

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. marts 2026 blev i sag nr. 104466:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

If Skadeforsikring
Stamholmen 159
2650 Hvidovre

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Hun har i klageskema af 7/10 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Ved årets første efterårsstorm i oktober 2023 rev skadevolders sejlbåd (...) sig løs, pga. utilstrækkelig fortøjning. Dette indebar, at vores sejlbåd (...) og fortøjninger skulle tage et stærkt forøget tryk, samt at vores sejlbåd blev beskadiget.

Inden stormen begyndte, var skadevolder blevet kontaktet af havnefogeden i ... Havn og bedt om omgående at tilse sin sejlbåds fortøjninger, da havnefogeden vurderede, at de ikke var tilstrækkelige. Imidlertid undlod skadevolder at gøre noget ved sin båds fortøjninger og fortøjningerne sprang herefter under stormen, hvorefter hans sejlbåd rev sig løs og i længere tid lå og bankede op ad vores sejlbåd (der holdt to både i stormen).

Skadevolder kontaktede os telefonisk den 29/10 2023 og oplyste, at han ville anmelde skaden til sit forsikringsselskab.

Da vi i foråret skulle have udbedret skaderne inden sejlsæsonen 2024 kunne vi imidlertid ikke få kontakt med skadevolder - og måtte til sidst tage kontakt til vores eget forsikringsselskab IF. Skadevolder havde solgt sin sejlbåd og havnefogeden i ... Havn havde kun gamle forsikrings oplysninger.

I december 2024 fik vi endelig en reaktion fra skadevolder, som oplyste, at båden på skadestidspunktet have været forsikret hos [selskab2]. Vi kontaktede [selskab2], som imidlertid afviste at være behjælpelig og fortalte, at forsikringsselskaberne havde en aftale om ikke at rejse krav mod hinanden som følge af oktober 2023 stormen. Man var som skadelidt således henvist til sin egen kaskoforsikring.

Vores forsikringsselskab IF har senere oplyst, at [selskab2] afviser erstatningspligten og vi derfor selv skal afholde udgiften til selvrisiko og ødelagt fortøjningstov på i alt 6.234 kr.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Vi ønsker at få dækket de sidste 6.234 kr. af vores bådskafe, da der er en ansvarlig skadevolder i sagen.

Vi er uforstående overfor, at forsikringsselskaberne lader til at have en aftale om ikke at rejse krav mod hinanden som følge af stormskaderne i oktober 2023 med den begrundelse, at ingen har et ansvar.

I vores sag bad havnefogeden i ... Havn udtrykkeligt skadevolder om at tilse sin båds fortøjninger omgående inden stormen begyndte - men dette undlod skadevolder. Resultatet blev, at vores sejlbaad holdt begge både under stormen og blev påført skader af skadevolders sejlbaad.

Vi havde af egen drift inden stormen sat ekstra fortøjninger på vores sejlbaad - som altså endte med at skulle holde to sejlbaade.

Vi mener derfor, at der er en ansvarlig skadevolder i sagen og det derfor ikke kan være rigtigt, at vi selv skal bære omkostning til selvrisiko og ødelagt tov."

I brev af 4/11 2025 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Sagen vedrører en skade på Klagers baad, der skete ved stormen i oktober 2023, og Klager mener der er en ansvarlig skadevolder. Klager vil derfor ikke betale sin selvrisiko.

Selskabet har afvist at se bort fra selvrisiko, og gør gældende, at selskabet ikke ligger ud for Klagers selvrisiko jf. Klagers aftale. Klager skal derfor betale selvrisiko overfor værkstedet, uanset om der er en ansvarlig skadevolder eller ej.

Det er herefter op til Klager om de vil forsøge at forfølge deres uforsikrede krav overfor modparten eller dennes forsikring.

Twisten vedrører selskabet skal dække klagers uforsikrede krav svarende til en uforsikret fortøjning samt selvrisiko under forsikringen.

Kundeforhold

Klager har købt bil, hus, indbo, rejse, ulykke og bådforsikringer i selskabet for en årrække siden.

