

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 5. februar 2025 i sag nr. 102542:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 5/11 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Min 'nye' båd sank d. 26.09.2024. Båden var min kommende bolig, dvs. afløser for min 'gamle' båd.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg har tegnet en dyr bådforsikring og regnede selvfølgelig med at jeg var dækket ind i tilfælde af skade/uheldige omstændigheder. Jeg havde på ingen måde regnet med Topdanmark ville afvise min sag 100 %. Jeg håber der findes retfærdighed og vi som minimum kan finde en fornuftig løsning."

I brev af 26/11 2024 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Vi har modtaget jeres besked om vores kundes klage over vores afvisning af at dække hans forliste båd. Vi vil allerførst tillade os at sige, at vi har forståelse for den ulykkelige situation, som vores kunde står i som følge af forliset.

Forsikringen

Vores kunde har tegnet bådforsikring med kaskodækning hos os. Forsikringen dækker bl.a. ved forlis. Forsikringen omfatter ikke både, der ikke er sødygtige, jf. punkt 17 D i vilkårene. Ved 'sødygtig' forstås, at båden skal være i en sådan stand, at den er egnet til at gå til søs uden fare for skib eller mandskab. Vores kunde har fremlagt police og vilkår.

Sagsfremstilling

Som det fremgår af klageskemaet, havde vores kundes købt båden med henblik på at indrette den til beboelse. Båden lå i havn, mens arbejdet stod på. Vores kunde er, så vidt vi ved, en erfaren sejler og bådejer.

Vores kunde anmeldte via vores hjemmeside den 27. september 2024, at båden dagen forinden var sunket i ... havn. Havnens videoovervågning viser ifølge havnens personale, at båden sank på ca. 20 minutter. Vores kunde har i anmeldelsen anmodet om, at Topdanmark iværksætter bjærgning af båden. Vi talte efter anmeldelsen i telefon med vores kunde. I telefonsamtalen forklarede han ifølge skadebehandlerens notat bl.a.:

'Telefonisk oplyser ft, at han har købt båden d. 1/8-24 hvorefter han har istandsat den indvendigt og fået serviceret motorerne ved XX Bådservice. Efter søsætning d. 30/8-24 droppede han samarbejdet med XX Bådservice, da ft ikke var tilfreds med forløbet.

FT har sammen med en kammerat, afmonteret turboerne på båden og renoveret dem. De ligger i hans bil og afventer pakninger fra USA, som ikke er leveret. FT oplyser, at de sidder over vandlinjen og derfor ikke burde have betydning.

FT var oppe ved båden for 2 uger siden, og der lå den fint. Havnekaptajnen havde ringet og oplyst om at båden var sunket. Videoovervågning fra havnen viste, at båden lå på sin plads og pludselig synker den over ca. 20 minutter. Den er ikke blevet påsejlet og der er ingen personer i nærheden af den.

FT tager på ferie på søndag til ..., og er væk i en uges tid. Han kan derfor træffes via mail. Havnekaptajnen havde sagt, at der ikke var nogen grund til at ft kom op til båden, da de havde lagt flydespærre ud i vandet, så olie og brændstof ikke lavede forurening.'

Vi var nødt til at klarlægge årsagen til forliset, før vi kunne tage stilling til dækningsspørgsmålet. Båden skulle bjærges hurtigst muligt for at sikre havmiljøet mod forureningsskader. Da vores kunde havde anmodet os om at iværksætte bjærgning, tog vi kontakt til en ekstern bådaksator for bjærgning og vurdering af skadeårsag. Som bilag A fremlægges den interne korrespondance mellem den eksterne bådaksator og vores skadebehandler.

Den eksterne bådaksator fik sammen med et dykkerhold bjærget båden primo oktober. Der var ingen ydre skader på båden. Taksator fik hurtigt bekræftet sin mistanke om, at vores kundes afmontering af turboen og lydporten var årsag til forliset. Ved fjernelsen af disse installationer, efterlod vores kunde båden med et rør med en diameter på 15 cm fra vandkanten og ind til motorrummet uden 'prop' i nogen af enderne. Åbningen i båden kombineret med vind fra en – for den konkrete havns vedkommende – uheldig retning, fik havvand skubbet ind gennem udstødningsåbningen og videre ind i motorrummet, hvorved vægten tyngede båden ned, så den til sidst sank. Der var ikke andre mulige årsager til forliset. Vi henviser til taksatorrapporten for den tekniske gennemgang. Rapporten er fremlagt af vores kunde.

