860/11

Den 31. januar 2011 blev i sag nr. 77.757:

xxxx xxxxxxxx
xxxx xxxxxxxx xx
xxxx xxxxx

mod

Trekroner Forsikring A/S
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring. Han klager ved sin advokat over, at selskabet har afvist at erstatte diverse skader som følge af, at hans båd sank.

Klagerens båd sank den 6/11 2009, mens den lå fortøjet i en lystbådehavn.

Selskabet har afvist at dække skaden med henvisning til, at fartøjet ikke har været forsvarligt fortøjet, og at fartøjet ikke var sødygtigt på skadetidspunktet.

Af havarirapport 1 af 8/12 2009 udarbejdet af selskabets havarikonsulent fremgår bl.a.:

"**HÆNDELSESFORLØB:** Forsikringstager har bl.a. oplyst følgende vedr. havariets opståen.
Fartøjet havde i sommersæson haft fast liggeplads i yderhavnen.
Her lå den fortøjet mellem bro og pæle.
Kort tid før havariet flyttede forsikringstager fartøjet ind i inderhavnen, og fortøjede dette langskibs ved bolværk ved havnens mastekran.
Forsikringstager og dennes hjælpere udtog motoren fra fartøjet, da denne skulle have et eftersyn i vinterens løb. Mastekranen blev anvendt dertil.
Ca. tre dage før havariet, flyttede havnens personale fartøjet om for enden af broen, hvor dette blev fortøjet langskibs langs broen.
Den aktuelle bro bestod af lodrette træpæle, hvor der udenpå med nogen afstand, var monteret kraftigt vandret tømmer.
Der var ikke påsat brædder yderst på tømmeret for at give broen en "plan" flade at fortøje / affendre imod (hverken ved mastekranen eller hvor fartøjet nu lå fortøjet).
Forsikringstager tilser fartøjet / havnen flere gange dagligt, ifb. med at han lufter hund, og han var således bekendt med af fartøjet var blevet flyttet nogle dage forinden.
Han tilså sidst fartøjet om aftenen d. 5. november 2009, kl. ca.21-21.30.

Da var alt i orden, og der var ikke vand i fartøjet.
D. 6. november 2009, kl. ca. 09.00 blev forsikringstager kontaktet af havnens bådebygger.
Denne havde da netop fra et vindue i deres kaffestue, observeret at fartøjet lå sunket for enden af broen. Bådebyggeren ringede straks til forsikringstager, og fortalte hvad som var hændt.
Forsikringstager anmeldte senere samme dag havariet til Trekroner forsikring, der overgav sagen hertil. Undertegnede var i tlf. kontakt med forsikringstager senere samme dag.
…

BESIGTIGELSE:

Forsikringstager og undertegnede besigtigede fartøjet i forening.
Fartøjet var da grovrengjort, og havde tørret nogle dage derefter.

Observationer fra de optagne billeder under og efter bjergningen blev drøftet.
Ligeledes blev fartøjet inspiceret i forening, og div. forhold drøftet og registreret.

Der blev ikke funder tegn på nævneværdige lækager i fartøjets skrog, hverken over eller under vandlinien.

Metalfenderliste på bb. side viste tydelig tegn på, at have været i fysisk kontakt med bolværket. Dette var at se ved partiel afvigende nuance på dennes overflade, hvor der havde været fysisk kontakt med bolværket, med 'skamfiling' til følge.
Ligeledes var der også tydeligvis sket skamfiling på oversiden af teakskvætlisten midtskibs på bb. side. Midtskibs var et område af dennes overside 'renslebet' for alger og smuds, efter fysisk kontakt med bolværket.

Da fartøjet blev løftet på land efter hævningen, var der på et områder på bb. side, på fribordet lige under fenderlisten, en del 'afskuret' træværk fra bolværket.

Alle søforbindelser til den udtagne motor var afbrudt / afmonteret, men de var ikke blændet af.

De var alene sikret, enten ved at enderne på disse var blevet anbragt i bekneb over vandlinieniveau, eller ved at en 'svanehals' på disse var over vandlinieniveau, hvorfor der således ikke skete vandindtrængning når fartøjet flød 'normalt' på flydevandlinien.

Det blev opmålt, at toppen af det åbne vandfilter befandt sig ca. 6-7 cm over fartøjets flydeleje. Vandfilteret var anbragt lige under cockpitdørken, i sb. side ca. 40 cm. fra centerlinien.

KONKLUSION:

Det er lidt uklart, hvorledes havariet er sket.

