Ankenævnet for Forsikring

923/13

Den 23. september 2013 blev i sag nr. 83.522:

xxxx xxxxx xxxxxxxx
xxxxxxxx
xxxxxx xxxxxxxxxxx

mod

ACE European Group Limited
v/Pantaenius
Østerbro 11
Postboks 110
7800 Skive

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har tegnet yacht kaskoforsikring i ACE European Group Limited. Han klager ved sin advokat over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for en række ødelagte elektroniske apparater på den forsikrede båd samt afvist at dække hans udgifter til indhentelse af to sagkyndige erklæringer.

Selskabet, der er repræsenteret ved et forsikringsagentur, har afvist at dække de anmeldte skader med henvisning til, at klageren har udvist grov uagtsomhed i et sådant omfang, at han ikke har krav på yderligere erstatning. Dernæst er det selskabets opfattelse, at der ikke er årsagssammenhæng mellem påsejlingen og de problemer med elektronikken, som klageren efterfølgende har konstateret.

Det fremgår af sagen, at klageren den 12/6 2011 påsejlede nogle el-ledninger i Norge. Klageren anmeldte skaden til det indklagede selskab og oplyste, at han ønskede at spare sin selvrisiko og få ledningsejerens ansvar vurderet. Han angav manglende skiltning som årsag til, at han påsejlede el-ledningerne.

Skaderne blev takseret og selskabet overlod det til en norsk advokat at vurdere om ledningsejeren kunne gøres ansvarlig for skaden på grund af mangelfuld vedligeholdelse

af skiltning af luftledningen. Ledningsejeren havde sendt klageren et erstatningskrav på cirka 70.000 kr. for de nedrevne ledninger.

Den skade, som umiddelbart kunne konstateres på bådens mast/riggen, blev repareret og betalt af selskabet.

En teknisk konsulent antaget af selskabet anførte i rapport af 22/9 2011 om de eventuelle elektroniske skader til selskabet:

> "Vedr. skade på elektronikk. Det er ganske mye navigasjons- komunikasjonselektronikk ombord i båten. Noe ganske nytt, noe ganske gammelt.
> Seilmaker … og undertegnede fortok en enkel test av alt utstyret og fant ut at det meste fungerte. Det som ikke virket var VHF-telefonen (dvs. en av ialt fire stykker), værfaxen, en eldre GPS-mottager samt radaren.
> For å teste dette grundigere ba jeg … (… Båtbyggeris elektronikkekspert) kontrollere/feilsøke på de aktuelle instrumentene. Han fant forskjellige årsaker til at tingene ikke virket, og han konkluderte med at ingen av feilene hadde sammenheng med det aktuelle uhellet. Følgelig blir det ingen etbetaling for skadet elektronikle...
> … har gjordt notater og tatt fotos, men jeg ser ingen grunn til å bruke tid og penger
> på en omfattende rapport fra ham. Jeg informerer [klageren] muntlig om resultatet. Dessuten kan han om ønskelig få en mer omfattende muntlig forklaring av …
>
> Med bakgrunn i [klagerens] utsagn om skade på elektronikken etter uhellet, synes jeg at vi måtte forta oss noe, selv om det ikke var sannsynliggjort at elektronikken skulle blitt skadet i dette uhellet."

Selskabets norske advokat vurderede i brev af 29/9 2011:

> "[Klageren] gikk i sundet mellom … og … den 12/6 2011 ca. kl 1500 med seilbåt, og hans rigg traff ledninger i luftspenn. Det ble betydelige materielle skader på hans båt, dog kom ingen om bord heldigvis til skade. Min klient har dekket et betydelig erstatningskrav i saken.
>
> [Klageren] har mottatt ovennevnte faktura, herunder i eftertid også rentefaktura. Min klient bestrider betalingen av angjeldende faktura, da man er av den formening at skaden ikke ville ha inntrådt om skiltene, som nettopp skulle varsle luftspennet hadde vært synlige fra sjøen, og ikke ligget nede. Av bilder som jeg har fått tilgang til kan det se ut som om skiltene også må ha ligget nede en god stund, og det forunder meg at nedfallen ikke tidligere er rettet opp.
>
> Etter ulykken er det imidlertid registrert at nye skilt er saft opp. Dette må bety at netteier har innsett at merkingen av linjestrekket tydeligvis ikke har vært eksisterende.
>
> Så vidt jeg har sett av NEK's forskrift om elektriske forsyningsanlegg skal det *'i nødvendig omfang settes opp varselskilt på egnede steder ved ilandføringssted med angitt fri seilingshøyde. Skiltene skal være slik montert at de er godt synlige fra sjøen og på skiltet skal kun den frie seilingshøyden være angitt. Skiltene skal være utført etter norm fastsatt av Kystdirektoratet'.*

Fra denne siden anføres at det er nødvendig at slike skilt er saft opp nettopp for å hindre skade på potensiell skadevolder og på omgivelsene.

Det anføres således fra denne siden at dersom skiltene hadde stått oppreist, som kravet er, og ikke ligget nede, så ville skipsfører klart ha observert varselsskiltene slik at skaden aldri ha skjedd.

Ved at varselsskiltene ikke var på plass, har Deres selskap, som ledningseier, vært en medvirkende årsak til at skaden kunne skje. Deres manglende vedlikehold av oppsettet av varselskiltene betraktes således som et adekvat ansvarsgrunnlag, som vil medføre at man ikke kan innkreve og overvelte utbedringskostnadne på skadevolder. Jeg regner følgelig med at kravet tilbakeføres, og at jeg meddeles dette innen rimelig tid."

Videre anførte advokaten i mail af samme dato til selskabet bl.a.:

"1. Vurdering av saken
Jeg legger til grunn at [klageren] er båtvandt, da han selv har opplyst at han har 'Nautisk eksamen'.
[Klageren] bor i området like ved skadestedet, og må vel formodes å være relativt kjent. Ifølge … har jeg fått opplyst at ekteparet bor i det området som jeg har avmerket på bilag ...

På samme bilag … har jeg avmerket skadestedet.

Skadestedet er nærmere avmerket på bilag …, hvor sjøkartet også viser at det går luftspenn over sundet.

I bilag … har jeg tatt utskrift av satellittfoto, og av dette kan man tydelig også se kablene og sundet.

Sundet er grunt, ca. 2 meter, som merket på sjøkartet. Sundet er i tillegg relativt smalt. [Klagerens] båt er stor, og jeg synes det faktisk kreves mot for å seile en slik båt gjennom sundet. På avstand må det objektivt forventes at en aktsom skipper skal og. må se et slikt kabelspenn. Så vidt opplyst var sigtbarheden god på skadedagen.

