Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. september 2019 blev i sag nr. 93386:

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 lystfartøjsforsikring. Klageren har i klageskemaet af 31/1 2019 til nævnet bl.a. anført:

> **"Kort redegørelse for sagen**
> Vores motorbåd blev bordfyldt og påhængsmotoren oversvømmet i forbindelse med et ekstraordinært højvande i … havn under stormen Ingolf i oktober 2017. Der er trængt vand ind i påhængsmotorens karburatorer så de er blevet beskadiget. Batteriet er kortsluttet og der er trængt vand ind i brændstoftanken.
>
> Forsikringsselskabet har afvist vores forsikringskrav med henvisning at skaderne skyldes manglende vedligehold.
>
> **Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**
> Dækning af vores udgifter til reparation af påhængsmotor, foreløbigt opgjort til 20.000,- kr."

Klageren har i en vedlagt redegørelse af 30/1 2019 til nævnet bl.a. anført:

> "I forbindelse med stormen Ingolf d. 29/10-2017 blev der registreret et ekstraordinært højvande på indtil … m over normal vandstand i … havn.
>
> Da vi tilser vores motorbåd af mærket Yamarin 5150 i weekenden d. 3.11.17-5.11.17 på dens plads, bådplads …, konstaterede vi at båden er delvist bordfyldt og der står vand i området ved batteriet – agter bagbord og bådens bagerste del og påhængsmotorens motorben er delvist nedsænket i vand. Batteriet var under vand og er kortsluttet, hvorfor motoren ikke kunne startes. Vandet er efter al sandsynlighed trængt ind som følge af pludseligt opstået højvande i havnen,

som fulgte med stormen Ingolf. Båden er forsynet med en wire til tyverisikring. Denne wire kan ved et ekstraordinært højvande trække den bagerste del af båden under vand hvis vandet stiger ekstraordinært.

Vandet blev fjernet fra båden. Båden blev af anden båd … trukket til ophaling i … Havn d. 4.11.17 og tages på land til vinteropbevaring. Båden kørtes til indendørs vinteropbevaring, ...

Båden blev efter afhentning fra vinteropbevaring sat til service d. 7.4.18 hos … Med besked om at skade ved el/batteri skulle udbedres og der skulle udføres motorservice. Skaden ansås for mindre og derfor uden for forsikringsmæssig dækningsmulighed.

Ved service har man konstateret vand i benzintanken, mærker efter vand på motorblok og skader på motor/karburatorer. Vi har derefter rejst et krav til bådens forsikringsselskab på skaderne vedr. motor og indtrængen af vand i tanken. Opgjort ud fra de udgifter vi hidtil har haft på istandsættelse af motoren og tank er erstatningskravet opgjort til 29.289,00 kr. Det skal bemærkes at motoren stadig ikke fungerer hensigtsmæssigt, hvorfor reparationen ikke er tilendebragt.

Forsikringsselskabet afvist vores krav og har anført at skaderne på motoren ikke skyldes en pludselig hændelse men i stedet skyldes manglende vedligehold pga. indtrængen fra gammelt bundvand i tanken. Dette finder vi helt usandsynligt fordi:

- Skaderne blev konstateret umiddelbart efter det ekstraordinære højvande i … havn efter stormen Ingolf, og motor indtil da fungerede upåklageligt.
- Motoren ikke er startet efter hændelsen (batteriet var jo kortsluttet), hvorfor vand i karburatorerne ikke kan stamme fra tanken.
- Der er monteret et vandudskilningsfilter mellem tank og motor som yderligere sikrer mod at vand fra tank kan trænge op i motoren.
- Der ikke før begivenheden har været problemer med motoren.
- Motor og båd løbende er vedligeholdt med årlige eftersyn hos autoriseret værksted.

Forsikringsselskabet henviser til at der ikke er konstateret vand i motorens olie, hvorfor man mener at kunne konkludere at motoren ikke har været oversvømmet. Det forholder sig imidlertid således at både påfyldningsstuds for olie og oliepind slutter vandtæt til motorblokken, hvorfor der ikke kan trænge vand ind i selve motorblokken, selvom den udsættes for vand. Derimod kan der trænge vand ind i Karburatorerne via disses luftindtag, hvorved disse beskadiges.

Vi har tilbudt Forsikringsselskabet et forlig gående ud på at vi fastholder at de skal betale for skaderne på motoren forårsaget af vandindtrængen i karburatorer i forbindelse med det ekstraordinære højvande, svarende til 20.000 kr. – men, at vi frafalder kravet for vandindtrængen i tanken og oprensning af denne – da det er svært at afgøre om vandet i tanken stammer fra gammelt bundvand eller nyt vand i forbindelse med at båden blev trukket under vand ved højvandet.

Der har været en meget lang dialog med forsikringsselskabet, som har afvist vores forligsforslag. Vi mener ikke forsikringsselskabet har forholdt sig til fakta i sagen men i stedet har fastholdt en udokumenteret påstand om manglende vedligehold."

I brev af 18/2 2019 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

3. 93386

"15.08.2018 modtager vi en mail fra forsikringstager …, hvori han anmelder, at hans mekaniker har udført større reparationer på hans 19 år gamle udenbordsmotor og at årsagen til reparationerne er, at der har været vand i motorens brændstofsystem.

Båden er blevet indleveret hos mekanikeren efter at den har været til vinteropbevaring på land. [Klageren] er af den opfattelse, at vandet i brændstofsystemet må skyldes, at der på et tidspunkt har været vand i båden. … medsender regninger (bilag 3+4) for kr. 37.419,- for service, udskiftning af tandrem og batterikabler, reparation af tankmåler samt rensning af brændstofsystem og montering af vandudskilningsfilter mv. … mener, forsikringsselskabet skal betale de kr. 29.289,- af disse regninger.

Vi spørger pr. mail om, hvornår og under hvilke omstændigheder, der er kommet vand i båden, hvortil … svarer, at det sandsynligvis er sket ca. 9 måneder tidligere d. 29.10.2017, under stormen Ingolf.

Vi beder skibsingeniør og havarikonsulent … besigtige båden og finde ud af, hvad der er op og ned i sagen. … besigtiger båden d. 20.09.2018 hos … i ... … udarbejder efterfølgende en rapport (bilag 2).

I konklusionen vurderer … at manglende tilsyn/lænsning er årsag til, at der har samlet sig regnvand i båden, idet bådens lænsepumpe er defekt. Da vandstanden i båden er blevet høj nok, har regnvandet kunnet løbe ind i brændstoftanken, idet der er tæring mellem brændstoftankens top og brændstofmålerens anlægsflange. Herefter er vandet, næste gang motoren er blevet startet, blevet suget ind i motorens brændstofsystem.

… har monteret en ny lænsepumpe i båden.

Det er endvidere almindelig kendt, at der over tid ophober sig kondensvand i fastmonterede tanke. Dette vand kan under almindelig drift komme med ind i motorens brændstofsystem og karburatorer, hvilket giver aflejringer i karburatorernes svømmerhus, dyser og kanaler, med dårlig motorgang til følge.

For at forhindre at vand fra brændstofpumpen når ind i karburatorerne, kan man montere et vandudskilningsfilter på brændstofledningen. Reparatøren har, i forbindelse med motorreparationen, monteret et komplet, nyt vandudskilningsfilter inkl. filterkonsol på brændstofledningen. Almindeligvis skifter man kun den løse filterindsats, hvilket tyder på, at enten slet ikke har været vandudskilningsfilter monteret eller at dette været i så ringe stand, at en komplet udskiftning var nødvendig.

Der er ikke fundet tegn på, at der skulle have været vand oppe omkring motoren. Relæer, sikringer og øvrigt el-udstyr som sidder monteret langt lavere end indsugningen/luftfilteret (indgang til karburatorer), og derfor er mere udsatte, viser heller ikke tegn på at have været i forbindelse med saltvand. Der har ifølge bilag 3+4, heller ikke været fejlsøgt eller repareret i motorens interne elektriske system; arbejdet på selve motoren vedrører alene brændstofsystemet.

