787/08

Den 21. januar 2008 blev i sag nr. 71.518:

xxx xxxxxx
xxxxxxxx xxxxx xx
xxxx xxxxxxx

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 Württembergische und Badische Versicherungs-Aktiengesellschaft v/Yacht-Pool international, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt ansvarsskade, og at selskabet efterfølgende har opsagt forsikringen.

Selskabet har ved sin advokat afvist at yde forsikringsdækning for den anmeldte ansvarsskade under henvisning til, at klageren har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed.

Det fremgår af sagen, at klageren den 12/8 2006 deltog i en kapsejlads. Klageren beskriver i klageskrivelse af 23/3 2007 hændelsen således:

> "Efter målgang som hurtigste båd umiddelbart ud for G. havn tog vi forsejlet ned og sejlede direkte ind mod havnen for storsejlet. Vinden var nordvest ca. 5-7 meter pr. sekund, og da renden ind til G. havn går ca. syd mod nord, var det af manøvrehensyn kun muligt for os at sejle ind gennem renden for storsejlet. Vores praksis ved manøvrer uden påhængsmotor (denne forbliver altid i land ved kapsejlads på grund af vægten) er altid at gå ind for storsejlet, da båden ikke kan manøvrere for fokken alene.
>
> I havnehullet/indsejlingen til havnen danner renden en vinkel på ca. 90 grader. Efter passage af havnemundingen slækkede vi storsejlet godt ud for at holde farten nede på omkring 3 knob. Ca. 10-20 meter inde i havnen kom der en byge, som ramte os som en hammer med et vindstød 15 m/s fra øst (se notat fra meteorolog). Normalt ville vi hurtigt vende rundt - stryge storsejlet og glide videre ind i havnen for masten alene. Imidlertid lå der en paniksla-

gen optimistjollesejler med blafrende sejl midt i løbet (se skrivelse fra skadelidte), så den eneste mulighed var at sejle mellem ham og en lystbåd, der lå fortøjet til kajen lidt længere ude mod havneindsejlingen. Denne tætte passage af den fortøjede lystbåd afstedkommer et erstatningskrav. Først for en påsejling senere for at have passeret med for høj fart. Begge påstande kan ikke accepteres.

Efter passage af optimistjollen var vi nødsaget til at fortsætte ind bunden af havnen, da der lå fortøjede både langs kajen, og samtidig er der en bro på modsatte side. Begge forhold i den kraftige vind gjorde det uforsvarligt at vende rundt. I bunden af havnen var der imidlertid plads til at vende rundt. Vi lod sejlet gå ned, gled for opskudet hen til optimistjollen som i mellemtiden var drevet ned til os og fik ham med ind til kajen."

Det fremgår videre af sagen, at klageren ramte en anden båd, der ved sammenstødet fik revet sin fenderliste af. Som følge heraf har det indklagede selskab modtaget et erstatningskrav fra modpartens forsikringsselskab.

Klageren har over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet ikke er berettiget til at opsige forsikringsaftalen, og at selskabet skal yde erstatning for de skader, som klageren har påført modpartens båd. Til støtte for sin påstand har klageren i skrivelse af 23/3 2007 til nævnet bl.a. anført:

"Yacht Pool henholder sig til, at jeg på min hjemmeside har beskrevet vores fart på 14 knob. (Se vedlagte). Jeg benægter ikke, at farten, forinden vi vendte rundt, har været 14 knob, men fra vi får bygen, hvor vores fart har været omkring 3 knob ud for optimistjollen og den skadede båd og til bunden af havnen skal medregnes en accelerationsstrækning, da båden - selv om den er letløbende - trods alt vejer 2100 kg.

Såvel dommer ved kapsejladsen (dommerbåden var beliggende umiddelbart ud for havnen) som formand for G. Sejlklub betegner begge vort anløb af G. Havn som normalt og bekræfter begge, at den kraftige byge rammer os inde i havnen. Optimistjollen umuliggør imidlertid, at vi kan vende rundt (erklæring fra dommer eftersendes og erklæring fra formand er vedhæftet).

