Ankenævnet *for* Forsikring

Den 5. august 2020 blev i sag nr. 94649:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Betri Trygging
Kongabrúgvin 1
Postboks 329
110 Tórshavn
Færøerne

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bådforsikring. Hans advokat har i klageskemaet af 2/1 2020 til nævnet bl.a. anført:

> **"Kort redegørelse for sagen**
> Min klient, som er uddannet skibsfører, var ude at sejle i sin båd den 9. januar 2019. Min klients ven, …, som er maskinuddannet, var med på turen.
>
> De holdt stille et par minutter for at tisse. Da de sejler videre fik de alarm på, at motoren var for varm. De tog først farten af og dernæst slukkede de for motoren. Da motoren var slukket kunne de begge se en plastikpose komme flydende ud af bagenden på båden.
>
> Min klient mener, at plastikposen har blokeret for kølevandet og forårsaget skade på motoren.
>
> Skaden blev anmeldt til forsikringsselskabet.
>
> Selskabet nægtede først at dække skaden. Selskabet mente ikke, at plastikposen havde blokeret kølevandet, idet der ikke kunne konstateres skade på impelleren. (Se vedhæftede bilag af 3. juli 2019 og 2. juli 2019).
>
> Min klient var ikke enig i selskabets begrundelse, idet det var ikke noget i vejen med ferskvandkø-lesystemet. Redegørelsen, som selskabet byggede sin konklusion på, var baseret på antagelser og ikke på de faktiske omstændigheder.

Selskabet behandlede sagen på ny og traf en ny afgørelse om ikke at dække skaden med en anden begrundelse. Denne begrundelse var, at min klient ikke straks havde slukket for motoren, idet det ville være den korrekte fremgangsmåde. (Se vedhæftede video og bilag af 10. juli 2019)

Min klient fik repræsentanten for motoren at udtale, at den korrekte fremgangsmåde ved alarm for overophedet motor er at tage farten af og dernæst slukke hvis det ikke hjælper. Repræsentanten udtaler, at impelleren ikke tager skade af manglende søvandsafkøling et par minutter. (Se bilag af 15. august 2019 og operator's manual)

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?
Min klient ønsker dækning for skaden."

I brev af 11/2 2020 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"[Båden] var forsikret på almindelige båd-betingelser, uden tillægsdækningen maskinforsikring, pkt. 3.5 i betingelserne for bådforsikring.

Den 16. juni 2019 anmeldte [klageren] skade på båden. Skaden var sket 15. juni 2019. Der var kommet alarm på motoren om, at den var for varm, og selvom farten blev taget af båden, steg varmen fortsat og nåede max på temperaturviseren, inden båden blev lagt til ved ...

Da motoren var slukket, kunne forsikringstager og hans kammerat, som er maskinmand, se, at en slags plastikpose viste sig fra bådens bagparti.

Forsikringstager påviste, at plastikken sikkert nok havde blokeret kølevandet, hvilket sikkert nok havde medført, at blokken var røget, hvorfor kølevandet var forsvundet, rimelig indirekte i motoren.

Den 19. juni henvendte forsikringstager sig igen til Betri Trygging, nu med en løsning til sagen. Forsikringstager skrev, at alle maskinkyndige havde sagt, at det var bedst at få en ny komplet motor båden i for at sikre, at der ikke ville opstå følgeskader. Han havde modtaget et tilbud på ny motor med drev, inkl. montering, a kr. 400.000,-, betinget af at værkstedet kunne beholde værende motor m.m.

Forsikringstager foreslog derfor Betri Trygging, at sagen kunne afsluttes ved at Betri Trygging udbetalte en erstatning på ialt kr. 306.000,-, efter at selvrisiko m.m. var trukket fra erstatningen.

Betri Tryggings interne maskin-surveyor havde forfald i perioden lige efter at skaden var sket, og da vores sædvanlige eksterne surveyor var inhabil, valgte Betri Trygging at kontakte [konsulentfirma] i forbindelse med den anmeldte skade. De fik tilsendt en oversættelse af skadesanmeldelsen samt billeder af skaden.

Den 3. juli 2019, efter at have modtaget synsrapporten, blev skaden afvist:

På baggrund af det oplyste og antagelsen om at kølevandspumpen ikke har synlige skader på impelleren eller tegn på varmgang langs pumpehuset, antages det ikke for sandsynligt, at en plasticpose frit flydende i havet kan være årsag til den konstaterede skade på dieselmotoren.

Når søkoblingen blokeres løber impelleren varm i pumpehuset, og der kan konstateres skade efter relativ kort driftstid uden korrekt søvandsflow gennem pumpen og frem til den våde udstødning.

Desuden blev det understreget, at tillægsdækningen maskinforsikring, pkt. 3.5 betingelserne, ikke var tegnet for båden.

I henhold til forsikringsbetingelserne for bådforsikringen pkt. 2.4, bliver erstatning for skade på maskine, påhængsmotorer, udenbordsdrev og spil alene udbetalt i henhold til § 155 i konventionen.