Fra mitt ståsted synes det således meget merkelig at [klageren] ikke har blitt oppmerksom på kablene. Etter min vurdering må han ha sett kabelen, og faktisk 'gamblet' på at han kom under disse, eller så burde han faktisk ha sett kablene. Etter min vurdering har [klageren] dessverre utvist det vi kaller grov uaktsomhet.

Det at skiltene har ligget nede er både merkelig og ikke minst beklagelig, men dette endrer ikke min vurdering. [Klageren] som skipper må selvsagt ikke bare se etter skilt, som nettopp kan være falt ned av ulike årsaker, men se etter faktiske mulige hindringer, både på sjøkart og ikke minst slik de fremstår i naturen."

Nævnet er forelagt de i sagen vedlagte søkort.

Klageren fastholdt sit krav om erstatning for de elektroniske skader og fremsendte en udtalelse fra et maritimt elektronikfirma. Af udtalelsen dateret den 7/3 2012 fremgår:

"Rapport vedrørende skade på elektronisk utstyr etter besiktigelse om bord 02.03.12

1. Furuno GPS30

Kunden har selv byttet sikring etter skaden og vi kan behefte at ved påslag vises bare en svart horisontal strek i displayet.
Reparasjon ev GPS er ikke lønnsomt.

2. Radar, Raytheon RL70

Her ble det konstatert at vi ikke fikk noe radar bilde. Det ble også prøvd med nytt display med samme resultat. Ved å sette gain kontroll på maks fikk vi ikke noe støy på skjermen, ei heller i senter. Feil ligger i radar antennen. Har kontaktet Raymarine Norge AS, deler til radar antennen kan ikke skaffes.

3. VHF Simrad RS8300 m/DSC og to betjeninger

Her har det blitt byttet sikring etter skaden men VHF er fortsatt helt 'død'. Deler til VHF er utgått og kan ikke skaffes.
Vi kan også avkrefte at håndsettet har vært utsatt for vannskade.

4. Navtex, Nav 4 plus

Etter skifte av sikring startet Navtex, men skriver ikke fullstendige bokstaver. Produktet har gått ut av produksjon, ikke deler tilgjengelig. Rep. ulønnsomt.

Skadene på overnevnte utstyr skyldes overspenning på 12v tilførsel til apparatene og på NMEA 0183 nettverket.
NMEA 0183 data blir fordelt ut fra Furuno GPS til VHF, navtex og plotter.

Dette har årsakssammenheng med at masten har vært i kontakt med høyspent kabler. (store brannskader på mast)"

Desuden fremsendte klageren rapport fra en bådtekniker, som den 2/3 2012 besigtigede båden. Af rapporten dateret den 20/3 2012 fremgår bl.a.:

"Jeg var bedt om å uttale meg vedrørende skader på instrumenter på kartbordet i båten, og om dette kunne relateres til at båten traff en 22 kilovolt høyspentkabel 12/6-11.

Instrumentene det gjelder er:
GPS, Furuno GP30
Radar anlegg, Raymarine Pathfinder RL70 m/antenne
VHF, Shipmate RS8300, med håndsett inne og ute
Navtex NAV4

Alt dette er koblet sammen på datasiden (NMEA 0183).

Det er erfaringsmessig ikke uvanlig at elektronikk ryker ved overspenninger, og det er kun overspenningsvern som beskytter mot slike skader. Det er for eksempel påbudt med overspenningsvern i alle nyanlegg i hus i Norge etter 1/7-10.
Sikringer beskytter ikke mot overspenning, da de reagerer alt for sakte.

Jeg har vært i kontakt med servicesjef … i Raymarine Norge. Han bekrefter at de er stor mulighet for at elektroniske instrumenter og kabling kan ryke i forbindelse med overspenning, og han nevner spesielt at utstyr kablet opp i mastetoppen, som for eksempel VHF er veldig utsatt.

Sender/mottaker til radaren er også veldig utsatt for spenningsfelt, og denne er tydelig ute av funksjon. Dette ble for sikkerhets skyld prøvet med en annen skjerm under befaringen, for å eliminere at det bare var feil med skjermen.

Kablingen om bord er helt grei, og utført på normal måte med slakk på kablene der hvor instrumentene skal kunne løsnes og trekkes fram. Kablingen i tavla er også bra.

Jeg har forstått det slik at forsikringsselskapet til [klageren] har byttet masten etter skadene denne fikk i kollisjonen, men de kan ikke se sammenhengen mellom kollisjonen med høyspentkabelen og havariet på instrumentene.
Dette er jeg ikke enig i, og vil heller si at det høyst sannsynlig er sammenheng mellom kollisjon med høyspenning og elektronikkhavariet."

Rapporten med fotos og kommentarer her til er i sin helhed forelagt nævnet.

Endvidere fremsendte klageren underskrevet bekræftelse dateret den 16/1 2012, hvori det hedder:

"Undertegnede, …, bekrefter herved at det ble utført service på NMEA instrumentering i [klagerens] båt, Fordelder, i tidsrommet 16-25 april 2011 og at alle instrumentene om bord var i orden og fungerende."

På denne baggrund lod selskabet udarbejde den af selskabets tekniske konsulent foreslåede rapport fra et bådbyggeris elektronikekspert. Af rapporten dateret den 3/10 2011 fremgår:

"***Arbeidsrapport på afførte arbeider I forbindelse med sjekk av elektronikk og kabelanlegg på Dehier 41 DS - [klageren] etter skade ved påkjørsel av 22kv høyspentilnje hvor masten fikk synlige skader.***

Vi har i denne rapport lagt til grunn vår erfaring fra tidligere skadeutbedringer etter torden og høyspent skader hvor det uten unntak ar vært til dels tydelige spor i form av brent lukt og svimerker både på kabel, utstyr og omgivelser.

Vi har sjekket det utstyr som kunden har opplyst som defekt, Radar, GPS, Værfax og VHF, samt tilhørende kabelanlegg.

Kabelanlegg - 12v forsyning
Det finnes ingen synlige skader eller lukt etter høyspent i kabelanlegget fra sikring /bryterpanel og frem til det utstyr som er tilkoblet.

Værfaks og VHF er tilkoblet direkte fra respektive bryter i panelet.

Radar og GPS er koblet via skjøtestykke til samme tilførsel bak i instrumentbordet til sin respektive bryter.

På bildet vises skjøtestykke og kabler til Radar/GPS

6. 83.522

Antenner for GPS, Radar
og værfax sitter montert på bøyle akter og har således ikke vært i direkte kontakt med masten.
Det finnes heller ingen synlige skader eller lukt etter kortslutning i noen av apparatene.

Kabelanlegg - NMEA gps posisjonsdata.
På bidet vises kabelanlegget med dets koblinger for distribusjon av GPS **NMEA** posisjonsdata.