[Reparatør] bekræfter da også, at der ikke har været vand i motoren, hverken over eller stemplerne i cylindrene, eller under stemplerne i oliesumpen. Skulle vand være rendt ind gennem ind-

sugningssystemet og videre gennem karburatorerne, så ville vandet også være rendt ind i motoren via en åbenstående indsugningsventil på én af cylindrene, og videre ned i oliesumpen.

[Skibsingeniør] vurderer i sin rapport, at skaderne skyldes vand i tanken, hvilket skyldes manglende lænsning kombineret med tæring mellem tankmåler og tank, og at dette er en følge at manglende tilsyn, manglende lænsning samt korrosion.

Af forsikringsbetingelsernes pkt. 8.5 og 8.6 fremgår, hvilke skadeårsager, der kan medføre erstatning i forhold til motorer. Nærværende skade er ikke omfattet af disse punkter. Skaden er derimod undtaget under forsikringsbetingelsernes (bilag 5) pkt. 9.2, pkt. 9.6 og pkt. 9.12."

Klageren har i brev af 4/3 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

"Jeg må konstatere at Yachpool på en række områder har en helt anden opfattelse af hvad der er fakta i denne sag end den jeg og vores Reparatør, …, har.

Indledningsvis skal jeg gøre opmærksom på at den af Yachtpool bestilte og betalte rapport og konklusionerne i rapporten bør betragtes som et partsindlæg, og ikke som en objektiv sagsfremstilling.

Nedenfor har jeg redegjort for de vigtigste forhold i sag og sagsforløbet, hvor Yachtpool (og den rapport Yachtpool har bestilt og betalt) drager fejlagtige konklusioner.

Oversvømmelse af båden.
Båden blev fundet delvist oversvømmet umiddelbart efter stormen Ingolf i slutningen af oktober 2017. Stormen Ingolf forårsagede et ekstraordinært højvande i … havn d. 29/10-2017 på … cm over middelvandstanden. Bådens wirelås, som er fastgjort til bolværket, trak båden delvist under vand da vandet steg, således at båd, motor og batteri blev delvist oversvømmet. Båden er selvlænsende så regnvand løber selv ud af båden (hvilket også fremgår af forsikringsselskabets egen rapport) og regnvand kan derfor ikke forårsage oversvømmelsen af båden.

Vandudskilningsfilter.
Der har lige siden 2011 været monteret vandudskilningsfilter mellem tank og motor som forhindrer at vand fra tanken kan trænge ind i motoren. Vandudskilningsfilteret blev af- og påmonteret af Reparatøren, som en del af den årlige service på båden.

Det er faktuelt forkert at der er skulle være monteret et nyt vandudskilningsfilter hos Reparatøren. Dette bekræftes også i vedhæftede mail fra reparatøren, se bilag A.

Eftersom batteriet var kortsluttet blev motoren ikke startet efter oversvømmelsen, så vand i karburatorerne kan under ingen omstændigheder stammer fra vand der er trukket op fra tanken efter oversvømmelsen. Motorproblemerne kan altså ikke henføres til vand i tanken.

Den eneste forklaring på at der er trængt vand ind i karburatorerne er at motoren i forbindelse med det ekstraordinære højvande er blevet delvist oversvømmet, fordi båden blev trukket ned af Wirelåsen. Dette bekræftes også af de observationer Reparatøren gjorde ved bådens indlevering til service, se Bilag A.

Lænsepumpe
Der er ikke standard monteret lænsepumpe i bådentypen, da den er selvlænsende, jævnfør ovenfor. Vi har selv indkøbt en lille lænsepumpe, som reparatør har monteret. En lænsepumpe ville ikke kunne forhindre at båden blev trukket under vand ved højvandet d. 29/10-2017. Ved oversvømmelsen blev batteriet kortsluttet, så selv en stor lænsepumpe ville ikke have kunnet forhindre oversvømmelse af båd og motor d. 29/10-2017.

Motorens tilstand
Da motoren blev indleveret til Reparatøren kunne han konstatere at:

- der var tydelige tegn på at motoren havde været under vand bl.a. pga. spor på selve motorblokken.
- ved adskillelse af karburatorerne, var der vand i svømmerhusene og i selve karburatorerne.
- der var ikke vand i motorolien, men motoren havde heller ikke været 100% under vand. Det var tydeligt at båden havde ligget skråt i vandet
- Benzinfilter med vandudskiller var monteret i bb. side.

Det er således faktuelt forkert når Yachtpool påstår at der ikke var tegn på at motoren har været delvist oversvømmet. Vand er trængt ind i karburatorerne gennem luftindtaget, men ikke videre ind i motoren, dels fordi den ikke er blevet startet efter oversvømmelsen, dels fordi motoren kun har været delvis og kortvarigt oversvømmet i forbindelse med højvandet.

Ovenstående beskrivelse af motorens tilstand er bekræftet af Reparatøren, …, i vedhæftede mail, se Bilag A.

Generelt
Båden er hvert år blevet serviceret hos autoriseret forhandler og der har aldrig forud for hændelsen med stormen Ingolf og det ekstraordinære højvande været problemer med vand i båden, motorens tændingssystem eller vand i brændstoftanken."

Selskabet har i brev af 12/3 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi har sendt klagers skrivelse af 5/3 2019 til udtalelse hos skibsingeniør og havarikonsulent …

… konkluderer, at vandet i motorens brændstofsystem alene kan være kommet fra brændstoftanken, idet brændstofsystemet er et lukket system, som ikke vil blive 'oversvømmet', selvom motoren blev helt nedsænket under vand. … konkluderer endvidere, at båden ikke kan have ligget så dybt i vandet, at der er løbet vand ind i motorens karburatorer, idet båden vil være sunket inden vandet kan nå så højt op på motoren. Jeg vedhæfter … rapport som bilag 7."

I brev af 4/4 2019 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"I svarskrift af 12/3-2019 fra Yachtpool og … (som er betalt af Yachtpool) fremføres der nye påstande om både motor og hændelsesforløb. Alle Yachtpools påstande er faktuelt forkerte. I det følgende gennemgås og tilbagevises hver enkelt af Yachtpools/… påstand.

1) Yachtpool påstår at *'brændstofsystemet er et lukket system, som ikke vil blive oversvømmet, selvom motoren blev helt nedsænket under vand.'*

For det første fremgår denne påstand ikke af bilag 7 fra …, som Yachtpool selv har betalt for. For det andet er dette faktuelt forkert eftersom alle benzinmotorer (også påhængsmotorer) har luftindtag til karburatorerne, som vand umiddelbart vil trænge ind igennem og beskadige karburatorerne, hvis motoren nedsænkes i vand, præcis som det er sket på vores motor.

2) Yachtpool påstår i bilag 7, at *'Hvis maskine er trimmet og motorben delvis i vand (…) vil skibet være sunket helt (over kabler i motorbrønd) og det var det ikke.'*

Dette er faktuelt forkert at båden skulle være sunket, eftersom denne bådtype og mange lignende mindre motorbåde, har et synkefrit skrog. Der er indsprøjtet skum mellem yder- og inderskrog således at båden altid vil flyde, selvom den bordfylder.

I forbindelse med stormen Ingolf og det ekstraordinære højvande d. 29. oktober 2017 blev båden trukket ned under det stigende højvande fordi den var fæstnet til bolværket med en låsewire. Da vandet sank igen efter stormen, holdt båden sig flydende på grund af det synkefrie skrog og endte i en position med delvist oversvømmet cockpit og bagerste stuverum, sådan som vi fandt båden.

For at tydeliggøre hændelsesforløbet har vi udarbejdet bilag C, som illustrer de tre situationer:
a. Bådens position før storm/højvande.
b. Bådens position under det ekstraordinære højvande, hvor den trækkes under vandoverfladen af wirelåsen.
c. Bådens position da den bliver fundet delvist bordfyldt efter, at vandstanden atter er normal i havnen.