I email af 4. juli 2019 skrev forsikringstager til Betri Trygging med anmodning om genoptagelse af sagen. Forsikringstager mente, at repræsentant fra Betri Trygging havde været ombord på båden uden tilladelse eller tilstedeværelse af repræsentant for forsikringstager. Forsikringstager påpegede endvidere, at han fandt det utilstrækkeligt, at sagen var blevet afvist på grund af 'antagelser'. Han følte sig uretfærdigt behandlet, da selve skadesforklaringen ikke var blevet lagt til grund for afgørelsen. Forsikringstager påstod, at han kunne få flere eksperter til at skrive en direkte modsat rapport i forhold til den synsrapport, som var blevet lagt til grund for sagens afvisning.

Efter anmodning fra forsikringstager blev der foretaget nyt syn af skaden i forbindelse med sagens genoptagelse. Repræsentant for forsikringstager, samt repræsentant for værkstedet deltog.

Det fremgik af den nye synsrapport, at den ansvarshavende for maskinen ikke havde handlet korrekt da alarmen afgik. Desuden kunne der ikke påvises nogen kaskoskade, der kunne være årsag til skaden på maskinen.

I ny afgørelse af 10. juli 2019 skrev Betri Trygging bl.a., at der ikke er tale om skade, der er dækket af bådens kaskoforsikring:

Det blev lagt til grund, at den respektive skade ikke var sket på grund af udefrakommende hændelse som er erstatningsberettiget jf. pkt. 2.4 i betingelserne for bådeforsikring.

Båden var forsikret uden tillægsdækningen maskinforsikring, pkt. 3.5 i betingelserne, og derfor er der ikke tale om erstatningsberettiget skade.

I den email, som afgørelsen af 10. juli blev afsendt med, blev der også besvaret på spørgsmål fra forsikringstager om bådens forsikringsforhold:

Udvidet maskinskade har ikke været tegnet for båden siden 12. juli 2013. Dengang blev bådens forsikringsværdi reduceret, forsikringspræmien blev ligeledes reduceret, samtidig med at selvrisikoen blev forhøjet. Der blev afsendt en opdateret forsikringspolice lige efter ændringen, og desuden er policer sendt ud nogle gange i løbet af de seneste år.

I skrivelse dateret 3. oktober 2019 klagede …, advokat på vegne af forsikringstager. Advokaten påviste, at både forsikringstager og hans kammerat, som var med på sejlturen, havde set en hvid plastikpose komme ud fra båden bagpå. Advokaten fastholdt desuden, at forsikringstager havde opført sig korrekt i forbindelse med alarmen, og vedhæftede en video samt udklip fra motorens manual.

I klageafgørelsen af 16. december 2019 fastholdt Betri Trygging, at skaden ikke er dækket af bådens kaskoforsikring. Afgørelsen var hovedsagelig begrundet med, at det ikke fandtes godtgjort, at skadesårsagen var udefrakommende. Det påhviler forsikringstager at bevise, at der er tale om en erstatningsberettiget skade, og dette var ikke bevisliggjort.

I afgørelsen blev der yderligere henvist til synsrapporten fra [konsulentfirma], hvoraf det bl.a. fremgik, at hverken pumpe eller impeller viste tegn på skade. Desuden blev der henvist til, at brugervejledningen ikke blev fulgt i forbindelse med alarmen.

Når der er tale om ren maskinskade er skaden ikke erstatningsberettiget, såfremt der ikke er tegnet ekstradækningen maskinforsikring.

Betri Trygging finder det ikke sandsynliggjort, at skaden kunne være forvoldt af en plastikpose eller lignende, der flød i havet.

Betri Trygging fastholder, at der ikke er tale om skade, som er dækket af bådforsikringen, og det findes ikke, at forsikringstager har kunnet påvise nogen udefra kommende skade, som kunne have forvoldt maskinskaden på båden."

Klagerens advokat har i brev af 11/3 2020 til nævnet bl.a. bemærket:

"Mine klienter mener, at forsikringsselskabet har ikke belæg for at nægte at dække skaden, idet der ses være anden forklaring på den skete skade end at en plastikpose har blokeret for søvandsindtaget til motoren.

Forsikringsselskabet har kun antagelser fra [konsulent] som belæg for sin første afgørelse om at nægte dækning med begrundelse nr. 1. Begrundelsen er [konsulents] antagelse baseret på to andre antagelser eller forudsætninger, som der ikke er holdepunkter for.

Den ene antagelse er, at impelleren ikke har taget skade. Det er tilbagevist af værkstedslederen … hos agenten for Volvo motorer [sted]. Den anden antagelse er, at der må være fejl på ferskvandskølesystemet. Det har værkslederen hos agenten tilbagevist. Det kan ses på video klippet, at der er ikke fejl på ferskvandskølesystemet.

Forsikringsselskabet burde have forholdt [konsulent] disse oplysninger om at hans to antagelser som støtter op om hans antagelse om, at plastikposen sandsynligvis ikke har forårsaget skaden, ikke holder.

