674/03

Den 16. juni 2003 blev i sag nr. 59.593:

xxx xxxxxxxx
xxxxxxxxxxxx xxxxxxxx xx
xxxx xxxxx xx

mod

Codan Forsikring
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Codan Forsikring, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for mistede effekter under sejlads i det Græske Middelhav.

Klageren har anmeldt:

"Ved udsejling fra Ornos på den græske Ø Mykonos, hvor vi runder den sydlige pynt gående vest, bliver vi ramt af en høj skæv sø, samtidig med at der kommer en meget kraftig vind ned [fra] bjergsiden. Det medfører, at vi bliver bordfyldt og grundet vinden lægger båden sig helt ned på siden samt at min fader bliver skyllet overbord.

Skader:

Beslaget på påhængsmotoren bliver rykket i stykker.
Slæberingene i gummibåden sprænger.
Cockpitbord, bundrist, redningskrans, kikkert, kamera bliver skyllet overbord.
Spilhåndtag har min far i hånden og paraplyanker/ankersnor bliver rykket med i, da min far ryger i vandet.
Sprayhood bliver flænset.
Log display er i stykker bagefter ~ har ikke set hvad der er sket her."

2. 59.593

Der er mellem klageren og selskabet uenighed om, hvorvidt der er tale om ”kæntring”.

I klageskrivelse af 9/10 2002 har klageren bl.a. anført:

"Der er 3 grunde til at jeg ønsker at anke sagen:

1. Uanset hvilken sejler jeg har snakket med, så har de defineret kæntring som det at båden lægger sig kraftigt over på den ene side, enten for spiler eller anden sejlføring. Da der blandt lægfolk er en udpræget holdning om at definere kæntring på denne måde, skulle forsikringsselskabet have gjort sig den umage at definere kæntring i deres police, så man ikke køber en ydelse på falsk baggrund
2. Når man tegner en bådsforsikring, som dækker kæntring, er det da netop for at dække sig imod de skader båden, og inventaret kan få, såfremt den bliver ramt af en storm, derfor virker det meget uetisk, at bruge et ord, som forsikringsselskabet bevidst tolker anderledes end kunderne
3. Ved at kontakte søfartsstyrelsen ... har jeg fået en anden definition, af kæntring - en definition der støtter mig i min anke."

Af den af klageren vedlagte e-mailkorrespondance med Søfartsstyrelsen fremgår bl.a.:

"Jeg søger efter, om ordet kan bruges i forbindelse med at en sejlbåd lægger sig helt om på siden, for derefter at rejse sig igen. Kalder man det en kæntring?

...

Ja, det mener jeg helt bestemt. Man taler jo om 'spilerkæntring' hvis man ikke får lukket luften af spileren, så båden dykker stævnen i søen. I denne situation rejser den sig jo heldigvis, op igen når man får sluppet skødet."

I selskabets skrivelse af 30/10 2002 til nævnet hedder det bl.a.:

"Af den af Codan rekvirerede havarirapport fremgår det endvidere, at besætningen straks fik bjerget den overbordfaldne person ombord igen. Besætningen kunne derimod ikke se noget af det mistede udrustning og udstyr, hvorfor intet af dette kunne bjerges ombord igen ...

...

I Codans brev af 7. maj 2002 anerkendte vi skade på teaktræspanel i bagbord rufside i kahyt som erstatningsberettiget til en værdi af kr. 3000,-, idet der er tale om en

'ulykkelig hændelse på skroget'. Imidlertid gælder der på policen en selvrisiko på kr. 7000,- ved den anerkendte skade.

Den resterende del af den opgjorte skade kan derimod ikke henføres til nogen af ovenstående dækningsberettigede begivenheder, og på baggrund heraf afviste Codan ved samme lejlighed at yde erstatning herfor.

På baggrund af vores delvise afslag på erstatning, meddelte forsikringstager den 12. maj 2002 telefonisk, at fartøjet efter hans opfattelse var kæntret, hvorfor Codan nødvendigvis må være forpligtet til at anerkende skaden i overensstemmelse med forsikringsbetingelserne.

I forsikringsbetingelserne står det imidlertid anført, at foruden forsikringsbetingelserne gælder de ufravigelige regler i Lov om Forsikringsaftaler samt Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934, jf. fællesbestemmelserne for Codan sejlbådsforsikring ...

I henhold til Dansk Søforsikrings-Konvention §§ 155 -156 m.fl. skal 'kæntring' defineres som fartøjets ufrivillige vælten. Dette betyder, at fartøjets vælten skal være ufrivillig, samt at et temporært tab af stabilitet ikke er tilstrækkeligt til at konstituere en kæntring. Ved kæntring er tabet af stabilitet vedvarende og kan kun afhjælpes ved udefrakommende ekstraordinære på virkninger, jf. ... AK 30.235.

Vi kan derfor ikke tiltræde den af Søfartsstyrelsen angivne definition ...

Ligledes er det vores opfattelse, at den af forsikringstager påberåbte kendelse divergerer fra den konkrete sag, idet der tilsyneladende ikke i forsikringsbetingelserne er henvist til Dansk Søforsikrings-Konvention, således at ordet 'kæntring' ikke er nærmere defineret, jf. AK 17.426.

Under henvisning til ovenstående, må vi derfor fastholde vores afgørelse."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"**Sejladsskader**

10. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen:

- skader, der sker på skroget på grund af en ulykkelig hændelse.
- skader, der sker fordi båden synker, kæntrer, strander, støder på grund eller kolliderer.

…

Generelt

Ud over disse betingelser gælder de ufravigelige regler i Lov om Forsikringsaftaler samt 'Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934´."

Nævnet udtaler:

Selvom fartøjet har været udsat for et temporært tab af stabilitet, har det dog ikke været således ude af kontrol, at forholdet i forsikringsmæssig henseende kan betegnes som kæntring.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Marianne Højgaard Pedersen