/05

Den 12. september 2005 blev i sag nr. 64.867:

xxxxxx xxxxxxxx xxxxxxxxx
xxxxxxxxxx x
xxxx xxxxxx

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Topdanmark Forsikring A/S, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for den forsikrede båd, der sank den 17/7 2004.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at fartøjet ikke var sødygtigt på skadetidspunktet, samt at fartøjet ikke var under effektivt tilsyn.

Det fremgår af sagen, at det forsikrede fartøj er en ca. 50 år gammel træbåd.

Klageren har i skrivelse af 22/7 2004 til selskabet nærmere redegjort for hændelsesforløbet således:

"Køb og istandsættelse

Båden lå tidligere i V. Havn (i vandet, ikke på land), hvorfra den tidligere ejer havde sejlet den hele sæson 2003 frem til den 15. januar 2004, hvor jeg købte den for 75.000 kr. …

I perioden frem til den 12. juli d.å., hvor båden blev søsat i G. Havn, undergik den en særdeles grundig istandsættelse (det samlede arbejde har skønsmæssigt udgjort 70-90 mandage) [mandedage] …

Mht. bunden blev den først skrabet fri for gammel løs maling. Dernæst blev den over tre dage gået grundigt efter for mangelfulde fugninger inden den blev malet. Hvor en fugning så træt ud blev den fjernet og en ny blev lagt. Fugemassen 'Simpson' blev efter bådebygger N.B.A. fra G. Bådebyggeri's anbefaling anvendt. For at undgå at træet skulle tørre helt ud og for at tjekke om der var flere sprækker mellem bordene, der burde fuges yderligere blev der hældt vand i bunden af båden, hvorefter et par af sprækker blev yderligere fuget. Herefter stod båden med vand i, og efter et par dages påfyldninger holdt den tæt.

…

Den 30. juni blev båden kørt til G. Havn hvor den blev placeret i en hal hos G. Bådebyggeri. Her blev båden lakeret med syv lag lak, og alt fast tilbehør blev monteret. …

Søsætning

Mandag den 12. juli blev båden søsat i G. Havn … Som den træbåd af ældre dato L. er tog den naturligvis vand ind, og lænsepumpen (direkte tilsluttet et af de to batterier i båden, og fastmonteret i bunden) kørte med 4-5 minutters mellemrum i starten. Folkene på havnen og i G. Bådebyggeri blev gentagende gange spurgt om tingene var som forventet bådens karakter taget i betragtning, hvilket blev bekræftet. Senere på dagen sejlede jeg båden til plads 108 fast plads, som var forudbetalt), og en ekstra pumpe tilsluttet 220V på molen blev sat op som ekstra sikkerhed. Desuden blev en lader sat til batterierne, der herudover blev målt igennem af en person, der laver elarbejde på både. 220V pumpen var helt ny, og blev først testet ok ad flere omgange.

Næste morgen var tiden mellem lænsninger fordoblet, og onsdag igen fordoblet så der nu var 16-20 minutter mellem lænsningerne. Igen understreges det, at folkene på havnen og i G. Bådebyggeri løbende blev adspurgt om tingene var i orden og som man kunne forvente, hvilket kun blev bekræftet. Bådens træ var altså ved at arbejde og lukke de huller der var opstået som træet var tørret.

Forlis

3. 64.867

Fredag den 16. juli sejlede jeg en kort tur i båden med min far … Da vi kom ind i havnen igen, og skulle til at sejle båden på plads bristede det beslag, der holder roret på plads agter (metaltræthed så det ud til). Det betød at den ene af os måtte fiksere roret for at vi kunne styre, men desværre påsejlede vi en pæl med stævnen, og ramte let en anden båd agter (hvor to personer dog konstaterede at intet var sket) inden vi fik styr på båden. …

Tilbage på plads 108 så jeg efter om der var sket noget, hvilket jeg ikke kunne se nogen tegn på. Samtidig konstaterede jeg at lænsepumpen gik i gang efter ca. 30 minutter, og at 220V pumpen fungerede. Hen på eftermiddagen tog jeg hjem.

Omkring kl. 2 natten til lørdag havde en person … alarmeret vagten på havnen … idet båden så ud til at være sunket og nu hang i fortøjningerne. Havnevagten konstaterede, at der ikke var noget at gøre. Han konstaterede samtidig, at 220V tilslutningen på molen ikke var kortsluttet, men han fjernede dog stikket. …

Hvad der præcis er sket ved jeg af gode grunde ikke, men muligvis er båden sprunget læk omkring kølborene i stævnen under sejlturen og påsejlingen af pælen ved rorets defekt, hvilket pumperne ikke har kunnet klare. Alternativt er lænsepumpen simpelthen sat ud og 220V pumpen ikke startet, og vandet sivet ind stille og roligt."

