/13

Den 7. oktober 2013 blev i sag nr. 83.908:

xxxxxxxxx xx xxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxx xxxxxxxx xxx xx xxx
xxxx xxxxxxxxx x

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har tegnet lystfartøjsforsikring i Tryg Forsikring A/S. Han klager over, at selskabet har afvist at dække transportudgifter i forbindelse med et anmeldt havari den 22/6 2012.

Selskabet henviser til, at forsikringsdækningen er begrænset til dækning af de normale omkostninger ved transport af det beskadigede til nærmeste reparatør, såfremt transport på grund af beskadigelse er nødvendig. Det er selskabets opfattelse, at klageren ikke har valgt nærmeste reparatør.

Af klageskemaet, der er underskrevet af klageren den 21/1 2013, fremgår bl.a.:

> "1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen. …
> I forbindelse med et mastehavari på min sejlbåd MAXI FENIX er der opstået en tvist mellem undertegnet og forsikringsselskabet TRYG. Tvisten vedrører dækning af transportudgifter af båden fra den havn som båden af Dansk Sørednings Selskab blev bjerget ind til (… Havneby) og reparationsværkstedet (… Marine Service …). Af vedlagte korrespondance bilag …, med TRYG fremgår det selskabet ikke vil dække transportudgifterne på kr. 12.082 kr. Det er selskabets fortsatte holdning, at båden i stedet for transport tilvalgte nærmeste reparatør i … kunne være blevet taget på land, repareret og forsynet med ny mast og rigning i … Havneby af det stedlige bådeværft på havnen (… Bådeværft). TRYG oplyser i skrivelse af 20.12.2012 (bilag …) at der i … Havneby er placeret en bådreparatør med tilhørende beddingsanlæg hvor reparationen kunne være foretaget dels på land med maste-oprigning samt masteudskiftning med båden i vandet.
> Mine kommentarer til TRYG's skrivelse af 20.12.2012 (bilag …) er følgende:

2. 83.908

a) TRYG erkender at en afgørende telefonsamtale med selskabets medarbejder om morgenen d. 22.06.2012 indeholder selskabets accept af at båden skulle transporteres til værft for reparation.
b) Uenigheden synes at være valget af nærmeste reparatør. Hvor TRYG mener at '… Bådeværft både har kompetence og faciliteter til at foretage reparation og maste- og rigningsudskiftning.
M. h.t. b) kan jeg oplyse at … Bådevæft ikke har faciliteter til at landssætte en moderne kortkølet sejlbåd. Det pågældende beddingsanlæg tilhørende … Havn *er* udelukkende beregnet for langkølede både som fiskekuttere m.v. Det ville være en særdeles hasarderet operation at tage en MAXI FENIX på land med det beddingsanlæg som TRYG henviser til. Af vedlagte mail (bilag …) fra havnens havnefoged bekræftes det at havnens bedding ikke kan anvendes til kortkølede både som min Maxi Fenix. Desuden kan det oplyses at de lokale lystbåde i … Havn alle hvad angår sejlbåde anvender en tilkaldt mobilkran til når der foretages søsætning og optagning forår og efterår. M. h. t. selve … Bådeværft er der tale om træskibsværft som er specialiseret i vedligeholdelse af gamle træskibe. Værftets data indeholder intet der tyder på at der kan foretages en fuldstændig maste- og rigningsudskiftning. Vedlagte bilag … indeholder ikke angivelse af relevante reparationsaktiviteter for moderne glasfiber sejlbåde. En direkte telefonisk henvendelse til bådeværftet har klart bekræftet dette. Det skal i den forbindelse oplyses at de lokale 'folk på havnen' om morgenen d, 22.06.2012 efter nattens havari i Kattegat klart mente at landsætning og reparation lå uden for det lokale bådebyggeris formåen.