Klager købte bådforsikring for den i sagen omhandlede baad – ... en ... årgang ... – den 29. februar 2020. Forsikringen har været uændret siden 1. maj 2021. Der gælder en selvrisiko af enhver skade på 5.000 kr. Vilkaarene Baad.2019 er gældende for aftalen.

Sagsfremstilling

29. oktober 2023 under stormfloden, bliver Klager kontaktet af modparten, der fortæller hans baad havde løsrevet sig i stormen og forvoldt skade på Klagers baad. Havnefogeden havde forud for skaden forsøgt at kontakte modparten og bede om sikre sin baad yderligere.

Klager anmelder skaden til forsikringen den 4. august 2024, og kommer tilbage med oplysninger om skadevolders forsikring 25. december 2024.

Ved anmeldelse af skaden blev Klager orienteret om, at denne skulle betale selvrisiko til værftet.

Selskabet har betalt for reparation af båden med fradrag af Klagers selvrisiko, som Klager skal betale jf. vilkårene pkt. 9 og udgift til fortøjninger som er undtaget bådforsikringen jf. vilkårenes pkt. 5.

Skade på fortøjningsklampen på båden blev indledningsvis ligeledes afvist, da skaden på denne ikke fremgik af værftets første skadeopgørelse.

Da selskabet selv søger regres for udgifter til reparationen, fortæller vi samtidigt skadevolders forsikring, at Klager har et personligt krav.

Selskabet har siden opgivet sit krav, da det er vores opfattelse, at vi ikke kan føre bevis for, at modparten har handlet ansvarspådragende, herunder at det ikke var på grund af den kraftige storm, at modpartens båd kolliderede med klagers båd.

Da vi orienterer Klager om denne afgørelse gør vi samtidigt opmærksom på, at det er op til Klager at afgøre om hun vil fortsætte sit personlige krav overfor modparten/modpartens forsikring.

Det forhold at selskabet har valgt ikke at forfølge sit krav, betyder således ikke, at Klager ikke kan forfølge sit krav overfor modparten eller modpartens ansvarsforsikring.

Klager er imidlertid ikke tilfreds med, at If ikke refunderer Klagers selvrisiko og overtager klagers krav overfor modparten.

Sagen har været forelagt If's Kundeombud, der har fastholdt selskabets afgørelse om, at Klager skal betale sin selvrisiko uanset om der er en ansvarlig modpart eller ej.

Konklusion

Klager er fra start orienteret om, at Klager skal betale sin selvrisiko, ligesom vi ikke betaler den ødelagte fortøjning.

Det er uden betydning for Klagers dækning på policen, om der er en ansvarlig skadevolder eller ej.

Det er Klagers valg om Klager vil forfølge sit krav overfor modparten. Klager er således ikke bundet af, at selskabet har valgt at frafalde krav om betaling af selskabets udgifter, men kan udtage stævning eller på anden vis forfølge sit eget krav i det omfang Klager ønsker dette."

Klageren har den 27/11 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"IF skriver i høringsvaret den 4/11 2025, at klager skal '*betale selvrisiko overfor værkstedet*'. Denne formulering undrer os, da vi under hele skadesagen selv har betalt alle værkstedsregninger. IF har således ikke været involveret i nogen værkstedsregninger eller haft udlæg for os til værftet.

Oprindeligt havde skadevolder givet os indtryk af, at hans forsikringsselskab ville dække den skade, som hans båd påførte vores båd i oktober stormen 2023.

Da vi i løbet af 2024 ikke kunne få kontakt med skadevolder eller rigtige forsikringsoplysninger fra ... Havn – tog vi til sidst kontakt til vores eget forsikringsselskab IF, i håb om at de kunne hjælpe os.

Som beskrevet i Forsikringsankenævnets webskema den 17/10 2025 fik vi først en reaktion fra skadevolder i december 2024 og rigtige oplysninger om bådens forsikringsselskab på skadestidspunktet, nemlig [selskab2]. Vi kontaktede straks [selskab2], som helt afviste at være behjælpelige, da forsikringsselskaberne havde en aftale om ikke at rejse krav mod hinanden som følge af oktober 2023 stormen – da ingen havde et ansvar under stormen.

