Ankenævnet for Forsikring

898/12

Den 19. september 2012 blev i sag nr. 81.499:

xxxx xxxxxx
xxxxxxxxx xxx
xxxx xxxxxx xxxxxx

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring i Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft, v/Yacht-Pool International. Han klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for følger af en anmeldt grundstødningsskade på en båd.

Efter sagens indbringelse for nævnet har selskabet foreslået afholdelse af syn og skøn i sagen. Dette har klageren afvist at deltage i. På denne baggrund har selskabet i brev af 14/6 2012 til nævnet anmodet om, at sagen bliver afgjort på det foreliggende grundlag. Selskabet har over for nævnet ikke afgivet et egentligt svarskrift.

Klageren har oplyst, at han den 23/7 2010 med 6 knobs fart på 75 cm vand grundstødte på en klippe. Båden kunne anvendes uden gener efter grundstødningen, men den 14/6 2011 mistede klageren hele riggen. Røstjernsbefæstningen i bagbord side under dæk var revet ud af skrogsiden og op gennem dækket med mastehavariet til følge.

I september 2011 opdagede klageren endvidere, at båden ikke længere kunne stå på kølen, uden at bagkanten af kølen blev trykket op i glasfiberbunden på båden.

Klageren gør over for nævnet gældende, at skaderne på båden er en følge af grundstødningen. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at det ikke er bevist, at skaderne på båden er en følge af en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

I sin klage til nævnet har klageren bl.a. anført:

"1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen. …
På en 3 mdr. tur bl.a. til Sverige har vi den 23.iuli 2010 en grundstødning ud for ... med 6 knobs fart ind i en klippe på 75 cm vand. Umiddelbart var der kun småskader at se indvendig i båden i form af en mindre revne i aptering samt lille revne i indvendig glasfiber. En dørkplade hoppede OP, men kunne uden yderligere lægges på plads igen. Båden tog ikke vand ind. Resten af sommeren fortsatte vi uden yderligere gener. Dog foretog vi om efteråret en mindre ompakning af bagbord røstjerns gennemføring gennem dæk, da der var en mindre utæthed for regnvand. Dette tillagde vi ikke større betydning eller sammenhæng med grundstødningen da alle vore andre både på et eller andet tidspunkt har haft samme problem.
Sommeren 2011 forventede vi d. 2. juni at sejle på ferie i 3 måneder, men den 14. juni kl. 1245 mister vi hele riggen med sejl 15 sømil nord for ... havn på vej til ... Røstjernsbefæstigelsen i bagbord side under dæk var revet ud af skrogsiden og op gennem dækket med mastehavariet til følge.
Vi sejlede derefter direkte hjem for motor og dagen efter anmeldte vi skaden af mastehavari. Den 16. juni besigtigede taksator ... skaden. I løbet af sommeren juni, juli og august rykker jeg taksator og forsikringsselskab flere gange for et svar, men hører intet fra dem. Den 18. august beder jeg herefter min advokat rykke for svar. Den 13. september 2011 modtager jeg så via vor advokat en rapport med afslag på erstatning. Den 28. september fremsender min advokat igen en skrivelse til Yacht-Pools advokat hvor vi bestrider havarirapportens konklusion. Den 10.oktober svarer Yacht-Pools advokat tilbage med en fastholdelse af afgørelsen samt en opsigelse af min forsikring hos dem. Den 12. september 2011 tager vi båden på land hos ... Yachts i ... med henblik på en reparation af røstjernsskaden. Samme dag ringer værftsejer ... til mig og fortæller at den indvendige glasfiber bundramme, som afstiver kølkonstruktionen er revnet og delamineret som følge af en grundstødning. Jeg ringer straks til forsikringen og fortæller at der nu er en ny situation og skadesanmeldelse samt en mulig ekstra forklaring og medvirkende årsag til mastehavariet.
Taksator ... besigtiger 3 dage senere båden igen på værftet Han giver straks udtryk for at båden er meget dårligt bygget og bestrider at vi har været på grund. Han ønsker slet ikke at få mulighed for at se de opståede skader indvendig på bundrammen ved bagkant af køl. Få dage senere modtager vi så et nyt afslag på erstatning med 5 modstridende og totalt løgnagtige påstande, som han lægger til grund for afslaget
Taksator skriver at en båd med normal eller 'gennemsnitlig' kvalitet ville have haft følgende skader.:

