703/04

Den 9. maj 2005 blev i sag nr. 62.329:

xxxxxx xxxxxxxx
xxxxxxx xxxx xxx
xxxxxxxxxxx x
xxxx xxxxxxx

mod

Codan Forsikring A/S
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Codan Forsikring A/S, klager ved sin advokat over selskabets afvisning af at yde erstatning i forbindelse med en anmeldt skade på den forsikrede båd.

Selskabet har afvist at dække skaden under henvisning til, at forsikringen ikke dækker skader, der skyldes, at fartøjet ikke er i sødygtig stand eller er behørigt udrustet eller bemandet.

Det er oplyst, at klageren den 3/7 1996 tegnede lystfartøjsforsikring i selskabet for motorbåden "Jytte". I henhold til policen må båden henligge i vandet hele året.

Det er om båden oplyst, at den er bygget i 1980, og at der er tale om en langsomtgående motorbåd bygget af stål på knækspant med spejl.

Klageren har forklaret, at han jævnligt førte tilsyn med båden, varierende fra et par dages mellemrum og op til en uges mellemrum. Han har videre forklaret, at han var ombord på båden den 29/1 2003 ved13-14-tiden, hvor han lænsede båden for vand i kølen og i øvrigt ikke bemærkede noget usædvanlig. Den 31/1 2003 blev klageren telefonisk kontaktet af en person, som på havnen havde konstateret, at båden lå dybere end sædvanligt. Klageren tog straks til havnen og kunne da konstatere meget vand i båden.

Det fremgår af klagerens forklaring, at slangen fra lænsepumpen hang ud over skibssiden, da han ankom. Klageren ville lænse båden, men en oversvømmelse af en elektrisk varmeblæser ombord på båden havde medført udfald på bådebroens HFI relæ, hvorfor der ikke var strøm på broen.

Herefter tog klageren hjem, hvor han kontaktede selskabet telefonisk for at anmelde, at hans lystfartøj var ved at synke på sin havneplads. Selskabet anmodede på baggrund heraf Yacht-Entreprise, Århus, om at besigtige båden.

Af foreløbig havarirapport fra Yacht-Entreprise, Århus, dateret 6/2 2003, fremgår at klageren har forklaret, at båden gennem flere år havde været læk i varierende omfang. Klageren har herom videre forklaret, at han havde anbragt en pumpe ombord på båden til at lænse det indtrængende vand ud. Af rapporten fremgår herom, at der var tale om en 220 volts pumpe, der skulle aktiveres manuelt af klageren.

Af rapporten fremgår endvidere:

"**KONKLUSION:**

Der er med sikkerhed tale om en vandindstrømning der har været svag men stået på i længere tid. Der var nyis på vandet i fartøjets for- og agterkahyt, hvilket kun kan forekomme på stillestående vand, ved de aktuelle temperaturer.

Vandindstrømning via toilettet kan udelukkes, da der var grødis i toiletkummen. Grødis kan kun forekomme i stillestående vand ved de aktuelle temperaturer.

Bådebyggeren observerede ikke, at vandstanden steg i fartøjet, i den time der gik fra hans ankomst til fartøjet og indtil lænsningen kunne påbegyndes.

Såfremt der skulle være tale om en (kraftig) vandindtrængning pga. en defekt i / på fartøjet, da skulle denne også være til stede efter at fartøjet var lænset. Dette var ikke tilfældet.

På det foreliggende grundlag, anser vi det for sandsynligt, at vandindtrængningen kan være opstået via den lænsepumpe m. tilhørende slanger, der var anbragt i fartø-

jet. Pga. højdeforskellen mellem enderne af afgangsslangen og sugeslangen (ca. 105 cm.), kan der være opstået en hævertvirkning hvorved vand er løbet 'baglæns' igennem pumpen og slangerne, og ind i fartøjet. Slangernes diameter (kapacitet) gør dette hændelsesforløb muligt, da den aktuelle mængde vand vil kunne løbe ind i fartøjet i det aktuelle tidsrum på ca. 2 døgn.

Hævertvirkningen er sandsynligvis opstået / påbegyndt umiddelbart efter at pumpen blev stoppet af forsikringstager d. 29. januar 2003. Hævertvirkningen stoppede igen, da forsikringstager på hans hustrus foranledning, løftede afgangsslangen op af vandet udenfor fartøjet da de opdagede at der var vand i fartøjet."

I rapporten er indeholdt en skitse til illustration af lænsepumpens placering i båden.

Yacht-Entreprise, Århus, har i omkostningsopgørelse dateret 29/5 2003 anslået de samlede reparationsomkostninger til 82.370 kr., hvortil kommer udgifter til bjærgning, landsætning, transport og rengøring/konservering, hvilket er opgjort til 30.711,88 kr. Det fremgår videre:

"**STATUS:**

…

Det skal fremhæves, at der ved vor seneste besigtigelse af fartøjet blev konstateret omfattende tæreskader på fartøjets skrog.

Det er vor vurdering, at omfanget af disse tæreskader er så alvorlige, at der når som helst kan ske gennemtæring i fartøjets skrog med fartøjets synken til følge.

Vor seneste besigtigelse af fartøjet har bekræftet vort første indtryk af dette.

Nævnet har fået forelagt de fremlagte fotos.

