Ankenævnet for Forsikring

942/14-5

Den 10. juni 2014 blev i sag nr. 83.892:

xxxxxxx xxxxxxx
xxxx xxx
xxxxxx xxx

mod

ACE European Group Limited
v/Pantaenius
Østerbro 11
Postboks 110
7800 Skive

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring i ACE European Group Limited v/Pantaenius. Han klager over, at selskabet har afvist at udbetale forsikringssummen samt andre udgifter i forbindelse med et anmeldt havari, hvor båden sank i det græske øhav.

Selskabet har tilbudt klageren 200.000 kr., efter fradrag af selvrisiko og gør gældende, at det er, hvad det ville have kostet at udbedre skaderne på hans båd, hvis ikke han havde tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt. Selskabet gør endvidere gældende, at øvrige udgifter, som klageren måtte have haft til transport m.v., ikke er dækket af forsikringen.

Klageren har i sin havarirapport fra december 2012, som først er forelagt selskabet i forbindelse med nævnets behandling af sagen, beskrevet, hvad han foretog sig i havarisituationen således:

"**Havari: 01.10.2012.**
Etter at jeg hadde registrert vanninntregning og undersøkt muligheter for å stoppe lekkasjen :

Jeg innså at jeg hadde kun en mulighet: - hoppe ut i sjøen og tette innløpet rundt propellakslingen. Jeg tror det ville redusert/hindret vanninntrenging betydelig- forutsatt kun en lekkasje, rundt P55 og propellaksling.

2. 83.892

Dette hadde jeg gjort dersom det var flere personer om bord. Jeg var alene og vurderte derfor denne eneste muligheten som for farlig for meg selv. NB. Jeg innehar Padi-dykkersertifikat !

Jeg reverserte derfor kurs til ca. 100 grader og lot båten returnere for motor og autopilot i retning mot øya Tilos hvor jeg kom fra samme morgen.

Min handling deretter:

1. Kalte to ganger Pan-Pan på VHF.
2. Ikke svar.
3. Anså muligheten som hjelp utenifra som - ikke sannsynlig-.
4. Klargjorde dinghy med tanke på - abandon ship-.
5. Pumpet opp bunn og front-kammer i dinghy med fotpumpe.
6. Tilpasset dørk-plater og -stringers- på begge sider av dørkplater.
7. Monterte tau i front av dinghy.
8. Satte propell i nøytral for å redusere fart i sjøen.
9. Koblet mainsail uphaul fra storseilet.
10. Vinsjet opp dingy med mainsail uphaul.
11. Launchet dinghy port side.
12. Hentet outboard engine fra mounting plate på hekken.
13. Monterte Suzuki 2.5 hk outboard på dinghy.
14. Hentet bensin, fylte på motor.
15. Hentet ekstra bensinkanne.
16. Hentet vann, litt klær og private effekter.
17. Plasserte dette i dinghy.
18. Festet dinghy i tau på hekken av ...
19. Satte propeller i forward.
20. Gikk på samme kurs mot ...
21. Kort tid senere stoppet motor grunnet vann inn i luftinntak.
22. Jeg vurderte situasjonen: -Dead body-situasjon- !
23. Jeg gikk om bord i dinghy, løsnet taufeste fra hekken på ...
24. Ventet noen tid i dinghy.
25. Jeg kunne fremdeles ikke se land noe sted.
26. Båten sank sakte og vannlinjen var nå vesentlig høyere enn normalt, anslagsvis 50-70 cm. over normal vannlinje.
27. Startet Suzuki og gikk sakte i retning ca. 45 grader nord for solskiven.
28. Sikten økte litt etterhvert og jeg kunne kjenne igjen toppen av Tilos
29. Gikk deretter med dinghy omtrent samme kurs mot Tilos
30. ... sank stadig dypere i sjøen.
31. Jeg så masten forsvinne i det fjerne.
32. Redusert sikt gjorde det vanskelig å se om ... sank eller bare forsvant i horisonten.
33. Bildet av båt og mast ble sakte visket ut i horisonten.

Jeg var hele tiden bevisst på å ikke gjøre feil ved forberedelse av dinghy, ikke risikre/pådra meg selv skade eller skade på dinghy. Dette fordi jeg var alene om bord på en synkende båt og fordi jeg ikke hadde noe -backup- i havarisituasjonen.

Mine forberedelser tok derfor litt lengre tid enn normalt."

3. 83.892

Sagen er indbragt for nævnet den 28/1 2013. Klageren har i den forbindelse nedlagt følgende påstand:

"Mitt krav til selskapet: At Pantaenius forsikring

1. forholder seg lojalt til inngått forsikringsavtale
2. utbetaler avtalt forsikringssum uten fradrag
3. betaler renter etter gjeldende rentesats pluss 7 %, jfr. Forsikringsavtaleloven § 24 stk.2
4. refunderer mine kostnader til advokat/dekker ytterligere advokatkostnader.
5. refunderer mine kostnader til 2x reise t/r OSL-CPH pluss pr. d.d.
6. hotellutgifter i CPH
7. refunderer andre utgifter for undertegnede i sakens forbindelse.

Vedrørende pkt. 4,5,6,7 vises til Forsikringsavtalelovens § 32 stk.3."

Selskabet har i brev af 8/3 2013 til nævnet redegjort for sagen og begrundet afgørelsen. Af brevet fremgår bl.a.:

"**Resumé**
Klager har haft sin båd en større 42 fods sejlbåd kaskoforsikret for 920.000 kr. igennem Pantaenius. Båden sank på dybt vand den 1. oktober 2012 i det græske øhav. Sagen drejer sig om hvorvidt klager, da båden begyndte at tage vand ind efter forsikringsaftalelovens § 52 efter evne har gjort tilstrækkeligt til at afværge og begrænse skaden. Indklagede har tilbudt sikrede kr. 200.000 til fuld og endelig afgørelse, hvilket er det skadesomfang, som indklagede skønner, ville have været, hvis klager efter evne havde forsøgt at begrænse skaden.
...
Sagsfremstilling
Efter båden var sunket og klager var kommet i land anmeldte han telefonisk sagen til Pantaenius. Det blev aftalt, at klager skulle kontakte Pantaenius (indsende anmeldelse). Jfr. sagens bilag ..., klagers tilbagemelding til Pantaenius efter møde med den taksator, som Pantaenius havde sat på sagen, blev telefonsamtalen afbrudt, da klager ikke havde mere tid på sit græske taletidskort.

Klager har vedlagt sin havarirapport, anmeldelse til Pantaenius, som sagens bilag ...

Da de bilag, som klager indsendte sammen med sin anmeldelse til Pantaenius, ikke er vedlagt som sammen med bilag ..., vedlægges her som sagens bilag ... vedlægges klagers brev af 6. oktober 2012 og havarirapporten med de bilag, som han sendte til Pantaenius. Et af bilagene til hans havarirapport/anmeldelse til Pantaenius var et 'vedleg 4' betegnet som dokument 4, der er et kort hvor han har indtegnet den sejlede rute og position, hvor han angiver, at båden sank.

Ifølge hans havarirapport sejlede han den 1. oktober 2010 om morgenen fra Gaidaros (Yaidharos) på nordsiden af øen Tilos mod øen Astypalaia. Klager har som nævnt indtegnet ruten på kortet, dokument 4 til bilag ... Efter ca. 3 timers sejlads svarende til 15 - 18 nautiske mil hørte han uvante lyde i båden og opdagede, at der stod ca. 20 cm vand over gulvet i kabinen. Han fandt en utæthed, hvor akslen fra bådens motor går igennem skroget og ud til skruen. Han oplyser, at det ikke var muligt for ham at montere en ny skrueklemme, og forsøgte forgæves at standse utætheden med en iturevet T-shirt.

Han vurderede at utætheden var alt for stor til at bruge lænsepumpe eller nødlænsepumpe.

Han vendte båden 180 grader mod land, øen Tilos, som han kom fra. Ifølge hans forklaring i hans egen rapport var der vindstille og fortsat lidt tåget. Han kaldte hjælp nogen gange på VHF radioens kanal 16, men fik ingen svar. Da motoren stoppede, indså han, efter sin egen rapport, at han måtte forlade båden, selv om der kunne gå lang tid inden den var fyldt med vand. Da han ikke kunne se land ventede han i gummibåden ind til tågen lettede og han efter nogen tid kunne se nordspidsen af øen Tilos, som han kom fra. Han sejlede herefter i gummibåden (formentligt 3 - 4 timer) til Tilos.

På vegne af Pantaenius interviewede taksator ... fra MCS klager. Klager besvarede en række spørgsmål og underskrev et notat med disse spørgsmål og hans svar. Han indsendte notatet sammen med hans brev af 22/10.2012 til Pantaenius, jfr. slutningen i brevet.

Da klager ikke har vedlagt dette notat til nævnet, vedlægges det som sagen bilag ...

Uddrag fra ...s rapport, bilag ...:
Det bemærkes at Pantaenius ved en fejl ikke først nu har fået tilsendt klagers udvidede havarirapport, bilag ..., fra december 2012. Denne er her kommenteret med understregning.
Klagers erfaring
Jfr. svar 1 i bilag ... anser klager sig for at være en mere erfaren navigatør end en gennemsnitlig sejler.