Det har forsikringsselskabet ikke gjort, fordi deres egen synsmand imidlertid havde googlet sig frem til, at den korrekte fremgangsmåde havde været at slukke for motoren med det samme da temperaturen blev for høj. [Klageren] og [maskinmand] havde oplyst, at de havde taget farten af med det samme og dernæst slukket for motoren da temperaturen ikke gik ned.

Med denne begrundelse nr. 2 nægter forsikringsselskabet at dække skaden. Denne begrundelse holder ikke, idet [klageren] og [maskinmand] har gjort som foreskrevet i manualen for båden. Det bakkes op af agenten for Volvo motorer.

Da jeg klager og forholder forsikringsselskabet disse forhold falder forsikringsselskabet tilbage til begrundelse nr. 1 med [konsulents] antagelse baseret på de to antagelser eller forudsætninger, som ikke holder. Derfor kan der ikke være belæg for antagelsen om at plastikposen ikke har forårsaget skaden.

Jeg mener derfor, at man står tilbage med en mulig forklaring på skaden. Det er at plastikposen har blokeret for søvandsindtaget til motoren. Det bakkes også op af agenten for Volvo motorer."

Selskabet har i brev af 26/3 til nævnet bl.a. bemærket:

"Betri Trygging fastholder, at der ikke er tale om erstatningsberettiget skade.

For at understøtte dette yderligere, har Betri Forsikring, via [konsulentfirma], været i kontakt med [skibsmotorforhandler], Volvo Penta Center Danmark, for at få en udtalelse om skaden, se bilag 1.

Som det fremgår af vedlagte email korrespondence mellem [konsulentfirma] og [skibsmotorforhandler], er [skibsmotorforhandler] enige i den oprindelige rapport fra [konsulentfirma].

[Skibsmotorforhandler] tilføjer desuden, at: *'Hvis de havde sejlet uden at der havde været vandflow på søvandssiden ville det nok også have kunne ses på udstødningssiden efter turbo. Der sidder på turbo en vandblander der køre kølevand ud i udstødningssystemet for at afkøle det og så ville gummibælgen der nok også være brændt.'*

På grundlag af ovenstående, konkluderer [konsulentfirma] derfor, at: *'Det er ikke kun pumpen der indikerer, at antagelsen om plastik i vandet ikke er korrekt som skadesårsag. Skaderne på motoren ville ikke se ud som beskrevet af bådejeren, hvis det er blokering af søvandskølingen der er skadesårsagen.'*

Som det fremgår af vedhæftede billede, bilag 2, er [bådens] vandblander og bælg uden forbrænding.

Med henblik på ovennævnte finder Betri Trygging det således fortsat ikke sandsynliggjort, at skaden på [båden] kunne være forvoldt af en plastikpose eller lignende, der flød i havet.

Betri Trygging fastholder, at der ikke er tale om skade, som er dækket af bådforsikringen, og det findes ikke, at forsikringstager har kunnet påvise nogen udefra kommende skade, som kunne have forvoldt maskinskaden på båden."

Klagerens advokat har i brev af 3/4 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Forsikringsselskabets bemærkninger af 26. marts 2020 giver min klient anledning til at gentage, at forsikringsselskabet forudsætninger for at ikke at dække skaden fortsat beror på fejlagtige antagelser.

Udtalelsen i e-mail af 24. marts 2020 fra [skibsmotorforhandler] er, at [konsulents] responsum virker meget fornuftigt og at hvis mine klienter havde sejlet uden vandflow på søvandssiden ville det kunne ses på udstødningssiden efter turbo.

> Jeg ville mene, at man i stedet for at bygge videre på fejlagtige antagelser burde have forholdt [konsulent] og [skibsmotorforhandler], at der ikke er fejl på ferskvandskølesystemet og at impelleren ikke tager skade af at plastikposen har blokeret for søvandsindtaget i et par minutter.
>
> [Skibsmotorforhandlers] antagelse om, at gummibælgen nok ville være brændt baseres på samme forkerte forudsætning som [konsulents] antagelse om impelleren. Hvis mine klienter havde sejlet i længere tid end et par minutter så er det korrekt, at impelleren ville være skadet og gummmibælgen ville være brændt. Hvis der sejles i et par minutter med blokering for søvandsindtaget skades impelleren ikke. Det samme gør sig gældende for gummibælgen.
>
> Der er ingen anden forklaring på, at motoren brød sammen end at plastikposen har blokeret – helt eller delvist – for søvandsindtaget.
>
> De to personer, der sejlede med bådet da skaden skete, har begge to stor erfaring med både og sejlads. Det ses også i og med, at de handlede korrekt i den pågældende situation."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelsesmail af 16/6 2019 fra klageren til selskabet fremgår bl.a. (som oversat af selskabet til dansk):

