

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 11. september 2024 blev i sag nr. 101663:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Lloyd's V/Søassurancen Danmark A/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 15/5 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Der var snestorm og stormflod natten til d. 3/1 2024 hvorved vores båd rammer kajen.

Søassurancens assurandør har været på båden dagen før skaden skete, og at denne har konstateret hvorledes båden var fortøjet. Jeg er stadig af den opfattelse at denne fortøjet båden korrekt, men såfremt assurandøren konstaterede, at fortøjninger ikke var tilstrækkelige, var denne forpligtet til at lade mig det at vide, ligesom I som forsikringsselskab ikke har orienteret mig om, at I ikke ville dække skaden under anvendelse af de etablerede fortøjninger. Forsikringen har således været bekendt med de konkrete omstændigheder for bådens fortøjning inden skadens indtræden. Det skal bemærkes, at der er fejl i havarirapporten, idet det var storm den pågældende dag (mere end 17,2 m/s). Jeg har forinden tilset båden og givet denne ekstra fortøjninger. I og med at [havn] er en A-havn er anvendelse af havnens egne ankerbøjer også forsvarlig fortøjning som anført i forsikringsbetingelserne, da havnen ellers ikke kunne opfylde betingelserne for at være en A-havn.

Der er ikke redegjort for, på hvilken måde jeg har handlet forsætlig eller groft uagtsomt.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Vi ønsker dækning for skaden."

I brev af 11/6 2024 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Som advokat for Lloyd's v/Søassurancen Danmark, Selskabet, fastholder jeg Selskabets tidligere afvisning af, at skaderne på [klagerens] båd, der opstod den 3. januar 2024, er en dækningsberettiget skade.

SAGENS TVISTPUNKT

Klager har indbragt Selskabets afgørelse af 13. februar 2024, hvor Selskabet har afvist, at den anmeldte skade den 3. januar 2024, er en dækningsberettiget skade.

BEDØMMELSESGRUNDLAGET

Til brug for Ankenævnets behandling af sagen, vedlægges Klagers begæring ved indtegnning af forsikringen, jf. **bilag A**, aftalegrundlaget mellem Klager og Selskabet i form af police, jf. **bilag B** og forsikringsbetingelser, jf. **bilag C**.

Klager indsendte den 6. juni 2023 begæring om at tegne forsikring hos Selskabet, og oplyste i den forbindelse blandt andet, at han havde over 40 års sejlererfaring i egen båd, jf. bilag A.

Klagers kaskoforsikring trådte i kraft den 9. juni 2023, jf. bilag B.

Af forsikringsbetingelserne, jf. bilag C, fremgår blandt andet:

*'2.4 Kaskoforsikringen dækker **ikke** skade for de nævnte hændelser, som følge af:
Såfremt en skade opstår som følge af nedenstående, er den ikke dækket af forsikringen. Vær derfor særlig opmærksom på nedenstående forhold.*

...

b) At de til fartøjet benyttede fortøjninger og ankergrejer, ikke har været forsvarlige og fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig.'

FORUDGÅENDE SKADE – BESIGTIGET 2. JANUAR 2024

Forud for den i sagen omhandlende skade, havde Klager den 16. november 2023 en anden skade, hvor et cover på båden var blæst op og havde ridset båden på dækket under coveret.

Denne skade blev besigtiget den 2. januar 2024, og dermed dagen før den i nærværende sag anmeldte skade. Besigtigelsesrapport, udfærdiget af [Taksator 1], fremlægges som **bilag D**.

FORLØBET

Klager anmeldte den 5. januar 2024, at hans båd, en ..., var blevet beskadiget på styrbord skrog-hjørne den 3. januar 2024, som følge af en stormskade, idet en fortøjning var sprunget, hvorefter båden ramte kajen, jf. **bilag E**.

Udskrift fra Forsikringsvejret viser, at der i løbet af døgnet blev registreret vindstød af stormstyrke, men ingen kraftig nedbør, jf. **bilag F**.

Selskabet bekræftede modtagelsen af skadesanmeldelsen og anmodede samme dag Klager om at sende billeder af skaden samt om at indhente tilbud på udbedring af skaden.

Selskabet kontaktede herefter en ekstern skadesbesigtiger [taksator 2] for en vurdering af skaderne. [Taksator 2] besigtigede båden sammen med Klager, og fremkom den 9. februar 2024 med en havarirapport, jf. **bilag G** med tilhørende fotobilag, jf. **bilag H**.

Af havarirapporten, side 2, fremgår blandt andet en beskrivelse af hændelsesforløbet:

*'Ved samtale med forsikringstager, har undertegnede forstået hændelsesforløbet således:
Fartøjet lå i vandet i ... med mast og rig monteret. Fartøjet lå fortøjet ved en kaj på indersiden af den vestvendte ydermole. Det lå med agterenden ind mod kajen, og forenden fortøjet til en*

morning ude i havnebassinet. Agterende mod vest, forenden mod øst. Fartøjet havde ligget på denne plads siden sommer/efteråret 2023.

På havaritidspunktet blæste det meget kraftigt fra øst, med vindstød af stormstyrke. Vindpres forfra på fartøjet, trak så hårdt i forfortøjningen at agterenden kunne nå ind til kajen. Vedvarende kontakt over en længere periode, medførte tydelige skader på fartøjets agterende. Efter havariet flyttede forsikringstager fartøjet over i en anden del af havnen.'

