818/09

Den 4. maj 2009 blev i sag nr. 74.176:

xxxxx xxxx
xxxxxxxxxxxx xx x
xxxx xxxxxxxxx

mod

Søassurancen "Ærø" G/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Søassurancen "Ærø" G/S, klager ved sin advokat over selskabets afvisning af at yde dækning til en anmeldt grundstødning.

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 henviser til, at der er tale om et tidligere patruljeskib. Skibet, der er uden motor, skulle bugseres til M. Værft med henblik på ombygning til husbåd. Skaden skete i forbindelse med bugsering med en slæbeoperatør, der ikke var godkendt af selskabet, hvorfor selskabet har afvist den anmeldte skade.

Det fremgår af sagen, at selskabet i mail af 11/1 2008 til klageren anførte:

> "Goddag S., jeg bekræfter vor aftale som lyder: vi dækker D. fra den 14.01.07 under slæb fra KBH. til M., med kaskosum DKK 300.000 og **selvrisiko på** ALLE skadersbegivenheder på DKK 30.000. Herefter dækker vi skibet under ombygning/oplægning med 'start-kaskosum' DKK 900.000 til en årlig præmie på DKK 10.000 og selvrisiko DKK 36.000 for ALLE skadesbegivenheder. Vor police bliver udstedt med en klausul: at vi IKKE dækker under sejlads og at skibet er under ombygning til husbåd der ikke kan sejle for egen kraft. Vi indsætter også en klausul om at du selv skal ansøge SKAT om fritagelse for lystbådafgift, idet vi ikke opkræver afgiften.
> Med venlig hilsen: P.L./Søassurancen Ærø."

P.S. fra M. Værft anførte i mail af 22/1 2008 til selskabet:

"Vi skal for god ordens skyld meddele, at vi i morgen onsdag d. 23/1-08 påbegynder slæb af det af S.R. indkøbte fartøj.

S.R. holder sit skib forsikret under såvel forslæbning som senere reparation i M.
Den nødvendige forsikringsdækning af det slæbte fartøj er således en sag imellem Søassurancen *Ærø* og S.R.

Måtte der være uafklarede spørgsmål i forsikringsdækningen, bedes dette meddelt inden slæbet påbegyndes."

Selskabet anførte i skrivelse af 19/2 2008 til klageren:

"Jeg skal herved oplyse, at Søassurancen Ærø ikke dækker skader opstået under omtalte slæbning, idet grundlaget for vor aftale omkring slæbningen ikke er overholdt, idet du ikke benyttede den ved aftalens indgåelse aftalte slæbeoperatør: M. Værft.

Vor aftale pr telefon, var klart den, at det var M. Værft der var ansvarlig for slæbningen, og netop at det var værftet, var grundlaget for vor dækning, at dække din pram under slæb med en ren kaskosum på DKK 300.000, for senere at udstede en almindelig kasko/ansvarsforsikring dækkende din pram under renovering med 'start-kaskosum' DKK 900.000.

Jeg mødte, et par dage efter du og jeg havde talt sammen, P.S. fra M. Værft og oplyste til ham at han skulle give mig meddelelse om hvornår slæbningen påbegyndte. Derfor modtog jeg en mail fra værftet den 22.01.08 om at værftet ville påbegynde slæbningen den 23.01.08.

Jeg kan efterfølgende forstå at værftets slæbebåd M. ved ankomst til København Havn opgav slæbning grundet strøm og vejrmæssige forhold. Jeg har herefter erfaret at du selv kontaktede en af os ubekendt slæbeoperatør der påbegyndte slæbningen - og derved er forudsætningerne for vor aftale brudt, idet vi **altid** skal godkende en slæbeoperatør og grundlaget for slæbeaftalen.

Jeg skal endvidere oplyse at vi ikke ønsker at forsikre din pram generelt.

Jeg beklager din situation, men skal ikke undlade at gøre opmærksom på at alle omstændigheder ved den slæbning du egenhændigt påbegyndte, som vejr, strømforhold, farvandsvarslet og det forhold at værftets slæbebåd ikke 'turde påtage sig opgaven, burde have fået dig til at handle anderledes end du gjorde. Der hersker heller ingen tvivl om af M. sagtens kunne have slæbt din pram under almindelige vejrforhold, og at værftet handlede efter almindelig fornuft ved at opgive slæbningen."

Klagerens advokat har ved skrivelse af 23/6 2008 over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet skal yde dækning for udgifter som følge af grundstødningen.

Selskabet har ved skrivelse af 21/10 2008 fastholdt sin afgørelse over for nævnet. Selskabet har til støtte herfor anført:

"Som vi tidligere har oplyst, er der er efter selskabets opfattelse ikke tale om en bådforsikring, da forsikringsobjektet er et tidligere patruljeskib uden motor.

