Ankenævnet for Forsikring

Den 20. maj 2015 blev i sag nr. 86736:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Vienna Insurance Group
v/Yacht-Pool Danmark A/S
Vinkelvej 9
6100 Haderslev

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har tegnet lystfartøjsforsikring med kaskodækning i Vienna Insurance Group v/Yacht-Pool Danmark A/S. Han klager over selskabets afvisning af at yde dækning i anledning af, at båden delvist sank i havnen, hvor den lå fortøjet.

Selskabet har afvist dækning med henvisning til forsikringsbetingelsernes undtagelsesbestemmelser om forsæt og grov uagtsomhed, konstruktions- og materialefejl, søudygtighed og manglende tilsyn.

Klageren har i klageskemaet af 22/9 2014 og tillæg hertil anført:

"**1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen.**
Sagen angår manglende udbetaling af forsikring i forbindelse med havari af min motorbåd d. 30. august 2013 i … Havn.

Yacht-Pool vil ikke anerkende skaden under forsikringspolicen, da de mener, at skaden skyldtes usødygtighed og dermed er omfattet af policens undtagelsesbestemmelse herom.
…
2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet?
Udbetaling af erstatning.
…
Supplerende sagsfremstilling
Sagen angår manglende udbetaling af forsikring i forbindelse med havari af min motorbåd d. 30. august 2013 i … Havn.

Det vedkomne fartøj har ligget i vandet ca. 2 måneder om året, og blev søsat d. 10. juli 2013 for sæsonen 2013. Fartøjet sank pludseligt fredag den 30. august 2013 - halvandet døgn efter sidste sejlads, som var onsdag den 28. august 2013 om aftenen til … Havn og retur til …, hvor der var intet var at bemærke.

Ved bjærgningen fandtes ingen synlige huller eller skrogskader, som kunne have forårsaget vandindtrængningen.

Efter bjærgningen har fartøjet stået på land i … Marines varetægt, og det har under regnvejr vist sig at være tæt, hvorfor … Marine har tømt den flere gange for vand.

Motorerne er fra 2009 og blev monteret af … Motor & Marine Service v/…, som er en anerkendt installatør. Stævnrørs pakningerne blev udskiftet i 2012, og disse holder typisk i 8-10 år. De foretagne installationer er almindeligt forekomne og har alle været forsvarligt udført, hvorfor den følgelig opståede skade anses at være upåregnelig. Jeg kan derudover sige, at jeg løbende har holdt opsyn med båden, som var fuldt sødygtig ved sejladsen 28. august 2013.

Herunder en tidslinje til beskrivelse af forløbet.

Jun-09	jun-12	10-jul-13	28-aug-13	30-aug-13
Nye motorer monteret	Tændrørspakninger udskiftet	Søsat for sæsonen 2013	Sidste sejlads om aftenen	Havari i Skovshoved

Da skaden er en følge af fartøjets anvendelse, anmodede jeg forsikringsselskabet Yacht-pool Danmark A/S om udbetaling af den tilkommende police dækning med renter beregnet 14 dage fra havariet i overensstemmelser med forsikringsaftaleloven § 24.

Yacht-Pool vil ikke anerkende skaden under forsikringspolicen, da de mener, at skaden skyldtes usødygtighed og dermed er omfattet af policens undtagelsesbestemmelse herom. De har i forbindelse med havariet fået udarbejdet en havarirapport, som forventeligt støtter deres påstand. Rapporten forekommer ensidig og på ingen måde uvildig, og de mange vurderende adjektiver til støtte for Yacht-Pools påstand om usødygtighed tydeliggør rapportens partiskhed og formål.

Det er oplagt, at ikke alle skader kan forklares med usødygtighed, da dette begreb netop skal fortolkes i forhold til de konkrete omstændigheder. Væsentlige faktorer er for eksempel, om der er sket udskiftning i tide af de for hændelsen relevante dele, om der efterfølgende i behørigt omfang er sket vedligehold, om der tidligere har været hændelser af lignende type, om der burde have taget andre forholdsregler og om det var sandsynligt at der var risiko for en ulykkelig hændelse.

Der kan ikke være tale om en konstruktionsfejl al den stund at båden har sejlet i 4 år uden problemer, og der har ikke været forhold, der indikerede at stævnrørene var utætte.