> **"Redegørelse**
> Vi lagde ud fra havnen ved 12 tiden, lørdag 15. juni og satte kurs mod ... Da vi var kommet indenfor sundet, dvs. få minutter/meter før ankomst til …, kom der alarm på motoren om, at den var for varm. (Jeg mener, at alarmen startede, da den var på ca. 100 grader, og hastigheden var da ca. 25 mil og 27 rpm (Tophastighed er 34 mil og 3500 omdr.) (Lige før lagde vi båden stille i få minutter for at ordne 'private forhold').
>
> Da alarmen kom, tog jeg farten af straks, men den blev ved med at øge om varmen. Jeg tænkte på at slukke motoren, men erfaringer siger, at man skal sætte farten ned for at sikre sig at der er 'flow' på kølevandet, som sikrer at den bliver kold.
>
> Temperaturen blev ved med at øges, og heldigvis var vi så tæt på …, at vi kunne lægge til kaj inde i ... Da vi lagde til kaj, blev motoren slukket, og da var der mere end 120 grader (Viseren viste ikke mere end 120, så det er tænkeligt, at temperaturen har været højere).
>
> Da motoren var slukket, kunne vi se, at noget hvidt plastik (en slags pose) viste sig fra bagpartiet. Og dette har sikkert været årsagen til, at den er blevet varm (Dvs. at dette plastik har blokeret kølevandet, sikkert nok).
>
> Efterfølgende er der blevet konstateret, at to 'fryseproppe' på motorblokken er sprængte og oliefygning i motoren. Ifølge gode anbefalinger fra gode maskinarbejdere forskellige steder fra, satte vi proppene i igen (de lå i bunden) og fyldte kølevand på igen.
>
> Men her kom der næsten intet kølevand på, fandt ud af, at kølevandet faktisk løb direkte i bundkarret. Og da kan man konstatere, at her er tale om alvorlig skade.
>
> Ringede til … straks efter og anmeldte det – … siger, at dette lyder ikke godt og bad mig forsøge at få det hele tømt (få vandet ud af maskinen).

…, som var med på turen, fik ordnet det med at der blev sat pumpe på, alt blev suget ud af motoren. Efterfølgende fyldte vi 10 liter olie på (havde to 5 liters dunke liggende), og motoren blev drejet rundt, uden at starte. (Jeg drejede motoren rundt med nøglen og slukkede straks igen – dvs. at motoren aldrig startede).

Nu har jeg ikke specielt meget forstand på maskiner, men som alle siger, så har denne 'plastikpose' sikkert nok standset kølingen, som har gjort, at den pludselig er blevet så varm. Og det har så medført, at 'frostproppene' er sprængte og som sikkert nok også har medført, at blokken er røget, som har medført, at kølevandet er forsvundet, rimelig indirekte, i motoren."

Klageren har i mail af 19/6 2019 til selskabet bl.a. anført (som oversat af selskabet til dansk):

"Hændelse
Båden, som jeg har forklaret om, fik en pose omkring drevet/skruen, som har standset kølingen. Dette har så medført, at den er blevet varm, og frostproppene er røget ud, som så har stoppet al køling meget pludseligt. (Den mistede alt vandet). Af denne årsag er den pludselig blevet varm, som sikkert har medført skade på blokken. (Kølevandet løber rimelig uhindret ned i bundkar). Det kan også konstateres, at der har været overtryk i bundkarret, idet at olie er sprøjtet op gennem filtret.

Løsning
Man kan købe ny blok med topstykke, og så overføre alt fra værende motor over på den nye blok/topstykke – en cirka prisvurdering er ca. kr. 200.000,-. Men efter hvad jeg har forstået på gode maskinarbejdere, så er dette ikke nogen god løsning, fordi da motoren har været så varm, så er der sikkert nok også røget forskelligt andet f.eks. dyser, udstød, turbo, køler, pumper osv. Med andre ord, så kan dette let komme til at koste meget mere – evt. mere end en ny motor koster, når det kommer til stykket.

Alle maskinkyndige siger, at det er bedst at få en ny komplet motor i for at sikre, at der ikke opstår følgeskader, og binde om hele fingeren (sikre sig totalt). Efter hvad jeg kan forstå på … og … i …, så får man kun helhedsløsninger – dvs. at man køber motor med drev.

… er kommet med et tilbud om, at vi kan få ny tilsvarende pakke for kr. 400.000,- med montering, hvis de tager det, som er nu, i bytte.

For at sikre sig helt, er vores forslag, at forsikringen betaler os kr. 300.000,- og så er sagen afsluttet. (Dette kommer så til at koste os 100.000,- hvis vi vælger … løsning – eller kan vi måske få en maskinkyndig til at hjælpe os med at skifte motor/drev for at spare lidt af pengene – det at komme af med kr. 100.000,- uventet, er selvfølgelig ikke nogen ønskesituation.

Og når jeg nævner, at forsikringen betaler os kr. 300.000,- så er selvrisikoen på kr. 25.000,- trukket fra. Og kørslen fra … på kr. 4.800,- + moms er også trukket fra. Med andre ord, så koster dette forsikringen kr. 300.000,- + (4.800,- + moms) – dvs. det samlede beløb for forsikringen bliver 306.000,-.

Vi vurderer, at dette er en god løsning for alle parter, og så bliver man også helt sikret, og sagen afsluttet/lukket."