Dette syntes vi lød meget underligt, da skadevolder inden stormen var blevet direkte kontaktet af havnefogeden i ... Havn og bedt om straks at tilse sin båds fortøjninger – hvilket skadevolder desværre ikke gjorde.

Vi har derfor følgende bemærkninger til sagen:

Der er en ansvarlig skadevolder, hvilket havnefogeden i ... Havn kan bevidne. Vi er derfor uforstående overfor at IF har opgivet kravet over for [selskab2] og skriver *'at vi ikke kan føre bevis for, at modparten har handlet ansvarspådragende, herunder at det ikke var på grund af den kraftige storm, at modpartens båd kolliderede med klagers båd'*.

Skaden skete fordi modparten ikke fulgte havnefogedens udtrykkelige anvisninger og forholdt sig passiv. Endvidere er der en klar årsagssammenhæng mellem modpartens utilstrækkelige fortøjning af sin båd og den kraftige storm. Desuden lå modpartens båd lige ved siden af vores båd og da fortøjningerne sprang, blæste modpartens båd direkte ind vores båd og bankede ind i styrbord side adskillige timer under stormen. Til sammenligning havde vi sat ekstra fortøjninger på vores båd, som således endte med at holde to både under stormen. Der er således en klar årsagssammenhæng mellem modpartens handle måde og skadens opståen.

Vi er derfor stadig uforstående over, at IF afviser denne årsagssammenhæng og slet ikke forfølger skadeskravet over for [selskab2]. Måske har det baggrund i det, som [selskab2] fortalte os i telefonen, at forsikringsselskaberne har en aftale om ikke at rejse krav mod hinanden som følge af oktober stormen 2023. Men en sådan ordning kan vel ikke være lovlig?

Som skadelidt bliver vi således ladet i stikken af både IF og skadevolders forsikringsselskab [selskab2] – hvilket vi mener er helt forkert, når der er en ansvarlig skadevolder og vidner i form af havnefogeden."

I mail af 18/12 2025 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"Idet forsikringsselskaberne i forbindelse med stormen har lavet en gentleman aftale om ikke at rejse krav mod hinanden, står vi nu her og skal selv betale en selvrisiko, selv om der klart og tydeligt er en ansvarlig modpart. Dette har vi svært ved at acceptere.

Hvis forsikringsselskaberne havde anerkendt den ansvarlige modpart, ville vi også få dækket vores selvrisiko."

Ankenævnet for Forsikring

5.

104466

Selskabet har den 5/1 2026 til nævnet bl.a. anført:

"Vi skal igen gøre opmærksom på, at If ikke har indgået nogen aftale med modpartens forsikring."

Klageren har den 18/1 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"Når der er en ansvarlig skadevolder for en bådskafe er normal forsikringspraksis, at skadelidtes forsikringsselskab retter kravet mod modpartens forsikringsselskab for at få dækket skadelidtes udgifter, inklusiv selvrisiko.

Vi opfordrede IF til at kontakte både havnefoged og andre vidner i sagen, som vil kunne redegøre for forløbet og hvorfor modparten har handlet ansvarspådragende ift. skaderne på vores båd. Det ansvarspådragende var, at modparten undlod at rette sig efter havnefogedens direkte anvisninger til ham om inden stormen, om at sikre sin båds fortøjninger. Derefter undlod modparten også at begrænse skaderne, da han ikke selv turde indfange sin løsrevne båd.

Hvordan kan IF undlade at forfølge dette klare bevis overfor modpartens forsikringsselskab?

Med en udvidet bådforsikring hos IF havde vi forventning om, at de som vores forsikringsselskab skulle rette kravet mod den ansvarlige modparts forsikringsselskab for at få dækket vores udgifter, inklusiv vores selvrisiko.

Til gengæld har vi flere gange fået en forklaring om at rigtig mange både rev sig løs i stormen og forsikringsselskaberne derfor ikke kan eller vil rette krav mod hinanden. Dette fik vi også fortalt telefonisk af modpartens forsikringsselskab [selskab2].