3) I Bilag 7 anfægter Yachtpool/… generelt vores beskrivelse af hændelsesforløbet og observationer, og påstår bl.a. at batteriet slet ikke kan have været under vand og ikke kan være kortslutning.

Vi har derfor vedlagt en vidneforklaring fra en af de naboer i … (…), der var med til at lænse båden for vand efter stormen Ingolf, se bilag B. Vidneforklaringen bekræfter:
a. At båden var bordfyldt men flydende da den blev fundet
b. At batteriet var under vand og kortsluttet
c. At motoren ikke blev forsøgt startet

<u>Konklusion</u>
Vi må således fortsat fastholde det hændelsesforløb vi tidligere har redegjort for, og som kan opsummeres således:
- Båden blev fundet delvist oversvømmet umiddelbart efter stormen Ingolf i slutningen af oktober 2017.
- Stormen Ingolf forårsagede et ekstraordinært højvande i … havn d. 29/10-2017 på … cm over middelvandstanden.
- Bådens wirelås, som er fastgjort til bolværket, trak båden delvist under vand da vandet steg, således at bådens cockpit og bagerste stuverum, motor og batteri blev delvist oversvømmet.
- Batteriet kortslutter og efterlader sodspor på glasfiber og ledninger.
- Motoren forsøges ikke startet da batteriet er kortsluttet.
- Båden lænses og transporteres til vinteropbevaring, idet antagelsen er, at der er tale om en mindre skade i form at et kortsluttet batteri. En skade der vil falde under selvrisikoen ved en forsikringsanmeldelse.

Situationen er illustreret i bilag C. Hændelsesforløbet er bevidnet, jævnfør bilag B.

Da båd og motor efterfølgende blev indleveret til Reparatøren konstatere han at:

- der var tydelige tegn på at motoren havde været under vand bl.a. pga. spor på selve motorblokken.
- ved adskillelse af karburatorerne, var der vand i svømmerhusene og i selve karburatorerne.
- der var ikke vand i motorolien, men motoren havde heller ikke været 100% under vand. Det var tydeligt at båden havde ligget skråt i vandet.
- Benzinfilter med vandudskiller var monteret i bb. side.

Reparatøren har bekræftet dette, jævnfør bilag A. Reparatøren servicerer og gennemgår herefter motoren. Reparatøren har ikke rapporteret om vand i benzinpumpe eller at vandudskilningsfilter skulle være vandfyldt. Begge dele er gennemgået som en naturlig opgave i forbindelse med service og eftersyn af en motor der har været delvist nedsænket i vand.

Hertil kommer at:

- Båden er selvlænsende (hvilket også fremgår af forsikringsselskabets egen rapport), således at regnvand selv løber ud og ikke kan have forårsaget den delvise oversvømmelse af båden.
- Bådens skrog er synkefrit således at båden ikke kan synke, selvom den bordfyldes.
- Båden er hvert år blevet serviceret hos autoriseret forhandler og der har aldrig forud for hændelsen med stormen Ingolf og det ekstraordinære højvande været problemer med vand i båden, motorens tændingssystem eller vand i brændstoftanken.
- Der har lige siden 2011 vært monteret vandudskilningsfilter mellem tank og motor, som forhindrer at vand fra tanken kan trænge ind i motoren.
- Båden benyttes og tilses løbende i sæsonen, på ugentlig basis.

Der er således tale om en pludselig opstået skade på motoren i forbindelse med det ekstraordinære højvande efter stormen Ingolf i oktober 2017, altså en skade som ifølge forsikringsbetingelserne er dækningsberettiget."

Selskabet har i brev af 2/5 2019 til nævnet bl.a. anført:

"28/8 2018: Vi modtager skadeanmeldelsen fra klager. Af skadeanmeldelsen og den uddybende forklaring fremgår:

D. 4/11 2017, altså knap 10 måneder tidligere, konstaterer klager, da han kommer ned til båden, at der er vand i det agterste stuverum, hvor batteriet er monteret og hvorunder brændstoftanken befinder sig. Motoren kan ikke starte, så båden bliver slæbt til …, hvor den bliver taget på land.

Dagen efter bliver båden kørt til vinteropbevaring i …, uden at klager foretager sig noget i forhold til vinterkonservering eller udfindelse af årsagen til, at motoren ikke kan starte. Der bliver heller ikke gjort noget ift. konservering af motoren som følge af, at den har været delvis under vand. D. 7/4 2018, 5 måneder senere, indleverer klager båden til reparation og service. Reparatøren konstaterer, at der er vand i bådens brændstoftank.

Skadeanmeldelsen følges op med en reparationsfaktura, der udviser kr. 37.419,04, hvoraf klager kræver kr. 29.289,- godtgjort af forsikringsselskabet.

Af reparationsfakturaen fremgår, at bådens batteri er blevet udskiftet efter at det har været under vand, dog fremgår ikke om der skal have været tale om fersk- eller saltvand, at tankmåleren er blevet udskiftet, at brændstoftanken er blevet tætnet, at tanken er blevet tømt for vand, brændstof og snavs, at brændstofsystemet (slanger, brændstofpumper og karburatorer) er blevet rengjort efter vandpåvirkning, at vandudskillerfilteret er blevet udskiftet samt at der er blevet monteret en ny lænsepumpe, som er tilsluttet direkte strøm, så den virker automatisk. Der er ikke udført arbejde på motorens elsystem og der er ikke monteret nye polsko på batterikablerne.

Klager mener, vandet kan være trængt ind i forbindelse med 'et pludseligt opstået højvande i havnen', uden yderligere angivelse af, hvad der specifikt skal have forårsaget, at båden ikke blot holdt sig flydende under det mulige højvande, ligesom der ikke vedlægges fotos af den vandfyldte båd eller de beskadigede dele.

11/9 2018: Vi modtager en mail fra klager, hvori han oplyser, at han har kørt båden tilbage til reparatøren, idet motoren fortsat ikke fungerer ordentligt.

12/9 2018: Vi meddeler klager, at vi finder det nødvendigt at få båden besigtiget og at sagen er sendt til skibsingeniør ...

20/9 2018: … besigtiger båden hos [reparatør]. … konstaterer, at der igennem længere tid har stået vand i det nederste rum, hvor brændstoftanken befinder sig, hvilket har bevirket at tanken er tæret i toppen, så vandet har kunnet løbe ned i brændstoftanken. Herefter er vandet, når motoren har været i drift, blevet pumpet ind i motorens brændstofsystem, indtil motoren ikke længere har kunnet køre, da den er blevet fødet med vand i stedet for benzin.

… er af den opfattelse, at skaden skyldes manglende tilsyn (lænsning), da rummet, tanken er monteret i, tydeligt bærer præg af, at der har stået vand igennem lang tid. Der nu er blevet monteret en ny, automatisk virkende, lænsepumpe som erstatning for den gamle, som ikke fungerede. … rapport er indsendt som Bilag 2.

27/9 2018: Vi meddeler klager, at skaden ikke berettiger til erstatning. Vi medsender havarirapporten.

12/10 2018: Klager meddeler pr. e-mail:

'…
Den agterste del af båden er i den situation blevet trukket ned i vandet af den låsewire der var fastgjort til den agter fortøjningsklampe i stb. side. Herved er der trængt vand ind i båden gennem selvlænsesystemet, Vandet har dækket benzintank og batteri, ligesom dele af påhængsmotoren er kommet under vand.

Efter at båden var tømt for vand kunne vi konstatere at motoren ikke kunne starte, heller ikke efter at batteriet blev skiftet. Så skaden på motoren kan ikke stamme ikke fra vandet i tanken. Vores konklusion, baseret på jeres rapport, er derfor at vand er trængt direkte ind i motoren i forbindelse med det ekstraordinære højvande i havnen.