Positionen
Klager har jfr. spørgsmål 5 forklaret at han havde en Garmin kortplotter. Når denne tændes kan man umiddelbart se bådens position i forhold til omgivelserne, herunder omliggende øer. Klager forklarede, at han ikke havde brugt denne. I bilag ... har han forklaret, at han er uddannet både flymekaniker og flyver fra forsvaret, har undervist trafikflyvere på flyskole i alle fag inklusiv navigation og har arbejdet i mange år som trafikflyver i .../... og derfor har et godt kendskab til navigation. Endvidere at han har været beskæftiget med flysikkerhedsarbejde og havarirapportering i flere år. Under sejladsen havde han navigeret ved hjælp af søkort og kompas, idet han efter et kort overblik på kortet havde taget ud afstand og kurs.

Til ...s rapport forklarede han, at anså navigationen for så simpel at det ikke var nødvendigt med plotter og han havde ikke tændt den. Han kunne ikke svare på, hvorfor han ikke havde tændt den - da han konstaterede, at båden tog vand ind. Se spørgsmål 21.

Til ... kunne han ikke oplyse den præcise position som båden sank på, da han ikke havde tændt GPSen/kortplotteren.

Kommentar til klagers havarirapport bilag ...: Klager har til rapporten forklaret, at han havde en Garmin Kortplotter ombord og jfr. ovenfor at navigationen var så simpel, at han ikke behøvede at tænde den. Han kunne ikke forklare, hvorfor han ikke tændte den, da han kom i en nødsituation. Det virker påfaldende, at han først nu kommer med forklaring om, at den ikke var tilsluttet. Eller at bådens eksisterende GPS ikke virkede. Det bemærkes i den forbindelse, at klager allerede i forbindelse med forsikringens tegning i september 2010 jfr. bilag ... planlagde indkøb af ny GPS kortplotter.

Jfr. spørgsmål 8 har han på GOOGLE kortet fra hans egen havarirapport, dette kort i er gengivet som billede 1 i bilag ...s rapport, med kryds angivet hvor han estimerede båden sank. Og krydset med orange ring omkring markerer øen Kandelioussa.

På billede 2 i bilag ... er med den orange kurslinje angivet positionen efter at have sejlet 15 mil fra Yaidharos Da Klager har estimeret at han havde sejlet 14 til 18 mil må han have været meget tæt på øen Kandelioussa.

På billede 3 er angivet den position som klager selv har estimeret, og den er under 3 mil fra øen Kandelioussa.

På billede 4 er vist, at ved den position klager selv har estimeret, ville han kun være 5,6 mil fra øen Nisiros.
Kommentar til bilag ... Selskabet kan ikke se på det skærmdump, som klager har som 1 billede om øen Kandelioussa se dybdeforholdene ved denne ø. Og heller ikke ved øen Nisyros Dette kan kun afklares ved søkort, som senere vil fremlægges.

Nødopkald
Jfr. spørgsmål 22 og 23 fungerede bådens VHF radio. Han udsendte to Pan Pan, nødopkald, men da ingen svarede fortsatte han ikke.
Kommentar til bilag ... På side 7 i denne har han som punkt 8 som konsekvens af bilag ... beskrevet at al radiokommunikation stopper, idet han dog beskriver at rækkefølgen er antagelser. Han har til bilag ... oplyst, at VHF radioen fungerede. Han havde ikke konstateret, at VHF radioen var holdt op med at fungere, da han jfr. svar 28 efter en time forlod båden, selv om vandet kun steg langsomt.

Kystvagten på Nisiros
... har rettet henvendelse til kystvagten på øen Nisiros Denne oplyser side 5 i rapporten, at de har både som ville kunne nå øen Kandelioussa på 20 til 25 minutter. Og dermed også klagers båd, uanset om man lægger til grund, at han har været på den af ...s beregnede position i billede 2 eller klagers estimerede position på billede 1 og 3. Kystvagten har oplyst, punkt 7 i ...s rapport, at alle dens både har pumpekapacitet til at holde en lystbåd flydende.

Kystvagten oplyste endvidere at man konstant aflytter radiokanalerne 16 og 12, de har ikke registreret noget nødopkald den dag, og de er sikre på, at de ikke kan overhøre et Pan Pan.

Jfr. rapporten har ... rettet henvendelse 2 gange til kystvagten for at være sikker på, at dens oplysninger er forstået rigtigt.
Kommentar til bilag ...: klager henviser side 15 og 16 i sin reviderede havarirapport til hans kendskab til kystvagterne på Rhodos og Tilos. Men klager har ikke kendskab til forholdene ved kystvagten på Nisiros. ... har konkret fået oplyst hvilket udstyr, som de havde og fået gentaget denne oplysning.

I spørgsmål 21 er han spurgt om hvorfor han drejede båden 180 grader tilbage mod øen, som han kom fra. Og han fik på kortet vist afstanden fra den estimerede position båden sank på og til nærmeste ø. [Klageren] kunne kun oplyse, at han ikke var klar over at han var så tæt på andre øer, da det stadig var tåget.

Vandindtrængningen.
I konklusionen, summary i rapporten, er der på baggrund af information fra fabrikanten af akseltætningen 'shaft sealing' foretaget beregning af vandindtrængningen. Med den 1,5 tommers aksel, som klager havde i båden, vil det kun give 3 mm vand rundt om akslen, som kan komme ind i båden og beregning og test viser, at det ville give 60 liter i minuttet eller 3,6 kubikmeter i timen efter en worst case beregning.

Jfr. spørgsmål 26 havde klager en elektrisk pumpe installeret i båden og en manuel lænsepumpe i cockpittet. Den mest almindelige elpumpe har en kapacitet på 20 til 35 liter per minut og den almindelige manuelle håndpumpe en kapacitet på 82 liter i minuttet.

Konklusionen i rapporten side 7 er derfor, at har været muligt at pumpe mindst 40 - 50 liter ud i minuttet så vandstanden var holdt status quo, eller næsten status quo i båden, hvis klager havde begyndt lænsning, efter han opdagede vandindtrængningen og havde opgivet at stoppe denne.

Efter klagers forklaring gik der lang tid fra han opdagede vandindtrængningen til båden sank.

Tidsforløbet: klager har jfr. bilag ... og ..., svar 3 og 19, afsejlet kl. 6.45 om morgenen. Efter ca. 3 timer (15 - 18 sømil) opdagede han vand i båden (ca. 9.45) og jfr. svar 28 forlod han båden efter en time (ca. 10.45) og efter svar 29 var han kl. 15 - 15.30 (ca. 4 - 4,5 timer) senere tilbage på Tilos.

Kommentar til bilag ..., side 12: klager har her redegjort for at der gik en time inden han forlod båden og gik over i sin jolle (dinghy) jfr. punkt 24 ventede han nogen tid i dinghyen, båden sank sagte, han startede motoren og sejlede langsomt kurs 45, sigtet øgede lidt efterhånden og han kunde kende toppen af øen Tilos, som han sejlede mod. På grund af det reducerede sigte kunne han ikke se om hans båd blot sank eller om den blot forsvandt i horisonten. De beregninger klager citerer for en worst case situation side 8 og 9 har kun teoretisk interesse, da der efter hans egen forklaringer minimum er gået 2 timer inden båden evt. var sunket.

Vurdering af klagers indsats
Klager har selv forklaret at være en megen erfaren navigatør og med erfaring i undervisning i dette og havariafrapportering.

Efter han opdagede vandindtrængningen og havde opgivet, at stoppe denne, er det eneste han har foretaget sig 2 nødopkald på VHF radio. Nødopkald som ikke er registreret hos den nærliggende kystvagt.

Han gjorde intet for at finde ud af den præcise position. Oplysningen om at han ikke havde funktionsduelig kortplotter ombord er ny og i strid med det tidligere oplyste. Det virker også ulogisk, at en rutineret pilot skulle sejle uden kortplotter. Havde han tændt for kortplotteren ville han umiddelbart have set at han var tæt på en ø. Enten meget tæt på Kandelioussa, som han kunne have nået ved max et kvarters sejlads jfr. den beregnede position på billede 2. Efter eget udsagn kørte motoren fortsat et kvarter til en halv time, efter han opdagede vandindtrængning, selv om han ikke foretog lænsning.

Klagers forklaring om, at da tågen lettede, valgte han at sejle tilbage til øen Tilos, som han kom fra giver ikke nogen mening, da han var meget tættere på øerne Kandelioussa og Nisiros, og burde have set disse først.

Men lægger man hans egen estimerede position til grund jfr. billede, 3 og 4 var han kun 2 - 3 sømil fra Kandelioussa og kun 5,6 mil fra øen Nisiros, men havde 14 - 18 til øen Gaidaros, idet han havde sejlet 14 -18 mil fra øen Gaidaros.

Og dermed ville båden ved egen kraft og lænsning kunne have nået øen Kandelioussa (bådens max fart 8 mil/knob, men lidt mindre med vand i). Hvis han havde fortsat nødopkald ville de ifølge den nærliggende kystvagt blive registreret af denne og de kunne nå båden ef-

ter 20 til 25 minutter. Eller 15 - 20 minutter hvis han havde sat kursen mod Nisiros, hvor kystvagten ligger: Se rapportens afsnit 7.

Det er oplagt for en almindelig erfaren sejler, at man i nødsituationer forsøger at finde positionen, så man kan styre mod land eller opgive denne ved nødopkald.

