708/04

Den 11. oktober 2004 blev i sag nr. 62.609:

xxxxx xx xxxxxxx
xxxxxxxxx xxxxx xx xxxxxxx
xxxxxx xx xxxx xxx
xxxx xxxxxxxxxxx

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

Forsikringstageren, der har bådforsikring i Topdanmark Forsikring A/S, klager ved sin advokat over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt skade.

Det fremgår af sagen, at klageren den 11/4 2003 blev kontaktet af havnekontoret, som oplyste, at hans båd var sunket. Båden er en hajkutter, årg. 1937 med en motor af mrk. Grenå.

Selskabet har afvist at realitetsbehandle sagen under henvisning til, at båden på synkningstidspunktet ikke var sødygtig.

Det er klagerens opfattelse, at båden er sunket, fordi den har været udsat for indbrud. Dette var ved hævningen bl.a. synliggjort ved, at den ene agterdør til motorrummet manglede, og ved, at ledninger og slanger, som lå foran døren, var fjernet, således at slangen til 220V-pumpen lå ud over rælingen og nede i vandet. Dette havde resulteret i, at vandet - i kraft af hævertvirkningen - var blevet pumpet ind i båden langt hurtigere, end 12V-pumpen havde kunnet pumpe det ud igen. Klageren gør desuden gældende, at båden er blevet beskadiget i forbindelse med hævningen, idet den er blevet hævet

med 4-5 tons vand ombord, hvilket har medført et meget stort indvendigt udadgående tryk på båden.

Båden blev den 14/4 2003 bjærget af firmaet M.V. A/S. I skrivelse af 23/6 2003 har firmaet beskrevet bjergningsarbejdet således:

"Følgende arbejder blev udført ved selve bjærgningen:

1. Dykker B.T. placerer løftestropperne under fartøjet.
2. Fartøjet løftes ganske langsomt til overfladen, hvorefter pumperne anbringes i fartøjet.
   1 stk. motorpumpe – 1. stk. elpumpe.
3. Efter ca. 1,5 time er fartøjet tømt for vand. Dog kan man ikke komme ned mellem spanter og garnering for at lænse det sidste vand.
4. Stropperne bliver herefter flyttet til passende løftepositioner på fartøjet, hvorefter dette landsættes på fuld og forsvarlig vis.

Under bjærgningen af fartøjet var A.N. og A.N.'s bror til stede. Det undrer mig derfor at det vidne, der har set fartøjet blive hævet, ikke træder frem med navn. Jeg møder gerne en person, der kunne lære os noget mere om at bjærge sunkne fartøjer.

Med hensyn til det resterende vand i fartøjet, var der i alt 1800 liter vand/olie, som vi ikke kunne eller måtte pumpe ud i havnen grundet miljøet.

Såfremt fartøjet ikke kan holde til at blive løftet med denne jævnt fordelt vægt, må dette absolut være kondemnabelt."

Af havarirapporten udarbejdet den 18/4 2003 fremgår bl.a.:

"**Havariårsag:**

…

Havariet skyldes manglende tilsyn og fartøjets særdeles dårlige stand.

Efter bjærgningen, er det konstateret at der endnu, dagen efter, løb vand ud fra lækage i bunden midt for i bagbord side.

Fartøjets bund var stort set det bedste vedligeholdte område på fartøjet, idet bunden angiveligt i 1997 og 2001 var eftergået dels i 1997 med påsætning af isforhudning i forskibet, og i 2001 ved gennemgang på H. Værft.

På trods af disse arbejder er der påtiden en del lækager i bunden, og disse er formentlig årsag til at der til stadighed er tilsluttet el. lænsepumpe i fartøjet. (12 volt med ladestrøm fra land).

På havaritidspunktet er pumpen enten stoppet på grund af tilstopning, mekanisk skade eller strømsvigt.

Selv om der ved besigtigelsen ikke er observeret tegn på indbrud har forsikringstager til Å. Politi udtalt at ukendte har afbrudt pumpen hvorved fartøjet er sunket.

Så snart pumpen stopper vil fartøjet hurtigt komme til at ligge lidt lavere på vandet, og herved fremkommer et utal af lækagemuligheder.

Fartøj nu:

…

Der er delvis lænset og tilbageværende, meget stærkt forurenet, vand vil blive fjernet med slamsuger.

I forbindelse med konserveringsarbejdet på motoren, er det konstateret at motoren ikke kan tørnes og, at der formentlig er tale om at motoren har sat sig (rustet sammen). Sidstnævnte forhold har været til stede før havariet, idet det ikke er muligt at motoren ruster sammen på den korte tid der er gået efter bjergningen.