På baggrund af taksatorrapporten har vi afvist skaden med henvisning til, at båden ikke var sødygtig på forlistidspunktet, idet den ikke var i en sådan stand, at den kunne holde sig selv ovenvande.

Vi henviser til nævnets kendelse 99190, der ligeledes vedrørte spørgsmålet om sødygtighed ved henliggen i havn. Vi henviser også til en – noget ældre – kendelse, der er refereret i Karnovs kommentarer: 23069 (i forbindelse med afmontering af generator på en motorbåd blev udblæsningsstudsens, der var monteret 20 cm over vandlinjen, afblændet med en konisk træprop. Alligevel trængte der under stærk blæst med høje bølger vand ind i båden. Da båden under de nævnte omstændigheder ikke havde været sødygtig, var selskabet fri for ansvar).

Ankenævnet for Forsikring

3.

102542

Herudover finder vi det i øvrigt var groft uagtsomt at lade båden ligge i vandet uden turbo, hvorved havvand kunne løbe ind i bådens motorrum via udstødnings udmundingsåbning, jf. Forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2.

Hvad angår selve bjærgningen, er vores kunde både utilfreds med, at vi ikke bjærgede den noget før, og at vi overhovedet bjærgede den. Vi skal hertil bemærke, at det var vores kunde selv, der bad os forestå bjærgningen i den skriftlige skadeanmeldelse, ligesom han aftalte dette med skadebehandleren ved telefonsamtalen umiddelbart efter skadeanmeldelsen. Vores kunde skulle rejse til udlandet og havde derfor ikke selv mulighed for at deltage i eller forestå bjærgningen.

Vi bemærker, at det ikke er valgfrit, om en båd skal bjærges. Båden skal op af vandet hurtigst muligt for at undgå forurening af havmiljøet. Vi har arrangeret det praktiske i denne forbindelse, og vores kunde har ikke bevist, at han selv kunne have gjort det billigere. Det påhviler vores kunde som ejer af båden at bjærge båden efter forlis. Udgifterne hertil afholder vi, i det omfang skaden er dækningsberettigende.

Men når vi ikke dækker forliset, dækker vi heller ikke bjærgningsudgifterne. Uanset om det var os eller vores kunde selv, der arrangerede bjærgningen, og uanset om bjærgningen skete før eller efter han var i udlandet, havde udgifterne været de samme og nogle som vores kunde selv skulle afholde."

Klageren har i brev af 27/11 2024 til nævnet bl.a. bemærket:

"Mht. bjærgning.: Topdanmark fremlægger ikke udsagn, som virkeligheden er.

Topdanmark påstår jeg anmodede om bjærgning! **Selskabets/Topdanmarks 1. indlæg ...**

'... Vores kunde har i anmeldelsen anmodet om, at Topdanmark iværksætter bjærgning af båden. ...'

I ankeskrivelse vedr. bjærgning, ses mit svar med RØD font. **Udsnit af 'Ankeskrivelse vedr. skadenummer ...'**

'... Jeg fik fredag d. 27/9 2024 udtrykkeligt oplyst af taksator, at jeg ikke selv skulle foretage mig noget i forhold til bjærgning. Det er ene og alene Topdanmark, der har bestilt bjærgning, dvs. denne regning kan ikke sendes videre til mig.'