8. 94649

Klageren har i mail af 24/6 2019 til selskabet videre bl.a. bemærket (som oversat af selskabet til dansk):

> "Jeg kan tilføje, at motoren har kørt 1125 timer – med andre ord, den var dårlig nok tilkørt. Foruden at den, efter min opfattelse, som de fleste kan vidne om – så har vi lige brugt ca. 20.000 på splinternye skruer og olieskift m.m. Og så at denne skade skulle ske oveni, er virkelig en streg i regningen."

Selskabets konsulent har i rapport af 2/7 2019 bl.a. anført:

> **"Responsum**
> Efter anmodning fra Betri Trygging, … har undertegnede gennemgået det tilsendte materiale uden præjudice for assurandørernes erstatningspligt med følgende bemærkning:
>
> **[Båden]**
> antages at være en … kabinecruiser … med en 6-cylindret Volvo Penta indenbords motor Type D6-330 A-B med våd udstødning.
>
> Det er oplyst, at [båden] afgik fra … den 15. juni 2019 kl. 12.00 med kurs mod ... Kort før målet løber maskinen varm, farten var 25 knob, og motoren gik med 2700 rpm.
>
> Motoren blev holdt i gang med reduceret kraft i et forsøg på at bringe ferskkølevandstemperaturen ned fra ca. 100° C, men termometret på ferskvandssiden viste ca. 120° C, da motoren blev stoppet.
>
> To frostpropper på motorblokken var løse, og der blev konstateret vand og olie under motoren. Under forsøg på at genskabe korrekt ferskkølevandsmængde kunne det konstateres, at ferskvandet løb ret ned i bundkarret.
>
> På baggrund af det oplyste og antagelsen om, at søkølevandspumpen ikke bar synlige skader på impelleren eller tegn på varmgang langs pumpehuset, antages det ikke for sandsynligt, at en plasticpose frit flydende i havet kan være årsag til den konstaterede skade på dieselmotoren.
>
> *Impelleren i søvandspumpen fremstår uden synlig skade.*
> *Der er ingen synlige tegn efter varmgang på den tvungentrukne søkølevandspumpe.*
>
> Når søkølingen blokeres løber impelleren varm i pumpehuset, og der kan konstateres skade efter relativ kort driftstid uden korrekt søvandsflow gennem pumpen og frem til den våde udstødning.
>
> [Principskitse over et motorkølevandssystem udeladt her]
>
> Den beskrevne skade antages at være en fejl på ferskkølevandssiden. Det skal bemærkes, at 2 frostpropper lå under maskinen.
>
> Der er ikke rapporteret om sprængning af eller fejl på dækslet ved ekspansionstanken på ferskvandssiden. Dækslets fjedermodstand er konstrueret til at lette ved et tryk lavere end et tryk, der kan trykke 2 frostpropper ud af blokken. Ved gennemslag fra forbrændingskammeret til kølevandskappen kan der antageligt presses en prop ud, hvorefter ferskvandstrykket falder, og maski-

nen mister sin køleevne omkring forbrændingskamrene. Splashkølingen under stemplerne antages at være intakt, indtil smøreolietrykket falder. Motoren blev stoppet og efterfølgende tørnet.

Da der er rapporteret om direkte forbindelse mellem ferskvandssiden og bundkarret, antages O-ringe at lække som følge af varmgang. Det antages, at årsagen til den beskrevne skade på motoren skal henføres til en fejl på ferskvandssiden af kølesystemet.

Vi er ikke bekendt med motorens driftsstatus før rejsens begyndelse den 15. juni 2019. Skadesårsagen kan fastlægges ved gennemgang af motorinstallationen."

I brev af 3/7 2019 fra selskabet til klageren hedder det bl.a. (som oversat af selskabet til dansk):

"Konklusionen i taksatorrapporten er således klar. Det vurderes ikke sandsynligt, at plastikposen har været årsagen til skaden. Når kølingen bliver hindret, så går der ikke lang tid, indtil man kan konstatere på impeller, da den går varm, når den mister kølingen. lmpellen har heller ingen synlig skade, og der er heller ikke tegn på, at kølepumpen har været over-opvarmet."

Klageren har i mail af 4/7 2019 til selskabet bl.a. bemærket (som oversat af selskabet til dansk):

"Henvisende til selve rapporten, så benytter vedkommende taksator ord som 'antages' gang på gang. Her er intet konkret andet end, at man forsøger at give ferskvandsystemet skylden og selvfølgelig det, for så slipper I for at på tage jer ansvaret.

Jeg kan oplyse, at i mine … år hos …, hvor vi har sejlet med båd (samme system) flere gange daglig, hvor båden blev startet 'på det tørre' og siden søsat, – der var aldrig noget problem, og impelleren fik ingen synlig skade. Og henvisende til maskinkyndige kilder, så kan en impeller køre længe, hvis den bare får en lille smule vand.
…
Hvorfor ikke holde sig til fakta, at manglende køling kom af plastikposen – der flyder plastik allevegne i ... Og vi var også 2 mand ombord, og begge kunne se det."

