Ankenævnet for Forsikring

Den 22. september 2014 blev i sag nr. 85982:

xxxxxx xxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxx xxx
xxxx xxxxxxxxxx

mod

Søassuranceforeningen "Ærø" G/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring i Forsikringsselskabet Søassuranceforeningen "Ærø" G/S. Han klager over selskabets erstatningsopgørelse for et anmeldt havari, hvor båden grundstødte.

Selskabet har anført, at erstatningsudbetaling ikke er afvist, da selskabet afventer klagerens besvarelse af nogle supplerende spørgsmål vedrørende havariet. Selskabet har anført, at sagen – herunder om båden blev ført forsvarligt – kan vurderes endeligt, når klagerens svar modtages.

Ved skadeanmeldelse af 13/10 2013 anmeldte klageren, at hans båd, der blev ført af hans far, var blevet beskadiget under sejlads, og han oplyste bl.a.:

> "Hvordan opstod skaden
> Påsejlede stor sten under vandoverfladen ud fra … Strand ved … Vi sejlede på ca 8 fod dybde, så det overraskede os en del.
>
> Beskrivelse af skadens omfang
> Ved påsejling, ophørte motorkraft, formentligt beskadiget gearkasse og propellen har fået en mindre skade. Der opstod ligeledes skade på kølen i samlingen mellem køl og hæk. Båden ligger på … Strand, så vi kan ikke om skroget har tage yderligere skade."

I havarirapport af 29/1 2014 foranlediget af selskabet fremgår bl.a.:

> "HÆNDELSESFORLØB:

Forsikringstagers far, …, har bl.a. oplyst følgende vedr. havariets opståen, ved vor første kontakt med denne:
- At de var under sejlads fra … mod … (syd for …).
Der blæste en frisk vind fra Ø'lig retning, og der var store bølger.
De sejlede med en fart af ca. 10-15 knob.
Ekkoloddet viste en vanddybde på 6-7 fod (i den skr. anmeldelse til selskabet er der oplyst en vanddybde på ca. 8 fod).
- Pludselig rammer fartøjet en sten e.lign. og mister øjeblikkeligt trækkraft / fremdrift.
- Fartøjet begynder at drive ind mod kysten, men besætningen forsøger ikke at kaste anker e.lign. for at forhindre stranding /grundstødning.
- Efter at have drevet lidt tid, observerer de at fartøjet er lidt utæt, lænsepumpen starter op med jævne mellemrum.
Efter nogen tid driver fartøjet på land.
…

Under / efter bjergningen af fartøjet fra stranden ved ..., oplyser … bl.a. følgende:
- At de ikke kunne få fartøjets Garmin GPSmap 720 kortplotter til at virke under sejladsen. Han havde forsøgt at indstille den forud for deres afsejling fra …, men da den ikke virkede under sejladsen slukkede de den.
(han oplyste ydermere, at han aldrig rigtig havde fundet ud af hvordan navigatoren fungere-de). De ville da sejle ind til … for at få indstillet den rigtigt og derefter fortsætte sejladsen mod ....
Pga. søgang ville … [klagerens far] ikke stoppe båden og hente papirsøkort i kahytten, da hans hustru blev søsyg hvis fartøjet lå og rullede i bølgerne.
De grundstødte inden de nåede til ....

Undertegnede besigtigede fartøjet sammen med bjergeren, efter at dette var bjerget væk fra stranden.
Følgende kunne bl.a. konstateres:
Kortplotteren blev tændt.
Denne viste ingen 'slæbespor' fra den aktuelle sejlads (funktionen var aktiveret i plotteren). Den viste derimod en rute fra … til …, men indtegnet som en direkte linje (fugleflugtslinje) og ikke markeret som en sejlrute udenom sejladshindringer.
Der var således intet der indikerede at plotteren havde været tændt under nogen del af den aktuelle sejlads.
Det seneste egentlige slæbespor der var indtegnet i kortet, stammede fra en sejltur i starten af august, fra … til ...
Der kunne ikke umiddelbart ses papirsøkort i fartøjet.