Den grå kabelen nederst kommer fra GPS koblingen og fordeles via ymse koblinger og klemmer til Værfax, radar etc, dette har jeg ikke sjekket nærmere men sansynligheten for at dårlige koblinger her forårsaker manglende signaler er etter mitt syn større enn at de er ødelagt av høyspent.

Værfax - Navtex NAV4
Dette apparatet virket ikke.

En sjekk av tilførselspenning 12v viste at apparatet får ca 5.5v inn på apparatkobling. En sjekk fra bryter og frem til skjøteklemme bak apparat viser 12.6v men etter klemmen synker spenningen til 5.5v.

Som det fremkommer av bildet koblet jeg en (sort ledning med klyper) fra apparatet og til baksiden av skjøteklemmen og apparatet startet, utførte selvtest og skrev til papir, men varsler at den mangler NMEA data. Dette ansees ikke som feil da GPS'n er defekt.

Med en ny kobling vil apparatet virke, men det er ikke sjekket for mottak av NMEA og værdata.

VHF radio - Shipmate RS8300

Apparatet virker ikke, det høres kun et lite knepp i høytaleren når spenningen slås på.

Det er ingen synlige skader fra høyspent på apparatets koblinger.

Apparatet har to håndsett hvor det ene bærer preg av fuktskader. Dette var montert ved kantbord og åpnet, mens det andre var helt og pent og montert ute på pidestail. Opplysninger fra ejeren forklarer at det åpnede håndsettet opprinnelig var montert ute.

På bildet ses det håndsettet som har fuktskader, og da dette inneholder all elektronikkstyring mht. av/på, sending/mottak, kanalvalg og volum er det stor sansynlighet for at dette kan ha forårsaket skaden.

Fuktskadene utmerker seg på pluggen som er rusten, tapet og etterfylt med silicon, samt kretskortet der hvor kabelen går inn i apparatet.

For endelig stadfestelse av årsak må apparatet sendes inn for sjekk hos et autorisert verksted. De vil ha mulighet til å se om det har vært høyspent på strømtilførsel eller kortsluttning forårsaket av håndsettet.

GPS Furuno GP-30

GPS'n virker ikke. Apparatet gir kun et kort blink på skjermen før det forblir mørkt.

En test med tilsvarende apparat GP31 viser at tilførsel og antenne er ok, men ingen NMEA data distribueres til de øvrige apparater.

Den grå kabelen på Uldet viser apparatets tilkobling av strøm inn (rød/sort) som er skjøtet over til ny (rød/sort) og videre til (brun/blå) som går til sammenkobling med radar, og NMEA (gul/blå) ut over til (sort/sorthvit) til grønn-orange-rød-gul. Tapet sammen med blå maskeringstape ? (se bilde på side 2)

Årsaken til at GPS'n er defekt kan ikke gis ut fra min sjekk, men det finnes ingen synlige skader, lukt eller svimerker på apparat og kabler.

Med det viste kabelanlegg er det sett fra min side like sannsynlig at apparatet er defekt grunnet kortslutning el. Lignende i kabelanlegget. NMEA +/- er følsomme inn/utganger.

Raymarine radar
Radaren består av 2 enheter, antenne og mottaker/display enhet. Antennen er montert på egen mast akter og styres utelukkende av mottakeren.

Strømtilførsel kommer som tidligere nevnt fra koblingstykke radar/gps < bryter merket instrumenter.

Antennen er tilkoblet direkte mottakeren hvor denne styrer alle funksjoner inkl. strøm til antennen.

Det finnes ingen visuelle skader på mottaker, Apparatet starter normalt, viser alle skjermbilder, starter/stopper antenne, alle menyvalg virker og statusmeldinger vises.

Antenne varmer opp og starter, roterer 360' men gir ingen radardata i retur til mottaker. Dette indikeres med melding på skjerm.

Utfra at skaden menes forårsaket av høyspent i mast må antennen har fått en overspenning fra høyspenttreffet via mottakeren/styringsenheten som fungerer som den skal. Det finner jeg det lite sannsynelig at kan være tilfelle.

For endelig stadfestelse av årsak må apparat og antenne sendes inn for sjekk hos et autorisert verksted. De vil ha mulighet til å se om det har vært høyspent på strømtilførsel eller andre signalkabler."

Nævnet er forelagt de i rapporten optagne fotos.

Selskabet fastholdt på denne baggrund sin afgørelse, hvorefter klageren ved sin advokat ved brev af 31/10 2012 har indbragt sagen for Ankenævnet for Forsikring og her til anført:

"**1. Hendelsesforløpet i forbindelse med ulykken**
[Klageren] er bosatt på … i Norge. Han har sertifikat for å føre skip opp til 500 bruttotonn og RYA Yachtmaster Ocean sertifikat. Han har tidligere jobbet som kaptein på passasjerferge og slepebåt i tillegg til kapten på lystbåter/charterbåter opptil 90 fot i middelhavet og stillehavet.

8. 83.522

Den 12. juni 2011 kl. 15.00 seilte [klageren] sin Dehier 41 DS seilbåt inn i sundet mellom … og …, Østfold Norge. Med i båten var hans kone, … og deres hund. Det var klart vær og det regnet ikke. Vindstyrken var 10 til 13 m/s SSW.

[Klageren] har ikke vært i dette sundet tidligere, og hadde følgelig heller ikke besiktiget det visuelt. Sundet ligger noe avsidesliggende til, og langt utenfor skipsleia.

Sundet er ikke noe naturlig sted for hans bruk av båten, og årsaken til at han sammen med sin kone denne dagen seilte inn i sundet, var for å se på en eiendom med strandlinje som var til salgs. Da han seilte inn i sundet hadde han verken kjennskap til hvordan det så ut eller hvorvidt det var strømførende kabler med luftspenn i området.

[Klageren] hadde kart og plotter i båten, og leste av plotteren at det var kabel i området, dog uten at det var nærmer angitt hvorvidt det var sjøkabel eller luftstrekk. På land var det skiltet for strømførende sjøkabel men ikke for strømførende luftspenn. [Klageren] så heller ikke noe luftspenn ved innseilingen, og ble således forledet til å tro at det kun lå strømførende kabel i sjøen.

Det skal bemerkes at sundet var forholdsvis grunt, og at det ved innseilingen var medvind. [Klageren] hadde derfor giret i revers, slik at han kunne holde lavest mulig hastighet. Hastigheten ble anslått til å ligge rundt 1 knop.