Det kan således ikke være rigtigt, at IF kan undlade at forfølge vores påstand om, at modparten er ansvarlig for skaderne på vores båd – samt undlade at inddrage havnefogeden i bevisførelsen overfor modpartens forsikringsselskab – med det resultat, at vi ikke kan få dækket selvrisikoen."

Hertil har selskabet den 21/1 2026 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klager har ikke ret i vi ikke har rejst krav imod modpartens selskab - dette har vi gjort - men vi har også valgt ikke at forfølge vores krav yderligere efter modparten afviste kravet. Vi har heri også henvist til havnefogedens forklaring, og vi har bedt modparten kontakte klager direkte om klagers krav."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelse af 4/8 2024 fremgår bl.a.:

"Skadedato 29.10.2023

...

Skadeårsag

Den 29/10 2023 blev vi telefonisk kontaktet af ..., fordi hans båd havde løsrevet sig i efterårets første storm og forvoldt skade på vores båd. Hans båd lå fortøjret ved siden af vores båd og fortøjningerne var knækket under stormen ... båd havde herefter ligget og banket ind i styrbord side af vores båd. Dette bevirkede at teakfenderlisten blev ødelagt og at gelcoat/epoxy på siden fik

ridser. Endvidere har belastningen af 2 både bøjet forreste styrbord fortøjningsklampe samt gnavet vores ekstra fortøjningsline (stormsikring) over. ... bad om vores forsikringsoplysninger hos IF ... Vi har siden forsøgt at få kontakt til skadevolder uden held. Da vi har skullet bruge båden i sommerferien, har vi igangsat reparation. Vi har modtaget den første regning, men kan stadig ikke få kontakt med skadevolder, hverken via mail eller telefon. Vi håber IF kan hjælpe ved at kontakte ... Skadevolders kontaktoplysninger (givet til os af havnefogeden): ..."

Klageren har i mail af 30/12 2024 til selskabet bl.a. oplyst:

"Som fortalt, var skadevolders båd generelt fortøjet med ret tynde reb, og båden var heller ikke blevet sikret med yderligere fortøjning inden stormen og højvandet i oktober 2023. Stormen bevirkede, at rebene på skadevolders båd knækkede, hvorefter båden rev sig løs og lagde sig opad vores båd.

Vi har altid fortøjet vores båd med tykke reb og havde endda påsat et ekstra sæt fortøjninger inden stormen. Den ene af disse ekstra fortøjninger blev desværre gnavet over som følge af nabo-bådens tryk og bevægelser op og ned af vores båd. Heldigvis var de øvrige fortøjninger på vores båd stærke nok til at kunne holde begge både i stormen - men det gik desværre også ud over forreste klampe i styrbordside, som blev bøjet 30 grader og ødelagt.

Det samlede krav på 26.974,63 kr. er opgjort i vedhæftede regneark og omfatter således: reparation af teakfenderliste og gelcoat, udskiftning af fortøjningsklampe samt nyt reb."

Af selskabets mail af 20/2 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"Vi har nu modtaget svar fra [selskab2], som afviser erstatningspligten. De har skrevet nedenstående:

Vores forsikringstager har skrevet følgende:

'... og jeg var ved vores båd 2 gange den dag på grund af vejret og selvfølgelig dagen efter. Vi blev ringet op om eftermiddagen, hvorefter vi kørte ud til båden og kunne konstatere at vores båd var fortøjret som den skulle være. D.v.s. båden lå som vi havde forladt den sikkert fortøjret med 4 fortøjninger af 18 mm fortøjningstov. Vi mødte ingen andre på den mole vores båd var fortøjret ved.

Vi tog igen ud til vores båd ca. kl. 19, og måtte konstatere at vores båd lå presset af vinden op mod skadelidtes båd. Vores ene fortøjning var 'skåret' over og derfor ikke aktiv. Vi forsøgte at 'fange' vores båd med et tov fra broen, men p.g.a. det stormvejr som der var lykkedes det ikke. Jeg vurderede at det var for farligt for nogen af os at forsøge at komme ombord på vores båd, da vi ikke p.g.a. stormen kunne trække båden ind til broen.