Ligeledes at det var ifølge Topdanmark mig der gav ordre til at bjærge båden i skadesanmeldelsen (som jeg læser det, er det et spørgsmål jeg stiller til Topdanmark). **Skadesanmeldelse ...**

'Hvem har evt. bjærget båden?:

Båden er endnu ikke bjerget. Jeg tænker det er noget Topdanmark igangsætter'

Topdanmark giver udtryk for jeg ikke ville have båden bjerget overhovedet, det er modsigende og et postulat om jeg egentlig var ligeglad med båden var sunket, og den i øvrigt bare kunne blive liggende på bunden! **Selskabets/Topdanmarks 1. indlæg ...**

'Hvad angår selve bjærgningen, er vores kunde både utilfreds med, at vi ikke bjærgede den noget før, og at vi overhovedet bjærgede den. Vi skal hertil bemærke, at det var vores kunde selv, der bad os forestå bjærgningen i den skriftlige skadeanmeldelse, ligesom han aftalte dette med skadebehandleren ved telefonsamtalen umiddelbart efter skadeanmeldelsen. Vores kunde skul-

Ankenævnet for Forsikring

4.

102542

le rejse til udlandet og havde derfor ikke selv mulighed for at deltage i eller forestå bjærgningen.'"

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelse af 27/9 2024 fremgår bl.a.:

"Hvornår skete skaden?:	26-09-2024
Hvor skete skaden?:	[Havn]
Beskriv skaden:	Båden er sunket. Havnefoged har gennemset video overvågning, her ses båden ligge helt normalt, hvorefter den pludselig synker på 20 minutter
Hvad er der sket med båden?:	Kæntret, sunket, strandet eller grundstødt
...	
Hvem har evt. bjærget båden?:	Båden er endnu ikke bjerget. Jeg tænker det er noget Topdanmark igangsætter
Hvor er båden nu?:	Stadig på skadestedet"

Af taksatorrapport af 2/10 2024 fremgår bl.a.:

"Vedrørende – Sunket under henliggende ... havn

...

Indledning

Undertegnede skadeskonsulent, har på anmodning af Topdanmark Forsikring, modtaget sagen fredag den 27. september 2024 – sunket båd ...

Sagen drøftet med ft samt arrangeret første mulige bjærgnings tidspunkt 1. november 2024 med dykker samt Mobilløft.

Skibet er herefter den 1. september [oktober] bjærget og udstødning stb side er samlet igen og stoppet af med pu skum lokal ved potte. Der lånt en pumpe af havnen som p.t er isat skibet for yderligere sikkerhed. Det vurderes herefter at skibet omkring udstødning er tæt og sødygtig til henliggende under sagens behandling.

Tilstede under besigtigelsen:

- Dykkerhold fra ...
- Mobilløft ...
- ... havn – assistent ... løbende – Gummibåd blev løsrevet i den kraftigt vind og er sikret i inderhavnen af ... (maskine under vand)

...

Besigtigelse

Skibet på nettet: - gl salgsannonce: ...

Referat af samtale med ft. – status mail.

'Hej [selskabets medarbejder],

Nu har jeg har nu talt med ft. 27-9-2024 kl. 14.04 og 13 minutter. Følgende oplyses af ftg:

Forsikringstager har boet i [anden båd] i cirka ... år og har købt denne båd. [Anden båd] bliver afleveret til ny ejer i går. Det er så herefter meningen at forsikringstager skal bo i denne ... og er ved at klargøre denne. Han har nogle ting ombord på skibet som værktøj, ny mobil varmepum-

Ankenævnet for Forsikring

5.

102542

pe og lidt højtaler en højtryksrenser men al hans personlige indbo er som udgangspunkt ikke i skibet endnu. Der er lidt småting som puder og dyner fordi han har sovet i den men ikke meget.

Han overtog skibet den 30. august officielt men har fået lov til at være i skibet fra cirka 1. august da skibet ikke har været brugt i cirka 2 år og 2 måneder ... har han gået og istandsat dette med bundmaling, polering skruetøj med videre og har også lavet noget beklædnings arbejde ombord. Skibet bliver søsat den 30. august som oplyst og han havde servicefolk på efter søsætning - men dem var han ikke tilfreds med så dem bad han om ikke at arbejde mere på hans skib. (ikke nogen 3 part involvering)

Da der under hans prøvesejlads kom røg fra styrbord maskine har han for 2 uger siden præcis torsdag den 12. september aftaget den styrbord turbo og sendte den til ... men afventer lige nu pakninger fra USA for den kan monteres igen.

Skibet har ligget fint siden eller lige indtil han bliver ringet op er havnefogeden da han er på vej tilbage fra aflevering af ... (hans gl båd) til den nye ejer.