Ved ikke at bestemme sin position, som umiddelbart kunne bestemmes ved at tænde kortplotter har, klager forpasset muligheden for selv at sejle båden sikkert til nærmeste ø. Og ved nødopkald har han ikke kunnet oplyse sin position.

Endvidere er det oplagt, at man forsøger nødopkald, når man har en VHF radio i båden. Ved alene at have udsendt 2 Pan Pan nødopkald, som ikke ses registreret, har han forpasset muligheden for at blive undsat af kystvagten. Nødopkaldet Pan Pan benyttes, hvis man blot har brug for assistance. Han udsendte ikke nødsignalet Mayday, som er langt alvorligere, og som han kunne have brugt, da hans båd var ved at synke. Udsendelse af Mayday ville også betyde, at omkringliggende erhvervsskibe havde pligt til at yde assistance.

Endvidere har han ikke forsøgt at lænse, selv om det kunne begrænse vandstanden i båden.

Efter at klager havde reddet sin egen situation og fået sat jollen i vandet og klargjort denne har han intet foretaget sig for at begrænse skaden.

I stedet for Pan Pan kunne han forinden han gik i jollen, have udsendt mayday. Han kunne have opsendt nødraketter. Og efter jollen var klargjort kunne han igen have forsøgt nødopkald. Men han sad blot i jollen forholdt sig passiv.

Klager, som efter egne oplysninger er en erfaren sejler og med stort kendskab til navigation og håndtering af nødsituationer, har så meget desto mere handlet groft uagtsom ved ikke at have foretaget disse oplagte foranstaltninger.

Hvis klager havde foretaget disse foranstaltninger ville båden kunne have været bjærget.

Selv om han ikke havde foretaget læsning, ville båden fortsat kunne være reddet, hvis han fortsat havde foretaget nødopkald, som var hørt af kystvagten (eller andre), idet kystvagten kunne have nået båden med pumpegrej efter 20 til 25 minutter, og båden ikke var sunket efter ca. 2 timer.

Efter forsikringsaftalelovens § 52 er selskabet ikke ansvarligt for den skade, som er foranlediget ved den groft uagtsomme overtrædelse af pligt til at afværge og begrænse en skade.

Selskabet har skønsmæssigt ansat omkostningerne til max kr. 215.000 og efter fradrag af selvrisiko på kr. 15.000 tilbudt klager kr. 200.000 jfr. bilag ... Omkostningerne dækker tømning og rengøring af båden, konservering og reparation af motor og evt. skadet elektronik og skader på interiør. Beløbet svarer erfaringsvist til udgifterne til reparation og skadesbegrænsning af både, som har taget meget vand ind eller har været delvist sunkne.

Konklusion

Til klagers enkelte krav

1. Selskabet har loyalt forholdt sig til forsikringsaftaleloven og ved tilbud om erstatning kr. 200.000 tilbudt erstatningsopgør efter forsikringsaftalelovens § 52 allerede den anden november 2012, umiddelbart efter at omstændighederne var belyst (taksatorrapport af 25/10).

8. 83.892

2. og 3. Klager har derfor ikke krav på yderligere erstatning for båden eller renter, da han inden 14 dage efter rapporten er blevet tilbudt erstatning af det skadesomfang, som ville have været aktuelt, hvis han ikke havde udvist grov uagtsomhed.
4. Vi har ikke kendskab til klagers eventuelle advokatomkostninger. Jfr. retshjælpsbetingelsernes punkt 5.5 kan der ikke meddeles retshjælp, da sagen kan behandles af ankenævnet.
5. Til klagers punkt 5, 6 og 7 er det, som er forsikret jfr. kaskobetingelsernes § 1 båden og dens komponenter, herunder maskiner og joller, personlige effekter med mere. Klagers udgifter til hjemrejse og hotel og eventuelle andre udgifter er ikke forsikret eller beskrevet dækket. Endvidere må hjemrejse, hotel og de andre udgifter anses som et indirekte tab og undtaget dækning efter § 6 e: indirekte skader eller tab som f. eks. forringede sejlegenskaber eller værdiforringelse, manglende brug af det forsikrede og tab af indtægt. Derfor er sikredes hjemrejse- og hoteludgifter, fordi han ikke kunne gøre brug af båden, ikke dækket.

Pantaenius har ikke anslået bjergningomkostninger til kr. 800.000 baseret på stranding af båden ved Kandelioussa, som klager hævder side 13 i bilag ... Pantaenius ønsker at afgive supplerende udtalelse, når der er fremskaffet søkort over de omkringliggende øer."

Hertil bemærker klageren i brev af 30/3 2013 til nævnet bl.a.:

"... demonstrerte i skremmende sviktende kunnskaper i vårt møte hvor han viste meg kart over Kandelioussa på sin GPS-kartplotter. Han pekte på sørspissen av øya og spurte flere ganger:

- -Hvorfor satte du ikke kursen dit og strandet båten på stranden der ?

Jeg innrømmer at jeg ble mer enn overrasket over slik manglende kunnskap om nautiske kart, hvordan man leser og tolker et sjøkart, fra en maritim konsulent med « gedigen nautisk bakgrunn «. Jeg vurderte der og da videre samtale om tema som håpløst.

Begrunnelse:

- Det er som nevnt i min havarirapport, og dokumentert med vedlagte flyfoto, ingen sandstrand på øya Kandelioussa
- Kandelioussa er vanskelig tilgjengelig, bratt terreng, stein, hele veien rundt.Se flyfoto: Dok: 7 s.3/4/5

... demonstrerte i vårt møte en livsfarlig feiltolkning av sin GPS med kartplotter. Han så en sandstrand hvor det kun finnes bratt fjell.

Det er min oppfatning at å havarere båten mot de bratte steinklippene på Kandelioussa ville vært et selvmord i langsomt tempo, uten vann, uten forsyninger, uten mobildekning, langt unna skipstrafikk, langt fra nærmeste bebodde øy.

Det virket som ... ikke kunne, eller *ville* forstå, at jeg navigerte kun ved hjelp av kart, kompass og autopilot, visuell navigasjon, samtidig som jeg holdt kontinuerlig utkikk over havet, i havdis og redusert sikt.

Møte med ...

9. 83.892

Jeg hadde, på anmodning i telefonsamtale med ..., sendt ham diverse opplysninger om båt og spesielt tetningen rundt propellakslingen, Packless Shaft Seal, PSS.

I hans spørreskjema til meg, utarbeidet før møtet, oppgir han i spørsmål 9 om akseltetting, Pack-box som er en helt annen type tetting en den jeg hadde, PSS. Han bruker også i spørsmål 14 uttrykket - packboxen-.

Han ble usikker da jeg konfronterte ham med dette. Han valgte da å skifte samtale-tema

Jeg ble forundret over at ... var så dårlig forberedt til vårt møte. At han ikke hadde lest igjennom den informasjon jeg hadde sent ham som forberedelse før møtet.

Han skriver i sin rapport til selskapet at båten gjorde en fart på 8 knop.

Det er feil.

Fabrikanten har oppgitt absolutt maks fart på 7 knop. Det står i de dokumenter ... fikk tilsendt. Dessuten: en båt halvfull av sjøvann vil, uansett motorbruk, gjøre langt mindre enn maksfart. (Farten avtar omvendt proporsjonalt med skrogflate-areal i sjøen «Wet Area»)

... har ikke tatt hensyn til dette i sine beregninger.

Han har konsekvent beregnet og konkludert i min disfavør, og i favør av sin arbeidsgiver, Pantaenius. Jeg tilføyer at vårt møte varte i tre timer og 17 minutter inntil jeg satt i min bil igjen.

Det må ikke herske noen tvil om hva som ble sagt, hvert eneste ord, i hele møtet !
...
...'s rapport til selskapet.

Han har levert to rapporter til selskapet.

1. Den første pr. 18.10. 2012, er hans spørreskjema med notater fra møtet, som jeg måtte underskrive, mot at jeg meget motvillig fikk en kopi av hans notater.
2. Den andre rapporten datert 25.10.2012, er en samling av hans personlige oppfatninger om saken. Den inneholder en rekke direkte sitater av uttalelser som jeg ikke kjenner igjen. Denne rapporten er ikke underskrevet av meg. Jeg fikk heller ikke tilgang til den før etter at det ble en tvist mellom selskapet og undertegnede.

Ankenævnet vil lett se at det er stor forskjell på innholdet i disse to rapporter.

Jeg overlater til Ankenævnet å vurdere dette hjemmelagde spørreskjema, notat pr. 18.10.12 med ...s notater, og den mangel på profesjonalitet som dette dokument avslører.

- ... spurte lite om mine forberedelser, rekkefølge og prioritering, før båten synker, spesielt om gummibåt, dinghy. Han spurte ikke om mine stressreaksjoner, mine tanker og vurderinger.
- Han spurte ikke om mine tanker da jeg satt i min gummibåt og så at min båt snart ville synke, med alt personlig innhold, for alltid.

... har skviset ut flere uholdbare konklusjoner fra min omtrentlige beskrivelse av havariposisjon i min første rapport til selskapet.

Jeg navigerer aldri med kart fra Google Earth.

Men det var det eneste kart jeg hadde tilgjengelig for min første rapport til selskapet. Derfor denne unøyaktige markering av mulig havari-posisjon.

Det var uansett aldri ment til navigasjonsbruk !

Ett eksempel:

På dette Google kartet som jeg sendte til Pantenius er målestokken innfelt nederst på kartet. Dok. 4 i min første rapport til Pantaenius.