Samlet set kan det konkluderes at den stedlige bådreparatør på … Havn som TRYG henviser til skulle have udført reparation og masteudskiftning / rigning etc. ikke er en relevant 'nærmeste reparatør'

Da jeg i dagene efter mit mastehavari undersøgte hvilken reparatør der skulle bjerge og bortransportere den havarerede båd var der kun 2 der besvarede mine henvendelser Foruden … MARINE service i … fik jeg positiv tilbagemelding fra en reparatør på … Havn. Af disse valgte jeg … MARINE SERVICE som det tættest beliggende samtidig med at man kunne starte bjergningen med det samme.

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet? …
Jeg ønsker at TRYG skal refundere de udgifter jeg har haft til transport af min MAXI FENIX til nærmeste reparatør … MARINE SERVICE, … Udgiften andrager 12.082 kr ref. Bilag …"

Heroverfor har selskabet i brev af 12/3 2013 til nævnet bl.a. anført:

"Vores kunde klager over, at vi har afvist erstatning af transport og optagning af vores kundes båd i forbindelse med at vores kundes båd blev taget op af vandet og transporteret fra … Havn til … Marine Service …

Bemærkninger til sagen
…
Transportomkostninger betales … kun, såfremt transport er nødvendig grundet beskadigelsen og i så fald kun til nærmeste reparatør. Forsikringen dækker dermed ikke fri transport rundt i landet.

Vores kunde kontaktede os den 22. juni 2012 kl. ca. 05.50, hvor vores kunde anmeldte, at båden var havareret med knækket mast ud for … Havn og var bugseret til … Havn.

Da vores kunde kontaktede os igen senere på morgenen den 22. juni 2012, oplyste vi i overensstemmelse med forsikringsbetingelserne, at båden kunne fragtes til nærmeste værft.

Samme dag sendte vi et brev til vores kunde, hvor vi bad vores kunde sende *billeder af båden, billeder af skaden/skaderne på båden, reparationsoverslag fra reparatør med navn, adresse og telefon.* Vi skrev yderligere, *at når vi havde modtaget oplysningerne, ville vores kunde blive kontaktet af vores bådtaksator, der ville orientere vores kunde om sagens videre forløb.*

Næsten en måned efter skaden - den 17. juli 2012 - sendte vores kunde oplysningerne til os, men hvilke desværre ikke synes at være modtaget den dag. Vi modtog oplysningerne den 26. juli 2012. Tilbuddet på reparation af båden var af 17. juli 2012 og gældende i 1 måned fra denne dato.

Af tilbuddet fremgik også transport af båden til … Marine Service …. Tilbuddet var ikke accepteret af os, men båden var allerede transporteret til … Marine Service i …, da vi modtog tilbuddet, og dette til trods for, at der lå en bådreparatør i … Havn.

Af tilbuddet fremgik dog ikke reparation af sejl, udbedring af skrogskader/glasfiberskader og sikkerhedsline, herunder skader, som skulle dækkes af forsikringen.

Det sidste tilbud (tilbud på reparation af sejl) til opgørelse erstatningen modtog vi først ultimo september/primo oktober 2012 fra … Sail til hvem … Marine Service havde sendt sejlene. Vi fremsendte derfor først den 4. oktober 2012 erstatningsopgørelse til kunden. Erstatningen blev udbetalt den 28. december 2012, hvor vi fik oplyst kontonummer af kunden til udbetaling af erstatningen.

Der ligger en bådreparatør i … Havn, der kunne have udført masteudskiftningen, der monteres, når båden ligger i vand, foruden oprigning af mast, som foregår på land. Jeg vedlægger e-mail fra bådreparatøren i … Havn, som bekræfter, at han kunne have udbedret skaderne, som var dækket af forsikringen - mindre glasfiberskader, maste og rigning -.

Bådreparatøren i … Havn har dog samtidig oplyst, at han på tidspunktet, hvor vores kundes båd kom ind i Odden Havn, havde travlt, og ved forespørgsel fra vores kunde, meddelte vores kunde, at denne måtte finde en anden reparatør, da reparatøren ikke havde tid. Reparatøren har oplyst, at denne havde en ventetid på minimum 1 måned.