Da undertegnede senere foreholder … [klagerens far] selskabets holdning om at der var udvist mangelfuld navigation, forklare han bl.a. følgende:
- At de ikke kunne få navigatoren til at virke forud for deres sejlads, hvorfor den ikke var tændt på turen.
(dette afviger fra hvad undertegnede bestemt mener han tidligere har oplyst hertil).
- De sejlede til … uden brug af søkort eller anden navigation, da han kendte turen meget godt.
De ville så sejle ind til …, og der finde søkort frem og planlægge den videre tur til …, eller de ville få navigatoren til at fungere.
(første gang undertegnede talte med … [klagerens far], oplyste denne at de var undervejs fra … mod … (og senere skulle videre til …), men han nævnte intet om at de skulle i havn i …).
- At han undervejs på turen så at ekkoloddet viste 8 fod vanddybde da de var i en bølgedal, og at han da straks søgte længere udad (østpå) da han ikke ville sejle på så lavt vand. *(dette*

stemmer dårligt overens med hans tidligere udsagn til undertegnede samt opl. i den skr. anmeldelse til selskabet).
- At han kendte farvandet nord for … meget godt, og at han sejlede "langt udenfor bøjerne" da havariet indtraf.
(hans oplysninger om den aktuelle vanddybde stemmer dårligt overens med dybdeangivelserne i søkortet 'udenfor bøjerne'.
Den bøje der kan være tale om er en grøn tønde på …, og denne står på ca. 6 meter vand (ca. 19 fod), 1 sømil fra kysten.

…

BESKADIGELSER:
Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:
Fartøj:
A. Flere gennemgående skader i skrogbund, fortrinsvis inde omkring centerlinjen.
B. Flere lidt mindre alvorlige laminatskader i skrogbund, jævnt fordelt over det meste af skrogbunden.

Drev / motor
1.Finne på Z-drev bøjet.
2.Forreste propel tydeligt skader ved påsejling.
3.Lækage ved pakdåser omkring propelaksler (akslerne kan være skæve).
4.Knækbøsning på drivaksel ant. knækket.
5.Skjold nederst på transom v. anode knækket / beskadiget.
…

Med udgangspunkt i de ovennævnte anførte prisrammer, skønnes rep. omk. at ville andrage i størrelsesordenen, incl. Moms kr. 172 – 216.000,-

Forud for havariet androg fartøjets handelsværdi skønsmæssigt kr. 275.000,- med fradrag af kr. 13.000,- for en tidligere skrogskade der endnu ikke er udbedret, men som er kontanterstattet.
Dette giver en aktuel handelsværdi på kr. 263.000,- før seneste skade.

Det beskadigede fartøj skønnes at have en handelsværdi på kr. 80-100.000,- i nuværende stand.
…

STATUS:
...

Intet rep.arbejde er igangsat herfra, eller andre aftaler indgået, der binder selskabet desangående.
Selskabet har hertil meddelt, at de ikke finder at føreren har udført nødvendig navigation, og derfor vil selskabet ikke yde fuld erstatning.

… [Klagerens far] er herfra tilbudt en kulant kontanterstatning på kr. 90.000,- efter aftale med selskabet, hvilket han blankt har afslået.
Han er af den opfattelse at selskabet skal føre bevis for påstanden om utilstrækkelig navigation, og at de ikke vil være i stand til dette.

Sagen afventer således selskabets videre behandling."