Af havarirapport af 30/7 2004 fremgår bl.a.:

"**Følgende blev observeret d. 20/7-2004:**

Fartøjet var hensat på transportvogn på G. Havn.

På kølnådderne i Sb. og Bb. side kunne der konstateres kraftige lækager fra for til agter, og enkelte steder var bomulden og fugemassen ude af nådderne.

Kølplanken knækket/skadet midtskibs.

Meget kraftig lækage i kølnådderne i Sb. og Bb. side i fartøjets forskib (brusebadlignende vandmasser).

4. 64.867

Mindre lækager flere steder på fartøjets klædning i Sb. og Bb. side, fra for til agter.

…

Havarireparation:

En reparation af fartøj, motor, el-system, tanke, aptering, hynder og instrumenter vil langt overstige fartøjets handelsværdi inden havariet (skønnet reparationsomkostning kr. 150.000 - 175.000).

Fartøjets handelsværdi inden havariet: Kr. 75.000 - 85.000

…

Havariårsag:

Fartøjet har henligget i vandet, med langsomt indsivende vand igennem flere lækagesteder, og med en automatisk 220 volts el-pumpe konstant tilsluttet.

Ved besigtigelsen kunne undertegnede observere at pumpen var en del tilstoppet af spåner, savsmuld og snavs.

Iflg. efterfølgende oplysninger fra bjærger E.L., og havneassistent, blev det bekræftet, at de også havde observeret en meget tilstoppet lænsepumpe.

Havariårsagen er således

- Langsomt, konstant indsivende søvand.
- Tilstoppet lænsepumpe.
- Nådderne har yderligere åbnet sig ved fartøjets kollision mod fortøjningspæl.
- Manglende tilsyn med et læk fartøj."

Klageren har i skrivelse af 16/8 2004 til selskabet bl.a. anført, at de kraftige lækager i bunden og den knækkede kølplanke ikke var til stede ved bådens søsætning. Ifølge det af klageren anførte kan disse skader derfor kun være opstået i forbindelse med bjærgningen, hvor store vandmængder i bunden har presset sig ud. Endvidere har klageren anført, at det forekommer ulogisk, at en i forvejen sødygtig båd, der omhyggeligt er ble-

vet klargjort, pludselig skulle blive usødygtig. For at understøtte det anførte vedlagde klageren tre erklæringer fra personer med kendskab til båden.

Den tidligere ejer U.S. har i erklæring af 11/8 2004 bl.a. anført, at han hele sommeren 2003 sejlede i båden uden problemer.

Af erklæring af 12/8 2004 fra forhenværende flotilleadmiral P.B. fremgår bl.a., at han besigtigede båden, da denne blev sat på land den 15/1 2004. Ifølge P.B. kunne der ved optagningen og cirka en halv time frem ikke konstateres nogen vandudsivning fra båden. P.B. har yderligere anført, at båden "virkede rimelig tæt og bunden var i tilsyneladende god stand".

Tømrer og bygningskonstruktør P.M. har i erklæring af 14/8 2004 bl.a. bekræftet, at båden var sødygtig ved søsætningen.

Efterfølgende har klageren til selskabet fremsendt endnu en erklæring. Af erklæringen, der er udfærdiget af bådebygger N.B.A., fremgår bl.a.:

> "Under klargøringsarbejdet og selve søsætningen tilså jeg fartøjet flere gange. Jeg kunne ikke konstatere hverken knæk eller andre skader på kølplanken ej heller lækager i fartøjets forskib, som nu kan ses efter forliset og er beskrevet i J.K.'s havarirapport.
>
> Fra båden blev søsat til den sank natten til den 17. juli blev den tilset hver eneste dag af A.R. [klageren] og/eller J.V., som rådførte sig med undertegnede om bl.a. intervallerne mellem læsningerne. Jeg kunne kun konstatere, at den vandmængde båden tog ind var hvad man kunne forvente, og desuden at bunden var i sin naturlige tætningsproces eftersom lænseintervallerne dobledes dag for dag."

Efter fornyet besigtigelse af båden den 19/8 2004 afviste selskabet at yde forsikringsdækning, hvilket selskabet meddelte klageren ved skrivelse af 20/8 2004.

Klageren var utilfreds med selskabets afgørelse, hvorfor han klagede over denne ved skrivelse af 25/8 2004.

Klagerens skrivelse af 25/8 2004 samt de af klageren tidligere fremsendte erklæringer blev herefter forelagt selskabets taksator, der fremkom med bemærkninger hertil i skrivelse af 27/8 2004. Af taksatorens skrivelse fremgår bl.a.:

"**5.**

Skrivelse af 25. august 2004 fra ftg.