Reparation af båden hos … Marine Service var endnu ikke påbegyndt, da vores taksator foretog besigtigelse den 7. august 2012 og igen den 20. august 2012. Derforuden modtog vi først det sidste tilbud til opgørelse af erstatningen ultimo september/primo oktober 2012, idet tilbuddet af 17. juli 2012 fra … Marine Service ikke indeholdt tilbud på alle de dækningsberettigede forhold. Reparation af båden blev således hos … Marine Service først påbegyndt flere måneder efter den 22. juni 2012, hvor skaden skete. Båden kunne således inden for samme tidsrum være blevet repareret hos … Bådværft.

Yderligere følger det af forsikringsbetingelserne, at transport til nærmeste reparatør kun er dækket, *'såfremt transport på grund af beskadigelse er nødvendig'.* Båden er en større sejlbåde med en indenbordsmotor. Båden kunne dog ikke sejle med motor, da der ingen køling var på motoren. At der ingen køling var på motoren, var ikke en følge af, at masten knækkede, hvorfor dette forhold intet havde med forsikringsskaden eller forsikringsdækning at gøre. Kunden kunne derfor have fået repareret motoren i … Havn og derefter sejlet båden til …

Marine Service … eller andet værft, såfremt kunden ikke ønskede at afvente reparation i Odden Havn.

På baggrund af ovenstående, herunder forsikringsbetingelserne, hvoraf det fremgår, *at båden skal fragtes til nærmeste værft for reparation, såfremt transport på grund af beskadigelse er nødvendig,* samt at vi kun har givet tilsagn til at få transporteret båden til nærmeste værft, kan vi ikke tilbyde dækning af transport af båden fra … Havn til … Marine Service i …

Vi fastholder således vores afgørelse i sagen.

I forhold til optagning og søsætning af båden i … Havn, har vores kunde modtaget 2.000 kr. incl. moms, jf. erstatningsopgørelsen (op- og ilægning for rep. af fribord). Henset til at optagning og søsætning skulle være sket med kran, har vores kunde ret til yderligere 1.000 kr. i erstatning, således vores kunde burde have modtaget 3.000 kr. til optagning og søsætning.

I forbindelse med udbetaling af den samlede erstatning, begik vi desværre en fejl, idet vi udbetalte 48.571,50 i alt (incl. 2.000 kr. til optagning og søsætning) minus selvrisiko 3.000 kr. = 45.517,50 kr. i erstatning. Det er mere end vores kunde i henhold til forsikringsbetingelserne er berettiget til, da der i forsikringsbetingelserne er en begrænsning på erstatning for mast, bom og spilerstage med monteret tilbehør på 20 % af forsikringssummen (forsikringssummen er 100.000 kr.= 20.000 kr.). Tilsvarende gør sig gældende for reparation af sejl.

Henset til denne begrænsning i forsikringsbetingelserne, er vores kunde reelt kun berettiget til 31.567,50 kr. i erstatning incl. 3.000 kr. til optagning og søsætning af båden, jf. korrekt opgørelse af erstatning (op- og ilægning for rep. af fribord). Kunden har således samlet modtaget 13.950 kr. for meget i erstatning, når de ekstra 1.000 kr. indgår i opgørelsen af erstatningen og 14.950 kr. for meget i erstatning, når de ekstra 1.000 kr. ikke indgår beregningen af erstatningen. Det er således vores opfattelse, at vores kunde er blevet tilgodeset de ekstra 1.000 kr. til optagning og søsætning ved vores fejludbetaling. Det øvrige for meget udbetalte beløb har og vil vi naturligvis ikke kræve tilbagebetalt."