Skader på forkant af køl, delaminering af glasfiber ved agterkant af køl samt indtrængning af havvand, løse delaminerede bundstokke, løsrevet aptering, ødelagt motorophæng m.m. Mange af disse ting blev forevist ham, men han har åbenbart ikke lyst til at skrive det.
Han afslutter sin beskrivelse med, at disse ovenstående punkter ikke er til stede og at der alene er tale om en ualmindelig svag konstruktion.
Det skal sluttelig understreges:
At Båden er CE-godkendt i klasse A.

3. 81.499

At Grundstødningen kan bevidnes af ... og ..., ... (vil blive ført som vidne i en evt. senere retssag.)
At Mastehavariet ligeledes kan bevidnes af samme to ovenstående personer.
At Jeg har forsøgt at formå forsikringsselskabet til at indgå aftale om udenretsligt syn og skøn, således at flere års ventetid på bådreparation kunne undgås. Dette har de afslået. Vi finder det ikke rimeligt at forsikringsselskabet på den måde ønsker at forhale sagen i årevis, når den bevismæssige stilling til sagen kunne afklares og sagen fremmet ved en fælles udpeget skønsmand.

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet? …
At forsikringsagenturet Yacht-Pool v/dir. ... erkender skaderne, deres omfang og sammenhæng og dermed vedstår deres erstatningsansvar og pligt.
Den samlede regning for hele reparationen beløber sig til mere end kr. 400.000."

Af skadesrapport vedrørende begivenheden den 14/6 2011 rekvireret af selskabet og udarbejdet af en rådgivende skibsingeniør af 1/9 2011 fremgår bl.a.:

"Bemærkninger:
Den afrevne glasfiber stump har været sendt til ... yachtdesign for en ekstern vurdering, der konkludere at arealet i det samlede målte brudzone i teorien bør være kraftig nok til at holde ud fra en trækstyrke for alm. glasfibermaterialer, med et overskud på 19,5%

Undertegnede finder dog at, når man måler brudstyrken for et materiale er trækkets fiksering fordelt således at det er materialet der bliver belastet og ikke træk punktet som er bolten i det aktuelle tilfælde hvor det er arealet i boltens hul der vil have de største trækspændinger dette gør en meget stor forskel som der ikke er taget højde for i teorien, hvis man skulle overfører kraften til et større areal iht. udregning skulle man lave en konstruktion som i eksempel 1. fra en Tysk serieproduceret båd.
...
Man kan se at borehullet for den bolt der blev siddende i konstruktionen er kraftigt ovalt på indersiden og dette betyder at trækket i konstruktionen bliver forskubbet hvorved punkt belastningen forskubbes.

Det er konstateret at den ene bolt manglede ca. 5 mm i at være fastspændt tæt sammen om sit knæ og at dette ifølge ... kan give en skamfiling.
Undertegnede finder at der kan være flere årsager til at hullet er ovalt eksempelvis fejlboring, trækstyrken.
Selv om bolten havde været spændt ind til emnet ville bolten stadig kunne rykkes op af emnet.

Konstruktionen er på ingen måde hensigtsmæssig at spænde hårdt sammen - herved knuser man bare fiber samt træ hvilket forringer styrken yderligere.

... kan ikke konkludere at krydsfineren i emnet har været våd i længere tid, eller råd.

Konklusion herfra:
Konstruktionen som forefindes fra værftet har ikke kunne holde til en normal belastning der må forventes af et lystfartøj og denne har givet efter over tid med ovenstående skader til følge."

