651/02

Den 14. august 2002 blev i sag nr. 56.979:

xxxxx xxxxxxxxx
xxx xxxxx xxxxxxxx
xxxxx xxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxx

mod

Yacht-Pool
Forsikrings-Service
Hejlsmindebakken 9
6094 Hejls

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring hos Yacht-Pool Forsikrings-Service, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning i forbindelse med en anmeldt kollisionsskade.

Selskabet er ikke tilsluttet Ankenævnet for Forsikring, men nævnet har i medfør af § 2, stk. 1, 2. punktum, i nævnets vedtægter besluttet at afgive udtalelse.

Klageren har i klageskrivelse af 17/10 2001 anført, at han blev påsejlet, mens han lå forsvarligt fortøjret efter Bogense Havns anvisninger. I forbindelse med påsejlingen skete der ifølge klageren omfattende skade på selve fartøjet samt diverse effekter ombord.

Af havarirapport af 23/11 1999 fremgår bl.a.:

"**Beskadigelser:** Forsikringstager anmelder en ret omfattende række skader på fartøjet. ...

Herfra bliver vi, ved vor ankomst til fartøjet den 9. november 1999, konfronteret med størstedelen af de påståede skader som forsikringstager oplyser om. Forsikringstager oplyser, at umiddelbart efter at fartøjet var blevet påsejlet, begyndte det at lække,

og det blev nødvendigt at indkøbe dykpumpe for at holde vandet ude. På grund af vandindtrængningen, samt fartøjets og ejerens almene tilstand turde vi ikke lade fartøjet blive liggende i havnen, og tog skridt til at få det slipsat. Beddingen i Bogense var optaget de næste 3 uger, men Middelfart Skibs og Bådebyggeri kunne tage fartøjet op straks. Forsikringstager insisterede på selv at sejle til Middelfart, og vi fik derfor installeret 31l benzin pumpe i fartøjet, og aftalte at afsejle med fartøjet næste dag. Vi ville så sætte mand ombord til assistance og betjening af pumper. Det viste sig i løbet af natten, før afsejlingen, at fartøjets motor ikke kunne starte, efter at den var kørt tør, ingen brændstof i tankene. Summen af besværligheder og forsikringstagers stadig ringere fremfærd gjorde, at vi ikke turde tage ansvaret for sejlads til Middelfart for egen kraft. Efter samråd med selskabet rekvirerede vi derfor mindre slæbebåd 'SANNE-A' fra Juelsminde til at slæbe fartøjet til Middelfart.

Da 'SANNE-A' ankom til Bogense, blæste det friskt fra NØ med en del sø ind i havnehullet, og da der stort set ingen fastgørelses muligheder, vi syntes at kunne stole på, forefandtes på 'Frydenstrand' valgte vi at udsætte sejladsen til den 11. november 1999, hvor vejrmeldingen var gunstig.

11. november 1999 blev fartøjet slæbt til Middelfart, hvor det den 12. november 1999 blev slipsat og rengjort i bunden.

Efter slipsætningen er følgende konstateret:

1. Ca. 0,40 m meget let indtrykning og malings afskrab på fribordet agter i bagbord side.
2. Mindre lette skrammer længere fremme ligeledes fribordet bagbord side.
3. Skade på stævn over vandlinien. Der er tale om stævn der tidligere er påsat stålstævnkasse. Stævnen er øverst knækket, men da der findes malingsrester inde i selve flækket kan der selvsagt ikke være tale om ny skade.
4. Skade på støtter, pullerter, lønning og skanseklædning styrbord agter. Her er også, efter vor mening, tale om ældre skade. Et mindre stykke revet af i det friske vejr mellem 9. - 10. november 1999.
5. Vandindtrængningen skyldes ikke skade på kalfatringen fra påsejlingen, idet denne skønnes at have været så minimal ud fra tørnemærker at dømme, at det ikke

har kunnet give skader. **Der er alene tale om manglende vedligeholdelse af fartøjet.**

6. Forsikringstagers påstand om, at der er løbet ca. 0,5 tons dieselolie ud i bunden fra beskadiget tank i bagbord side afvises herfra, **da der absolut ingen olie er konstateret indenbords i fartøjet** ligesom den yderst gennemtrængende dieselolie lugt absolut ikke er konstateret.
7. Skader på fjernsyn, køje, dørk m.m. afvises som ikke værende fra påsejlingen. Der ses heller ikke grundlag for at erstatte batterier.

På baggrund af gjorte observationer på 'Frydenstrand', 'Kenya' og broen hvor skadede fartøj lå, finder vi at der alene er tale om skader på det i forvejen ret sølle malingslag på 'Frydenstrand', disse kan udbedres for max. **kr. 500,00.**
Alle andre 'skader' er manglende vedligeholdelse og manglende tilsyn, og kan efter vor mening ikke henføres til påsejlingen."