Rundt 50 meter etter at [klageren] hadde passert skiltet for sjøkabel smalt og gnistret det kraftig, og helt båten ble spenningssatt. Begge som var om bord fikk kraftige støt. [Klageren] oppdaget at det i tillegg til sjøkabel også var et luftspenn i sundet. Siden båten allerede stod i revers, bakket han hurtig opp. Som resultat av hendelsen brant 2 ledninger av og falt ned.

Det var den manglende skiltingen av luftstrekket, som utgjør et forskriftsbrudd fra Nettpartner AS sin side, som var den direkte årsaken til ulykken. Det gjøres oppmerksom på at Norsk Elektroteknisk Komits forskrift om elektriske forsyningsanlegg, skal det *'i nødvendig omfang settes opp varselskilt på egnede steder ved ilandføringssted med angitt fri seilingshøyde. Skiltene skal være slik montert at de er godt synlige fra sjøen og på skiltet skal kun den frie seilingshøyden være angitt. Skiltene skal være utført etter norm fastsatt av Kystdirektoratet.'*

På bakgrunn av skiltingen sammenholdt med sjøkartet, ble [klageren] forledet til å tro at det kun var sjøkabel i sundet. [Klageren] så på plotteren at det var angitt kabel og da han kun så skilt om sjøkabel, så konsentrerte han seg om manøvreringen og dybden som var begrenset, og derved ikke om det var evt. luftspenn i tilegg til sjøkabelen.

Nettpartner har videre etter å ha blitt gjort oppmerksom på den manglende skiltingen frafalt sitt krav om å få erstattet skade på luftspennet som følge av hendelsen på NOK 72.886,90. Kreditnota følger vedlagt som **bilag ...**

Pantaenius A/S har hele tiden bestridt at det foreligger erstatningsplikt overfor Nettpartner som følge av manglende merking av luftspennet og at skaden ikke ville ha inntrådt om korrekt merking hadde foreligget. Pantaenius A/S har på dette grunnlag nektet å betale Nettpartners utlegg på [klagerens] ansvarsforsikring. Kopi av brev fra advokat … på vegne av Pantaenius A/S til Nettpartner datert den 29. september 2011 følger vedlagt som **bilag ...**

Det bemerkes at det forhold at Pantaenius A/S overfor Nettpartner benekter erstatningsplikt, men samtidig overfor [klageren] hevder at det foreligger grov uaktsomhet, blir inkonsekvent og noe uforståelig.

Luftspennet hadde 10 meter friseilingshøyde samtidig som at [klagerens] mast er 19,5 meter høy. Ifølge [klageren] så han ikke luftspennet, og han avviser at han skulle ha forsøkt å gamble på at det lot seg gjøre å seile under luftspennet. Han hadde med seg både kone og hund om bord, og det er ingen grunn til å tro at han ville gamble med sikkerheten hvis han hadde oppdaget at det var strømførende kabel i området som førte strøm med 22.000 volt høyspenning.

Det bemerkes også at båten videre at båten er gjeldfri, og at den var oppgradert med nytt utstyr året forut for hendelsen. [Klageren] hadde ingen grunn til å ikke være forsiktig med båten.

I forbindelse med kollisjonen ble Navtex skriver, Furuno GPS, Raytheon radar, VHF, en gammel lap-top (brukt som plotter) og mast/rigg ødelagt.

…

2.2. Generelt om skadeårsaken

2.2.1. Takstmann … anførsler

Takstmann … har anført at i de sakene han har vært involvert i med hensyn til skadeutbedringer på grunn av torden eller høyspentskader, har det uten unntak vært til dels tydelige spor i form av brent lukt og svimerker på babel, utstyr og omgivelser.

[Takstmann] anfører videre at kabelanlegget som værfaks, VHF, radar og GPS er koblet til, ikke har synlige skader eller lukt etter høyspent i kabelanlegget fra sikring/bryterpanel og frem til det utstyr som er tilkoblet.

[Takstmann] anfører også at antenner for GPS, radar og værfaks sitter motnert på bøyle akter og således ikke har vært i direkte kontakte med masten.

Takstmann … finner også at dårlige koblinger for distribusjon av GPS NMEA posisjonsdata i [klagerens] båt, forårsaker manglende signaler, og at dette er mer sannsynlig enn at de er ødelagt av høyspenning. For ordens skyld opplyses at takstmann … ikke har foretatt målinger av kabelanlegget.

2.2.2. [Klagerens] anførsler

Da takstmann … foretok undersøkelsen nesten 3 måneder etter hendelsen, kunne det neppe forventes å oppdage brent lukt.

Enn videre så bestrides at en slik hendelse nødvendigvis må innebære at det oppstår svimerker for at utstyret biir defekt. Utstyret har vært huket opp til DSC-VHF, og bruker GPS som kilde til NMEA-nettverk. VHF-antennen er plassert i mastetoppen, og det er derfor mest sannsynlig at strømmen da ha gått via VHF og fordelt seg på nettverket gjennom denne. Dette har igjen mest sannsynlig ført til at de angitte apparatene har blitt ødelagt på grunn av overspenning, følgelig uten at det har resultert i svimerker eller eventuell lukt.

Saken dreier seg om en høyspenning (1 fase av 22 000 volt til jord) og det må være helt klart at den har gått strøm i hele båten (rigg og skrog med tilhørende deler) og ikke bare i

ledningsnettet. GPS, radar og værfax (navtex) er koblet sammen via NMEA systemet som henger sammen med VHF antennen som sitter i masten. Det er her smid(om høyspenning (volt) og ikke nødvendigvis strømmengde (ampere). De opplyses i den anledning at eventuelle synlige merker og lukt fremkommer av for stor strømmengde/effekt med påfølgende lokal overbelastning og kortsluttninger som ikke nødvendigvis fremkommer som synlige skader. I denne sammenheng må man være klar over at evt. sikringer er så "treige" at disse ikke rekker å brenne av før følsomme komponenter kan være skadet. I dette skadetilfellet gikk det så mye strøm at alle sikringer også hadde gått. Jacobsen byttet disse rett etter skaden for å finne ut hva som var skadet.

[Klageren] opplyser at han har snakket med ingeniører ved Teknologisk Institutt, elektronikk ekspert ved SubC Solutions, …, Tel-rad i …, …, … Elektro i … og Radio og TV reperatør …, samt Ingeniør … ved el.sikkerhet Norge som alle bekrefter at kretskort, transistorer og lignende utstyr meget vel kan gå i stykker uten å finne synlige tegn til overspenning.

Det er registrert at det i takstmann … rapport, nederst på side 2, fremkommer følgende; '.. *dette har jeg ikke sjekket nærmere men sannsynligheten for at dårlige koblinger her forårsaker manglende signaler er etter mitt syn større enn at de er ødelagt av høyspent.'* Det gjøres gjeldende at uttalelsen viser at det … ikke har foretatt noen fullstendig gjennomgang av systemet, og han dermed konkluderer uten å dokumentere dette ved målinger eller lignende.

