876/11

Den 3. oktober 2011 blev i sag nr. 79.273:

xxxxx xxxxxx
xxxxxxxx x
xxxx xxxxx

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring i Alm. Brand Forsikring A/S. Han klager over, at selskabet har afvist at yde dækning for en autopilot, som blev beskadiget den 15/8 2010.

Selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at skaden ikke er opstået som følge af en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Det fremgår af sagen, at selskabet den 24/8 2010 modtog en skadeanmeldelse fra klageren. Heraf fremgik bl.a.:

"Beskrivelse af skadens omfang
Jeg sejler fra F. mod S. Efter ca. 1 times sejlads drejer båden skarpt til højre og det ryger op af autopiloten. Sikringen brænder over og den virker ikke mere, da der var ild i den."

Taksator besigtigede forholdet og fremkom med en havarirapport af 15/9 2010, hvori det bl.a. hedder:

"**HÆNDELSESFORLØB:**
Forsikringstager har bl.a. oplyst følgende vedr. havariets opståen.

Forsikringstager havde i den forgangne vinter installeret en autopilot i fartøjet, samt ændret / fornyet andre elektriske installationer i fartøjet (forsikringstager er proff. skibselektrikker).
Autopilotens elektroniske del købte han af en privatmand for kr. 8000,- (havde ifølge det oplyste aldrig været brugt).
De øvrige dele og komponenter til det hydr. styresystem, købte han lokalt i S.

På havaridagen havde de været på weekendtur til fremmed havn, og var nu på vej tilbage til hjemhavnen i S.

De havde sejler ca. 1 time, mestendels for autopilot.

Pludselig drejede fartøjet skarpt til en side, og forsikringstager bemærkede røg og ild fra autopiloten i instrumentbordet.

Han afbrød straks strømmen til autopiloten, og hældte ifølge det oplyste vand på instrumentet.

Efterfølgende afbrød han autopiloten, hvorefter sejlads med manuel styring kunne ske.

Efterfølgende har forsikringstager forsøgt at fastslå årsagen til hændelsen.
Herunder er han blevet klar over, at der er opstået fejl / defekt på flere at de elektriske komponenter der var forbundet til autopiloten.

BESIGTIGELSE:
Forsikringstager og undertegnede besigtigede fartøjet i forening. Forsikringstager beskrev hændelsesforløbet som ovenfor beskrevet.

Installationerne i og omkring fartøjets instrumentbord blev undersøgt visuelt.
Forsikringstager oplyste at disse installationer var fornyede / renoverede i den forgangne vinter. Der var generelt anbragt mange ledninger og installationer i et meget lille rum.

Autopilotcomputeren var monteret i instrumentbordets topplade, i hjørnet helt ude ved den bb side og agterkanten.
På 'undersiden' af autopilotcomputeren var der nogle 'udvendige' køleribber, der skulle holde resultere i korrekt drifttemperatur af de varmegenererende dele i elektronikken.
Den øvre del af kabinettet, var varme/brandskadet på bb. side (instrumenter var demonteret forud for besigtigelsen).
Ligeledes var printkort mv. i områder indenfor varmeskaden på kabinettet varmeskadet.

Inde instrumentbordet, neden under autopilotcomputeren, ar der monteret en inverter (12/220 volt). Denne blev bl.a. brugt når der skulle laves kaffe på den ombordværende 220 volt kaffemaskine.

En sådan inverter kan generere en del varme når den er tilsluttet.
På forsyningskablet til invertere var der monteret en sikringsholder med sikring.
Denne havde tydeligvis været overbelastet, da sikringsholderen har delvist smeltet pga. varmeudvikling

Forsikringstager oplyste at kaffemaskinen / inverteret havde været anvendt om morgenen på havaridagen, men at han antog at invertere var blevet afbrudt efter endt brug.

KONKLUSION:
Det er vor vurdering, at autopilotcomputeren er blevet overophedet under almindelig drift, og sandsynligvis er forholdet blevet forstærket / accelereret som følge af varmeafgivelsen fra en ikke afbrudt inverter og den 'smeltede' sikringsholder i instrumentbordet underneden.

Varmen fra invertere og sikringsholderen er steget op under autopilotcomputeren, i området ved køleribberne, og hvor autopilotcomputeren derfor behøver 'afkøling'.

Denne 'overophedning' har efter nogen tid, medført en fejlspænding / fejlstrøm / kortslutning i autopilotcomputeren.