Hertil har klageren i udateret brev modtaget af nævnet den 27/3 2013 bemærket:

"Tryg's brev af 12. marts 2013: Side 1, 2. sidste afsnit *'at båden kunne fragtes til nærmeste værft'.* Denne tekst er i Tryg's tidligere brev af 20. december 2012 side 1 sidste afsnit angivet som: '*det oplyses altid til kunderne, at båden skal transporteres til nærmeste værft, som --'*
Jeg konstaterer, at Tryg i det sidste brev prøver at svække det udsagn man tidligere er fremkommet med. Da jeg efter havariet søgte efter et værft, der kunne reparere min båd incl. ny rig, var det på baggrund af en telefonsamtale med selskabet, der netop gav udtryk for at båden skulle transporters på værft. Hvis Tryg mente dette kunne være gjort ved at forhale båden 50m til bådeværftet i Odden Havn, var det jo det man skulle skrive.
1. Side 2, 2. afsnit: '*Tilbuddet* (om transport) *var ikke accepteret af os, men båden var allerede transporteret til … Marine service i …, da vi modtog tilbuddet, og dette til trods, at der lå en bådreparatør i … havn'.*
Tryg har aldrig stillet krav om, at der skulle forelægges et tilbud på bjergning og transport. Instruksen fra Tryg var, at båden skulle transporteres på værft, og at der skulle udarbejdes et overslag på reparation som jeg skulle sende til selskabet. Herefter ville jeg blive orienteret om det videre forløb. Jeg henviser til Tryg's brev fra 22. juni 2012.
2. Side 2 afsnit 5 og 6. Som tidligere oplyst, var det en kendsgerning for de tilstedeværende folk på kajen i … Havn om morgenen d. 22. juni 2012 efter havariet, at jeg ikke kunne forvente hjælp fra det lokale værft, da dette **kun beskæftiger sig med trækuttere.** Jeg mener ikke, at have henvendt mig på værftet idet også værftets hjemmeside udelukkende omtalte træ-

skibsbygning end ikke glasfibereparationer er omtalt. Jeg henviser til følgende hjemmeside: http://www.... Det var klart, at jeg behøvede specialister i rigning af både, for at bjerge resterne fra båden samt efterfølgende, når der skulle etableres en ny rig. Hvis et værft ønsker at servicere moderne glasfibersejlbåde, er det en betingelse at man råder over en velegnet beddingsvogn / kran samt en mastekran. Værftet og havnen har ingen af delene, selv ved rejsning af mast skal der tilkaldes en kran udefra. At værftet nu melder sig klar til kunne servicere moderne glasfibersejlbåde, må derfor betragtes som useriøst. Desuden fremgår det, at værftet er klar til at reparere og opslibe fribordet fra vandsiden med båden i vandet. Dette er klart uprofessionelt idet et værktøj ikke kan anvendes på denne måde. Desuden ville det ikke have været muligt at kontrollere bådens bund, vandlinje område samt ror og drev for skader efter at mast og rig havde banket imod under den flere timer lange tur fra havaripositionen til … Havn.
3. Side 2 afsnit 8. Tryg hævder at jeg bare kunne have ordnet køleproblemet med motoren og efterfølgende have motorsejlet båden uden rig til ... Min båd er en sejlbåd med en lille 7 Hk motor. Jeg betragter det som helt udelukket, bare at fixe et 'lille problem' og derefter påbegynde en motorsejlads over Kattegat og halvvejs rundt om Sjælland på disse vilkår, (jeg har min egen bådplads i … Havn). Motoren er en hjælpemotor med meget lille effekt i forhold til bådens deplacement og størrelse, og kan kun bruges til havnemanøvre samt under vindstille vejr. Hvis båden er uden rigning og sejl, skal den ikke ud på en længere havsejlads.
4. Side 3. Oplysningerne om at jeg skulle have fået udbetalt for meget er helt nye. Tryg har ikke oplyst mig om dette tidligere. I min oprindelige klage til Trygs Kvalitetsafdeling fra 22. november 2012, har jeg netop spurgt om min sag i alle detaljer er blevet behandlet korrekt i henhold til selskabets procedurer. Såfremt jeg nu skal forholde mig til disse nye oplysninger, vil jeg være nødt til at konsultere juridisk assistance i forsikring, hvilket jeg indtil videre ikke påtænker.