Båden har fuldt funktionsdygtig mindre end 36 timer inden skaden blev opdaget - det er højst usædvanligt, at der er en så kort periode mellem aktiv brug af et fartøj og så en skade, der opstår, mens båden lå i havn. Det synes derfor ikke godtgjort, at et tilfælde som dette er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i forsikringspolicen, jf. Forsikringsaftalelovens 63.

Det er min opfattelse at taksatorrapporten for store deles vedkommende er irrelevant i og med at den omtaler andre forhold, der ikke har nogen som helst form for indvirkning på eller relation til den skete skade. Et forsøg på at diskreditere min almene vedligeholdelse af båden er ikke på nogen måde afgørende, når årsagen til og baggrunden for skaden skal forklares.

Fartøjet har sejlet med Yacht-pool forsikring i 5 år, uden problemer eller indsigelser om usødygtighed. Ved oprettelse af forsikringerne valgte de på forhånd ikke at undersøge fartøjet, selvom der var mulighed for det. Der er i forsikringsperioden ikke sket ændringer af fartøjets stand, men udelukkende foretaget vedligeholdelses foranstaltninger. Jeg finder det derfor bemærkelsesværdigt, at selskabet på baggrund af fartøjets nuværende tilstand vurderer, at det var usødygtigt forud for skaden.

Jeg har desuden gennem en advokat forsøgt at opnå en forligsmæssig løsning med Yacht-Pool Danmark A/S, men har desværre kun modtaget korte og afvisende e-mails retur på vores henvendelser."

Selskabet har i brev af 6/10 2014 til nævnet anført:

"Sagen omhandler klagers motorbåd mrk. …, som sank i … Havn d. 30/8 2013.

Årsagen var, at båden tog vand ind ved begge skrueaksler. Klager var bekendt med dette forhold, men lod alligevel båden henligge i vandet, da han mente at lænsepumpen plejede at kunne pumpe vandet ud. Utæthederne var imidlertid af en sådan størrelse, at batteriet, som drev lænsepumpen, efter nogle dage kørte tør for strøm, hvorefter båden sank.

Årsagen til utæthederne var, at man i 2009 havde udskiftet bådens motorer med en anden type motorer, som var højere end de gamle. For at få plads til de nye motorer, havde man måttet skære materiale væk i dæksbjælkerne over motorerne, men da dette ikke havde givet plads nok, måtte man endvidere trykkede motorerne ned, så skrueakslerne ikke længere løb midt i stævnrørene. Dette har afstedkommet et asymmetrisk og stærkt forøget slid på skrueakslens pakdåser, som er blevet utætte efter forholdsvis få driftstimer.

Vi har, på selskabets vegne, afvist at yde erstatning for de ved synkningen opståede beskadigelser. Klager har siden, via sin advokat, rejst krav om, at få forsikringssummen på kr. 250.000,- udbetalt, hvilket ligeledes afvises.

I forhold til erstatningspligten henviser vi til forsikringsbetingelsernes pkt.
- 4.5 Forsæt og grov uagtsomhed
- 9.1 Konstruktions- og materialefejl
- 9.2 Søudygtighed
- 9.12 Manglende tilsyn

- og i forhold til kravets størrelse henviser vi til pkt.

- 10.1 Forsikringssum = handelsværdi
- 11.1 Erstatningsydelsen
- 12.1 Erstatningsopgørelse, totalskade
- 12,2 Erstatningsydelsen
- 12,3 Max. erstatningsydelse

I nærværende sag er der tale om et træfartøj fra 1961, som i det store hele må betegnes som levetidsoverskredet. Der er igennem tiden udført flere reparationer på skroget, som ikke er udført håndværksmæssigt korrekt. Endvidere fremstår fartøjet i særdeles dårlig vedligeholdelsesstand Disse forhold kan ikke bringes i orden indenfor fartøjets handelsværdi og har i øvrigt intet med synkeskaden at gøre.

Det eneste, der har en reel handelsværdi er fartøjets to motorer, som før skaden har haft en handelsværdi på omkring iv-. 25.000,- pr, stk., efter udtagning, hvilket skønnes at ville have kostet kr. 10.000,- i alt.