I mail af 30/1 2014 fra selskabet til klagerens far fremgår bl.a. følgende:

> ”Jeg kan forstå, at der er givet et kulancemæssigt tilbud om erstatning, men det er blevet afvist af din søn …, som er forsikringstager, hvorfor det nu er bortfaldet.
>
> Din anmeldelse dateret 2013-10-13 har jeg læst igennem, men nogle detaljer om selve grundstødningen mangler, som jeg venligst beder dig forklare / oplyse så præcist som muligt.
>
> 1) Var båden forsynet med et funktionsdygtigt Garmin GPS Map Navigator (eller andet navigationsinstrument), og blev den benyttet under hele sejladsen fra … og indtil grundstødningen?
> 2) Hvis GPS'en ikke blev benyttet, hvilket kort blev der i så fald navigeret efter fra ... og indtil grundstødningen?
> 3) Du bedes oplyse positionen for den påsejlede sten (grundstødningen) så præcist som muligt, gerne ved en markering på det benyttede søkort eller ved Længde-/Breddegrad.
> 4) Hvilke foranstaltninger iværksatte føreren af båden evt. besætningen (navn udbedes) efter grundstødningen for at sikre at fartøjet fortsat var sødygtigt?
> 5) Hvor lang tid (i minutter) gik der fra grundstødningen og indtil båden drev på land?
> Hvad var den nærmere årsag til at båden drev på land (f.eks. kunne ankeret ikke fastholde båden på positionen)?
> 6) Hvilke foranstaltninger foretog føreren af fartøjet eller dets besætning sig efter grundstødningen for at tilkalde hjælp til bugsering, fra SOK eller andet for at afværge at båden gik på grund / drev på land?
>
> Med en fyldestgørende forklaring, vil erstatningsspørgsmålet hurtigt kunne afklares – ellers vil jeg vende tilbage med evt. supplerende spørgsmål.
>
> Kan vi ikke opnå enighed, nævnes for god ordens skyld, at spørgsmålet om erstatning vil kunne indbringes for klagenævnet hos Danske Tursejlere eller Ankenævnet for Forsikring. I ingen af disse tilfælde, vil der være behov for advokatbistand, da nævnene medvirker til at sagen bliver belyst og der ydes ikke retshjælpsdækning til en sådan forelæggelse.”

Ved mail af 7/2 2014 fra klageren til selskabet fremgår bl.a. følgende:

> ”Jeg vil i øjeblikket undlade at besvare dine spørgsmål, da jeg har sendt sagen til vores advokat. Vi føler os mildest talt rigtig dårlig behandlet. Efter vores bedste overbevisning har vi sejlet fejlfrit, som vi i øvrigt altid gør når vi besøger …, hvilket vi gør et par gange om måneden hele sommeren. Der er hyggeligt og vi nyder turen og afslapningen ved cafe'en ved kajen.
> Jeg har fået en del henvendelser af personer, der dels har set os på vandet, men også tog imod os ved stranden da vi langt om længe kunne hoppe over bord og trække båden ind på stranden.
> Flere af disse kunne bekræfte at vi sejlede tilstrækkeligt langt ude, men formentligt har ramt en af de sten der ligger ude ved ... Disse sten er desværre ikke afmærket på noget som helst kort, hverken 112 eller 103, hvilke vi begge har i båden. Jeg blev kontaktet af et vidne, der efterfølgende sendte mig vedhæftede rapport over grundstødningen.”

Klagerens mail af 7/2 2014 til selskabet havde vedhæftet udtalelse af 4/2 2014 fra en yachtskipper, og det fremgår bl.a.:

”**Sejlads ved og over …**
… er kendetegnet som et fladbundet område, med flere helt små stenrev eller stenrevler på sandbund. På store områder af grunden er der endvidere bevoksninger af tang og andre søplanter. Derudover er der mange sten, med størrelse som rækker fra mindre sten og op til størrelse som en fodbold. Endelig og ikke mindst er der mindst 4 meget store sten, hvor den største blandt lokale kaldes …. … benævnes ofte Folkevogns rugbrødet, fordi denne har størrelse og form som den populære folkevogn.
… og de andre meget store sten er kun synlig over vandoverfladen ved meget ekstremt lavvande.

Ingen af de store sten er afmærket med sømærke, det være sig isoleret fareafmærkning, specialafmærkning eller kompasafmærkning.

