871/11

Den 27. juni 2011 blev i sag nr. 78.939:

xxxx xxxxxxxx xxxxxxx
xxxxxxxxxxx xx
xxxx xxx

mod

Alm. Brand Forsikring A/S
Midtermolen 7
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Alm. Brand Forsikring A/S, klager over, at selskabet har afvist at dække en skade på den forsikrede båd, og har yderligere krævet betalt præmie tilbagebetalt, da båden ikke har været sejlklar.

Selskabet har henvist til, at der ikke er tale om en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, da der ikke er tale om en pludselig skade, ligesom skaden er sket som følge af is og frost, som er undtaget dækning.

Det fremgår af klagerens anmeldelse af 18/1 2010, at fartøjet tog vand ind og sank til rælingen - sandsynligvis som følge af vandindtrængning ved transduceren. Under punktet yderligere oplysninger har klageren anført:

> "Årsagen til vandindtrængen kunne ikke fastslås ved besigtigelse af taksator. Fartøjet blev sat på land mandag formiddag 11/1-10 alt inventar har taget skade. Det meste løsøre er ødelagt.
>
> Jeg har efter omstændighederne foreslået en kontanterstatning på kr. 10.000 til fuld og endelig afgørelse. Vi var 2 mand der arbejdede hele mandagen på bjærgningen."

Selskabet foranledigede udfærdigelse af havarirapport, der forelå den 22/1 2010. Det fremgår bl.a. heraf:

> "**FARTØJ:**
> …

2. 78.939

Motorsejler glasfiber type LM 23 årg. 1975 med 20 HK Buhk diesel til fast aksel. Bortset fra skaderne i ret jævn vedligeholdelsesmæssig stand.

HAVARIDATO:
Opdaget 9. Jan 2010 og anmeldt til selskabet 11. Jan 2010

HAVARISTED:
Fast liggeplads …

HAVARIÅRSAG:
Fartøjet delvis sunket på pladsen. Havnen er isdækket, men det lykkedes at få fartøjet ind til nærliggende kaj afsnit, hvor det med havnekranen kunne tages på land.

Fors.tager oplyser, at han var ved fartøjet tirsdag d. 7. Jan 2010 og tilsyneladende var alt i orden.

D. 9. Jan 2010 observerer man, at fartøjet ligger meget dybt og sammen med personale fra … Marina igangsætters læsning af fartøjet. D. 11. Jan. 2010 gøres anmeldelse til selskabet.

Herfra bliver vi bedt om at se på sagen. Da vi ankommer til … konstateres, at pumpen til toiletter er frostsprængt, men det konstateres samtidig at alle søventiler er lukkede. Fors.tager oplyser, at han altid lukker for ventilerne når fartøjet forlades for vinteren.

Der konstateres vandindtrængning fra giveren til ekkoloddet. Giveren der går ud gennem bunden og ud i træklods på bundens yderside, sidder løs og fors.tager mener at træklodsen er skadet af isen i havnen.

Fors.tager er oplyst om, at skaden forårsaget af is og frost ikke er dækket, selvom der er helårssejlads. (22.3a) betingelser nr. 8003

BESKADIGELSER:
Vi har foranlediget, at motor bliver konserveret og opstartet. Starter og dynamo ikke rep."

På baggrund af rapporten har selskabet i brev af 26/1 2010 afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at der ikke er sket pludselig vandindtrængning.

Klageren har i brev af 22/2 2010 kritiseret selskabets afgørelse, idet han bl.a. har anført:

"Mandag morgen blev jeg ringet op af havnemesteren i … Han fortalte, at min båd LM 23 lå lavt i vandet.

Vi aftalte, at jeg skulle stille selv og en ekstra mand på havnen.

Min båd blev slæbt gennem isen fra pladsen til ophalerstedet. Herved opstod der skade på ekkolodtransducer samt på logpropellen. Det ses tydeligt, at malingen er skrabet af ekkolodtransduceren, der formentlig er gået løs under sejladsen.

Jeres mand gennemgik motoren og konstaterede, at alle ventiler var lukkede forskriftsmæssigt.

Jeg mener, at den løse ekkolodtransducer blev beskadiget ved slæbningen til ophalerstedet, da der hidtil kun har været tynd is i havnen. Båden har ikke sejlet i is.

Hvordan vandet er trængt ind i båden, kan jeg ikke besvare på nuværende tidspunkt.

