørgsmål 6
Skønsmanden bedes beskrive det såkaldte 'udstødsmanifold' og hvor på motoren dette 'udstødsmanifold' sidder?

Besvarelse af spørgsmål 6
Se besvarelse til spørgsmål 5

Spørgsmål 7
Er det korrekt at 'udstødsmanifoldet' er dækket af en asbestkappe og en jernplade?

Besvarelse af spørgsmål 7
Ja, udstødsmanifolden er monteret med en kappe af isoleringsmateriale (ej asbest) som igen er dækket af en stålkappe. Se billede nr. 6, hvor delene er afmonterede.
…
Spørgsmål 10
Skønsmanden bedes oplyse om motoren ved brug lugter af diesel på handelstidspunktet?

Besvarelse af spørgsmål 10
Dette spørgsmål udgår, da motoren ikke kan startes.
Efter aftale parterne imellem er der under skønsforretningen, som del i undersøgelsen af dieselugtens kilde, foretaget en trykprøvning af brændstofsystemet. Denne trykprøvning fastslog, at brændstofsystemet var tæt.
Der kan dog i forbindelse med tankning let ske et overløb fra en slange, som med forgrening var koblet på den styrbord tankudluftning. Denne slanges funktion er uvis, og bør derfor fjernes, så denne lækagemulighed elimineres.
Det er sandsynligt, at det foreliggende brændstofsystem kan afgive en vis diesel lugt, idet alle slangerne i systemet er uegnede til formålet, er ældre og bør skiftes.
…
Spørgsmål 13

Skønsmanden bedes oplyse om den af … Marine beskrevne reparationsmåde, jævnfør sagens bilag …, fagligt set under hensyntagen til det af skønsmanden konstaterede vedr. den af sagsøgeren påståede diesellugt og det af skønsmanden konstaterede vedr. motorens tilstand er fagligt korrekt og vil fjerne den påståede diesellugt?

Besvarelse af spørgsmål 13
Ja, den af … Marine beskrevne reparationsmåde er faglig korrekt, men hvorvidt den påståede diesellugt derved fjernes er ikke sandsynligt, da diesellugten antages at kommer fra andre kilder end motoren."

Herefter har selskabet i brev af 18/3 2011 til nævnet anført:

"Af skønsrapporten fremgår ikke, at der er årsagssammenhæng mellem den udførte reparation i 2006 af båden, den utætte manifold og lugten af diesel. Tværtimod fremgår det af skønsrapporten, at det er sandsynligt, at det foreliggende brændstofsystem kan afgive en vis diesellugt, idet alle slangerne i systemet er uegnede til formålet, er ældre og bør skiftes.

Brændstofslanger og rør i systemet var ikke en del af skaden i 2006 og derfor heller ikke en del af reparationerne i 2006.

Videre skal bemærkes, i perioden hvor klager har sejlet båden efter reparationen, - fra august 2006 til august 2009 -, kan der også have samlet sig vand i motorrummet, som kan medføre en begyndende tæring af manifold. Det er meget vigtigt, at motorrum ofte efterses for utætheder ved brændstoftilslutninger, olielækage vand i motorrum osv., og ligeledes hvis der ikke er finder en løbende vedligeholdelse sted, kan det betyde, at der sker en hurtigere nedbrydning/tæring af motoren samt dele på motoren.

Vi fastholder således at:

- Klager selv er rekvirent af arbejdet og må således i tilfælde af mangler rette direkte henvendelse til reparatøren med sin reklamation, jf. AK 49.116, responsum AR 2441 og side 197 og 198 i 'Husejerforsikring en kommentar' 2 udgave.

- Det er ikke godtgjort, at det opståede forhold omkring manifolden kan henføres til skaden af 11. juni 2006. Der er således ikke dokumenteret årsagssammenhæng.

- Reklamation sker først mere end 3 år efter, at reparation af skaden er sket, og efter der er sket salg af båden. Vi har ingen mulighed haft for evt. at bistå vores kunde overfor reparatøren ved en reklamation, når den kommer mere end 3 år efter udførelsen af arbejdet. Der er således sket for sen reklamation."