Jeg vurderede at vi ikke under de omstændigheder kunne gøre andet end at vente på at stormen løjede af. Vi tog ud til båden næste morgen, der var vores båd igen nødtørftigt fortøjret p.g.a. skader på vores egen båd, som du kan se på nedenstående billede af vores båds klyds revet delvis af og derved skåret vores fortøjning over under stormen.'

Ud fra ovenstående ses vores forsikringstager ikke at have foretaget sig noget culpøst, der kunne gøre ham ansvarlig for skaden, som derfor anses som værende et hændeligt uheld, forårsaget af stormfloden. På forelagte grundlag kan vi derfor ikke anerkende erstatningspligten.

Ud fra det foreliggende kan vi ikke føre bevis for, at skaden på din båd skyldes, at modparten har handlet uagtsomt.

Vi kan derfor ikke gennemføre krav over [selskab2] og afslutter nu sagen. Du er selvfølgelig velkommen til selv at kontakte dem vedrørende dit uforsikrede krav, hvis ikke du er enig i afgørelsen."

Hertil har klageren i mail af 21/2 2025 til selskabet bl.a. bemærket:

"I og med at skadevolder blev direkte kontaktet af havnefogeden inden stormen og bedt om at sikre sine fortøjninger, mener vi, at skadevolder ikke har handlet forsvarligt ved blot at kigge på sine fortøjninger og ikke gøre noget. I den situation havde det rigtige været, at sætte et sæt ekstra fortøjninger mellem båd og mole. Havnefogeden havde vurderet, at skadevolders fortøjninger ikke var tilstrækkelige til at holde båden i stormen - og det reagerede skadevolder ikke på.

Til sammenligning blev vi ikke kontaktet af havnefogeden ifm. stormen - men var af egen drift forbi båden om eftermiddagen, og sætte et ekstra sæt fortøjninger på, så vores både blev holdt på plads med 6 stærke reb.

Vi mener derfor fortsat, at skadevolder har handlet culpøst ved at forholde sig passiv efter den direkte opfordring fra havnefogeden inden stormen."

Selskabet har i mail af 24/2 2025 til klageren bl.a. anført:

"Vi har valgt at gøre et endnu et forsøg overfor [selskab2], hvor vi har lagt endnu mere vægt på det du skriver i nedenstående besked. Og så må vi se hvad de vender tilbage med.

Jeg har vedhæftet de 2 fotos, som [selskab2] havde medsendt."

I mail af 24/2 2025 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Tak for at IF prøver igen over for [selskab2].

Skadevolder starter med at skrive, at hans båds fortøjning var 'skåret' over af klydset (foto 1). Samtidig sender han et billede (foto 2) af en afrevet fortøjningsklampe fra bådebroen i [havn]. For det første kan båden kun rive sig løs ved enten at tovet bliver skåret over, ELLER at klampen river sig løs. Derudover er billedet af klampen (foto 2) fra et helt andet sted på bådebroen.

Endvidere ved vi, at de fortøjninger som skadevolder brugte ikke har været tykkere end vores fortøjninger. Vi har vedhæftet et foto fra 2022, hvor skadevolders daværende hvide fortøjning kan ses nederst i billedet. For at sætte det i perspektiv, kan vi højst få en 14 mm fortøjning igennem fortøjningsklamperne på vores ... og fortøjningsklamperne på en ... er betydeligt mindre. Hvorfor påstår skadevolder så, at han har brugt fortøjninger på 18 mm?"

Af selskabets mail af 3/3 2025 til klageren fremgår bl.a.:

Ankenævnet for Forsikring

8.

104466

"[Selskab2] fastholder afvisning af erstatningspligten. Vi har modtaget nedenstående svar:

Fortøjningen sprang ikke - de holdt til vindpresset, og var dermed i forsvarlig stand. Fortøjningen blev skåret op af et klyds, der var halvt revet op grundet det store pres af forhøjet vandstand og vind. Der er således tale om et hændeligt uheld, hvor der ikke kan placeres skyld jævnt før reglerne om culpa.

Vi kan ikke gennemføre krav overfor [selskab2], da vi som tidligere oplyst, ikke kan føre bevis for, at skaden på din båd skyldes, at modparten har handlet uagtsomt. Vi afslutter skaden."

Klageren har i mail af 9/3 2025 til selskabet bl.a. anført:

"Hvordan kan både IF og [selskab2] se helt bort fra Havnefogedens klare besked til skadevolder om, at hans 'fortøjninger krævede omgående tilsyn'? Havnefogedens vurdering var, at skadevolderens båd ikke var fortøjret tilstrækkeligt i stormen - og da skadevolder undlod at gøre noget - ja så sprang der 'som ventet' en fortøjning. (Se indsendt mail af 15/1 2025 med erklæring fra Havnefogeden samt hans kontaktoplysninger).

På en havn bestemmer havnefogeden - og når man som bådejer får en anvisning, skal den efterleves. Vi kan derfor slet ikke forstå, hvordan både IF og [selskab2] kan komme frem til, at skadevolder slet ikke har noget ansvar for den skade, som hans båd forårsagede på vores båd - og vi dermed skal bære udgiften til selvrisko mm. Det kan ikke være rigtigt.

Vi klager derfor over, at vi mangler at få dækket 10.849,63 kr. af skadens sum på i alt 26.974,63 kr."

Af selskabets mail af 3/6 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"Vi har forgæves forsøgt at indhente forklaring fra de 2 vidner, som havnefogeden har nævnt i sin mail. Vi har fået kontaktinfo fra havnefogeden og sendt flere beskeder til dem, men har ikke modtaget svar."

I mail af 19/6 2025 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Vores vurdering er, at vi ikke kan gøre mere i forhold til [selskab2]. Vi er enige med jer i, at havnefogedens udtalelse taler for, at modpartens fortøjninger nok ikke har været tilstrækkelige. Men vi kan ikke bevise, at denne eventuelle uagtsomhed/forsømmelse fra modpartens side er den primære årsag til, at skaden opstod. Det kan ikke siges med sikkerhed, at skaden ikke var sket, hvis modparten havde sikret sin båd yderligere. I forbindelse med stormfloden så vi massere af både der rev sig løse, trods de var sikret med ekstra fortøjninger.

Vi har derfor valgt ikke at forfølge vores krav yderligere.

Vi har i forbindelse med gennemgang af sagen også gennemgået opgørelsen fra vores taksator og de af jer indsendte dokumenter. Vi har nu valgt også at dække udgiften til udskiftning af fortøjningsklampen. Denne havde vi i første omgang ikke medtaget, da vores taksator ikke fandt kravet tilstrækkeligt dokumenteret. Klampen var ikke nævnt i det første tilbud fra 19. juni 2024, som ellers indeholdte en detaljeret beskrivelse af skaderne. Vi har dog valgt at ændre afgørelsen vedrø-

rende denne, og finder det sandsynliggjort, at skaden kan være opstået ved samme hændelse. Vi afregner derfor nu yderligere 4.615,63 kr. til Nem Konto. Beløbet er til rådighed inden for 3-5 hverdage.

Jeres uforsikrede krav udgør derfor 6.234 kr., som svarer til fortøjningens værdi (som er direkte undtaget i vilkårene) samt selvrisikoen på 5.000 kr.

Beløbet er ikke dækket uanset om der er en ansvarlig skadevolder eller ej. Og vi retter derfor heller ikke krav for beløbet på vegne af jer. I er selvfølgelig velkomne til selv at rette jeres uforsikrede krav til [selskab2], hvis I fortsat mener at kunne bevise, at deres kunde er erstatningsansvarlig."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"4.2.3 SEJLADSSKADE – DÆKNING NÅR BÅDEN ER I VANDET

Dækker

*Pludselig skade** som opstår, når båden er i vandet, på grund af:

- Grundstødning og sammenstød/kollision

...

5 Forsikringen dækker ikke

...

Følgende genstande er ikke omfattet:

- Faste fortøjninger*, fortøjningsbøjer og ankergrejer

...

9 Selvrisiko

Selvrisiko er den del af skadeudgiften som du selv skal betale. Hvis skaden overstiger din selvrisiko dækker forsikringen den del, der overstiger selvrisikoen. Selvrisikoen fremgår af forsikringsaftalen og disse vilkår. Forsikringen dækker ikke omkostninger og renter vedrørende krav, der ikke overstiger minimumsbeløbet for selvrisikoen.

Hvis flere skader indtræffer samtidig og erstatningen skal betales fra flere forsikringer hos os fx indboforsikring, så bliver du kun opkrævet én selvrisiko, den højeste."

Nævnet udtaler:

Klagerens båd blev beskadiget under storm den 29/10 2023, idet modpartens båd rev sig løs fra fortøjningerne i havnen og ramte klagerens båd. Selskabet har dækket reparationsudgiften på 26.974,63 kr., dog med undtagelse af 1.234 kr. for fortøjningstov på klagerens båd og 5.000 kr. i selvrisiko. Klageren ønsker at få dækket de resterende 6.234 kr.

Klageren har anført, at modparten er ansvarlig skadevolder, idet modparten trods havnefogedens udtrykkelige instruks før stormen undlod at tilse sin båd og forstærke bådens utilstrække-

lige fortøjninger. Modparten har handlet uforsvarligt, hvilket havnefogeden kan bevidne. Klageren mener ikke, at det er rimeligt, at hun skal bære omkostninger til selvrisiko og ødelagt tov, når der er en ansvarlig skadevolder, og klageren er uforstående over for, at selskabet har opgivet sit krav over for modpartens ansvarsforsikring. Klageren har fået oplyst af modpartens forsikringsselskab, at forsikringsselskaberne har en aftale om ikke at rejse krav mod hinanden som følge af stormen i oktober 2023, og at man som skadelidt er henvist til sin egen kaskoforsikring. En sådan aftale kan ikke være lovlig.

Selskabet har anført, at det fremgår af forsikringsbetingelserne, at klageren skal betale selvrisiko, idet selskabet har betalt for reparation af båden. Det fremgår, at udgifter til fortøjningen ikke er omfattet af forsikringen. Det er uden betydning for klagerens dækning, om der er en ansvarlig skadevolder. Selskabet har søgt regres over for modpartens forsikringsselskab, men har siden opgivet sit krav, idet selskabet vurderer, at det ikke kan føre bevis for, at modparten har handlet ansvarspådragende, herunder at det ikke var på grund af den kraftige storm, at modpartens båd kolliderede med klagerens båd. Selskabet har afvist, at det har indgået nogen aftale med modpartens forsikringsselskab som anført af klageren.

Det fremgår af punkt 5 i forsikringsbetingelserne, at "Følgende genstande er ikke omfattet: •Faste fortøjninger*, fortøjningsbøjer og ankergrejer". Det fremgår af punkt 9, at "Selvrisiko er den del af skadeudgiften som du selv skal betale. Hvis skaden overstiger din selvrisiko dækker forsikringen den del, der overstiger selvrisikoen". Det fremgår af policen, at selvrisikoen udgør 5.000 kr.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at dække klagerens selvrisiko på 5.000 kr. og udgiften til fortøjningstov på 1.234 kr.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabet har dækket skaden over kaskoforsikringen, hvorfor klageren efter punkt 9 i forsikringsbetingelserne skal betale selvrisiko. Det følger af punkt 5 i forsikringsbetingelserne, at udgift til fortøjningstov ikke er dækket.

Ankenævnet *for* Forsikring

11.

104466

Nævnet har henset til, at selskabet har rejst kravet over for modpartens ansvarsforsikring, men ikke har kunnet formå at få dette selskab til at påtage sig ansvaret for skaden på klagerens båd. Nævnet bemærker, at selskabet ikke har pligt til på klagerens vegne at føre retssag mod modparten.

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.



Jørgen Steen Sørensen

formand