Af syns- og skønsrapport af 12/6 2001 fremgår bl.a.:

"Sp.mål 1.: Kan der konstateres skader på fartøjet, som er sket ved påsejling d. 08.11.1999 af fiskefartøjet 'Kenya' af ..., mens fartøjet lå forsvarligt fortøjet i havnen i Bogense?

Svar 1.: Synlige skader på fartøjet, som er nævnt i bilag 1 (skadeanmeldelse) blev gennemgået.

Der blev konstateret to steder på bb side, hvor fartøjer havde været i kontakt under kollisionen.

Ca. 3 m fra agerstævn og ca. 0,85 m over vandlinje var et mærke ca. 40 cm langt og 5 cm bredt, hvor yderste sorte lag maling var skrabet væk og der var en indtrykning i fibrene på max. 2 mm.

Midt på fribordet i bb side kunne der konstateres en ca. 1,5 m lang skurestribe i malingslaget ca. 0,75 m over vandlinje.

Ovenstående to skader på fribordet stemmer meget overens med hændelsesforløbet, som beskrevet.

Omfanget af disse to mindre skader på fribord i bb side, indikerer at kollisionen ikke har været særlig kraftig, og at dette skulle have forårsaget skader på forstævn, agterstævn, fribordsplanker bb side, samt ødelagt kalfatringen i fartøjets bund, vil jeg anse for umuligt.

Ved synsforretningen blev det anført at motor i 'Kenya' ikke var på 180 Hk. men istedet ca. 300 Hk, dette er blevet checket og den korrekte motoreffekt er ca. 180 Hk. Det blev anført at nogle af 'skaderne' skulle være opstået på grund af, at 'Kenya' slog frem på maskinen for at hindre kollisionen, og at skruevandet på grund af dette har påvirket 'Frydenstrand' med skader på fartøjet tilfølge. Effekten fra dette ville selvfølgelig have været større hvis motoreffekten havde været 300 Hk og denne var blevet udnyttet fuldt ud. Det blev påpeget, at der var sket brud på støtter og fortøjningspullert samt på klædning i sb side på grund af påvirkningen fra 'Kenya's skruevand.

Ved besigtigelsen blev der konstateret skader på lønning og støtter omkring fortøjningspullert i sb side, men da der er gået ca. 1 1/2 år siden kollisionen vil brudflader ikke være 'friske' og vanskelige at tidsbestemme, dog var det helt klart at brudfladerne primært havde tegn på at være sket for betydeligt længere tid siden, da disse var meget nedbrudt af vejrliget, samtidig var bruddet i en støtte meget 'kort', hvilket indikerer at der var tale om dårligdom (råd) i træet. Det kan derfor fastslås at der har været skader på dette område før kollisionen, men det kan ikke afvises at disse er blevet forværret ved denne. Det må samtidig antages, at hvis området havde været i god stand, ville hændelsen ikke have forårsaget nogen skade.

Om der er opstået skader på klædning kan ikke vurderes, da der ikke var skader som afveg fra fartøjets generelle stand, der var godt nok en del skuremærker midtskibs, men ikke udover, hvad der 'normalt' vil opstå ved affendring samt fra- og tillægning.

I bilag 1 (skadeanmeldelsen) er det nævnt, at der var mistet dieselolie, dette var det ikke muligt at konstatere ved besigtigelsen.

Der er også nævnt to par smadrede briller og et tv-apparat som blev beskadiget ved at falde på dørken. Det er ikke muligt for undertegnede at vurdere om dette er sket ved kollisionen. Det samme forhold gør sig gældende vedr. skade på en akkumulator. At der var skader på delene kan bekræftes, da disse blev forevist.

Konklusion på sp. 1: Det kan fastslås at der ved kollisionen er sket afskrabning af maling to steder på fribord i bb side, og at skader på lønning i sb side muligvis er blevet forværret, øvrige skader på fartøjet kan ikke være sket ved kollisionen set i relation til skrabemærkernes omfang. Øvrige 'skader' (briller, tv og akkumulator) er det ikke muligt at vurdere årsagen til.

Sp.mål 2: I bekræftende fald bedes skønsmanden specificere skaderne samt oplyse om rimelige udbedringsomkostninger.

Svar 2: I relation til svar på spørgsmål 1. vil reparation efter kollision bestå af en slibning af de to kollisionssteder, evt. en let afhøvling, grunding og slutmaling af områderne.