Videre er de 4 store sten ikke angivet på søkort, hvor der normalt anvendes bogstavet **R** (rock) eller sten på dansk, når en sten af hensyn til sejladssikkerheden skal angives
Sammenfattende er de store sten på … ikke afmærket, stenene er ej heller angivet på søkort og de kan normalt ikke spottes direkte eller indirekte ved krusninger på vandoverfladen. Videre er iøvrigt ingen restriktioner for sejlads over ...

…

Konklusion
Som det fremgår af ovennævnte, er der kun en enkelt og meget lidt udtømmende advarsel omkring besejling af …, og denne er endda givet i regi af en uofficiel hjemmeside fra … Havn.
Der er derimod ingen advarsler fra officielle dokumenter som søkort og havnelods, men alene anbefalinger.
Alene af den grund, at der finder en grundstødning sted, må det konstateres at sejladsen ikke har været gennemført med tilstrækkelig agtpågivenhed, men omstændighederne taget i betragtning kan der på ingen måde findes belæg for at sejladsen har været gennemført groft uansvarlig og ansvarspådragende.”

I brev af 21/2 2014 fra klagerens advokat til selskabet, er det bl.a. anført:

”Min klient har tegnet kaskoforsikring hos jer. Af forsikringsbetingelserne fremgår det, at kaskoforsikringen omfatter skade på fartøjets skrog, jf. pkt. 2.1.

Det fremgår endvidere af disse betingelser, at kaskoforsikringen dækker skade, som følge af grundstødning, jf. pkt. 2.5.

Min klient har oplyst overfor mig, at grunden til, at I ikke vil udbetale hele beløbet skyldes, at der er handlet uagtsomt samt uforsvarligt. Min klient bestrider, at dette skulle være tilfældet. Dette er endvidere blevet bekræftet af flere øjenvidner. Jeg skal i den anledning henvise til … [yachtskipperens] udførlige udtalelse vedrørende hele forløbet, jf. bilag ...
…

Stenene er således ikke angivet på noget søkort. Min klient har derfor ikke på nogen måde haft mulighed for at undgå grundstødningen, hvorfor der ikke er handlet uforsvarligt eller uagtsomt.

Det fremgår endvidere af … [yachtskipperens] udtalelse, at han selv har opmålt afstanden til … stenen. Afstanden er 973 metre fra kysten. Dette betyder, at afstanden til kysten har været ca. 1 km på tidspunktet for grundstødningen.

Båden tog, som tidligere nævnt, stor skade, som følge af grundstødningen. Den begyndte således at tage vand ind, hvorfor min klient hurtigst muligt ville ind på land, da besætningens sikkerhed var i fare. Dette må anses for at være en naturlig og korrekt disposition, hvorfor der i den henseende heller ikke kan være tale om, at der er handlet uagtsomt og uforsvarligt."

Ved mail af 5/3 2014 til selskabet fremsendte klagerens advokat svar på spørgsmålene, som selskabet stillede i sin mail af 30/1 2014 til klagerens far, og det fremgår bl.a.:

"1)
…
En Garmin 720. Jeg havde indtastet … som mål, men ikke bedt om en rejserute, da vi ville sejle ind til … og spise vores frokost og derfra bede gps'en om en rejserute til …, hvor vi ville tanke benzin til turen. … Stenen er ikke markeret på hverken kort eller kortplotter. Jeg havde ikke kendskab til … stenen før grundstødningen.

2)
…
Vi råder over 2 stk. søkort, 103 og 112, som vi benytter når vi sejler i området.

3)
…
Jeg har vedhæftet en rapport over grundstødningen, udført af … - den dækker vist fuldt tilstrækkeligt spørgsmålet om vores placering på tidspunktet, hvor motoren mister kraft.

4)
…
Jeg forsøgte selvfølgelig at styre båden bedst muligt, men motoren mistede alt sin kraft og vi drev med vinden og var heldige at vinden bar os mod vest og ikke det modsatte, da situationen så havde været en del mere alvorlig. Med hul i bunden af båden.