…

Fribord og dæk er ret medtaget af nedsivende ferskvand over meget lang tid. Vandet er kommet fra dårligt kalfatret støtter og skandæk.

Før synkningen har fartøjet på en meget god dag måske kunne indbringe 25.000 kr.

Bjergede rester er værdiløse og vil antagelig medføre omkostninger på 30,00 kr. til ophugning og bortskaffelse.

Reparation kan under ingen omstændigheder komme på tale."

Klageren har i skrivelse modtaget i selskabet den 18/6 2003 redegjort for hændelsesforløbet og bådens tilstand således bl.a.:

"***Hændelsesforløbet***

Torsdag den 10. om aftenen (ca. kl. 19) er jeg ombord i båden som sædvanligt for at checke fortøjninger mv. M. har ligget oplagt siden 2000 under presenning i Å. havn. I denne periode har den kun sejlet til H. Værft og tilbage igen.

M. er installeret med to pumpesystemer: et 12V Johnson pumpe, med batteri og lader. På Johnson pumpen sidder en vippeafbryder således pumpen selv starter ved forhøjet vandstand. Pumpe og afbryder er monteret på et rustfrit beslag der sidder ca. 20 cm over bunden. Det andet pumpesystem er en 220V dykpumpe med flydeafbryder hvor slangen er ført ud gennem nedgangen til motorrummet og ligger på agterdækket.

…

Næste udvikling er hævningen mandag den 14 april.

…

N.M. hæver M. og placerer hende på kajen. L.J. fra M.V. A/S konserverer motoren - jeg taler efterfølgende med ham. Han siger: SP Jensen (slamsuger) har lænset ca. 2½ ton vand fra M. efter at hun blev placeret på kajen. Motoren er OK, men han vil ikke tørne den hele vejen rundt pga. lidt rust i toppen dette skal gøres langsomt over flere gange. Vi taler om, at hvis båden er totalskadet kender han et motormuseum i Thy der gerne vil have en funktionsdygtig motor. Han fortæller også, at ledningerne til 220V pumpen ikke var tilsluttede. (Jeg vedlægger en underskrevet erklæring på dette).

…

Skibets tilstand

Det er blevet hævdet at bunden er utæt og øvrigt dårlig. Det må jeg afvise. Til støtte herfor vedlægger jeg erklæring fra G.B.C., H. Værft, der beså skibet den 24. april 2003.

…

Der er to stød hvor der siver vand ud – det gør der endnu mere end 14 dage efter den er blevet sat på land – og skibet er stadig fuld af vand!

…

Selv om denne indsivning skulle have været til stede under opligningen ville dette ikke kunne have sænket M. på en ½ dag - erfaringsvis er der gået mere end 14 dage mellem lænsningerne (altså at vandet nåede 220V pumpen).

…

Med hensyn til støtter og dæk er det korrekt at båden var oplagt under presenning for reparation af støtter og dæk. Men dette har jo intet med bådens sødygtighed som oplagt at gøre. At båden skulle være værdiløs herudover vil jeg tillade mig at være uenig i - jeg dokumenterer ved billeder indretningen af skibet - naturligvis har den hårdhændede behandling ødelagt meget - men det kan vist godt ses at den var indrettet med kvalitetsudstyr (der var bl.a. 10 VDO instrumenter, roterende rude, navigationsinstrumenter, elektrisk omstyring, varmt og koldt trykvand mv.)."

Klagerens skrivelse er suppleret med diverse fotos, som viser båden efter hævningen.

I den nævnte erklæring fra G.B.C fra H. Værft fremgår bl.a.:

"H. Værft har i 1999 og 2001 haft M. på land. I forbindelse med dette har vi eftergået stød m.v. under vandlinien og kalfatret det nødvendige.

Jeg mener bunden er i god stand, men over vandlinien er der lækager.

Et sted i hver side midtskibs nær kølen sivede der vand ud. Dette kan muligvis skyldes at skibet er løftet på land fyldt med vand (har jeg fået fortalt), da dette vil give et stort pres indefra."

Efter modtagelse af klagerens skrivelse har selskabet indhentet en udtalelse fra selskabets taksator, som forestod besigtigelse af båden og udarbejdelse af havarirapporten. I udtalelsen af 22/6 2003 anfører taksatoren bl.a.:

"Ved vor besigtigelse løb der stadig vand ud af fartøjets bund ved flere stød. Dette skyldes formentlig, at bjergerne ikke ønskede at lænse fartøjet fuldstændig, da det sidste vand, formentlig ca. 1000 liter, var stærk forurenet og skulle fjernes med slamsuger.