Der fremgår at 100 km i terrenget =15,5 cm på kartet. En enkel forholds-beregning ut fra dette gir at 1-en millimeter på kartet tilsvarer ca. 645 meter. Det betyr videre at en liten feilplassering på f.eks. 3 mm på kartet gir hele 1935 meter i terrenget, tilsvarende litt over 1-en nautisk mil. Det tilsvarer 15 minutters seilas med 4 knops fart. En feilplassering på 6 millimeter tilsvarer med 4 knops fart en halv times seilas, 0:30 t.

For ordens skyld: (1 knops fart = 1 Nautisk mil/t = 1852 m/t hvor m betyr meter og t betyr time.)

Enhver sejl-amatør med litt nautisk innsikt og minimalt med matematiske ferdigheter vil måtte se at det blir helt meningsløst å presisjons-navigere og konkludere ut fra et slikt Google kart.

Jeg gjentar: Denne skissen på et Google-kart var uansett aldri ment til navigasjonsbruk !

Derfor:

...s beregninger om kurs og fart og nærmeste land og strand er helt meningsløse på bakgrunn av den høyst usikre posisjon jeg hadde i havariøyeblikket. Jeg gjentok flere ganger i vårt møte at jeg umulig kunne fastsette nøyaktig posisjon gitt min seilas basert på kart, kompass og autopilot. Likedan med hensyn til -hvor lang tid- ? osv.
...
Forståelse og håndtering av nødsituasjon.

... viser videre i sin rapport en skremmende mangel på forståelse for hvordan man bør reagere i en slik havari-situasjon:

Han mente at jeg skulle gjøre følgende, alene om bord i min seilbåt, mens den tar inn sjøvann:

- Kalle gjentatte ganger MayDay på VHF og
- Koble om motorens kjølevannspumpe, vanskelig tilgjengelig inne i båten, slik at den bidro til å lense båt og
- Bruke nødlensepumpe bakerst ute i cockpit i båten og
- Holde utkikk etter annen skipstrafikk i nærheten og
- Gi full motor og
- Sette kursen til nærmeste øy som ifølge hans beregninger var Kandelioussa og
- Sette båten på sandstranden der.

11. 83.892

At jeg prioriterte -safety first- og derfor måtte pumpe opp og forberede gummibåt, dinghy, klargjøre denne og få den sjøsatt før båten synker, det nevner han ikke. Han nevner heller ikke hvordan jeg skulle kunne gjøre alt ovenstående samtidig. Han var mest opptatt av sin GPS med kantplotter, sette kursen fra ukjent posisjon til ukjent posisjon, gi full motor og fortsette på autopilot med en fart på 8 knop i en båt med maksfart 7 knop og som dessuten er halvfull av sjøvann, for deretter å gå i land på sandstranden sør på øya Kandelioussa.

Så enkelt var det, ifølge ...

Min eneste sikre kurs tilbake mot land, det var å reversere min kurs 180 grader, dvs tilbake til utgangspunktet. ... forsto ikke, eller ville ikke forstå, at det var min eneste mulighet i min situasjon med dårlig sikt i alle retninger, uten å kunne se land rundt meg.

Han nevner heller ikke hvordan det kan oppleves å sitte alene i en gummibåt, ute på havet, uten sikt til land noe sted, ytterst sårbar for eventuelle uhell inklusive skader på gummibåt, uten noe som helst -backup-. F.eks. -en skade/punktering av gummibåt-jeg hadde druknet !

Jeg var i denne situasjonen primært opptatt av å berge eget liv.

Jeg vet fra flere sikkerhetskurs at mange mennesker ofte reagerer irrasjonelt i svært stressede situasjoner hvor eget liv er i fare. Det er i slike situasjoner man lett gjør fatale feilvurderinger.
...
... mener at jeg skulle, da jeg satt i gummibåten:

- gått om bord i seilbåten igjen, og
- etter at motor hadde stoppet og da
- vannet sto mer enn en halv meter over dørken inne i båten, etter
- at alle sikringer hadde slått ut og
- all strømtilførsel var slutt,
- for deretter å stå inne over kartbordet i båten og
- kalle mayday på VHF-radio.

Unnskyld- jeg mener dette er skremmende uprofesjonelt av en marin konsulent med:

«Gedigen nautisk bakgrunn «

Hvis jeg hadde fulgt en slik prioritering, da ville jeg risikert at båten sank under meg før jeg hadde fått klargjort min eneste mulige redning, gummibåten.

...s forslag til -emergency handling- er en oppskrift på selvmord !

... og Coast Guard Nisyros. Heretter CGN.

... skriver i sin rapport at han har ringt til CGN.
...
Min kommentar:

Jeg mener det er håpløst uprofesjonelt å komme med slike påstander som ... har fremsatt i sin rapport, uten annen dokumentasjon enn å oppgi et tlf. nummer til CGN.

Spesielt fordi :

1. Det er ingen Coast Guard med redningstjeneste på Nisyros.
2. Det er derimot en liten sivil avdeling, underlagt Coast Guard, som overvåker trafikk i Mandraki havn.
3. De lytter på kanal 12. Se Dok: 6.
4. De har ingen redningsbåt med lensepumper stasjonert på Nisyros.
5. Nærmeste slik redningsbåt er stasjonert på Rhodos og Kos. Disse fartøy er primært tiltenkt å patruljere områder i nære farvann ved behov. Det er kanskje en organisering tilsvarende Kystvakten både i Danmark og Norge.
6. Både Rhodos og Kos er en dags seilas fra min havari-posisjon.
7. Redningsbåten beliggende på Rhodos har jeg beskrevet tidligere i min rapport, operativ tilstand og bemanning. Se bilde Dok: 7 s.9
8. Det finnes derimot på Nisyros, en gummibåt/RIB med to påhengsmotorer, påmalt Coast Guard, uten lensepumper og i en meget tvilsom operativ tilstand.
   Se bilde Dok: 7 s.9
   NB. Bilde tatt 2.10.2012.
9. Denne gummibåten er primært tiltenkt oppgaver i forbindelse med menneskesmugling fra Tyrkia inn i Hellas/EU.

Jeg viser også til flyfoto av Mandraki havn på Nisyros.

Som man ser- ikke ett eneste fartøy beliggende i Nisyros havn, 19.03.2013. kl. 13:09 !

Jeg formoder at videre kommentarer til ...s rapport, hans opplysninger og private konklusjoner, ikke er nødvendig fra min side.

... hos Pantaenius har i sin helhet basert sine kommentarer på ...s rapport.

...s anmerkninger forutsettes derfor også av liten verdi for denne sak.

Med noen unntak:

MayDay.

... skriver i sitt tilsvar 08.03.2013 at jeg burde brukt MayDay i stedet for PanPan ved oppkall på VHF.

Ja, jeg kan være enig i det.

Jeg nevner derfor at jeg er kjent med mange seilere helst unngår å bruke MayDay. Dette fordi MayDay automatisk utløser bergings-plikt og bergings-lønn for det fartøy som da bistår havaristen.

Jeg mener også at jeg har sett en slik oppfordring, på Pantaenius's websider, av denne grunn, å være forsiktig med bruk av MayDay.

Uansett oppkall - valg av kallesignal ville forandret denne sak.

Nødraketter.

... nevner i sitt brev 08.03.13 side 6 at jeg kunne sent opp nødraketter. Ja, jeg er enig i det også, jeg kunne gjort det. Men jeg prioriterte det ikke, fordi:

- Jeg var langt fra nærmeste bosetting, trolig en fjell-landsby på vestsiden av Nisyros.
- Det var disig, sterkt redusert sikt i hav-dis- tåke med sol over hav-disen.
- På vedlagte flyfoto tatt i 600 m. høyde fra vestsiden av Nisyros skimtes øya Kandelioussa så vidt, langt ute i havet. NB **-** da bilder ble tatt, da var det meget god sikt.

Se Dok. 7 s.3

Det er min oppfatning at å sende opp nødraketter midt inne i hav-disen, midt på dagen med full sol over skylaget - det ville vært uten hensikt fordi nødraketter vises som kjent dårlig både inni skyer og i skarp sol.

Mine nødraketter ville ikke kunne bli sett på lang avstand fra ...

Montering av ny GPS med plotter.

Jeg viser til min omfattende havarirapport, om innkjøp og fremtidig montering av GPS.

... spurte meg i vårt møte: Hva hadde du av navigasjonsutstyr ombord ?

Jeg svarte korrekt at jeg hadde GPS med kartplotter om bord, i tillegg til kart og kompass. Men, jeg understreket at jeg navigerte visuelt med bruk av kompass og autopilot. Mitt opplysninger var derfor korrekte. Dette er dokumentert i min havarirapport.

Ja, det er riktig som ... antyder at jeg i lang tid vurderte innkjøp av GPS med kartplotter, til erstatning for min gamle GPS, Magellan 5000, trolig produsert før 1995 og som gikk ut på dato ved årtusenskiftet.

Den var derfor mildt sagt upresis.

Dens plassering over kartbordet vises på de bilder som Pantaenius har mottatt fra meg.

Jeg nevner også at dette var en GPS- uten kartplotter. Pantaenius er selvfølgelig kjent med at det uansett tar tid å plotte en GPS-posisjon ned i kartet og deretter navigere til neste posisjon.

