654/02

Den 16. september 2002 blev i sag nr. 56.675:

xxxx xxxxxx xxxxxxxx
xxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxxxx

mod

Yacht-Pool
Forsikrings-Service
Hejlsmindebakken 9
6094 Hejls

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Yacht Pool Forsikrings-Service, klager ved sin advokat over selskabets sagsbehandling.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for en anmeldt totalskade af det forsikrede fartøj, ligesom selskabet har krævet bjægningsomkostninger godtgjort af klageren.

Af sagens akter fremgår, at klagerens fartøj den 22/9 2000 havarerede. Fartøjet var på det tidspunkt forsikret i Allianz, som udbetalte 39.000 kr. i erstatning. Klageren købte resterne af fartøjet for 7.000 kr. og har forklaret, at han brugte ca. 200 timer på at sætte det i stand, bl.a. reparere motor/starter/generator og topcoating. Klageren påbegyndte endvidere installation af nyt el og frakoblede en del af de gamle ledninger samt klargjorde i øvrigt fartøjet til søsætning.

Fartøjet kom i vandet den 31/12 2000.

Klageren tegnede samtidig forsikring i selskabet til en kaskoforsikringssum på 40.000 kr., og der blev udstedt police den 17/1 2000.

Den 12/2 2001 sank båden i lystbådehavnen i Fredericia.

Klageren har i skrivelse af 12/5 2002 til sin advokat forklaret følgende:

"Jeg bliver ringet op fredag d. 16/2-2001 og får at vide min båd er sunket, herefter ringer jeg til mit forsikringsselskab (Yacht-Pool) og fortæller at jeg er blevet kontaktet da min båd er sunket, samt at jeg er i sommerhus ved vestkysten, og spørger hvad der skal ske. T.J. fra Yacht-Pool beder om mit telefonnr. og vil ringe tilbage senere, derudover får han telefonnr. til Dansk Dykkerservice (Det er dem der har ringet til mig ang. båden). Jeg bliver i øvrigt ikke på noget tidspunkt spurgt/bedt om at tage hjem fra sommerhus.

Da jeg ikke hører mere fra Yacht-Pool om fredagen går jeg ud fra at sagen ligger i bero til mandag, og da båden jo er sunket helt kan skade ikke blive større.

På vej hjem fra sommerhus lørdag bliver jeg så ringet op og får at vide nu har man bjerget båden og om jeg har mulighed for at komme ned på havnen da man gerne vil tale med mig fordi man ikke kan finde årsagen til at båden er sunket.

T.J. fortæller mig at man ikke kan dække skaden og jeg beder om at få en skades-anmeldelse så jeg kan få et afslag på skrift."

Selskabet har henvist til havarirapporten, af hvilken bl.a. fremgår:

"**Havariårsag:**

Fartøjet sunket som det fremgår af foto 1. Fartøjet hængte delvis i fortøjningerne. Fartøjet var henlagt på pladsen, formentlig i december måned 2000. I den forløbne tid, indtil havariet, har det kun været benyttet få gange til sejlads. Det er konstateret, at fartøjet var læk, og at der var installeret automatisk virkende 12 volts lænsepumpe i fartøjet. Pumpen fik strøm fra batteri, der var tilsluttet lader, der til stadighed fik strøm fra 220 volts anlæg på broen.

Der er lækager i selve spejlet, ved gennemboringer, samt fra drevet.

Fartøjet har været strandet i september 2000, det blev dengang kondemneret af da-værende forsikringsselskab, og forsikringstager overtog resterne, på kysten, for et

symbolsk beløb. Efter at fartøjet den gang var bjerget og hjemtaget, er det blevet repareret interimistisk og igen lagt i vandet.

Herfra finder vi, under de givne omstændigheder, at fartøjet **ikke** har været i sødygtig stand, da det til stadighed skulle lænses. I forbindelse med forsikringstagers bortrejse på grund af ferie, er der formentlig sket et stop på det **meget dårligt** installerede pumpesystem, hvorefter fartøjet er sunket. ...

Fartøjet besigtiget efter anmodning fra Yacht-Pool den 16. februar 2001. Herefter er bjergning igangsat, og fartøjet bjerget lørdag den 18. februar 2001. Efter bjergningen er fartøjet taget på land og kørt i hal efter aftale mellem T.J. og forsikringstager.

Da skaden på grund af fartøjets tilstand ikke er dækningsberettiget, foretages der ikke yderligere herfra. Forsikringstager er som bekendt oplyst om vor og selskabets mening om sagen, og han accepterede tilsyneladende fakta, som det kunne iagttages. Vedrørende bjergningsomkostninger vil forsikringstager tale med sin forsikringsmægler om dette og derefter meddele sin stilling til sagen."

I skadeanmeldelsen af 2/4 2001 har klageren anført:

"Beskriv så tydeligt som muligt hvordan skaden er opstået og hvad der er beskadiget:

Fortøjning har strukket sig og ved lavvande har båden kilet sig fast under bådebroen. Ved højvande er der så kommet vand ind i båden ved en kabelgennemføring og er sunket."