5)
…
Båden tog hurtigt og meget vand ind, så det sidste jeg kunne finde på var at sænke ankeret — vi var bange for at båden ville synke hurtigt.
Vinden gjorde, at vi blev ført ind mod stranden. Jeg har ikke fornemmelse af, hvor lang tid der gik fra grundstødningen til vi var i land, grundet de stressende omstændigheder.

6)
…
Lige efter grundstødningen kontaktede jeg … Havn, men desværre forgæves, da den gik på telefonsvarer. Desuden var signalet på vores mobiltelefoner meget svagt. Vi var herefter nødt til at handle efter omstændighederne, jf. ovenfor."

I mail af 5/3 2014 fra selskabet til klagerens advokat fremgår bl.a. følgende:

"ad. 1) Garmin Map Navigator blev ikke anvendt til navigation forud for havariet?

ad. 2) og 3) Blev et af de nævnte kort benyttet under den her omhandlede sejlads, og i bekræftende fald, hvor befandt båden sig (position angivet i bredde-/længdegrad) på havaritidspunktet? Det fremgår ikke, af …s udtalelse, at han har været med på turen, hvorfor hans forklaring om havariforløbet må stamme fra din klient.

ad. 5) Din klient oplyser at, ankeret blev "sænket". Betyder det, at ankeret blev kastet, men ikke kunne fastholde båden? Eller blev det smidt over bord for at lette den?

…

Vor besigtigelsesmand har anslået reparationsomkostningerne til kr. 172/216.000, hvorfra skal trækkes kr. 13.000 for den ikke udbedrede tidligere skade. Skaden på Z-drevet skal opgøres efter forsikringsbetingelsernes § 5.6 b), hvor erstatning for reparation af drevet fra 2005 maks. kan andrage den nævnte %-sats for et tilsvarende nyt drev. Der er en selvrisiko på 5 % min. kr. 5.000 maks. kr. 15.000.

Ønsker din klient skaden opgjort på kontantbasis kan vi tilbyde kr. 85.000 efter fradrag af selvrisiko, og båden tilhører fortsat ham.

Må vi høre fra dig, om båden ønskes repareret eller din klient ønsker kontanterstatning."

Ved brev af 10/3 2014til selskabet oplyste klagerens advokat, at klageren ønskede at få båden repareret.

Ved mail af 10/3 2014 til klagerens advokat anførte selskabet bl.a. "vi har noteret, at din klient ønsker skaden repareret." og "Desværre besvarer du ikke samtidig de sidste spørgsmål i min mail af 2014-03-05 (ref. Ad. 1) samt 2) og 3), hvorfor jeg endnu ikke kan instruere vor taksator om, hvorledes vi dækker. Så snart jeg har modtaget svar på disse spørgsmål – gerne med vort skadenr. oplyst, skulle sagen være belyst tilstrækkeligt."

I klageskemaet af 20/3 2014til nævnet har klageren bl.a. anført:

"1. Sagsfremstilling, kort redegørelse for sagen…
D. 12/10 -2013 stødte vi på dengang for os ukendte sten- …stenen, hvilket medførte stor skade på vores båd.
Søassurancen tilbød et beløb til reparation på 50%, dog max 90.000,- hvilket vi på ingen måder kan acceptere, da vi intet forkert har gjort. Vi sejlede fuldt forsvarligt.

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet?
Erstatning og dækning af skade I.H.T. forsikringsbestemmelser. Dækning af juridisk assistance. Dækning af erstatningsbåd fra april til båden er færdig"

I selskabets svar til nævnet af 14/4 2014 fremgår det bl.a.:

”Som det vil ses af korrespondancen med klagers advokat, har vi ikke afvist at betale erstatning. Der er meget stor divergens mellem de oplysninger vor besigtigelsesmand modtog fra føreren af båden umiddelbart efter havariet og det senere påstande, hvorfor vi har bedt klager om besvarelse af nogle få spørgsmål, hvilket han har nægtet.