Min båt lå før havariet et halvt år i marina og deretter vel ett år på land, på Rhodos. Jeg trengte ikke GPS om bord i en båt i en marina eller på tørt land. Jeg ventet derfor med innkjøp av GPS til jeg skulle sejle med båten igjen, høsten 2012. Min nye GPS med kartplotter ble derfor innkjøpt og tatt med om bord som nevnt og dokumentert i min havarirapport.

Jeg synes dette er aldeles logisk.

Jeg tilføyer:

Jeg har seilt halve jorden rundt, uten GPS og kartplotter. Det har tusenvis av andre gjort før meg.

-Ja, det er mye, mye lettere å navigere med GPS og kartplotter.

Men slikt -toys-for-the-boys- må brukes med vett og forstand I

Dersom jeg hadde hatt operativ kartplotter om bord, og brukt den slik ... forutsetter, da hadde dette blitt et meget kostbart havari for Pantaenius.

Samtidig som det mest sannsynlig hadde kostet meg livet.

Bruk av HF-radio.

... skriver i sin rapport pr. 25.10 til selskapet, pkt. 22 - at jeg hadde operativ HF-radio om bord og at jeg ikke visste hvordan jeg skulle operere den.

Unnskyld, jeg opplever det som en kunnskapsløs og tåpelig antydning av ... at jeg som tidligere flyver og flyinstruktør og med snart 30 års erfaring , inklusive utdanning, som sejler ikke vet hvordan en HF-radio brukes.

En HF-radio er som kjent standard utstyr om bord i større fly og brukes vel fremdeles i dag som hoved-radio-forbindelse på langruter. Jeg har også brukt min egen HF-radio i båt mange ganger.

...s anmerkning, i direkte sitats form, er avslørende ulogisk, som grepet ut av luften.

Jeg har aldri sagt det han skriver!

... lyver!

Jeg forutsetter at det også i Danmark medfører strafferettslig ansvar dersom det bevisst fremsettes falske påstander.

Jeg ber Ankenævnet selv vurdere de to amatørmessige rapportene fra ... og som selskapets ... baserer all sin argumentasjon på, sammenligne disse og se forskjellen i innhold.

Tid før båten synker:

En enkel beregning av hvor lang tid det vil kunne ta før båten synker, etter at jeg oppdaget vann over dørken, som følger:

Hvis vi sier at gjenstående volum som måtte fylles opp er maksimum 10 kbm, tilsvarende 10.000 liter, da kan vi lett beregne tid ut fra innstrømming pr. minutt.

... har vurdert dette til ca. 90 liter pr. minutt.

Skipsteknisk Institutt i Norge har vurdert det til maksimum 600 liter pr. minutt etter mine opplysninger.

Dette gir oss to regnestykker:

...:	10.000 liter : 90 liter/min =	111 minutter, dvs. 1 time og 51 minutter.
Skipsteknisk:	10.000 liter : 600liter/min =	17 minutter !!

Bruk av lensepumper ville ha forlenget tiden litt:

Et regnestykke til eksempel:

15. 83.892

Dersom vi sier at lensepumper vil klare, **i beste fall,** gjennomsnittlig 20 liter pr. min., så utgjør dette (20:600) x100 = 3.3 % i ovenstående regnestykke basert på tall fra Skipsteknisk Institutt.

Det gir en forlenget tid med 3.3 % av 17 minutter, dvs. 0.56 minutter, som igjen er omtrent 30 sekunder !

Jeg vil tro at Ankenævnet er enig i at bruk av lensepumper uansett ville hatt marginal betydning i denne sak.

I tillegg: - innstrømming i båten vil øke vesentlig når båten synker dypere ned i sjøen og derfor forkorte tiden. Dette er forklart og begrunnet i min omfattende havari-rapport.

Basert på ovenstående regnestykker: - et sannsynlig gjennomsnittlig estimat er 20-45 minutter for den tid det vil ta før båten synker etter at jeg oppdaget vann over dørken.

Jeg mener at det derfor var farlig kort tid tilgjengelig for forberedelser før båten sank.

Dette understreker alvoret i situasjonen. Det forklarer også hvorfor motor stoppet kort tid etter at jeg hadde satt gummibåten på sjøen.

Min reaksjon og prioritering var korrekt!

Jeg minner om - Opplevelse av tid i en nødsituasjon-:

5 minutter kan fort oppleves som en time."

Vedlagt brev af 10/4 2013 til nævnet har klageren fremlagt et søkort, hvorpå han har indtegnet den kurs han sejlede. I brevet har han anført følgende:

"Vedlagt finnes sjøkart over angjeldende område med kopier av sentralt område, Gaidarod, Nisyros og Kandelioussa.

Jeg bekreftet i samtale med selskapets konsulent ... at *min kurs ut fra øyen Gaidaros var 255 grader.* Dette er nevnt i hans rapport, brev til Pantaenius, datert 25.10.2012, side 3.

På vedlagte kart har jeg plottet inn en posisjonslinje for 255 graders trekk ut fra nordspissen av øya Gaidaros slik ... skriver.

Dersom vi forutsetter en fart på 5 knop så vil min sannsynlige posisjon etter hhv 1:30/2:30/3:30 være de samme som markert med bokstavene A/B/C. (1:30 = 1 time og 30 minutter osv.)

Av dette finner vi enkelt avstanden til Kandelioussa tilsvarende 6 Nautiske min (Nm) fra posisjon C og 9 Nm fra posisjon B.

Vi ser også at avstanden til øyene Nisyros og Gaidaros/Tilos er omtrent de samme.

Illustrasjonen viser også at :

1. Hvis jeg var i posisjon C, dvs, 6 Nm fra Kandelioussa, ville jeg brukt 1:30, en time og tretti minutter til Kandelioussa, forutsatt en maks. gjennomsnitts-fart på 4 knop (båtens fart mye redusert pga. stadig mer sjøvann inni båten). NB: (6 Nm:4 Nm/t= 1,5 time= 1:30)
2. Det betyr at jeg ikke ville nådd frem til øyen Kandelioussa før båten sank.
3. Dersom jeg var i pos. B, blir avstand og tid til Kandelioussa vesentlig større, tilsv. 9 Nm og tid 2:15 (9 Nm : 4 Nm/t= 2,25 t = 2:15)
4. Dette gir samme konklusjon som i pkt. 2.
5. Det er liten forskjell på distanse fra både pos. C og B til hhv Nisyros og Gaidaros.
6. Jeg ville derfor, hvis mulig, brukt omtrent samme tid til de to øyene.

Jeg mener ovenstående enkle plotting er den mest sannsynlige estimat for min posisjon i det øyeblikk jeg oppdager at båten tar inn sjøvann. Sannsynligvis et sted mellom posisjonene B eller C.

Denne enkle -navigasjon- burde selskapets konsulent ... gjort før han konstruerte sine konklusjoner.

Det gjorde han ikke fordi det gir helt andre konklusjoner enn de han fremsetter i sin rapport til selskapet 25.10.12.

Konklusjon:

...s utregninger og konklusjoner er sterkt misvisende i denne sak. Min reaksjon i havarisituasjonen var korrekt.

- Jeg snudde båtens kurs til eneste kjente retning mot sikkert land.
- Jeg prioriterte forberedelser med gummibåt for å berge eget liv.

Jeg fastholder derfor alle mine tidligere påstander og konklusjoner som korrekte."

I brev af 23/5 2013 til nævnet har selskabet bl.a. anført:

"Om taksator ...s kompetencer

Klager forsøger side 1-3 at, så tvivl om ...s faglige kvalifikationer og habilitet. Det kan oplyses, at ... har bevis til at kunne føre sætteskib op til 500 tons og GMDS certifikat til nødopkald og radiokommunikation. Som det fremgår af dokumenterne 1-4 til klagers brev af 20. marts har ... siden 1974 blandt andet arbejdet som først ansat og siden selvstændig bådbygger, været værftschef på et tysk værft, er godkendt besigtigelsesmand i Sverige og har siden 2001 arbejdet som taksator og har sejlet lystbåd i mange år.

Det er ingen hemmelighed, at firmaet MCS, som ... er ansat i, er en del af Pantaenius gruppen. At MCS-Scandinavia A/S har samme administrationsadresse som Pantaenius A/S fremgår af MCS hjemmeside jfr. de nævnte dokumenter 1-4. MCS arbejder for Pantaenius og for andre selskaber, som forsikrer lystbåd. Og ... har kontor i Sverige.
...
Ingen dokumentation for at båden er sunket.

I klagens bilag ..., klagers egen havarirapport side 12 beskriver klager hændelsesforløbet. Han beskriver at han ventede i nogen tid i gummibåden ved siden af båden inden han sejler mod Tilos. Som punkt 29 - 33 skriver han: '29. Gik deretter med dinghy omtrent samme kurs

mot Tilos. 20. ... sank stadig dybere i sjøen. 31. Jeg så masten forsvinne i det fjerne. 32. Reduseret sikt gjorde det vanskeligt å se om ... sank eller bare forsvant i horisonten'

Der er således ingen dokumentation for, at båden rent faktisk er sunket og således ingen dokumentation for, at der foreligger en dækningsberettiget begivenhed.

Det græske Øhav er et befærdet farvand og båden kan sagtens være fundet af andre, som har bjærget den. Det sker at lystsejlere vælger at forlade båden i det, som de opfatter som en nødsituation og at båden senere genfindes. Klager har jfr. bilag ... oplyst, at han er ivrig fotograf, at han fik bjærget sit dyre kamera over i gummibåden, i modsætning til hvad der er normalt i den situation har han ikke optaget fotos som viser, at båden rent faktisk sank og efter eget udsagn har han heller ikke set dette!