.../skibet var til salg for 1,3 mio. Men han har handlet en del ned. – oplyser ikke pris. (Sum 1.000.000) – har stået til salg i flere år på havnen.

Han har en fotomappe over skibet men der ligger også en del foto på nettet dertil har han et foto af motorrummet hvor han har taget oppefra ned på turbo da han skulle bruge denne til turboreparatøren dette ville han sende til mig. Se indsat.

Jeg har sagt til ham at jeg sender en bjærger forbi og vi får bjerget skibet – har lige talt med bjærger og der er arrangeret kran tirsdag morgen i næste uge (1 okt.) han skriver lige til mig senere i weekenden angående priser men det er PT det vi kører efter.

Forsikringstagere oplyser til mig at han tager til ... den 29. september og kommer tilbage den 7. oktober.

... som er havnefoged, oplyser til ham telefonisk at den sank på cirka 20 minutter (video/fotos fra havn)

29-9 kl. 19.10 lå fint.

29-9 kl. 19.20 ligger tungt med agter.

29-9 kl. 19.30 – ligger som på foto på siden.

...

[Havnefoged] oplyser der var sydlig/sydvestlig vind og dette kan give lidt bølger i området hvor den ligger. Vandstand lidt under normal men eller ikke unormalt på tidspunkt den sank. [Havnefoged] skulle have video af det og oplyser at der ikke er nogen tegn på at der har været andre personer ved båden eller om bord så der er ikke noget der tyder på det skulle have været hærværk eller andet.

Bjærgnings tid reserveret til tirsdag den 2 oktober kl. 07.00 – herefter sendes rapport ind. Afventer priser fra vognmand og dykker i weekenden. ...'

...

[Mail fra dykkerfirma til taksator:]

'... Vedr bjærgning af ... i ... Processen bliver som følger.

Mobilkran er bestilt en 250 tons meter. med tilhørende følge bil til ekstra kontravægt. Dykker hold ankommer på havnen klokken 7 1. okt. og klargøre til bjærgning af skibet og ligger en plan for sikkerhed og muligheder.

[Taksator] har aftalt med ..., havnefoged at der står en beddingsvogn ledig til at sætte skibet på. ... med hans slæbebåd er i havnen på sin retur fra ..., og bistår flytning af skibet til slæbested. Da ... havn ikke har en havnejolle til at kunne flytte skibe rundt med. Kran ... er bestil. Kender ikke beløb på denne udgift. (var mobilløft).

Dykkerhold forvent jeg er der en hel dag. Da vi bliver og suger så meget vand ud så muligt. Leje af hæve sække og pumper til opgaven, samt dykker hold 3 mand. Lovpligtigt. 35.950 kr. uden moms.'

...

Det blev mobilløft der kom – forkert oplysning – de har været 2 biler en dag og et overslag fra dem – 40-50.000,00 + moms oplyst til [dykkerfirma]. ... - slæbebåd lå blæst inde i ... og ikke tilstedede. Blæst på bjærgningstidspunkt op til ca. 16 m/sek. og tæt på aflysning pga. kran og maks vind for denne, men forsøg på bjærgning gik vellykket iht rapport.

Bjærgning:

Der blev trykket tov igennem ved skruetøj for løftestropper. Skibets bb agter lå ifølge dykker trykket meget ned i mudder. Herefter blev der monteret løfte åg med stropper og skibet blev langsomt hævet op således vandstand i skibet var ens med vandspejlet uden for skibet.

Da skibets bb side var kommet fri blev der monter pumper og skibet blev tømt. Skibet bliver herefter rettet op og der isættes fender i udstødning agter stb side. Skibet bliver herefter pumpet så tom som muligt. – vurdere stadig ca. 2 m2 vand fordelt i skibet.

...

Udstødning ses agter – skibets holdes her med ca. 4 tons. – vandlinje ligger ved rød streg.

Årsag til Sunken: Skibets bund og søventiler er intakt. Skibet tager ikke mere vand ind efter bjærgning. Hovedindtag til hovedmaskiner var lukket. Øvrige ventiler tætte.