Det er undertegnedes vurdering, vandindtrængningen er sket via motorens kølevandstilgange.
Dette kan være sket enten ved faldende vandstand, eller ved stigende vandstand, hvor fartøjet er kommet 'i klemme' under bolværket, eller har 'hængt' på dette (sådanne hændelser er helt uundgåelige ved fortøjning af den aktuelle bådtype ved den aktuelle type bolværk).
Er det sket ved faldende vand, kan det have bevirket at fartøjet har fået slagside mod sb. side, hvorefter havvand er løbet ind igennem det adskilte søvandsfilter.
Er det sket ved stigende vand, kan fartøjet være blevet 'holdet nede' af broen, hvorved havvand også har kunnet løbe ind via det adskilte søvandsfilter.

En anden mulighed kan være slangen mellem søvandsfilteret og motor.
Der var ikke lukket for vandtilgang til denne slange, men ved demont. af motoren var den 'løse' ende af slangen alene sikret ved at være kilet fast mellem filter og skot.
Er denne slangeende 'faldet ned', er havvand straks begyndt at løbe frit ind i fartøjet.

Det bolværk fartøjet har været fortøjet til, er aldeles uegnet til henliggen af den aktuelle type fartøj (med lavt firbord), uden mandskab ombord. fartøjet vil til stadighed, ved stigende og faldende vand, komme i 'karambolage' med det vandrette tømmer som bolværkets yderside består af.
Enten skal der etableres fortøjninger der holder fartøjet væk fra bolværket, eller der skal monteres lodrette brædder på bolværket så der bliver en plan flade der kan affendres imod (som det bolværk der er overfor i havnen."

I selskabets brev af 15/12 2009 til klageren hedder det bl.a.:

"Ifølge konsulenten er det bolværk som båden har været fortøjet til aldeles uegnet til henliggen af både med lavt fribord, som din.

Båden vil til stadighed komme i karambolage med det vandrette tømmer, i takt med at vandet stiger eller falder.

Enten skal der etableres fortøjninger, der holder fartøjet væk fra bolværket, eller monteres lodrette brædder på bolværket, så der bliver en plan flade, der kan affendres forsvarligt imod.

Det er vores opfattelse, at de eneste sandsynlige årsager til fartøjets synken er, at der er sket vandindtrængen via motorens søforbindelser.

Enten ved at den løse ende af slangen mellem søvandsfilter og motor er faldet ned under vandlinien, og at vand frit har kunnet løbe ind i fartøjet, da der ikke var lukket for vandtilgangen, eller ved at båden har været i klemme eller 'hængt' på bolværket, hvorved vand har kunnet løbe ind via det adskilte søvandsfilter i forbindelse med bådens krængninger.

Forsikringen omfatter blandt andet skader, der sker ved at båden synker, kæntrer, strander, støder på grund eller kolliderer, men ikke hvis skaden skyldes tæring eller rust, alder, manglende vedligeholdelse eller det forhold, at båden ikke har været i sødygtig stand.

Det er vores klare opfattelse, at fartøjet ikke har været i sødygtig stand, når det er blevet efterladt med en afmonteret motor uden at alle søvandsforbindelser er lukkede eller forsvarligt afblændet.

Ligeledes omfatter kaskoforsikringen ikke skader, der sker fordi båden ikke har været forsvarligt fortøjet, og som nævnt tidligere er det ligeledes vores opfattelse at din båd ikke var forsvarligt fortøjet.

Det kan du se af punkt 10-11 i forsikringsbetingelserne for kaskodækningen."

Ved brev af 22/12 2009 anførte klagerens advokat hertil bl.a.:

"Den af Deres konsulent dragne konklusion vedrørende årsagen til havariet, nemlig at vandet skulle være kommet ind i båden via søvandsfiltret kan afvises. Min klient havde i forbindelse med, at han tog motoren ud af båden klemt slangen til søvandsfiltret fast over søvandsfiltret,

således at der ikke ad denne vej kunne trænge vand ind i båden. Dette bekræftes ligeledes af de af min klient tagne fotos, hvor der ved bjærgningen kunne konstateres, at slangen til søvandsfiltret befandt sig ovenpå søvandsfiltret.

Det er således min opfattelse, at båden af sunket som følge af pludselig og ekstrem hurtig vandindtrængning over rælingen over bolværket. Min klient havde i øvrigt en hel ny automatisk lænsepumpe og driftsbatteri i gang den 5/11 2009 kl. 21.15.