Da klager forlod båden var han i sikkerhed i jollen og vejret var stille. Selv om situationen ikke har været behagelig, er der således ikke tale om, at der har været overhængende fare for liv eller alvorlige fysiske helbredskader jfr. kaskobetingelsernes § 3 stk. 2. på det tidspunkt, da klager forlader båden. Forholdet kan derfor ikke betragtes som synkning jfr. § 3 stk. 2 selv om båden ikke er genfundet efter 3 måneder. Klager kunne være blevet længere tid ved båden og forsøgt at opsende nødraketter uden, at bringe sig selv i fare.

Om klagers position

Klager har i sit brev af 30. marts 2013 anført, at landsætning på øen Kandelioussa ikke er sandsynlig på grund af høje klipper. ... har heller ikke i sin rapport, bilag ..., foreslået dette, men alene konstateret, at klager efter sine egne oplysninger var tæt på denne. Det er alene i indklagedes udtalelse af 8. marts 2013 at dette er foreslået. Det anerkendes at landsætning ved Kandelioussa ikke er sandsynlig.

Den præcise positionen, som båden oplyses, at være sunket på vides ikke helt præcist. Men kursen kendes, da han i sin havarirapport, bilag ..., har oplyst at have sejlet i en lige linje fra øen Tilos mod Astypalaia. Han oplyser i denne at have sejlet ca. 3 timer 15 - 18 mil. I spørgeskemaet, bilag ... som han har underskrevet, har han til spørgsmål 5 oplyst at have sejlet 2,5 til 3 timer med en fart på 5,5 - 6 knob. I bilag ..., surveyrapporten side 6, figur 2 har han jfr. den orange linje som viser positionen efter 15 mil, været tæt på øren Kandelioussa. Og meget tættere på Øen Nisyros end øen Tilos, som han kom fra og returnerede til.

Selv når man tager al usikkerhed i klagers favør og ser på øverste billedet side 4 i hans havarirapport, dokument 9 til hans klage, er han væsentligt tættere på øen Nisyros med kystvagten i havnen i Mandraki, end på øen Tilos, som han returnerede til. Billedet side 4 i hans havarirapport, bilag ... er identisk med fig 1 side 6 i bilag ... surveyrapport og samme position som fig 3 og 4 i bilag ...

Uanset hvilken position båden kan være sunket på inden for det interval han har sejlet, er han fortsat meget tættere på Nisyros end på øen Tilos. Lægger man hans egen position til grund har han kun været 5.6 nautiske mil fra Nisyros jfr. bilag ... fig 4 og fortsat meget tættere på Nisyros end på Tilos.

Konklusionen er, at tager man al usikkerhed i klagers favør har han fortsat været meget tættere på Nisyros end Tilos, som han returnerede til.

I hans egen havarirapport, sagens bilag ... skriver han, at ikke kunne se land og valgte at blive i gummibåden i nogen afstand af båden ind til han kunne skimte nordspidsen af øen Tilos.

Dette giver ikke nogen mening, idet ... jfr. han egne oplysninger side 2 i hans havarirapport, klagens dokument 9, er 680 meter høj, hvorfor han burde have set denne først.

Sammen med sit brev af 30.03.2013 har klager fremsendt fotos af øen Nisyros fra en flytur den 19.03.2013. Fotos fra stor afstand som viser høje klippesider ved denne ø's sydside. Som sagens bilag ... vedlægges fotos af internettet forskellige strande på Nisyros, fortrinsvist på øens østside, hvor landsætning af båd er mulig. Endvidere er der på jfr. supplerende rapport fra ..., bilag ... på øens sydside en lille lastekaj og en mindre havn, han kunne være gået til.

Om kystvagten på Nisyros og nødopkald

... talte bl.a. med lederen af kystvagten i Nisyros, oversergent i havnepolitiet ..., og i rapporten er der oplyst hvilket nummer denne træffes på. Jfr. bilag ... har kystvagten bekræftet telefonisk, at de ikke har modtaget noget nødopkald den 1. oktober og at de ville kunne nå klager med pumpeudstyr på 20 til 25 minutter.

Til sit brev af 30. marts 2013 har klager vedlagt et dokument nr. 7 side 9, som viser en grøn RIB båd, som skulle være påmalet Coast Nisyros og med 2 påhængsmotorer. Det skal bemærkes at denne bådtype er ekstremt hurtig og sødygtig og bruges af redningstjenester overalt i verden.

Klager har bekræftet, at hans VHF virkede. Afstanden fra klager til kystvagten i Mandraki har været ca. 8 sømil og under alle omstændigheder klart under den normale rækkevidde som er 20-25 sømil for en VHF på en sejlbåd Jfr. bilag ... Og jfr. bilag ... har den græske kystvagt oplyst at dens VHF antenne er 10 meter høj, og selv om antennen på klagers båd ikke skulle have været særlig høj har der været rigelig margin til at få kontakt.

Som bilag ... vedlægges side 1- 2 fra Søsportens sikkerhedsråd, som bekræfter at rækkevidden på en VHF er ca. 50 km svarende til over 25 sømil. Og at afgiver man nødsignal alarmerer man både den officielle redningstjeneste (Lyngby Radio i Danmark/den græske kystvagt, myndigheder i Grækenland) men også alle skibe i nærheden.

Klager har kun udsendt et mildt Pan Pan 2 gange. Det græske ørige og området som klager sejlede i er med livlig skibstrafik af erhvervstrafik, færger til de forskellige øer, fiskere og andre lystsejlere, idet det bemærkes, at der en meget stor flåde af charterudlejningsbåde i Grækenland.

Det virker helt usandsynligt, at Mayday opkald eller udsendelse af flere Pan Pan ikke skulle være hørt af en af disse. Hvis et Mayday opfanges af en station kontaktes landstationer, der går videre med opkaldet jfr. bilag ... og kan iværksætte redningsaktion..

Om nødraketter

Klager har side 7 i sit brev af 30 marts 2013 til nævnet erkendt, at han kunne have opsendt nødraketter, men valgte ikke, at gøre det, da han var langt fra nærmeste bosætning på Nisyros og det var diset. Klager sejlede med selvstyrer, så han var ikke optaget af at styre båden. Han kunne have fundet sin position på kortplotter, eller GPS, hvis kortplotter ikke var monteret, orienteret sig på søkortet, sat kurs mod Nisyros og sejlet mod denne mens han lænsede og opsendte nødraketter jfr. bilag ... efterhånden som tågen lettede.

Jfr. klagers egen havarirapport, bilag ... til Pantaenius 1. udtalelse side 2 oplyser klager, at han gik i gummibåden, ventede i nogen afstand fra båden og efter nogen tid kunne han da se nordspidsen af Tilos, som han kom fra (ca. dobbelt så langt væk som Nisyros) 14 -18 sømil væk. Tågen er således lettet inden han efterlod båden og han har haft god tid til at opsende nødraketter under god sigtbarhed.

Om vandindtrængningen

Side 2 i sit brev af 30. marts 2013 påstår klager, at der i rapportens bilag ... er lavet beregninger ud fra en anden type akseltætning end den klager havde. Der henvises til spørgeskemaet, sagens bilag ..., som klager har underskrevet, at han havde en 1,5 tommer tyk aksel i båden og beregninger udarbejdet på grundlag af de mål, som fabrikanten af denne akseltype har oplyst. Se endvidere sagens bilag ..., hvor taksator ... kommenterer klagers havarirapport, bilag ... til klagen.

Klager citerer side 9 i sit brev af 30. marts 2013 til nævnet Skibsteknisk Institut i Norge for at skulle have beregnet vandindtrængningen til 600 liter per minut svarende til at båden skulle være sunket efter 17 minutter, hvis bådens rest volumen var 10.000. Disse beregninger er ikke dokumenteret og giver ikke nogen mening, allerede fordi der efter klagers egne oplysninger gik mindst 2 timer inden båden evt. sank. I det underskrevne spørgeskema, bilag ..., svar 28 oplyser klager, at der gik ca. en time fra han opdagede skaden til han gik i dingen (jollen) og side 12 i hans egen havarirapport, bilag ... til hans klage, svar 24 til 33 ventede han nogen tid i dinghyen, mens båden sank yderligere, inden han sejlede mod Tilos og så masten forsvinde, men han kunne ikke se om båden sank eller bare forsvandt i horisonten.

I ...s rapport, bilag ... er vandindtrængningen beregnet til 60 liter per minut. Og i bilag ... er der lavet en ny dokumenteret beregning, og 2 konkrete forsøg, som viser en indtrængning på 48 liter per minut. I praksis sikkert mindre på grund af begroning og snegle.

Lænsningen.

I bilag ... det underskrevne spørgeskema, svar 26, har klager oplyst, at der var både en elektrisk lænsepumpe i båden og en manuel. Og i survey rapporten, bilag ..., er det beskrevet at en normal elektrisk pumpe har en kapacitet på 20-35 liter i minuttet og den almindeligste manuelle pumper 82 l/minuttet. Men i surveyrapporten er det kun lagt til grund at det på en måde var muligt at lænse 60 liter ud i minuttet.

