773/07

Den 4. juni 2007 blev i sag nr. 70.029:

xxxx xxxxxx
xxxxxxxxxx xxx xxxxx
xxxx xxxxx

mod

Württembergische und
Badische Versicherungs-
Aktiengesellschaft
v/Yacht-Pool International
Hejlsmindebakken 9
6094 Hejls

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Yacht-Pool International, klager ved sin advokat over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt skade på den forsikrede båd.

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

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning bl.a. med henvisning til, at skaden er opstået som følge af, at båden ikke var sødygtig, og at fortøjningen var uforsvarlig. Endvidere har selskabet bl.a. henvist til, at klageren har udvist grov uagtsomhed.

Det fremgår af sagen, at der ultimo marts 2006 skete skade på den forsikrede båd, der er en Hip Temco motoryacht.

Af den af klageren udfyldte og underskrevne skadeanmeldelse, der er dateret 11/4 2006, fremgår bl.a.:

"**Oplysninger om skaden**
…

Beskriv så tydeligt som muligt hvordan skaden er opstået og hvad der er beskadiget.

Båden tog vand ind ved kølevandsglasset. Årsagen til at dette skete var at det blev højvande og en fende sad i klemme ved kajkanten."

I en af selskabets taksator udarbejdet havarirapport hedder det bl.a.:

"**HÆNDELSESFORLØB:**
A.H. (forsikringstagers mand/samlever) har hertil bl.a. oplyst følgende, såvel telefonisk og ved besigtigelsen:

Fartøjet har ligget i vandet i H. Lystbådehavn hele den forgangne vinter. I weekenden 25-26. marts 2006 forberedte forsikringstager opstart af fartøjets motorer. Han samlede kølevandsfiltrene, og åbnede for bundventiler til kølevandet. Alle øvrige søventiler i fartøjet blev også åbnet.

Igennem vinterperioden havde alle fendere været fastgjort til bolværket (frem for på fartøjet), således at disses højde ikke blev påvirket af den aktuelle vandstand.

Onsdag d. 29. marts 2006 forhalede forsikringstager fartøjet hen langs det nordlige bolværk i havnen. Forud for forhalingen d. 29. marts 2006 blev alle fendere fastgjort på fartøjet. Samme dag fyldte han fartøjets vandtanke med i alt ca. 400 liter ferskvand.

D. 29. marts 2006, forlod forsikringstager fartøjet omkring kl. 18.15. Han var sikker på, at der ikke var 'utilsigtet' vand i fartøjet da han forlod det. Torsdag d. 30. marts 2006 om formiddagen blev forsikringstager kontaktet telefonisk af personer på havnen. De oplyste af fartøjet lå meget dybt i vandet.

Forsikringstager tog straks ned til fartøjet, og konstaterede at der var endog meget store mængder vand i fartøjet. Han rekvirerede pumpeassistance, og fartøjet blev pumpet fri for vand. Imens lænsning fandt sted, konstaterede forsikringstager tydelige vandindtrængning via det bb. søvandsfilter på kølevandstilgangen. De lukkede straks for søventilen dertil (1½ tomme ventil) hvorefter vandindtrængningen stoppede. Deres efterfølgende inspektion viste at låget på søvandsfilteret var blevet vendt forkert ved montagen i weekenden d. 25-26. marts 2006.
…
BESIGTIGELSE MV.:
Forsikringstager, A.H. og undertegnede besigtigede fartøjet i forening.
A.H. beskrev hændelsesforløbet som ovenfor beskrevet.

Fartøjet var på dette tidspunkt lænset for vand, og forsikringstager var i færd med at udtage løs udrustning og effekter fra fartøjet.

Indledningsvis blev den formodede årsag til havariet inspiceret. Herunder viste det sig bl.a., at låget på det sb. søvandsfilter også var vendt forkert ved monteringen weekenden forinden. A.H. havde ikke observeret vandindtrængning via dette filter under den udførte lænsning af fartøjet.

