645/02

Den 21. maj 2002 blev i sag nr. 56.481:

xxx xx xxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxx

mod

Zurich Forsikring
Rådhuspladsen 75
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Zurich Forsikring, klager over selskabets sagsbehandling i forbindelse med en anmeldt skade.

Konkret ønsker klageren selskabet tilpligtet at anerkende, at han bærer det fulde ansvar for en kollisionsskade, samt at en anmeldt skade på fartøjets gear er dækningsberettigende.

Ad 1 - ansvarsskaden.

Klageren anmeldte den 29/5 2001 følgende: "**Skaden** ... Hvornår skete skaden? 25/5 år 2001 kl. 14.00 ... Hvor? R. Havn. ... **Beskrivelse af uheldet** ... Hændelsesforløb og skadernes omfang: Ved anløb af kajplads, min fart 0-0,5 knob, ved hurtig omskift til bak brød gearkassen sammen, og min båd drev ind i Dacapo ... **Vejr- og strømforhold** ... Ingen strøm, nogen vind i 'kast', var alene i båden. ... **Skyld** ... Hvem er skyld i skaden? Det er jeg."

Af modpartens skadeanmeldelse fremgår: "Min båd var fortøjret ved broen, da modparten kom sejlende ind i havnen, der var ret kraftige vindstød, andre sejlere har fortalt mig at hans båd blæste over mod min, og da han forsøgte at reversere, gik hans gearkasse i stykker."

I skrivelse af 5/7 2001 afviste selskabet at yde forsikringsdækning for den anmeldte ansvarsskade, og af skrivelsen fremgår bl.a.: "Som det fremgår af betingelserne dækker forsikringen det erstatningsansvar som sikrede som ejer/bruger af fartøjet pådrager, jvf. betingelserne. For at kunne pådrage sig et erstatningsansvar i henhold til søloven, skal man have udvist en uagtsomhed. I følge skadeanmeldelsen påsejler De modpartens båd, fordi gearet på Deres båd går i stykker. Vi mener derfor ikke, at De har handlet uagtsomt, men at skaden er hændelig. Vi har derfor afvist modpartens regreskrav."

Selskabet har dog med henvisning til sølovens § 161, stk. 2, anset skaden for hændelig og har herefter accepteret at betale halvdelen af skaden på modpartens lystfartøj.

Klageren stiller sig uforstående over for denne ansvarsfordeling. I klageskrivelsen af 10/8 2001 til nævnet har klageren anført: "Men det er ikke Søloven § 161 stk. 2, der skal anvendes i denne sag, det er punkt 1, der klart omhandler, når 'skylden ligger på den ene side alene', og det gør den i dette tilfælde. Den manøvre, jeg foretager for at få båden til kaj, er ikke 'sejlerrigtig'. Jeg er af erfarne sejlere og instruktører efter uheldet blevet belært om, at man altid lægger til kaj med vinden i stævnen, og denne manøvre er ens for alle både, og det er uden betydning, om manøvren sker for motor eller sejl. Når vinden er ind forfra, undgår man, at båden driver ind i andre; og skulle det alligevel ske, kan man når man sidder agter i båden, nå at gribe ind og undgå påsejling.(se vedlagte skitse bilag e)."

Selskabet har forelagt denne forklaring for sin havarikonsulent. Denne har udtalt, at der skal være tale om en åbenlys risiko for påsejling af en ved kaj liggende båd, før man kan statuere ansvarspådragende adfærd fra den påsejlendes side.

Ad 2 - kaskoskaden

Selskabet har forklaret, at klageren rettede telefonisk henvendelse til selskabet for at få fremskyndet besigtigelsen af fartøjet, og sagsbehandleren har gjort følgende interne notat om samtalen: "Pakning går i stykker da han sætter i bakgear, hvorefter al olien løber ud af gearkassen og denne går i stykker."

Ved skrivelse af 25/6 2001 til selskabet fremsendte klageren faktura for reparationen af gearkassen. Af skrivelsen fremgår endvidere: "Som det fremgår af min skadeanmeldelse af 28.05.01 brød gearkassen sammen, da jeg påsejlede en motorbåd, der lå fortøjet ved kaj i R. havn den 26.05.01. Motorbåden tilhører B.P. Skaden på motorbåden er som tidligere oplyst, et bøjet søgelænder og en revne i kappen på den oppustelig redningsflåde, der er monteret på gelænderet. Gearkassen på min båd brød sammen, da jeg hurtigt slog bak ved påsejlingen. Efterfølgende har det vist sig, at der knækkede en pakring ved gearudtaget til skrueakslen, olien løb ud, og den manglende smøring var årsagen til, at gearet gik i stykker."