Klager har side 9 i sit brev lagt til grund, at lænsepumpe kan klare 20 liter i minuttet. Det vides ikke hvor han får dette tal fra. Men selv hvis dette tal lægges til grund vil den overskydende vandindtrængning være max 48 liter - 20 liter = 28 liter minuttet eller svarende til at man hvert minut tømte 3 - 410 liters spande fra kahytten og ud i cockpittet, hvorfra vandet selv kunne løbe ud. Eller 5 - 6 spande hvis ingen af lænsepumperne virkede! Men det er der ikke nogen oplysning om.

Selv om man skulle antage, som påstået af klager, men som ellers oplyst af kystvagten i Nisyros, at kystvagten på Nisyros ikke skulle have lænsepumper ombord, svarer vandindtrængningen til, at en tilkaldt medarbejder fra kystvagten eller anden sejler som kunne have opfanget et nødsignal, manuelt kunne have øset vandet ud, så det ikke var steget yderligere.

Om navigationen og kortplotter.

Klager har jfr. surveyrapport, bilag ... svar 5 side 2 forklaret at han havde en Garmin Kortplotter, men kunne ikke give nogen forklaring på hvorfor han ikke tændte den da han opdagede, at båden var utæt. Han havde således heller ikke mulighed for at oplyse position han kunne reddes på, hvis nogen opfangede hans nødopkald. Han har jfr. bilag ... under afsnittet GPS trods grundig udspørgen ikke forklaret, at den ikke skulle være monteret.

På side 7 og 8 i sit brev af 30. marts 2013 til ankenævnet erkender klager, efter at have set bilag ..., at han havde en ældre GPS uden kortplotter om bord. En GPS er et elektronisk navigationsinstrument som umiddelbart viser bådens position med længde og bredde, når den tændes. Denne position kan umiddelbart overføres til et søkort, tager kun kort tid, max 1- 2 minutter, hvorefter klager kunne have set sin position og sat kursen mod nærmeste relevante ø.

Selv om man skulle lægge klagers egen nye forklaring til grund, har han haft en GPS som på kort tid kunne have oplyst positionen.

Konklusion

Det er ikke sandsynliggjort at båden er sunket og at der er en dækningsberettiget begivenhed.

Dernæst gøres det fortsat gældende, at klager har udvist grov uagtsomhed og konklusionen i Pantaenius' udtalelse af 8. marts 2013 fastholdes med den konsekvens, at han kun har krav på erstattet istandsættelse af båden med kr. 200.000 svarende til omkostningerne, hvis han ikke havde udvist grov uagtsomhed.

Klager har sendt en utrolig mængde bilag til klagenævnet, som imidlertid ikke belyser sagen, da de fleste af dem vedrører utæthed ved akselgennemføring (det bestrides ikke at båden her blev utæt) samt at der var tåget først på dagen. Dette bestrides heller ikke. Selv om fakta kan se uoverskuelig ud, er fakta enkelt, hvis man lægger klagers egne oplysninger til grund:

1. han har alene foretaget 2 nødopkald (Pan Pan) og ikke det alvorligere Mayday, selv om VHF virkede.
2. På trods af han er erfaren sejler og pilot han har ikke forsøgt at finde ud af sin position ved at bruge nyindkøbt kortplotter (eller hvis denne ikke var monteret) eller sin GPS og sit søkort, så han kunne oplyse dette til ved nødopkald.
3. han har ikke forsøgt at lænse båden, selv om der gik lang tid inden båden sank, hvis den overhovedet er sunket.
4. han har ikke forsøgt at opsende nødraketter selv om tågen lettede

Det er forståeligt at klager også tænker på sin egen sikkerhed, men han kan have bragt sig selv i større [fare] ved ikke at finde sin position og ved i en åben lille jolle at sejle 14 -18 mil til Tilos og ikke til Nisyros, som kun var ca. 6 mil borte, og hvor der også efter hans søkort var mulighed for at gå i land eller i havn.

Endvidere anføres:

5. Det er usandsynligt at et fortsat nødopkald ikke skulle være hørt af kystvagt eller andre sejlere inden for en radius på ca. 50 km.
6. at kystvagten eller andre sejlere som havde opfanget et nødopkald kunne have assisteret ham enten med lænsepumpe, bådens manuelle pumpe eller lænset med spand. Og båden kunne være slæbt til ...

7. Det samme gælder for andre sejlere eller evt. beboere på Nisyros, som kunne have set opsendte nødraketter, hvis han havde sejlet mod denne.
8. At han sandsynligvis jfr. bilag ... og ... af egen kraft og motor kunne være sejlet til Nisyros eller meget tæt på denne, hvis han havde forsøgt lænsning og styret mod øen, båden reddet.

Ved vurderingen skal være plads til fejlskøn, da vi taler om grov uagtsomhed, men her er tale om, at klager intet har gjort ud over 2 opkald som ikke er registreret af kystvagt. Karakteren af hans undladelser er grov uagtsomhed.

9. Selv efter at have bragt sig 'i sikkerhed' ved at have klargjort jollen har han ikke undersøgt om bådens VHF radio fortsat var funktionsduelig og forsøgt at udsende nødopkald. Og efter at tågen begyndte at lette, mens han stadig var ved båden, har han ikke forsøgt at opsende nødraketter.

Det virker usandsynligt, at båden ikke ville være opdaget og dermed reddet, hvis han havde fortsat med at udsende nødsignaler over VHF eller havde forsøgt at udsende nødraketter.

Hvis ankenævnet lægger til grund, at der er en forsikringsbegivenhed og at båden ikke kunne være reddet selv om klager ikke havde udvist grov uagtsomhed, har klager ikke krav på, at få erstattet jollen og påhængsmotor, som han reddede sig i land i."

Klageren har i brev af 9/6 2013 til nævnet bl.a. anført:

"Her oppgis at VHF-antenne med ti meters høyde skulle oppfange mine kallesignal.

Dette er galt.

1. Fordi - Mandraki havn ligger på Nord-Vestlige side av øya Nisyros og det er ingen sikt derfra og til angjeldene sjø-område hvor jeg befant meg i havari-situasjonen. Sikten hindres av fjelllandskap mellom antenne og havarist og hindrer derfor ethvert radiosignal.
   Dette vises om man sjekker landskapet på Google Earth. VHF-radiosignaler krever som kjent fri sikt, ingen hindringer mellom sender og mottaker. ...s opplysning er derfor ikke korrekt.
2. Fordi Coast Guard i Mandraki havn, egentlig havnepoliti, lytter bare på kanal 12, som er radiokanal for lokalt havneområde og intet område utenfor havnen.
3. Fordi Coast Guard i Mandraki/Nisyros ikke har operativ antenne for VHF-kanal 16, på fjelltoppen, Olympia Radio.
   ...

... refererer kun til tlf. samtaler som han angivelig har hatt med Coast Guard. Han har ikke levert noen som helst dokumentasjon for disse samtale eller for de opplysninger han fremlegger.

Jeg tillater meg derfor å betvile at han har hatt noen tlf. samtale hvor hans opplysninger har blitt oppgitt. Han fremsetter kun påstander men ingen dokumentasjon.

Jeg minner om at jeg befant meg i et område med lite kommersiell trafikk og lenge etter at sesongen for seil-charter i Middelhavet var over. Sesongen der er omtrent sammenfallende med skoleferie i Danmark, og de to første uker i September.

Til eksempel- jeg observerte kun en annen seilbåt etter at jeg seilte fra Rhodos - og kun noen få ferger ut fra/til Rhodos og retning Nord/Sør, i trygg avstand fra det område hvor jeg seilte.
...
Ut fra min tidligere rapport med sjøkart, posisjonslinje og beregnede posisjoner vil man se at avstand fra havaristed og til henholdsvis Nisyros, og øyen Tilos hvor jeg kom fra og var kjent, er omtrent den samme. Det var også derfor logisk for meg å reversere kurs 180 grader mot kjent sted, ...

Dessuten, som dokumentert også med flybilder, så er Nisyros svært bratt og vanskelig tilgjengelig fra båt, specielt fra sør-vest, sør og sør-øst, - dvs. de områder som var nærmest min posisjon.

I tillegg, Ankenævnet kan selv se, ved å bruke Google Earth, at mine opplysninger om øyen Nisyros og dens kystlinje er korrekt.

Uansett - værforhold gjorde at horisontal sikt var begrenset og jeg dermed, i havari-øyeblikket, ikke kunne se mer enn noen hundre meter kanskje, i horisontal retning.

Det er min klare oppfatning at mitt valg om å returnere i retning mot Nisyros var korrekt. Og uansett, båten tok inn sjøvann og motor stoppet etter at jeg hadde forberedt min eneste mulige redning, gummibåt. Jeg ville følgelig ikke under noen omstendighet rukket frem til land i noen retning, verken Kandelioussa, Nisyros eller Tilos med min synkende båt, uten motor. Motor, eller operativ GPS med kartplotter ville ikke hjulpet meg uansett.

Å operere nød-lensepumpe og samtidig bruke VHF/foreta nødoppkall og klargjøre gummibåt liggende foran på dekk, det er en umulig oppgave. Ingen kan gjøre alt dette samtidig.

... tilleggs-rapport og selskapets vurderinger om sannsynlighet for stranding av båt på Nisyros er høyst hypotetiske og uten interesse for denne sak.

Dessuten, motoren stoppet lenge før jeg var i nærheten av både Nisyros og Tilos.

Nødoppkall: Pan Pan eller Mayday-Mayday.