Låget på bb. søvandsfilter blev demonteret, og søventilen på vandtilgangen blev åbnet. Vandspejlet i det åbne søvandsfilter stod ca. 15-20 mm. under filterets overkant.

Herefter blev fartøjet begyndelsesstabilitet undersøgt. Fartøjet havde svag slagside mod bb., ca. 0,8-0,9 grader. Det blev udmålt, at ved yderligere 1,7 graders krængning (mod bb. side, da stod vandspejlet helt op til overkanten af vandfilterets pakflade. 1,7 graders krængning opstod ved at belaste bb. lønning midtskibs med hvad der svarer til ca. 225 kg.

Fartøjet var fortøjet til havnens nordlige bolværk. Dette bestod af en spuns af træ, og øverste på denne var der en bred rem af træ. Bolværkets øvre kant, var således det 'bredeste' sted på bolværket. Ved besigtigelsen var der ca. normal vandstand i havnen. Ved denne vandstand var de på fartøjet anbragte fenderes overside/kant lidt under remmen øverst på bolværket. A.H. oplyste, at fender og fortøjning var uændret siden dagen forinden. Han oplyste ligeledes, at der generelt havde været lav vandstand i havnen vinteren igennem.

På baggrund af A.H.'s beskrivelse af vandstanden rundt i fartøjet, vurderede undertegnede at der havde været 20 - 25 m^3 vand i dette.

I agterkahytten havde den forreste del af dørkpladen var oversvømmet med vand.

Midtskibs havde vandet stået op til toppen af bb. hovedmotor, og lidt lavere i sb. side.

I forskibet havde vandet stået op til oversiderne af køjebundene.

Under en tlf. samtale med A.H. fredag d. 31. marts 2006 oplyste han bl.a., at han havde talt med en person på havnen der havde oplyst ham om, at det havde været højvande i fjorden/havnen om morgenen d. 30. marts 2006.

HAVARIÅRSAG:

Det er vor vurdering, at havariet skyldes vandindtrængning ind igennem det utætte søvandsfilter.

Kombinationen af vind fra sydlig retning og højvande havde bevirket, dels at fartøjet af vinden blev trykket ind mod bolværket, og dels at fendernes placering under remmen havde bevirket at fartøjet ikke kunne flyde frit opad med det tiltagende højvande. Disse forhold resulterede i en let krængning af fartøjet mod bb. side, hvorefter havvand kunne løbe frit ind i fartøjet via søvandsfilteret.

I takt med at fartøjet blev nedlastet af vægten af det indtrængende havvand accelererede vandindtrængningen pga. det øgede vandtryk.

De aktuelle vejrforhold (vindretning, vindstyrke og vandstand) var på ingen måde usædvanlige, men lå derimod langt indenfor hvad der er sædvanligt for årstiden.

Den anslåede indtrængte vandmængde, har uden problemer kunnet trænge ind i fartøjet via søvandsfilteret, indenfor den oplyste tidsramme.

> Det skal sluttelig bemærkes, at såfremt motoren var blevet startet op umiddelbart efter at søvandsfilteret i bb. side var samlet(forkert), da ville man straks have opdaget fejler. Dette da motoren ikke ville kunne indsuge kølevand pga. lækagen i kølevandssystemet, hvorfor motoren ville blive for varm."

På baggrund af de fremkomne oplysninger afviste selskabet at yde forsikringsdækning, hvilket blev meddelt klageren ved skrivelse af 21/4 2006. Det hedder heri bl.a.:

> "Endvidere er vi af den opfattelse, at fartøjet d. 25 - 26/3, efter div. klargørings- og vedligeholdelsesarbejder, er blevet efterladt i søudygtig stand på grund af et forkert monteret dæksel til et søvandsfilter, som har bevirket at havvand kunne strømme ind i fartøjet ved en ganske let krængning til BB."

Klageren var utilfreds med afgørelsen, hvorfor hun ved skrivelse af 30/4 2006 anmodede selskabet om at revurdere sagen. Efter yderligere korrespondance mellem parterne blev sagen indbragt for Ankenævnet for Forsikring.

Klageren har ved sin advokat nedlagt påstand om, at selskabet skal anerkende, at den anmeldte skade er dækningsberettigende. Til støtte herfor har advokaten i klageskrivelse af 21/8 2006 bl.a. anført:

> "Det gøres gældende, at den fremgangsmåde, som min klient har fulgt med flytning af fartøjet m.v., har været korrekt, og at båden netop ikke skulle sejle - men alene været placeret ved kajanlægget ganske kort tid. Ved eventuel sejlads med båden, er det korrekt - som påpeget af Yacht-Pools taksator, at skaden først ville have blevet konstateret som følge af, at motoren ikke ville kunne køle. Derfor er det ikke sandsynligt, at skibet ved normal sejlads ville vise sig søudygtig.
>
> Jeg finder endvidere, at den konstaterede uagtsomhed fra A.E. er af beskeden karakter, idet det pågældende filterlåg nemt har kunnet vendes forkert, uden at det visuelt har kunnet konstateres, hvilken monteringsmåde, der har været den rigtige. Der er som bekendt tale om et fritidsfartøj, hvor man ikke kan forvente, at sædvanlige klargøringsarbejder forår og efterår foretages af særlig maskin- og søfartskyndige. Min klient har således alene udvist en uagtsomhed, som kan klassificeres som værende simpel og ikke en sådan, der udelukker forsikringen for dækning i sagens tilfælde."

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse. Selskabet har til støtte herfor i skrivelse af 26/9 2006 til nævnet bl.a. anført:

> "Selskabet gør gældende, at forsikringstager eller dennes samlever ved selv at skille søvandsfiltrene og samle disse forkert uden i øvrigt at kontrollere ved opstart af motoren, at kølevandssystemet var i orden, har gjort skibet søudygtigt. Havde det været

en professionel tredjemand, der som led i almindeligt eftersyn havde samlet disse 2 filtre forkert, havde der klart været erstatningsansvar overfor nærværende forsikringstager. Nu er det forsikringstager selv eller dennes nære pårørende, der skiller og samler disse filtre forkert og dermed gør kølevandssystemet utæt.

Argumentet om, at det var svært at se hvad der var op og ned på disse filterlåg kan ikke fritage forsikringstager for ansvar. Af advokat J.P.'s brev til Dem af 21. august 2006, fremgår at A.M.E. har forestået det praktisk med motorbåden, at han er vant til at arbejde med båden og kender denne udmærket og at denne procedure er sket flere år i træk.

Er det svært at se op og ned på disse filterlåg, må man mærke dem.

Man kan ikke begå sådanne fejl og så forvente, at forsikringsselskabet dækker skaden som kaskokrav, Havde man lavet den samme skade på anden mands båd, ville en ansvarsforsikring sandsynligvis skulle træde til.

Det andet punkt selskabet lægger vægt på er mangelfuld fortøjning. Båden har hele vinteren ligger ved samme kajtype, men er flyttet kort før skaden.

Som følge af kajens konstruktion har forsikringstager haft faste fendere monteret på selve kajen for at forhindre at båden blev trykket ind under kajkanten. Ved flytningen af båden blev dette arrangement ikke flyttet med og der skete præcist det, men hvor de faste fendere ville undgå at bådens ræling kom ind under kajkanten.

Dette ville normalt ikke få alvorlige følger, men med de forkert monteret filterlåg, skabtes vandindtrængen i båden gennem kølevandssystemet.

Da forsikringstager har været fuldt ud klar over faren ved en unormal fortøjning, har han handlet groft uforsvarligt ved at undlade at lade de faste fendere følge med båden.

Der vil sige, at der var tale om uforsvarlig fortøjning efter betingelsernes punkt 9.3.

Det næste punkt selskabet vil påberåbe sig, er at man ikke vil dække skaden på maskindele, teknisk og nautisk udrustning, som følge af driftsskade, idet der henvises til punkt 9.8, hvoraf fremgår at køle- eller havvand som via udstødningssystemet løber ind i motoren (vandslag) ikke dækkes.

