Ankenævnet for Forsikring

896/12-5

Den 21. januar 2013 blev i sag nr. 81.534:

xxxx xxxxxxx
xxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxx

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har tegnet lystfartøjsforsikring for en motorbåd i Trekroner Forsikring A/S. Han klager over selskabets afvisning af at dække anmeldte skader på den forsikrede båd, der er en Sea-Doo Sportster 1800, byggeår 1998.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til følgende klausul i klagerens police:

"Særlige betingelser:

Sikringsklausul 401 - Uden for godkendt havn Båden skal være overdækket med presenning eller kaleche, når den henligger uden for godkendt havn og uden mandskab ombord."

Det fremgår af sagen, at klageren den 29/7 2011 telefonisk anmeldte de omhandlede skader til selskabet. Skaderne var efter det oplyste sket dagen forinden.

Selskabet lod herefter båden besigtige af firmaet Yacht-Enterprise. På baggrund heraf blev der udfærdiget havarirapport af 12/8 2011, hvoraf bl.a. fremgår:

"**HÆNDELSESFORLØB:**

Forsikringstager har bl.a. oplyst følgende vedr. havariets opståen.

Han har sommerhus på adressen ..., som er beliggende helt ud til kysten ved ... Strand.
Fartøjet henstår på landevejstrailer ved sommerhuset.
Når de skal sejle med dette, kører de til ... lidt nord for sommerhuset, hvor der er en egnet rampe for søsætning og optagning.

På havaridagen havde de søsat fartøjet fra ... som vanligt, og efterfølgende sejler med dette langs stranden neden for sommerhuset.
Sejladsen foregik planmæssigt, og uden problemer.
Omkring kl. 19 lagde forsikringstager fartøjet for anker ud for sommerhuset, på ca. 0,75-1,00 meter vand (han vadede i land fra fartøjet), hvorefter han gik op i sommerhuset og spiste aftensmad. Fartøjet blev ikke overdækket med kaleche / presenning e. lign.
Sommerhuset ligger helt ud til landevejen, hvorfor have / terrasse er placeret på den modsatte side af huset (væk fra vandet).

Da han kom ned til fartøjet et par timer sener omkring kl. 21, var der en del vand i dette (ca. 30 cm. over dørken) og som følge deraf lå det dybt i vandet.
Forsikringstager og nogle hjælpere lænsede straks fartøjet.
Derefter bugserede de det hen til et nærliggende slæbested ca. 800 meter derfra (hvorfra forsikringstager ikke kunne trække det op med egen bil, hvorfor de tilkaldte Dansk Autohjælp der trak bådtraileren op).
Bugseringen foregik ved, at to mand gik i vandet i vaders trak fartøjet imellem sig.
Der er en del sten i havbunden ved den pågældende strandkyst, og under deres bugsering af fartøjet langs kysten, slog skrogbunden imod sten på havbunden adskillige gange.

Forsikringstager rettede efterfølgende henvendelse til importøren af fartøjet, og fik råd og vejledning om hvordan han sikrede fartøjets motor og teknik bedst muligt mod skader som følge af vandet.

Forsikringstager sendte ligeledes nogle billeder hertil af skaderne i skrogbunden, og spurgte til vor vurdering af om det var forsvarligt at sejle med fartøjet (for at kunne kører motorerne ordentligt driftvarme og derved bedst muligt få vand og fugt væk fra disse).
Herfra vurderede vi, at det var forsvarligt at søsætte fartøjet for lidt sejlads for at sikre motorerne bedst muligt.

Efterfølgende vendte forsikringstager tilbage, og oplyste at fartøjet havde været søsat, men at der tilsyneladende skete vandindtrængning agter i dette.
Dette forhold blev drøftet, og ligeledes blev det drøftet hvorledes lækagen kunne spores.

BESIGTIGELSE:
Lidt tid senere foretog undertegnede en lejlighedsvis besigtigelse af fartøjet.

Forsikringstager gentog hændelsesforløbet.