Det skal i denne sammenheng presiseres at [klageren] i April mnd. hadde en reperatør, …, fra … Maritim (tidligere …) ombord for å sjekke over NMEA systemet siden han ønsket å ha alt 100 % i orden etter at han i løpet av 2010 byttet ut en god del elektronikk. Bekreftelse fra … følger vedlagt som **bilag ...**

2.2.3. Konklusioner fra Are Wiig, Båt og Takst

Takstmann … opplyser at det ikke er uvanlig at elektronikk ryker ved overspenning, og at det er kun overspenningsvern som beskytter mot slike skader. Han opplyser videre at sikringer ikke beskytter mot overspenning, da de reagerer altfor sakte.

… har fått beheftet fra Raymarine Norge at det er stor mulighet for at elektroniske instrumenter og kabling kan ryke i forbindelse med overspenning, spesielt utstyr som er kablet opp i mastetoppen som VHF er veldig utsatt. Han nevner videre at sender/mottaker til radaren også er veldig utsatt for spenningsfelt, og at denne tydelig er ute av funksjon i [klagerens] båt. Dette har blitt etterprøvd med en annen skjerm.

Takstmann … opplyser videre at kablingen om bord i båten er helt grei, og utført på normal måte med slakk på kablene der hvor instrumentene skal kunne løsnes og trekkes fram. Kablingen i tavla skal også være bra.

Takstmann … er av den oppfatning at det er høyst sannsynlig at det er sammenheng mellom kollisjon med høyspenning og elektronikkhavariet.

2.2.4. Konklusioner fra Tel-Rad A/S

… fra Tel-Rad A/S besiktiget skadene på det elektriske utstyret i båten den 2. mars 2012.
Han fant at skadene skyldtes overspenning på 12 volts tilførsel til apparatene og på NMEA 0183 nettverket. NMEA 0183 data biir fordelt ut fra Furuna GPS til VHF, navtex og plotter.

Han fant også at dette har årsakssammenheng med at masten har vært i kontakt med høyspentkabler.

2.3. Værfax - Navtex, NAV 4 plus

2.3.1. Takstmann … anførsler

Takstmann … finner at apparatet ikke virker. Han skal ha sjekket tilførsesperming 12 v som viser at apparatet får 5,5 v inn på apparatkobling, mest sannsynlig på grunn av en klemme. Ifølge … skal han ha forsøkt å koble til apparatet, og det skal ha startet, utført selvtest og skrev til papir, men varslet at den manglet NMEA data. … konkluderte med at apparatet ville virke med en ny kobling.

2.3.2. [klagerens] anførsler

[Klageren] gjør gjeldende at apparatet ikke fungerer som det skal, og at det som kommer ut er uleselig når det er koblet opp til mottak av NMEA signaler.

Det anføres at apparatet ikke er undersøkt godt nok av takstmann …, som opplyser at det er i orden uten å ha sjekket apparatet opp mot mottak av NMEA signaler.

Det bemerkes også at takstmann …, som var engasjert av Pantaenius A/S, i sin beskrivelse bekrefter at apparatet ikke fungerte.

2.3.3. Konklusioner fra …, Båt og Takst

Takstmann … skriver at kablingen om bord er helt grei, og utført på normal måte medl slakk på kablene der hvor instrumentene skal kunne løsnes og trekkes fram. Han skriver videre at kablingen i tavla også er bra.

Dette samsvarer ikke med takstmann … anførsler om dårlig kobling.

2.3.4. Konklusioner fra Tel-Rad A/S

… fra Tel-Rad A/S har foretatt skifte av sikring i apparatet, og kan behefte at det ikke skriver fullstendige bokstaver.

2.4. VHF radio — Shipmate RS8300

2.4.1. Takstmann … anførsler
Takstmann … bekrefter at apparatet ikke virker. Han skriver at det ikke har synlige skader fra høyspent på apparatets koblinger. Han opplyser at det ene håndsettet bærer preg av fuktskader, og at det er stor sannsynlighet for at dette har foranlediget skaden. Det er anført at pluggen er rusten, tapet og etterfylt med silicon, samt at kretskortet der hvor kabelen går inn i apparatet var irret.

Han avslutter med å opplyse at apparatet må sendes til autorisert verksted for å kunne av-gjøre om det er høyspent på strømtilførsel eller kortslutning som har forårsaket skaden.

2.4.2. [Klagerens] anførsler

Det er ubestridt at apparatet ikke virker.

Det bestrides at apparatet har vært utsatt for vannskade, og dette vises om man undersøker apparatet nærmere.

Det virker noe påfallende at takstmann … hevder at apparatet må sendes til autorisert verksted for å kunne avgjøre skadeårsaken, uten få dette gjort. Det er han som på vegne av Pantaenius A/S som hevder at apparatet ikke er skadet som følge av strømskader, og det er derfor også disse som bør ha bevisbyrden for dette.

2.4.3. Konklusioner fra …, Båt og Takst

Takstmann … er av den formening at skadene skjedde på grunn av kollisjon med høyspenning.

Han skriver i side 4 i sin rapport at han ikke så annet tegn til fukt på VHF-håndsettet enn at koblingene til mikrofonen var noe irret. Han har tatt bilde av denne.

Han avviser videre på side 5 i sin rapport at pluggen som er betegnet som fuktskadet av takstmann …, er dette. Han skriver at *'pluggen er fil for korrosjon i kontakten. Skruene på strekkavlasteren var rustne, men de har ingen sammenheng med det elektriske.'* Også her har han tatt bilde.

2.4.4. Konklusioner fra Tel-Rad A/S

… fra Tel-Rad A/S er av den formening at skaden på VHF skyldes overspenning på 12 v tilførsel til anlegget og NMEA 0183 nettverket.

Han bekrefter at apparatet er i ustand, og avkrefter samtidig at håndsettet har vært utsatt for vannskade.

2.5. GPS Furuno GP-30

2.5.1. Takstmann … anførsler

Takstmann … bekrefter at apparatet er defekt. Han opplyser at tilførsel og antenne er ok, men at ingen NMEA data distribueres til de øvrige apparater. Han beskriver hvordan apparatet er tilkoblet, uten å konkludere med om det er riktig eller feil tilkoblet.

Han bekrefter at årsaken til at apparatet er defekt ikke kan gis ut fra hans sjekk, men konstaterer at det ikke forefinnes synlige skader, lukt eller svimerker på apparatet og kabler.

Han konkluderer med at det er like sannsynlig at apparatet er defekt på grunn av kortslutning eller lignende i kabelanlegget og at NMEA +/- er følsomme inn/utganger.