Havnefogeden er ikke opmærksom på vores anløb af havnen, men da bygen rammer G. Havn, ser han os ud for den fortøjede skadede båd. Bemærk, at han ser ud over havnen samtidig med bygen og råb på kajen modsat hans placering."

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse. Til støtte herfor har selskabets advokat ved skrivelse af 18/4 2007 til nævnet bl.a. anført:

"På foranledning af skadelidte har havnemesteren afgivet en erklæring om sine observationer, dateret 10/10 2006. ... Heraf fremgår, at det antages, at K.L. sejlede med ca. 10-14 knob, hvor der kun må sejles med 3 knob.

På foranledning af K.L. har samme, havnefoged E.L. den 11/3 2007 udarbejdet en ny erklæring. ... Denne er ikke væsentlig forskellig fra den tidligere erklæring, ...
Ved brev af 15/3 2007 har K.L. til Yacht-Pool sendt en udtalelse fra formand B.S. og et notat fra en samtale med meteorolog S.R., DMI. ...

Den 10/10 2006 har Pantaenius til Yacht-Pool sendt opgørelse over omfanget af skaderne på P.P.s båd. ...

Den 27/10 2006 har Yacht-Pool anmodet K.L. om at fremkomme med en skriftlig kommentar, herunder oplysning om hastighed i havnebassinet. ...

Den 21/12006 har K.L. besvaret dette brev. Han angiver en fart På 5-8 knob. ...
...
Af samme nyhedsbrev beskriver K.L. den i denne sag omhandlede episode således: 'Vi oplevede et muntert kuriosum på vej ind i havnen. Vi havde netop bjerget fokken i havneindsejlingen, da en byge med vind af stormstyrke sendte Juwelen af sted. Havnen i G. er bestemt ikke den største og bestemt ikke den bredeste - bredden kraftig reduceret af, at midt i løbet lå en panikslagen dreng i optimistjolle med blafrende sejl. Jeg vurderede, at der netop var plads mellem en fortøjet båd og optimistjollen, så med høj fart nærmest fløj vi mod inderhavnen. K. fortalte, at loggen viste 14 knob!!! Ved pladsen, hvor vi ville ligge, vendte vi Juwelen rundt som på en tallerken - pillede sejl ned og gled stille ind mod kaj med optimistjollen inden for os. Kritiske manøvrer er ikke kritiske med en rutineret besætning'.

Fra Kommas Havnelods er kopieret beskrivelsen af G. Havn. ... Der er indtegnet vindretning i øst, P.P.s bad og optimistjollen.

På det foreliggende grundlag meddelte Yacht-Pool den 1/12 2006 K.L.

at forsikringsselskabet fandt, at K.L. havde udvist en uagtsomhed, der må betegnes som grov, og at man derfor ikke ville dække skaderne,

at forsikringsaftalen opsiges til udløb 2/1 2007 med betaling af sædvanlig ristorno. ...

Jeg må overfor Ankenævnet for Forsikring fastholde

at selskabets betalingsforpligtelse er bortfaldet på grund af grov uagtsomhed (betingelserne pkt. 4.5),

at selskabet er berettiget til at opsige forsikringen, pkt. 32. 1.

Efter FAL § 18 om grov uagtsomhed er det selskabet, der skal bevise, at der foreligger grov uagtsomhed.

I nærværende sag vil jeg gøre gældende, at der foreligger bevidst grov uagtsomhed.

K.L. er fuldt ud klar over, at hans skib er en hurtigsejler, og han lægger vægt herpå ved enhver given lejlighed. Som følge heraf vælger han at undlade at medbringe sin påhængsmotor, med hvilken han kunne foretage en omhyggelig og forsvarlig indsejling i G. Havn med sejlene nede.

