838/10

Den 1. marts 2010 blev i sag nr. 76.299:

xxxxxx xxxxxxxxxx
xxxxxxxxx x
xxxx xxxxxxxxxxx

mod

Søassuranceforeningen "Ærø" G/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

Forsikringstageren, der har bådforsikring i Søassuranceforeningen "Ærø", klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning i forbindelse med, at hans båd er sunket.

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.

I klageskemaet har klageren anført, at hans båd af uforklarlige årsager sank i dagene fra den 30. til den 31. oktober 2008.

Selskabet har dækket bjærgningsomkostningerne, men afviser i øvrigt at dække skaderne på båden med henvisning til, at selskabet på baggrund af de foretagne undersøgelser af båden må lægge til grund, at båden sank som følge af langsom indsivning af vand i fartøjets dobbeltskrog, hvilket er undtaget forsikringsdækning i medfør af forsikringsbetingelsernes pkt. 3.5 b.

Af havarirapport af 16/11 2008 fremgår bl.a.:

"**HAVARIDATO**

Mellem den 31.10. - 1.11.2008

POSITION:

Fartøjets faste bådplads ved flydebro i V. Jollehavn, V.
Havnen er klassificeret A havn

GENERELT:

Fartøjet er fast beliggende i Voerså Jollehavn, hvor FTG gennem flere år har haft fast plads også til tidligere fartøjer.

FTG oplyser at have tilset fartøjet mandag den 27. oktober 2008 uden at have bemærket noget usædvanligt.

Fredag den 31. oktober bemærker jollehavnens kasserer … (tlf. …) at fartøjet citat: 'er halvt fyldt af vand'

Samme person kontakter lørdag morgen FTG og meddeler, at fartøjet nu er delvist under vand.

FTG kontakter selskabet og forsøger på dettes anmodning at få kontakt til reparatør og eventuel bjærgningshjælp, hvilket ikke lykkes.

FTG får dog kontakt til K. Bådcenter, N.vej …, K., som efter kontakt til os, tager til V., hvor fartøjet forefindes, som på vedhæftede foto.

K. Bådcenter's mandskab får fartøjet lænset og transporteret til havnens ophalerplads for efterfølgende at køre fartøjet på værksted og starte konservering af påhængsmotoren.

Fartøjet bar ved besigtigelsen præg af at have ligget noget ubenyttet hen, - stærk alge og ruer bevoksning (ref. Foto) på undervandsskrog.

BESIGTIGELSEN

Fartøjet er bygget med dobbeltskrog og konstrueret med selv lænsende cockpit.

Endvidere er det udstyret med elektrisk lænse pumpe (automatisk)

Ved besigtigelsen konstateres stærk bevoksning omkring lænse søventiler (ref foto) men ingen egentlig tilstopning af disse.

Bb søventil for lænseudgang var lukket mens stb åben.

Ældre hæk transducer på fartøjets hæk sad meget løst grundet en brækket selvskærende skrue og tætningsmateriale manglede.(ref foto)

Fartøjet er udrustet med cockpitkaleche (ref foto) hvilket reducerer bordfyldning grundet regnvand en hel del.

HAVARIÅRSAG:

Fartøjet er sunket grundet langsomt indtrængende vand mellem yder og inderskrog.

Dette sås tydeligt da fartøjets bundprop efter landsætning løsnedes, vand fra cockpit etc løb frit fra begge søventiler efter åbning af den bb søventil.

Det kan ikke udelukkes, at der gennem lang tid er trængt mindre vandmængder ind ved den løse hæktransducer, og fartøjet med tiden blevet mere og mere 'agtertungt'.

Fartøjets automatiske lænsepumpe har kunne holdet det flydende indtil fartøjets batteri kommer under vand og kortslutter.
Risiko består ligeledes for at slangen fra pumpen, hvis fartøjet vipper/bevæger sig en smule over tid, kommer til at virke som hævert.
Vandindtrængen ad denne vej bordfylder cockpit.

Fartøjet er beliggende ved flydebro så forhold der kan henføres til høj- eller lavvande kan udelukkes.

FTG har ikke kunne bemærke at der var trængt vand mellem inder og yderskrog, og da fartøjet (hvis der skal dømmes efter bevoksning) ikke har været benyttet i længere tid, er det nok ikke bemærket at det har ligget dybere i vandet.