Selskabets advokat har i skrivelse af 9/10 2000 fastholdt, at båden ikke var sødygtig på skadestidspunktet. Af skrivelsen fremgår endvidere:

"Under bjærgningen mødte forsikringstager op, og under en samtale mellem denne, S.A.H. og T.J. fra Yacht-Pool, hvorunder den manglende sødygtighed blev foreholdt forsikringstager, erkendte denne, at der ikke var forsikringsdækning. Båden blev gennemfotograferet, og broen blev besigtiget på dette tidspunkt.

Efterfølgende har forsikringstager fastholdt sin skadesanmeldelse og har udarbejdet skriftlig skadesanmeldelse, hvoraf fremgår, at fortøjning har strukket sig og ved lavvande er båden kilet fast under bådebroen og derved sunket (bilag 6).

Såvel bro som båd er besigtiget for mærker efter en sådan kiling, men der er intet fundet, der kan bekræfte forsikringstagers teori. Pullerter på båden ville i så fald være beskadiget, men disse er uskadte, jfr. billeder (bilag 7).

Båden er efterfølgende solgt for kr. 10.000,00, jfr. forsikringstagers anmeldelse til Dem af 29/8 2001. Udover at båden ikke var sødygtig på skadestidspunktet, vil selskabet gøre gældende,

at forsikringstager har undladt at oplyse den tidligere totalskade på båden ved tegning af den nye forsikring,
at forsikringstager reelt overforsikrer båden med 400%, da han har købt bådresten for kr. 7.000,00 af tidligere selskab,
at forsikringstager ikke har lidt noget tab, da han sælger båden for kr. 10.000,00 og har købt den for kr. 7.000,00.

Selskabet må derfor afvise at skulle udbetale erstatning, men må samtidig tage forbehold for at få dækket sine udgifter til bjærgning og besigtigelse, jfr. bilag 8-10 til et samlet beløb på kr. 10.464,50."

Klagerens advokat har den 13/11 2001 fremsendt klagerens kommentarer til nævnet, og af disse fremgår bl.a.:

"Efter jeg fik båden hjem forsøgte jeg endnu en gang at fylde den med vand og resultatet var det samme - ingen utætheder - heller ikke fra drevet. Jeg har som tidligere nævnt solgt båden for kr. 10.000 og har siden hen snakket med køberen der heller ikke har fundet nogen utætheder på skroget.

Der bliver i brevet fra advokat A.P.D. beskrevet i detaljer hvordan min elektriske installation af lænsepumpen var lavet, men da der ikke er krav om at der skal være monteret lænsepumpe i båden for at kunne få den forsikret mener jeg ikke det har nogen indflydelse. Og alle samlinger af ledninger var i øvrigt også lavet uden for motorrummet og så højt oppe på båden at de ikke ville komme i forbindelse med vand før end at båden alligevel ville synke.

I forbindelse med fastkiling under broen vil der ikke være mærker på hverken båd eller bro hvis båden har været bare 20 cm. inde under broen da det så er bådens træræling der har været i kontakt med broen, og i øvrigt med et stykke tykt kalechestof i mellem. ...

Som sluttende bemærkning vil jeg endnu engang gøre opmærksom på at jeg IKKE har bedt yacht pool om at bjærge båden og derfor naturligvis heller ikke vil betale for ydelsen, og jeg har derudover selv kontakt til både dykkere og vognmænd der ville kunne udføre bjærgningen til en helt anden pris hvis jeg selv skulle sørge for bjergningen."

Selskabet har krævet sine bjærgningsomkostninger dækket. Der er mellem parterne uenighed om, hvorvidt det blev aftalt med klageren, at der skulle ske bjærgning. I selskabets skrivelse af 16/4 2002 til selskabets advokat hedder det:

"Bjærgningen skete efter aftale med H.H.A. d. 16/2 i forb.m. at han telefonisk meddelte os, at fartøjet var sunket. Vi kendte på daværende tidspunkt ikke årsagen til at fartøjet var sunket idet H.H.A. intet oplyste om fartøjets tilstand som mulig årsag.

H.H.A. var på daværende tidspunkt på ferie ved Vestkysten og var ikke til sinds at afbryde sin ferie for at deltage i en bjærgning. Vi havde således ikke andet valg end at iværksætte bjærgning af fartøjet, idet fartøjets motor og øvrige installationer ellers ville blive aldeles ødelagt af rust og tæring som følge af neddykning i saltvand."

Klageren fastholder, at han ikke anmodede om bjærgning. Klageren bestrider, at der sker tæring af motor/udstyr, så længe båden ligger sunket. Klageren mener endvidere, at man normalt ikke bjærger, før der er truffet aftale med værft/mekaniker. Klageren undrer sig endelig over, at et bådforsikringsselskab kan udtale sig om, at man er nødt til at bjærge en sunket båd hurtigt.