I stedet vælger han med storsejlet oppe og en østlig vind at sejle ind i havnen med fuld fart. I havneindløbet skal han dreje mod bagbord, hvorved han får vinden ind agter. Han har i realiteten en racerbil i fuld fart uden bremser. Bevidst vel at mærke. Der er ikke noget at sige til, at optimistjollesejleren blev rædselsslagen over at se denne båd komme sejlende med 14 knob i et meget smalt indsejlingsområde, hvor der allerede på molehovedet med hele 2 skilte er dekreteret max. 3 knobs hastighed. Om der under selve indsejlingen er opstået en kraftig vind, må være ligegyldig i denne sammenhæng. Hastigheden har været høj under hele indsejlingen og været groft uforsvarlig og uundskyldelig, og det kan under alle om-

stændigheder konstateres, at K.L. på intet tidspunkt har haft til hensigt at besejle havnen med 3 knob eller mindre.

Klagerens nyhedsbrev fra september med angivelsen af loggen på 14 knob bør være dokumentation nok, underbygget af havnechefens udtalelser.

Med hensyn til selskabets opsigelse af forsikringen, er denne begrundet i den sejletik, som nyhedsbrevene udviser. Disse afspejler et skib og en besætning med et adfærdsmønster i en langt højere risikozone end selskabet har forestillet sig. I øvrigt er eneste nødvendige begrundelse for opsigelsen af forsikringen, at der er sket en skade."

Hertil har klageren skrivelse af 1/5 2007 bl.a. anført:

"Der bliver påstået, at undertegnede påsejler P.P.s båd, fortøjet i G. Havn. Dette har jeg tilbagevist, idet en påsejling ville have afstedkommet synlig skade på søsiden af modpartens båd. I mit bevis hertil fører jeg bevis for, at bommen på min båd sidder væsentlig lavere end modpartens båds sceptre. Efterfølgende har P.P.s forsikringsselskab ændret kravet til at min båd har trukket for høj hækbølge. Dette kan jeg tilbagevise med baggrund i en erklæring fra skibsingeniør P.B. på, at en Juwel trækker lavere hækbølge end en langsomtsejlende speedbåd eller en tung motorbåd. Med andre ord: Jeg har ikke forvoldt skade, og betingelserne i forsikringspolicens 4.5 mener jeg dermed ikke er opfyldte.

Jeg vil kraftigt tage afstand fra den konklusion, at havnefogedens forklaring ikke væsentlig adskiller sig fra tidligere. Havnefogeden tilkendegiver tydeligt, at han ser os passere modpartens båd samtidig med at bygen fejer ind over G. Havn. Dette underbygges af formand B.S., der ligeledes med baggrund i tilskueres observation bekræfter, at vi var ind i havnen, da bygen rammer os.

Efterfølgende har jeg modtaget en skrivelse fra J.W.P., Å., som sammen med sin veninde observerer et stille og roligt anløb af G. Havn og som - så mange andre - kan bekræfte, at vi først rammes af bygen ud for modpartens båd. Sidste udtalelse om dommer ved sejladsen finder jeg groft fornærmende, tæt på injurie. F.B. udtaler sig som sejler og kan på kort afstand iagttage, at vi anløber havnen stille og roligt, og at vi først et stykke inde i havnen bliver ramt af bygen. F.B.s placering gør netop, at han med molen som forgrund er i stand til at iagttage vores hastighed og vore manøvrer. Jeg må konkludere, at A.P.D. ikke er klar over, at vores mast stikker flere meter (ca. 10 meter) op over molen, og at man som sejler retter fokus på sejlenes vinkel og placering i forbindelse med manøvrer. En konklusion af ovenstående må være, at det hele tiden har været vores agt stille og roligt at anløbe G. Havn.