Det er ikke vores opfattelse at tanken har været utæt. Båden er løbende blevet serviceret hos autoriserede forhandlere. En mulig forklaring kan være kondensvand opsamlet over en årrække.
…'

Forklaringen er altså nu, at båden er blevet holdt nede af en stålwire, der har virket som tyverisikring, men som ikke har været særlig lang, således at havvand (saltvand) er trængt direkte ind i motoren, idet motoren har været så langt under vand, at havvand har kunnet løbe ind igennem karburatorerne, ned i karburatorernes svømmerhuse, baglæns gennem brændstofslangerne, igennem brændstofpumperne, igennem endnu en brændstofslange og vandudskilningsfilteret, gennem endnu en brændstofslange og ned i tanken. Klager bestrider at tanken har været utæt, til trods for at reparationsfakturaen specifikt beskriver, at tankens topdæksel var utæt og at det er blevet tætnet med en lim, der koster kr. 162,- plus moms. Endvidere skal batteriet, der er monteret over brændstoftanken, have været dækket af saltvand.

12/10 2018: Vi meddeler klager at det ikke er muligt, at motoren kan have været trykket så langt ned i vandet, at vandet kan løbe ind i karburatorerne, uden at der løber vand i motorolien, da hullet til oliepinden sidder langt lavere end den nederste karburator.

15/10 2018: Klager skriver tilbage og fastholder, at vandet i brændstofsystemet skyldes, at båden har været trukket delvis ned under det ekstraordinære højvande.

24/10 2018: Vi meddeler, endnu en gang, at skaderne på brændstofsystemet ikke kan skyldes udefrakommende påvirkning af saltvand, da dette ville medføre en lang række korrosionsskader på motorens el-system, herunder trimrelæ, startrelæ, sikringer mv.

2/11 2018: Klager bestrider atter, at tanken har været utæt. Klager påstår stadig, at skaden skyldes, at motoren har været delvis nedtrykket i saltvand.

5/11 2018: Vi forklarer klager hvad der sker, når vand fra tanken suges op i motorens brændstofsystem. Endvidere at de observerede forhold ikke stemmer overens med, at motorskaden er forårsaget af, at motoren har været delvis nedtrykket i saltvand.

13/2 2019: Klager indbringer sagen for Ankenævnet.
…
Ved service har man konstateret, at der er vand i benzintanken, mærker efter vand på motorblok og skader på motor/karburatorer til trods for, at havarikonsulent at … ikke har kunnet konstatere synlige mærker på motorblokken, der kan hidrøre fra, at motorblokken har været berørt af saltvand. Klager har da heller ikke fremlagt fotos af sådanne mærker endsige beskrevet, hvad disse mærker skulle bestå af eller i.
…
Klager medgiver nu, at der har været vand i tanken, men ikke, må vi formode, at tanken har været utæt, til trods for at dette fremgår af den fremlagte faktura. Klager frafalder dog kravet om erstatning for oprensning af tanken, hvorefter klager opgør det resterende krav til kr. 20.000,-. Klager forklarer endvidere, at denne bådtype er synkefri, og at den, hvis den bordfyldes, altid vil flyde.

Vi står nu med en række påstande, nogle mere sandsynlige end andre, men fælles for dem alle er, at de er objektivt udokumenterede.

Jeg har været en tur i vort skadearkiv, hvor jeg har fundet præcis dokumentation for, hvad der sker, når hhv. en Yamarin båd, en udenbordsmotor og et 12 volt batteri nedsænkes i saltvand. Se venligst Bilag 8.

Endvidere har vi selv udført et lille eksperiment, hvorunder vi har fotodokumenteret hvad der sker, når man nedsænker et 12 volt batteri i saltvand. Det viser sig, at teori møder praksis.

Foto A + B: 'Synkefri' Yamarin 59 DC, som er sunket.
Uanset at der er skum i skroget, så må båden så absolut betegnes som værende sunket, også selvom den netop kan holde sig flydende, med en lille del af skroget oven vande. Udenbordsmotoren er fuldstændig under vand, da bagenden i sagens natur er den tungeste del af båden. I dette tilfælde hænger båden i forfortøjningen og bagenden holdes oppe af den til båden fastgjorte gummibåd, hvilket er årsagen til, at båden ikke ligger dybere i vandet.

Hvis man fandt sin båd i denne tilstand, ville man næppe køre den direkte til vinteropbevaring i den tro, skaden alene bestod i et ødelagt batteri.

Foto C + D: 'Synkefri' Yamarin 6110.
Billederne taler for sig selv. Båden er formentlig blevet trykket et stykke ned af isskossen, der ses på Foto D, hvorefter havvand har kunnet løbe ind i båden via de åbne lænseforbindelser.

Foto E – H: Forsøg med nedsænkning af 12 volt batteri i saltvand.
Teorien tilsiger, at saltvand er ledende, hvorfor vandmolekylerne dissocieres (adskilles), når batteriet nedsænkes i vand, hvorved der sendes strøm igennem vandet. Processen hedder elektrolyse. Vandmolekylerne spaltes i hhv. H+-ioner, som tiltrækkes af katoden (minuspolen) og OH-ioner, som tiltrækkes af anoden (pluspolen). Ved katoden optager to H+-ioner hver en elektron og danner hydrogen (H2/brint). Ved anoden samles fire OH–-ioner og frigiver dels O2 (ilt), molekylært vand og fire elektroner. I denne proces afgives der elektroner fra oxidionerne i OH–. Der er sket en oxidation.

Vi har taget et opladet 12 volt batteri og monteret to nye polsko på det. Herefter har vi nedsænket batteriet i havvand for at se om der opstår 'gnister og sod', som klagers vidne påstår, eller om der, som al tilgængelig teori og øvrig praksis viser, opstår elektrolyse, med stærkt korroderede batteripoler til følge.

Foto I: 12 volt batteri i en båd, som har været under saltvand (båden har været sunket).

Foto J: Batteri-installationen i klagers båd til sammenligning.

Batteriet er efter sigende blevet skiftet, men polskoene er blevet genanvendt. Stålskruerne i polskoene har lidt overfladerust, hvilket er normalt for polsko, der har siddet nogle år i en båd, men selve polskoene er helt og aldeles rene, uden antydning af misfarvning eller korrosion.

Foto K + L: El-dele på udenbordsmotorer, der har været under saltvand.
Der ses omfattende korrosion på samtlige plus-poler på motoren, da disse, når motoren nedsænkes i saltvand, bliver til anoder og hele motorblokken, der er fast forbundet til batteriets minus-

pol, virker som katode. Der er opstået betydelig skade på motorernes ledningsnet, relæer, sikringer mv., hvilket er umuligt at overse.

Foto M: Rummet under batteriet i klagers båd.
Den nye tankmåler, det større topdæksel, der har været utæt, og den nye, sorte lim ses nederst i fotoet. Der var, før august 2018, ingen fungerende lænsepumpe i båden. For at få adgang til rummet, hvis man vil kontrollere om der er vand i båden eller hvis man vil lænse båden manuelt, skal man løsne ca. 15 skruer og fjerne pladen, der dækker tanken. Bemærk at rummet, som tanken ligger i, er stærkt tilsmudset som følge af, at her har stået vand igennem lang tid.

Foto N: Samme rum i klagers båd.
Lænsepumpen er ny og, iht. den indsendte reparationsfaktura, nu tilsluttet fast strøm, så den automatisk starter, når pumpens indbyggede flydekontakt aktiveres.

Foto O: Motorbrønden i klagers båd, som ikke er blevet højtryksrenset.
Den seneste flydevandlinie ses på ansamlingen af snavs, lige under motorens øverste monteringsbolte. Denne vandlinie er ca. 20 cm. højere oppe end bådens normale flydevandlinie, hvilket viser, at båden har ligget dybt i vandet igennem en længere periode.

Sammenfattende må siges, at der ikke er hold i klagers forklaring.