2.5.2. [Klagerens] anførsler

[Klageren] gjør gjeldende at apparatet ble skadet i kollisjonen, og viser det som er hevdet ovenfor under pkt. 2.2.2.

Han bestrider at koblingene ikke er slik de bør være.

All den tid det foreligger en kollisjon med høyspentmast, sammenholdt med at dette er en sannsynlig årsak til skade, bør det være Pantaenius A/S som burde ha dokumentert at annen skadeårsak skulle foreligge.

2.5.3. Konklusioner fra …, Båt og Takst

Takstmann … konkluderer med at skaden er påført i kollisjon med høyspenning.

Han har gått gjennom kablingen og finner at den er grei. Han har vist til dette på sin rapport på side 2 og 3. Han finner ingen grunn til at det er foretatt koblinger som kan føre til at instrumenteringen til å kortslutte.

2.5.4. Konklusioner fra Tel-Rad A/S

… fra Tel-Rad A/S er av den formening at skaden på GPS skyldes overspenning på 12 v tilførsel til anlegget og NMEA 0183 nettverket.

Han bekrefter at apparatet er i ustand og at det ved påslag bare vises en horisontal strek i displayet.

2.6. Radar, Raytheon RL 70 (Raymarine)

2.6.1. Takstmann … anførsler

Takstmann … skriver at radaren består av 2 enheter, antenne og mottaker/display enhet. Antennen er montert på egen mast akter og styret utelukkende av mottakeren. Han opplyser videre at strømtilførsel kommer fra bolingstykke radar/gps, og at antennen er tilkoblet direkte mottakeren hvor denne styrer alle funksjoner inkl. strøm til antennen. Han opplyser at det ikke finnes visuelle skader på mottakeren. Han oppgir at apparatet starter normalt, viser alle skjermbilder, starter/stopper antenne, alle menyvalg virker og statusmeldinger vises. Han oppgir videre at antenne varmer opp og starter, roterer 360' men gir ingen radardata i retur til mottaker. Dette indikeres med melding på skjerm.

Takstmann … konkluderer med at han finner det lite sannsynlig at skaden er forårsaket av høyspent i mast, siden antennen i så fall måtte ha fått en overspenning fra høyspenttreffet via mottakeren/styringsenheten. Disse fungerer som de skal.

Han avslutter med at en endelig stadfestelse først vil kunne avgjøres om apparat og antenne sendes inn for sjekk hos et autorisert verksted.

2.6.2. [Klagerens] anførsler

[Klageren] gjør gjeldende at apparatet ble skadet i kollisjonen, og viser det som er hevdet ovenfor under pkt. 2.2.2.

[Klageren] anfører at apparatet er blitt utsatt for spenning og at det er dette som har ført til at det er blitt defekt. Det bemerkes at apparatet var i orden forut for kollisjonen med høyspentledningen, noe som er beheftet av … i bilag …, samtidig som at det var defekt etter kollisjonen.

2.6.3. Konklusioner fra …, Båt og Takst

Takstmann … er av den formening at det er kollisjon med høyspenning som har forårsaket skaden.

Han oppgir at han har vært i kontakt med servicesjef … i Raymarine Norge, som er forhandler for apparatet, som behefter sender/mottaker til radaren er veldig utsatt for spenningsfelt, og at denne er tydelig ute av funksjon. Han opplyser at han for sikkerhets skyld har forsøkt med en armen skjerm under befaringen, for å eliminere at det bare var feil med skjermen.

2.6.4. Konklusioner fra Tel-Rad A/S

… fra Tel-Rad A/S er av den formening at skaden skyldes overspenning.

Han har testet apparatet, og konkluderer med at feil ligger i radar antennen. Det vises for øvrig til det som fremgår under pkt. 2.2.4.

2.7. Krav - priser og gjenanskaffelse

Det er fra Pantaenius A/S sin side kun foretatt en avvisning av [klagerens] krav, og følgelig ikke drøftet hva gjenanskaffelseskostnader for apparatene vil utgjøre.
Utbedrings- eller gjenanskaffelseskostnader beløper seg til i underkant av NOK 105.825,-, hvorav materiell vil beløpe seg til å utgjøre kr. 92.325,- og arbeide kr. 13.500,-. Kopi av bekreftelse fra … hos Tel-Rad AS følger vedlagt som **bilag ...**

Det opplyses at utbedringsomkostningene forutsetter installasjon av nytt utstyr, noe som forsikringsvilkårenes pkt. 9.2. gir rett til om utstyret ikke lar seg reparere. Kopi av utdrag av forsikringsvilkårene følger som **bilag ...**

I rapport fra Tel-Rad AS v/…, som følger som bilag …, er det bekreftet at de 4 apparatene enten ikke lar seg reparere og må byttes.

3. Rettslig side

Ifølge Pantaenius A/S forsikringsvilkår § 3, 1. ledd, bokstav d, dekkes plutselig oppstått tap eller skade forårsaket av kollisjon med enhver fast eller flytende gjenstand.

I denne saken er det oppstått kollisjon med høyspentledning, slik at dette vilkåret må anses for å være oppfylt.

Videre er det bestemt i vilkårenes § 6, bokstav h, at forsikringen ikke dekker tap eller skade som skyldes forsettlig handling eller unnlatelse fra den forsikredes side eller som skyldes grov uaktsomhet fra den sikredes side.

I denne saken seilte [klageren] inn et område som var åpent for seiling. Han var ikke kjent i det aktuelle området eller sundet han seilte inn i. Han hadde sjekket kart og plotter, og var oppmerksom på at det var sjøkabel i området. Han så ikke noe luftstrekk, men oppdaget et skilt på land hvor det var opplyst at det var lagt sjøkabel. Det var forholdsvis grunt vann, og [klageren] sørget for å holde lav hastighet med båten. [Klageren] hadde også lav hastighet når han kolliderte med luftstrekket.

Som nevnt var det ikke skiltet for at det var luftstrekk i området, og dette forledet [klageren] til å tro at det kun lå sjøkabel. Det gjøres gjeldende at det er dette som var den direkte årsak til at Jacobsen ikke oppdaget luftspennet.

Det bemerkes at Pantaenius A/S har anført dette overfor Nettpartner i sitt brev av 29. september 2011 (bilag …).

Det gjøres gjeldende at terskelen for hva som må anses for å være grovt uaktsom handling eller unnlatelse, ikke kan være overskredet i denne saken.

Hvis denne hendelsen skal kunne klassifiseres som 'grov uaktsomhet,' vil det i realiteten bety at enhver grunnstøting også vil være 'grovt uaktsomme' siden grunner og skjær er tydelig merket i sjøkart og plottere.