Af konklusionen på havarirapporten, side 2 og side 3, fremgår:

'I den skr. anmeldelse anfører forsikringstager, at en fortøjning var sprunget og at dette var årsagen til at fartøjet ramte kajen. Det var ikke det han forklarede undertegnede ved besigtigelsen, der oplyste han at ingen fortøjning var bristet. Forenden var fortøjet til en morning ude i havnebassinet mod luv (øst), og vindtryk forfra bevirkede at fartøjet kunne ramme imod kajen. Evt. ændring af vandstand, kan også påvirke længden af en fortøjning når denne er fastgjort til en morning.

Hændelsen var en direkte følge af, at forfortøjningen/fortøjningerne, ikke var tottet tilstrækkelig op.

Vor kollega [Taksator 1] var ombord på fartøjet d. 2. januar 2024 (dagen før denne hændelse) ifb. med en anden skadesag på fartøjet. [Taksator 1] bemærkede, at fartøjet da lå relativt tæt på kajen med agterenden.'

Endeligt fremgår der af havarirapportens side 5 en beskrivelse af de fotos, der fremgår af bilag H:

'Der vedlægges farvefoto's af fartøj og skadesomfang:

Foto nr. Beskrivelse af billede:

1 & 2. Viser fartøjet i [havn].

3-7. Viser udvendige skader i sb. side.

8. Viser den trange adgang til indvendig reparation.

9 & 10. Viser skader indvendig i sb. side.

11. Viser sb. agterpulpit der er trykket fremefter.

12. Viser berørt område i bb. side.

13 & 14. Viser nærbilleder af skaderne i bb. side.

15. Viser hvor fartøjet lå fortøjet på havaritidspunktet. Billedet er taget mod øst. Pilen viser morningen ude i havnebassinet, hvori forfortøjningen var fastgjort. Ved siden af til højre, ses en [anden båd] fortøjet på samme måde. Denne led ingen overlast under det aktuelle vejrlig.

16. Viser kajvægen som fartøjet var i fysisk kontakt med. Der ses tydelige skuremærket på den.

17. Viser et billede som forsikringstager har optaget, indem fartøjet blev flyttet over på anden plads.'

På baggrund af havarirapporten meddelte Selskabet den 13. februar 2024 afslag, idet der ikke var tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, jf. forsikringsbetingelsernes § 2.4, jf. **bilag I**.

Klager meddelte ved mail samme dag, at han ikke var enig i Selskabets afslag, idet de var to mand, der tottede fortøjningerne op så hårdt de kunne, samt at det forhold, at båden havde ramt kajen ved ekstremt højvande ved stormstyrke, ikke kunne betegnes som uansvarlig fortøjning, jf. bilag I.

Selskabet forelagde Klagers indsigelser for [Taksator 2], og fastholdt den 23. februar 2024 sit afslag overfor Klager, jf. bilag I, med følgende uddybende begrundelse:

'Vi har bedt om besigtigers [Taksator 2] kommentarer til din mail, og vi fastholder afgørelsen efter modtagelse af nedenstående fra besigtiger [Taksator 2]:

Forsikringstager har anført, at det var ekstremt højvandet.

En morning som fartøjet var fortøjet til, er en bøjle der er forankret til en ankeranordning i havbunden. Ved højvande vil fortøjningen til morningen reelt tottes op, da afstanden fra ankerpunktet i havbunden og op til fartøjet bliver øget, ved lavvande vil den reelt slækkes lidt. Dvs. at et fartøj der flyder på vandet, vil være længere væk fra kajen ved højvande og tættere på kajen ved lavvande.

Fortøjning til en morning er en relativ 'fleksibel' fortøjningsform, der krævet meget totte forfortøjninger når vind/storm er ind fra stævnen, og det er fortøjningen til morningen der skal holde fartøjet fri af en kaj agter for fartøjet.

Forfortøjningerne kan føres bagud til skødespil, hvormed de kan tottes meget hårdt op.

Alternativt kan agterfortøjningerne slækkes en del, og fartøjet hales godt fremefter og fastgøres.

Derefter trækkes fartøjet bagud og ind til kajen igen, med brug af motorkraft i bagegear eller skødespil.

Det er faktisk, at forfortøjningerne der var fastgjort til morningen, ikke var tottet tilstrækkelig op til at forhindre at agterskibet kunne ramme bolværket agter for fartøjet, pga. vindpresset forfra på fartøjet.'

Klager vendte herefter tilbage den 6. marts 2024 ved advokat, der blandt andet bestred, at Klager havde handlet forsætligt eller groft uagtsomt, ligesom Klager gjorde gældende, at Selskabet havde haft en assurandør ude og besigtige båden dagen før skaden, der ikke havde påtalt fortøjningen, jf. **bilag J**.

Selskabet indhentede bemærkninger fra [Taksator 1], der havde været på båden den 2. januar 2024, og som ved mail af 19. marts 2024 påpegede, at han havde været på båden for at besigtige en ødelagt kaleche, der var blæst i stykker flere steder, og derfor stod åben. Ved at se på fotos igen se, at fortøjninger ikke var stramme, jf. **bilag K**.

Ved mail af 19. marts 2024 fastholdt Selskabet sin tidligere afvisning. jf. **bilag L**.

Klager meddelte herefter ved mail af 19. april 2024, at der fortsat var uenighed om afgørelsen, og at han derfor ønskede at forelægge sagen for Ankenævnet for Forsikring, idet han og hans advokat dog ønskede svar på advokatens brev af 6. marts 2024, jf. **bilag M**.

Selskabet svarede den 25. april 2024, at Selskabet fastholdt tidligere afvisning, og henviste i den forbindelse til Selskabets mail af henholdsvis 13. februar og 23. februar 2024, jf. **bilag N**.