Af skrabemærker på den side af båden, som var ind mod bolværket, kan det således konstateres, at båden på grund af vejrliget er blevet klemt fast under bolværket, således at vandet er trængt ind i denne side af båden, således at den herefter sank. Der er således tale om en forsikringsskade. Der var skrabe- og slidmærker på over to meter foroven på rælingen, hvilket klart beviser, at bådens ræling har siddet fast under bolværket."

I rapport af 14/1 2010 bemærkede selskabets havarikonsulent hertil bl.a.:

"Herfra har vi følgende supp. oplysninger / bemærkninger, efter gennemsyn af nævnte skrivelse.

Vedr. søvandsfilter:
[Klagers advokat] forholder sig alene til forholdet omkring slangen mellem søvandsfilter og motor, ikke til det forhold at søvandsfilteret var adskilt af forsikringstager forud for havariet (låget var taget af).

Pga. det adskilte søvandsfilter, vil betydelig vandindstrømning igennem dette påbegynde længe før sidedækket og cockpitkarmen er nedtrykket under vandspejlet.
Overkanten af søvandsfilteret befinder sig mere end 1/2 meter under cockpitkarmens overkant (og ca. 67 cm. over fartøjets normale flydevandlinie).

Såfremt vandindtrængningen skulle være sket ved en pludselig og ekstrem hurtig vandindtrængning over rælingen, skulle dette vand også over cockpitkarmen.
Hvis vandet skulle komme ind den vej, skulle fartøjet være nedtrykket noget over en 1/2 meter, før vandindtrængning den vej ville ske.
Da ville der i lang tid forinden, være pågået vandindtrængning igennem det adskilte søvandsfilter.

Det skal endvidere bemærkes, at ifølge de vandstandsoplysninger undertegnede for nuværende er i besiddelse af, da var forskelle mellem flod og ebbe den pågældende nat ca. 25 cm.

Denne vandstandsforskel vil således ikke kunne frembringe den havarisituation som [klagers advokat] beskriver.

Vedr. bolværk / fortøjning:
Det fastholdes herfra at, det aktuelle bolværk er uegnet til fortøjning af et fartøj af den aktuelle type (lavt fribord).
Den aktuelle type fartøj vil til stadighed kunne komme 'i klemme' under bolværket.
Modsat vil et fartøj med et højt fribord, ikke kunne komme 'under det vandrette tømmer', hvorfor dette kan ligge sikkert ved bolværket, om end det også for denne fartøjstype er vanskeligt at affendre effektivt ved en bolværk med den aktuelle opbygning.

Undertegnede har ikke udtalt sig om havnens egnethed generelt, men alene om det aktuelle bolværk i forhold til den aktuelle fartøjstype."

Efter sagen blev indbragt for nævnet har selskabet i svar til nævnet af 9/3 2010 bl.a. bemærket:

"I forbindelse med nærværende klage har vi gennemgået sagen på ny, men finder ikke grundlag for at ændre vores afgørelse. Vi gør således gældende, dels at fartøjet ikke var sødygtigt på skadetidspunktet, dels at fartøjet ikke har været forsvarligt fortøjet.

Vedrørende sødygtigheden lægger vi vægt på
- at søvandsfilteret var adskilt
- at det er usandsynligt, at vandet er trængt ind andre steder end ved søvandsfilteret
- at det må anses for ganske usandsynligt, at vandet er trængt ind over cockpitkarmens overkant henset til den vandstandsvariation, der blev noteret på skadetidspunktet. Fartøjet vil ikke fysisk kunne krænge i en sådan grad, at vandet ville kunne trænge ind over den nævnte kant med en vandstandsvariation på kun ca. 25 cm.
- forsikringstageren burde have lukket for søventilen til skroggennemføringen, hvilket ville være en normal sikring af fartøjet, når dette ikke benyttes, og i særdeleshed når det henligger uden motor, hvor søvandsfilter er adskilt og søforbindelsesslangen interimistisk klemt fast. Havde dette været gjort, ville hændelsen ikke være indtrådt."

I mail af 24/3 2010 har klageren hertil bl.a. anført:

"Vedr. Årsag til forlis. Her skriver 'haverikonsulenten i haverirapporten, at årsagen var 'ukendt!

Vedr. Søfilteret som årsag til bådens forlis 'Bestrides. Da søfilteret er placeret i den side af båden, som er 'op mod vinden og ud mod havnebassinet, på forlistidspunktet. (se vejrrapport fra DMI)!
DVS. At båden lå med søvandsfilteret højest, og den anden side krængede mod bolværket.
Og normal ebbe og flod i … havn 'er en forskel på 75 cm.