Selskabets primære anbringender for ikke at dække kravet er:
at skibet ved havariet var usødygtigt,
at forsikringstager har med sine handlinger bragt skibet i denne tilstand, og
at disse handlinger har været at betragte som groft uagtsomt, specielt set i lyset af forsikringstagers fortrolighed med båden og de rutinemæssige procedurer, som forsikringstager udøver hvert år."

Hertil har klagerens advokat i skrivelse af 16/10 2006 til nævnet bl.a. bemærket:

"A.E. er almindelig fritidssejler og har ikke noget kendskab, der rækker udover denne status.

A.E. har naturligvis ikke påmonteret filterlågene forkert med formodning om, at de blev monteret forkert. I praksis er det tilnærmelsesvis ikke muligt at se, hvad der er op og ned på disse filterlåg. Man kan også alene svagt mærke en forskel. I hvert fald har A.E.M. ikke kunnet mærke forskel.

Det må fuldstændig afvises, at båden har været mangelfuldt fortøjet. Båden har hele vinteren været beliggende i en A-havn.

A.E. blev af havnemyndigheden anmodet om at flytte båden et stykke idet bådens fortøjningsplads skulle anvendes af en pælenedhamrings-båd.

A.E. vedtog samtidig de fender, der havde været monteret på kajkanten hele vinteren. Fenderne blev i stedet monteret på båden, idet båden efterfølgende skulle flyttes til den sædvanlige sommerplads i H. havn.

Der er ikke særlige regler om, hvorledes fendere skal monteres på både eller om montering på kajkanter, og der foreligger ingen forskrifter om, at fendere skal være monteret på kajkanter frem for på både. Hvis der foreligger sådanne forskrifter, som A.E. har tilsidesat, vil det have interesse for branchen at få disse fremlagt. Indklagede opfordres hertil.

Det må således afvises, at der har været tale om en unormal fortøjning af båden, og det må ligeledes afvises, at A.E. skulle have handlet uforsvarligt ved at undlade at montere fenderne på en ny kajkant, frem for at montere disse på båden. Det må således afvises, at der har været tale om en uforsvarlig fortøjning som det er nævnt i forsikringsbetingelserne som citeret af modparten.

A.E. har i enhver henseende båret sig ad, som en fornuftig og ansvarlig fritidssejler ville gøre det. Han har tegnet kaskoforsikring for at imødegå de økonomiske følger ved uopmærksomhed, som der måske her er tale om. En sådan er der normalt en forsikringsdækning for.

Den skade der indtraf, vedrørte ikke bådens udstødningssystem. Der var ikke tale om 'vandslag'; men som beskrevet tale om, at der trængte vand ind kølesystemet.

Selskabets anbringender for ikke at dække skaden må således fuldstændigt afvises. Skibet var sødygtigt, forsikringstageren har handlet uagtsomt, men ikke uforsvarligt, og A.E. er ingenlunde professionel indenfor dispositioner med lystbåde."

Nævnet har fået forelagt de fotos, der er vedlagt sagen.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**9 Kaskoforsikringen dækker ikke**

Ud over undtagelserne og begrænsninger i de generelle betingelser dækker kaskoforsikringen ikke:

…

9.2 Søudygtighed

Skade opstået som følge af at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet.

9.3 Uforsvarlig fortøjning

Skade som følge af at de til fartøjet benyttede fortøjninger og ankergrejer ikke har været forsvarlige, og at fortøjningen af fartøjet ikke har været forsvarlig.

…

9.8 Driftsskader

Driftsskade på maskinanlæg og nautisk udrustning samt skade på dette som følge af mangelfuld eller forkert betjening. Køle- eller havvand, som via udstødningssystemet løber ind i motoren (*vandslag*) i et i øvrigt ubeskadiget fartøj, betragtes som driftsskade."

Nævnet udtaler:

Således som sagen foreligger oplyst finder nævnet at måtte lægge til grund, at den anmeldte skade er opstået som følge af, at fartøjet ikke var sødygtigt. Allerede derfor finder nævnet ikke anledning til at kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning som sket.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

J. Hermann