Sagen blev herefter indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

ANBRINGENDER

Faktum er,

At Klagers båd var fortøjet med stævnen – forenden – fortøjet til morring, det vil sige pæle ude i vandet, jf. bilag E, side 2 og bilag F, foto 15, og med agterenden – den bagerste del af båden – mod kajen (molen), jf. bilag F, foto 16 og 17.

En morring er pæle, der er monteret fast på havbunden, og med en kæde/torv fra pælene til båden, der holder båden på plads. Jo strammere kæden/torvet er spændt (tottet op), des mindre kan båden bevæge sig.

Jo højere vandstanden er, des længere er afstanden mellem havbunden og der hvor båden er fortøjet. Når en båd er fortøjet med stævnen (forenden) til en morring (pælen der er monteret på havbundenden), vil båden ved høj vandstand blive holdt længere fra kajen.

Hvis en båd er fortøjet stramt nok (tottet) fortil, vil det fysisk ikke være muligt for båden at ramme kajen.

Sammenfattende gøres det gældende,

I henhold til fast praksis, er det klager, der som forsikringstager, har bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Klager har, jf. hans egne oplysninger, mere end 40 års erfaring med egen båd. Han må derved forventes at have betydelig erfaring med at fortøje en båd i al slags vejr.

Det fremgår af aftalegrundlaget mellem parterne, at forsikringen ikke dækker skader som følge af, at de til fartøjet benyttede fortøjninger ikke har været forsvarlige, samt at skader der skyldes, at fortøjningen ikke har været forsvarlig heller ikke dækkes. Ved objektive ansvarsfraskrivelsesklausuler er det uden betydning, om der foreligger uagtsomhed eller forsæt fra Klagers side.

Dækningsundtagelsen fremgår af aftalegrundlaget mellem parterne, og der er i den forbindelse gjort opmærksom på, at en forsikringstager, her Klager, skal være særligt opmærksom på, at de anførte dækningsundtagelser gælder, jf. forsikringsbetingelsernes § 2.4. Klager har modtaget forsikringsbetingelserne ved forsikringsaftalens indgåelse, og har derved været informeret herom.

Det gøres subsidiært gældende, at

Ud over undtagelsesbestemmelsen i forsikringsbetingelsernes § 2.4, litra b, gælder endvidere en sikkerhedsforskrift, jf. forsikringsbetingelserne side 3, at en båd altid skal være forsvarligt fortøjet. Hvis en (uagtsom) tilsidesættelse heraf medfører en skade, kan retten til erstatning helt eller delvist bortfalde.

Det er ejeren af en båd, der ubestridt har ansvaret for, at en båd er fortøjet i tilstrækkeligt omfang. I tilfælde af kraftigt vejr, hvor der er risiko for vejrhændelser som f.eks. storm/vindstød af stormstyrke, skærpes denne forpligtigelse.

Klager burde derfor, særligt henset til vejrforholdene, have sikret sig, at båden var fortøjet, og dermed tottet op.

Ankenævnet for Forsikring

6.

101663

Da der er direkte årsagssammenhæng mellem denne undladelse og skaden, er erstatning bortfaldet.

Det gøres endvidere gældende, at

Det bestrides at den af Selskabet rekvirerede taksator (Taksator 1), der var på båden den 2. januar 2024 for at besigtige et ødelagt cover, har nogen forpligtigelse til eller noget ansvar for at sikre, at Klager havde fortøjet sin båd den 3. januar 2024.

Dels var [Taksator 1] på båden med et helt andet formål og fokus, jf. Bilag D og K, og dels kan en besigtigelse dagen før ikke undtage Klager fra hans pligt til at sikre, at båden var fortøjet efter vejr- og vindforhold.

At [Taksator 1] efterfølgende og ved en gennemgang af billeder fra besigtigelsen den 2. januar 2024 kan konstatere, at båden på daværende tidspunkt ikke var tilstrækkeligt fortøjet, ændrer ikke herpå."

Klageren har i brev af 18/6 2024 til nævnet bl.a. bemærket:

"Skaden er sket aften d. 3-4 januar hvor vi havde snestorm, politiet havde fra rådet al udkørsel, der var så meget sne det ikke var mulig at køre [i området]. Det var altså ingen mulighed for at komme ud til båden før vejene igen var blevet åbnet op.

Vi har et prof firma til at montere Vinter coveret på båden, deres montering holdt desværre ikke så to lynlåse var sprunget, hvilket er hvad Forsikringen beskriver, som var årsagen til bestigelsen dagen før skaden.

Hvis Taksatoren havde fortalt jeg ikke var forsikret som jeg lå fortøjet ville båden selvfølgelig være blevet flyttet omgående.

Ud over fortøjningerne var der 5 cylinder fender samt en kugle fender mellem agter ende og kajen.

Da jeg laver anmeldelsen, var jeg stadig rystet over skadens omfang, og ret sikker på at en af de tværgående fortøjninger var sprunget. Se billede af agterende hvor et ligner et sprunget tovværk. Under besigtigelsen af skaden sammen med taksator informerer jeg selvfølgelig om at jeg har taget fejl. (Ærlighed kan åbenbart være dyrt).

Forsikringsselskabet har ret i jeg øjensynligt har lavet en dum fejl, ellers var skaden jo ikke sket. Men er det ikke det vi har en kasko til at dække for."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af rapport af 6/2 2024 fra ekstern taksator 1 vedr. en anden skade fremgår bl.a.:

"Dato besigt 02.01.2024

...

Vedrørende Ansvarsskade som følge af fejlmontering af fæstninger til [cover]

...

Ankenævnet for Forsikring

7.

101663

Omhandler: Skader på dæk efter [cover] var fæstnet i løse scepter der har skadet dækket. ... Formålet med besigtigelsen er at give en uvildig vurdering af havariårsag, skadens natur og omfang overfor selskabet.