Udstødning:

Det er konstateret at udstødning i stb side var adskilt ved motor lydpotte samt turbo. Dette er årsag til synken.

Nærmere beskrevet årsag:

Udstødning er placeret agter i stb side normalt lige omkring vandlinje. Se ældre foto fra på land Yachtbroker. Udstødning ses ved rød pil.

Foto fra brokers billeder viser gl vandlinje – og hvor skibet ligger. Udstødning ses i hjørnet af billedet. (og side 13) Hvid streg er hvor gl vandlinje lå.

Udstødning går herefter ind i agter rummet og frem til lydpotte. Fyldes denne med vand kommer det over i slange der går ind i maskinrummet.

Vandlinie omkring blå streg.

Over i lydpotte. Ca. højde ved blå streg.

Fra lydpotte og direkte ind i motorrummet. Således så det ud ved ankomst.

Enden af slange fra lydpotte agter – Vand løber ind her – ca. 150 mm hul efter man har fjernet lydpotte ved turbo.

Lydpotte ved turbo der stod ude agter.

Lydpotte ved turbo (står her på hoved).

Lydpotte – genmonteret af undertegnede.

Slange genmonteret og højde hævet. For sikkerhed nu der ikke er turbo er der sat PU skum i.

Højde hævet fra blå streg til der hvor den skal være ved rød streg.

Illustration der viser en lydpotte indv.

Syd-sydvestlig vind op til ca. 17 m/sek.

Konklusion

Årsag til synken er man demontere turbo da denne er defekt og sammen med turbo den lydpotten der sidder på turbo.

Skibet ligger et sted hvor der kan være urolig vand i havnen under syd/sydvestlig vind og slår der små bølger ind i udstødningen skulper det ind og kommer der en defekt på lænse pumper/automatik så går det hurtig galt. Se fotos samt video med forklaring.

Herunder oplyser havnefoged skibet sank på ca. 20 min.

Skibets agterdæk har flere selvlæns og vil kunne tage vand hvis en bølge ol skulle slå ind over her – dette er ligeledes placeret væsentlig højere oppe end aftaget udstødning og ikke sandsynlig. Se sms mailkorrespondance vedhæftet på spørgsmål herom.

Økonomi.

Skibet har en sum på kr. 1.000.000,00. Skibet er lige handlet men undertegnede har ikke set slutseddel. På nettet Yachtworld ligger modellen i udbud omkring fra kr. 900 til 1.400.000,00.

Skibet er ikke rentabelt at lave så det fremstår som før inden for sum kr. 1.000.000,00.

Tilsvarende skader har ligget omkring 1.500-2.000 timer + materialer (kr. 300-500.000,00) og med en timepris omkring 650,00 + moms er skibet totalskadet.

Skibet vil kunne sælges som projekt husbåd ol. – prisleje forventelig kr. 50-100.000,00. Tid er en faktor og der skal helst findes en løsning på sagen i uge 41.

Rib båd er ikke medforsikret. Maskine var ved ankomst under vand – rev sig løs og flød over i bunden af havnen hvor ... fra [havn] sikrede dette (maskine må være vandskadet men rib ok).

Der kommer som følge af stropper og vind en lille skade på toppen af en lysmast – dette kommer der en regning på fra havnen – forventelig udgift på svejsning og lidt el – kr. 3-5.000,00.

Bjærgningsudgift er ikke kommet endnu men forventelig samlet kr. 80-100.000,00 ex. moms.

Skader:

Alt aptering, garnering, tæpper, effekter skadet af saltvand.

Al elektronik skadet af saltvand.

Maskiner, generatorer, batterier, navigations instrumenter og ledningsnettet.

På Yachtbrokers hjemmeside beskrives skibet."

I mail af 4/10 2024 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Båden er blevet bjærget, og vi har modtaget rapporten fra taksatoren. Rapporten er vedlagt denne mail, så du også kan læse den. Vilkårene for bådforsikringen er ligeledes vedlagt.

Jeg må desværre fortælle, at vi ikke kan dække din skade.

Du har oplyst, at du har fået serviceeret din båd forud for, at den blev søsat og prøvesejlet d. 30/8-24. I forbindelse med prøvesejladsen kom der røg fra turboen på styrbord maskine.