Klageren har ved sin advokat over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet skal anerkende, at skaden er dækningsberettigende. Advokaten har til støtte herfor i skrivelse af 3/10 2003 anført:

"Codan henviser til, at det af forsikringsbetingelsernes pkt. 11 under afsnit kaskodækning for motorbåde skulle fremgå, at forsikringen ikke dækker skader, der skyldes, at fartøjet ikke er i sødygtig stand. Som det fremgår af forsikringsbetingelserne i bilag 1, angiver disse intet om, at forsikringen ikke dækker fartøjer, der ikke er i sødygtig stand, hvilket betyder, at dette argument under ingen omstændigheder kan tages i betragtning.

Desuden må jeg på vegne min klient bestride, at båden ikke har været i sødygtig stand, eftersom min klient uden problemer har anvendt pumpen på ovennævnte måde i 12-15 år.

Konklusionen på ovennævnte er, at min klient klager over Codans afslag på dækning af skaden.

I øvrigt fremhæver min klient, at selve skibet er blevet væsentligt forringet, eftersom Codans taksator ikke ved anmeldelsen fik taget ordentlig hånd om problemerne. Min klient oplyser, at båden blev taget op af vandet og kørt til Skive Bådbyggeri. Min klient fik af taksator meddelt, at båden var blevet indsat i opvarmet hal, tømt for vand og maskinen var konserveret.

Min klient besøgte imidlertid Skive Bådbyggeri og konstaterede, at båden stod ude i det fri, at masten var knækket og at kalechen i bag var revet i stykker.

I juli måned kørte min klient til Skive Bådbyggeri for at tømme båden for løsinventar og konstaterede, at skuffer, skabe, alt inventar, tv, stereoanlæg etc. drev af saltvand. Jeg er dermed af den opfattelse, at tingene nu er ubrugelige og totalt værdiløse. Hvis taksator havde sørget for, at båden blev rengjort, ville disse skader have været undgået.

Henset til ovennævnte forklaring må jeg fastholde klagen over Codans afgørelse og desuden må jeg fremhæve, at Codans håndtering af sagen er yderst kritisabel."

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse. Selskabet har til støtte herfor med henvisning til forsikringsbetingelsernes § 7, 1. pind, anført, at båden ikke var sødygtig på skadetidspunktet, hvorved der er henvist til AK.68.703 Selskabet har i skrivelse af 29/10 2003 anført:

"Vi bemærker i denne henseende, at forsikringstager efter egne oplysninger har forsømt at trække slangen op af vandet inden han forlod fortøjet, hvilket er en alment kendt sikkerhedsforanstaltning i branchen, netop af hensyn til at undgå skader som den skete.

…

Herefter modtager vi den 21. juli 2003 skrivelse fra advokat U.B., hvormed han blandt andet begrunder sin uenighed i vores afgørelse med, at 'slangen' ikke vil virke som hævert, når fartøjet sejler eller når pumpen bliver startet.

Med vores skrivelse af 7. august 2003 til advokat U.B., bemærker vi, at vi er enige i, at hævertvirkningen afbrydes ved sejlads eller ved aktivering af pumpen, men at dette er irrelevant for den aktuelle sag, dels fordi hævertvirkningen er indtrådt mens fartøjet henlå i havnen, dels fordi pumpen ikke var aktiveret i den periode skaden er opstået, nemlig mellem den 29. og den 31. januar 2003.

Vi finder i denne henseende heller ikke, at fartøjet har været under effektivt tilsyn, se dertil forsikringsbetingelsernes § 7, 5. pind og AK 54.398.

Til påstanden om, at vi er årsagen til, at fartøjet skulle være blevet væsentligt forringet bemærkes, at såvel vi, som en repræsentant fra Skive Bådebyggeri var på havnen få timer efter vores forsikringstagers anmeldelse af skaden, og foranledigede fartøjet lænset straks samme dag.

Dagen efter blev fartøjet taget på land og transporteret til Skive Bådebyggeri, hvor fartøjet blev tømt fuldstændigt for vand, ligesom der blev foretaget konservering af motor og gear samt etableret varme i fartøjet. For dette har Codan betalt kr. 21.852,50.

Hvordan fartøjet er blevet sikret mod yderligere skader siden vores afvisning den 20. februar 2003, er vi ikke klar over, men vi mener ikke, at vi kan tillægges ansvaret for fartøjets eventuelle nuværende forfald. Denne tabsbegrænsningspligt mener vi alene er vores forsikringstagers, ligesom vi henviser til fotomaterialet og havarirapporten af d. 29.05.03, der dokumenterer fartøjets ringe vedligeholdelsestilstand.

Da vi fortsat mener, at vores forsikringstager ikke har sikret sig, at fartøjet var sødygtigt på det tidspunkt han forlader fartøjet den 29. januar 2003, fastholder vi vores afgørelse i sagen."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**7. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen ikke:**

- skader, der skyldes, at fartøjet ikke er i sødygtig stand eller behørigt udrustet og bemandet."

Nævnet udtaler:

Nævnet må efter det oplyste lægge til grund, at skaden er sket som følge af, at vand har kunnet trænge ind i båden som følge af, at klageren har forsømt at trække slangen fra lænsepumpen op af vandet, inden han forlod båden, hvorefter der er opstået hævertvirkning, hvilket klageren burde have indset risikoen for.

Nævnet finder på denne baggrund at måtte karakterisere båden som usødygtig.

Herefter kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har afvist forsikringsdækning, hvorfor

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

J. Hermann