Ved brev af 12/9 2011[44] fra selskabets advokat til klagerens advokat afviste selskabet at erstatte skaderne på båden med henvisning til, at de skyldtes bådens konstruktion. I brevet anførte selskabet bl.a.:

> "Jeg kan hermed meddele at min klient afviser at dække den anmeldte skade på ovennævnte båd Ege Yat 35.
>
> Det er min klients opfattelse at årsagen til havariet skyldes bådens konstruktion, dvs. forhold der er påført af værftet, hvilket også fremgår af skades rapport af 01.09.2011 udarbejdet af ... Skades rapporten vedlægges i kopi. Grundet bådens konstruktionsfejl er det min klients opfattelse at båden ikke har været sødygtig.
>
> Skader der skyldes konstruktions- og materialefejl er ikke omfattet af kaskoforsikringen jf. forsikringsbetingelser Form A2/01 pkt. 9.1. Skader opstået som følge af at fartøjet ikke var sødygtigt dækkes ikke af kaskoforsikringen jf. Forsikringsbetingelser Form A2/01 pkt. 9.2. Jeg vedlægger kopi af Forsikringsbetingelser Form A2/01."

I udateret kommentar hertil har klageren bl.a. bemærket:

> "**Kommentarer til Skades rapport fra ..., ...**
>
> Forsikringstager ... ønsker at fremføre følgende argumenter :
>
> Båden EGE YAT 35 DS købt som ny ved ... den 18. marts 2006. Båden er CE-mærket i klasse A ... altså uden nogen begrænsninger i sejlads og vejrlig.
>
> Konstruktionen og materialevalget er ens i begge sider ved fastgørelsen af røstjernene. Som taksator selv udtalte ved besigtigelsen, var og er røstjernsbefæstigelsen i styrbord side uden synlige skader. Taksator udtalte endvidere at det egentligt så solidt ud. Efter besigtigelsen har undertegnede selv afmonteret styrbord røstjern og foretaget fotodokumentation af den ubeskadigede glasfiberarmerede trækonstruktion, **foto 001**
> Ingen tegn eller synlige skader på styrbord røstjernsbefæstigelse.
> **Konstruktionsmetode og udformning er altså fuldt ud stærkt nok og forsvarligt**
>
> Omhandlende skade på bagbord røstjernsbefæstigelse skyldes altså ikke en konstruktionsfejl, men et hændeligt uheld fra fabrikkens side under monteringen af det rustfri røstjernsfæste 6 år tidligere.
>
> Ved udtagningen af det løsrevne rustfrie røstjern (udtaget af forsikringstager selv) med det afrevne glasfibermateriale fra befæstigelseskonstruktionen kunne det konstateres, at den ene af de 2 bolte, som skulle fastspænde det rustfrie beslag omkring glasfiberkonsollet i bådens skrogside ikke var fast tilspændt. **foto 002**.
> Årsagen til den manglende tilspænding skyldes en fejl i gevindet på den løstsiddende bolt. Ved tilspændingen fra værftets side har man været i den tro, at den var hårdt spændt til, da møtrikken sad meget stramt, men p.g.a af fejlen i gevindet kunne den ikke spændes helt sammen. Der manglede flere millimeter. **foto 003** - fejl i gevind.
> Med andre ord har det rustfrie beslag primært 'kun' været fastspændt i den ene side samtidig med det har hængt i en løstsiddende bolt.
> Bagsiden af det afrevne glasfiberstykke viser da også at hullet ved den løstsiddende bolt er gnavet helt ovalt i løbet af de foregående år p.g.a. manglende tilspænding. **Foto 004**. Efter-

hånden som bolthullet er blevet slidt ovalt er trækket fra røstjernet blevet asymmetrisk og beslaget har til sidst virket som et brækjern og glasfiberen har måttet give efter.

Ved en kraftig grundstødning året før med 6 knobs fart for motor ind på en kun 75 cm dyb klippegrund har denne kraftige 'piskesmelds-effekt' fra mast og rig været medvirkende årsag til, at materialet har fået en yderligere forringet styrke og et begyndende brud af materialet i bagbord side har været uundgåeligt.