Selskabet har hertil i skrivelse af 24/5 2002 anført:

"H.H.A. blev under telefonsamtalen d. 16/2 2001 informeret om, at vi ville søge fartøjet bjærget snarest. Under selvsamme samtale oplyste H.H.A., at han ikke agtede at afbryde sin ferie for at være tilstede. Hvis ikke samtalen havde udspundet sig som ovenfor beskrevet, hvorfra skulle vi så vide, at H.H.A. var på ferie på Vestkysten?

H.H.A. kan herefter umuligt være gået ud fra, at sagen 'lå i bero'. Det er aldeles utænkeligt, at vi skulle lade fartøjet henligge sunket længere end absolut nødvendigt, af hensyn til tæringsskader og udsivning af brændstof og olie fra fartøjet. Skaderne på fartøjet og dettes omgivelser bliver i en sådan situation forværret time for time. ...

Det er ganske enkelt noget vrøvl, at der ikke opstår tæring så længe et fartøj befinder sig under vand. Med al respekt skulle jeg mene, at undertegnede (bådebygger) og havarikonsulent S.A.H. har rimelige forudsætninger for at udtale os i dette spørgsmål. Der var, forud for bjærgningen, truffet aftale om konservering af fartøj og motor, men da der ikke var forsikringsdækning og dette umiddelbart acceptededes af H.H.A., ønskede denne ikke konserveringen udført af professionel reparatør, idet dette indebar omkostninger.

Slutteligen noterer jeg mig, at advokat S.T. på H.H.A.s vegne påberåber sig, at H.H.A. aldrig har anmodet om bjærgning af båden. Hertil må jeg spørge, hvorfor i alverden H.H.A. så, d. 16/2 2001, ringede os op og anmeldte at båden var sunket?
Man forestiller sig måske, at vi ved tankeoverførsel skulle være bekendt med fartøjets tilstand og på dette grundlag havde afvist skaden?
I så fald ville vi nok have fået nogen berettiget avisomtale!"

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**3.2 Omfattede skadeårsager**

Forsikringen dækker storm-, brand-, sod-, grundstødnings-, kollisions- og lynnedslagsskader, tyveri, skader som følge af oprør, plyndring, strejke, tredjemands ondsindede handlinger, tyveri og vandalisme, brud på master og bomme, beskadigelse af stående og løbende gods, rivning af sejl samt forlis. ...

3.6 Hævning og bortskaffelse af vrag

Medforsikret indtil 100% af forsikringssummen er hævning og lovgivningsmæssig korrekt bortskaffelse af vrag, såfremt fartøjet blev beskadiget ved en forsikringsdækket begivenhed.

Disse omkostninger erstattes **i tillæg** til den for fartøjet udbetalte erstatning. ...

4 Forsikringen dækker ikke

4.1 Forsæt og grov uagtsomhed

Skader påført de forsikrede genstande forsætligt samt skader opstået som følge af sikredes grove uagtsomhed. ...

4.3 Søudygtighed

skader opstået som følge af fartøjets manglende sådygtighed. ...

5. Fast takst

Forsikringssummen skal på tegningstidspunktet svare til værdien af fartøjet inkl. udrustning og tilbehør. Forsikringssummen gælder som **fast takst** og udgør i tilfælde af totalskade forsikringsydelsen eller gennem salg opnåelig værdi. Selskabet kan følgelig ikke påberåbe sig underforsikring. ...

14 – 21 Fællesbetingelser

14 Generelt ...

14.2 Urigtige tegningsoplysninger

Forsikringstager er ved underskrivning af kontrakten forpligtet til, at oplyse om alle bekendte omstændigheder af betydning for overdragelse af forsikringsrisikoen. Findes der udeladte eller urigtige oplysninger fritages selskabet for ansvar. ...

22 Anvisninger ved skade

Skaden skal ufortøvet anmeldes til Yacht-Pool International telefonisk eller pr. telefax.

Forsikringstager skal sørge for begrænsning af den opståede skade og afværgelse af yderligere skader."

Nævnet udtaler:

Nævnet finder det efter en gennemgang af sagens akter godtgjort af selskabet, at skaden kan henføres til fartøjets manglende sødygtighed, hvorfor skaden ikke er dækningsberettigende.

Fartøjet sank den 12/2 2001, og klageren returnerede fra ferie den 18/2 2001. Nævnet lægger til grund, at det var selskabets beslutning at iværksætte bjærgning af fartøjet uden forudgående aftale med klageren. Henset til, at klageren imidlertid ikke havde gjort tiltag til en bjærgning, men ville afvente hjemkomsten fra sit ferieophold, og at en bjærgning fandtes påkrævet snarest af de af selskabet anførte grunde, kan nævnet ikke kritisere, at selskabet igangsatte en sådan, jf. også forsikringsaftalelovens § 52.

Da skaden ikke er dækningsberettigende, må klageren herefter godtgøre selskabet bjærgningsudgifterne, som ikke findes urimelige.