Det bestrides ligeledes, at båden ikke var 'forsvarligt fortøjet. Se foto!
Og ligeledes at båden var i 'sødygtig stand, da søfilterets slange var sikret! se foto fra bjærgning .
Og ang. Havnens egnethed? Henviser vi til 'trekroners egen police, om … havn's betegnes som en A havn. Hvilket var et krav for at henligge båden, da den blev forsikret!

Jeg sender lige et par foto, som vedlægges ovennævnte .

Så ved jeg ikke rigtigt, om vi skal gøre … havn opmærksom på forsikringens vurdering. Da det jo må være 'havnens ansvar, at deres havn er forsvarlig!

Og det var i øvrigt 'havnefogeden selv, der havde flyttet og fortøjet båden, der hvor den sank!"

I rapport af 19/4 2010 bemærkede selskabets havarikonsulent hertil bl.a.:

"**Vedr. afsnit 'Årsag til forlis':**
Forsikringstager anfører, at vi tidligere har skrevet at årsagen er ukendt.
Dette er ikke korrekt. Vi har derimod tidligere anført at det kan være lidt uklart hvad der er årsagen, da der er to mulige havariårsager.

Begge mulige havariårsager 'vedrører' den adskilte, men ikke sikrede vandtilgange til motoren (der var udtaget nogen tid forinden).

Vedr. afsnit 'Søvandsfilter som årsag til forlis':
Hvis forliset er sket under tiltagende vand, og lønningen har været 'i klemme' under bolværket, da vil fartøjet som beskrevet af forsikringstager krænge ind mod bolværket, men kun i mindre grad bl.a. da sidestagene i bb. side vil kollidere med bolværket, og derved modvirke krængning.
Pga. det adskilte søvandsfilters position få cm over vandlinien, vil der allerede ved en mindre nedlastning begynde at ske vandindtrængning igennem det adskilte vandfilter.
Denne vandindtrængning vil påbegynde længe inden at vandet kan løbe ind over cockpitkarmen.

Forsikringstager gentager at forskellen på normal ebbe og flod i…, er en forskel på 75 cm.
Ifølge 'Den danske havnelods' er der en forskel på middel højvande og middellavvande på 40 cm, i … havn.
Ifølge de oplysninger vi har indhentet fra DMI, var der den pågældende en faktisk forskel på ca. 25 cm. Denne faktiske forskel er således ikke tilstrækkelig til at skabe den nedlastning som er nødvendig for at opnå den havariårsag som forsikringstager beskriver (vandindtrængning over cockpitkarmen).
Ved den af forsikringstager beskrevne havariårsag, ville der i øvrigt sket vandindtrængning igennem det adskilte søvandsfilter, i længere tid inden der kunne ske vandindtrængning over cockpitkarmen, da søvandsfilteret er anbragt mere end en 1/2 meter under cockpitkarmen.

Vedr. afsnit 'forsvarlig fortøjning':
Som tidligere nævnt var fartøjet ikke forsvarligt fortøjet, da ingen fortøjninger eller andre anordningen forhindrede fartøjet i at 'komme i klemme' under bolværket.
Fartøjet er ikke sødygtigt når det efterlades med adskilt søvandsfilter, uden at søventilen på vandtilgangen dertil er lukket."

I mail af 11/5 2010 har klageren hertil fremført:

"Vedr. Afsnit Årsag til forlig & Søvandsfilter som årsag til forlis!

Kommentar:

Der er tidligere gjort opmærksom på at 'SKIBETS SØVANDSFILTER er monteret i 'MODSATTE side (dvs ikke den side der vender ind mod bolværket) hvor rælingen sad fast. Og derfor skal vandet 'kun nå ræling ved den fortøjede side mod bolværket for at der 'pludselig kommer stor vandindtrængen!! Hvorfor det 'stadig bestrides, at det ikke er 'Praktisk' muligt at det har været søvandsfilteret, eller ventil der er årsag til forlis!

Vedr. Forsvarlig fortøjning.

Kommentar:

Her er der også tidligere forklaret og bevisligført med 'FOTO at skibet havde 2 Store Fendere og 2 Små fendere og 3. Fortøjninger monteret på siden af skibet, som lå op mod bolværket.

Dette er en helt normal 'fortøjning for alle både, der er lagt til fortøjning."