Der bliver fra A.P.D.s side rettet fokus på den panikslagne optimistjollesejler. Optimistjollesejleren var ikke panikslagen på grund af os. Han var panikslagen på grund af den kraftige byge, som gjorde, at han overhovedet ikke kunne styre optimistjollen og var ved at kæntre. Optimistjollesejlers placering bevirkede, at vi ikke kunne vende rundt uden at sejle ham ned. Det ville jeg under ingen omstændigheder.
...
Jeg bliver klandret, at jeg beskriver båden som en hurtigsejler med et stort fartpotentiale. Denne beskrivelse bruges på mange både - især kapsejladsbåde. Derefter retter A.P.D. kritik mod mig for ikke at medtage påhængsmotoren. Ingen kapsejlende både - hvis de overhovedet har en påhængsmotor - medtager deres påhængsmotor på kapsejlads. Derfor vil A.P.D. ved Fyn Rundt, Fyn Cup, Sjælland Rundt og lignende kapsejladser kunne observere, at alle både uden indenbordsmotor lægger deres påhængsmotor i den til anledningen etablerede aflåselige garage. Dette indebærer, at disse kapsejlende både altid sejler ud og anløber havnen for sejl alene."

Parterne er efterfølgende fremkommet med yderligere bemærkninger til nævnet.

Af modpartens skadeanmeldelse fremgår bl.a.:

"T. lå fortøjet på molen i G. Havn med stævnen mod øst. Hun lå fortøjet med 1 for og 1 agter fortøjning samt med 2 spring og fire fendere.

Det blæste ret kraftigt og regnede fra nordøst, da sejlbåden S. L. kom ind gennem havnehullet med fuldt storsejl, ifølge skipperen på båden sejlede de ca. 14 knob. Da de passerede T. ramte bomme fra skadevolderens båd T.s topvant og kølbølgen fik T. til at krænge og pressede den ind mod kajen hvorved fenderlisten på T. fik fat i kajens langsgående bjælker. Dette resulterede i at fenderlisten på T.s styrbords side blev ødelagt. Det bliver undersøgt om sallingshorn/mast også har taget skade."

Havnefoged E.J. har i udateret skrivelse erklæret følgende:

"Undertegnede kan hermed bekræfte at have observeret båd tilhørende K.L. T., påsejle P.P.s båd under indsejling i havnen. Det antages at K.L. sejlede med ca. 10-14 knob hvor der kun må sejles med 3 knob. Jeg kan bekræfte at P.P. havde fendret sin båd forsvarligt.

En anden båd fik også sin fenderliste trukket delvis af ved samme lejlighed."

Havnefoged E.J. har i skrivelse af 11/3 2007 erklæret følgende:

"Jeg ser ikke K.L. anløbe G. Havn efter kapsejlads den 12. august 2006.

Jeg står ved toiletbygningen da et kraftigt vindstød fejer hen over G. Havn. Samtidig hører jeg en råben fra vestkajen. Da jeg kigger op ser jeg K.L.s båd ca. ud for båden med den ødelagte fenderliste. K.L. fortsætter op i bunden af havnen, hvor han vender og tager sejl ned og glider ind til kajen. K.L.s fart inden han vender vurderer jeg til at være 10-14 knob. Dette bliver efterfølgende bekræftet af 2 bådejere som er af samme opfattelse.

Senere på eftermiddagen besigtiger jeg den skadede båd og kan konstatere, at en del af fenderlisten er revet af Ved samme lejlighed bliver jeg bedt om at vurdere om fenderne sidder korrekt. Det mener jeg de gjorde.

Jeg havde ikke tidligere været ved båden."

Vidnet J. W. P. beskriver i udateret skrivelse hændelsen som følger:

"Lørdag den 12. august 2006 stod min veninde og jeg udenfor teltet i G. havn og så Juwel 34 sejle stille og roligt ind i havnen. Da Juwel 34 er inde i havnen og ud for en anden gæstesejler kommer den kraftige byge. Vi befinder os inde i teltet lige ved døråbningen da vi lige pludselig høre kraftig vind og regn på teltet, vi kigger ud og se et vejr i ikke har set magen til. I det øjeblik kommer en båd ind lige i starten kan vi ikke se hvem det er, for vejret. Sigtbarheden er ikke særlig god. Vi kan se at der sejles stærkt. Vinden har de næsten ind bag fra. Det hele går så stærkt og vores telt er også ved og blæse væk. Vi kan se de er mange ombord og de får båden til kaj. Alt ser ud som de har kontrol over tingene. Dernæst forsøger vi om vi kan få øje på de andre både på vandet. Vores egne mænd er også ude og sejle. Så dem kigger vi efter. Men i løbet af nogle minutter aftager bygen, og vi kan se de andre både. Lige så pludselig som bygen er kommet er den næsten væk."