…

Vedr. havariet:

Ved fremvisning ved besigtigelsen, hvor fartøjet, iflg. ftg. havde ramt en fortøjningspæl med stævnens overkant, var der intet kollisionsmærke at se, hvilket betyder at kollisionen har været meget blød.

Da fartøjet absolut ikke er kraftigt bygget, og meget 'løst' i klædningen, er dette en sandsynlig medvirken til yderligere lækage på fartøjets lateralplan.

Fartøjet burde kunne tåle nogle bevægelser, uden at der ville opstå yderligere lækager, ud over de fartøjet havde inden der blev sejlet med det d. 16. juli.

De bevægelser, fartøjet har fået ved denne sejlads, kan også have været medvirkende til yderligere lækage, som så har medført forliset.

Pkt. 3.

Fartøjet er flot lakeret på rufsider, rufdæk og cockpit, og flot malet på fribord, men alle kræfterne burde have været brugt på fartøjets bund, hvilket undertegnede bl.a. meddelte ftg. under mødet.

…

Ud fra ovennævnte kan undertegnede kun betegne fartøjet som værende ikke sødygtigt, inden fartøjet sank i G. Havn."

Selskabet fastholdt ved skrivelse af 3/9 2004 til klageren det tidligere meddelte afslag på forsikringsdækning.

Bådebygger N.B.A. har herefter i erklæring af 10/12 bl.a. anført, at en ældre træbåd ikke kan karakteriseres som usødygtig, blot fordi den er afhængig af en lænsepumpe den først uge efter søsætning.

Klageren påstår selskabet tilpligtet at udbetale forsikringssummen på 100.000 kr. fratrukket selvrisiko på 1.250 kr. Til støtte herfor har klageren i klageskemaet bl.a. supplerende bemærket, at båden i alt har kostet over 100.000 kr. Endvidere har klageren anført, at forreste punkt på bådens stævn var beklædt med et nyt og solidt stykke rustfrist metal, hvilket var årsagen til, at der ikke kunne ses mærker på stævnen efter kollisionen.

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse. Selskabet har til støtte herfor i skrivelse af 24/9 2004 henvist til taksatorens skrivelse af 27/8 2004.

Klageren og selskabet er efterfølgende fremkommet med yderligere bemærkninger i en lang række skrivelser til nævnet.

Endvidere har selskabet fremsendt endnu en erklæring fra bådebygger N.B.A. Af erklæringen, der er dateret 24/1 2005, fremgår bl.a.:

> "Undertegnede ønsker at præcisere betydningen af ordet 'tilset' fra tidligere erklæring. Udtrykket 'tilset' i tidligere erklæring betyder, at undertegnede har stået ved båden, snakket om løst og fast, og har fået et hurtigt kig udvendig på båden.
>
> Undertegnede har ikke set deformeringer på skroget inden søsætningen.
>
> Efter søsætningen blev undertegnede tilkaldt.
> Gik ned i cockpittet, og kiggede under dørken, for at konstatere omfanget af bådens læk.

For en ældre båd som 'L.', der har stået på land i 2 år, oplevede undertegnede ikke mængden af vandindtrængning som unormal."

Nævnet har fået forelagt de i sagen vedlagte fotos.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"Oversigt over kaskoforsikringens dækning

Hvis ikke andet fremgår af oversigten, dækker kaskoforsikringen med indtil den forsikringssum, der er anført i policen.

Begrænsninger i dækningen

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.

...

g. at den ikke har været forsvarligt fortøjet eller har været under effektivt tilsyn, eller under oplægning på land ikke har været forsvarligt afstivet.

…

16 Erstatningen

Totalskade.

Er skaden så stor, at reparation eller bjærgning efter Topdanmarks skøn ikke kan betale sig … ansættes erstatningen til det beløb, en tilsvarende båd af samme alder og stand vil kunne anskaffes for mod kontant betaling. Beløbet kan dog aldrig overstige forsikringssummen."

Nævnet udtaler:

De påberåbte dækningsundtagelser er at anse for sikkerhedsforskrifter, jf. forsikringsaftalelovens § 51. Det er således selskabet, der skal godtgøre, at sikkerhedsforskrifterne objektivt er overtrådt, og at dette kan tilregnes klageren som en forsømmelse. Det er nævnets opfattelse, at fartøjet ikke var sødygtigt henset til, at det var nødvendigt løben-

de at lænse dette. Det er ligeledes nævnets opfattelse, at fartøjets bund var svag, og at dette må have været tilfældet også før påsejlingen. Efter nævnets opfattelse kan det tilregnes klageren som en forsømmelse, at bunden ikke blev forstærket, ligesom båden burde have været under konstant opsyn, så længe den skulle lænses. Da klageren ikke har godtgjort, at overtrædelsen af sikkerhedsforskriften har været uden betydning for skadens opståen og omfanget, finder nævnet ikke anledning til at kritisere selskabets afgørelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

J. Hermann