Af taksatorrapport af 9/7 2019 fremgår bl.a. (som oversat af selskabet til dansk):

"Motor: Volvo Penta D6-330A-B

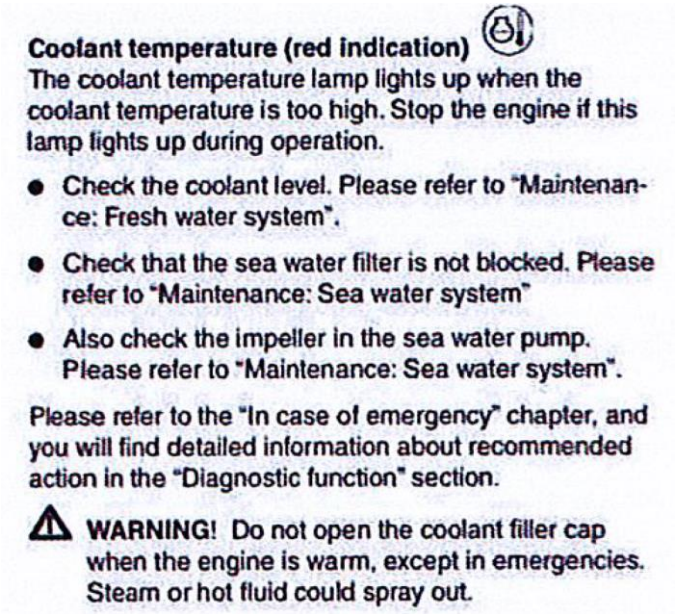
Taksation: Motoren er tilset sammen med … og … ombord på båden …, som stod på land i ...

Det, som fejler motoren:
- Kølevand lækker ned i bundkarret, på motoren.
- Kølevand lækker ud gennem frostproppe ned i kølen.

Temperaturen på kølevandet var over 120 gr. C, da båden var på vej til ..

Volvo Penta har følgende oplysninger, hvad man skal gøre, når alarm akriveres p.g.a. kølevand – temperatur og -mængde:

10. 94649



Coolant temperature (red indication)
The coolant temperature lamp lights up when the coolant temperature is too high. Stop the engine if this lamp lights up during operation.

- Check the coolant level. Please refer to "Maintenance: Fresh water system".
- Check that the sea water filter is not blocked. Please refer to "Maintenance: Sea water system"
- Also check the impeller in the sea water pump. Please refer to "Maintenance: Sea water system".

Please refer to the "In case of emergency" chapter, and you will find detailed information about recommended action in the "Diagnostic function" section.

WARNING! Do not open the coolant filler cap when the engine is warm, except in emergencies. Steam or hot fluid could spray out.

Volvo Penta anbefaler at slukke motoren, når alarmen kommer. Den ansvarshavende person ombord på båden har ikke gjort det rigtige for at undgå skade på motoren.

Der er ingen skade på både-skroget, som er årsagen til nogen skade på motoren."

Selskabet har i brev af 10/7 2019 til klageren bl.a. anført (som oversat af selskabet til dansk):

"Som det fremgår af vedlagte taksatorrapport, dat. 9. juli 2019, kom man til den konklusion, at der er ikke tale om skade, som er omfattet af [båds] kaskoforsikring. Det vurderes ikke, at den konkrete skade på motoren kan være opstået af udefra kommende hændelse, som er omfattet af § 2.4 i forsikringsbetingelserne for bådeforsikring.

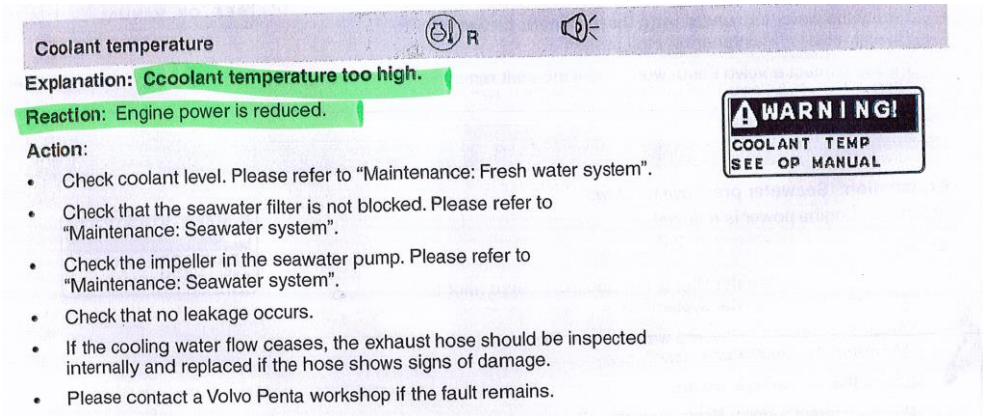
Da der ikke er tegnet nogen maskinforsikring for [båd], er der ikke tale om en erstatningshjemlet skade, og der holdes fast ved den oprindelige afgørelse i sagen om, at skaden ikke er omfattet af forsikringen."

I mail af 15/8 2019 fra en værkstedsleder til klageren hedder det bl.a. (som oversat af klageren):

"Under henvisning til dit brev om at få vores (volvo penta agent) vurdering af hvad er sket og hvorfor motoren er blevet for varm.

Under henvisning til D6-310 owners manual som følger med båden står – WARNING – Colant temp – See op manual. Der henvises til at man skal undersøge Coolant level mm... se billede nedefor.

11. 94649


Coolant temperature

Explanation: Ccoolant temperature too high.

Reaction: Engine power is reduced.

Action:

- Check coolant level. Please refer to "Maintenance: Fresh water system".
- Check that the seawater filter is not blocked. Please refer to "Maintenance: Seawater system".
- Check the impeller in the seawater pump. Please refer to "Maintenance: Seawater system".
- Check that no leakage occurs.
- If the cooling water flow ceases, the exhaust hose should be inspected internally and replaced if the hose shows signs of damage.
- Please contact a Volvo Penta workshop if the fault remains.

Ellers kan oplyses, at termostaten er helt åben ved 92 grader og måler viser op til 120 grader.

Hvis der ringes til os som er agenter for motorer så bliver der altid sagt at du skal tage farten af motoren til tomgang for at konstatere om temperaturen går ned, det ser man på temp. måler indenfor 1 minut og um så at temp. ikke går ned råder vi folk til at slukke for motoren hvis tilrådeligt – med det mener vi, at du kan ikke vælge at lade både drive ind mod stenkast eller lignende som kan lave større skade på båd og besætning frem for at sejle med for høj temp. og få båden sikkert ind til havn hvis det er muligt indenfor kort tid.

Under henvisning til at forsikringen siger som du forklarer at hvis søvandsinntaget bliver blokeret så skulle impelleren blive ødelagt. Det mener vi ikke er muligt fordi du skriver at I har fået alarm og siden er gået ca. 3 minutter til du har slukket for motoren og på disse minutter uden søvandskøling burde en impeller ikke kunne være ødelagt.

Vores vurdering af hvorfor motoren er blevet for varm og siden sprængt frostpropper ud er: Hvis en pose kommer om drevet og blokerer søvandsindtaget og ingen søvandskøling er på ferskvandskølingen er det en teoretisk mulighed til at motoren bliver alt for varm og siden sprænger frostpropperne ud. Da skal motoren op over 120 grader (som er max på temp måler).

Vores konklusion:
Under henvisning til video taget da motoren blev tørnet er ikke noget som tilsiger at der er noget galt med ferskvandskølesystemet.

Hvis du har fået en pose om drevet som har blokeret indtaget helt eller delvist så er dette en teoretisk årsag til at motoren er blevet alt for varm og har sprængt frostpropperne ud som siden har forårsaget at kølevæsken er løbet ud af motoren og siden har ødelagt mere af sig."

Selskabets konsulent har i mail af 24/3 2020 til en skibsmotorforhandler bl.a. anført:

"Jeg sender her min opfattelse af problemet, som jeg har beskrevet i responsum. Vi du se det igennem, måske er det blokken eller bare nogle o-ringe."

12. 94649

Skibsmotorforhandleren har i mail af 24/3 2020 til selskabets konsulent bl.a. anført:

> "Din rapport virker meget fornuftig.
>
> Vedhæftet har du den rigtige tegning og beskrivelse af kølesystemet.
>
> Hvis de havde sejlet uden at der havde været vandflow på søvandssiden ville det nok også have kunne ses på udstødningssiden efter turbo. Der sidder på turbo en vandblander der køre kølevand ud i udstødningssystemet for at afkøle det og så ville gummibælgen der nok også være brændt."

I mail af 24/3 2020 fra selskabets konsulent til selskabet hedder det bl.a.:

> "Jeg finder efter kontakt med [skibsmotorforhandler] ikke anledning til at ændre konklusionen i vores responsum. Det er ikke kun pumpen der indikerer, at antagelsen om plastik i vandet ikke er korrekt som skadesårsag. Skaderne på motoren ville ikke se ud som beskrevet af bådejeren, hvis det er blokering af søvandskølingen der er skadesårsagen."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

> **"Afdeling A Kaskoforsikring v.m.**
> …
> **2.4 Skade på maskine m.v.**
> Skade på maskine, påhængsmotorer, udenbordsdrev og spil bliver erstattet jf. § 155 i konventionen. Dvs. kun såfremt skaden er forårsaget af:
> **2.4.1** Ild eller sprængning i andet end maskinen.
> **2.4.2** Fartøjet er sunket, kæntret, strandet eller stødt på grund.
> **2.4.3** Fartøjet har stødt på fast eller flydende genstand, inkl. is.
> **2.4.4** Voldshandling og ran.
> **2.4.5** Tyveri, som ikke er udført af mandskab eller passagerer.
> **2.4.6** Søskade eller lækage, som ellers bliver erstattet i henhold til konventionen."

Nævnets sekretariat har gennemset et videoklip vedr. bådens motor.