Denne fejl i det elektriske system har forvoldt skader på de elektriske instrumenter der var tilsluttet til autopilotcomputeren.

Der er under ingen omstændigheder fundet tegn på, at det forhold udenfor fartøjet har haft indflydelse på havariets opståen.

BESKADIGELSER:
Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:
'Brandskade'
A. Ganske let svidning af hulkant i instrumentbord (i krydsfinerplade) — kan fjernet ved let slibning.
B. Låg på plastkabinet til autopilotcomputer partielt let brand/varmeskadet på venstre side.

Ovennævnte skader er dækningsberettiget, da disse er følger af brand / ild.

Elskade:
2. Autopilotcomputer, type Vetus AP2S beskadiget, formentlig pga. partiel overophedning med fejlspænding/fejlstrøm til følge.
3. Ur for rorindikator beskadiget, formentlig som følge af fejlstrøm fra autopilotcomputer.
4. Rorindikator beskadiget, formentlig som følge af fejlstrøm fra autopilotcomputer.
5. Fluxgatekompas beskadiget, formentlig som følge af fejlstrøm fra autopilotcomputer.
6. NMEA udgang fra kortplotter type Lowrans LCX18C beskadiget, formentlig som følge af fejlstrøm fra autopilotcomputer."

Klageren fik autopiloten undersøgt hos en radio og TV servicevirksomhed. Af et brev af 20/9 2010 til klageren her fra fremgår følgende:

"Efter undersøgelse af udstyret er det min mening at varmen/ilden er kommet inde fra selve Vetus kontrol enheden og ikke fra den sikrings holder der var monteret i nærheden af enheden. Der er tydelige tegn på meget høj varme/ild på printpladerne og da sikrings holderen ikke har nogle tegn på at der har været ild/gnister i den, kan det ikke vare kommet fra den. Den har kun været varm."

Selskabet anerkendte at yde dækning for brandskaden på hulkanten i instrumentbordet og låget på plastkabinettet, men afviste at yde dækning for de tekniske dele med henvisning til, at skaden var sket ved overophedning.

Klageren har over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet skal yde dækning for hele den anmeldte skade. Til støtte herfor har han i brev af 26/10 2010 til nævnet bl.a. anført følgende:

"Der har været brand i Autopiloten MRK. Vetsus AP2S .Der har været en meget stor varmeudvikling på printet der udviklede sig til åben ild i kabinettet. Der sendes en strøm tilbage ud i

Kortplotter og VHF Radio der beskadiges da de ikke kan tåle strøm gennem nmma signalet. Jeg har vedlagt en opgørelse af rep af do. Ligeledes brænder Gyrokompasset af. Det arbejder med en spænding på 4,5 volt og får ligeledes 12 volt. Det samme sker for rorindikator da for stor strøm brænder printet af. Jeg har talt med taksator om dette og han har set det ikke virker. Alm. Brand vil kun betale kabinettet under selvrisikoen. De henviser til forsikringsbetingelse nr. 8003 punkt 22.3. Jeg medsender en kopi af do. Jeg kan ikke se der står noget om brand. Under punkt 22.1 står hvilke skader der er omfattet af kaskoforsikringen. Ildsvåde /Brand) direkte lynnedslag og eksplosion. Punkt 20.3 står at VHF Radio og Navigationsinstrumenter er omfattet. Derfor forstår jeg ikke at jeg ikke er dækket.

Taksator mener at fejlen kommer fra en sikring til Converder der laver 12 volt til 220 volt. Men dette kan ikke lade sig gøre. Da det er opbygget med en 80 amp sikring og bruger ved fuldlast 600Watt. 50 amp. Vi bruger kun denne til at lave kaffe med når vi ligger i havn ellers er den slukket. Men den bruger i tomgang det vil sige uden belastning 1.16 amp. Det vil sige at i en ledning på 16 mm der kan ikke opstå varme ved en tomgangsstrøm på 1.16 amp.

Jeg har haft Autopiloten ude hos en Radiotekniker der er specialist i Print (Firmaet er godkendt til hovedreparatør af B.O. anlæg.) Han siger at skaden er kommet indefra printet og ikke fra den omtalte sikring. Jeg medsender hans skrivelse fra …RADIO OG TV SERVICE."