- Batteriets poler har ikke været i berøring med saltvand. Der er ikke antydning af korrosion, endsige misfarvning, på de genanvendte polsko.
- Særligt forklaringen om 'kortslutning i form af sod fra gnister' er fostret af fri fantasi. Der kan selvsagt ikke opstå gnister i en væske, der er ledende. Der er imidlertid næppe tvivl om, at vandet, der har stået i rummet ved brændstoftanken, har været ganske uhumsk, da der har stået vand i dette rum igennem lang tid og rummets overflader, slanger og øvrige installationer som følge heraf er blevet misfarvet og jordslået.
- Motoren har ikke været nedsænket i saltvand, så vand er løbet ind i karburatorerne. Hvis dette havde været tilfældet, ville der være omfattende korrosionsskader på motorens elektriske dele, da mange af disse sidder lavere på motoren end karburatorerne. Klagers Bilag C er i denne sammenhæng interessant, idet klager her forklarer, at motoren har været drejet til højre. Karburatorerne sidder på motorens venstre side. Karburatorerne har i så fald siddet allerøverst på motoren, hvorfor stort set samtlige el-dele på motoren skal have været berørt af saltvand, før vandet kan have nået karburatorerne. Der ville også have været saltvand i motorolien; dette ville være løbet ind ved oliepinden.
- Hvis der var løbet vand ind i karburatorerne, ville vandet være fortsat ind i motoren via én eller flere åbne indsugnings- og udstødningsventiler. Saltvandet ville have hobet sig op i én eller flere cylindre, hvorefter det langsomt ville sive forbi stempelringene, ned i motorolien. Der ville, da klager har forklaret, at båden henstod til vinteropbevaring i ca. 5 måneder, før den blev kørt til service/reparation, have været omfattende korrosion i én eller flere af motorens cylindre.
- Det er ikke muligt, at vand kan løbe baglæns gennem brændstofforbindelserne ned i brændstoftanken. For det første er brændstofsystemet jo i forvejen fyldt med brændstof, der ikke uden videre lader sig fortrænge. Selv hvis man satte vandet under højt tryk, ville det ikke kunne ende i brændstoftanken. Motorens brændstofpumper er membranpumper, der virker ved, at en gummimembran bliver påvirket af en knastaksel. På den anden side af membranen sidder en fjeder, der skubber membranen tilbage. Ved pumpens indgang sidder en kontraventil, der kun tillader brændstoffet at bevæge sig i én retning; som er ind i pumpen og fremad mod karburatorerne. Ved pumpens udgang sidder endnu en kontraventil, som alene tillader brænd-

stoffet at bevæge sig ud af brændstofpumpen og fremad mod karburatorerne. Når knastakslen trykker på membranen, komprimeres brændstoffet inde i pumpen. Kontraventilen ved pumpens indgang tillader ikke brændstoffet at vandre baglæns i systemet, men da kontraventilen ved pumpens udgang tillader brændstoffet at løbe fremad i systemet, så er det dét, der sker. Når trykket fra knastakslen ophører, trykker den indbyggede fjeder membranen tilbage. I denne takt opstår der undertryk i pumpen. Da kontraventilerne ikke tillader brændstof at løbe tilbage fra karburatorerne, men kun tillader brændstof at løbe ind fra brændstoftanken, fyldes pumpen atter med brændstof fra tanken. Kontraventilerne er selve årsagen til, at brændstofpumperne kan fungere og det er ikke muligt for nogen væske, hverken brændstof eller vand, at løbe baglæns i brændstofsystemet. Hvis dette var muligt, ville brændstofsystemet i øvrigt blive tømt, hver gang motoren blev standset, da motoren sidder højere end brændstoftanken. Man ville, i så fald, skulle pumpe brændstof hele vejen fra tanken, gennem vandudskilningsfilteret, slanger mv., hver gang man startede motoren. Det gør man ikke. Man drejer blot tændingsnøglen, hvorefter motoren straks springer i gang, fordi der altid er brændstof i karburatorerne.

- Det forekommer mere end usandsynligt, at man skulle komme ned til sin båd, konstatere at den ligger så dybt i vandet, at den i praksis er sunket, lænse båden, konstatere at batteriet er kortsluttet og derfor ikke forsøge at starte motoren, bugsere båden til …, landsætte den og køre den til vinteropbevaring i 5 måneder, imens man hele tiden tænker, at der alene er tale om et 'kortsluttet' batteri og at der ikke er opstået anden beskadigelse, som man kunne have pligt til – og interesse i – at begrænse.
- Endelig forekommer det på alle måder ejendommeligt, at man ikke har taget ét eneste foto undervejs i forløbet og at man først kontakter forsikringsselskabet EFTER at båden er blevet repareret og man har modtaget en regning, der er væsentligt større end forventet.

Det sandsynlige scenarie, som på alle punkter passer med de observerede forhold, er:

Klager køber i november 2011 en Yamarin 5150. Båden er, for så vidt, udmærket, men klager får lyst til at købe en sejlbåd, hvorfor han i 2013 køber en …, som får fast henliggeplads i ... Det er mere interessant at sejle sejlbåd end motorbåd, og den lille Yamarin bliver da også kun brugt til en havnerundfart nu og da. I lange perioder bliver den slet ikke brugt. Undervejs kommer der en eller flere medejere af båden til, eller én eller flere personer får lov at benytte båden, mod at holde øje med den (reparationsfakturaen i sagen er udstedt til en … og IKKE til klager, ligesom Bilag A er stilet til, formentlig, samme …).

I sæsonen 2017 henligger Yamarin'en på vandet i kanalen ved ... Klager bor i …, og da han er mere interesseret i sin sejlbåd, som ligger i …, kommer han sjældent ned til Yamarin'en, som ligger i den anden ende af byen. Desuden plejer der ikke at være noget i vejen, når han kigger til båden; den ligger der jo bare.

D. 4. november (eller en anden dag i løbet af efteråret 2017) bemærker klager (eller en anden bruger af båden), at båden ligger ca. 20 cm. dybere i vandet end den bør og der står vand i den bagerste del af cockpittet. Da der ikke er en fungerende lænsepumpe i båden, må klager (eller en anden, fx …) lænse båden manuelt. Da man åbner lugen til det agterste stuverum, ser man, at der står vand ca. halvvejs op på batteriet. Vandet er temmelig snavset og man indser, at der også står vand i rummet nedenunder stuverummet. Dette har man ikke opdaget tidligere, da man skal løsne ca. 15 skruer for at få adgang til dette rum, hvor brændstoftanken ligger.

Der tale om ferskvand (regnvand), som har samlet sig bagerst i cockpittet og siden, formentlig ad flere omgange, har kunnet løbe over kanten fra cockpittet, når der har stået mere end 8-10 cm. vand i cockpittet. Årsagen til at vand har kunnet samle sig i cockpittet er, at hanen til cockpittets selvlæns har været lukket. Hanen er ikke umiddelbart synlig, når man åbner lugen til stuerummet, for den sidder under en plade, man skal løfte op, før man kan se hanen. Brændstoftanken er dækket af vand, og da der over tid er opstået korrosion omkring tankmåleren, er noget af vandet løbet ned i tanken.

Dette er man ikke klar over, og da man skal have båden sejlet til …, trimmer man motoren ned og forsøger at starte den. Motoren starter muligvis og kører kortvarigt, indtil den ikke kan køre længere, da brændstofsystemet er blevet fyldt med vand. Vandudskilningsfilteret hjælper ingenting, da det kun kan rumme ca. en kvart liter vand og ikke kan lave vand om til benzin. Man forsøger gentagne gange at starte motoren, indtil batteriet kører tør for strøm.

Herefter er der ikke anden mulighed end at slæbe båden til ... Båden bliver kørt direkte til vinteropbevaring på ... Der er ingen grund til at køre båden til mekaniker, det kan lige så godt vente til foråret, da man ikke skal bruge båden her og nu. Herefter henstår båden vinteren over, med svømmerhusene fulde af vand. Dette medfører korrosion i karburatorernes svømmerhuse, dyser og kanaler.