I skrivelse af 4/7 2001 til klageren afviste selskabet at yde forsikringsdækning for skaden på gearkassen med henvisning til, at man måtte lægge til grund, at der var tale om en mekanisk skade i gearkassen. Selskabet har herved lagt forklaringen i klagerens skadeanmeldelse til grund, hvorefter påsejlingen fandt sted, efter at han havde skiftet til bak.

I klageskrivelsen af 10/8 2001 til nævnet har klageren bl.a. anført: "**Kaskoskaden:** Også her påstår Zurich, at jeg har ændret forklaring. Dette er ikke tilfældet, jeg har efter at motoren var taget ud af båden oplyst til Zurich, at en pakdåse var brudt sammen. Det havde til følge, at olien løb ud, og at de mekaniske dele ikke blev smurt. Konsekvensen heraf var, at i stedet for en billig udskiftning af en pakdåse, måtte jeg betale for en ny gearkasse. Det jeg under hele forløbet har fastholdt er, at der før påsejlingen af 'Dacapo' ikke var fejl på gearet, og at jeg eller påsejlingen, på grund af den manglende motor drev ned gennem havnen, som vist på den tidligere fremsendte skitse. Hvis der ved påsejlingen var kommet et hul i mit skrog, og saltvand var trængt ind i min motor og gearkasse, er dette en kaskoskade, det samme må gælde i mit tilfælde. Her er ikke trængt vand ind, men der er løbet olie ud ved en pludselig skade ved pakdåsen. Jeg må derfor fastholde, at gearet gik i stykker ved påsejlingen, og dermed er en kaskoskade, der er dækket af min forsikring. Under punkt A: Skade på fartøj inkl. maskineri som følge af kollision."

Selskabet fastholder, at det ikke er sandsynliggjort, at skaden er opstået ved kollisionen.

Af policen fremgår bl.a.: "**POLICE** LYSTFARTØJSFORSIKRING ... Fartøj: Fabrikat: Nordstjernen Årgang: 1978 Type: Sejlbåd med indenbords motor ..."

Af forsikringsbetingelserne fremgår: "**Ansvarsforsikring. Ansvarsforsikringen dækker.** Erstatningsansvar udenfor kontraktforhold som sikrede i sin egenskab af ejer eller bruger af fartøjet pådrager sig i forsikringstiden ved skadevoldende handlinger og undtagelser under fartøjets henliggen på land, herunder også under ophaling og udsætning, samt under sejlads og henliggen i vand i sejladstiden. ... **Forsikringen dækker følgende i sejladstiden:** A. Skade på fartøjet som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision. ... C. Skade på mast, bom og spilerstage, ved havari under sejlads, forudsat det godtgøres at riggen har været i orden og forsvarligt sat. ... **Forsikringen omfatter:** A. Fartøjets skrog, mast, bom og rig. B. Fartøjets maskineri, således som det er beskrevet på policens forside."

Nævnet udtaler:
Nævnet har gennemgået sagen og må lægge til grund, at påsejlingen af modparten skete som følge af, at gearkassen brød sammen, muligt da klageren skiftede for hurtigt til bak, hvorefter klagerens båd drev ind i modparten.

Nævnet finder det ikke utænkeligt, at det fulde ansvar kan pålægges klageren, men nævnet finder det ikke så åbenbart, at dette er tilfældet, at nævnet på det foreliggende grundlag kan pålægge selskabet at betale modpartens skade fuldt ud. En sådan afgørelse ville efter nævnets opfattelse være at varetage modpartens interesser i sagen, hvilket falder uden for nævnets kompetence.

Idet bemærkes, at nævnet går ud fra, at selskabet fortsat varetager klagerens interesser, hvis klageren måtte blive mødt med yderligere krav, finder nævnet ikke anledning til at kritisere selskabets afgørelse. At klageren af egen drift og uden at forhøre sig hos selskabet har betalt erstatning til modparten, kan ikke føre til andet resultat.

Da klageren ikke har sandsynliggjort, at skaden på gearkassen er sket som følge af en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, kan denne del af klagen heller ikke tages til følge.

Derfor

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Poul Sørensen
formand