Selskabet har i brev af 8/11 2010 til nævnet bl.a. anført:

"På baggrund af det konstaterede ved besigtigelsen har vores taksator konkluderet, at skaden er sket under almindelig drift, hvorunder autopilotcomputeren er blevet overophedet. Overophedningen har over tid medført en fejlspænding/fejlstrøm/kortslutning i autopilotcomputeren. Fejlen har forvoldt skader på de elektriske instrumenter, der var tilsluttet autopilotcomputeren. Taksator oplyste endvidere, at der ikke var forhold udenfor fartøjet, der havde indflydelse på skadens opståen.

Der er således tale om en skade som ifølge vores vurdering kan deles op i to, idet der sket brandskade og el-skade.

Brandskade

Brandskaden er dækket af lystfartøjsforsikringen, idet forsikringen dækker ildsvåde, jf. betingelsernes afsnit 3, punkt 22.1. Dækningen omfatter svidning af hulkant i instrumentbord og låg på plastkabinet til autopilotcomputer, der partielt er varme/brandskadet på venstre side.

El-skade

De øvrige skader er opstået som følge af overophedningen. Disse er således ikke forårsaget af ildsvåde, idet der ikke har været løssluppen flammedannende ild. Under dækningen for ildsvåde m.v. dækkes alene de skadeårsager, som er nævnt direkte i betingelserne, det vil sige brand (ildsvåde), direkte lynnedslag og eksplosion. Idet der ikke er tale om nogle af disse 3 dækningsberettigede skadeårsager skal forholdet vurderes i forhold til dækningen for anden pludselig skade.

I henhold til betingelsernes afsnit 3, punkt 22.3 defineres pludselig skade som en skade, hvor årsag og virkning sker samtidigt. I denne sag er der tale om skade forårsaget af overophedning. Overophedning er netop kendetegnet ved, at en genstand bliver ophedet over længere tid og til sidst bliver så varm, at der sker en skade enten på genstanden selv eller på andre genstande. Der er således tale om en skade, der virker over tid og ikke sker pludseligt. Ska-

den på de elektriske installationer/apparater er således ikke dækket af lystfartøjsforsikringen som en pludselig skade.

Vores kunde anfører i klageskemaet, at der i punkt 20.3 står, at de beskadigede apparater er omfattet. Det er korrekt, at de beskadigede dele står nævnt som omfattet af kaskoforsikringen. Men genstandene er kun omfattet, hvis der er tale om en af de 3 dækningsberettigede skadetyper: ildsvåde/lyn/eksplosion, tyveri/røveri/hærværk og anden pludselig skade. Punkt 20.3 har alene til formål at afklare hvilke genstande, der er omfattet, hvis der er tale om en dækningsberettiget årsag.
I vores kundes sag er der ikke tale om en dækningsberettiget årsag. Vi har ikke modtaget dokumentation, der påviser at der er tale om en dækningsberettiget skade. Vi fastholder således i det hele vores afgørelse og afventer nævnets stillingtagen."

Hertil har klageren i brev af 14/11 2010 til nævnet bl.a. bemærket:

"Ifølge kaskoforsikring skriver Alm Brand at Whf radio og Navigationsinstrumenter er omfattet af forsikringen. Da det er Whf radio og Navigationsinstrumenter der er beskadiget.

Jeg vil gerne påpege at denne skade er pludselig opstået skade, da der ikke var nogle problemer da vi sejlede fra F. en time før skaden opstod. Den kan ikke skyldes opoverhedning over tid da der ikke er strøm der kan regere varme. Autopiloten er forsikret med en 10 amp sikring og alle tilledninger er 2.5 mm kobberledninger. Autopiloten trækker 2 spoler på nais minirelæ og bruger kun ca. 1 amp. Under autopiloten sad der en sikring ca. 10 cm under autopiloten. Den omtalte converter sidder monteret indenfor autopiloten og der er indbygget en blæser når den kører så den køler området. Jeg kan ikke sige den ikke var tændt men den kørte kun i tomgang da der ikke var noget tilsluttet den. Tomgangstrøm på converteren er 1.16 amp. Da den er monteret med 16mm kobberledning kan der ikke komme varmeudvikling den vej. Jeg henviser til AH Radio der siger at skaden er kommet inde fra printet.

Jeg har konstateret at printet ikke er lakeret og der er to printplader koblet sammen under meget trange omgivelser kan skaden skyldes fugt der kortslutter printet og derved opstår branden.