Båden bliver fragtet til …, som konstaterer at der er vand i brændstoftanken og resten af brændstofsystemet, inklusive karburatorernes svømmerhuse. Endvidere at tanken er utæt ved tankmåleren og at tankmåleren er defekt. Det er tydeligt, at der har stået vand ved brændstoftanken igennem lang tid, så man aftaler, at det vil være en god idé, hvis der monteres en automatisk virkende lænsepumpe i båden, så historien ikke gentager sig. Endelig skal der laves stort service på motoren, med tandrem, tændrør mv.

Da regningen foreligger, er den blevet væsentligt større, end nogen har regnet med. Hvad værre er; motoren kører fortsat ikke rigtigt, da det ikke er lykkedes at rense karburatorernes svømmerhuse, dyser og kanaler for korrosion.

Kunden, som formentlig er bemeldte …, er ikke indstillet på at betale regningen, så gode råd er dyre. Når noget er dyrt, er det godt at have nogen at dele regningen med. Reparatøren kan godt hjælpe sin kunde en smule med dette, da han heller ikke er stolt over den mislykkede reparation og da det ville være bedre, hvis et forsikringsselskab bare betalte regningen; det er jo dét, vi har dem til. Problemet er imidlertid, at forsikringsselskabet ikke kan forventes at betale for skade, der skyldes manglende tilsyn, manglende lænsning og korrosion. I forhold til motoren, dækker forsikringsselskabet alene skade, der falder under pkt. 8.5
…
– og da båden ikke har været grundstødt, strandet, stjålet, eksploderet, brændt eller udsat for hærværk, er den nødt til at have været sunket eller, som minimum, kæntret lidt.

Klager indsender således en skadeanmeldelse, hvori anføres, at skaden skyldes, at 'vandet sandsynligvis er trængt ind i båden som følge af pludseligt opstået højvande i havnen'. Der er ingen nærmere angivelse af, hvorfor båden ikke blot flød ovenpå, da vandet steg. Forinden har man højtryksrenset båden, så det ikke umiddelbart kan ses, at der er udvendig begroning efter længere tids henliggen med en større mængde vand i båden, men man har glemt at gøre rent indvendigt i motorbrønden, hvor den seneste flydevandlinie stadig kan ses.

Herefter sker der dét, at forsikringsselskabet beder en havarikonsulent, som er skibsingeniør, besigtige båden og udfinde årsagen til, at der er kommet vand i brændstofsystemet. Havarikonsulenten konstaterer, at vandet i brændstofsystemet hidrører fra, at brændstoftanken har været utæt i toppen ved tankmåleren, så der har kunnet løbe vand ned i tanken, da båden ikke har kunnet lænses. Havarikonsulenten konstaterer endvidere, at de genanvendte polsko ikke har været under saltvand, da der ikke er antydning af korrosion på dem, og at ingen dele af motoren, bortset fra gearbenet, som er beregnet til det, har været under vand, da der ikke er antydning af korrosion på nogen del udvendigt på motoren, herunder el-forbindelser, relæer, sikringer mv. Det eneste sted, der er korrosion er indvendigt i karburatorernes svømmerhuse, hvilket er en naturlig følge af, at motoren er blevet født med vand i stedet for benzin.

Herefter fremsætter klager en række nye forklaringer og påstande, men intet af dette kan ændre på

- at der igennem længere tid har stået en større mængde vand i båden, i rummet hvor tanken er monteret
- at tanken har været utæt omkring tankmåleren, hvorfor reparatøren har måttet tætne tanken og udskifte tankmåleren, som var gået i stykker
- at der har været vand i tanken, som reparatøren har måttet tømme og rengøre
- at vandet i motorens brændstofsystem alene kan være kommet fra brændstoftanken, da der ikke er baglæns passage i brændstofsystemet pga. kontraventilerne i brændstofpumperne
- at der ikke har været en fungerende lænsepumpe i båden, hvorfor reparatøren nu har monteret en automatisk lænsepumpe i båden
- at der ikke antydning af korrosion på motorens udvendige dele
- at der ikke er antydning af korrosion på de genanvendte polsko

Der er fremlagt en forklaring fra et vidne, der ses at være underbo til dén …, reparationsfakturaen er udstedt til. Vi skulle sætte pris på at få oplyst, hvilken tilknytning denne person og, selvfølgelig, … har til båden. Har de købt båden? Er de medejere af båden? Har de brugsret over båden? Hvilke forpligtelser har de i så fald haft i forhold til båden? Kort og godt; hvordan kommer de ind i billedet?

Endelig skal jeg ikke undlade, endnu en gang, at give udtryk for undren over, at man ikke er i stand til at fremlægge ét eneste foto, der tilnærmelsesvis understøtter klagers forklaring(er). Alle mennesker går i dag rundt med en telefon, der kan tage billeder og folk tager billeder af de mest ubetydelige ting. Man må med rimelighed kunne forvente, at én af de implicerede ville have taget et foto, hvis man havde fundet båden liggende så dybt i vandet, at den i praksis var sunket.

Afslutningsvis skal jeg naturligvis meddele, at selskabets afgørelse fastholdes i sin helhed.

Samtidig skal jeg meddele, at der, såfremt klager måtte have henlagt sin båd med en låsewire, der er så kort som anført i Bilag C, alene af denne grund er udvist uagtsomhed i en grad, der må betegnes som grov.

Endelig har klager selvfølgelig, såfremt forløbet havde været, som han selv beskriver, groft tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt, ved at undlade at indbringe båden til reparation straks, men i stedet at køre den til vinteropbevaring i de næste 5 måneder, hvilket har medført, at der er opstået korrosion i karburatorerne."

15. 93386

Klageren har i brev 20/5 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

> "I den seneste fremsendte materiale fra Yachtpool af 2/5-2019, fortsætter Yachtpool desværre med nye og udokumenterede påstande og spekulationer om hændelsesforløbet. Nedenfor har jeg kommenteret og afvist Yachtpools nye påstande.
>
> Yachtpool betvivler at Yamarin 5150 har et synkefrit skrog
> De eksempler på sunkne både som Yachtpool har fremfundet, drejer sig både med et helt andet skrog end den båd som sagen vedrører, som er en Yamarin 5150 Bowrider. De to både Yachtpool har fundet er begge kabinebåde med lukket kahyt (Yamarin 6110 DC og Yamarin 59 Cabin – ikke 59 DC som det fejlagtigt er anført i Bilag 8) som naturligvis kan synke hvis kabinerne fyldes med vand.
>
> Forsikringssagen drejer sig om en Yamarin 5150 BR. Altså en Bowrider (båd med åbent cockpit) uden lukket kabine, som er selvlænsende og med skumfyldt/synkefrit skrog.
>
> Det er uvederhæftigt og uprofessionelt når Forsikringsselskab og bådkonsulent ikke redegør for disse forhold.
>
> Uanset Yachtpools påstande er det et faktum at båden blev fundet som beskrevet i 'Klagers kommentar pr 4-april 2019'. Dette er ligeledes bevidnet af …, der hjalp med at lænse båden efter det ekstraordinære højvande (Bilag B – Vidneforklaring 20190404).
>
> Tankmåler er udskiftet fordi den var defekt
> Tankmåleren er udskiftet fordi den ikke virkede og der er i den forbindelse sat ny tætningsmasse i der hvor tankmåleren er monteret. Der er ikke konstateret utætheder på tanken. Bundvand stammer formentlig fra kondens.
>
> Yachtpool betvivler at bådens batteri er kortsluttet
> Uanset Yachtpools spekulationer er det et bevidnet faktum, at batteriet var oversvømmet og kortsluttet da båden blev fundet efter det ekstraordinære højvande (Bilag B – Vidneforklaring 20190404) – og at der var spor af sod fra forbrændte ledninger, som efterfølgende er udskiftet af reparatøren.
>
> Yachtpool taler gentagende gange om, at batteriets polsko ikke er tærede. For at illustrere hvor forvrøvlet og opdigtede Yachtpools påstande er, har jeg nedenfor indsat et nærbillede af en af de pågældende polsko, hvor man tydelig kan se tæring på hele polskoen.
>
> Yachtpool kan se en 'vandlinje' i motorbrønd.
> Yachtpool mener at kunne se en vandlinje på billede Foto O i bilag 8.
>
> Det er desværre endnu et eksempel på en faktuelt forkert og forvrøvlet påstand, som Yachtpool trækker ud af den blå luft. Det snavs man kan se under monteringsboltene ligger i bunden af motorbrønden og har intet med en vandlinje at gøre. Se foto nedenfor af samme 'snavs' fra en anden vinkel.
>
> Låsewire

Låsewiren er ca. 100 cm lang og har aldrig tidligere givet problemer, som det skete under det ekstraordinære højvande.