Samlet må jeg konkludere, at jeg har handlet korrekt i henhold til Tryg's oprindelige udmelding. Jeg har fået båden bjerget fra havnen, transporteret den på værft og det nærmeste var … MARINE SERVICE i ... Det værft som Tryg efterfølgende syntes var det nærmeste, var ikke en reel mulighed hverken dengang da båden lå havareret i havneindløbet eller efterfølgende."

Herefter har selskabet i brev af 2/5 2013 til nævnet anført:

"Side 1, 2 afsnit:

I stedet for sætningen 'at båden *kunne* fragtes til nærmeste værft' skulle rettelig stå 'at båden *skulle* fragtes til nærmeste værft'. Med denne ændring svækkes udsagnet således ikke.

I forhold til at vi skulle have oplyst, at vores kunde skulle have benyttet … Værft, undersøger vi ikke hvilket værft, der ligger nærmest, hvor båden ligger, men overlader dette til kunden.

1.
Side 2, afsnit 2:
Når det vælges at benytte et værft, som ikke er det nærmeste værft, bør tilbuddet forelægges Tryg til accept, såfremt det vil sikres, at Tryg vil betale.

2.
Side 2 afsnit 5 og 6:
Der tages ikke hensyn til, hvad de tilstedeværende folk på kajen i … Havn om morgenen mente.

6. 83.908

… Bådværft har oplyst, at kunden henvendte sig, men at værftet på daværende tidspunkt ikke havde tid. Jf. min skrivelse af 12. marts 2013. Det synes i øvrigt også naturligt, at kontakte det værft i den havn, hvor man har lagt til med en skade og fysisk befinder sig, og ikke udelukkende ud fra hjemmesiden konstatere, at værftet ikke kan udføre opgaven.

… Bådværft har oplyst, at værftet kan udføre mindre reparationer i form af en slibning og polering som kundens mindre skade, samt at værftet før har haft sager, hvor værftet har brugt en vognmand/kranassistance fra …, der har haft et stativ med, hvor båden kunne stå i, jf. min tidligere skrivelse. Vi har udbetalt 3.000 kr. i erstatning til vores kunde til optagning og søsætning, hvilket er det beløb, som det ville have kostet os til optagning og søsætning incl. kranassistance og stativ fra …, såfremt reparation var sket hos … Bådværft.

Vedr. udskiftning af masten er det korrekt, at der også skal bruges en kran, men der vil man naturligt, når fiberreparationen er udført og båden skal i vandet igen, bruge den samme kranmand til at løfte masten på plads.

3.
Side 2, afsnit 8:
Der er motor på båden, der gør, at det er muligt at sejle båden med motor, når der er blikstille eller ved manøvrering af båden i havn. Kunden skulle naturligvis ikke ud på havsejlads, men kunne sejle langs kysten og i så fald også til sin hjemhavn, såfremt han helst ville det.

På baggrund af ovenstående og skrivelse af 12. marts 2013 fastholder vi vores afgørelse i sagen."

Klageren har i brev af 15/5 2013 til nævnet anført:

"Side 1 andet afsnit.
Jeg konstaterer at TRYG overlader til kunden at finde det nærmeste værft. Jeg konstaterer også at TRYG ikke har forudsat dette skal forudgodkendes af selskabet forinden der træffes beslutning om transport. Jeg går udfra at når der tales om et værft, så menes der et værft, der kan påtage sig opgaven med dels: 1) Hurtigt at bjerge båd og den beskadigede rigning fra den midlertidige placering bag Oddens Havns ydermole 2) Efterfølgende være i stand til at foretage samtlige reparationer og fornyelser som havariet medførte. På den baggrund var værftet i Odden Havn ikke relevant idet man ikke kunne påtage sig opgaven.