Modtager vi fyldestgørende besvarelse af de fremførte spørgsmål (Bilag E) pkt. 1), 2) og 3), kan hændelsesforløbet - specielt om båden har været navigeret på forsvarlig vis - vurderes endeligt. Dette har klager afvist at medvirke til og har alene henvist til (hans) bilag 1, hvilket er en udtalelse fra en person, der ikke har været tilstede på havaritidspunktet.”

Klagerens far har hertil i brev af 29/4 2014 til nævnet bl.a. anført:

”Selskabet skriver at undertegnede har nægtet at besvare nogle spørgsmål, fremsendt af selskabet. Dette er ikke korrekt. Der er svaret på spørgsmål omkring Garmin Navigatoren og søkort og undertegnede er enig i …[yachtskipperens] betragtninger omkring, hvor båden befandt sig, da den grundstødte, da dette stemmer overens med vores egen oplevelse, hvilket vi også har tilkendegivet igennem advokaten. Oplysninger om vanddybde før og umiddelbart efter grundstødningen indikerer hvor vi har befundet os og at vi så formentligt har ramt en af de større sten, som …[yachtskipperen] nævner, men hvilken er vi ikke bekendt med. Da jeg ikke på tidspunktet for grundstødningen kiggede på søkortet. Trist de ikke er afmærkede, så kunne vi have været dette foruden. Med vores viden på uheldstidspunktet fandt vi det fuldt ud forsvarligt at færdes på dette område, da der intet sted er angivet, at det skulle give anledning til problemer. Vores båd har en dybdegang på 95 cm med skruen helt i bund og dybdemåleren viste 7-8 fod umiddelbart inden grundstødningen og i minutterne op til viste den omkring 1314 fod. Vi sejler altid mellem 4 og 6 meter linien når vi sejler til …, altså omkring 1000-1200 meter fra stranden, hvilket vi også gjorde på denne skæbnesvangre dag.

Udover ovenstående, har jeg ikke yderligere kommentarer til selskabets forklaring, så jeg finder, at sagen kan forelægges nævnet på det forhåndværende grundlag

Sidst, men ikke mindst, vil jeg dog gerne påpege, at vi blot ønsker båden repareret, på trods af omkostninger til selvrisiko, egenbetaling for drevet m.v. og ikke, som vores advokat har skrevet tidligere, at få udbetalt pengene. Dette ønske opstod, på baggrund af en udtalelse fra værftet, der mente båden var totalskadet. Havari rapporten fra … er først kommet mig i hænde efter advokaten har skrevet brevet til selskabet og da jeg kan se omkostninger for reparation ligger langt under genanskaffelsesprisen, ønsker vi bare at få den repareret og tilbagebringes til den stand den var i da vi grundstødte.”

Forsikringsbetingelserne og indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

”1.5 Forsikringen dækker ikke skade eller tab:

…
c) Forårsaget med fortsæt eller under påvirkning af spiritus, narkotika og euforiserende stoffer.
…

2.5 Under sejlads og henliggen i vandet jf. §1.3 dækker kaskoforsikringen tillige:

a) Skade som, følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.
…
c) Anden skade på skroget, som skyldes en hændelig hændelse.

…
g) Forsikringen omfatter også dækning af ekstraudgifter i forbindelse med ferieafbrydelse. Afbrydes ferie af mindst en uges varighed pga. dækningsberettiget skade på din båd, betales eksempelvis udgifter til hotelophold, erstatningsbåd eller udgifter til hjemtransport af de personer, som var om bord. Max. erstatning er kr. 20.000 pr. år. Der opkræves ikke selvrisiko.

5.2 Partiel skade
a) Reparations- eller kontanterstatning.
Søassurancen Danmark kan vælge at lade skaden reparere eller erstatte den med et kontant beløb. Fartøjet skal sættes i samme stand, som rimeligt modsvarer den, som fartøjet havde umiddelbart for skaden skete."