...

Besigtigelse

Skibet henlå i vandet. Blæst og [cover] var gået op i alle 3 lynlåse – stænger ved fordæk faldet fra. Face time med ft ang. skaden og skibet bør tilses – oplyser han er i dialog med [forhandler af cover].

...

Konklusion

Lokal reparation med vandslibning og små gelcoat fyldning. Vurdere skaden kan udbedres ved besigt lejlighed 2-3 gange og samlet ca. 10 timer + småmaterialer fordelt over flere dage.

Ved kaskodækning dækkes ikke brugsspor, småridser der måtte opstå på skibet. Overslag ud fra synlighed med [forhandler af cover] monteret 2 jan, ca. kr. 8.000 + moms.

Undertegnede finder umiddelbart efter besigt at skaden ligger under selvrisiko beløbet (kr. 11.980), og vil derfor anbefale ft at han sammen med [forhandler af cover] tager en dialog omkring udbedring til forår når cover er aftaget og skibet er vasket."

Af klagerens skadeanmeldelse af 5/1 2024 fremgår bl.a.:

"Skadesdato:	03/01 23 [2024]
Klokkeslæt:	Nat
Vejrforhold på skadestidspunktet:	Snestorm
...	
Hvordan opstod skaden?:	Fortøjning sprunget hvorefter båden rammer kajen
Beskrivelse af skadens omfang:	Styrbord skroghjørne skadet
...	
Hvad er årsag til skaden:	Vind"

Af selskabets havarirapport af 9/2 2024 fra ekstern taksator 2 fremgår bl.a.:

"Fartøj:

...

Bygge år: 2018.

...

Fartøjskategori: Sejlbåd m. kort køl, dobbelt spaderor, kravelbygget af glasfiberlaminat.

Forsikringstager har ejet fartøjet siden foråret 2023.

Havaridato: 3. januar 2024.

Havaristed: [Havn] (lystbådehavn).

Vejrforhold: Kuling med vindstød af stormstyrke fra Ø'lig retning.

Hændelsesforløb:

Ved samtale med forsikringstager, har undertegnede forstået hændelsesforløbet således:

Fartøjet lå i vandet i [havn] med mast og rig monteret. Fartøjet lå fortøjet ved en kaj på indersiden af den vestvendte ydermole. Det lå med agterenden ind mod kajen, og forenden fortøjet til en morring ude i havnebassinet. Agterende mod vest, forenden mod øst. Fartøjet havde ligget på denne plads siden sommer/efteråret 2023.

På havaritidspunktet blæste det meget kraftigt fra øst, med vindstød af stormstyrke. Vindpres forfra på fartøjet, trak så hårdt i forfortøjningen at agterenden kunne nå ind til kajen. Vedvarede kontakt over en længere periode, medførte tydelige skader på fartøjets agterende.

Efter havariet flyttede forsikringstager fartøjet over i en anden del af havnen.

Besigtigelse mv.:

Forsikringstager og undertegnede besigtigede fartøjet i forening. Indledningsvis blev det drøftet, hvorledes havariet var sket.

Derefter blev berørte dele af fartøjet inspiceret, og div. skader og forhold blev registreret. Ligeledes blev det drøftet hvorledes der kunne ske reparation. Ligeledes blev det drøftet, hvor der kunne ske reparation. Forsikringstager havde forinden indhentet et pristilbud hos [reparatør 1]. Forsikringstager var overrasket over størrelsen af dette tilbud.

Herfra blev forsikringstager informeret om, at undertegnede var blevet bedt om at indhente yderligere et prisoverslag i sagen.

Herfra blev der lavet en skr. opstilling over observerede forhold. Denne opstilling blev sammen med billeder fremsendt til [reparatør 2], der forinden var forespurgt om hvorvidt de kunne være interesseret i at afgive pris på reparationen.

Vor opstilling med foto blev ligeledes fremsendt til [reparatør 1], da det var vort indtryk at deres tilbud ikke indeholdt alle de forhold som undertegnede havde observeret. Vi bad dem om at bekræfte deres tilbud, eller at regulere dette i forhold til vor opstilling.

Efterfølgende fremkom der et skr. prisoverslag fra [reparatør 2] samt et revideret tilbud fra [reparatør 1].

Konklusion:

I den skr. anmeldelse anfører forsikringstager, at en fortøjning var sprunget og at dette var årsagen til at fartøjet ramte kajen. Det var ikke det han forklarede undertegnede ved besigtigelsen, der oplyste han at ingen fortøjning var bristet.

Forenden var fortøjet til en morring ude i havnebassinet mod luv (øst), og vindtryk forfra bevirkede at fartøjet kunne ramme imod kajen. Evt. ændring af vandstand, kan også påvirke længden af en fortøjning når denne er fastgjort til en morring.

Hændelsen var en direkte følge af, at forfortøjningen/forfortøjningerne, ikke var tottet tilstrækkelig op.

Vor kollega [taksator 1] var ombord på fartøjet d. 2. januar 2024 (dagen før denne hændelse) ifb. med en anden skadesag på fartøjet. [Taksator 1] bemærkede, at fartøjet da lå relativt tæt på kajen med agterenden.