Ligeledes gentog han, at dette ikke havde været overdækket med en kaleche/presenning, og at han ikke havde en sådan til fartøjet.
Det kunne konstateres, at der aldrig havde været en kaleche til fartøjet, da der ikke var nogle knapper eller anden form for fastgøringsanordningen til en kaleche på fartøjet (der var kun fastgøringsanordninger for en 'høj soltop', der ikke yder beskyttelser mod vand).

Undervandsskroget blev undersøgt visuelt.
Der var flere tydelige slagmærker i gelcoat overfladen på dette, og flere berørte også det underliggende glasfiberlaminat.
Ca. 1½ meter fra agterenden var der et langsgående brud i glasfiberlaminatet med en længde på anslået 20-30 cm.
Der skete en tydelig og betydelig udsivning af vand/fugt derfra.

Det vurderes at dette brud er gennemgående, og at det kan være årsagen til vandindtrængningen i fartøjet ved seneste søsætning.

KONKLUSION:
På havaridagen blæste det kraftigt fra nord / nordnordvest, hvilket medførte nogen sø ned gennem Storebælt (undertegnede passerede tilfældigvis Storebæltsbroen denne aften omkring kl. 20.45, og konstaterede ved selvsyn at der blæste kraftigt, og at der var betydelig sø i Storebælt).

Forsikringstager har ikke beskrevet nogle hændelser, eller haft mistanke om, at han var grundstødt med fartøjet forud for at han henlagde fartøjet for anker ud for sommerhuset.

Det er vor vurdering at vandet i fartøjet skyldes bølger og bølgeskvulp, der over lidt tid har samlet sig i fartøjet.
I takt med at fartøjet er blevet nedlastet mere og mere som følge af lasten af det indtrængende vand, er 'overskylningen' tiltaget i styrke.
Fartøjet er af 'bowrider-type', hvilket vil sige at det åbne cockpit er bygget helt frem i stævne, og der er således ikke noget lukket fordæk der afviser / forhindre overskyllende vand i at løbe ned i fartøjet.

Skaderne i skrogbunden, opstod enten imens båden lå for anker delvist vandfyldt, eller under den efterfølgende bugsering af fartøjet langs stranden, hvor fartøjet kunne ramme imod sten på havbunden når dette befandt sig i en bølgedal.
Skader / slagmærker i skrogbunden giver generelt indtryk af, at være sket uden at der har været nævneværdig fremdrift i fartøjet ved deres opståen.

BESKADIGELSER:
Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:
1. Muligvis skader som følge af vand i motorer og tekniske installationer.
2. Mindre trykskade ved den bb. vandjet.
3. Adskillige større og mindre strukturelle skader i skrogbund, nogle af kosmetisk karakter, nogle af overfladisk karakter og endnu andre af væsentlig strukturel karakter.

REPARATIONSOMKOSTNINGER:
Der er ikke indhentet reparationsoverslag i sagen.
Henset til fartøjets forsikringssum og handelsværdi, må reparationsomkostningerne forventes at blive betydelige.

BJERGNINGSOMKOSTNINGER:
Forsikringstager har muligvis haft en mindre udgift, til assistance fra Dansk Autohjælp, der trak traileren op af slæbestedet.

STATUS:
Intet arbejde er igangsat herfra, eller andre aftaler indgået der binder selskabet, hvorfor videre behandling skal foretages af selskabet.

Herfra har vi informeret forsikringstager om den gældende klausul 401.
Hertil har forsikringstager oplyst, at han mener at der med udtrykket henligger, menes at fartøjet ligger ubemandet i længere tid, og ikke blot i to timer, og at fartøjet således ikke behøver at være overdækket når dette blot henligger for anker på åben kyst i 2 timer.

Forsikringstager har udbedt sig selskabets stillingtagen hertil."

Med henvisning til sikringsklausul 401 afviste selskabet herefter at yde forsikringsdækning, hvilket blev meddelt klageren ved brev af 5/9 2011.