Reparationsomkostninger vil omfatter:

Arbejdsløn max. 2 timer	ca. kr. 600,-
Materialer	- - 100,-
Ialt. excl. moms	ca. kr. 700,-

Det er som nævnt ikke muligt at fastslå med sikkerhed om skader på lønning er blevet forværret på grund af kollisionen, og dette kan derfor heller ikke specificeres eller prisfastsættes.

Som tidligere nævnt mener jeg ikke at øvrige skader på fartøj kan henvises til kollisionen, men kan henføres til fartøjets generelle dårlige vedligeholdelsesstand.

Tillægsspørgsmål af 20. febr. v. adv. Anners P. Dahl:

Sp.mål 3: Har skibets vedligeholdelsestilstand haft indflydelse på skadernes omfang ved påsejling?

Svar 3: Malingsskader på fribord er sket uden indflydelse af fartøjets vedligeholdelsesstand.

Hvis skader på lønning, støtter m.m. i sb side er blevet forværret ved kollisionen, skyldes dette helt sikkert fartøjets ringe vedligeholdelsesstand.

Sp.mål 4: Såfremt skibet havde været i normal sødygtig stand, kan skønsmanden da vurdere, hvilke skader påsejlingen ville have medført?

Svar 4: Påsejlingen ville have forårsaget samme mindre malingsskader på fribord i bb side, og ingen yderligere skader.

Sp.mål 5: I hvilket omfang vil en nødvendig reparation efter påsejlingen medførte værditilvækst for skadelidte.

Svar 5: Reparation af malingsskader de to steder, hvor der har været berøring vil ikke medføre værditilvækst.

Omvendt kan nævnes at hvis samtlige 'skader på fartøjet' nævnt i skadeanmeldelse (bilag 1) vil blive udbedret vil dette medføre en meget væsentlig værditilvækst af fartøjet.

Tillægsspørgsmål af 30. marts 2001 v. adv. Jakob Skaadstrup Andersen:
Sp.mål A: Syns- og skønsmanden bedes oplyse, om skønsmanden er enig i følgende konklusion indeholdt i Svend Aage Hansens havarirapport af 23. november 1999:
'På baggrund af gjorte observationer på 'Frydenstrand', 'Kenya' og broen hvor skadede fartøj lå, finder vi, at der alene er tale om skader på det i forvejen ret sølle malingslag på 'Frydenstrand', disse kan udbedres for max kr. 500,00

Alle andre 'skader' er manglende vedligeholdelse og manglende tilsyn og kan ikke henføres til påsejlingen'.

Svar A: Generelt, er jeg enig i ovenstående.

Konklusion: Ovenstående besvarelser bygger primært på, hvad påvirkning der skal til, for at påføre fribordet de nævnte to skader på malingslaget i sb side. Da fenderlisten på 'Kenya' yderst er påskuret en halvrund glv. stålskinne, ville der være opstået betydelig større skader ved berøringspunkter, hvis kollisionen havde haft en kraft, som kunne forårsage 'skader' som nævnt i skadeanmeldelse (bilag 1).

Det skal nævnes at det på grund af fartøjets generelle dårlige vedligeholdelsesstand, samt at der er gået ca., 1 1/2 år fra kollisionen er sket til synsforretning blev afholdt, ikke er muligt med sikkerhed at fastslå hvad der reelt er sket."

Selskabet har ved sin advokat afvist at yde forsikringsdækning under henvisning til, at der efter ovennævnte rapporter intet grundlag er for at udbetale en forsikringssum. Selskabet advokat har ved skrivelse af 30/10 2001 til nævnet anført:

"Der er reelt tale om et indtil nu mislykket forsøg på at få et forsikringsselskab til at betale for istandsættelse af et misligholdt og synkefærdigt, gammelt træskib, der fungerer som immobil husbåd."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"**1. Forsikrede genstande.**

1.1 Forsikringen dækker, forudsat ikke andet er aftalt, selve fartøjet, alle indbyggede komponenter incl. maskinanlæg, teknisk og nautisk udrustning samt tilbehør.

1.2 ... Generelt er ... ikke fastmonterede fjernsyns- og videoapparater ... ikke medforsikret."

Nævnet udtaler:

8. 56.979

En forsikringstager, der vil gøre et krav gældende mod sit forsikringsselskab, har bevisbyrden for, at den anmeldte begivenhed skyldes en dækningsberettiget årsag.

Nævnet har gennemgået sagen og finder på det grundlag, at klageren ikke er berettiget til yderligere erstatning end de i syns- og skønsrapporten opgjorte reparationsomkostninger på 600 kr. ekskl. moms.

Det bemærkes, at den tegnede forsikring efter de gældende forsikringsbetingelser ikke dækker "ikke fastmonterede fjernsyns- og videoapparater", ligesom personlige effekter (briller) ikke ses at være medforsikret.

Poul Sørensen
formand