Beskadigelser:

Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:

Agterende/spejl sb. side:

1. Agterspejl i sb. side, skrammet og ridser i overflade efter kontakt med træbolværk, areal ca. 50*60 cm.
2. Revner og krakeleringer på dele af kant af do. ind mod badeplatform/gascylinder opst. pga. tryk på fladen.
3. Område omkring kant mellem sb. fribord og agterspejl, betydelig laminatskade (partielt gennemgående), synligt skade areal over en 'lodret' længde af ca. 90 cm. (der ses også lidt laminatskade indvendig i områder omkring shinen).
4. Rustfri slidliste på lønningskant under agterste fortøjningsklampe beskadiget – skal fornyes.
5. Sb. agterpulpit trykket fremad – skal fornyes.
6. Rustfri håndtag på sb. del af agterspejl ødelagt – skal fornyes.
7. ... logo og navnetræk beskadiget af kontakt med træbolværk.
8. Foliestaff./vandlinje agter på fribord bliver formentlig berørt af reparation og skal rep.
9. Typebetegnelse ... på fribord agter i bliver formentlig berørt af reparation og skal fornyes.
10. Der skal formentlig også indkøbes original rep. gelcoat hos producenten.

Udbedring af ovennævnte pkt. 1 & 3 vil medføre at skrognummeret i agterspejlet forsvinder. Dette skal genskabes efter endt rep (evt. ved indgravering i gelcoatoverflade eller ved mont. af lille plakette med nr.).

Agterende/spejl bb. side:

- A. Bb. agterpulpit partielt beskadiget efter fysisk kontakt med ankerbeslag – bør fornyes.
- B. Bevægelig del af ankerbeslag lidt trykket/bukket ved fastgørelse på faste beslag på agterspejl.
- C. Gelcoat-skader i øvre del af bb. agterspejl hvor en 'styrebøjle' på ankerbeslaget er trykket mod spejlet (areal ca. 12*5 cm).

Øvrigt:

- *Der ses ikke umiddelbart skader på den udklappelig badeplatform.*
- *Der er en del revner og krakeleringer i bb. agterspejl omkring den fastmonterede del af ankerbeslaget. Disse er ældre dato, og ikke en følge af den aktuelle hændelse.*
- *Der ses ikke skader i dækket omkring fødder for agterpulpitter.*

REPARATIONSOMKOSTNINGER:

Udbedring af ovennævnte skader vil inkludere følgende:

Alternativ #1, [reparatør 1]:

Afmontering af mast og rig i ...	15000,00
Transport af fartøj til ...	
Udbedring af skader på sb. side af agterspejl/skrog	74000,00
Udbedring af skader på bb. side af agterspejl	11000,00

Ankenævnet for Forsikring

10.

101663

Udskiftning/reparation af to stk. agterpulpitter	20000,00	
Opretning af bevægelig del af ankerbeslag	3840,00	
Personlig beskyttelse og hjælpematerialer	5100,00	
Miljøtillæg	1750,00	
Transport af fartøj til ...	<u>15000,00</u>	
Montering af mast og rig i ...		
I alt ekskl. Moms	145690,00	
Moms 25%	<u>36422,50</u>	
Bådebyggerarbejde i alt inkl. moms, kr. TILBUDSPRIS	182112,50	182.112,50
- selvrisko iht. police		<u>-11.980,00</u>
Selskabets samlede andel af skadesudgifterne alt inkl. kr.		170.132,50

Alternativ #2, [reparatør 2]:

Forsejling af fartøj fra ... til ... incl. nødvendig biltransport.		
<i>Skadested afdækkes med tape forinden.</i>	3600,00	
Glasfibermaterialer	2800,00	
Div. originale reservedele fra ... incl. fragt, anslået	23000,00	
<i>Der er endnu ikke indhentet priser på reservedele, faktureres til indkøbspris med tillæg på 18%</i>		
Arbejdsløn 106 timer a 525,-	55650,00	
Kran og intern transport i ...	<u>5000,00</u>	
<i>Fartøjet overdrages til ejer i ... efter endt rep.</i>		
<i>(denne post var glemt af reparatøren, men tilføjet af undertegnede)</i>		
I alt ekskl. moms	90050,00	
Moms 25%	22512,50	
Bådebyggerarbejde i alt inkl. moms, kr. OVERSLAGSPRIS	112562,50	112.562,50
- selvrisko iht. police		<u>-11.980,00</u>
Selskabets samlede andel af skadesudgifterne alt inkl. kr.		100.582,50

Ovenfor har vi gjort fradrag iht. vore opl. i sagen. Der kan være andre satser/fradrag som er os ubekendt, og i så fald skal selskabet regulere for disse.

Status:

Intet arbejde er igangsat herfra, eller andre aftaler indgået der binder selskabet. Sagen afventer selskabets stillingtagen til dækning.

Øvrige oplysninger:

Fartøjet besigtiget, liggende i vandet i [havn]. I besigtigelsen deltog: [klageren], [taksator 2]. Besigtigelsen er foretaget for at søge havariårsagen klarlagt, samt opgøre omfanget af skaderne.

...

Der vedlægges farvefoto's af fartøj og skadesomfang:

Foto nr.	Beskrivelse af billede:
1 & 2.	Viser fartøjet i [havn].
3 – 7.	Viser udvendige skader i sb. side.
8.	Viser den trange adgang til indvendig reparation.
9 & 10.	Viser skader indvendig i sb. side.
11.	Viser sb. agterpulpit der er trykket fremefter.
12.	Viser berørt område i bb. side.

Ankenævnet for Forsikring

11.

101663

- 13 & 14. Viser nærbilleder af skaderne i bb. side.
- 15. Viser hvor fartøjet lå fortøjet på havaritidspunktet. Billedet er taget mod øst. Pilen viser morringen ude i havnebassinet, hvori forfortøjningen var fastgjort. Ved siden af til højre, ses en [anden båd] fortøjet på samme måde. Denne led ingen overlast under det aktuelle vejrlig.
- 16. Viser kajvægen som fartøjet var i fysisk kontakt med. Der ses tydelige skuremærket på denne.
- 17. Viser et billede som forsikringstager har optaget, inde fartøjet blev flyttet over på anden plads."

