

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. marts 2020 blev i sag nr. 93803:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskemaet af 27/5 2019 til nævnet bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Vi har anmeldt en skade på vores bådmotor i forbindelse med en grundstødning. Herefter har der været et længere forløb med undersøgelser fra 2 motorværksteder, forsikringsundersøgelse og brevudveksling.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Vi ønsker at Pantaenius opfylder sin dækningspligt og enten godtager reparation eller udskriver dækning for tilsvarende produkt som det ødelagte."

Af en til klagen vedlagt sagsfremstilling fremgår bl.a.:

"Der er entydigt tale om en pludselig skade i forbindelse med grundstødning og skaden er derfor fuldt dækningsberettiget.

...

1) Det lykkes Pantaenius at rykke fokus fra sagen til en diskussion om vakuumventil som vi spurgte til – at denne var en del af årsagen var en formodning som vi spurgte indtil. Vi er ikke motorreparatører, men har selvfølgelig en interesse i at forstå, hvad der er gået galt. Men kernen af sagen – hvad der er galt med motoren og hvorfor den holdt op med at virke netop i forbindelse med en grundstødning – er vi ikke blevet klogere på efter alle skrivelserne med Pantaenius samt besigtigelse. Pantaenius må som minimum forsøge at underbygge deres påstande og komme med en plausibel forklaring.

2) Behandlingstiden har generelt været fuldstændig uacceptabel. Efter indsendelse af indsigelsen den 9/4, blev vi lovet et svar per mail af Pantaenius, når de havde kontaktet taksator igen. Men Pantaenius vendte aldrig tilbage. Vi rykkede derfor telefonisk ugentligt og per mail den 30/4. Efter adskillige rykkere fik vi omsider svar den 21/5, dvs. ca. 1.5 måned efter indsigelse.

Samtidig påstår forsikringsselskabet at vi skulle have ageret hurtigere. Hændelsesforløbet kunne ikke være sket hurtigere, da det første mindre reparationssted i ... ikke var i stand til at identificere at motoren var ødelagt. Herefter overtog [reparatør 2] som er nabohavnens store motorreparatør sagen, men nedprioriterede sager med en lille båd (ulempen ved en stor motorreparatør) og holdt derefter lukket for hele vinteren. Kommunikations hastigheden med Pantaenius understreger tydeligt hvordan sager med mindre både bliver nedprioriteret til trods for adskillige rykkere. Det samme var desværre også tilfældet hos [reparatør 2].

3) Fejlslutning angående konstruktionsfejl. Vi mener ikke at der kan være tale om en konstruktionsfejl, da motoren fungerede uden nogen form for startproblemer (som taksator spekulerer i), og efter en pludselig hændelse, fungerede motoren ikke længere. Vi mener ikke at vores forsikringsselskab kan afvise dækning begrundet i en mulig fejl, der slet ikke er konstateret.

4) Pantaenius stiller spørgsmålstegn ved hændelsesforløb. Som tidligere nævnt gik motoren ud af drift i forbindelse med grundstødning. Deres konklusion '*Når en maskine kører kan vand ikke slå tilbage i denne grundet udstødningstrykket, så det kan fysisk ikke lade sig gøre*' er derfor ikke relevant for sagen.

Hermed falder hele deres argumentationsrække sammen og Pantaenius har ikke villet underbygge deres argumentation yderligere.

...

Hændelsesforløb:

1) Skadesforløb:

Vi kommer sejlene for motor i farvandet ... for ... Vi oplever pludselig to til tre korte grundstødninger i serie og vender straks omkring. Motoren går straks ud ved disse grundstødninger. Da vi tænder motoren igen umiddelbart efter, ryger det fra motoren og der kommer også vand ind i båden. Vi slukker øjeblikkeligt motoren igen, da den tydeligt ikke fungerer korrekt længere. Vi fortsætter derefter i havn for sejl.

2) Motor undersøgelse:

Herefter beses motoren hos [reparatør 1], som i første omgang mener at systemet til kølingen af motoren er beskadiget. De mener i første omgang bare at der skal påfyldes kølervæske og udskiftes en varmeveksler som er blevet for varm. Det lød for os som en mindre reparation og vi blev ikke klar over omfanget af skaden fra deres første undersøgelse. De laver derefter en grundigere undersøgelse og udtager en del af motoren, men kan herefter konstatere at de ikke vil kunne undersøge præcis hvad der er galt uden at motoren tages ud (pga. mangel på plads omkring motor). De kan ikke selv stå for en udtagelse af motor og henviser os derfor til [reparatør 2] i nabohavnen.

Herefter kontakter vi [reparatør 2] som gerne vil tage motoren ud til videre undersøgelse. Det er først efter at motoren er taget ud og [reparatør 2] har lavet en undersøgelse at vi finder ud af omfanget af skaden. Vi kontakter herefter straks forsikringen med de detaljer vi har fået fra undersøgelserne.

Pantaenius har forsikret båd og motor i adskillige år og der er ikke tidligere været nogen tale om konstruktions- eller installationsfejl, hverken fra forsikring eller det årlige motorservice. Vi mener ikke at vi kunne have ageret anderledes, og mener ikke at der kan rejses tvivl om at skaden er en pludselig skade, som er forårsaget af grundstødningen, og derfor er fuldt dækket af forsikringen.

Skadesbeskrivelse:

Der er sket en pludselig skade idet en vand-spærreventil til motoren menes at være sprunget i forbindelse med en grundstødning. Uheldet skete i forbindelse med sejlads i ... og det har forårsaget vandindtrængning i motoren, så denne er brudt sammen. Motoren holdt straks op med at fungere og båden blev bragt til havn ved hjælp af sejl. Uheldet skete i september 2018. Et reparationsværksted i ... Havn ([reparatør 1]) besigtigede motoren i oktober, men måtte henvise til et større værksted, der kunne tage motoren ud til grundigere undersøgelse.

Motoren er nu synet af et reparationsværksted i ...: [reparatør 2]. Her har man kunnet identificere at der er kommet vand ind og hvilke reparationer der er påkrævet. En reparation af motoren som følge af skaden, skønnes ifølge reparationsværkstedet, at omfatte forskellige beskadigede komponenter og udgifter:

Renovering af topstykke. Boring og rensning af stempler/motorblok. Udskiftning og reparation af en række dele som har taget skade, hvilket først kan vurderes når motoren skilles helt ad. Samt udgifter til udtagelse og genindsættelse af den beskadigede motor. Vedhæftet er 2 billeder modtaget fra [reparatør 2] som illustrerer vand og problem i motordele.

[Reparatør 2] fortæller at der er kommet vand ind baglæns i motoren, og at der derfor er vand i en række dele som vil skulle bores og renses eller udskiftes. At der er kommet vand ind skyldes grundstødningen, hvor tryk og rystelse formentlig har ødelagt eller rykket en vacuumventil af (uden for motoren).

Det samlede beløb for reparation af skaden kendes ikke. Som minimum skal der skiftes dele for 27.000 kr + arbejdstid, hvilket samlet estimeres til 50.000-60.000 kr af [reparatør 2]. Omfanget af reparationen kan derfor overstige prisen på en ny motor, men er dog mulig at udføre ifølge [reparatør 2].

Da båden er af ældre dato udgør motoren en markant del af værdien af båden. Den omtalte motor er fra 2002: Nanni 2.5 HE, 13 HK, diesel, fast skrue, ferskvandskølet. Båden ligger i ... havn og motoren kan ses hos [reparatør 2] i ..."

I mail af 13/6 2019 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Sagens genstand/resumé

Klager gør gældende at hans bådmotor er skadet ved en grundstødning. Selskabet gør gældende, at skaden ikke skyldes en grundstødning, men skyldes vand i cylindrene, som muligvis skyldes en defekt vakuum ventil. Endvidere at skaden burde være anmeldt tidligere, så den kunne være begrænset.

Sagsfremstilling

... anmelder ved anmeldelsesblanket (sagens bilag 2 b) dateret den 27/3 2019, at han den 10/9 2018 havde en grundstødning. Anmeldelsesblanketten var vedlagt 2 fotos af motorens cylinder og

topstykke, der viser at motoren var rustet sammen. Klager ses ikke at have medsendt disse fotos til Ankenævnet. Fotos vedlægges derfor her som bilag 6 og 7.

Anmeldelsesblanketten var endvidere vedlagt en beskrivelse af hændelsen med overskriften 'Skadebeskrivelse'. Skadebeskrivelsen vedlægges her som bilag 8.

...

Selskabet sender sagen til taksator, der udarbejder rapport, bilag 3b. I rapporten skriver taksator, der besigtigede båden mens den lå i vandet, at der ikke kunne konstateres skader efter grundstødning under dæk, bundstokke og aptering viser ikke tegn på belastning. Og *'Vakuump ventil sidder på langsgående skot i kistebænk i cockpit og er ikke løs eller faldet af og vil ikke kunne blive beskadiget under en eventuel grundstødning. En vakuump ventil har ingen funktion under drift af maskinen – hvis den er defekt vil den ikke lufte maskinens udstødningssystem igennem, når maskinen stoppes og man risikerer, at der kommer vand ind ovenpå stempler ved, at der suges vand ind baglæns fra udstødningssystemet og ind i maskine. Dette kan ikke ske mens maskinen kører. Hvis ft (klager) har oplevet driftsstop under sejlads er nærmere nok en følgeskade over der står lidt vand i cylinder over tid og i forbindelse med opstart starter de dårligt og evt. sætter sig som følge af vand over tid – men besigt indikerer vand oven på stempler og rustet fast.'*

Rapporten foto viser hvordan vakuump ventilen er skruet fast på skot i kistebænk – billedtekst: *'Denne kan ikke skades ved en grundstødning.'*

Konklusionen i rapporten er at maskinhavari skyldes vand på cylinder og kommet via udstødning, ind over udstødningsventil og ned ovenpå cylinder og maskine ruster sammen. Taksator vurderer, at skaden ikke kan skyldes en grundstødning men intern maskinhavari/materialefejl. Taksator skriver at denne type skader ses ofte ved defekt vakuump ventil, når maskiner ligger under vandoverfladen.

I mail af 4/8 2019 (bilag 3a) sendte selskabet taksatorrapporten til klager og afslog dækning, da skaden jfr. taksator ikke kunne relateres til grundstødning eller anden dækningsberettiget årsag. Endvidere oplyste man, at hvis man troede, at der var en dækningsberettiget skadeårsag, skal man forhindre at skaden udvikler sig. Det kunne være sket ved en motorkonservering til nogle få tusinde kr. og ikke som nu hvor motoren kræver en større renovering.

...

Klagers kritikpunkter

I bilag 4 anfører klager, at det er forkert, at de ikke havde motoren til reparation lige efter skaden. Taksator har talt med de involverede værksteder. Jfr. bilag 9, mails af 11. april har værkstedet [reparatør 2] oplyst til taksator at de oprindelig kom op til båden fordi en bolt var knækket i manifolden. Og ... fra [reparatør 1], som var det første værksted klager kontaktede, har oplyst til taksator, at båden kom til [reparatør 1] fordi den havde et problem med kølingen – blev varm under sejlads. ... kendte ikke noget til en grundstødning.

Som punkt 2 i bilag 4 anfører klager, at det er en pludselig skade og motor gik ud ved en grundstødning. Taksator har i taksatorrapporten anført, at hvis klager har oplevet driftsstop under sejlads skyldes det nærmere en følgeskade over der står lidt vand i cylinder over tid.

Til punkt 3 i bilag 4 bemærker taksator, at det er rigtigt han ikke har drøftet rapporten med klager, men om hvorfor båden var sat i vandet og hans forklaring ud fra anmeldelsen.

Til punkt 4 i bilag 4 skal bemærkes at motoren jfr. taksatorrapporten er fra 2002, at vakuumventil normalt ikke er omfattet af service og det anfægtes ikke at klager har fået lavet årlig service.

Som ankepunkt 1 i klagen til nævnet anfører klager, at det er lykket for Pantaenius at rykke fokus fra sagen til en vakuumventil. Men at man ikke er blevet klogere på hvorfor motoren holdt op med at virke i forbindelse med en grundstødning.

Pantaenius henviser til at klager selv i sin skadeskrivelse, bilag 8 henviste til at vandspærreventilen menes at være sprunget ved en grundstødning. Pantaenius skal kun afklare om skaden er dækningsberettiget. Taksator nævner i bilag 8 at reparatøren ... er enig med taksator (vand på cylindre) og reparatøren skulle have skrevet en mail til klager om muligheder for denne type skader og reparationsmuligheder og læst denne mail op for taksator. Taksator der er uddannet bådmotormekaniker og skibsingeniør oplyser i bilag 8, at han har arbejdet som taksator med mange grundstødninger hvert år og har aldrig set en skade på en maskine, der sket på den måde, som klager oplyser er sket.

Til punkt 2 om sagsbehandlingstiden beklages det, hvilket også er sket i bilag 5, at klager ikke tidligere fik et svar på at afvisningen opretholdes. Pantaenius kan dog kun se, at have fået en telefonisk rykker og en pr mail. Dette ændrer ikke ved, at klager først den 27/3 2019, da motoren jfr. klagers fotos er rustet sammen, orienterer Pantaenius om en skade, som han oplyser er sket i september 2018 og at årsagen til at han kontakter de involverede værksteder var henholdsvis problemer med kølingen (værkstederne jfr. bilag 8 skiftet udstødningskrøk, der var rustet sammen og termostat, men fortsat problemer med maskine og en bolt, der var knækket ved manifold).

Til punkt 3 i klagen bemærkes, at der hverken i taksatorrapport eller afslag er henvist til konstruktionsfejl. I taksatorrapporten er henvist til at skaden ikke er dækket som følge af at det er et internt maskinhavari/materialefejl, som en grundstødning ikke kan forårsage.

Til punkt 4 i klagen skal bemærkes, at Pantaenius ikke har stillet spørgsmål ved, at motoren gik i stå i forbindelse med grundstødningen. Men alene gør gældende at grundstødningen ikke er årsagen.

Konklusion og begrundelse

Som bilag 10 vedlægges klagers police og som bilag 11 betingelserne for forsikringen. Jfr. kasko betingelserne Afsnit A § 5 nr. 8 er skade på maskine ikke dækket medmindre det skyldes en ulykke (defineret som noget pludseligt udefrakommende i Ordlisten til betingelserne), kollision, grundstødning m.fl.

Jfr. taksator kan skaden ikke være sket ved grundstødning og de involverede værksteder kender heller ikke noget til en grundstødning. Endvidere har klager ikke forsøgt, at begrænse sit tab. Klager kan ikke bebrejde de involverede værksteder, at de ikke har konserveret motor fordi der var vand i den, da det var andre årsager til, at klager kontaktede værkstederne. Nemlig henholdsvis at motor havde problemer med kølingen og en knækket bolt i manifolden."

Klageren har i brev af 29/7 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

"1) Motortilstand:

Det er en meget stor overdrivelse at motoren skulle være rustet sammen. Som motorværkstedet har gjort klart er der intet unormalt i arbejdet og reparationen kan sagtens udføres. Pantaenius har selv talt med [reparatør 2], som mener at rensning og udskiftning af dele vil tage tid og derfor er opgaven dyr, men det er urimeligt at påstå at motoren ikke er i stand til at laves, da der ligger et tilbud på det.

Naturligvis er en motor beskidt og vand i cylinder er snasket med olie osv. Man skal ikke forvente drikkeklart vand fra en motorcylinder. Men motoren er på ingen måde rustet hen. Vi har kontak-
tet flere reparatører for at få indblik i om motoren er i en 'unormal' tilstand efter vandindtag. Vi har fået oplyst at det er den 'normale' omgang ved vandindtag som skal laves: Topstykkereparati-
on og test af dyser og højtrykspumpe.

At få det til at fremstå som at motoren er ekstra dårligt behandlet, er derfor ikke korrekt. Det er, som Pantaenius også selv angiver, en skade som kan forekomme – som oftest i ældre både. Men i vores tilfælde er der ikke konstateret fejl på vakuumventil af taksator og skaden er utvetydigt sket i forbindelse med en grundstødning, som vi vil underbygge i næste punkt.

Det skal jo også bemærkes, at motoren har kørt helt upåklageligt helt frem til skadestidspunktet, og er blevet serviceret uden at der er sket bemærkninger om, at den skulle være rustet eller i dårlig stand. Det er også værd at bemærke at det første motorværksted, [reparatør 1], som undersøgte motoren efter at motoren gik ud ved grundstødningen ikke på noget tidspunkt har bemærket, at der var vand i motoren. Det kan derfor ikke være rigtigt at situationen er så slem som forsikringsselskabet siger, når det ikke med det samme er blevet opdaget af en professionel mekaniker, der har set på motoren i flere omgange efter uheldet.

Det første reparationssted fokuserede i første omgang på et problem med kølingen. Det er stadig ikke på nogen måde konstateret at en grundstødning ikke kan påvirke at motoren ikke har fået den køling den skulle have. Motoren har ikke fungeret siden grundstødningen og fungerede fint helt optil, så grundstødningen må have haft en afgørende betydning for hændelsesforløbet – den kan ikke være ligegyldig som påstået af Pantaenius.

2) Pludselig-skade:

Pantaenius påstår at 'oplevet driftstop under sejlads nok nærmere er en følgeskade over der står vand i cylinder over tid og i forbindelse med opstart starter dårligt og evt. sætter sig som følge af vand over tid – men besigt indikere vand oven på stempler og rustet fast'.

Dette er ren spekulation og vi vil understrege at

- (i) Vi har ikke haft nogen form for startproblemer før grundstødningen og
- (ii) Stempler er ikke rustet fast.

Ved eftersyn har det vist sig, at stempler har været helt dækket af vand. Hvis Pantaenius og taksator derfor skulle have ret i deres antagelse om, at det er en skade der er opstået løbende burde vi efter al sund logik have oplevet startvanskeligheder, hvilket vi ikke har. Samtidig burde stemplerne også have stået *delvist* under vand, og motoren ville have ophørt med at fungere langt før stemplerne var helt dækket af vand. Med andre ord er der i denne sag tydeligt tale om en pludselig opstået skade, der har oversvømmet motoren.

Pantaenius afviser hændelsesforløbet, da de ikke kan se tegn på grundstødning. Dette er ydermere et uacceptabelt forsøg på at frasige sig ansvar, da vi i vores anmeldelse af skaden har gjort det meget klart, at der var tale om rolig sommerdag med let vind, hvorfor der naturligvis ikke kan ses skader indvendigt i båden.

Vi har indhentet vidnebeskrivelser vedhæftet i bilag ... for at underbygge at skaden skete pludseligt og i forbindelse med en grundstødning. Disse vidnesbyrd understreger at der utvetydigt er sket en pludselig skade, modsat Pantaenius vurdering.

3) Tidsforløb:

...

Da vi kontakter motorværkstedet i ... havn ([reparatør 1]), er vi ikke klar over omfanget af problemet og beder dem om at undersøge det, så snart de kan. De vurderer efter besigtigelse, at der er et problem med kølingen. Det er altså ikke os som fortæller dem det – vi er ikke motoruddannede og stoler fuldt og holdent på eksperterne. De oplyste også samtidig, at de ikke kunne være sikre på det, men at det var standard procedure at man startede udefra og arbejdede sig ind ved en motorreparation.

Da kølingen er et typisk problem og noget de kan teste uden at tage motor ud for at skille den ad, valgte de at starte her. Det er igen ikke noget vi har defineret, men er blevet oplyst til os som en standardprocedure. At de derfor først efter skift af flere dele finder ud af at problemet ikke er afgrænset til termostaten som først antaget, kan derfor ikke bebrejdes os.

...

De undersøger over lang tid og beder os derefter om at kontakte et større firma, som kan tage motoren ud, da de ikke selv foretager reparationer med motorudtagning.

...

Vi finder understreger følgende:

(i) Det er modstridende at Pantaenius mener at skaden skulle være anmeldt tidligere for at begrænse skaden og samtidig påstår at det ikke skyldes en grundstødning; hvis skaden allerede var opstået inden grundstødning, hvordan kunne den så blive begrænset.

(ii) Båden har jo ikke sejlet siden skaden, men har uafbrudt været under besigtigelse og forsøgt repareret af to motorværksteder. Det er klart at de store tabere er skadesanmeldere da en fuld sejlsæson er mistet i processen.

(iii) Hvad angår begrænsning af skaden, så har vi undladt at starte motoren og med det samme lukket for kølvandsindtaget efter grundstødning. Dette må anses for at være mere end tilstrækkeligt indtil båden blev overtaget af motorværksted.

(iv) Vi må konstatere at bådbranchen er lille og at Pantaenius, såvel som motorværksted, desværre ikke lever op til procedure- og servicestandarder som gør sig gældende i enhver anden branche.

...

4) Mulighed for årsagssammenhæng imellem grundstødning og motordefekt:

Pantaenius forholder sig ikke til de punkter vi har gjort gældende.

Pantenius kan ikke forsikre en maskine og bagefter mene, at den ikke er installeret korrekt og forsikring aldrig er gyldig. Det er at tage folks penge med dårlige intensioner – en sikker pengemaskine og ren spekulation, som ikke er rimelig og hvis lovlighed i yderste konsekvens må skulle testes ved en domstol.

...

Motor er altså dækket ved grundstødning som det fremgår af police og ovenstående citat. Motorskader forekommer ved grundstødninger som underbygges af Trygfondens generelle beskrivelse.

Forsikringsselskabets taksator kan ikke betragtes som uvildig i sagen, og at han ikke tidligere har oplevet et uheld, som vores, med konsekvenser på motor, kan ikke bruges som et bevisgyldigt indlæg og står i kontrast til Trygfondens pjece. På intet tidspunkt har Pantaenius eller taksator bevist eller endog sandsynliggjort at skaden ikke er dækningsberettiget.

Bådens motor fungerede fuldstændig korrekt indtil uheldet og stoppede pludselig med at fungere i forbindelse med vores uheld og har ikke fungeret siden. Det er således den pludselige hændelse, der er årsag til at motoren ikke fungerer længere. Dette er en kendsgerning som forsikringsselskabet ikke kan drage i tvivl, sådan som de forsøger i deres indlæg."

Selskabet har i mail af 19/8 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

"Til punkt 1 motortilstand. I første udtalelse gjorde selskabet opmærksom på jfr. bilag 9, at motormanden ved den første reparatør ... har udtalt at båd og motor kom til dem fordi den havde et problem med køling – blev for varm under sejlads. Klager ses i sit brev af 2. august at være enig i, at det første reparationssted fokuserede i første omgang på et problem med kølingen. Klagers fremstilling af hændelsesforløbet kan undre. Hvorfor fokuserer reparationsværkstedet på problemer med kølingen, når klagers påstand er at motoren satte ud ved en grundstødning.

Til punkt 2 Pludselig skade

Klager har vedlagt et bilag, der oplyses at være vidnebeskrivelser, der bekræfter, at motoren satte ud efter en grundstødning. Selskabet bestrider ikke, at motoren er stoppet efter en grundstødning. Men selskabet bestrider at en grundstødning har forårsaget motorskaden. I taksatorrapporten står: *'Der er desværre tale om en intern skade, der ikke vil kunne opstå ved en udefrakommende årsag, om det er en vakuum ventil (mest sandsynlig) eller en motor defekt, der er årsag er ikke undersøgt.'*

Til punkt 3 tidsforløb. Selskabet fastholder, at hvis klager mener, at man har en skade efter en grundstødning, burde man snarest muligt have anmeldt sagen til selskabet, så man kunne have foretaget de relevante tiltag for at begrænse skaden og konserveret motoren, hvilket ikke sket. Det bestrides dog fortsat at skaden skyldes en grundstødning.

Til punkt 4 årsagssammenhæng mellem grundstødning og motordefekt. Selskabet bestrider naturligvis ikke, at hvis en motor skades ved en grundstødning er skaden dækket. Men jfr. punkt 2 er taksators konklusion, at motorskaden ikke skyldes en grundstødning."

I brev af 26/8 2019 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"1) Motortilstand:

Igen må vi understrege at der ligger et tilbud på motorreparation og at de reparatører vi har talt med har oplyst at det er den 'normale' omgang ved vandindtag som skal laves. Selskabet forholder sig slet ikke til de nye oplysninger, men fastholder deres fejlbehæftede første udtalelser.

Specifikt adresserede vi allerede deres spørgsmål om hvorfor [reparatør 1] fokuserede på kølingen: Når motorreparatør undersøgte motor og prøvede at starte den gik varmealarmen og han

forklarede at det var normal procedure at starte udefra og skifte varmeveksler for at se om det var årsag, og så senere gå dybere hvis der viste sig at være flere problemer.

At det første reparationssted fokuserede på at varmealarmen lød når de prøvede at tænde motoren er ikke noget som har nogen relevans ifht. forsikringstager – vi kan ikke forventes at betvivle et autoriseret værksted.

...

Vi må yderligere påpege at de anvender en 3. mands beretning, når de henviser til deres oprindelige snak med [reparatør 1]. De snakkede kun med [reparatør 1] fordi vi telefonisk bad taksator om at få bekræftet at motoren havde været besat af dem. Og de har i den sammenhæng udelukkende snakket med ledelsen hos [reparatør 1] og ikke den ... motorreparatør som var på opgaven.

...

4) Årsagssammenhæng imellem grundstødning og motordefekt:

...

Selv i det scenarie som Pantaenius opstiller hvor vakuumventil eller andet eksternt er gået i stykker ved grundstødning og har udløst motordefekt indirekte er sagen stadig dækningsberettiget.

Vi henviser til forsikringspolicen § 6 stk. B som er eneste relevante paragraf til afvisning:

'Denne forsikring dækker ikke følgende:

a) [...] b) tab eller skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, materialefejl eller på grund af normalt slid og ælde. Denne undtagelse gælder dog alene de defekte dele; skader på andre dele af det forsikrede opstået på grund af disse årsager er dækket i henhold til disse betingelser.'

Altså er forsikringen også gyldig ved 1) installationsfejl i vakuum ventil som er en ekstern installation. 2) Slid af vakuumventil som i grundstødning har resulteret i vandindtag i motor. Da motoren er fra 2002 er installation desuden gennemprøvet, men ikke nedslidt så argumentationen er i vores øjne ikke relevant. Men i det tankeeksperiment at den var, er der stadig ikke noget gyldigt afvisningsgrundlag."

Selskabet har i mail af 30/8 2019 til nævnet bl.a. anført:

"1. Motortilstand. Klager anfører, at taksator ikke har talt med den ... motorreparatør, der var på opgaven hos reparatøren [reparatør 1]. Dette er ikke korrekt. Jfr. bilag 9 har taksator redegjort for, at han har talt med ... (mobil ...) der oplyser, at motoren kom til dem fordi den havde et problem med kølingen under sejlads. Han skiftede udstødningskrøk, der var rustet sammen og termostad. Han kendte ikke noget til en grundstødning.

Undertegnede sagsbehandler har ringet til ..., der bad om, at samtalen kunne foregå på engelsk. Han huskede udmærket sagen. Klager har i bilag 8 oplyst, at motoren straks holdt op med at fungere og den blev bragt i havn ved hjælp af sejl. ... oplyste, at motoren stadig kunne starte, da klager kom med båden.

Motorreparatøren ... har endvidere til undertegnede sagsbehandler oplyst, at han ikke kendte til en grundstødning. Han kan ikke udelukke, at båden har haft en grundstødning. Men han oplyste, at motoren havde mange problemer, men kunne udelukke, at de skyldtes en grundstødning.

...

4. Årsagssammenhæng. Pantaenius har ikke påpeget, at en installationsfejl er årsag. Men har alene henvist til, at taksator i rapporten har skrevet, at den type skader ses ofte ved en defekt vaku-

umventil, når maskiner ligger under vandoverfladen. I mange både, er der ikke plads til at lægge motor andre steder en under vandoverflade.

Klager henviser til ordlyden i § 6 b i betingelserne ... Den korrekte henvisning til betingelserne er dog § 5 nr. 1 jfr. bilag 11. Bestemmelsen er dog ikke relevant, da der jfr. § 5 nr. 8 i de gældende betingelser, bilag 11, står: *'Denne forsikring dækker ikke følgende: 8. Tab af eller skade på maskineriet, medmindre skaden skyldes en ulykke, kollision, grundstødning, brand, svidning, ulmen, kortslutning, lynnedslag, eksplosion, force majeure, tyveri eller hærværk.'*"

Klageren har i brev af 17/9 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

"Ad 1) Motortilstand

...

Vi anerkender at Pantaenius har talt med [reparatør 1] reparatør ..., modsat hvad vi tidligere fik at vide hos [reparatør 1]. Vi gør opmærksom på at dette reparationssted netop ikke fandt frem til at motoren var så skadet, som det senere viste sig da [reparatør 2] tog motoren ud. Reparationsstedet har derfor en kraftig interesse i at fralægge sig et ansvar for den mangelfulde undersøgelse. Vi minder om, at det var vores ide at taksator skulle kontakte [reparatør 1] for at bekræfte, at de havde undersøgt motoren først. Det er kritisabelt at Pantaenius vælger at underbygge deres sag på løse telefonsamtaler, som ikke er klart gengivet. Vi har derfor bedt om en skriftlig udtalelse fra ..., så der hersker mindre tvivl om deres syn på sagen. ... kan da også klart bekræfte vores beskrivelse af sagen som beskrevet i vores hidtidige materiale.

... udtalelse viser tydeligt at

1) Det er usandt at ... har oplyst at motoren kunne starte, da den kom ind til reparation. Ellers ville det jo have været en smal sag at reparere motoren. Motoren var ikke funktionsdygtig hverken før eller efter at [reparatør 1]/... havde set på den. Motoren kunne nødtørftigt 'starte' i den forstand at den gik i gang, men med det samme blev for varm og udsendte røg eller slukkede af sig selv efter kort tid. Det kan muligvis betragtes som en definitionssag, om man kalder motoren startdygtig eller ej. Uanset terminologi var motoren ikke funktionsdygtig, og vi måtte sejle for sejl efter grundstødningen. Den direkte årsag til dette funktionssvigt er aldrig konstateret, men overophedning, baglæns-vandindtag og funktionssvigt var en direkte effekt af grundstødningen. Om motoren har tabt kølervæske, varmeveksleren blev ødelagt, udstødningsmixeren har taget skade med følgende vandindtag, og/eller andre af de ting som ... nævner som muligheder er uvist. Men uanset er det en direkte effekt af grundstødningen og motorens funktionssvigt er derfor en pludselig skade.

2) ... kan og vil på ingen måde afvise at skaden er sket som følge af en grundstødning. Enhver anden gengivelse af han udtalelser er en fordrejning af virkeligheden eller en misfortolkning. At vi ikke tidligere fandt frem til skadens omfang skyldes udelukkende reparatørens manglende identifikation af det egentlige omfang af skaden.

...

Samlet konkluderes følgende:

Motoren har indtil grundstødningen fungeret fint og har været eftersat jævnlige, uden at der er påpeget problemer med motoren. Motoren har i den tid vi har ejet den virket upåklageligt indtil grundstødningen. Hvorfor blev alvorlige problemer ellers ikke konstateret og repareret, og hvorfor blev de ikke oplyst overfor bådejerne? Disse problemer er ikke angivet på noget tidspunkt og

en påstand om, at de evt. skulle være årsag til at motoren ikke fungerede efter grundstødningen, er fri fantasi og kan ikke godtages.

Motoren har ikke kunnet fungere eller starte siden grundstødningen, men fungerede fint indtil da, som det jo også er bevidnet af øjenvidner. Det må derfor konstateres at skaden/motorens funktionsvigt var pludselig og tidssammenfaldende med grundstødningen, hvilket ikke kan være en tilfældighed.

Ad 2). Pludselig skade.

Pantaenius fremfører, at taksator konkluderer, at skaden ikke vil kunne opstå ved udefrakommende årsag og at den motormand/..., der har påbegyndt reparation efter grundstødningen, udelukker at skaden skyldes en grundstødning.

Disse udsagn må vi bestemt afvise og det må undre at Pantaenius udtaler sig så kraftigt uden klare skriftlige udtalelser fra parterne. ... siger meget klart i den skriftlige udtalelse (bilag) at han ikke kan udelukke at skaden skyldes grundstødning. Vi betragter derfor denne udtalelse fra Pantaenius som en misfortolkning eller misforståelse og som fuldt tilbagevist.

Det bemærkes desuden at ... reparation jo ikke har fået motoren i gang – så han har jo langt fra den fulde forståelse for hvad der er galt med motoren, og hvad der er årsagen til, at den ikke fungerer efter grundstødningen. Han måtte jo netop henvise til et andet værksted hvad han også gjorde.

Taksator har ikke påvist nogen fejl eller årsag til at motoren ikke fungerede efter grundstødningen, men henholder sig alene til nogle mulige årsager, som han ikke har kunnet påvise.

Konklusionen er at motoren fungerede fint indtil grundstødning. Grundstødningen bevirkede måske en form for overophedning eller lignende af motoren, som var årsag til at den gik i stå og ikke kunne starte igen. At motoren ikke har fungeret efter grundstødningen er en kendsgerning, der ikke kan bestrides. Der er således tale om en pludselig skade."

Selskabet har i mail af 31/10 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

"[Mekaniker ved reparatør 1] skriver i sin udtalelse, der er vedlagt klagers brev af 17/9 til Ankenævnet, at han ikke kan huske, at klager har fortalt ham om en grundstødning. ... skriver, at hvis båden havde en grundstødning kan man ødelægge adskillige ting bl. a. motorophæng (bearings). I taksatorrapporten, bilag 3b beskriver taksator, at der ikke kunne ses tegn på grundstødning.

... skriver videre, at hans erklæring udelukker ikke en grundstødning, men han skriver også: *'I gave in your hand the damaged exhaust mixer that in my opinion contributed a lot in creating the overheating problem.'* ... har således givet klager den udstødningsbøjning, som efter ... mening var skyld i at motoren kørte varm. Som bilag 10 vedlægges faktura fra værkstedet, hvor ... arbejder, på en ny udstødningsbøjning.

Klager skriver, at ... kan og vil på ingen måde afvise, at skaden er sket som følge af en grundstødning. Vi kan ikke se ... udtaler sig herom. Han udtaler sig blot om, at han ikke kan huske klager har nævnt en grundstødning men at han ikke kan udelukke at båden har en grundstødning, men at problemet efter hans opfattelse var en defekt udstødningsbøjning. Jf. konklusionen i taksatorrap-

porten skyldes maskinhavariet, at der er vand over cylinderen, der er kommet ind via udstødning og skaden ses ofte ved defekte vakuum ventiler. Jfr. bilag 8, mail fra taksator til selskabet udtalelse af 13/6, har taksator, der er uddannet motormekaniker, skibssingeniør og har arbejdet som taksator i 20 år, aldrig set en skade på en maskine, som klager oplyser, på grund af grundstødning."

Nævnet har fået forelagt yderligere korrespondance fra parterne – breve/emails af 17/11 2019 og 3/1 2020 – samt bilag i øvrigt fra sagen.

Af selskabets besigtigelsesrapport af 5/4 2019 fremgår bl.a.:

"Indledning:

Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Pantaenius forsikring, foretaget besigtigelse i sagen d. 04.04.2019. Ftg ikke tilstede under besigt – drøftet telefonisk og ftg har sørget for båden er åben så mulig at besigtige.

Sagen drøftet med ... ved [reparatør 1] – dette er normalt ikke en 'del' af service – en vakuum ventil servicere man ikke 'normalt'. Man opdager ofte en defekt ventil ved startbesvær, vand på stempler. Men undertegnede er ikke bekendt med deres interne aftaler omkring service.

Oplyst:

Se anmeldelse:

Skadesbeskrivelse:

Der er sket en pludselig skade idet en vand-spærreventil til motoren menes at være sprunget i forbindelse med en grundstødning. Uheldet skete i forbindelse med sejlads i ... og det har forårsaget vandindtrængning i motoren, så denne er brudt sammen. Motoren holdt straks op med at fungere og båden blev bragt til havn ved hjælp af sejl.

Uheldet skete i september 2018. Et reparationsværksted i ... ([reparatør 1]) besigtigede motoren i oktober, men måtte henvise til et større værksted, der kunne tage motoren ud til grundigere undersøgelse.

Motoren er nu synet af et reparationsværksted i ...: [reparatør 2]. Her har man kunnet identificere at der er kommet vand ind og hvilke reparationer der er påkrævet. En reparation af motoren som følge af skaden, skønnes ifølge reparationsværkstedet, at omfatte forskellige beskadigede komponenter og udgifter:

Renovering af topstykke. Boring og rensning af stempler/motorblok. Udskiftning og reparation af en række dele som har taget skade, hvilket først kan vurderes når motoren skilles helt ad. Samt udgifter til udtagelse og genindsættelse af den beskadigede motor. Vedhæftet er 2 billeder modtaget fra [reparatør 2] som illustrerer vand og problem i motordele.

[Reparatør 2] fortæller at der er kommet vand ind baglæns i motoren, og at der derfor er vand i en række dele som vil skulle bores og renses eller udskiftes. At der er kommet vand ind skyldes grundstødningen, hvor tryk og rystelse formentlig har ødelagt eller rykket en vakuumventil af (uden for motoren).

Det samlede beløb for reparation af skaden kendes ikke. Som minimum skal der skiftes dele for 27.000 kr. + arbejdstid, hvilket samlet estimeres til 50.000-60.000 kr. af [reparatør 2]. Omfanget af reparationen kan derfor overstige prisen på en ny motor, men er dog mulig at udføre ifølge [reparatør 2].

Besigt:

Følgende er noteret under besigt:

Der er ikke konstateret skader efter grundstødning under dæk, bundstokke og apterings viser ikke tegn på belastning.

Vakuump ventil sidder på langsgående skot i kistebænk cockpit og er ikke løs eller faldet af og vil ikke kunne blive beskadiget under en evt. grundstødning.

En vakuump ventil har ingen funktion under drift af maskine – hvis den er defekt vil den ikke lufte maskinens udstødningssystem igennem når maskine stoppes og man kan risikere at der kommer vand ind oven på stempler ved at der suges vand ind baglæns fra udstødningssystemet og ind i maskine. Det kan ikke ske mens maskine kører (under sejlads).

Hvis ft har oplevet driftstop under sejlads er det nærmere nok en følgeskade over der står lidt vand i cylinder over tid og i forbindelse med opstart starter de dårligt og evt. sætter sig som følge af vand over tid – men besigt indikere vand oven på stempler og rustet fast.

Der er desværre tale om en intern drift skade der ikke vil kunne opstå ved en udefrakommende årsag, om det er en vakuump ventil (mest sandsynligt) eller en motordefekt der er årsag er ikke undersøgt.

Hvis man var klar over man under drift fik et maskinhavari i sep 2018 – så skulle man have tilset maskine lige efter skaden opstår. I dag er maskine tæret sammen som følge af saltvand i maskine og må betragtes som totalskadet eller tæt herpå.

...

Vakuump ventil der er skruet fast på skot i kistebænk – denne kan ikke skades ved én grundstødning.

...

Konklusion:

Maskine havari skyldtes vand på cylinder og kommet via udstødning, ind over udstødnings ventil og ned oven på cylinder. Maskine ruster sammen.

Denne type skader ses ofte ved defekt vakuump ventil når maskiner ligger under vandoverfladen. Udstødning er over vand og vandslag ikke mulig under drift.

Undertegnede finder desværre ikke skaden er dækningsberettiget som følge af intern maskinhavari/materialefejl, en grundstødning vil ikke kunne gøre dette.

Økonomi

Undertegnede er enig i oplyste priser. Man bør evt. finde en brugt maskine. (Det samlede beløb for reparation af skaden kendes ikke. Som minimum skal der skiftes dele for 27.000 kr + arbejdstid, hvilket samlet estimeres til 50.000-60.000 kr. af [reparatør 2].)"

Selskabets skibskonsulent har i mail af mail af 11/4 2019 til selskabet bl.a. anført:

"Jeg har talt med ... ved [reparatør 2] – de kom oprindeligt op til båden grundet en knækket bolt i manifolden og må have maskine frem, da de får den af kan de se dette. Oplyser ligeledes flydende pakning ved manifold er ikke original.

... er af samme opfattelse som undertegnede og har også skrevet muligheder for denne type skade til ft på mail, sammen med rep mulighed, overstørrelse osv. (læst op for undertegnede). Når en maskine kører kan vand ikke slå tilbage i denne grundet udstødningstryk, så det kan fysisk ikke lade sig gøre.

Undertegnede har arbejdet som taksator i 20 år og har hvert år mange større og mindre grundstødninger og har aldrig set skade på en maskine som ft oplyser sket.

Har ligeledes i dag talt med ... ved [reparatør 1] – han kunne ikke huske det i dag det var deres motormand der har haft sagen.

Jeg er ikke enig i at jeg ikke talte med ft om dette (drøftet telefonisk i rapport). Jeg talte med ft og om hvorfor den var sat i vandet samt hans forklaring ud fra anmeldelse og omkring en grundstødning er læst inden besigt og vi aftalte han skulle lade den stå åben så jeg kunne se vakuum ventil. (som han jo har skrevet var sprunget i anmeldelse – men nu kan jeg læse han skriver 'Der er ikke konstateret en defekt vakuum ventil på noget tidspunkt eller dårlig funktion af motoren.')

Fakta er at vi har en maskine der har taget saltvand ind i ultimo (opl sep) 2018 og kikket på i oktober ifølge anmeldelse og vi hører om 27.3/1.4 og det kan ikke ske når maskine kører. Der er en intern fejl i installationen/udstødningssystemet – desværre.

Ft er velkommen til at få sin egen fagmand/motormand til at kontakte undertegnede hvis ft ønsker dette."

Skibskonsulenten har i en ny mail af 11/4 2019 til selskabet bl.a. anført:

"Har nu også lige talt med ... (mobil ...) som var motormand på sagen for [reparatør 1] og han siger maskine kom ind til dem fordi den havde et problem med kølingen – blev for varm under sejlads. Udstødningsskræk har han skiftet fordi den var helt rustet sammen og skiftet termostat – men der var stadig problemer med maskine og en knækket bolt på manifold.

Han kendte ikke noget til en grundstødning!"

Af mail af 2/9 2019 fra klageren til mekaniker hos reparatør 1 fremgår bl.a.:

"As you probably remember you looked at our boat engine (a Commander 31 in ...) a while back. When [reparatør 2] later took the engine out of the boat it turned out that the engine has somehow taken water in backwards into the system. How the engine took water in backwards is undecided – we believe that this must have happened in the grounding and that the insurance should therefore cover the repair.

Our insurance make you a witness for their case that there has not been an accident which influenced the engine.

I definitely remember telling you that we had an accident/grounding and that the engine stopped and if started again gave a temperature alarm and smoked. Therefore we didn't use the engine, besides the testing, after the accident.

The insurance claims that there was no accident, or at least that it didn't influence the engine, based on a telephone call with you and they are denying to cover the case (the case is running in the third and final external evaluation – a long process!). This is simply incorrect since the engine stopped abruptly in the accident and if started again gave a temperature alarm and smoke. Therefore the accident was the decisive/triggering factor for the engine taking water in.

Could you please send an email response where you confirm as many of the below points as possible:

- 1) Confirm the above description (e.g. that we did mail and telephone discussions with you and ... stating that we had an accident and wanted a thorough investigation of the cause of the malfunction).
- 2) What you told us was that the best thing was to start from the outside testing part by part until the source of problem was found.
- 3) Confirm that we did tell you the engine stopped working. Despite the engine could still be turned on, the temperature alarm started and the engine smoked if tried.
- 4) That your statement cannot in any way be used to state that an accident/grounding did not occur.

Of course we didn't expect that the engine was damaged to the severe level it turned out. We really don't believe that the engine broke by itself as claimed by the insurance. It was a relatively new engine (from 2002) and the engine stopped in connection with the grounding where the engine must have been shaken dramatically when the boat was put to a stop. Even though the engine could still start there is no reason to suspect that the grounding haven't influenced the cooling system somehow or given rise to other problems. If you have any knowledge/ideas for how the engine can break during a grounding/accident they are very welcome."

I mail af 5/9 2019 fra mekanikeren hos reparatør 1 til klageren hedder det bl.a.:

"As i told by phone i cant really remember if you told me about the grounding. I look after hundreds of boat during a season and it's really hard to remember everything. Anyway about the grounding the only way to proof it is lift the boat and inspect the bottom, a boatbuilder can easily tell if it was or not.

I can confirm the point number 2 and 3 but the engine can also stop because overheating.

I gave in your hand the damaged exhaust mixer that in my opinion contributed a lot in creating the overheating problem. If the boat hit the ground you can damage several parts, in my experience especially silentblocks and bearings.

I can also confirm that my statement is not exluding a grounding at all, that of course could be possible, but is only about the engine malfunction I found on board."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§3 Dækningsomfang

Forsikringsselskabet bærer alle risici, som det forsikrede er udsat for, i forsikringens løbetid.

...

§5 Undtagelser til Yacht Kaskoforsikringen

Denne forsikring dækker ikke følgende:

1. Tab eller skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde, korrosion, rustdannelse og elektrolyse. Denne undtagelse gælder kun selve de defekte eller slidte dele, idet tab eller skade på andre dele af den forsikrede genstand, der skyldes fejlen eller sliddet, er dækket i henhold til disse betingelser.

...

8. Tab af eller skade på maskineriet, medmindre skaden skyldes en ulykke, kollision, grundstødning, brand, svidning, ulmen, kortslutning, lynnedslag, eksplosion, force majeure, tyveri eller hærværk.

...

Definition af ord og udtryk, som bruges i betingelserne

...

Ulykke En pludselig udefrakommende begivenhed."

Nævnet udtaler:

Under sejlads den 10/9 2018 oplevede klageren 2-3 korte grundstødninger i serie, hvorefter motoren straks gik ud. Da han forsøgte at tænde motoren igen, kom der røg fra motoren, og der kom vand ind i båden. Han måtte derfor sejle i havn for sejl. Reparator 1 vurderede i første omgang, at systemet med kølingen af motoren var beskadiget, men henviste senere til anden reparatør, da reparatør 1 fandt det nødvendigt, at motoren blev taget ud af båden til videre undersøgelse. Reparator 2 har konstateret, at vand er kommet baglæns ind i motoren og har forvoldt skade. Reparator 2 har vurderet udbedringsomkostningerne til 50-60.000 kr., hvilket kan overstige prisen på en ny motor. Klageren har anmeldt skaden til selskabet den 27/3 2019. Den beskadigede motor er fra 2002.

Klageren har anført, at motoren før grundstødningen fungerede upåklageligt uden startproblemer, og at skaden således må tilskrives pludselig skade i forbindelse med grundstødningen. Det er ikke blevet klarlagt, præcis hvad der er galt med motoren, og hvorfor den holdt op med at virke.

Selskabet har anført, at den anmeldte skade ikke skyldes grundstødning, men vand i cylinderne, hvilket muligvis skyldes en defekt vakuumventil. Selskabet har anført, at taksator har vurderet, at pågældende type skade ikke kan ske ved grundstødning. Selskabet har også anført, at klageren ikke har begrænset sit tab, idet han først har anmeldt skaden i marts 2019 og ikke har konserveret motoren efter hændelsen.

I selskabets besigtigelsesrapport af 5/4 2019 hedder det, at maskinehavariet skyldes, at vand er kommet ind via udstødningen og ned på cylinderen. Maskinen er derved rustet sammen. Det anføres, at denne type skader ofte ses ved defekt vakuumventil, når maskinen ligger under vandoverfladen. Vakuumventilen er skruet fast på skot i kistebænk og kan ikke skades ved en grundstødning. Der er tale om en intern driftsskade, der ikke vil kunne opstå ved udefrakommende årsag. Om det er en vakuumventil (mest sandsynligt) eller en motordefekt, der er årsag, er ikke undersøgt. Konsulenten fandt ikke skader på dæk, bundstokke eller aptering, som kan henføres til grundstødning.

Selskabets skibskonsulent har i en mail af 11/4 2019 anført, at han aldrig i sit arbejde som taksator i 20 år har set sådan skade på en maskine, som klageren oplyser sket. Det er hans opfattelse, at det fysisk ikke kan lade sig gøre, fordi vandet på grund af udstødningstrykket ikke kan slå tilbage i maskinen, mens den kører. Han har videre anført, at reparatør 2 telefonisk har givet udtryk for at være af samme opfattelse for så vidt angår motorskaden.

En mekaniker hos reparatør 1 har i mail af 5/9 2019 anført, at han ikke kan huske, om klageren fortalte om en grundstødning, men at en bådebygger let kan afgøre, om der er sket grundstødning ved at undersøge bunden. Han kan ikke udelukke, at der er sket grundstødning. Han kan bekræfte, at klageren oplyste, at motoren pludseligt stoppede med at virke, men motoren kan også stoppe på grund af overophedning. Han fandt en beskadiget udstødningsbøjning, som efter hans opfattelse var medvirkende til at skabe overophedningsproblemet.

Ankenævnet for Forsikring

18.

93803

Af forsikringsbetingelsernes § 5, nr. 8, fremgår det, at forsikringen ikke dækker "Tab af eller skade på maskineriet, medmindre skaden skyldes en ulykke, kollision, grundstødning, brand, svidning, ulmen, kortslutning, lynnedslag, eksplosion, force majeure, tyveri eller hærværk".

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet det ikke bevist, at den anmeldte motorskade er forårsaget af grundstødning. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at yde forsikringsdækning.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabets besigtigelseskonsulent har vurderet, at der er tale om en intern driftsskade i motoren, der ikke kan opstå i forbindelse med en grundstødning. Nævnet har også lagt vægt på, at der ikke foreligger erklæringer fra hverken reparatør 1, reparatør 2 eller andre sagkyndige, som støtter, at årsagen til skaden er grundstødning. Mekanikeren hos reparatør 1 har i mail af 5/9 2019 anført, at han ikke husker, at klageren fortalte om en grundstødning, men at han fandt en beskadiget udstødningsbøjning, som efter hans opfattelse var medvirkende til at skabe overophedningsproblemet. Reparatør 2 har ikke afgivet udtalelse i sagen, men selskabets besigtigelseskonsulent har i mail af 11/4 2019 anført, at en mekaniker hos reparatør 2 telefonisk har oplyst, at han er af samme opfattelse som besigtigelseskonsulenten for så vidt angår motorskaden.

Det, som klageren i øvrigt har anført, herunder at motoren førhen fungerede upåklageligt og pludseligt satte ud i forbindelse med den anmeldte grundstødning, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Jens Kruse Mikkelsen
formand