Af klagerens mail af 19/9 2011 til selskabet fremgår:

> "Jeg er fuldstændig uforstående overfor at forsikringen ikke dækker min skade på min båd/bjergningen.
>
> I jeres afvisning henviser I til særlige betingelser klausul 401 i min police. Af denne klausul fremgår det at båden skal være overdækket når båden henlægges udenfor havn.
>
> I mit tilfælde har båden været lagt for anker direkte nedenfor mit sommerhus mens jeg spiste. Fra huset har jeg direkte blik til båden og holdt løbende opsyn med den og reagerede så snart båden ændrede gang. Jeg løb straks til båden og startede bjergning i henhold til min anmeldelse. Vinden var 8 m/sek, hvilket aldrig har været et problem for båden så det tyder på en 'forkert' sø.
>
> Jeg mener derfor ikke, at båden har været henlagt når den er under konstant opsyn. Jeg tager det derfor for givet, at sagen genoptages til fortsat dialog."

Efter fornyet gennemgang af sagen fastholdt selskabet afslaget på forsikringsdækning, hvilket blev meddelt klageren ved brev af 13/10 2011.

Den 10/11 2011 har klageren indbragt sagen for nævnet med påstand om, at selskabet skal dække de skader, som skete på båden den 28/7 2011.

Selskabet har i brev af 17/11 2011 til nævnet bl.a. anført:

> "Vi har i forbindelse med klagen gennemgået sagen på ny, men finder ikke grundlag for at ændre vores afgørelse.
>
> Det er ubestridt, at sikringsklausul 401 ikke er opfyldt, idet båden ikke har været forsynet med presenning eller kaleche på skadetidspunktet, hvor den befandt sig uden for godkendt havn.
>
> Det må anses for en forsømmelse fra forsikringstagerens side, og på grundlag af havarirapporten må vi lægge til grund, at skaden er forårsaget af den manglende overholdelse af sikkerhedsforskriften. Under alle omstændigheder er det ikke godtgjort, at forsømmelsen har været uden betydning for skaden.
>
> Vi må derfor fastholde, at skaden ikke er dækningsberettigende."

Efterfølgende er parterne kommet med yderligere bemærkninger i breve til nævnet.

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

Nævnet udtaler:
Efter sin gennemgang af sagen finder nævnets flertal som ubestridt at måtte lægge til grund, at klageren kastede anker ud for sit sommerhus, og at han forlod båden i en periode på 2 timer for at indtage aftensmad i sommerhuset.

Det er flertallets opfattelse, at båden i en situation som den omhandlede ikke kan anses for at have henligget uden for godkendt havn, således som denne ordlyd i sikringsklausulen må forstås efter en almindelig sproglig forståelse. Det er på den baggrund nævnets opfattelse, at klageren ikke har overtrådt policens sikringsklausul 401. Selskabet har derfor ikke været berettiget til at afvise forsikringsdækning med henvisning til denne klausul.

Nævnets mindretal finder, at klageren har tilsidesat sikringsklausulens pålæg om, at båden skal være overdækket med presenning eller kaleche, når den henligger uden for godkendt havn og uden mandskab ombord. Da det må lægges til grund, at der er årsagssammenhæng mellem skaderne og den manglende overholdelse af sikringsklausulen, kan mindretallet herefter ikke kritisere selskabets afvisning af at yde erstatning for skaderne, jf. forsikringsaftalelovens § 51. Det, som klageren i øvrigt har anført, findes ikke at kunne føre til et andet resultat.

Efter udfaldet af stemmeafgivningen

b e s t e m m e s :

Selskabet, Trekroner Forsikring A/S, skal anerkende, at det ikke har været berettiget til at afvise forsikringsdækning med henvisning til sikringsklausul 401 i policen, og selska-

bet skal på den baggrund genoptage sagen og yde forsikringsdækning i overensstemmelse med forsikringsbetingelserne.

Poul Sørensen