Ejerforhold
Jeg kan oplyse at … er medejer og bruger af båden og har varetaget kontakten til reparatøren. … er bosiddende …, to minutters gang fra bådens kajplads og fører løbende tilsyn med båden. Vidnet, …, er en bekendt til … og bosiddende på …, og kunne derfor være behjælpelig med at lænse båden efter det ekstraordinære højvande.

Yachtpools spekulationer vedr. hændelsesforløbet.
Yachtpool har gennem hele forløbet fremsat den ene udokumenterede påstand efter den anden og fremkommer nu igen med en række spekulationer i forhold til hændelsesforløbet, jævnfør ovenfor. Jeg må blankt afvise Yachtpools sagsfremstilling, som udtryk for fri fantasi og udokumenterede spekulationer, og Yachtpools bevidste og grænsende til uhæderlige forsøg på ansvarsforflygtigelse.

Konklusion
Jeg skal afslutningsvis fastholde sagsfremstilling som beskrevet i 'Klagers kommentar pr 4-april 2019', en sagsfremstilling der er bekræftet af både reparatør (Bilag A – 20190227) og vidne (Bilag B – Vidneforklaring 20190404)."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. I mail af 28/8 2018 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Hændelse:
Båden blev efter afhentning fra vinteropbevaring sat til service hos … og reparation af el ved batteriet, hvor der var konstateret vandindtrængen. Ved service har man konstateret vand i benzintanken og skader på motoren. Afregningen er gjort op i den del der har været service og den del der har været reparation af motor el. og tank.

Vi søger erstatning for udgiften forvoldt af vand i benzintanken. Den samlede regning for klargøring og reparation af båden andrager 37.419,04 kr. Heraf vedrører de 8.230,04 kr. den almindelige årsservice. Skaderne forvoldt af vand i benzintank andrager således differencen mellem de to beløb: 37.419,04 - 8.230,0 = 29.289,00 kr. Jeg har vedhæftet dokumentation for værkstedsregningerne med specifikationer."

Af skibsingeniørrapport af 25/9 2018 fremgår bl.a.:

"Indledning:
Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Yacht-Pool forsikring, foretaget besigtigelse d. 20/09-2018. Maskine har tidligere været forsøgt repareret iht. faktura indsendt og nu er der stadig problemer med karbureringen. Foretaget besigtigelse af båden samt ved lejlighed …
…
Besigt:
Følgende er konstateret. Bundmalet. Ikke begroet op af siden. Ikke kant i cockpittet. Ingen skader i bunden.

17. 93386

Bow rider model hvor frontcover er renset med højtryk – tæthed på frontcover kan ikke vurderes men forventes utæt i en hvis udstrækning. Cockpittet er selvlæsende og selvlæns åbnes og lukkes på søventilen agter. Højde i cockpittet er ca. 10 cm op til kant.

Hvis vandet kommer op over denne kant så løber vandet ind i rummet agt og ned under pladen i dørken – denne var ifølge rep skruet fast og han har skruet den op. Under pladen ligger tanken og der er en lænse pumpe. Lænse pumpe var defekt og rep har skiftet denne og ledninger til nye idet de var ødelagt af vand. Ny lænse pumpe var købt og lå i båden (og heller ikke på regning) han har nu monteret denne.

Rep oplyser tankdæksel var helt earet og skadet efter vand. Rep oplyser vand havde været op over batteri som betyder vandet har været højt i agterskibet.
…
Styrkabel er umiddelbart laveste åbning ind i dobbeltskroget. Men sidder rimelig højt.
…
Selvlæns søventil. Skruer taget af rep for montage af ny brændstofmåler og lænsepumpe.
…
Søventil fungere.
…
Tank hvor måler og pakning er skiftet. Rep oplyser der var vand og fragmenter – skidt i tanken (faktura).
…
Ny lænsepumpe monteret.
…
Monteret op med filter.
…
Der er normalt ingen problemer med fortøjning her og både fortøjer generelt højere oppe pga måden de ligger på.
…
Konklusion:
Man kan ikke umiddelbart komme ned i det bagerste rum hvis det er som oplyst, skruet på – der var købt en pumpe men den var ikke monteret før nu. Der har stået en del vand i det bagerste rum i længere tid og tank måler/pakning er defekt med tiden så der har kunne komme vand ned i tanken via denne. Ny pumpe og ledninger er nu skiftet/monteret.

Normalt vil en tank der er i orden uden problemer kunne komme i berøring med vand i kortere tid – uden den bliver utæt. Undertegnede vurdere skaden skyldtes manglende tilsyn/lænsning – der er ikke tegn på skader der kan forsage hurtig vandindtrængen. Ved en hurtig vandindtrængen vil man ikke få vand i brændstoftanken. – rep batteri, ledninger agter."

Reparatøren har i mail af 19/2 2019 til medejer af den forsikrede båd bl.a. oplyst:

"På opfordring får du hermed vores observationer da båden ankom til os. Da båd med motor ankom på vores værksted, var der tydelige tegn på at motoren havde været under vand bl.a. pga. spor på selve motorblokken.

Ved adskillelse af karburatorerne, var der vand i svømmerhusene og i selve karburatorerne. Der var ikke vand i motorolien, men motoren havde heller ikke været 100% under vand. Det var tydeligt at båden havde ligget skråt i vandet.

Benzinfilter med vandudskiller var monteret i bb. side."

I notat af 5/3 2019 fra skibsingeniøren, der også har udarbejdet rapport af 25/9 2018, hedder det bl.a.:

"Jeg er slet ikke i tvivl om at vandet er kommet ind i maskinen fordi at der har stået vand op over tanken under agter rum dørken. Tæring i tankflange og brændstofmåler er årsagen til at vand er løbet ned i tanken over tid, og dermed ind i maskinen. Tæringen i tanken ved flange og brændstofmåler sker jo ikke på så kort tid 29.10.2017 - 03.11.2017, årsagen til tæringen er vand over toppen af tanken i længere tid, og ikke det korte tidsrum ft beskriver.

Ligeledes gør ft opmærksom på at batteriet var kortsluttet og maskinen ikke kunne starte – hvordan kan det så være at der er vand i brændstofpumpen iht. værkstedsfaktura 1 ?? – det kan kun komme et sted fra, og det er fra tanken, man vil aldrig kunne få vand i pumpen der sidder før karburatorer, ved at maskinen nedtrykkes delvis i vand. Båden er selvlænsende – ja, hvis hanen er åben – ellers er den ikke!

Er maskine trimmet op som man kan se den normalt er, da der ikke er begroning på motorben, vil både karburator og pumper være over vandet, herunder også oliepind – se foto.

Ft skriver da også at motorbenet var delvis nedsunket i vand – karburator sidder en del højere oppe end motorbenet.

Hvis motoren var delvis under vand og ikke kunne starte, så er det underligt at man kører den direkte til vinterhal – 5.11.2017 for så først at komme til service 7.4.2018.

Det er også tydeligt at se, at polsko på batteriet ikke er skiftet, og på aluminiumsplade bag ved batteriet er der aftegninger, antageligt efter vand – se foto. Disse aftegninger sidder under batteri niveau, og jeg vurderer aftegningerne på pladen som værende udtryk for hvor højt vandet har stået i skibet.

Hvis vandet havde stået så højt som de siger, så havde polsko været kortsluttet og eroderet helt væk under denne kortslutning (ion vandring), og det er de ikke.