Vi vedlægger police udstedt på selskabets betingelser for mindre erhvervsfartøjer. Betingelserne, var endnu ikke udstedt på tidspunktet, hvor bugseringen af prammen 'D.', foregik fra København til M. Værft, hvor prammen skulle ombygges til husbåd.

Den mundtlige aftale mellem selskabet og klager om bugseringen af 'D.', der skulle udføres af M. Værft, blev bekræftet i mail fra selskabet d. 2008-01-11 og senere d. 2008-01-22 af P.S. fra værftet (med c.c. til klager). Sidstnævnte mail indeholdt oplysning om, at bugseringen blev påbegyndt d. 2008-01-23. Bugseringen skulle foregå med M. Værfts slæbebåd 'M.'. Da 'M.' ankom til København valgte skibets kaptajn ikke at påbegynde slæbningen, da vejrudsigt om kraftigt stormvejr, som måtte forventes at indtræffe under bugseringen pga. af den kraftige modstrøm, kunne give vanskeligheder med at gennemføre en heldig bugsering. Disse forhold vil kunne klarlægges nærmere under en vidneafhøring af 'M's' kaptajn samt P.S.

Uden forudgående aftale med selskabet valgte klageren herefter at kontrahere med K. Havnesmedje, og med deres slæbebåd 'O.' påbegyndtes bugseringen d. 2008-01-30 under lignende uheldige strøm og vejrforhold, som beskrevet ovenfor. Den 31. sprang trossen til prammen, der grundstødte udfor B. under kraftigt stormvejr med den heromhandlede skade til følge.

Det er selskabets opfattelse, at bugseringen med 'O.' under de varslede strøm og vindforhold ikke burde have været foretaget. Det er endvidere vor opfattelse, at hverken 'O.' eller 'D.' var sødygtige under disse forhold, hvilket også havariårsagen klart viste, da trossen ikke kunne holde til de meget kraftige påvirkninger fra vejr og vind. Dette forhold har vi senest uddybet i vort brev af 2008-10-06 til klager.

Det er fortsat vor opfattelse, at den mundtligt indgåede aftale om, at bugseringen af 'D.' skulle udføres af M.l Værft, ikke blev fulgt af klager. Forsikringen var dermed bortfaldet, og police blev ikke udstedt ligesom, der ikke har været opkrævet præmie. Dette meddelte selskabet klager i brev af 2008-02-19, efter modtagelsen af anmeldelse om havariet og om, at bugseringen var blevet foretaget af K. Havnesmedje.

Den fremsendte police med vilkår er baseret på selskabets sædvanlige dækning for bugsering. Det fremgår af 'Særlige Forhold' sidste afsnit, at *'Søassurancen skal godkende slæbeoperatør samt tidspunktet for slæbningen'.* Som beskrevet ovenfor, har selskabet kun godkendt bugsering foretaget af M. Værft, som selskabet har et meget godt kendskab til.

Skulle forsikringsvilkårene lægges til grund for en vurdering af erstatningsspørgsmålet, vil sikkerhedsforskriften om sødygtighed jfr. Afsnit C pkt. 4, litra a) ligeledes undtage dækning for skaden.

Det er således vor opfattelse, at der ikke har været indgået nogen forsikringsaftale subsidiært, at forsikringen ikke dækkede havariet, pga. bådenes usødygtighed."

Klagerens advokat anførte herefter i skrivelse af 22/10 2008 til nævnet:

"1. Det er helt uacceptabelt, at der først kommer en forsikringspolice dateret 30. september 2008 og i øvrigt angiveligt erstatter en police af 16. september 2008 for en forsikringsaftale, der er indgået i januar 2008.

2. Der er aldrig aftalt vilkår om, at Søassurancen Ærø skulle godkende slæbe- operatører eller tidspunkt for slæbning og denne påstand er grebet ud af luften og jeg henviser i den forbindelse til bekræftelse på forsikringsaftale - nemlig mail af 11. januar 2008 fra Søassurancen Ærø.

3. Det bestrides i øvrigt, at 'D.' var usødygtig, idet der intet var galt med fartøjet.

4. Hvad vejrforholdene var den 23. januar 2008 er uden enhver betydning for slæbet, der påbegyndtes onsdag, den 30. januar 2008.

5. Jeg har ikke set nærmere oplysning om, at man nu skulle have en erfaren kaptajn, der har udtalt sig herom og det er i øvrigt uden betydning for sagen.

6. Da 'M.' ikke var i stand til under vejrforholdende den 23. januar 2008 at gennemføre slæbet med den trækkraft, som fartøjet havde, fandt forsikringstager et kraftigere slæbefartøj - nemlig 'O.', der er ejet af et professionelt slæbefirma - nemlig K. Havnesmedie, der herefter stod for slæbet."