Jeg mener, at I bør betale min og min hjælpers løn på 2 x 6 timer å 200,00 kr. pr. time samt ny ekkolodtransducer og logpropel, da skade på disse er sket ved bjærgningen, som I forestod, da I betalte havnen herfor.

Jeg synes stadig, det er rimeligt, at I betaler kr. 10.000,00 til fuld og endelig afgørelse, da det ikke er muligt på nuværende tidspunkt at konstatere, hvordan skaden opstod."

Selskabet forelagde senere havarirapport, klagerens anmeldelse m.v. for yachtentreprenør, der i fortrolig rapport af 23/4 2010 bl.a. har anført:

"**Fra havnemester …:**

- Havnens personale observerede at fartøjet lå meget dybt i vandet, mandag morgen d. 11. januar 2010.
- Havnemesteren kontaktede straks forsikringstager og bad ham komme ned til fartøjet.
- Havnens personale begyndte at lænse fartøjet for vand.
- Havnens personale søgte ikke efter lækagen i fartøjet.
- Forsikringstager ankom til havnen, og gik straks ombord i fartøjet.
- Da fartøjet var lænset for vand, begyndte havnes personale at bryde isen mellem forsikringstagers fartøj og optagningskajen (isen i havnen var da op til ca. 10 cm tyk). Dette arbejde blev ikke rekvireret at forsikringsselskabet / taksator.
- Imens de var i færd med ovennævnte talte forsikringstager og havnemesteren nærmere om hændelsen, herunder om der kunne være forsikringsdækning for denne.
- Havnemesteren var af den opfattelse, at forsikringstager umiddelbart derefter anmeldte hændelsen til forsikringsselskabet.
- En mekaniker der efterfølgende var rekvireret af forsikringsselskabet / taksator ankom til havnen, imens at havnens personale var i færd med at trække fartøjet over til optagningskajen.
- Efter havnefogedens bedste overbevisning, havde isen i flere dage forud for havariet været så tyk, at det ikke var muligt at sejle med et fartøj af den aktuelle størrelse / motorkraft.

Fra marinekonsulent …:

- Han blev rekvireret til opgaven af taksator …
- Da han ankom til … var folk i færd med at slæbe fartøjet over til optagningskajen.
- Da fartøjet var løftet på land, inspicerede [marinekonsulent] fartøjets udvendige skrogbund, uden at finde strukturelle skader på glasfiberskroget.
- Toilettet var frostsprængt, men alle søventiler til dette var lukkede (ifølge de indvendige håndtag). Disse søventiler blev kontrolleret af [marinekonsulent] fra udvendig side, hvorved det blev konstateret at de også fysisk var lukkede.
- Forsikringstager nævnte overfor [marinekonsulent], at der muligvis var en lækage ved ekkolodstransduceren. [Marinekonsulent] kunne ikke konstatere dette ved selvsyn, da fartøjet da var landsat.

Herfra har vi i øvrigt følgende supplerende bemærkninger til sagen:

- Det aktuelle fartøj er af en mindre type, og disse er generelt relativt simpelt udrustet og indrettet. Der er således som oftest kun få bordgennemføringer og søforbindelser igennem skroget, hvor der kan opstå lækage i fartøjer af denne type.

På det konkrete fartøj er der øjensynligt følgende bordgennemføringer:
- Vandtilgang til toilet.
- Afgang fra toilet.
- Afløb fra pantryvask.
- Afløb fra en lænsepumpe.
- Kølevandstilgang til motor.
- Udstødning fra motor.
- Bundprop.
- Logtransducer (fartmåler).
- Ekkolodstransducer (dybdemåler).

- Ved udvendig besigtigelse af fartøjet er det konstateret, at en del af 'forfinnen' på logtransduceren er knækket af.
  Dette synes at være den eneste defekt / fejl der er på logtransduceren.
  Denne defekt er med sikkerhed ældre, da brudfladen er overmalet med begroningshindrende maling og den har ydermere været begroet med rur.
  Maling og rur indikere med 100 % sikkerhed, at denne defekt var til stede sidst fartøjet blev bundmalet, formentlig i foråret / sommeren 2009.

  Det kunne ligeledes konstateres, at ekkolodstransduceren var lidt løs i dens fastspænding i skroget.
  Derudover viste den i øvrigt ingen umiddelbare tegn på ydre skader.

- Ved besøg på … kunne det i øvrigt konstateres, at fartøjet henstod med delvis åben cockpitkaleche. Ejeren at en anden henstående båd i umiddelbar nærhed af forsikringstagers fartøj, oplyste uopfordret at fartøjet havde henstået på denne måde igennem nogen tid.