Yderligere bemærkninger:

Som det også er kort beskrevet ønskede Yacht-Pool /... gennem ... først at henføre skaden under råd i båden, dette blev dog hurtigt opgivet. Dernæst ønskede de at den danske skibsingeniør og meget brugte skibskonstruktør ... skulle lave en styrkeberegning af glasfiberkonstruktionen.
Undertegnede bad om at se den af ... udarbejdede rapport, da det jo var min båd det handlede om. Dette blev dog af uvisse grunde afvist. Jeg har så senere selv kontaktet ... for at høre hans mening og udlægning af skadesårsagen. Han oplyste mig, at styrkeberegningen af den glasfiberarmerede røstjernsbefæstigelse var beregnet til en trækstyrke på 13,8 ton. Et røstjern skulle ud fra en tommelfingerregel kunne tåle et træk på det dobbelte af deplacementet, som er 6,2 ton. Altså måtte han sige at det var tilstrækkeligt solidt og stærkt nok. Han havde dog selv set, at der havde været et problem med det ene hul i materialet til den forreste bolt. Han var af den mening at denne bolt var faldet af. (den var dog 'kun' løst siddende)
Endvidere var det ham som udtalte, at ingen båd var konstrueret til at tåle en grundstødning med 6 knobs fart ind på klippegrund uden omfattende skader til følge. Grundstødningen var uden tvivl medvirkende årsag til omhandlende materialebrud.
Efter denne kontakt blev det klart for mig, hvorfor Yach-Pool ikke ønskede at jeg skulle se denne rapport. ... er derfor uden tvivl blevet pålagt af ... Yacht- Pool at fremstille den i Skade rapporten afvisning af ...'s beregning.
Den af ... udformede beskrivelse af materialet, træk, tryk, fastspænding m.m er blevet forevist flere bådbyggere, skibsingeniør og andre fagfolk.
Den har af alle fået prædikatet '**sludder og vrøvl'**.

Forsikringstagers konklusion :

Båden er bygget efter EU-regler og CE- godkendt i klasse A, som er højeste kvalitetsklasse.

Mastehavariet skyldes en uheldig samvirkende årsag af en fejl i en bolt og en grundstødning og ikke en konstruktionsfejl. Dette bevist ved at røstjernet i styrbord side er fuld intakt og ubeskadiget.

Et klart ønske fra forsikringsagenten ... om omgåelse af forpligtigelse til erstatning i forbindelse med omhandlende mastehavari, iflg. Forsikringsbetingelserne pkt 8.3 og pkt.8.4."

Ved brev af 12/9 2011 til selskabet anmeldte klageren nye skader på båden. Af anmeldelsen fremgår bl.a.:

"Dags dato den 12.09.11 er båden blevet sejlet til ... for vinteropbevaring. Vi har valgt at tage den til ... da vi føler det nødvendigt at få den indendørs for at undgå yderligere følgeskader som følge af den megen regn, som konstant trænger ned gennem det åbenstående hul i

dækket. Vi finder det derfor også hensigtsmæssigt at få den repareret det samme sted, hvilket nu vil blive foretaget.
Båden blev taget på land i formiddags af ...'s Bådeværft.
Bådeværftet ringer til mig om eftermiddagen og fortæller at der er noget ganske alvorligt galt med båden. Båden kan ikke længere stå på kølen uden at bagkanten af kølen trykkes op i glasfiberbunden.
Dette har ikke været set før, hverken de 2 gange båden tidligere har været vinteropbevaret samme sted på samme måde eller når den har stået på sit stativ her i ...
Vi har derfor nu en ny situation.
Ved eftertanke kan vi, som en mulig årsag til dette, fortælle at vi havde en kraftig grundstødning i Sverige i sommeren 2010 den 23. juli ud for ...
For motor i diset regnvejr ramte vi bunden med ca. 6 knobs fart.
I ... undersøgte vi båden grundigt, men fandt ingen umiddelbare synlige skade som følge af dette, bortset fra en dørkplade der hoppede op fra sin plads. Denne kunne vi lægge på plads igen. Båden har ikke på noget tidspunkt været læk, hvorfor vi ikke senere har tænkt på dette.
Som tidligere nævnt opdagede vi dog i dagene efter at det omtalte røstjern i bagbord side var lidt utæt for regnvand. Om dette skulle skyldes grundstødningen vides ikke og har derfor heller ikke været i vore tanker siden.
Vi har derfor sejlet videre sidste sommer og i foråret i år uden at vide noget om dette.
At det meget omtalte mastehavari i år måske er en følgevirkning af denne grundstødning er vel ikke utænkelig.
Det kraftige chok som riggen har fået har måske været medvirkende årsag til det senere brud."