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at der under sejlads den 15/6 2019 skete motorskade på hans båd i forbindelse med, at motoren brændte varm. Han har anført, at årsagen til skaden er, at kølevandet var blevet blokeret af en påsejlet plastikpose.

13. 94649

Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at forsikringen ikke dækker ren maskinskade, og at det ikke er sandsynliggjort, at der er tale om en dækningsberettigende udefrakommende skade forvoldt af en plastikpose eller lignende, der flød i havet.

Klageren har i skadeanmeldelse af 16/6 2019 anført, at der få minutter før ankomst til havn kom alarm fra motoren om, at den var for varm. Han tog straks farten af, men temperaturen blev ved med at stige. Da de var meget tæt på havn, sejlede de ind og lagde til kaj, og da motoren blev slukket, viste måleren mere end 120 grader (målerens maksimum). Da motoren blev slukket, kunne han og maskinmesteren se noget hvidt plastik – en slags pose – vise sig fra bagpartiet af båden. Det blev efterfølgende konstateret, at to frostpropper på motorblokken var sprunget, og at der var oliefygning i motoren. Da de forsøgte at fylde fersk kølevand på igen, løb det direkte ned i bundkarret. Klageren har anført, at motoren kun havde kørt 1.125 timer og således dårligt nok var tilkørt.

I konsulentrapport af 2/7 2019 indhentet af selskabet hedder det, at det på baggrund af det oplyste om hændelsesforløbet og en antagelse om, at søkølevandspumpen ikke havde synlige skader på impelleren eller tegn på varmgang langs pumpehuset, ikke kan antages at være sandsynligt, at en frit flydende plastikpose i havet kan være årsag til den konstaterede skade på dieselmotoren. Det anføres, at når søkølingen blokeres, og impelleren løber varm uden korrekt søvandsflow, vil der kunne konstateres skade på impelleren efter relativt kort driftstid. Det anføres, at skaden må antages at skyldes fejl ved ferskkølevandssiden.

Af taksatorrapport af 9/7 2019 fremgår det, at det, som fejler motoren, er, at kølevand lækker ned i bundkarret på motoren, og at kølevand lækker ud gennem frostpropper ned i køleren. Der er ingen skade på både-skroget, som er årsag til skade på motoren. Det anføres, at motorproducenten anbefaler at slukke motoren, når alarmen kommer, og at klageren derfor ikke har gjort det rigtige for at undgå skade på motoren.

Af mail af 15/8 2019 fra en værkstedsleder til klageren fremgår det, at de råder folk til først at tage farten af motoren og herefter at slukke motoren, hvis temperaturen ikke falder inden for 1

minut. Det anføres, at impelleren ikke burde kunne blive ødelagt, hvis der kun går 3 minutter fra alarm, til motoren bliver slukket. Det anføres, at det er en teoretisk mulighed, at en pose er kommet om drevet og har blokeret søvandsindtaget, og at frostpropperne herefter er sprunget ud på grund af varme med yderligere skade til følge. Det anføres, at der ikke er noget på den video, som klageren har optaget, som tilsiger, at der er noget galt med ferskvandskølesystemet.

Selskabets konsulent har den 24/3 2020 forelagt sin rapport for en forhandler af pågældende type skibsmotorer. Skibsmotorforhandleren har i mail af 24/3 2020 anført, at konsulentens rapport virker fornuftig, og at hvis båden havde været uden vandflow på søvandssiden, ville der nok også kunne ses skade på udstødningssiden efter turbo.

Nævnet lægger til grund, at forsikringen ikke er tegnet med udvidet dækning for maskinskade, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 3.5. Afgørende er derfor, om der foreligger en skadeårsag, der er omfattet af kaskoforsikringens punkt 2.4. Af punkt 2.4.3 fremgår det, at forsikringen dækker skader forårsaget af, at "Fartøjet har stødt på fast eller flydende genstand, inkl. is".

Nævnet bemærker, at klageren har bevisbyrden for, at der foreligger en dækningsberettigende skadeårsag til den anmeldte skade.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke bevist, at skaden på motoren er forårsaget af påsejling af en plastikpose eller en lignede genstand. Da der heller ikke i øvrigt er godtgjort nogen dækningsberettigende skadeårsag, kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning for den anmeldte skade.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på selskabets konsulentrapport af 2/7 2019, hvori det vurderes, at skaden skyldes fejl på ferskkølevandssiden, og at tilstopning med en plastikpose ikke kan anses for en sandsynlig skadeårsag, blandt andet idet der ikke var tegn på skader på impelleren eller varmgang langs pumpehuset. Konsulenten har forelagt rapporten for en skibsmotorforhandler, der har anført, at rapporten virker meget fornuftig, og at der i øvrigt nok også ville

have været øvrige skader på udstødningssiden efter turbo, hvis båden havde været uden vandflow på søvandssiden.

Erklæringen af 15/8 2019 fra værkstedslederen – hvori det hedder, at en plastikpose om drevet kan være en teoretisk skadeårsag, og at dette ikke burde give skade på impelleren på så kort tid – og det af klageren i øvrigt anførte, 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