Fartøjets delvise synkning grundet langsomt indtrængende vand, skyldes efter vor bedste overbevisning en kombination af begge ovennævnte forhold, idet fartøjet ikke fremviste nogen synlige skader på skrog der kunne medføre synkning."

Ved skrivelse modtaget i nævnet den 11/8 2009 har klageren bl.a. anført:

"Jeg kommer i nedenstående med nogle supplerende oplysninger, samtidig med jeg har nogle undrende spørgsmål, jeg gerne vil have besvaret.

1. Skaden afvises som følge af langsom indsivning af vand jf. forsikringsbetingelserne 3.5 (efter min opfattelse er det en ny tilføjelse i søassurancen Ærø betingelser).
Denne påstand understøttes af K. Bådcenters fagkyndige personale, skriver de. Både P. fra K. Bådcenter og ut. stiller sig uforstående overfor den påstand - Jeg har drøftet sagen med P. flere gange og han stiller sig undrende overfor denne påstand - at båden kan synke ved langsom vand indsivning, da den er selvlænsende og der sidder en automatisk pumpe med flyder på.
Jeg kan kun opfordre jer til at tage en snak med ham - han kan fortælle hvor underligt hele sagsforløbet har været/ er.
Han kan fortælle, at han aldrig har oplevet noget lignende - for ham virker det 'kun' til, at selskabet forsøger at frafalde deres ansvar
…
3. Båden er hentet og lagt i havn igen uden problemer - der har endnu ikke været en langsom vand indsivning, hvilket kun kan begrunde min mistanke om hærværk ol."

Selskabet har ved skrivelse af 20/8 2009 til nævnet fastholdt afvisningen, og har herved bl.a. henvist til en e-mail af 13/8 2009 fra en medarbejder i firmaet, der har udarbejdet havarirapporten i sagen. I e-mailen hedder det bl.a. :

"Jeg har d.d. haft telefonisk kontakt med P. (ikke Pe.) fra K. Bådcenter.
P. oplyser at FTG's fartøj blev afhentet for ca. 3 uger siden, han var ikke vidende om, at det var søsat.

De fleste af FTG's udsagn i skrivelsen til Ankenævnet er FTg 's opfattelse af sagen, og er ikke citerede udsagn.

Som beskrevet i Havarirapport sås ved besigtigelsen kun mulighed for vandindtrængning i fartøjets dobbeltskrog via de rustne/løse og ej tætnende skruer fra tidligere hæk transducer. Efter søsætning udtoges som nævnt fartøjets bundprop, og vand fra dobbeltskroget strømmede ud.

Dette har ingen sammenhæng med selv lænsende cockpit, hvorfra den ene søventil var lukket og den automatiske lænsepumpe med flyder - begge er uden for det vandfyldte dobbeltskrog, og pumpen vil naturligt stoppe når batterierne 'går under vand'.

Tanken om hærværk i form af fyldning af fartøj fra bro var blandt vore første, men alle slanger på broen var fjernet og det er vel tvivlsomt at nogen selv medbringer vandslange og tilslutning for at bordfylde et fartøj.

Fakta er at vandet strømmede ud fra dobbeltskroget samt konstateringen af de upakkede skruehuller under vand på fartøjets hæk"

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**§ 3 Kaskoforsikring**

3.5 Under sejlads og henliggen i vandet dækker kaskoforsikringen tillige

a) Skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.

b) Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.

c) Anden skade på skroget, som skyldes en ulykkelig hændelse.

d) Tab af påhængsmotor, som følge af skade på skroget eller sprængning af motorens beslag, forudsat at såvel den pågældende del af skroget som selve beslaget har været i forsvarlig stand.

e) Bjærgeløn."

Nævnet udtaler:

På baggrund af sagens materiale, herunder det anførte i havarirapporten, finder nævnet ikke at kunne kritisere, at selskabet har lagt til grund, at årsagen til, at båden sank, var

langsom vandindtrængen i bådens dobbeltskrog ved nogle rustne og løse skruer under vand på fartøjets hæk.

På denne baggrund finder nævnet ikke grundlag for at kritisere, at selskabet med henvisning til de gengivne forsikringsbetingelser har afvist at yde forsikringsdækning.

Marianne Højgaard Pedersen
formand