- Undertegnede bemærker i øvrigt, at forsikringstager i hans skr. anmeldelse af 18. januar 2010, anført at havariet 'sandsynligvis er sket som følge af vandindtrængning ved transducer'.

KONKLUSION:
- Det var ifølge vore indhentede oplysninger i sagen, forsikringstager der iværksatte optagning af fartøjet, herunder bugsering af fartøjet igennem den brudte is, over til kranen, og ikke forsikringsselskabet eller taksator.
  Ovennævnte var ifølge vore oplysninger iværksat endnu inden at havariet blev anmeldt til forsikringsselskabet.
  Herfra forstår vi således ikke bemærkningen i forsikringstagers skrivelse af 22. februar 2010 at selskabet skal betale for *'ny ekkolodstransducer og logpropel, da skade på disse er sket ved bjærgningen, som I forestod, da i betalte havnen derfor'.*

  Det skal i øvrigt fremhæves, at defekten på logtransduceren med sikkerhed var tilstede forud for havariet d. 11. januar 2010, og at der muligvis ikke er opstået teknisk fejl på ekkolodstransduceren, men at den blot er løs / utæt.

- En ekkolodstransducer der er monteret som i det aktuelle tilfælde, kan blive beskadiget / utæt ved sejlads i is, eller ved fartøjets henliggen i is.

Almindeligvis vil en lækage der opstår ved en sådan transducer, være relativ 'svag' og derfor medføre relativ langsom vandindtrængning.

- Såfremt det lægges til grund, at lækagen ved ekkolodstransduceren først er opstået da fartøjet blev slæbt igennem isen for optagning, på forsikringstagers foranledning, da er havariårsagen en anden.
  Det kunne så være via det frostsprængte toilet.
  Forsikringstager var første mand ombord i denne del af fartøjet, og han har derfor haft mulighed for at lukke søventilen inden andre observerede vandindtrængning fra det frostsprængte toilet.

- En tredje mulighed kunne være, at fartøjet pga. sne- og/eller istryk er blevet trykket noget ned, hvorefter havvand evt. har kunnet løbe 'baglæns' ind i fartøjet via et afløb/gennemboring e. lign. der er placeret lige over vandlinieniveau eller i den nedre del af fribordet.
  Alternativt kan der opstå en frostsprængning i en slange på et afløb, der er ført ud af fartøjet under vandlinieniveau.

- Is vil ikke kunne skade et glasfiberskrog i et sådan omfang at dette springer læk, uden at lækagen efterfølgende med sikkerhed vil kunne spores."

Selskabet har på baggrund heraf fastholdt sin afgørelse.

Over for nævnet har klageren i klage af 24/8 2010 krævet følgende:

"Erstatning på 10.000 kr. + tilbagebet. forsikring for 2010. Båd ikke sejlklar + erstatning for mgl. konservering."

Til støtte for sit krav har han anført:

"Min LM 23 lå pludselig den 10/1-10 1/2 m dybere i vandet. Jeg havde tilset båden den 9/1. Jeg anmeldte omg. skaden til Alm. Brand der påtog sig bjærgning og konservering af motor/gear. Ved søsætning i maj blev der konstateret en pludselig opstået utæthed i glasfiber, der var kun 1 cm is så det er ikke årsagen. Jeg konstaterede at gear elstarter og dynamo var fulde af saltvand, båd stadig ikke sejlklar pga. det gear."

Selskabet har over for nævnet i brev af 6/9 2010 fastholdt sin afgørelse og har til støtte herfor bl.a. anført:

"Båden er besigtiget af vores bådtaksator, der har konstateret, at der er tale om langsomt indtrængende vand. Årsagen vurderes at være vandindtrængning fra giveren til ekkoloddet. Bådtaksator orienterede vores kunde om, at der ikke var tale om et dækningsberettiget forhold, fordi skaden vurderedes opstået som følge af is og frost.

Der er uenighed omkring dækningen af skaden, idet vores kunde mener, at der er tale om skader sket i forbindelse med ophaling af båden.
…
Vores bådtaksator har oplyst, at en ekkolodstransducer, der er monteret som i det aktuelle tilfælde, kan blive beskadiget/utæt ved sejlads i is, eller ved fartøjets henliggen i is. En sådan

lækage vil almindeligvis være relativt 'svag' og vil derfor medføre en relativt langsom vandindtrængning.