... skriver i sin tilleggs-rapport at jeg var i en livstruende situasjon med en båt som tar inn mye vann og i tillegg med begrenset horisontal sikt, det krever Mayday-Mayday oppkall på VHF. Mayday brukes kun i livstruende situasjoner. Hans konklusion er følgelig at jeg var i en livstruende situasjon.

Ok-jeg kan akseptere det, men jeg brukte PanPan med begrunnelse som angitt i min rapport tidligere. Dessuten hadde jeg det travelt, jeg måtte klargjøre min eneste mulig redning der og daGummibåten.
...
Vanninntrenging:

... har basert sine beregninger kun på en lekkasje mellom propellaksling og slepe-ring i PSS-packless shaft sealing.

Dette er feil.

Han unnlater, kunnskapsløst eller med hensikt, å nevne den mulighet at gummibelgen, mansjetten rundt propellhylsen og slepe-ringen, også kunne være skadet. Hvis det var tilfelle, ville det gi en dramatisk økning i mulig vanninntrenging. Dette er kjent fra internet - jeg viser til følgende vedlegg - som nevnt i min første, tekniske havarirapport.
...
... eller selskapet later til ikke å ha oppfattet at båten hadde stått på land i ett år, var spylt med høytrykks-spyler, rengjort og malt med bunnstoff umiddelbart før sjøsetting. Det var derfor ingen groe eller snegler på båten, slik han skriver.

Ytterligere kommentarer, spesielt til de fremsatte sofistikerte matematiske formler, forutsettes å være uten interesse. Båten tok inn vann, en farlig situasjon oppsto, båten sank men jeg berget livet fordi jeg hadde forberedt evakuering og klargjort min eneste redningsmulighet, gummibåten.

GPS.

Jeg har tidligere kommentert og dokumentert dette. Jeg har også anmodet selskapet om å fremlegge kopi av de bilder av båten som ble innsendt ved inngåelse av forsikring. På disse bilder vises holder/brakett for tidligere GPS, Magellan 5000, men ingen GPS montert. Holder/brakett, ledninger og utvendig antenne i rustfritt stål vises på bilder. Denne GPS var fjernet fordi den var ubrukelig, fordi dens datakort var ubrukelig etter år 2000.

Selskapet unnlater bevisst å fremlegge disse bilder, fordi bildene viser at mine opplysninger er korrekte.

Min nye GPS ble innkjøpt som tidligere dokumentert, men ikke montert før avseiling fra Rhodos.

Jeg hadde derfor GPS med kartplotter om bord, men den var ikke montert.
Jeg hadde ingen annen GPS om bord.
...
Forsikringstilfelle/sunket båt.

Jeg har aldeles korrekt forklart at jeg mistet båten ut av syne, i havdis og tåke på kanskje noen hundre meters avstand. Jeg visste at båten tok inn sjøvann og jeg så fra min gummibåt at båten sank stadig lengre ned i sjøen.

Jeg fomoder at Ankenævnet er enig i at man ikke tenker hobby-fotografering i en slik situasjon. Jeg tenkte kun på å berge eget liv, og -ikke gjøre noe som kunne skade min gummibåt.

Jeg antar derfor med rimelig sikkerhet at båten sank kort tid etter at jeg sist svakt kunne se mast og rigg bli visket ut i hvit havdis mot en omtrent usynlig horisontlinje hvor hav og tåkedis nærmest gikk i ett. Sjøvann sto før evakuering langt over golvet i båten og også langt over en stoppet motor.

Jeg kan ikke se at det noe sted i forsikringspolise står at man positivt skal observere/fotografere en båt idet den synker ned i havet - for at forsikringen skal gjelde ?

Jeg hørte ingen trafikk på radio, jeg så ingen andre fartøy i nærheten.

Båten antas derfor sunket, - det har også vært selskapets antakelse inntil siste brev-.

Forsikringstilfelle må derfor ansees som inntruffet samme dag.

Selskapet har selvfølgelig søkt etter båten gjennom alle sine forbindelser.
Den er ikke gjenfunnet og må også derfor ansees som sunket.

Jeg tilføyer:
Dersom båten senere, mot formodning og all usannsynlighet skulle bli gjenfunnet, vil jeg gjerne ha den tilbake i reparert stand, med alt av personlig utstyr ombord og selskapet skal få sine forsikringspenger i retur !"

Selskabet har i brev af 5/7 2013 til nævnet bl.a. anført:

"Klager påstår nu, at på grund af klipper vil kystvagtens antenne ved Mandraki på Nisyros ikke kunne opfange et nødsignal og klager vedlægger sin udtalelse af 9. juni et vedlegg 1 a side 1 med Google foto af Nisyros. Den linje som klager her har tegnet svarer ikke til den position, som han tidligere har oplyst.

Som sagens bilag ... vedlægges kopi af det sidste bilag, som var vedlagt klagers udtalelse af 30/3 2013, og hvor klager har indtegnet sin position ved henholdsvis 2½ og 3½ timers sejlads og klager har tidligere oplyst at have sejlet ca. 3 timer. Endvidere henvises til billedet figur 3 side 7 i surveyrapport fremlagt som sagens bilag ... Efter disse og herunder efter klagers egne tidligere oplysninger har han haft en position, hvor klipper på Nisyros ikke ville have skærmet for signalet.

Klageren er fremkommet med yderligere bemærkninger i brev af 26/7 2013 til nævnet.

Nævnet har fået forelagt de bilag, som parterne har fremlagt, herunder taksators notat, som klageren underskrev den 18/10 2012, taksators rapport af 25/10 2012, søkort og fotos af båden og området.

Af forsikringsbetingelserne fremgår:

"**§ 1 Det forsikrede**
1. Det forsikrede er fartøjet anført i policen, dets komponenter og udstyr, herunder maskiner, joller, inventar og tilbehør, ekstraudstyr og personlige effekter ombord.
...
§ 3 Forsikringsbegivenheder
1. Forsikringen dækker pludseligt opstået tab eller skade (pludseligt opstået: når såvel tabet eller skaden som årsagen hertil sker på et tidspunkt og ikke i løbet af en periode) forårsaget af:

a) stranding, vandindtrængning, synkning, grundstødning og brud på, bøjning eller deformation af master, bomme og rundholter, og rivning af stående og løbende rig
b) ...

2. Hvis det på grund af overhængende fare for liv eller alvorlige fysiske skader er nødvendigt at forlade skibet, og det ikke er genfunden inden for 3 måneder, betragtes tabet som synkning.
...

25. 83.892

§ 6 Undtagelser
Denne forsikring dækker ikke følgende:
...
e) indirekte skade eller tab som f. eks. forringede sejlegenskaber eller værdiforringelse, manglende brug af det forsikrede og tab af indtægt."

Nævnet udtaler:
Efter sin gennemgang af sagen finder nævnet at måtte lægge til grund, at klageren efter at han havde konstateret at vandet steg langsomt, og at han ikke kunne stoppe lækagen vendte båden 180 grader med kurs mod den ø, han kom fra. Han foretog herefter to nødopkald over VHF-radioen, hvor ingen svarede, hvorefter han påbegyndte klargøring af jollen. Nævnet lægger endvidere til grund, at båden var forsynet med en manuel og en elektrisk lænsepumpe, men at klageren ikke gjorde brug heraf. Cirka en time efter at han havde opdaget vandindtrængningen, forlod han båden. På dette tidspunkt var motoren stoppet. Han ventede herefter noget tid i jollen og sejlede så tilbage til den ø, han kom fra.

Selskabet gør for det første gældende, at klageren ikke har sandsynliggjort at båden er sunket, og at der foreligger en dækningsberettiget begivenhed. Selskabet gør for det andet gældende, at klageren kunne have begrænset skaden ved at foretage en række handlinger, herunder yderligere nødopkald over radioen og starte bådens lænsepumpe, mens han sejlede mod ø 2, hvor der var hjælp at hente fra kystvagten. Selskabet anfører også, at klageren, da han befandt sig i jollen, kunne have affyret nødraketter.

Efter sin gennemgang af sagen finder nævnet, at det er mest sandsynligt, at båden er sunket, hvorfor der efter § 3 i forsikringsbetingelserne foreligger en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

Nævnet finder herefter, at klageren kunne have gjort mere for at forsøge at begrænse skaden. Henset til situationen han befandt sig i, finder nævnet dog, at det er betænkeligt at fastslå, at klageren, ved en uagtsomhed der kan betegnes som grov, har tilsidesat sin

tabsbegrænsningspligt, jf. forsikringsaftalelovens § 52. På denne baggrund skal selskabet udbetale den erstatning, som klageren har krav på i henhold til policen.

Klageren ses ikke at have afholdt udgifter til advokatbistand, hvorfor nævnet ikke kan pålægge selskabet at yde dækning i den forbindelse. Nævnet kan i øvrigt ikke kritisere, at selskabet har afvist at dække klagerens udgifter til transport og ophold, da disse udgifter ikke er omfattet af den tegnede forsikring.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, ACE European Group Limited v/Pantaenius, skal anerkende, at båden er sunket, og at klageren ikke ved grov uagtsomhed har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt i henhold til forsikringsaftalelovens § 52. Selskabet skal herefter udbetale klageren den erstatning han har krav på i henhold til policen med tillæg af renter i henhold til forsikringsaftalelovens § 24.

Klageren får ikke i øvrigt medhold.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels