Ankenævnet *for* Forsikring

Den 24. oktober 2018 blev i sag nr. 92701:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

LB Forsikring A/S
Farvergade 17
1463 København K

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring. Han har i klageskemaet af 24/7 2018 til nævnet bl.a. anført:

> **"Kort redegørelse for sagen**
> Jeg har en båd der er forsikret ved LB Forsikring. D. 28. april indtraf der en skade på bådens motor. Sagen vedrører hvorvidt denne skade er dækningsberettiget. Jeg mener at dette er tilfældet jf. min klage. LB er uenig og påstår i øvrigt at jeg har påført skaden på motoren – uden at løfte bevisbyrden herfor.
>
> **Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**
> Dækning for skaden i henhold til forsikringspolicen."

Af klagerens skriftlige skadeanmeldelse af 8/5 2018 til selskabet fremgår bl.a.:

> "Hvad skete der:
> Motoren taber pludselig omdrejninger – har gået for 2000 omdrejninger. Jeg afbryder øjeblikkeligt motor. Og fortsætter sejladsen for sejl alene. Forsøger ikke at genstarte motor herefter. Konstaterer at motor er meget varm, da vi lukker lugerne op til motor.
>
> Jeg får mistanke om blokering af indtag af havvand til køling af motor. Muligvis tang kombineret med snegle eller lignende. Eller plasticrester/pose eller lignende.
>
> Jeg søger derfor søger havn i … Vi kontakter … i …, som ville prøve at få tid til at undersøge motoren. Vi afleverer nøgle til dem. Efter nogle dage bliver det klart, at … ikke har tid til at undersøge og reparere motor, hvorfor vi tager kontakt til aut. … marinecenter i ... …

De tilser motor og konstaterer, at der ikke er mekaniske fejl på motor – men at motoren har været overophedet efter al sandsynlighed og deres faglige vurdering pga manglende køling fra havvand. Den sandsynlige årsag hertil er en blokering af kølevandsindtag på grund af udefrakommende fremmedelementer, som har forhindret indtag af havvand.

De meddeler mig, at motoren ikke kan repareres med garanti for fremtidig brug. De afgiver tilbud til mig på kr. 84.000 for udskiftning af motor til ny – en pris som ligger væsentligt under markedsprisen."

I brev af 6/8 2018 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Der er tegnet Lystfartøjsforsikring i Lærerstandens Brandforsikring med oprindelig ikrafttræden den 30. marts 2018.
…
Sagsfremstilling
Den 4. maj 2018 modtog vi en telefonisk anmeldelse fra vores medlem. Han oplyste, at motoren var gået i stå under sejlads og at årsagen hertil var, at der var suget sten ind i motoren. Samme dag bad skadeafdelingen taksator kontakte vores medlem. Taksator bad imidlertid om at få en skadeanmeldelse ind, da hun muligvis havde hørt om skaden før.

Den 7. maj 2018 bad vi vores medlem om en skadeanmeldelse, som vi modtog den 8. maj 2018, vedlagt som Bilag B. Vi vedlægger tillige udskrift fra vores skadesystem som Bilag C. Anmeldelsen blev videresendt til taksator.

Vi modtog taksators vurdering den 18. maj 2018, vedlagt som Bilag D.

På baggrund af taksators vurdering afviste vi dækning mundtligt. Da vores medlem bad om en skriftlig afvisning blev denne sendt den 12. juni 2018. Herefter klagede vores medlem til den klageansvarlige, der fastholdt afgørelsen i e-mail dateret 10. juli 2018. Kopi af korrespondancen i sagen er vedlagt som Bilag E.

Argumentation
Der er sket en skade på motoren i vores medlems båd. Dette er der enighed om. Der er imidlertid ikke enighed mellem os og vores medlem om, hvorvidt der er tale om et forhold, der er dækket af Lystfartøjsforsikringen.

Ved den telefoniske anmeldelse oplyste vores medlem, at han havde fået oplyst af et værft, at motoren var gået i stykker som følge af sten, der var suget ind i motoren.

Efterfølgende modtog vi en skriftlig anmeldelse, hvori vores medlem oplyste, at motoren pludselig tabte omdrejninger, hvorefter vores medlem straks afbrød denne. Vores medlem oplyste endvidere, at han havde mistanke om, at indtaget af havvand til køling af motoren var blokeret, hvilket værftet ifølge vores medlems oplysning bekræftede.

Da vores sagsbehandler kontaktede taksator, vidste vores taksator allerede en del om det hændte, fordi hun havde været på havnen i anden anledning og havde talt med tidligere ejer af båden, der havde fortalt hende om sagen.

Det fremgår af vores taksators oplysninger, at det er hendes vurdering, at årsagen til, at motoren satte ud, var en fejlbetjening af propellens overdrive-funktion. Hun forklarede dette ved at sammenligne med, at man kørte op ad et bjerg med en tung trailer i et forkert/slæbende gear. Taksators vurdering er baseret på en besigtigelse af båden sammenholdt med oplysningen fra reparatøren om, at der efter skift af motoren var problemer med gearet/propellen, der 'hang fast' i overdrivefunktionen. Herved kunne denne ikke bringes til over 2200 omdrejninger. Efterfølgende blev propellen skiftet, hvorefter der ikke længere var funktionsproblemer. Dette underbygger taksators vurdering af, at det er overdrivefunktionen, der har været i stykker som følge af en fejlbetjening.

Lystfartøjsforsikringen er ikke en all-risk-forsikring. Forsikringen dækker derfor kun de i vilkårene nærmere oplistede skadeårsager. Hverken vores medlems første forklaring omkring sten i motoren eller anden forklaring om blokering af indtaget af havvand til køling af motoren, kan henføres til de dækninger, der fremgår af vilkårene for Lystfartøjsforsikringen. Det samme gør sig gældende for vores taksators forklaring vedrørende fejlbetjening af overdrive-funktionen.

Konklusion
Vores medlems klage til nævnet indeholder ikke nye oplysninger, der kan bevirke en ændring af vores afgørelse. Det er således vores opfattelse, at vores medlem ikke har løftet bevisbyrden for, at der er sket en forsikringsbegivenhed omfattet af vilkårene for Lystfartøjsforsikringen. Det er tværtimod vores opfattelse, at der er tale om en menneskelig fejl i form af en fejlbetjening af propellens overdrivefunktion.

På baggrund af ovenstående fastholder vi, at der ikke kan ydes dækning over den tegnede Lystfartøjsforsikring."

Klageren har i mail af 19/8 2018 til nævnet bl.a. bemærket:

"Jeg har uploadet et dokument der ved en fejl ikke var med da sagen blev oprettet. Heri udtaler producenten, at der ikke anbefales et bestemt antal omdrejninger, når der sejles med overdrivestilling på propel, men at det er almindeligt, at sejle med overdrivefunktion på propel med f.eks. 2600 omdrejninger. Jeg har tidligere oplyst, at jeg ikke på noget tidspunkt på den omtalte sejlads mod … har sejlet med mere 2000 omdrejninger, hvorfor LB's taksators forklaring ikke kan lægges til grund. Det bestrides fortsat, at skaden ikke er dækket af forsikringsbetingelserne.

Det er en pludselig udefrakommende skade – nemlig blokering af indtag af havvand. Forsikringen dækker både skrog og fartøjets motor. På en båd med fastmonteret indenbords motor kan skrog og motor ikke anses for at være to uafhængige genstande. LB bør ikke kunne unddrage sig dækning af en pludselig skade på en indenbords motor ved at henvise til de af dem udformede, og ganske uklare, standardbetingelser."

Selskabet har i brev af 27/8 2018 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi har modtaget kopi af vores medlems kommentarer dateret 19. august 2018. Disse har været forelagt vores taksator og vi skal her vende tilbage med vores bemærkninger hertil.

Vi har noteret os vores medlems kommentar om omdrejningerne. Omdrejningerne er imidlertid ikke så afgørende, da det kan konstateres, at såvel mekaniker som servicechefen hos reparatøren

havde problemer med overdrive-funktionen i forbindelse med sejlads efter at der var lagt en ny motor i. Herefter lyttede vores medlem til de givne råd om at udskifte propellen, hvorefter der så vidt vi er orienterede ikke har været problemer. Det er derfor fortsat vores opfattelse, at årsagen skyldes en slidt propel, der har bevirket svigt i overdrive-funktionen.

Vores taksator fastholder fortsat, at tilstopning af søvandsindtag anses for tvivlsomt. Hun henviser i den forbindelse til, at der ved besigtigelse af fartøjet på land ikke sås ydre tegn på nogen form for tilstopning af kølevandsindtaget. Alt var rent og pænt – og uden tegn på kalk, rur eller snegle.

Derudover oplyser vores taksator, at motoren giver en optisk alarm på kontrolpanelet.

Det er fortsat vores opfattelse, at vores medlem ikke har sandsynliggjort en dækningsberettigende skade. Vi fastholder derfor i det hele vores afgørelse og afventer nævnets stillingtagen."

I mail af 30/8 2018 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"LB anfører, som noget nyt, at antallet af omdrejninger ikke er afgørende. Uanset om propellens overdrive-funktion har fungeret, så kan sejlads ved 2.000 omdrejninger ingenlunde medføre overophedning af motoren, hvorfor LB's forklaring definitivt må betragtes som tilbagevist.

Tilbage står så spørgsmålet om, hvorvidt jeg har sandsynliggjort en dækningsberettigende skade, hvilket jeg mener blokering af kølevandsindtaget er. Jeg skal her kort bemærke, at LB tilsyneladende også er af den opfattelse, at en sådan hændelse kan forårsage en dækningsberettigende skade, eftersom de tager sig tid til at vurdere sandsynligheden, herunder ved at henvise til at alt var 'ren og pænt'.

Relevansen af altings renlighed evner jeg ikke at se, men lad mig her blot henvise til, at en blokering af søvandsindtaget ikke nødvendigvis vil efterlade sig fysiske spor – det kan have været tang eller en plasticpose. Det reelle spørgsmål er imidlertid, om det er det, der rent faktisk er sket. Her må jeg igen blot henvise til, at den første fagmand, …, der besigtigede motoren vurderede, at årsagen netop og 'meget sandsynligt var et udefrakommende element, som havde blokeret for indtaget af havvand.

At en sådan skade er omfattet af forsikringsbetingelserne som dækningsberettiget, mener jeg allerede at have redegjort for, og jeg vil derfor lade det være op til Nævnet at træffe sin afgørelse."

Selskabet har i brev af 7/9 2018 til nævnet bl.a. anført:

"Det er fortsat vores opfattelse, at uanset antallet af omdrejninger, er det direkte påvist, at propellen har været slidt – og at dette har bevirket et svigt i overdrivefunktionen. Det er således fortsat vores opfattelse, at vores medlem ikke har sandsynliggjort en dækningsberettigende skade."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder fotos.

Af taksatornotat af 18/5 2018 fremgår bl.a.:

"Forløb
Overtagelse af båden finder sted den 19.04.2018, hvor der sejles prøvesejlads til … og retur (sejltid i alt 2-3 timer). En væsentlig grund for den lange prøvesejlads er at instruere ny ejer om propelfunktionen 'overdrive' og betjening af denne.

Ny ejer afsejler efterfølgende den 20.04.2018 fra … med kurs mod ny hjemhavn … ved ... Timer efter får tidligere ejer … et opkald fra ny ejer [klageren], som oplyser at motoren har givet alarm og er kørt varm, hvilket … er absolut uforstående overfor, men informerer om at der i en kistebænk ligger kølervæske, som … instrueres om at påfylde samt vand. Hvorvidt dette er sket og hvor megen væske der er påfyldt er undertegnede uvist, men så vidt vides er der fortsat indtil motorproblemer opstår ved … – afstand … ca 23 SM (46 km) sejltid 4-5 timer alt efter strømforhold og fart.
…
… sætter sejl og kontakter kl 18.30 DSRS (Dansk Sørednings Tjeneste) af hvis Logbog følgende fremgår: ***'HJÆLPES I HAVN …'***
…
Fortsat forløb
Ankommet til … søger … mekaniker assistance og Firmaet … … sender mekaniker til ... En kompressionsprøve viser at der ikke er kompression på en cylinder (motor er trecylindret) samt at der ses varmespor ved gløderør. … afslår evt. yderligere gennemgang for reparationsmuligheder og nøjere konstatering af påførte skader og bestiller 'på stedet' ilægning af ny identisk motor inkl. nye motorinstrumenter. Denne ilægges den 17.05.2018 i … (undertegnede var til stede ved udtagning af 'gammel' motor).

Gammel motor er medtaget til værkstedet, og der ønskedes fra undertegnedes side ønske om at se varmeveksler afmonteret for kontrol, da … antyder mulighed for 'tilstopning' af denne. Tilstopning anses usandsynlig – mekaniker udtalte ved første check at have 'følt' på såvel tilgang som afgangslange fra varmkøler, og begge var kolde hvilket vil sige at varmekøler ikke er tilstoppet.

Anset skadeårsag
Skadeårsag ses herfra fejlbetjening af funktionen overdrive for propellen. Systemet kræver en del tilvænning og forståelse for funktionen – står propelbladene 'forkert' under længere sejlads under motor, kan det lidt sammenlignes med at køre op ad et bjerg med en tung trailer i forkert/slæbende gear (så går bilmotoren også varm).

Info modtaget 18.05.2018
Ny motor ilagdes som nævnt den 17.05.2018 hvor reparatør i flg. sædvane foretog prøvesejlads. Mekaniker oplyser efter denne at: Gear/propel synes at 'hænge fast' i funktionen overdrive – motor køre max med 2200 omdrejninger (normalt 2800 omdrejninger) kan ikke bringes over de 2200.

Firmaet kontakter Volvo for informationer idet der er frygt for at også den nye motor kan påføres skade. Volvo kan bekræfte at der kan opstå skader ved brug af forkert propel (størrelse, stigning på blade). Det aftales at båden ved først givne lejlighed skal landsættes for kontrol af propel …
…
Konklusion
Der søges fra Volvo oplysninger om hvorvidt den monterede propel overhovedet var i dimensionen til en Volvo Penta D1 30. Det sidste forløb bekræfter antagelsen om årsag for motorhavariet kan henføres til overdivefunktionen og således ikke en forsikringsdækket begivenhed.

Skulle andet blive aktuelt, må der opgøres som ved normal procedure ved lignede havarier. … beslutter før mulighed for besigt, søgning af reparationsmuligheder samt skadeanmeldelse til LB, at forny motor og instrumenter for egen regning."

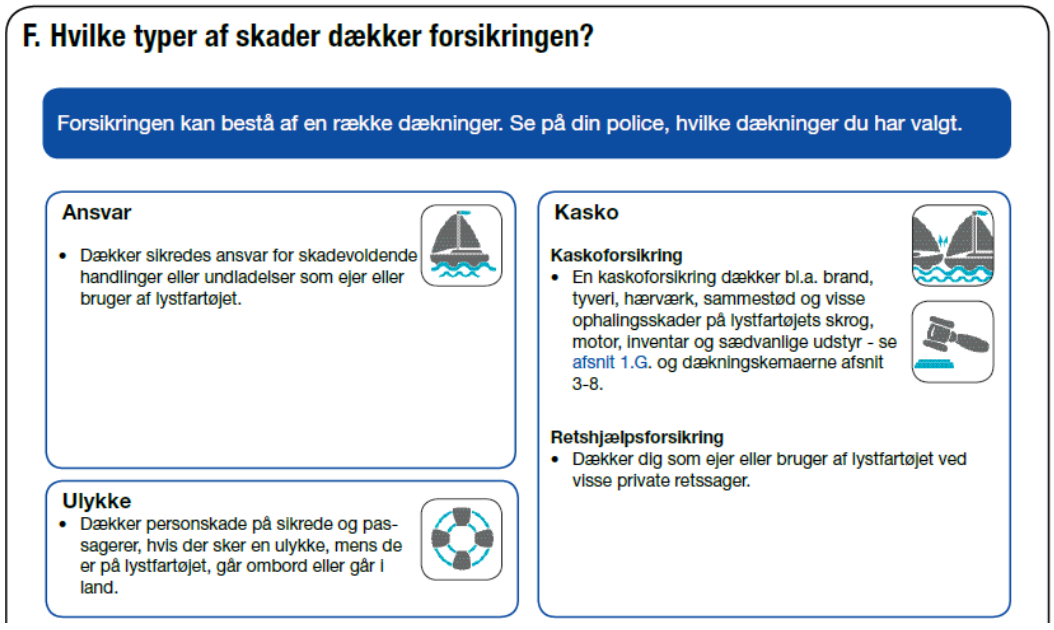
Taksator har i mail af 24/5 2018 til selskabets skadebehandler bl.a. tilføjet:

"Ved besigt d.d. kan følgende fastslås:
Foldepropellen synes at være ældre end den nu beskadigede motor fra årgang 2014. Propeller viser tære- og slidtage spor (er 'løs' i nav samt propelblade der ved omstyring 'slå' mod hinanden). Kølevandindtag er frit for fremmedlegemer og der ses ikke rester fra sneglehuse, hvilket også ville være usandsynligt med den korte tid båden har ligget i vandet i … før afsejling med ...

Betjening af den ikke almindelige overdrive funktion kræver en del tilvænning, og årsag til varmkøring af motoren ses som beskrevet i Statement af 08.05.2018.
…
Den opståede situation ses herfra som 'hændeligt uheld' grundet omstændighederne ved propelfunktion. Reparatør har underrettet forsikringstager om forholdene, og FT har besluttet at få monteret ny propel – 3 bladet Gori uden overdrive funktion."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"



…

7. 92701

1. LYSTFARTØJFORSIKRINGENS HVEM - HVAD - HVOR?

G. Hvilke ting dækker forsikringen skader på?

Din forsikring kan dække skader på følgende ting. Du kan se i afsnit 2-6, om og hvordan dine ting er dækket ved forskellige skader.



a. Fartøjets skrog



b. Fartøjets motor



c. Skibsjolle, redningsflåde og gummibåd
Skibsjolle, redningsflåde og gummibåde er dækket, hvis de hører til fartøjet.



d. Fartøjets inventar og sædvanlige udstyr
Inventar og sædvanligt udstyr betyder mast, bom, rig, kaleche, cockpitpresenning, tovværk, ankre og ankerkæder, pumper, lanterner, navigationsinstrumenter, redningsbælter og –veste, ildslukker, kikkert, fastmonteret radio og telefon, varmeapparat, køleskab, kahytsudstyr, –montering og lignende ting.

Malerier, ægte tæpper, kunstgenstande, antikviteter og lignende betragtes ikke som inventar eller sædvanligt udstyr.
Se afsnit 1.H.o og 1.H.p om særlige erstatningsregler.



e. Personlige effekter
Personlige effekter der tilhører sikrede og eventuelle ombordværende i den aftalte sejladstid, dog ikke smykker, rede penge eller pengerepræsentativer.
Anlæg til fartøjets opbevaring på land, vintertag, vinterpresenning, fast fortøjningsbøjer, stativer og bukke. Vi dækker med op til 15.000 kr



f. Anlæg til opbevaring
Anlæg til fartøjets opbevaring på land, vintertag, vinterpresenning, fast fortøjning, fortøjningsbøjer, stativer og bukke. Vi dækker med op til 15.000 kr.

...



6. HÆNDELSER UNDER SEJLADS
- del af kaskoforsikringen

1. Forsikringen dækker disse skader:

Forsikringen dækker i sejladstiden skade som følge af:
a. Fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision
b. Fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand
c. Andre pludselige skader på skroget
d. Skade på mast, bom og spilerstage der knækker under sejlads og følgerne heraf, forudsat riggen har været forsvarligt sat og vedligeholdt
e. Skade på eller tab af påhængsmotor som følge af skade på skroget eller sprængning af motorens beslag, forudsat såvel den pågældende del af skroget som selve beslaget har været af en forsvarlig dimension og i forsvarlig stand
f. Bjærgeløn. Se også afsnit 1.H.m og 1.H.n.

3. Forsikringen dækker skader på:

Du kan se, hvilke genstande vi dækker skader på i afsnit 1.G.

"

Ankenævnet *for* Forsikring

8. 92701

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at der den 20/4 2018 – dagen efter hans overtagelse af båden – skete skade på bådens indbyggede motor under sejlads, idet motoren blev overophedet. Han har anført, at årsagen hertil var blokering af indtag af havvand til køling af motor, og at dette er blevet bekræftet af en reparatør.

Selskabets taksator har i notat af 18/5 2018 og mail af 24/5 2018 vurderet, at skadeårsagen er, at propellen på motoren har været slidt, og at klageren har fejlbetjent propellens overdrive-funktion, som kræver en del tilvænning af benytte.

I forsikringsbetingelsernes punkt 6.1 er med litra a-f oplistet hvilke skader/hændelser under sejlads, der er dækket som del af kaskoforsikringen. Det er en forudsætning for dækning for skader/hændelser under sejlads, at skaden kan henføres under en af punkterne 6.1.a-6.1.f. Af punkt 6.1.c fremgår det, at forsikringen dækker "Andre pludselige skader på skroget".

Nævnet finder, at den anmeldte skade er en skade på motoren og ikke på skroget, og at skaden derfor ikke kan henføres under punkt 6.1.c. Nævnet finder, at den anmeldte skade heller ikke kan henføres under de øvrige dækkede skader/hændelser i punkt 6.1, og nævnet kan herefter ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Klageren får ikke medhold.

Marianne Højgaard Pedersen
formand