Nævnet udtaler:

Det fremgår af sagen, at klagerens båd stødte på grund den 12/10 2013, da den angiveligt påsejlede en stor sten, og der opstod herved skader på skroget og motoren. Selskabet oplyste i mail af 5/3 2014 til klagerens advokat, at reparationsomkostningerne beløb sig til mellem 172.000 kr. og 216.000 kr., og selskabet tilbød udbetaling af en kontanterstatning på 85.000 kr. samtidig med, at klageren beholdt båden. Klageren tilkendegav i mail af 10/3 2014 til selskabet, at han ønskede reparation af båden.

Selskabet har efterfølgende ikke taget stilling til dækningen af reparationen af båden, fordi klageren ikke har besvaret de spørgsmål, der er nødvendige for, at selskabet kan tage stilling til, om båden blev navigeret på forsvarlig vis og omfanget af forsikringsdækning. I mail af 5/3 2014 til klagerens advokat bad selskabet om svar på, om GPS Navigatoren på båden blev anvendt forud for havariet, om søkort blev benyttet under sejladsen, og hvor båden befandt sig på havaritidspunktet, og om ankeret – der blev sænket – ikke kunne fastholde båden, eller om det blev smidt over bord for at lette denne.

Det fremgår af havarirapporten af 29/1 2014, at klagerens far havde oplyst, at de ikke kunne få bådens GPS navigator til at virke under sejladsen, og han havde forsøgt at indstille den forud for afsejlingen, men at han slukkede for den, da den ikke virkede. Han forklarede også, at han på grund af søgang ikke ville stoppe båden og hente papirsøkort i kahytten. I mail af 5/3 2014 til selskabet havde klagerens advokat sendt oplys-

ninger om havariet fra klagerens far, hvor det bl.a. fremgår, at "det sidste jeg kunne finde på var at sænke ankeret – vi var bange for at synke hurtigt. Vinden gjorde, at vi blev ført mod stranden." Herudover fremgår det af brev af 29/4 2014 fra klagerens far til nævnet, at placeringen af båden på tidspunktet for havariet var i overensstemmelse med oplysningerne i udtalelsen fra en yachtskipper af 4/2 2014, som selskabet fik tilsendt ved mail af 7/2 2014.

Nævnet finder på baggrund af udtalelserne i havarirapporten at måtte kunne lægge til grund, at GPS navigatoren og søkortene på båden ikke blev anvendt under sejladsen og forud for havariet, samt at båden efter klagerens opfattelse befandt sig som skitseret i udtalelsen fra yachtskipperen af 4/2 2014. Nævnet finder også at måtte kunne lægge til grund, at bådens anker blev sænket for at lette båden, således at den ikke ville synke.

Nævnet finder på baggrund af de foreliggende oplysninger, at selskabet har fået tilstrækkelig besvarelse af spørgsmålene til at foretage en vurdering af dækningen i sagen. Nævnet finder herefter, at selskabet på det foreliggende grundlag skal tage stilling til forsikringsdækning i sagen.

Klageren har i klageskemaet anført, at selskabet skal dække hans advokatomkostninger i forbindelse med sagen samt omkostningerne til en erstatningsbåd, indtil den havarerede båd er blevet repareret.

Det fremgår af de gengivne forsikringsbetingelser, at forsikringen dækker erstatningsbåd i forbindelse med afbrydelse af en ferie på mindst en uges varighed. Da der i sagen ikke foreligger oplysninger om, at grundstødningen medførte afbrydelse af ferie, finder nævnet, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at betale for en erstatningsbåd.

I henhold til forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3 kan sikrede kræve rimelige og nødvendige omkostninger til advokatbistand dækket af selskabet. Nævnet finder, at klageren ikke har godtgjort, at det har været nødvendigt, at afholde omkostninger til en advokat i

sagen. Nævnet har blandt andet lagt vægt på det beskrevne hændelsesforløb. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at dække klagerens udgifter advokatbistand.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Søassuranceforeningen "Ærø" G/S, skal genoptage sagsbehandlingen for så vidt angår spørgsmålet om forsikringsdækning for skaden på den grundstødte båd.

Klageren får i øvrigt ikke medhold.

Marianne Højgaard Pedersen
formand