Selskabet anførte herefter i skrivelse af 30/10 2008 til nævnet:

"Ad. 1) Det fremførte har vi tidligere kommenteret i vore breve af 2008-02-19 og 10-06. Policedateringerne skyldes udskrivelsesdato i vort datasystem.

Ad. 2) Forsikringsaftalen med klager omfattede kun den indgåede bugseringsaftale mellem klager og M. Værft. Da denne bugseringsaftale blev annulleret af klager, bortfaldt forsikringsaftalen.

Ad. 3) Det er den samlede 'ekvipage' - bugserbåd og bugserede pram - som under de varslede vejr- og strømforhold må anses for at have været usødygtig. En ansvarlig skibsfører ville under disse forhold have afstået fra bugseringen, og havariet kan alene henføres til den dårligt tilrettelagte bugseringsoperation, hvor bla. anvendelsen af et enkelt slæbetov må anses for stridende mod normerne for god bugsering.

Ad. 4) Eksemplet fra 2008-01-23 viser efter vor opfattelse tydeligt, hvorledes en ansvarlig skibsfører burde have optrådt, under de lignende vejr- og strømforhold d 2008-01-30. Under disse forhold kunne det anvendte materiel ikke påregnes at være sikkert. En heldig bugsering til M. måtte derfor allerede ved afrejsen fra København påregnes særdeles tvivlsom at gennemføre."

Klagerens advokat anførte i skrivelse af 12/12 2008 til nævnet:

"I overensstemmelse med tidligere skal jeg herved vende tilbage til sagen og fremsender vedlagt kopi af vejrudsigt fra 29. januar 2008.

Som det vil fremgå, er vejrudsigten 5 til 10 m/s og næste nat 5 til 10 m/s, drejende sydvest til 8 til 13 m/s.

Dette er ikke ekstraordinære vejrforhold.

Aflysningen af bugseringen 23. januar 2007, hvor der var udsigt til kraftigt stormvejr viser netop førerens ansvarlighed ved at aflyse denne bugsering.

Vejrudsigten ved den faktisk gennemførte bugsering var langt bedre og der var tale om et kraftigere slæbefartøj, hvorfor der ikke er nogen grund til at beskrive den påbegynde bugsering som uforsvarlig.

Det bemærkes for en ordens skyld, at det er rigtigt, at klageren er junior officer, men han har ingen erfaring fra slæbebådsområdet og påbegyndte bugseringen i tillid til slæbebådsfirmaets kompetence."

Som følge heraf anførte selskabet i skrivelse af 24/12 2008:

"Den med klagers brev vedlagte vejrmelding fra d. 29. giver ikke et retvisende billede af vejrsituationen den 30. og 31. januar, hvor bugseringen blev foretaget, sidstnævnte dato, hvor havariet skete. Vi vedlægger udskrift af artikel fra TV 2 omhandlende udsigten for d. 30. og 31., hvoraf fremgår, at allerede tidligt om torsdagen var det evident, at den 'atmosfæriske bombe' ville udstrække sig til hele Danmark med storm og vindstød af orkanstyrke.

De meteorologiske oplysninger om den uheldige vejrmæssige udvikling burde tydeligt have advaret vagthavende på slæbebåden om, at der hurtigst muligt måtte søges havn eller i det mindste tages andre forholdsregler om forstærkning af slæbeaggregatet. Dette skete ikke, men sejladsen blev fortsat med den uheldige følge, at det benyttede enkelte slæbetov blev trukket tot og sprængtes og havariet af den slæbte båd var en realitet."

Af police af 30/9 2008 fremgår under særlige forsikringsvilkår:

"Bugsering fra København til M.
Forsikringen dækker med en kaskosum på DKK 300.000 skade på selv prammen under bugsering under følgende aftalte forudsætninger:
Søassurancen skal godkende slæbeoperatøren samt tidspunktet for slæbningen."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**Kaskoforsikringen dækker ikke**

4. Kaskoforsikringen dækker ikke skader som følge af:

a.
at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset, behørigt udrustet eller bemandet, selvom forsikrede ikke har vidst dette."

Nævnet udtaler:

Indledningsvis bemærker nævnet, at det er ubestridt, at klageren ikke havde modtaget sin police samt de særlige forsikringsvilkår på skadetidspunktet.

Efter sin gennemgang af sagen finder nævnet herefter at måtte lægge selskabets mail af 11/1 2008 til grund for den indgåede aftale. Af denne mail fremgår klausulen om, at selskabet skal godkende slæbeoperatøren, ikke.

Nævnet finder desuden, at selskabet ikke har sandsynliggjort, at fartøjet ikke var sødygtigt forud for den planlagte bugsering.

Selskabet har ikke godtgjort, at der med klageren var indgået aftale som nævnt i de særlige forsikringsvilkår i policen.

Selskabet skal herefter yde klageren dækning som følge af den anmeldte grundstødning.

Poul Sørensen
formand