Torsdag d. 12/9-24 afmonterer du, sammen med en kammerat, turboen på styrbord maskine og sender den til reparatør, ... Dette imens båden ligger i vandet.

D. 26/9-24 synker båden i havnen. Dette fremgår af videoovervågning fra havnen. Havnefogeden ringer efterfølgende til dig, og fortæller dette. Der ses ikke nogen personer omkring eller ved båden, da den synker over en periode på ca. 20 minutter.

Båden er blevet bjærget d. 1/10-24 og undersøgt for årsag til at den sank.

Årsagen til skaden har vist sig at være udstødningen i styrbord side, som var adskilt ved motor og lydpotte, og ved turbo og lydpotte hertil. Udstødningsslangen er 15 cm. i diameter og udmundningen sidder ca. 3-5 cm. nede i vandet agter på båden. Udstødningsslangen løber vandret bagud inde i skibet, og hen til motorer.

Adskillelsen har medført at havvand kunne løbe ind i båden blot ved små bølger i havnebassinet. Dette sker over tid og tynger båden ned, og til sidst forårsager at båden synker.

Vi kan ikke dække skaden da adskillelsen af udstødning, og særligt adskillelsen af lydpotten ved turboen, medfører, at båden ikke længere er sødygtig. Både som ikke er sødygtige, er ikke omfattet af bådforsikringen, det fremgår af vilkårene pkt. 17.D.2.

Ligeledes mener vi, at det er groft uagtsomt at adskille udstødningen imens båden ligger i vandet. Særligt når udmundingen fra udstødningen er delvist under vand og udstødningsslangen forløber vandret tilbage i skibet fra udmundingen.

Vi bemærker at udstødningens konstruktion er udformet således, at der naturligt vil være havvand i udstødningsslangernes yderste del. Det er visuelt konstaterbart. Se taksators rapport side 14. Her ses vandlinjens normale leje ved udmundingen. Vi bemærker ligeledes, at der ikke er foretaget afblænding af udstødningens udmunding, eller af udstødningsslangerne indvendigt. Dette ville kunne hindre eller forebygge, at havvand kunne trænge ind.

Det bemærkes også, at der ikke er ført tilsyn med båden i 14 dage efter adskillelsen. Dette kunne medføre, at vandindtrængen blev opdaget i tide, før der skete skade på båden. Særligt efter adskillelse af så kritisk en del, som udstødningen, taget bådens konstruktion i betragtning.

Vi kan derfor ikke dække skaderne som følge af at båden synker.

Det er bådejerens ansvar at få bjærget båden. Da skadesårsagen ikke er dækket af forsikringen, kan Topdanmark heller ikke dække udgifterne til bjærgningen. Udgifterne er ikke opgjort på nuværende tidspunkt."

Klageren har i brev af 21/10 2024 til selskabet bl.a. anført:

"Dette accepteres ikke fra min side. Topdanmark har herunder påstande som ikke er rigtige, og som alene er noget Topdanmark skal bevise. Hvis Topdanmark ikke er villig til at finde en acceptabel løsning, vil sagen overgå til Ankestyrelsen, ombudsmanden m.m.

...

Det er helt uacceptabelt, båden først bliver bjærget 5 døgn efter anmeldelse. Jeg fik fredag d. 27/09 2024 udtrykkeligt oplyst af taksator, jeg ikke selv skulle fortage mig noget i forhold til bjærgning.

...

Som nævnt i anmeldelsen, har båden ligget helt normalt i vandet, 14 dage efter Turbo er blevet afmonteret. Der er ført opsyn med båden i perioden fra 12.09.2024 til 26.09.2024 af en lokal beboer, dertil, som også nævnt i anmeldelsen, viser havnens videoovervågning båden ligger helt normalt indtil kl. ca. 19 d. 26.09.2024, hvorefter den synker over en periode på 20 minutter.

...

Sødygtig! Båden har ligget helt normalt indtil skaden sker d. 26.09.2024. Alle kan, når skaden er sket, påstå båden ikke er sødygtig!! Dette pålægger ene og alene Topdanmark at bevise denne påstand.

...