I mail af 13/2 2024 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Vi har nu modtaget rapporten, som du finder vedhæftet på mail. Rapporten er gennemgået i vores skadeteam og med vores skadechef.

I henhold til forsikringsbetingelserne er skader, som er opstået på baggrund af nedenstående, **ikke dækningsberettigede**:

§ 2.4 Kaskoforsikringen dækker ikke skade for de nævnte hændelser, som følge af:

Såfremt en skade opstår som følge af nedenstående, er den ikke dækket af forsikringen. Vær derfor særlig opmærksom på nedenstående forhold.

b) At de til fartøjet benyttede fortøjninger og ankergrejer, ikke har været forsvarlige og fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig.

På den baggrund lukker vi sagen herfra, og vil ikke foretage os yderligere."

Klageren har i mail af 13/2 2024 til selskabet bl.a. bemærket:

"Jeg er meget uenig i jeres afslag.

Dette er jeres egen tekst

En kaskoforsikring er en type forsikring, der typisk dækker skader på det forsikrede objekt, uanset om skaden er selvforskyldt eller forårsaget af eksterne faktorer.

b) At de til fartøjet benyttede fortøjninger og ankergrejer, ikke har været forsvarlige og fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig.

At båden har ramt kajen ved ekstremt højvande ved stormstyrke, kan vel ikke betegnes som uansvarlig fortøjning.

Vi var 2 mand der tottede for fortøjningerne op så hårdt vi kunne. Vil gerne vide hvad vi skulle have gjort anderledes. Afstand til kaj omkring 1,5 m på vinter plads. Mener jeg har gjort hvad vi kunne også løbende for at mindske skaden."

Ankenævnet for Forsikring

12.

101663

Selskabet har i mail af 23/2 2024 til klageren bl.a. anført:

"Din mail er vendt i skadeteamet og med skadeforvalteren. Vi har bedt om besigtigers kommentarer til din mail, og vi fastholder afgørelsen efter modtagelse af nedenstående fra besigtiger [taksator 2]:

Forsikringstager har anført, at det var ekstremt højvandet. En morning som fartøjet var fortøjet til, er en bøjle der er forankret til en ankeranordning i havbunden. Ved højvande vil fortøjningen til morningen reelt tottes op, da afstanden fra ankerpunktet i havbunden og op til fartøjet bliver øget, ved lavvande vil den reelt slækkes lidt. Dvs. at et fartøj der flyder på vandet, vil være længe væk fra kajen ved højvande og tættere på kajen ved lavvande.

Fortøjning til en morning er en relativ 'fleksibel' fortøjningsform, der krævet meget totte forfortøjninger når vind/storm er ind fra stævnen, og det er fortøjningen til morningen der skal holde fartøjet fri af en kaj agter for fartøjet. Forfortøjningerne kan føres bagud til skødespil, hvormed de kan tottes meget hårdt op. Alternativt kan agterfortøjningerne slækkes en del, og fartøjet hales godt fremefter og fastgøres. Derefter trækkes fartøjet bagud og ind til kajen igen, med brug af motorkraft i baggear eller skødespil.

Det er faktuel, at forfortøjningerne der var fastgjort til morningen, ikke var tottet tilstrækkelig op til at forhindre at agterskibet kunne ramme bolværket agter for fartøjet, pga. vindpresset forfra på fartøjet."

Klagerens advokat har i brev af 6/3 2024 til selskabet bl.a. anført:

"I angiver i jeres begrundelse for at afvise skadesanmeldelsen, at '*de til fartøjet benyttede fortøjninger og ankergrejer ikke har været forsvarligt og fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig.*'

Min klient har båden liggende i en A-havn, hvorfor denne ikke er forpligtet til at tage båden op af vandet om vinteren. Dertil kommer, at min klient har anvendt de fortøjningsbøjer og ankere, som havnen stiller til rådighed for deres sejlere. Det bestrides således, at de anvendte fortøjninger og ankergrejer ikke har været forsvarlige.

Jeg skal bede jer bekræfte, at kun i tilfælde af at min klient har handlet groft uagtsomt eller forsætligt kan forsikringsselskabet undslå dækning som følge af mangelfuld fortøjning. Det bestrides selvfølgelig at min klient har handlet groft uagtsomt i denne situation, og min klient er ikke blevet kontaktet af den assurandør som besigtigede båden dagen før skaden, om at fortøjningerne var utilstrækkelige eller frembød fare for fartøjet.

Der er i forbindelse med skadesanmeldelsen sket taksation af skaden og denne er opgjort billigt d. 09.02.2024 til kr. 112.562,50 uden fradrag af selvrisiko hos [reparatør 2].

Min klient vil indgive klage over den manglende dækning fra jeres side til Ankenævnet for Forsikring. Da min klient ønsker at udbedre skaderne nu med henblik på at benytte båden her til sommer, bedes jeg jer bekræfte at min klient i tilfælde af, at denne får medhold i ankenævnet, har tilsagn om dækning fra jer svarende til det billigste tilbud, som skaden er opgjort til med fradrag af sin selvrisiko."

Ankenævnet *for* Forsikring

13.

101663

Af mail af 19/3 2024 fra taksator 1 til selskabet fremgår bl.a.:

"Vedhæftet mine fotos af 2 jan – jeg drøftede kaleche med ft og den var blæst i stykker flere steder og stod åben agter. Jeg måtte springe ned i cockpittet. Der var kraftig vind på tidspunktet men rørte ikke broen på det tidspunkt – dog kan man i dag på fotos se for fortøjninger er ikke er stramme – så vil kunne komme ind og ramme på fender."