Vidnerne P. B. og L.B., der begge var ombord på modpartens skib under kollisionen, har i e-mail af 13/9 2006 bl.a. erklæret følgende:

> "I weekenden fra den 11. august til 13. august var vi inviteret på sejltur på Limfjorden i skibet 'T.' som tilhører P.P.
>
> Vejret var i hele weekenden præget af kraftige byger, med megen regn og blæst.
>
> Midt på lørdag eftermiddag var vi alene ombord på 'T.', idet ejeren og hans samlever var midlertidigt på land. Vi stod i cockpittet og så på kapsejlads på Limfjorden, ligesom vi stod og kiggede på en lille fyr i en optimistjolle, der havde svært ved at styre rundt i havnen på grund af meget hård vind.
>
> I en usædvanlig kraftig byge med meget kraftig vind hører vi pludselig høje stemmer råbe 'væk' hvorefter 'T.' bliver ramt med et stort brag. Bommen fra en forbipasserende sejlbåd rammer skibet, og bommen fortsætter henover cockpittet - hvor vi heldigvis stod så langt nede, så vi ikke blev ramt. Ved slaget krænger båden kraftigt, og meget i kahytten falder ned. Da skibet ikke 'rejser' sig igen, må vi op på kajen og skubbe skibet ud, idet den 'hænger' i en liste der sidder på siden af båden. Da vi skubber båden ud fra kajen, retter båden sig op, og alle 3 fendere glider på plads hvor de sad før skibet blev ramt."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

> "**1 - 4 Generelle betingelser**
> **1. Gældende for**
> Nærværende generelle betingelser er gældende for alle dele af forsikringsaftalen.
> …
> **4. Forsikringen dækker ikke**
> ...
> **4.5 Forsæt og grov uagtsomhed**
> Skade eller ansvar for skade som følge af sikredes grove uagtsomhed samt skade påført genstande eller personer forsætligt.
> ...
> **19 - 20 Ansvarsforsikring**
> **19 Dækning**
> **19.1 Erstatningsansvarsforsikring**
> Ansvarsforsikringen dækker det erstatningsansvar, som sikrede pådrager sig udenfor kontraktforhold ved skadevoldende handlinger eller undladelser i egenskab af ejer eller bruger af fartøjet.
> …
> **20 Ansvarsforsikringen dækker ikke**
> **20.1 Skade på sikrede personer**
> Ansvar for skade på sikrede personer.
>
> **20.2 Sikredes ejendom**
> …
> **20.3 Vandskiløb mm.**
> …
> **20.4 Vandskiløberes ansvar**
> …
> **20.5 Ansvar under transport**
> …
> **20.6 Formuetab**
> …

32 Opsigelse

32.1. Ved skade
I forbindelse med skade er begge parter berettiget til, senest en måned efter, at erstatningen er udbetalt eller skaden er afvist, at opsige kontrakten. Selskabet er pålagt en opsigelsesfrist på en måned. Opsiges aftalen som følge af totalskade, tilfalder overskydende præmie selskabet."

Nævnet har fået fotos forelagt.

Nævnet udtaler:

Nævnet finder, at der til sagens afgørelse kræves en nærmere bevisførelse vedrørende omstændighederne ved uheldet. Da en sådan bevisførelse ikke kan finde sted for nævnet, men i givet fald må foregå ved domstolene, må nævnet med henvisning til § 4 i nævnets vedtægter afvise sagen. Under en sådan sag vil det også kunne vurderes, om selskabets ansvarsfraskrivelse for ansvar for skader forvoldt ved grov uagtsomhed er tydelig nok, henset til at der er tale om en forbrugerforsikring.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Poul Sørensen
formand