På dette grunnlag bestrides at [klageren] har utvist grov uaktsomhet, samtidig som at det gjøres gjeldende for at Pantaenius A/S er forpliktet til å dekke det utstyr som ble ødelagt i forbindelse med kollisjonen.

Det gjøres videre gjeldende at utstyret er blitt ødelagt av overspenning. Det vises til de anførsler som er angitt i pkt. 2.1. og i det følgende. Det bemerkes spesielt at alt det elektriske utstyret som ble ødelagt, hadde gjennomgått service i tidsrommet fra 16. til 25. april 2011, som kun var litt over en måned forut for kollisjonen.

Det gjøres også gjeldende at gjenanskaffelseskostnadene for utstyret biir å sette til NOK 105.825,-, og at [klageren] følgelig er berettiget til å få dekket dette beløpet."

Selskabet har i svarbrev af 5/12 2012 til nævnet anført:

"**Vurdering**
Der er intet inkonsekvent i, at indklagede har haft held til, at afvise ledningsejers erstatningskrav og samtidig gør grov uagtomhed gældende i forhold til klager.

Som bilag … vedlægges svar fra ledningsejer, af 22. november 2011 som efter klagers advokats brev og en gennemgang af sagen har foretaget en grundig juridisk gennemgang af sagen og herefter frafaldet erstatningskravet, idet der var fejl på begge sider. Fra ledningsejers side var der tale om manglende vedligehold af et skilt, som gør man frafalder erstatningskravet - ud fra en egen skylds betragtning.

Dette medfører ingen ændring i om klagers fejl ved sejladsen, hvor han påsejlede en luftledning, hvor skiltet ikke kunne ses, ud fra en samlet vurdering af sagens fakta kan bedømmes som uagtsom eller groft uagtsomt i et omfang at hans erstatning skal reduceres til den allerede udbetalte erstatning for mast på NKR. 132.663,00 når hans selvrisiko på kr. 10.000 eller NKR. 10.525 er fratrukket.

I den forbindelse bemærkes, at det er højst udsædvanligt bevidst at sejle en stor 12,45 meter sejlbåd med en dybgang på 2 meter igennem et smalt sund med en kendt dybde, som oplyst af klager på kun 2 til 2,5 meter og i relativ frisk medvind på 11 -13 sek. m. Risikoen for en grundstødning har været overhængende og krævet stor koncentration, og navnlig når der ses på luftfoto, at denne dybde, som måske er tilstrækkelig til båden/måske ikke, kun er til stede i en begrænset del af det meget smalle sund.

Endvidere kan lægges til grund

- ingen anden skibstrafik, som krævede opmærksomhed
- solskin med optimal sigtbarhed
- såvel søkabel som luftledninger med 10 m gennemsejlingshøjde afsat på søkort mastehøjden på klagers båd næsten 20 meter
- ingen bygninger eller andre installationer på land, som kunne distrahere klager, bortset fra pælene på land til luftledningerne, som burde gøre ham opmærksom
- et meget smalt sund og som vist på klagers fotos optimal sigtbarhed og pæle til luftledning umiddelbart synlige
- at klager på forhånd, j fr. klagen havde planlagt at sejle ind i det smalle sund, som han ikke tidligere har været i eller set visuelt, for at se på en ejendom med strandlinje til salg
- at klager ikke forinden havde orienteret sig på søkort, selv om han ikke tidligere har været i sundet
- at klager ikke har holdt forsvarligt udkik, eller udkik overhovedet idet man eller ikke under optimale forhold, kan overse luftledninger som kun hænger i 10 meter højde = halvdelen af mastehøjden. Ledningerne er klart synlige på luftfoto taget på stor afstand, se bilag 12.3
- At klager er en meget erfaren sejler, jfr. klagen med certifikat til store skibe op til 500 bruttoton og at han jfr. egne oplysninger har fungeret som taksator på bådskader, gør kun hans uagtsomhed og handlinger endnu mere uforståelige.

Konklusion
Indklagede fastholder af disse grunde at klager har udvist så grov uagtsomhed, at hans erstatning skal reduceres til den allerede betalte erstatning Nkr. 132.663.

Indklagede er ved at indhente en sagkyndig vurdering af de udtalelser klager har fremlagt som bilag 7 og 8. Indtil denne vurdering foreligger gøres det fortsat gældende, at der ikke er årsagssammenhæng mellem kollisionen med ledningerne og skaderne på elektronik."

Klagerens advokat har her til i brev af 18/12 2012 til nævnet anført:

"Det er registrert at innklagede hevder at [klageren] i eftertid har haft sjøkart om bord i båten.

Dette bestrides. [Klageren] opplyste allerede i skademeldingen at han så på plotteren at det var kabelstrekk, men at han trodde det var sjøkabel da det på land kun var skiltet for dette. Av opplysningen følger at han hadde sjøkart om bord.

Det virker dog betenkelig at innklagede ikke har fulgt opp sitt krav mot ledningeier, og sørget for å få skadene dekket av denne.

Det opplyses for øvrig at [klageren] bor i … som er lift sør for det avmerkede området i sjøkartet som var vedlagt **bilag ...** Det nevnes for ordens skyld at området ligger 7,5 km unna han bolig, og at han heller ikke tidligere har vært på stedet verken til lands eller vands."

Foranlediget heraf er selskabet i brev af 9/1 2013 fremkommet med følgende kommentarer:

"I anledning klagers brev af 18. december bemærkes, at klager ikke bestrider, at de forhold, som indklagede side 4 i sin udtalelse af 5. december har oplistet, kan lægges til grund.

Endvidere bemærkes, at hvis klagers søkort i søplotter var opdaterede og klager havde zoomet tilstrækkeligt ind, ville han også af kortplotter have kunnet aflæse at der både var sø- og luftkabler og disses placering i forhold til hinanden.

Som bilag … vedlægges rapport fra Nautisk Teknik, som er autoriseret af Søfartsstyrelsen, og som har gennemgået de rapporter der i sagen er fremlagt om elektronikken. Af rapporten fremgår at 22 KW, som båden var udsat for, må **forventes,** at efterlade synlige skader på materiel og udstyr.

Af bilag … fremgår dog også, at der under bestemte forudsætninger, som i denne sag, hvor kablerne lå inde i masten, kan der ske en spændingsdeling, hvor størstedelen af spændningen går i vandet, og f. eks. 3 kw søger langs kabler i mast, kan det ske at dele af udstyret er defekt uden synlige skader. Nautisk Teknik anfører, at en undersøgelse af udstyrets PCB (printplader kan fastslå årsagen. Dette er ikke sket.

Indklagedes tekniker anførte bl. a. at i alle tidligere skader som dette firma har håndteret, har der efter torden og højspænding altid været tydelige svidemærker på kabler, udstyr og omgivelser.