Konklusion:
Årsag er at der har stået vand ved tank området over længere tid (dette er under en påskruet plade og ikke nemt at se), men det bevirker tanken bliver utæt over tid ved dæksel og tankmåler, og så kommer der vand/skidt fra utæt tank i benzinen og derved fra tanken og ind i brandstofpumpe og maskine/karburatorer.
…
Hvis maskine er trimmet og motor ben delvis i vand vil vandet ca. stå ved blå steg – havde denne streg været højere oppe – vil skibet være sunket helt (over kabler i motorbrønd) og det var det ikke.

…
Pile viser tegn efter mulig vandhøjde – som ses er det de gl. polsko der er genanvendt (røde pile). Havde de været helt under vand (med strøm på batteri) ville de være grønne og tæret næsten helt væk grundet ion vandring + -. (typisk kendetegn).
...
På foto er maskine trimmet næsten ned og røde pile viser brændstofpumper der var vand i – dette kan kun komme fra brændstof tanken da de er lukkede enheder. (utæthed)"

Af en vidneudtalelse af 26/3 2019 fremlagt af klageren fremgår bl.a.:

"Vidneforklaring. Omstændighederne da båden gennemgås efter stormen

Situationsbeskrivelse d. 4/11-2017
Vi finder båden flydende, men den ligger meget lavt i vandet ved bolværket, hvor den er fortøjet. Vandstanden i havnen er på dette tidspunkt normal.

Da vi fjerner cockpitovertrækket konstaterer vi, at bådens cockpit er fyldt med vand, som står op over de bagerste sæder. Hele det agterste stuverum, hvor også batteriet er placeret er oversvømmet og under vand.

Båden bliver lænset med spande og klude, så den kommer til at flyde korrekt igen. Batteriet, som har været under vand bærer tydeligt præg af kortslutning i form af sod fra gnister på omkringliggende glasfiber og ledninger.

Der blev ikke gjort forsøg på at starte motoren da batteriet er kortsluttet.

Undertegnede erklærer på tro og love at ovenstående situationsbeskrivelse er korrekt."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"8 I sejladstiden dækkes endvidere
…
8.5 Maskinanlæg
Skade på maskinanlæg, såfremt skaden forårsagedes af grundstødning, kæntring, stranding, synkning, tyveri, eksplosion, brand, tredjemands ondsindede handlinger eller vandindtrængen i fartøjet som følge af én af disse hændelser. Skade som er opstået i og begrænset til maskinanlægget dækkes ikke.

8.6 Påhængsmotor
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.
…
9 Kaskoforsikringen dækker ikke
…
9.2 Manglende sødygtighed mm.
Skade opstået som følge af at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet.

20. 93386

…
9.6 Rust, korrosion og utøj
Skade som skyldes råd, svamp, rust, korrosion, oxidation, osmose, alder, insekter, mus, rotter eller andet som kan sidestilles hermed.
…
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 henstående på land ikke har været anbragt på fast grund og forsvarligt afstivet."

Nævnet udtaler:

Klageren har den 15/8 2018 anmeldt, at der er sket skade på påhængsmotoren på hans båd. Han har anført, at båden blev bordfyldt som følge af ekstraordinært højvande i havnen efter stormen Ingolf den 29/10 2017, og at der trængte vand ind i påhængsmotorens karburatorer. Desuden blev batteriet kortsluttet, og der trængte vand ind i brændstoftanken. Han har oplyst, at skaden skete, fordi båden var forsynet med en ca. 100 cm lang tyverisikringswire, som ved ekstraordinært højvande har kunnet trække den bagerste del af båden ned under vand. Han har fremsat et krav om betaling af 20.000 kr. for reparation af påhængsmotoren.

Selskabet har afvist dækning blandt andet med henvisning til, at skaden ikke skyldes en dækningsberettigende skadeårsag, men manglende tilsyn og lænsning samt korrosion. Selskabet har anført, at det ikke er sandsynliggjort, at motoren har været under vand, og at det må lægges til grund, at vandet i karburatorerne stammer fra brændstoftanken, der har været utæt og har været oversvømmet gennem en længere periode som følge af manglende lænsning. Vandet er herefter løbet ind i motoren under almindelig brug af denne.

Klageren har fremlagt mail af 19/2 2019 fra reparatøren af båden, hvori det hedder, at der var tydelige tegn på, at motoren havde været under vand, da der var spor på selve motorblokken. Der var vand i svømmerhusene og i selve karburatorerne, men ikke vand i motorolien. Det vurderes, at motoren ikke har været 100 % under vand, og at båden har ligget skråt i vandet.

Klageren har også fremlagt en udtalelse fra en person, der primo november 2017 var med at tømme båden for vand efter hændelsen. Heri hedder det, at cockpittet var fyldt med vand, der stod op over de bagerste sæder. Det agterste stuverum, hvor batteriet er placeret, var også oversvømmet. Batteriet, som havde været under vand, bar præg af kortslutning i form af sod og gnister på omkringliggende glasfiber og ledninger. Det anføres, at der ikke blev gjort forsøg på at starte båden.

Selskabets skadekonsulent har i rapport af 25/9 2018 anført, at der i det bagerste rum, som er tildækket af en fastskruet plade, har stået en del vand i længere tid. Her befinder brændstoftanken sig. Tankmåleren og pakning er blevet defekt med tiden, og der har derfor kunnet komme vand ned i tanken. Konsulenten vurderer, at skaden skyldes manglende tilsyn/lænsning, da der ikke er tegn på skader, der kan forårsage hurtig vandindtrængen, og da man ved hurtig vandindtrængen normalt ikke vil få vand i brændstoftanken.

Skadekonsulenten har i notat af 5/3 2019 uddybet, at han ikke er i tvivl om, at vandet er kommet ned i brændstoftanken på grund af tæring over længere tid. Han anfører, at det af værkstedsfakturaen fremgår, at der var vand i brændstofpumpen, hvilket kun kan være kommet fra brændstoftanken. Båden er selvlænsende, men kun hvis lænsehanen er åben. Han anfører videre, at hvis vandet havde stået så højt som påstået af klageren, ville polsko på batteriet være kortsluttet og eroderet helt væk.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 8.5 fremgår det, at forsikringen dækker "skade på maskinanlæg, såfremt skaden forårsagedes af grundstødning, kæntring, stranding, synkning, tyveri, eksplosion, brand, tredjemands ondsindede handlinger eller vandindtrængen i fartøjet som følge af én af disse hændelser".

Nævnet bemærker, at det er klageren, der har bevisbyrden for, at der foreligger en dækningsberettigende skade.

22. 93386

Efter en gennemgang af sagen – herunder parternes indlæg, de sagkyndige erklæringer, vidneerklæringen og fotos – finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at båden har været udsat for forhold, der kan betegnes som synkning, kæntring eller en anden skadeårsag omfattet af forsikringen, samt at dette var årsag til skaden på bådens motor. Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabets besigtigelseskonsulent/skibsingeniør har vurderet, at årsagen til skaden på påhængsmotoren var vand, der var kommet ind via brændstoftanken, idet brændstoftanken gennem længere tid havde været oversvømmet og derfor var blevet utæt/tæret.

Nævnet har videre lagt vægt på, at der ikke på relevante elektriske installationer eller andre metalkomponenter i motorens dele er dokumenteret korrosionsskader efter saltvandspåvirkning, som kan henføres til hel eller delvis oversvømmelse af motoren på grund af synkning eller kæntring.

Nævnet har også lagt vægt på, at klageren har bragt sig i en bevismæssig vanskelig position dels ved ikke at optage fotos af båden, da den delvise oversvømmelse af båden blev konstateret primo november 2017, og dels ved først at foretage anmeldelse af skaden efter, at båden havde været vinteropbevaret i ca. 5 måneder og værkstedet medio 2018 havde udført et reparationsforsøg.

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

23. 93386

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Klageren får ikke medhold.

Peter Thønnings