…

Fartøjets fribord, dæk, opstående m.m. er, og var, i en sådan forfatning, at frisk vejr med sø fra SØ og øst samt regn af nogle timers varighed hurtigt vil give så meget vand i fartøjet at det synker blot en smule og dermed åbner for mulighed for vandindtrængning gennem klædning m.m.

Herfra har vi naturligvis ingen viden om hvorledes fartøjet er hævet, blot har vi fået oplyst, at der blev anvendt lænsepumper. Hvor meget og hvor lidt vand der blev tømt ud af fartøjet har vi derfor heller ingen viden om, men enhver der har blot en smule forstand på fartøjer af denne art behøver ikke lang tid for at vurdere, at her er tale om et vrag, hvilket kan influere på hvorledes det behandles.

…

Vi har med interesse læst det brev, der findes vedlagt vedrørende motor og forskellige andre forhold. Hvem der er forfatter til brevet vides ikke, men det kan være underskrevet af L.J. Oplysningerne i brevet stemmer i øvrigt ikke helt overens med de oplysninger vi har fået ved samtale med L.J."

Heroverfor har klageren i skrivelse af 8/10 2003 bl.a. følgende bemærkninger:

"Som beskrevet i mit svar var der to lænsepumper – en 12V med automatik (som vist næsten er standard i alle både i dag) og en 220V dykpumpe som backup – også med automatik (begge pumper er afbildet med deres automatik i mit svarskrift).

Jeg har ovenfor beskrevet hvorfor M. sank – jeg mener S.Å.H.'s [taksator] påstande om tilstoppet pumpe, mekanisk skade eller strømsvigt er udokumenterede og frit opfundne.

…

Hans angivelser af mængden af vand, der var tilbage, er forkerte:

- dels har vi L.J. der iflg. hans forklaring får oplyst af slamsugerens chauffør at han tager ca. 2,5 ton, desuden kan man se på mit billede at vandet derefter stadig står op ca. til svinghjulet, et overslag er en trekant på 50 cm x 1 m x 8 m, hvilket iflg. min beregning giver ca. 2 ton tilbageværende vand i M.

Blev M. hævet med 4,5 ton vand sætter det jo værftets bemærkninger og arbejde i relief!"

Klagerens advokat er utilfreds med selskabets behandling af sagen. I skrivelse af 10/3 2004 til nævnet anfører advokaten bl.a.:

"Det er min opfattelse, at TopDanmark lægger urigtige forudsætninger herunder faktum til grund for afgørelsen.

Det er vigtigt at bemærke, at det er forsikringsselskabets bevisbyrde at godtgøre, at båden på tidspunktet for forsikringsbegivenhedens indtræden var usødygtig og utæt. Denne bevisbyrde er ikke løftet. Indklagede har ikke konkret påvist og dokumenteret usødygtigheden, og det forhold, at båden sank som følge af vandindtrængen via en hævert, har forsikringsselskabet ganske undladt at tage stilling til.

Endvidere er det værd at bemærke, at forsikringsselskabets væsentligste anbringender knytter sig til det forhold, at man forestiller sig, at den i båden installerede automatiske pumpe konstant lænser båden. Båden er på normal vis udstyret med pumper, der har automatiske startanordninger.

Det er således min opfattelse, at det er op til TopDanmark at godtgøre, at båden på tidspunktet for forsikringsbegivenhedens indtræden var usødygtig og utæt og idet spørgsmålet er altafgørende for sagens resultat, må det være på sin plads, at TopDanmark tiltræder, at der skal gennemføres et syn af båden til afklaring af sagens faktum."

Selskabet har i skrivelse af 2/12 2003 til nævnet fastholdt afslaget på forsikringsdækning. I relation til advokatens anmodning om gennemførelse af syn og skøn har selskabet anført, at båden siden april 2003 har stået på land og derved er tørret ud, hvorfor et syn og skøn på nuværende tidspunkt vil give et forværret billede at bådens stand på skadetidspunktet.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**Forsikringen dækker ikke skade på båden, der er en følge af,**

a. at den ikke var sødygtig, behørigt udrustet og bemandet, selv om forsikrede ikke har vidst dette."

Nævnet udtaler:

Det bemærkes indledningsvis, at nævnet ikke finder det sandsynliggjort, at båden har været udsat for indbrud eller hærværk.

På det foreliggende grundlag finder nævnet på den ene side, at selskabet med de tilvejebragte oplysninger tilstrækkeligt har sandsynliggjort, at båden på skadetidspunktet ikke var sødygtig, og på den anden side, at klageren ikke har sandsynliggjort, at båden er blevet påført skader ved hævningen.

Nævnet kan herefter ikke kritisere selskabets standpunkt.

Herefter

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

J. Hermann