Af klagernes brev af 28/3 2011 til nævnet fremgår:

"Med henvisning til Syn/skønsrapporten er den en AKT i forbindelse med bådhandel august - 2009, hvor undertegnede i øvrigt fik medhold i retten i …, og indgik forlig med modparten - reparation af manifold - udgift 70.000.

Båden er fuldt udstyret m automatisk selvlæns. Hvis der forekommer vand under motor, båden har altid været tør i motorrummet.

Vedr. rekvirent er det med fuldt accept og anbefaling af Trygs taksator der efter aftale med … værft direktør delte reparationen op i to - Trygs taksator tog sig af motoren i samarbejde med … Marine, og værftet resten.

Min anke er at Tryg forsikring ønsker at jeg som ikke fagperson, skal føre sag mod … Marine, jeg har ikke haft indflydelse og skal heller ikke havde det på reparationen, det har jeg TRYGT overladt til prof taksator.

Det er Trygs sag at reklamere over for … Marine, og holde mig skadesløs.

Trygs taksator var i øvrigt nede og se skaden på manifolden august 2009.

Ligeledes til Ankenævnet, med henvisning til skrivelsen fra Tryg af 18/6-2010 …, hvor der fra Trygs side gøres opmærksom på at 'taksator på intet tidspunkt har udtalt sig om at han ikke skulle have været opmærksom på manifolden'.
Det vil sige at Trygs taksator , har været opmærksom på manifolden, UDEN på det tidspunkt at fjerne den saltmættede isolering og undersøge manifolden for chokskader (manifolden er luftkølet) efter vandskaden, manifolden er rødglødende under sejlads."

I selskabets brev af 18/4 2011 til nævnet hedder det:

"I forbindelse med skaden i 2006 havde vandet ikke stået helt op til manifolden. Det er således fortsat ikke godtgjort, at der er årsagssammenhæng mellem skaden i 2006 og det opståede forhold omkring manifolden. Jeg skal i den forbindelse også henvise til vores tidligere skrivelser, som vi fastholder."

Efterfølgende har klagerne i brev af 25/4 2011 til nævnet anført:

"Til Ankenævnets orientering, ville båden været total forlist hvis vandet var op til manifolden.

Som omtalt i sagen blev båden sejlet op på stranden efter en 1/2 times sejlads, med saltvand op til begge kilremme, der driver generator og brændstofpumpe, disse remme kører i saltvand i den omtalte 1/2 time, og hele motorrummet bliver stærkt oversprøjtet. Den omtalte manifold er luftkølet og under kørsel rødglødende pakket ind i en beskyttende metalkappe, foret med asbest der suger det indtrængende saltvand, og voldsomt afkøler manifolden der er af støbejern, og ikke tåler den fatale afkøling.
… Marine, der har adskilt manifolden m.v. udtaler at tæringskaden skyldes saltvand i isoleringen af manifolden, der skulle været skiftet i 2006."

Nævnet har fået forelagt de bilag, som parterne har fremlagt.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**Betingelser for kaskoforsikring**
…
12 Yderligere hændelser dækket i sejladstiden

12.1
Skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.
…

13 Hændelser, der ikke dækkes

Ud over undtagelser og begrænsninger i de generelle betingelser dækker kaskoforsikringen ikke skade som følge af,
…
13.7
slid, alder, råd, rust, tæring, glasfiberpest (osmose), rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed,

13.8
almindeligt brug, ridser, småskrammer, tilsmudsning samt vejrligets påvirkning, herunder sejl og kaleche, der blæser i stykker,

13.9
at skaden alene opstår i og er begrænset til mekaniske eller elektroniske dele,

13.10
materiale- eller konstruktionsfejl, fabrikationsfejl samt skader omfattet af garantiordning, …"

Nævnet udtaler:

På det foreliggende grundlag finder nævnet det ikke bevist, at der er årsagssammenhæng mellem den dækningsberettigende skade i 2006 og det nu anmeldte forhold vedrørende udstødningsmanifolden. Nævnet finder det endvidere ikke bevist, at skaden på manifolden i sig selv udgør en dækningsberettigende skade. Nævnet kan allerede derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagerne får ikke medhold.

Poul Sørensen