I brev fra selskabets advokat til klagerens advokat hedder det bl.a.:

"I nærværende sag er det tilstrækkeligt alene at foretage vurderingen ud fra forsikringsbetingelserne, der ganske præcist beskriver, hvorvidt nærværende havari berettiger til erstatning.

Forsikringsbetingelsernes afsnit 6, 7 og 8 beskriver hvilke skadeårsager, der umiddelbart berettiger til erstatning.
'Røstjernsbefæstigelse løsrevet som følge af værftsfejl eller kvalitetsproblemer' indgår ikke under nogen af disse punkter.

Forsikringsaftalens afsnit 9 beskriver hvilke skadeårsager, der ikke berettiger til erstatning.

Pkt. 9.1 siger

'Skade opstået som følge af konstruktions- eller materialefejl samt skade omfattet af garanti eller andet produktansvar'

Pkt. 9.2 siger
'Skade opstået som følge af at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet'

Dette er tidligere meddelt Dem ved skrivelse af d.12/9 2011.

Deres klient har senere indsendt en ny skadeanmeldelse, ifølge hvilken han anfører at fartøjet i juli 2010 har været udsat for 'en kraftig grundstødning, men med ingen umiddelbar synlig skade'. Grundstødningen skal være sket ved ... i ...sverige, hvor der er klippegrund, og hastigheden skal have været 6 knob.

7. 81.499

Der skal, ved landsætning i 2011, være konstateret 'delaminering af glasfiberen omkring køl'.

Fartøjet er herefter blevet genbesigtiget hos fa. ... i ...

Der er ikke konstateret skader, der kan henføres til en grundstødning.

Fartøjets køl er fuldstændig intakt og uden buler.
Samlingen mellem køl og skrog er intakt og uden delamineringer.
Området umiddelbart foran og bag kølen er intakt og uden delamineringer, hvilket efter afslibning af maling og gelcoat bekræftes af fa. ...

Fartøjets skrog har, efter at fartøjet er blevet landsat i et almindeligt bådstativ, en konkav facon i området omkring kølen. Dette er direkte at henføre til tidligere omtalte kvalitetsproblemer, herunder den totale mangel på afstivning af skroget omkring kølen.

Efter en grundstødning med 6 knob på klippegrund, vil følgende skader være at forvente i en båd af normal eller 'gennemsnitlig' kvalitet:

1. en tydelig primærskade på kølens forkant, der kræver afslibning og spartling
2. store delamineringer i området omkring ludens agterkant, typisk med nogen indsivning af havvand
3. løse og delaminerede bundstokke
4. løsrevet aptering (delamineret fastgørelseslaminat)
5. ødelagte motorophæng (vibrationsdæmpere)
6. større delaminering i området omkring kølens forkant

Ingen af disse forhold er konstateret i Deres klients fartøj; der er alene tale om en ualmindelig svag konstruktion. Deres klient er bekendt med dette forhold, idet han normalt benytter et specielt bådstativ med ekstra støtter, der bærer fartøjets skrog, så al vægten ikke ligger på kølen."