Indklagede fastholder have foretaget de relevante undersøgelser, som sagen gav anledning til, da overspænding i langt de fleste tilfælde giver synlige skader og jfr. rapporten, bilag 5 og Nautisk Teknik.

Da det ikke fremgår af klagers rapporter, at udstyrets printplader er undersøgt, vides det ikke om de er skadet af overspænding eller ikke. Det er derfor forsat ikke sandsynliggjort, at overspænding efter sammenstødet med elledningen er årsag til, at udstyret ikke fungerer."

I den indhentede rapport dateret 9/1 2013 fremgår:

"**Report**
Indledningsvis vil jeg orienterer lidt om højspænding.
Når en mast rammer en 22KV luftledning, frigøres meget stor energi som skal afledes og føres til jord (vand)
Dette sker via den kortest mulige vej, i dette tilfælde fra mast via jern-rammen (som masten står på) til køl og/eller gennem motor til stævnrør.
Højspændingen søger på få dele af et sekundet efter et lavere potentiale (jord), hvor højspændingen kan udlignes. Højspændingen søger den direkte vej, ikke at forveksle med lyn, som også søger direkte lavere potentiale.
Lyn er højfrekvent og kan løbe på overflader, spreder sig i flere retninger på sin vej, og kan efterlade defekte kredsløb dybt inde i udstyret. 22KV har en krybeafstand på ca. 10 cm, herunder må forventes overslag i el-systemet. 22KV vil efterlade synlige skader på materiel og udstyr.

Der er et spørgsmål, som jeg ikke finder svar på i det tilsendte materiale.
Var der tekniske installationer i masten, eks. Wind system, VHF antenne og lanterner? Disse installationer er væsenlige i forhold til udligningen af de 22KV til jord.

1) Hvis der ikke findes kabler i masten, vil vi mene det er usandsynligt at fejlen på elektronikken skyldes påsejling af luftledningerne. Begrundelse: Højspændingen søger den direkte vej efter et lavere potentiale.
Det er ikke forventeligt at højspændingen slår tilbage i udstyret, når den først har nået kølen.

2) Var skibets mast monteret med kabler, er det sandsynligt at ved sammenstød med luftledningerne, sker der et overslag (mellem luftledning og kabler i mast) med en efterfølgende spændingsdeling.

Hvis denne spændingsdeling, fordeler sig sådan at størstedelen går direkte i vand, og eks. 3KV søger langs kabler i mast via motor til vand, kan dette forklare hvorfor dele af udstyret er defekt uden synlige skader.
Fra kabler i masten vil der være et lavere potentiale via den fælles minus i el-tavlen, udstyr, motorblok og stævnrør/sø-ventiler mv. Når elektronik komponenter udsættes kortvarigt for en overspænding på 3-4KV, går de i stykker, men når ikke nødvendigvis at udvikle røg. Undersøgelse af udstyrets PCB kan fastslå årsagen."

Hertil har klagerens advokat i brev af 11/3 2013 over for nævnet gjort gældende:

"I Pantaenius A/S tidligere korrespondanse er det anført at de elektriske utstyret ikke er undersøkt, og at det derfor ikke kan fastslås om det er skadet av overspending eller ikke.

Det gjøres gjeldende at det et er Pantaenius A/S sitt ansvar å motbevise at utstyret ikke er skadet av overspending.

I denne saken er det ubestridt at [klageren] seilte inn i en høyspenledning. Det er videre ubestridt at utstyret ikke lenger fungerer. Pantaenius A/S har fått mulighet til å undersøke utstyret ved takstmann ... Han har selv valgt å ikke undersøke om ustyret er blitt skadet av overspending, til tross for at dette er en nærliggende årsak til at utstyret ikke fungerer. Det foreligger ikke andre synlige årsaker som innebærer at utstyret kan ha blitt ødelagt.

Denne side kan ikke forstå annet enn at det er Pantaenius A/S som må sannsynliggjøre at utstyret ikke er blitt skadet av overspending. Det opplyses i den anledning at [klageren] fremdeles besitter utstyret, og at Pantaenius A/S gis tillatelse til å foreta nødvendige undersøkelser til å avdekke om det er skadet av overspending. Det eneste som kreves fra denne side, er at partene enes om hvilken, sakkyndig Pantaenius A/S skal bruke til å foreta undersøkelsene."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**§ 3 Forsikringsbegivenheder**
1. Forsikringen dækker pludseligt opstået tab eller skade (pludseligt opstået: når såvel tabet eller skaden som årsagen hertil sker på et tidspunkt og ikke i løbet af en periode) forårsaget af:
…
b) ulykke, brand (brand defineret som åben ild, der kan vedligeholde sig selv), svidning, ulmen, kortslutning, lynnedslag, eksplosion og force majeure.
…
d) kollision med enhver fast eller flydende genstand.
…
§ 6 Undtagelser
Denne forsikring dækker ikke følgende:
…
h) tab eller skade, der skyldes forsætlig handling eller undladelse fra den sikredes side eller som skyldes grov uagtsomhed fra den sikredes side."

19. 83.522

Nævnet udtaler:
Efter sin gennemgang af sagen finder nævnet det betænkeligt at fastslå, at klageren har handlet groft uagtsomt i henhold til forsikringsaftalelovens § 18 ved at sejle igennem det smalle sund. Selskabet er derfor efter nævnets opfattelse ikke berettiget til at reducere erstatningen til den allerede betalte erstatning med henvisning til grov uagtsomhed.

Nævnet finder det efter sin gennemgang af sagen bevist af klageren, at alle de elektriske apparater om bord på båden fungerede før påsejlingen, at båden påsejlede en højspændingsledning, og at en række instrumenter efter påsejlingen ikke længere fungerer. Herefter finder nævnet, at klageren har sandsynliggjort, at årsagen til instrumenternes manglende funktion må henføres til påsejlingen af el-ledningen.

Nævnet har ved sin afgørelse af sagen bl.a. lagt vægt på de af klageren indhentede rapporter, hvorfor nævnet finder det berettiget, at klagerens udgifter hertil erstattes af selskabet.

Herefter

b e s t e m m e s :

Selskabet, ACE European Group Limited v/Pantaenius, skal anerkende skaderne på sejlbådens elektriske apparater og udbetale forsikringsdækning herfor - og for de to indhentede rapporter - med tillæg af renter i henhold til forsikringsaftalelovens § 24.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels

Ankenævnet for Forsikring

20. 83.522

Kendelsen er forkyndt for:

ACE European Group Limited
v/Pantaenius
Østerbro 11
Postboks 110
7800 Skive

v/_____ Stilling: _____

Dato: / 2013 Klokken:

_____
Stævningsmandens underskrift