Jeg vedlægger havarirapporten med farvefotos samt den omtalte videosekvens, som er optaget af bjærgningsfirmaet. Endvidere skadeanmeldelsen, som vi har modtaget d. 3/9 2013."

Selskabet sendte sammen med brevet af 6/10 2014 en videooptagelse. Nævnets sekretariat har gennemset optagelsen

Selskabet har i mail af 8/10 2014 til nævnet anført:

"Videoen er selve essensen i sagen, idet den viser to stævnrørspakdåser, der begge er utætte i så svær grad, at havvand tapløber ind i båden. Dette er den direkte årsag til, at båden sank.

Endvidere fremgår det af videoen, at begge skrueaksler er trykket helt ned i stævnrørene, hvilket er årsagen til, at pakdåserne er blevet slidt.

Klager og den mekaniker, der har installeret motorerne, har begge påstået at motorerne er installeret korrekt. Videoen beviser det modsatte. For begge motorers vedkommende."

Klager har i brev af 22/10 2014 til nævnet anført:

"Jeg har modtaget kopi af selskabets svar af 6.10.2014, og har følgende bemærkninger:

Vedr. Utætte stævnrør:
Pakningerne er sidst skiftet i 2012 og burde holde i 8-10 år. Det er svært at fa en akselgennemføring under vandlinien100 % tæt, samtidigt med at den kan dreje frit rundt. Det er helt almindeligt, at der er utætheder ved stævnrørene. Det er de færreste både der har 100 % tætte stævnrør.

Vedr. Nye motorer ilagt 2009:
Det er usandt at motorerne er trykket ned. De er lagt i af en professionel; … Motor- og Marine service v/ …, så de løber midt i stævnrørerne, uden hensyn til højden af motorerne. Dette betød, at dækket på båden efterfølgende måtte hæves ca. 10 cm.

Vedr. Båden værdi:
Båden er en Italiensk håndbygget mahognibåd fra 1960'erne med design som en Riva (også Italiensk). En Riva Aquarama i samme størrelse, samme antal motorer (2 stk.) og samme årgang, koster over 2 mill. DKK i god stand. Denne båd er et mindre kendt mærke: … og koster derfor mindre. Min vurdering er over 1/2 mill. DKK i god stand og ca. 250.000 DKK i fornuftig sejldygtig stand."

Af havarirapport udfærdiget på selskabets anmodning den 3/10 2013 fremgår bl.a.:

"FARTØJ:

…
Forsikringstager har ejet fartøjet i ca. 5 år.

Fartøjet træværk er generelt i dårlig strukturel stand overalt.
Der er udført mange utilstrækkelige reparationer på dette, der ydermere ikke er udført håndværksmæssigt korrekt.

Ligeledes er der mange områder / forhold der trænger meget til reparation.
Fartøjet giver i den grad indtryk af, ikke at være blevet korrekt vedligeholdt i flere år.

Skrog, dæk, cockpit mv. er generelt i så dårlig stand, at reparation / renovering næppe længere er mulig (dette er ikke følger af det aktuelle havari).
…
BESIGTIGELSE OG INDHENTEDE OPLYSNINGER:
Herfra har vi bl.a. foretaget følgende:

Ved tlf. henvendelse til forsikringstager oplyste denne bl.a. følgende:

- At der var to automatiske elektriske lænsepumper i fartøjet, der var tilsluttet til batteri i båden. Når forsikringstager forlod båden, blev kontakterne til pumperne sat på 'AUTO', således at de automatisk pumpede indtrængende vand ud af båden.
- At båden ikke var tilsluttet landstrøm fra broen (og dermed ingen mulighed for at tilføre batterierne ladestrøm).
- At lænsepumperne af og til gik i gang når båden lå stille i havn, og forsikringstager var ombord.
- At han tidligere havde observeret utætheder ved propelakseltætningerne, og at 'størrelsen' af disse utætheder var afhæng af 'hvordan akslerne stod'.
- At hans søn sejlede ud fra … havn i andet fartøj om torsdagen, og da så båden flyde.

Ved besigtigelse af fartøjet hos …, blev følgende bl.a. observeret:

- At bådens træværk var i dårlig stand overalt (se under afsnit 'Fartøj').
- Der var to lænsepumper, og disse var begge tilsluttet direkte til det ene af bådens to batterier.
- Der var ikke mindste tegn på korrosion / tæring på + ledninger og batteripol på det batteri, hvortil lænsepumperne havde været tilsluttet (dette indikere med tydelighed, at der overhovedet inden strøm var på dette batteri, da det blev oversvømmet med vand (måling viste 8,8 volt) og det var ikke længere i stand til at trække blot en 'tør' pumpe).
- Der var tydelig korrosion / tæring på + ledninger og batteripol på det andet batteri (dette indikere med sikkerhed, at der var spænding på batteri, da det blev oversvømmet med vand (måling viste 11,1 volt).
- De i båden værende motorer gav indtryk af at være 'for høje' til at være under dækslugerne (motorerne er ikke de originale - ifølge policen er de årgang 2009).
  Der var foretaget udskæring i dæksbjælkerne på undersiden af lugerne, i forsøg på at skabe fornøden plads.

  Endvidere lå skrueakslerne meget lavt i stævnrørene, som følge af at der ikke var den fornødne plads til at hæve motorerne op i det rigtige niveau for at akslerne kunne løbe midt i stævnrørene. Der var meget 'slub' i de bøsninger / forskruninger der udgjorde den del af aksletætningen der sad omkring skrueakslen.

Skrueakslerne var meget træge at dreje rundt, hvilket også var en følge af den dårlig og utilstrækkelige motoroplejning.
- Der var ingen form for nye skrogskader eller kollisionsmærker på skroget, der kunne forvolde vandindtrængning.

Ved tlf. henvendelse til …, oplyste denne bl.a. følgende:
- At han havde forestået bjergningen af fartøjet i …
- Da de havde fået fartøjet til at flyde igen, og lænset det for det meste vand, havde de eftersøgt årsagen til dettes synken.
  De konstaterede hurtigt at der skete en betydelig vandindtrængning ved begge stævnrørstætninger, og han optog en videosekvens af forholdet.
  (Han har senere sendt denne til undertegnede, der har givet den videre til Yacht Pool Forsikring). De observerede utætheder var betydelige, og de kunne efter hans bedste overbevisning nemt forvolde fartøjets synken.
  … oplyste endvidere, at de ikke havde rørt eller tørnet propelakslerne under bjergning af båden.

KONKLUSION:
Undertegnede har modtaget og gennemset den omtalte videosekvens.
Der ses en meget betydelig vandindtrængning ved begge stævnrørstætninger.

Det er på denne baggrund undertegnedes helt klare overbevisning, at fartøjet er sunket som følge af vandindtrængning ved begge stævnrørstætninger.

Denne vandindtrængning er helt forventelig og forudsigelig henset til den meget dårligt oplejring der er foretaget af begge motorer.

Vandindtrængningen har stået på da forsikringstager forlod fartøjet om aftenen d. 28. august 2013.

Observationer på ledningsnet og batteri til lænsepumperne viser, at disse har kørt (og kunnet holde fartøjet flydende) så længe der var strøm på det batteri de var tilsluttet.

Da batterier løb tør for strøm, steg vandet i båden indtil den sank.

Fartøjet var således ikke sødygtigt da forsikringstager forlod dette om aftenen d. 28. august 2013, da der allerede da skete utilsigtet konstant vandindtrængning i fartøjet.

BESKADIGELSER:
Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:

1. Motorer har været vandfyldt og tekniske og elektriske installationer / dele dertil har været under vand - er beskadiget derved.
2. Fartøj (skrog, dæk, cockpit mv.) har været vandfyldt - disse dele var i meget dårlig stand forud for hændelsen, og der er formentlig minimalt hvilke yderligere skader der kan være sket på disse dele.
3. Hynder og indtræk har været under vand - disse dele kan være blevet ganske let beskadiget i forhold til deres stand forud for hændelsen.

REPARATIONSOMKOSTNINGER:
Der er på nuværende tidspunkt ikke indhentet rep. tilbud i sagen.

Rep. omkostningerne vil efter vort bedst skøn overstige fartøjets reelle handelsværdi, som er ringe og betydelig lavere end forsikringssummen.
Forud for havariet var det reelt kun motorerne der udgjorde nogen nævneværdi værdi."

Nævnet har fået forelagt sagens bilag, herunder fotos fra havarirapporten. Nævnets sekretariat har gennemset den omtalte video.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**4. Forsikringen dækker ikke**
…
4.5 Forsæt og grov uagtsomhed
Skade eller ansvar for skade som følge af sikredes grove uagtsomhed samt skade påført genstande eller personer forsætligt.
…
8. I sejladstiden dækkes endvidere
…
8.2 Synken
Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.
…
9. Kaskoforsikringen dækker ikke
Ud over undtagelserne og begrænsninger 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.

9.2 Søudygtighed
Skade opstået som følge af at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet i og bemandet.
…
9.12 Manglende tilsyn
Skade som følge af at fartøjet under henliggen og oplægning ikke har været under effektivt og regelmæssigt tilsyn, eller at fartøjet under henståen på land ikke har været anbragt på fast grund og forsvarligt afstivet.
…
10. Forsikringssum

10.1 Forsikringssum = handelsværdi
Den forsikringssum, der står på policen, skal altid svare til handelsværdien for en tilsvarende båd af samme type, alder, stand og med samme udstyr. Ved handelsværdi forstås genanskaffelsesværdien for et tilsvarende fartøj af samme art, alder, stand og med samme udstyr.
…
11 Opgørelse ved partiel skade

11.1 Erstatningsydelsen
Erstatningsydelsen ansættes til det beløb, det vil koste at sætte fartøjet i samme stand som før skaden. Selskabet kan dog vælge mellem istandsættelse af fartøjet eller en kontant erstatning. Ved kontant erstatning ydes der erstatning for dagsværdien. Ved dagsværdien forstås genanskaffelsesprisen med fradrag for værdiforringelse på grund af alder, brug, mode, nedsat anvendelighed eller individuelle omstændigheder.
…
12 Erstatningsopgørelse, totalskade

12.1 Totalskade ?
Erstatningen beregnes som totalskade, når:

12.1.1
fartøjet er gået helt til grunde.

12.1.2
fartøjet er forulykket, og det må antages, at det ikke for en rimelig omkostning kan bjærges.

12.1.3
fartøjet er blevet således beskadiget, at det ikke er istandsættelse værd.

12.1.4
selskabet mener, at omkostningerne ved bjærgning og reparation af fartøjet vil overstige handelsværdien. Efter at forsikringstager har modtaget meddelelse om, at selskabet vil benytte sig af denne ret, dækker forsikringen kun omkostninger ved og følger af bjærgningsforanstaltninger, som forsikringstager allerede hæfter for ved modtagelse af denne meddelelse.

12.2 Erstatningsydelsen
Ved erstatning for genstande, herunder personlige effekter, ydes der erstatning for dagsværdien. Ved dagsværdien forstås genanskaffelsesprisen med fradrag for værdiforringelse på grund af alder, brug, mode, nedsat anvendelighed eller individuelle omstændigheder.

12.3 Max. erstatningsydelse
Erstatningen kan ikke overstige fartøjets handelsværdi incl. motor, inventar og sædvanligt udstyr."

Nævnet udtaler:

Klagerens lystfartøj sank den 30/8 2013. Det fremgår af sagen, at klageren sidst benyttede fartøjet til sejlads den 28/8 2013.

Selskabet har som begrundelse for at afvise at yde forsikringsdækning blandt andet henvist til forsikringsbetingelsernes punkt 9.2, hvorefter forsikringen ikke dækker skade

opstået som følge af, at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet.

På baggrund af den fremlagte havarirapport lægger nævnet til grund, at årsagen til havariet var, at vand i ikke ubetydelige mængder trængte ind gennem utætte pakninger ved skrueakslen, hvorfor fartøjet sank, da det batteri, der holdt lænsepumperne kørende, løb tør for strøm. Nævnet lægger endvidere til grund, at fartøjet ikke var tilsluttet landstrøm fra broen, at klageren tidligere har observeret, at lænsepumperne af og til gik i gang, mens fartøjet lå stille i havn, og at han havde konstateret, at der var utætheder ved propelaksetætningerne, og at "størrelsen" af disse utætheder afhang af, "hvordan akslerne stod".

Efter det oplyste om omfanget af vandindstrømningen, og at det var nødvendigt løbende at lænse, finder nævnet, at selskabet har bevist, at fartøjet ikke var sødygtigt. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning blandt andet hertil.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels