Ankenævnet for Forsikring

Den 22. november 2017 blev i sag nr. 91192:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har en bådforsikring med kaskodækning i Alm. Brand Forsikring A/S. Han klager over, at selskabet har afvist at yde dækning i forbindelse med en skade.

Selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at klageren ikke har sandsynliggjort, at det var en pludselig opstået skade. Selskabet har endvidere henvist til, at der ved pludselig skade ikke er dækning for skader som følge af råd, rust og tæring.

Klageren har i klageskemaet af 3/8 2017 til nævnet bl.a. anført:

> "**Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**
> Dækning at skaden på båden.
> ...
> Vi mener at kunne læse i policen og forsikringsbetingelserne nr. LF1406 at Alm. Brand Forsikring bør dække skaden. Vi har sejlet 32 timer med en helt ny ... Motor med drev og skrue og med en helt ny 12 volt batteribank og en solcelle på ruf der fungerer perfekt.
>
> Problemløsningen blev at [bådreparatør] fandt en løs plus ledning fra et 12 volt strømudtag på rat piedestalen der var hoppet af under sejladsen og forudsagde en kortslutning ned på vores nye drev, der blev strømførende, hvorved drev og skrue blev beskadiget. Tegning og billeder er vedlagt."

Selskabet har i brev af 23/8 2017 til nævnet bl.a. anført:

> "**Sagsfremstilling**
>
> Klager har tegnet lystfartøjsforsikring for sejlbåd med kendenavn ... i Alm. Brand Forsikring.

Det anmeldes til selskabet den 9. juni 2017, at båden ikke kunne gå i gear og der flød olie i vandt rundt om båden.
...
Alm. Brand lader båden besigtige af en ekstern taksator.
...
Vores vurdering

Klager har ikke sandsynliggjort at der er tale om en skade der skal dækkes af lystfartøjsforsikringen

Forsikringen er tegnet med dækning for 1) brand, lynnedslag og eksplosion, 2) tyveri, røveri, hærværk, og 3) anden pludselig skade.

Der er ikke oplysninger, der indikerer, at der er sket en hændelse, som kan falde under kategori 1) eller 2) ovenfor. Vi vil derfor alene behandle dækningen for "anden pludselig skade".

Klager oplyser, at skade er sket som følge af, at en ledning er hoppet af ratpiedestal under sejlads. Dette finder vi ikke dokumenteret, idet ledningen også kunne være faldet at inden sejladsen blev påbegyndt eller alternativt kunne ledningen være løs siden klagers udskiftning af de elektriske installationer i vinteren 201/2017.

Hvis klagers forklaring alligevel lægges til grund, så er ledningen hoppet af på et tidspunkt under de 32 timers sejlads. Af anmeldelsen ... har klager anført, at skaden er sket i perioden 3. juni 2017 til 9. juni 2017, altså over en periode på 6 dage. Vi forstår det som om, at de 32 timers sejlads er foretaget indenfor perioden på 6 dage.

Uanset om skaden er sket over en periode på måneder, 6 dage eller 32 timer så er forsikringens pludselighedsbegreb ikke opfyldt, idet skaden er sket over et tidsrum og ikke på et tidspunkt. Afslutningsvis bemærkes, at der i forsikringsbetingelserne ... side 9 pkt. 3.3.3 litra c er anført at forsikringen ikke dækker skade som følge af rust og tæring, hvorfor skaden heller ikke er omfattet selvom den blev betragtet som pludselig."

Klageren har i brev af 1/9 2017 til nævnet bl.a. anført:

"Vi mener stadig at kaskoforsikringen dækker - Kortslutning - LF1406 3.3

Dog dækker forsikringen ikke - her nævnes kortslutning ikke.
Er dette undladt efter vores mening, vil den være dækkende?

Dog dækker forsikringen ikke -
pkt. a) skade, der kun består i svidning eller smeltning af småhuller.

Her er der efter vores mening ikke tale om småhuller?

Vi mener stadig at kaskoforsikringen dækker - Pludselig skade - LF1406 3.3

Da vi sejlede fra ... var intet at bemærke, efter at vores nye motor havde sejlet i 32 timer og vi var nået til ... ved ... Olien vælter ud af drevet samtidig med at vi ikke kan sætte gearet i bak - alt er nyt og ubrugt."

Klageren har i skadesanmeldelsen af 11/6 2017 bl.a. oplyst:

> "Vi kunne ikke sejle fra pladsen, hvor vi lå i ... lystbådehavn - båden ville ikke gå i gear, og vi opdagede at der lå olie i vandet omkring os.
>
> Derfor blev vi bugseret af de lokale sejlere hen til optagningsstedet, hvor en kranvogn tog os op på land i et af de lokales stativer. Vi blev meget overrasket - drevet var skilt ad og skruen var havareret. (Billeder vedlagt) (Vi fik ny motor m/drev og skrue i 2016.)
>
> Vi kontaktede derfor forhandleren - [bådreparatør], der vil foretage en fejlfinding og reparation.
>
> Vi aftale med reparatøren, at det var billigere at transportere båden hjem til ... frem for at bruge timer t/ transport af reparatører."

Af havarirapport af 28/6 2017 fremgår det bl.a.:

> "**BESIGTIGELSE MV.:**
>
> Forsikringstager og undertegnede besigtigede fartøjet i forening.
>
> Det stod da på land i ..., og forsikringstager havde forinden foretaget nogle undersøgelsesarbejder i søgen efter årsag til tæringen.
>
> Dele af det elektriske system var blevet adskilt / søgt undersøgt.
>
> Han oplyste bl.a. følgende:
>
> - At han selv havde forestået udskiftning al motor og S-drev i den forgangne vinter, incl, de elektriske arbejder der var forbundet dermed.
> - At der siden efteråret 2016 var foretaget udskiftning al et skillerelæ, pga. den øgede ladespænding fra den nye motor/generator, i forhold til den gamle.
> - At der i vinteren 2016-2017 var monteret en rorindikator på/ved rorstammen.
> - At jordplanet var "helt kogt væk" da båden kom på land i …, og at det nu var afmonteret af ham.
> - At han havde fundet en løs forbindelse/løs +ledning ved en kontakt til tudehornet. Denne kontakt var placeret i styrestanderen i umiddelbar nærhed af gas/geargreb til motormanøvrering.
>   *(Forsikringstager var umiddelbart at den opfattelse, at dette var årsagen til korrosion i S-drevet, da denne ledning kunne have skabt en elektrisk forbindelse ned til S-drevet via gearkablet)*
>
> Visuel inspektion al S-drev og, propel mv., viste sikre tegn på skader efter korrosion/tæring.
>
> S-drev og propel var fremstillet al aluminium, og helt ødelagt af tæring.
>
> Det vides ikke om det også kan være opstået skader i dele al selve motoren (saltvandssiden af kølesystemet).
>
> Ligeledes vides det ikke om der er skader i gearhusets nedre del (der er monteret oven på S-drevet).

KONKLUSION:
Henset til det betydelige om fang af tæring/korrosion, og det tidsrum denne kan være opstået indenfor (max. 2 måneder), er det vor klare vurdering at det er en fejl/defekt i bådens elektriske system der er den egentlige årsag.

Elektrisk strøm virker som accelerator og fremmer korrosion/tæring ganske betydeligt. Fejlen kan være i bådens 12 volt system som det øjensynligt allerede er konstateret af forsikringstager, men meget sandsynligt er der også fejl i Widens 220 volt landstrømsystem / jordtilslutning.

I andre sager med betydelig tæring som i denne, er det vor erfaring at fejl i 220 volt landstrømsystemet har været den væsentligste

BESKADIGELSER:
Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:

• Drev type VP 130S ødelagt.
• 3 bladet fast Ala propel ødelagt.
• Jordplan ødelagt ifølge forsikringstager.

Det vides ikke om der er opstået tæreskader internt i motoren."

Selskabet har i mail af 30/6 2017 til klageren bl.a. oplyst:

"På din forsikring har du en dækning for anden pludselig skade. Her skal skaden være sket pludseligt, det vil sige, at både skaden og dens årsag sker på et og samme tidspunkt og ikke over et tidsrum. Den anmeldte skade er sket over et tidsrum og derfor har du ikke dækning for skaden."

Klageren har i mail af 4/7 2017 til selskabet bl.a. oplyst:

"Vi må desværre gore opmærksom på at afgørelsen på skaden ikke er korrekt vurderet efter vores mening.

Vi mener at vores lystfartøjsforsikring dækker skaden.

Vi sejlede fra ... Lystbådehavn med en helt ny ... motor, drev/skue og producentens anvisning på valgte anoder der er beregnet til beskyttelse af netop dette drev og skrue.

Etter 32 timers sejlads måtte vi op afvandet, for at undgå yderlige havari af båden.

[Bådreparatør] foretog fejlsøgningen, hvilket var en +ledning fra Piedestalens strømudtag der var hoppet af. Uheldigvis dannede den forbindelse til drevet under vandet, og skaden sker samtidigt idet drevet og skrue er lavet af aluminium.

I Police- Lystfartøjsforsikringen og betingelserne LF1406 er der her tale om to dækningsmuligheder, som vi ser det.

1. **Kortslutning** med følge af brand i vandet -- vi kan ikke se i policen/LF1406 at den ikke dækkes.

2. I forårsmånederne er vinden tæt og vi sejlede som alle andre sejlere i hård vind og sø. Derfor kan det være svært at sige indenfor de 32 timer hvornår ledningen har taget plads et forkert sted, og skabt en elektrisk forbindelse ned til 130S-drevet via gearkablet. På de 32 timer har vi ikke tiet noten varsel, for vi når til ... havn og olien vælter ud af drevet. For os er der her tale om en **pludselig skade**, da det hele sker på en gang."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"**Afsnit 3. Kaskoforsikring**
...
3.3. Hvilke skader dækker forsikringen?
Kaskoforsikringen dækker skader som følge af

3.3.1.
Ildsvåde (brand), direkte lynnedslag og eksplosion.

Dog dækker forsikringen ikke
a. skade, der kun består i svidning eller smeltning af småhuller.
b. den eksploderende genstand ved eksplosionsskade.
Skade på motor som følge af eksplosion i den er dermed også undtaget.
...
3.3.3. Anden pludselig skade.
Det er en betingelse, at det ikke, da forsikringen blev oprettet, kunne forudses, at skaden ville ske. Skaden skal være sket pludseligt, det vil sige, at både skaden og dens årsag sker på et og samme tidspunkt og ikke over et tidsrum, som f.eks. at et fartøj synker på grund af langsomt indtrængende vand.

Begrænsninger i dækningen:

Forsikringen dækker kun skade på sejl, personlige effekter, presenning, kaleche og lignende, hvis skaden er en direkte følge af, at fartøjet synker, kæntrer, strander, støder på grund eller er ude for en kollision.
...
Dog dækker forsikringen ikke
...
c.
skade som følge af råd, rust, tæring eller som følge af angreb fra rotter, mus, orm, svamp eller andet, der kan sidestilles med det."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder billeder af båden og skaderne.

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt til selskabet, at der er sket skade på propel og drev på hans båd.

Selskabet har afvist at yde dækning blandt andet med henvisning til, at klageren ikke har sandsynliggjort, at der er tale om en dækningsberettigende skade, herunder anden pludselig skade i forsikringsbetingelsernes forstand. Selskabet har herunder henvist til, at der ved pludselig skade ikke er dækning for skader som følge af råd, rust og tæring.

Det fremgår af sagen, at båden er fra 1989, og at de beskadigede dele er fra 2016. Klageren har oplyst, at båden ikke ville gå i gear, og at der lå olie i vandet. Da han fik båden op på land, konstaterede han skaderne på drevet og skruen.

Klagerens bådreparatør har vurderet, at årsagen til skaderne var en +ledning fra piedestalens 12 volts strømudtag, der var hoppet af og uheldigvis dannede forbindelse til drevet.

Ved selskabets taksators inspektion af båden viste drev og propel sikre tegn på skader efter korrosion/tæring. Drev og propel var fremstillet af aluminium og helt ødelagt af tæring. Selskabets taksator har vurderet, at det var en fejl/defekt i bådens elektriske system, der var årsag til skaderne.

Nævnet bemærker, at det efter almindelige forsikringsretlige principper påhviler klageren at bevise, at der er sket en skade ved en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Nævnet finder, at forsikringsbetingelsernes punkt 3.3.1 ikke giver klageren adgang til dækning ved kortslutning, idet bestemmelsen kun giver dækning for skader, der er en følge af ildsvåde (brand), lynnedslag eller eksplosion.

Spørgsmålet er herefter, om skaden kan henføres under dækningen for "anden pludselig skade", hvilket ifølge forsikringsbetingelsernes punkt 3.3.3. forudsætter, at skaderne på drev og propel og årsagen hertil er sket på et tidspunkt og ikke over et tidsrum.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet ikke at kunne kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at klageren ikke har godtgjort, at skaden er

sket over et tidsrum og ikke på et tidspunkt. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning.

Nævnet har navnlig lagt vægt på tæringsskadernes omfang, det oplyste om, at klageren havde sejlet i 32 timer inden for 6 dage forud for, at skaden blev konstateret, og at der ikke er oplysninger om et konkret tidspunkt eller en konkret hændelse, hvor skaden skulle være sket.

Det, som klageren i øvrigt har anført, kan ikke føre til et andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Marianne Højgaard Pedersen
formand