Turbo blev afmonteret og efterfølgende blev motorrum iagttaget for eventuelt vandindtrængen. Der var intet der tydede på risiko for vandindtrængen. Hermed som gentagelse: Der er ført opsyn med båden i perioden fra 12.09.2024 til 26.09.2024 af en lokal beboer, dertil som også nævnt i anmeldelse viser havnens videoovervågning, båden ligger helt normalt indtil kl. ca. 19 d. 26.09.2024, hvorefter den synker over en periode på 20 minutter.

...

Hvis Topdanmark stiller spørgsmålstejn vedr. producentens konstruktion af [bådmodel], burde det være sket inden Topdanmark tilbyder at forsikre netop denne båd model.

...

Ankenævnet for Forsikring

10.

102542

Jeg fik fredag d. 27/09.2024 udtrykkeligt oplyst af taksator, jeg ikke selv skulle foretage mig noget i forhold til bjærgning. Det er ene og alene Topdanmark der har bestilt bjærgning, dvs. denne regning kan ikke sendes videre til mig.

NB. ifølge havnefoged var der netop d. 26.09.2024 en meget sjælden vindretning som førte bølger direkte igennem havneindløbet, dvs. vandet er blevet presset mod bådens agter/udstødning. Men som almindelig bådejer, har jeg ikke en chance for at forudsige unormale vejr/vind situationer."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"17 Hvad er omfattet af forsikringen, og hvilke skader er dækket?

A Dækningsskemaet

I dækningsskemaet punkt 18 side 10-11 står, hvad der er omfattet af forsikringen, hvilke skader den dækker, samt de undtagelser og begrænsninger der gælder for forsikringen. Generelle undtagelser fremgår af punkt 17 D.

...

D Hvilke generelle undtagelser er der på forsikringen?

Forsikringen omfatter ikke:

...

2. Både, der ikke er sødygtige.

...

18. Dækningsskema

...

A. ... Forsikringen dækker direkte skade som følge af

...

3. Sejladsskader

1. At din båd synker eller kæntrer

...

B. ... Forsikringen dækker ikke: (Generelle undtagelser fremgår af punkt 17D)

...

Ordforklaring

...

Sødygtig

Båden skal være i en sådan stand, at den er egnet til at gå til søs uden fare for skib eller de ombordværende personer. Herudover skal der være del nødvendige mandskab, udstyr og forsyninger om bord, der sikrer den pågældende sejlads."

Nævnet udtaler:

Klagerens båd sank den 26/9 2024 på sin havneplads. Båden blev bjærget den 1/10 2024 og er af taksator vurderet totalskadet. Selskabet har afvist at yde erstatning og at dække udgifterne til bjærgning under henvisning til, at båden ikke var sødygtig på skadetidspunktet, idet klageren havde afmonteret turbo og lydpotte og havde efterladt båden med et åbent rør med en diame-

Ankenævnet for Forsikring

11.

102542

ter på 15 cm fra vandkanten og ind til motorrummet uden prop i nogen af enderne. Klageren ønsker retfærdighed, og at parterne som minimum kan finde en fornuftig løsning.

Klageren har anført, at båden lå helt normalt i vandet, fra turboen blev afmonteret den 12/9 2024 og indtil den 26/9 2024 kl. ca. 19, hvor båden ifølge havnens videoovervågning sank på ca. 20 minutter. Båden var sødygtig og havde været under opsyn af en lokal beboer. Klageren har anført, at han iagttog motorrummet efter afmonteringen af turboen den 12/9 2024, og at intet tydede på risiko for vandindtrængen. Klageren har anført, at der ifølge havnefogeden var en meget sjælden vindretning den 26/9 2024, som førte bølger direkte ind gennem havneafløbet, og at klageren har ikke kunnet forudsige sådanne unormale vind- og vejsituationer. Klageren har anført, at selskabet ikke kan pålægge ham at betale for bjærgningen. Bjærgningen er ene og alene bestilt af selskabet, og taksator har udtrykkeligt oplyst, at klageren ikke selv skulle foretage sig noget i forhold til bjærgning.

Selskabet har anført, at skadeårsagen er klart fastslået, og at der ikke er dækning, fordi båden ikke var sødygtig. Herudover vurderer selskabet, at klageren har handlet groft uagtsomt ved at lade båden ligge i vandet uden turbo, hvorved havvand kunne løbe ind i motorrummet via udstødningens udmunding. Når selskabet ikke dækker forliset, dækker selskabet heller ikke bjærgningsudgifterne. Selskabet har anført, at klageren i skadeanmeldelsen af 27/9 2024 har bedt selskabet forestå bjærgningen, hvilket ligeledes blev aftalt med taksator telefonisk samme dag. Idet klageren skulle rejse til udlandet den 29/9 2024, har selskabet stået for det praktiske med bjærgningen, der bør foretages hurtigst muligt. Udgifterne til bjærgningen havde været de samme, hvis klageren selv havde arrangeret denne.

Det fremgår af taksatorrapport af 2/10 2024, at "Da der under hans prøvesejlads kom røg fra styrbord maskine har han ... den 12. september aftaget den styrbord turbo ... men afventer lige nu pakninger ... Jeg har sagt til ham at jeg sender en bjærger forbi og vi får bjerget skibet ... han tager til ... den 29. september ... [Havnefoged] oplyser der var sydlig/sydvestlig vind og dette kan give lidt bølger i området hvor den ligger. ... Skibets bund og søventiler er intakt. Skibet tager ikke mere vand ind efter bjærgning. Hovedindtag til hovedmaskiner var lukket. Øvrige venti-

ler tætte. ... Det er konstateret at udstødning i stb side var adskilt ved motor lydpotte samt turbo. Dette er årsag til synken. ... Konklusion. Årsag til synken er man demontere turbo da denne er defekt og sammen med turbo den lydpotten der sidder på turbo. Skibet ligger et sted hvor der kan være urolig vand i havnen under syd/sydvestlig vind og slår der små bølger ind i udstødningen skulper det ind og kommer der en defekt på lænse pumper/automatik så går det hurtigt galt. ... Skibets agterdæk har flere selvlæns og vil kunne tage vand hvis en bølge ol skulle slå ind over her – dette er ligeledes placeret væsentlig højere oppe end aftaget udstødning og ikke sandsynlig. ... Bjærgningsudgift er ikke kommet endnu men forventelig samlet kr. 80-100.000,00 ex. moms."

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 18.A.3.1, at "forsikringen dækker direkte skade som følge af ... At din båd synker". Af punkt 17.D.2 fremgår det, at "forsikringen omfatter ikke ... Både, der ikke er sødygtige". Af ordforklaringen fremgår det, at der med "Sødygtig" forstås, at "Båden skal være i en sådan stand, at den er egnet til at gå til søs uden fare for skib eller de ombordværende personer. Herudover skal der være del nødvendige mandskab, udstyr og forsyninger om bord, der sikrer den pågældende sejlads".

Nævnet bemærker, at undtagelsesbestemmelsen i punkt 17.D.2 – om at båden skal være sødygtig – udgør en sikkerhedsforskrift, jf. forsikringsaftalelovens § 51. Selskabet kan derfor kun anvende undtagelsen, hvis klageren har handlet uagtsomt i forbindelse med, at båden ikke var sødygtig.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at hovedårsagen til skaden var, at klagerens båd ikke var sødygtig på skadetidspunktet. Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse, idet selskabet ikke dækker, hvis båden ikke er sødygtig. Idet skaden på båden ikke er dækningsberettigende, kan nævnet ikke pålægge selskabet at dække udgifterne til bjærgning af båden.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at taksator i rapporten af 2/10 2024 har vurderet, at årsagen til forliset er, at "udstødningen i styrbord side var adskilt ved motor lydpotte samt tur-

Ankenævnet for Forsikring

13.

102542

bo". Taksator anfører, at "slår der små bølger ind i udstødningen, skulper det ind og kommer der en defekt på lænse pumper/automatik så går det hurtigt galt".

Nævnet har også lagt vægt på, at skaden må tilregnes klageren som uagtsomt, idet klageren har ansvaret for bådens vedligehold og sikring.

Det, som klageren i øvrigt har anført – herunder om sjældnen vindretning – 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