Øvrige punkter i TRYGs brev:
TRYG har ikke ved min skadesanmeldelse betinget sig, at skulle have forelagt tilbud på bjergning og transport forinden dette blev igangsat. Jeg har som nævnt ovenfor valgt det nærmeste værft, der kunne klare opgave med bjergning, transport og udbedring af skader. Som tidligere oplyst erindrer jeg ikke at have talt med … Værft men hvis der har været værftsfolk på kajen om morgenen efter havariet er det måske det som værftet nu opfatter som en henvendelse. De 3000 kr. som TRYG taler om er afsat til bådens håndtering ved … MARINE service, både for oprigning, mastehåndtering / flytning på firmaets område.

Sluttelig konstaterer jeg at TRYG er enig i, at man ikke foretager planlagt havsejlads uden rig med kun en 7 hk motor. TRYG's udsagn om at man kunne sejle langs kysten i vindstille fra … til … betragter jeg som helt useriøst og uaktuelt.

Jeg fastholder min samlede konklusion nævnt i min sidste skrivelse sidste afsnit."

7. 83.908

Efterfølgende har selskabet i brev af 8/6 2013 til nævnet anført:

"Vi har modtaget Ankenævnets brev af 17. maj 2013 med brev af 15. maj 2013 fra vores kunde.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at … Bådværft kunne påtage sig opgaven med de dækningsberettigede skader, men at der var en ventetid på ca. 1 måned. Vores kunde sendte os i øvrigt først næsten 1 måned efter skaden tilbud på udbedring af skaderne, og tilbud på reparation af sejl modtog vi først ultimo september/primo oktober 2012.

Udbedring hos … Marine Service synes således også at have ventetid på udbedring af båden.

Vi fastholder vores afgørelse i sagen og skal hermed overlade det til Ankenævnet at træffe afgørelse i sagen."

Nævnet har fået forelagt de bilag, parterne har fremlagt.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"19. Begrænsninger i erstatningsbeløbet

19.1
Erstatning for mast, bom og spilerstage med monteret tilbehør kan ikke overstige 20 % af fartøjets forsikringssum.

19.2
Erstatning for sejl kan ikke overstige 20 % af fartøjets forsikringssum.
…
19.5 Transportomkostninger.

19.5.1
Normale omkostninger ved transport af det beskadigede til nærmeste reparatør betales af Tryg, såfremt transport på grund af beskadigelse er nødvendig."

Nævnet udtaler:

Ifølge selskabet fik klageren af værftet i den havn, hvortil båden blev bugseret efter havariet den 22/6 2012, oplyst, at han måtte finde en anden reparatør, da værftet ikke havde tid. Endvidere fremgår det af værftets hjemmeside, at det ikke er specialiseret i glasfiberbåde som klagerens. Efter en samlet vurdering af sagens oplysninger finder nævnet på denne baggrund ikke at kunne kritisere, at klageren valgte et andet værft.

8. 83.908

Ifølge klageren kontaktede han efter havariet flere reparatører, men kun to besvarede hans henvendelser, hvorefter han valgte den nærmest beliggende. Efter det oplyste kan nævnet herefter ikke kritisere, at klageren valgte sidstnævnte reparatør, selvom denne eventuelt også havde ventetid. Nævnet finder desuden ikke grundlag for at kritisere, at klageren valgte at lade båden transportere fra den ene havn til den anden i stedet for selv at sejle båden. Selskabet har således ikke været berettiget til at afvise at dække transportomkostninger i forbindelse med havariet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Tryg Forsikring A/S, skal anerkende, at det er forpligtet til at dække transportomkostninger i forbindelse med havariet den 22/6 2012, og selskabet skal på den baggrund genoptage sagen.

Poul Sørensen