597/00

Den 3. juli 2000 blev i sag nr. 51.392:

xxxxxx xxxxxxxxx xxxxxxx
xxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxxxxxx

mod

Yacht-Pool
Forsikrings-Service
Hejlsmindebakken 9
6094 Hejls

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

Forsikringstageren, der via Yacht-Pool Forsikrings-Service har lystfartøjsforsikring i Württembergische & Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt skade.

Yacht-Pool Forsikrings-Service og Wurttembergische & Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft er ikke tilsluttet Ankenævnet for Forsikring, men nævnet har i medfør af § 2, stk. 1, 2. punktum, i nævnets vedtægter besluttet at afgive en udtalelse.

I klagen til nævnet har klageren bl.a. anført: "Efter en hård og anstrengende sejlads fra Bisserup til Lund havn 12.7. med megen vind og 3 børn og kone samt ikke megen benzin på tanken, valgte jeg at søge havn i Lund. Jeg havde kun en fastgøringsmulighed i hjørnet af havnen, og mens min båd lå der, blev den skadet. Forsikringsselskabet hævder, at jeg har udvist grov uagtsomhed, hvilket jeg ikke er enig i. Jeg havde lavet aftale med en mand på havnen, som skulle slække trosserne om nødvendigt. At båden skulle have ligget for længe i havnen, er jeg heller ikke enig i, da skaden skete 1-2 dg. efter ankomst."

Selskabet har i skrivelse af 18/10 1999 bl.a. anført: "Som det fremgår af havarirapporten, er der tale om to af hinanden uafhængige skader. Den første skade opstår ved påsejling af et stenrev under indsejling i Lund Havn d. 12/7. Denne skade anses for dæk-

ningsberettiget. Den anden skade, omfanget nærmere beskrevet i havarirapporten, er opstået som følge af at forsikringstager fortøjer fartøjet som beskrevet i havarirapporten og efterlader det uden effektivt tilsyn og uden beskyttelse for vind og sø. ... Efter ca. en uge tilser forsikringstager fartøjet og konstaterer beskadigelser på fartøjets bagbord side. Forsikringstager fjerner ikke fartøjet, men kører i stedet hjem og anmelder skaderne til os pr. telefon. Da vejret denne dag er roligt aftales det, at forsikringstager fjerner fartøjet næste dag. Efter yderligere ca. en uge (d.26/7) kontakter forsikringstager os atter telefonisk. Forsikringstager forklarer, at han endnu ikke har fjernet fartøjet, da noget kom på tværs. Først efter d. 26/7, mere end 14 dage efter at forsikringstager henlægger fartøjet i Lund Havn, bliver fartøjet fjernet. Som begrundelse for afslaget anfører selskabet følgende:

1) At forsikringstager uden videre havde kunnet søge nødhavn i Rødvig, ca. 6 km/10 min. væk fra Lund Havn. Alternativt kunne fartøjet have været henlagt i Præstø Lystbådehavn.
2) At forsikringstager ikke, i det mindste efter at have fået en nats søvn og et varmt bad, straks den følgende dag tog til Lund, som ligger mindre end en times kørsel fra forsikringstagers adresse, og sikrede eller flyttede fartøjet.
3) At vest er den fremherskende vindretning i Danmark og dette ikke kan have været en overraskelse for forsikringstager.
4) At det må være indlysende, at forsikringstagers fortøjning af fartøjet var stærkt uhensigtsmæssig, særligt når fartøjet henlå uden effektivt tilsyn over en længere periode. Forsikringstager medgiver, at han ville have handlet anderledes, hvis fartøjet ikke havde været kaskoforsikret."

Klageren er herefter i skrivelse af 1/11 1999 fremkommet med følgende bemærkninger: "Punkt 1: Jeg kunne ikke søge nødhavn andre steder, da jeg på det givne tidspunkt valgte at søge til Lund havn skyldes det blandt andet, at jeg var usikker på, om jeg havde benzin nok til at nå Rødvig. Under de givne omstændigheder med en del blæst samt god bølgegang valgte jeg altså Lund. At skulle klandres for dette bagefter er efter min mening udtryk for bagklogskab og snusfornuft.
Punkt 2: I den givne situation havde det været en strabadserende tur, og jeg vurderede efter samråd med manden på havnen, at båden kunne henlægges, og at han ville ændre fortøjningerne, hvis det var nødvendigt. Det var i sommerferien, og min familie og jeg