Selskabet har i mail af 19/3 2024 til klagerens advokat bl.a. anført:

"Søassurancen fastholder at båden ikke var fortøjet korrekt – det er vel hele konklusionen i den af [taksator 2] fremsendte besigtigelsesrapport.

Jeg har efterfølgende talt med den anden besigtiger, [taksator 1], der besigtigede båden, dagen inden skaden indtraf. Hans opgave var at besigtige en anden skade på samme båd.

[Taksator 1] bekræfter at båden lå relativt tæt på kajen med agterenden, og vurderer, at båden ikke var tottet korrekt. Han har fremlagt foto af fortøjningerne som viser, at disse ikke var strammet korrekt op – og oplyser, at grundet denne mangel var båden, også efter hans vurdering ikke forsvarligt fortøjet ved de omstændigheder der var til stede på havaritidspunktet."

I brev af 25/4 2024 fra selskabets advokat til klagerens advokat hedder det bl.a.:

"Jeg skal for en ordens skyld bemærke, at Søassurancen Danmark ikke havde nogen assurandør ude hos din klient den 2. januar 2024. Besigtigelsen den 2. januar 2024 var som bekendt en vurdering af en helt anden skade, som din klient havde haft tidligere, og besigtigelsen blev foretaget af en ekstern surveyor."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"Sikkerhedsforskrifter

Som forsikringstager i Søassurancen Danmark A/S, er det vigtigt for os, at du ved hvornår og hvordan du kan bruge din forsikring. Derfor har vi lavet en række sikkerhedsforskrifter når man forsikrer sit fartøj. Disse forskrifter skal være efterlevet for at fartøjet opnår sin forsikringsdækning. Er der brud på en – eller flere forskrifter med årsagssammenhæng mellem brud og skade, kan retten til erstatning helt eller delvist bortfalde.

...

Havn, vinteroplægning og henliggende ved bro/svaj:

Dit fartøj skal være forsvarligt fortøjet jævnfør havnens reglementer, og med en brudstyrke på fortøjningen der er passende til fartøjets størrelse. Som udgangspunkt benyttes der 4 fortøjninger, 2 for, og 2 agter. Udenfor A eller B-Havn skal fartøjet også være overdækket, tildækket og forsvarligt afstivet henliggende enten i havn, eller oplagt på et stativ godkendt af havnen. Alle fartøjer kan henligge i en A-havn hele året, og ved andre typer havne, broer, eller for svaj, gælder der særlige regler for hvordan dit fartøj må henligge – se betingelser punkt 1.3. Mindre påhængsmotorer på sejlskibe skal afmonteres når fartøjet opstilles på land.

...

§ 2 Kaskoforsikring

2.1 Kaskoforsikringen omfatter følgende vedr. fartøjet

Nedenstående er omfattet af forsikringen, såfremt hændelsen er dækningsberettiget se afsnit 2.2 og 2.3

- a) Fartøjets skrog.
- b) Fartøjets maskineri og motor, dog ikke drift- eller slitageskader.

...

2.3 Hændelser når skaden sker under sejlads eller henliggen i vandet

Der er særlig risici når båden er i vandet, derfor er kaskoforsikringen udvidet til også at gælde for nedenstående hændelser, når den henligger i vandet i den tilladte periode jf. afsnit 1.3.

- a) Skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.
- b) Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.
- c) Anden skade på skrog, motor, sejl, rig eller kaleche som skyldes en pludselig opstået og tydelig udefrakommende hændelse.

...

2.4 Kaskoforsikringen dækker ikke skade for de nævnte hændelser, som følge af:

Såfremt en skade opstår som følge af nedenstående, er den ikke dækket af forsikringen. Vær derfor særlig opmærksom på nedenstående forhold.

...

- b) At de til fartøjet benyttede fortøjninger og ankergrejer, ikke har været forsvarlige og fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig.

...

2.7 Erstatning for genstande og særlige dele af fartøjet

2.7.1 Erstatning for genstande:

- a) Ved erstatning for genstande ydes der erstatning for dagsværdien. Ved dagsværdien forstås genanskaffelsesprisen for tilsvarende genstande med fradrag for værdiforringelse på grund af alder, brug, mode, nedsat anvendelighed eller individuelle omstændigheder.

2.7.2 Regler for afskrivning og erstatningsgrundlag:

- a) Mast og Rig erstattes med dagsværdi.
- b) Sejl og kaleche erstattes dagsværdi.
- c) Påhængsmotor/z-drev og propel erstattes med dagsværdi.
- d) Skroget og skader på bådens ydre erstattes med dagsværdi hvis bådens forsikringssum er mindre end 70.000. Skroget på både med højere forsikringssum erstattes efter nyt for gammelt princip."

Nævnet udtaler:

Den 3/1 2024 skete der skade på agterenden af klagerens båd under stormvejr. Båden lå i havn med stævnen fortøjet til en morring ude i havnebassinet og agterenden fortøjet til kajen. Under stormvejret ramte båden kajen, og der skete skade på skroget. Selskabet har afvist dækning under henvisning til, at båden ikke var forsvarligt fortøjet. Klageren ønsker dækning for skaden.

Ankenævnet for Forsikring

16.

101663

Klageren har anført, at han har fortøjet båden korrekt, idet han har anvendt havnens ankerbøjer, og han forinden stormen har tilset båden og givet den ekstra fortøjninger. To mænd tottede fortøjningerne op så hårdt de kunne. Ud over fortøjningerne var der fem cylinderfender og en kuglefender mellem agterenden og kajen. Under selve stormen var det ikke muligt at køre ud til havnen på grund af sne. Klageren har anført, at båden dagen før skaden blev besigtiget af selskabets taksator i forbindelse med en anden skade på båden. Hvis taksator mente, at fortøjningen var utilstrækkelig, skulle taksator have givet besked.

Selskabet har anført, at klageren ikke har bevist, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Hvis en båd er fortøjet stramt nok (tottet) fortil, vil det ikke fysisk være muligt for båden at ramme kajen. Klageren har ikke sikret sig, at båden var forsvarligt fortøjet, og skader som følge af ikke-forsvarlig fortøjning er undtaget fra dækning. Selskabet har anført, at den eksterne taksator, der var på båden den 2/1 2024 for at besigtige et ødelagt cover, ikke har et ansvar for at sikre, at klageren havde fortøjet sin båd den 3/1 2024.

Det fremgår af havarirapporten af 9/2 2024 fra taksator 2, at "På havaritidspunktet blæste det meget kraftigt fra øst, med vindstød af stormstyrke. Vindpres forfra på fartøjet, trak så hårdt i forfortøjningen at agterenden kunne nå ind til kajen. Vedvarede kontakt over en længere periode, medførte tydelige skader på fartøjets agterende. ... Hændelsen var en direkte følge af, at forfortøjningen/forfortøjningerne, ikke var tottet tilstrækkelig op." Det fremgår, at der er indhentet to udbedringstilbud fra reparatører på henholdsvis 182.112,50 kr. og 112.562,50 kr.

Taksator 2 har, jf. selskabets mail af 23/2 2024, desuden anført, at "Forsikringstager har anført, at det var ekstremt højvandet. En morring som fartøjet var fortøjet til, er en bøjle der er forankret til en ankeranordning i havbunden. Ved højvande vil fortøjningen til morringen reelt tottes op, da afstanden fra ankerpunktet i havbunden og op til fartøjet bliver øget, ved lavvande vil den reelt slækkes lidt. Dvs. at et fartøj der flyder på vandet, vil være længere væk fra kajen ved højvande og tættere på kajen ved lavvande. Fortøjning til en morring er en relativ 'fleksibel' fortøjningsform, der krævet meget totte forfortøjninger når vind/storm er ind fra stævnen, og det er fortøjningen til morringen der skal holde fartøjet fri af en kaj agter for fartøjet. Forfortøj-

Ankenævnet for Forsikring

17.

101663

ningerne kan føres bagud til skødespil, hvormed de kan tottes meget hårdt op. Alternativt kan agterfortøjningerne slækkes en del, og fartøjet hales godt fremefter og fastgøres. Derefter trækkes fartøjet bagud og ind til kajen igen, med brug af motorkraft i bakgear eller skødespil. Det er faktisk, at forfortøjningerne der var fastgjort til morringen, ikke var tottet tilstrækkelig op til at forhindre at agterskibet kunne ramme bolværket agter for fartøjet, pga. vindpresset forfra på fartøjet."

Det fremgår af mail af 19/3 2024 fra taksator 1, der besigtigede båden den 2/1 2024, at "Der var kraftig vind på tidspunktet men rørte ikke broen på det tidspunkt – dog kan man i dag på fotos se for fortøjninger er ikke er stramme – så vil kunne komme ind og ramme på fender."

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes afsnit "Sikkerhedsforskrifter", at "Disse forskrifter skal være efterlevet for at fartøjet opnår sin forsikringsdækning. Er der brud på en – eller flere forskrifter med årsagssammenhæng mellem brud og skade, kan retten til erstatning helt eller delvist bortfalde. ... Havn, vinteroplægning og henliggende ved bro/svaj: Dit fartøj skal være forsvarligt fortøjet jævnfør havnens reglementer, og med en brudstyrke på fortøjningen der er passende til fartøjets størrelse. Som udgangspunkt benyttes der 4 fortøjninger, 2 for, og 2 agter. ... Alle fartøjer kan henligge i en A-havn hele året".

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 2.4.b, at "Kaskoforsikringen dækker ikke skade for de nævnte hændelser, som følge af: ... b) At de til fartøjet benyttede fortøjninger og anker-grejer, ikke har været forsvarlige og fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig."

Nævnet bemærker, at forsikringsbetingelsernes punkt 2.4.b er en sikkerhedsforskrift, jf. forsikringsaftalelovens § 51. Hvis sikkerhedsforskriften ikke er overholdt, og klageren har udvist uagtsomhed i den forbindelse, har han kun et krav mod selskabet, hvis skaden ikke skyldes overtrædelsen af sikkerhedsforskriften.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet har bevist, at fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig, og at sikkerhedsforskriften i punkt 2.4.b. dermed er overtrådt. Næv-

Ankenævnet for Forsikring

18.

101663

net finder, at den ikke-forsvarlige fortøjning må tilregnes klageren som uagtsom, og at den var hovedårsag til, at skaden skete. Nævnet kan herefter ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at taksator 2 i havarirapporten har vurderet, at "Hændelsen var en direkte følge af, at forfortøjningen/forfortøjningerne, ikke var tottet tilstrækkelig op." Han har i en efterfølgende mail tilføjet, at "Det er faktisk, at forfortøjningerne der var fastgjort til morringen, ikke var tottet tilstrækkelig op til at forhindre at agterskibet kunne ramme bolværket agter for fartøjet, pga. vindpresset forfra på fartøjet."

Nævnet bemærker, at det ikke er godtgjort, at stormen forårsagede materialesvigt ved fortøjningerne eller morringen.

Det, som klageren i øvrigt har anført, 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