Det er vores vurdering, at uanset hvor vandet måtte være trængt ind henne, så er der tale om en skade forårsaget af is og frost, som ikke opfylder betingelserne for dækning over lystfartøjsforsikringen. Vi henviser i den forbindelse til skaderapport fra bådtaksator …, der oplister forskellige mulige skadesårsager, efter at han har gennemgået sagens bilag i forbindelse med vores kundes klage over afgørelsen.

Båden var på tidspunktet for anmeldelsen ikke sunket helt og lå ifølge oplysningerne i sagen blot lavt i vandet. Der er således ifølge vores vurdering tale om langsom indtrængning af vand, og dermed ikke en pludselig skade. Såfremt nævnet måtte finde, at der er tale om en pludselig skade, mener vi, at forholdet er undtaget for dækning, da skadeårsagen vurderes at være is og frost. Is og frost er undtaget i medfør af punkt 22.3 i betingelserne.

Vi har betalt for de arbejder, som har været nødvendige for at besigtige båden, nemlig ophaling af båden og konservering af motoren. Efter vores kundes klage til os over fradrag af selvrisikobeløbet, har vi godskrevet vores kunde denne. Vores kunde ønsker imidlertid nu dækning for yderligere. Da der ikke er tale om en dækningsberettiget skade, jf. ovenfor, mener vi ikke, at vores kunde har krav på yderligere erstatning end de følgeomkostninger, som vi allerede har betalt for og som reelt ikke er omfattet af forsikringsdækningen.

Tilbagebetaling af præmie for 2010
Vores kunde ønsker yderligere at få tilbagebetalt forsikringspræmie for 2010, fordi båden ikke har været sejlklar.

Vores kunde har tegnet en lystfartøjsforsikring hos os og har anmeldt en skade, som ikke var omfattet af forsikringsbetingelserne. Allerede i januar måned afviser vi dækning overfor vores kunde, hvorfor vores kunde allerede på daværende tidspunkt har haft mulighed for at få iværksat en reparation, som kunne have gjort båden sejlklar.

Vi mener ikke, at der foreligger sådanne omstændigheder i forbindelse med sagsbehandlingen, at vores kunde kan forlange forsikringspræmien tilbagebetalt. Årsagen til, at båden endnu ikke er klar til sejlads, ligger ifølge vores vurdering alene i, at der endnu ikke er foretaget de nødvendige reparationer, som det påhviler vores kunde at foretage, da der ikke er forsikringsdækning herfor over den tegnede lystfartøjsforsikring. Endvidere er fristen i afsnit 1 punkt 10.3 overskredet, hvorfor opsigelse alene kan ske med mindst 1 måneds varsel til hovedforfald. Betingelserne hjemler endvidere ikke tilbagebetaling."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**10. Forsikringens varighed og opsigelse**
…
10.3.
Efter anmeldt skade er begge parter berettiget til - indtil 1 måned efter erstatningens betaling eller efter afvisning af dækning - skriftligt at opsige forsikringen med 14 dages varsel.
…
22. Hvilke skader er dækket
…
22.3. Anden pludselig skade.
Det er en betingelse, at skadens indtræden ikke ved forsikringens tegning kunne forudses som sikker eller som normal. Skaden skal være sket pludseligt, det vil sige, at såvel skaden

som dens årsag virker på et tidspunkt og ikke over et tidsrum, som fx et fartøjs synken som følge af langsomt indtrængen de vand.

Begrænsninger i dækningen:

Skade på sejl, presenning og lignende samt personlige effekter dækkes alene i det omfang, skaden er direkte følge af fartøjets synken, kæntring, stranding, grundstødning eller kollision.

Dog dækkes ikke
a.
skade sket som følge af is og frost."

Nævnet udtaler:
På baggrund af sagens materiale, herunder det anførte i havarirapporten, finder nævnet ikke at kunne kritisere, at selskabet har lagt til grund, at årsagen til, at båden sank, var langsom vandindtrængning fra giveren til ekkoloddet.

På denne baggrund finder nævnet ikke grundlag for at kritisere, at selskabet med henvisning til de gengivne forsikringsbetingelser har afvist at yde forsikringsdækning. Dette udelukker ikke, at en nærmere bevisførelse kan føre til et andet resultat.

At klageren ikke har kunnet anvende fartøjet, giver ikke klageren ret til præmietilbagebetaling.

Med det førnævnte forbehold

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Poul Sørensen