I udateret besigtigelsesrapport indhentet af klageren ultimo 2011 fremgår bl.a.:

"**Besigtigelsen**
Besigtigelsen er rekvireret af ... og [klageren] og foretaget hos ... i ... d 28. oktober 2011.
Besigtigelse skal fastslå omfanget af skade på bundstruktur som følge af en grundstødning d 23. juli 2010.
Denne besigtigelsesrapport er udelukkende baseret på visuelle observationer uden nogen form for demontage eller destruktiv afprøvning og baserer sig på undertegnedes bedste faglige vurdering.

Hændelsesforløb
Ejeren har forklaret, at de ved sejlads i Sverige har grundstødt fartøjet på et skær, hvor dette har ramt kølens forkant ca. 50 cm nede på kølen. Kølforkantens samlede længde er 1,30 meter.
I bestræbelserne på at få fartøjet fri, kommer dette 'op at ride' på grunden, hvorved fartøjet 'sætter' sig ned med underkanten af kølen et antal gange på grunden.
Da grunden rammes meget langt oppe på kølens forkant er dette da også årsagen til, at de almindelige grundstødningsskader ikke er at finde på fartøjet.
Skaderne på kølen er begrænsede, da denne er fremstillet af støbejern.

Der er således ikke tale om en grundstødning i almindelig forstand, hvor kølen rammer grunden længst nede på forkanten, og der derved opstår en kraftigt moment, som presser kølens agterkant op i bunden og kølen forkant nedad.

Undersøgelser af de berørte områder
Der er foretaget bankeprøver udvendig ved kølens forkant og agterkant. Her kan ikke konstateres delamineringer.
Ejer har selv efter taksatorbesigtigelse foranlediget demontage af salondørk samt afmontage af de vandtanke, som ligger ovenpå bundstokkene.
Bankeprøver på bundstukturen foretaget indvendig konstaterer klare delamineringer.
I forbindelse med almindelig håndtering af båden har bådebyggeren konstateret, at bundstrukturen er svækket så meget, at båden sank ca. 15 mm 'ned over kølens agterkant', hvorved der opstod en konkavitet i bunden.

Konklusion
Det kan konstateres, at der ved grundstødningen er blevet påført fartøjet dels en kraft i langskibs retning (grundstødning langt oppe på kølens forkant), og herefter en kraft lodret opad ved at fartøjet har 'redet' på grunden inden det kom af ved egen hjælp. De konstaterede strækmærker på bundstokkene, samt revnen i den forreste bundstok viser med al tydelighed, at der ikke er tale om en 'traditionel' grundstødning, idet skaderne er som følge af en lodret rettet kraft på kølens underkant.

Skadesomfanget
Følgende skader kan konstateres (se ligeledes billeder bagerst i rapporten):

- Trappetrin ødelagt
- Langsgående skot flækket
- Hjørnestolpe flækket
- Bundstok revnet
- Strækmærker i yderligere 3 bundstokke.
- Indlaminering af innersektion delamineret

Yderligere undersøgelser
Der bør ligeledes foretages en boreprøve af laminatet ved kølen agterkant for om muligt konstatere (be- eller afkræfte) om der har fundet en delaminering sted i dette område."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**8 I sejladstiden dækkes endvidere**

8.1 Kæntring
Skade som følge af kæntring, stranding, grundstødning og kollision

8.2 Synken
Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.

8.3 Skrog
Anden skade på skroget, som skyldes en ulykkelig hændelse.

8.4 Rig

9. 81.499

Skade på mast, bom og spilerstage, der knækker under sejlads samt følger heraf, forudsat riggen har været forsvarligt sat og vedligeholdt.
...
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, at det ikke ud fra de oplysninger, der foreligger i sagen er muligt at vurdere, hvem der har ret. Det vil kræve en bevisførelse – herunder udmeldelse af syn og skøn - der ikke kan ske for nævnet. I givet fald må bevisførelsen ske ved domstolene. Det følger af vedtægternes § 4, stk. 1, at nævnet derfor må afvise at afgøre sagen.

Som følge af det anførte

b e s t e m m e s :

_____

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Poul Sørensen

udskriften bekræftes

Henning Jønsson