7. 77.757

I rapport af 7/6 2010 bemærkede selskabets havarikonsulent hertil bl.a.:

"**Vedr. afsnit 'Årsag til forlis & Søvandsfilter som årsag til forlis':**
Såfremt fartøjets bb. lønning er i bekneb under bolværket, og fartøjet derved 'holdes nede' ved tiltagende vandstand, vil fartøjet ganske rigtigt opnå nogen slagside mod bb. side.
Krængningen vil dog ikke blive meget stor, bl.a. da riggens sidestag relativt hurtigt vil kollidere med bolværket og dermed modvirke krængning, hvorefter fartøjet vil blive 'fastholdt' af / under bolværket, og havet omkring dette vil stige.

Hvis det antages at skibet kunne opnå en så stor krængning/nedlastning, at vandet kunne løbe ind over rælingen, vil det stadig 'mangle' at forcere cockpitkarmen der er ca. 30 cm høj ved kahytsskoddet. Længe inden at 'nedlastningen' er så kraftig at vandet kan strømme ind over bb. cockpitkarm, vil der i lang tide have pågået vandindtrængning igennem det adskilte søvandsfilter.
Såfremt der skal ske vandindtrængning over cockpitkarmen, vil det endvidere forudsætte en ganske betydelig forskel på flod og ebbe, og væsentlig mere end de ca. 25 cm som der ifølge vore indhentede oplysninger var den pågældende nat.
Såfremt dette rent faktisk alligevel ville være sket, ville der også have pågået vandindtrængning via det adskilte søvandsfilter i lang tid forud for vandindtrængning over cockpitkarmen.

Ovennævnte forhold har alle udgangspunkt i, at havariet er sket til stigende vandstand.
Hvis det antages at havariet er sket ved faldende vandstand, og fartøjets fenderliste da har 'hængt' oven på en del af bolværket og dermed har resulteret i slagside mod sb. side, da skulle denne slagside blot være ca. 6-7 grader før vandet ville kunne løbe frit ind igennem det adskilte søvandsfilter.

Vedr. afsnit 'forsvarlig fortøjning':
Som tidligere nævnt var fartøjet ikke forsvarligt fortøjet, da ingen fortøjninger eller andre anordningen forhindrede fartøjet i at 'komme i klemme' under bolværket.
Det er forudsigeligt at et fartøj med meget lavt fribord, som det aktuelle, vil komme 'i klemme' under et bolværk af den aktuelle type / udformning, ved den aktuelle fortøjningsform.
Et fartøj af den aktuelle type, bør kun fortøjes til et bolværk af den aktuelle type, når der er mandskab/besætning ombord.

Vedr. afsnit 'Havnens egnethed':
Havneklassifikation er et udtryk for havnens evne til at yde beskyttelse mod vind og sø.
A-havn er bedste kategori, og her må et fartøj ligge i vandet hele året.
Det er ikke et udtryk for at alle pladser og positioner i havnen, er velegnede til 'varig' fortøjning.
Det er i øvrigt vort indtryk, at det aktuelle bolværk ikke anvendes til fast henliggen, men nærmere har karakter af en udrustningskaj for korte ophold.

Undertegnede har tidligere fået det indtryk at forsikringstager havde efterladt fartøjet under mastekranen (der var anvendt til udtagning af motoren), og at havnes personale eller andre personer efterfølgende havde forhalet fartøjet væk derfra, da kranen skulle anvendes af andre bådejere. Fartøjet blev da flyttet til en anden position ved samme bolværk.
Forsikringstager var bekendt med denne forhaling, der var sket nogle dage forud for havariet.

Fartøjets 'faste anviste plads' var andetsteds i havnen."

Nævnet har fået forevist fotos af den beskadigede båd, og bolværket båden var fortøjet til.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**Sejladsskader**

10. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen:

- skader, der sker på skroget på grund af en ulykkelig hændelse.
- skader, der sker fordi båden synker, kæntrer, strander, støder på grund eller kolliderer.

…

11. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen ikke:

- skader, der skyldes, at båden ikke er i sødygtig stand eller behørigt udrustet og bemandet.

…

- skader, der sker fordi båden ikke har været forsvarligt fortøjet, eller at fortøjnings- og ankergrej ikke har været forsvarligt."

Nævnet udtaler:

Nævnet finder, at der til sagens afgørelse kræves en nærmere bevisførelse vedrørende skadeårsagen og de faktiske forhold ved fortøjningen, efter at båden var flyttet af havnens personale. Da en sådan bevisførelse ikke kan finde sted for nævnet, men i givet fald må foregå ved domstolen, må nævnet med henvisning til § 4 i nævnets vedtægter afvise sagen.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

J. Hermann