Jeg har talt med Vetus importør i … der siger de standsede importen af denne autopilot i 2007 på grund af printfejl så den ikke virkede."

Af selskabets brev af 20/12 2010 til nævnet fremgår bl.a.:

"Vores kundes brev har været forelagt vores taksator. Vi har nu modtaget hans bemærkninger til sagen og skal derfor her vende tilbage overfor nævnet. Vi beklager det sene svar.

Det er fortsat vores opfattelse, at der ikke er tale om en dækningsberettiget skade, fordi der er tale om overophedning sket over tid.

På havaritidspunktet havde autopiloten været i drift i cirka en time. Strømmen i dens eget kredsløb generede således varme. Bag på autopilotcomputeren sidder der køleribber, fordi der skal kunne afgives varme. Under autopilotcomputeren sad der en større sikring til en anden del af bådens elektriske system (strømforsyningen til konverteren). Denne sikring bar præg af at have været varm, idet denne sås delvist at være nedsmeltet.

Det er korrekt, som anført af vores kunde, at der er monteret en konverter under instrumentbordet, og at denne blæser er en integreret del af konverteren, som er beregnet på at afkøle konverteren. Den varme luft fra konverteren stiger op under instrumentbordets underside, og dermed op til det område på autopilotcomputeren, der kræver afkøling.

Vi er ikke enige i, at årsagen skal findes i fugt imellem printkortene. De to printkort er anbragt inde i et lukket cabinet, der er monteret i instrumentbordet i den overdækkede del af fartøjets cockpit. Vi mener således ikke, at fugt kan være trængt herind.

Vores taksator oplyser, at det er korrekt, at han har vurderet, at installationen af autopiloten var veludført med hensyn til kabling, forsikringer, relæer med videre. Taksator er imidlertid også af den opfattelse, at der var monteret mange elektriske installationer og komponenter på meget lidt plads i fartøjets instrumentbord. Instrumentbordet var lukket i toppen og den varme, som delene genererede, ville således stige opad inde under/i instrumentbordet. Autopilotcomputeren som har udvendige køleribber på undersiden, var monteret øverst i instrumentbordet, med køleribberne vendende nedad/indad i instrumentbordet.

På baggrund af ovenstående er det fortsat vores vurdering, at den afviste del af skaden skyldes en overophedning i de elektriske dele, som har forvoldt kortslutning/fejlstrøm til de øvrige tilsluttede dele (VHF-radio og kortplotter). Der er således tale om en skade sket over tid, og som ikke kan relateres til dækningen for ildsvåde. Vi fastholder derfor i det hele vores afgørelse, og kan ikke tilbyde dækning for VFH radio og kortplotter."

Klageren har i brev af 17/1 2011 til nævnet anført, at der er åbent under instrumentbordet, og at der ikke er nogen varmeudvikling, idet der kun er monteret viserinstrumenter. I brev af 26/1 2011 til nævnet har han yderligere anført, at autopiloten blev monteret i april 2010 og har været i brug i ca. 100 timer uden problemer.

Af forsikringsbetingelserne fremgår:

"**20. Hvilke genstande er omfattet**
Kaskoforsikringen omfatter
…
20.3.
fartøjets sædvanlige udstyr.

Som sædvanligt udstyr regnes mast, rig, sejl, kaleche, cockpitpresenning, tovværk, ankre og ankerkæder, pumper, lanterner, fastmonteret VHF-radio, navigationsinstrumenter, der må betragtes som almindelige for den pågældende type fartøjer, redningsbælter og -veste, ildslukker, kahytsudstyr og -montering, samt andre genstande, der kan ligestilles hermed.
…
22. Hvilke skader er dækket
Under kaskoforsikringen dækkes skader som følge af
22.1 ildsvåde (brand), <u>direkte</u> lynnedslag og eksplosion.
Dog dækkes ikke
A.
skade, der alene består i svidning eller smeltning af småhuller,
…
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 indtrængende vand.
…
Dog dækkes ikke
…
g.
mekanisk skade, …"

Nævnet udtaler:

Efter nævnets opfattelse har der ikke foreligget ildsvåde (brand) i forsikringsaftalelovens § 79's forstand. Nævnet finder det heller ikke bevist, at der foreligger en pludselig skade, idet det er usikkert, hvordan skaden er opstået. Nævnet kan allerede derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Poul Sørensen