havde planlagt videre ferie i Jylland. Sammenholdt med, at vindforholdene heller ikke var gunstige for at sejle båden til København, valgte jeg at lade den ligge. Som tidligere nævnt holdt jeg mig i kontakt med manden på havnen via mobiltelefon – og han oplyste på andendagen, at båden havde taget skade om natten. Der var ingenting, jeg kunne gøre. At forsikringsselskabet mener, at jeg allerede næste dag skulle være taget til Lund og flyttet båden er lovligt meget at kræve, når jeg har tegnet kasko på båden. ...
Punkt 3: At vest er den fremherskende vindretning i Danmark, det er rigtigt. Jeg sejlede i østenvind den pågældende dag og påvirket af tidligere nævnte omstændigheder og uerfarenhed med fortøjning i lige netop Lund havn, så skete der altså skade på min båd. Jeg ved ikke, hvor megen viden man skal besidde for at få udbetalt erstatning, men det virker som om, at fordi jeg ikke havde den store erfaring med at sejle (1 år) og dermed ikke agerede som en erfaren sejler, så kan jeg ikke få erstatning.
Punkt 4: Det er ikke indlysende, at min fortøjning var stærkt uhensigtsmæssig – var den det, så er det dog min overbevisning, at når jeg har tegnet en kaskoforsikring mod uventede uheld, så må den også erstatte disse – alt andet er bondefangeri! Der er effektivt tilsyn, men skaden skete aften-nat, så det var svært at forhindre den."

Klageren bemærker endvidere, at selskabet ikke har forståelse for den situation, som han og familien befandt sig i efter påsejlingen, og at selskabet foretager efterrationaliseringer. Klageren anfører i den forbindelse, at det er urimeligt at forlange, at han i den stressede situation skulle have tænkt på, at der den efterfølgende dag var vestenvind, og at det kunne skade båden. Endvidere anfører klageren, at det var uforudsigeligt, at forholdet mellem høj- og lavvande var større, end han umiddelbart havde vurderet.

Af havarirapporten fremgår bl.a.: "Forsikringstager får fortøjet fartøjet yderst på molen mellem den sydgående og den vestgående del af molen. Fartøjet ligger således fortøjet i 'hjørnet', og det er alene den aktuelle vindretning der holder fartøjet fri af bolværket. Bolværket er i øvrigt meget uegnet til at affendre imod. De fastliggende både i havnen ligger alle fortøjet med den ene ende mod molen og den anden ende fortøjet til moring eller anker i bassinet. Da forsikringstager efter nogen tid (ant. ca. 2 uger) ville sejle fartøjet hjem til København, opdagede han at der var opstået skader på fartøjet som følge af at dette havde ramt imod bolværket adskillige gange. ... **Konklusion:** Der er tale om to af hinanden uafhængige begivenheder (grundstødning og fortøjningsskade). Den af

forsikringstager udførte fortøjning af fartøjet i Lund, har alene kunnet sikre fartøjet ved vind fra Ø'lig retning. Havnen og den aktuelle fortøjningsform kan ud fra vort synspunkt kun anvendes hvis besætningen er ombord i fartøjet og derfor overvåger dette og kan ændre fortøjningerne i takt med de skiftende vindretninger. Pga. havnen/molens udformning vil der ved vind fra V'lig retning være meget uroligt i denne da der ikke er nogen mole e.lign. der giver læ for søen."

Selskabets havarikonsulent har endvidere efterfølgende været i telefonisk kontakt med den person, som ifølge klageren ville føre tilsyn med båden. Havarikonsulenten har gengivet indholdet af denne samtale i en tillægsrapport, hvoraf fremgår: "Han havde selv en båd liggende ved broen, da forsikringstager fortøjede sit fartøj ved denne. Han havde sagt til forsikringstager, at han nok skulle se til fartøjet når han var nede for at tilse sit eget fartøj. Han havde ikke påtaget sig at føre nødvendigt tilsyn med forsikringstagers fartøj, men alene givet tilsagn om at han ville se til dette når han alligevel var – nede at tilse sit eget fartøj. Hans eget fartøj havde fast plads ved broen, mellem bro og pæle, hvorfor dette ikke krævede daglige tilsyn. En gang havde han strammet fortøjningerne på forsikringstagers fartøj, da dette lå og skamfilede i bolværket. Det var imidlertid kun delvist muligt at trække fartøjet fri af bolværket, da fartøjet var sikret til dette med en kæde/wire og hængelås. Som følge heraf var det ikke muligt for hr. H.H. at flytte nævneværdigt på fartøjet, da dette på daværende tidspunkt lå dårligt fortøjet pga. vestenvind."

Nævnet har modtaget fotos af den beskadigede båd og af skadestedet.

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelse: "**4. UDELUKKELSER** 4.1 Udelukket af forsikringen er: Skader påført de forsikrede genstande forsætligt og skader opstået som følge af forsikringstagers, fartøjets fører eller besætningens grove uagtsomhed."

Nævnet udtaler:

Klageren måtte efter at have søgt havn fortøje båden på et sted, hvor den var uden fornøden beskyttelse for vind og sø. Han forlod derefter i flere dage båden, som han hav-

de sikret med kæde/wire og hængelås, og den person, som han havde anmodet om at holde opsyn med båden, havde ikke fået udleveret nogen nøgle til hængelåsen.

Under disse omstændigheder finder nævnets flertal, at de skader, der er blevet påført båden under fortøjningen, er opstået som følge af klagerens grove uagtsomhed, og nævnets flertal kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for disse skader.

Poul Sørensen