Ankenævnet for Forsikring

Den 4. februar 2015 blev i sag nr. 86940:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Søassuranceforeningen "Ærø" G/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring i Søassuranceforeningen "Ærø" G/S. Han klager over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for en skade på sin båd i forbindelse med et havari.

Selskabet har pr. kulance tilbudt at yde dækning med kr. 90.000, men afviser i øvrigt at være forpligtet til at yde dækning under henvisning til, at forsikringsbegivenheden blev fremkaldt forsætligt.

Klageren har tidligere indbragt sagen for nævnet, der i kendelse 85982 af 22/9 2014 bl.a. udtalte følgende:

> ”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 dækning 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 forsikrings-dækning. 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 papir-søkort i kahytten. I mail af 5/3 2014 til selskabet havde klagerens advokat sendt oplysninger 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.

…

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."

Selskabet genoptog sagsbehandlingen og modtog supplerende havarirapport nr. 1 af 24/10 2014, og det fremgår bl.a.:

"**Identifikation:**

Vedr. skade d. 4.august 2013:
Skaden blev angiveligt anmeldt fra … [klagerens fars] mailadresse.
På skadesanmeldelsen stod [klageren] opført som fører på skadetidspunktet.
På samme skadesanmeldelse stod [klagerens fars] tlf. nr. og mailadresse anført som kontaktoplysninger. På skadesanmeldelsen der angiveligt var udfærdiget af [klagerens far] , stod der anført at de 'Påsejlede en genstand på vej fra …ø og vores påmonterede bovpropel knækkede midt over og beskadigede bunden af båden flere steder'.
Under denne sagsbehandling var det alene [klagerens far] undertegnede var i kontakt med, ligesom det alene var [klagerens far] der havde rettet henvendelse til forhandleren af de beskadigede dele og til den reparatører der indledningsvis blev nævnte i sagen.
Under vor fælles besigtigelse med [klagerens far], oplyste denne at han sammen med hans bror havde monteret den 'nu' ødelagte bovpropel i den forgangne vinter.
Alle aftaler om erstatning mv. blev da indgået med [klagerens far].
Det var på daværende tidspunkt vort indtryk, at [klagerens far] var 'medejer' af fartøjet, og at han brugte det på lige fod med [klageren].

…
Al vor kontakt og forhandling i denne sag, er foregået med [klagerens far].
Undertegnede er vidende om, at [klagerens far] også har ført forhandlinger med den båd-handler / reparatør hvor den beskadigede båd nu henstår, om køb af en anden større båd, og at det beskadigede fartøj skulle indgå i denne handel.

Forsvarlighed af sejladsen d. 12. oktober 2013:
…
[Yachtskipperen] har udfærdiget en udtalelse til [klagerens far] vedr. hændelsen.
Denne er fremlagt overfor ankenævnet, og undertegnede har nu modtaget kopi af denne. [Yachtskipperen] skriver at de store sten på … Grund ikke er afmærket i søkortet.

Dette er ikke korrekt.
Nedenfor er indsat en uddrag af søkort nr. …
Den røde pil viser advarslen på … Grund.
Symbolet (kryds med stiplet cirkel omkring) betyder 'Sten eller skær over hvilken dybden er ukendt, men skønnes at være 20 meter eller derunder'.
Bogstaverne 'PA' til højre for symbolet, betyder 'Omtrentlig plads', hvilket vil sige at positionen ikke kenders præcist.
De to gule pile viser de andre advarsler i området (R=Klippe, kampesten, store sten og Cb=Mellemstore sten).
Det fremgår således tydeligt af søkortet, at der er mange sejladshindringer i området.
Ved den grønne pil ses farvandsafmærkningen der skal lede skibsfarten sikkert uden om … Grund)
…
STATUS:
Vedr. identifikation at det vort indtryk at forsikringstagers brug af båden kan sidestilles med ejerskab.

Vedr. forsvarlig sejlads, et det vort indtryk at brug af søkort ville have advaret føreren om at der var sejladshindringer med upræcis positionsangivelse i området."

I supplerende havarirapport nr. 2 af 28/10 2014 blev reparationsomkostningerne på båden opgjort til samlet kr. 222.918,75, hvoraf selskabet andel kunne opgøres til kr. 194.044, 86, såfremt skaden blev anerkendt.

I mail af 29/10 2014 til klagerens far afviste selskabet at yde dækning, idet det bl.a. blev gjort anført:

"Af din anmeldelse til Søassurancen dateret 2013-10-13, vedlagt som bilag C) til Ankenævnet, fremgår, at du er ejer af det havarerede fartøj. Dette har du senere kommenteret med, at du er den faste bruger af båden under din søns, vor forsikringstagers studier i … [by]. Efter vor opfattelse vil der kunne statueres identifikation mellem din søn og dig i forhold til den indgåede forsikringsaftale.
Som citeret af Ankenævnet dækker forsikringen ikke skade eller tab 'c) forårsaget med forsæt - - '.

Det er vor opfattelse, at der foreligger dolus eventualis (den mindste grad af forsæt) ved ikke at navigere efter GPS eller kort nr. …, når det af søkortet tydeligt fremgår, at der er sejladshindringer i det besejlede område.

Reparationsomkostningerne har … Enterprise opgjort til kr. 194.044,86.
Handelsværdien for fartøjet umiddelbart før skaden er anslået til kr. 263.000 og umiddelbart efter havariet til ca. kr. 80-100.000. Reparationsomkostningerne kan således ikke rummes indenfor differencen mellem handelsværdierne før og efter havariet ca. kr. 175.000. Skaden kan derfor opgøres til en kontanterstatning på kr. 160.000 efter fradrag af selvrisiko kr. 15.000."

Ved klageskema af 10/11 2014 indbragte klageren sagen for nævnet. Klageskemaet var vedlagt brev af 11/11 2014 fra klagerens far, der bl.a. gjorde gældende:

"Jeg kan nu se, at der på søkort nr. … er angivet en cirkel med et kryds indeni og hvor der står PA, hvilket jeg ikke har nogen anelse om hvad betyder. Jeg har efterfølgende forsøgt at finde en forklaring på nettet, men kommer det ikke nærmere end at det betyder noget i retningen af: 'omtrentlig position', men ikke hvad det er eller hvor det er placeret og min position var ikke i nærheden af dette mærke på søkortet. Normalt når vi sejler i ukendt farvand anvender vi vores Garmin 920 kortplotter for at få en optimal og sikker rute til destinationen. På denne dag, d. 12/10 2013, var vores endelige destination, …. Vi ville en tur til …minde først for at få frokost og derefter til … for at tanke, hvorfor vi ville indstille kortplotteren inden vi igen sejlede fra …minde.
…
Skroget på vores båd stikker omkring 65 cm og med propellen helt i bund stikker den omkring 95 cm. Når jeg sejler til …minde sørger jeg for altid at have omkring 13-14 fod dybde under mig, hvilket jeg kan holde øje med på dybdemåleren og så ved jeg at jeg holder mig mellem 4 og 6 meter linien, hvilket svarer til 1000-1200 meter fra stranden udfor … Strand, hvor … Grund ligger. Denne linie går øst … Grund og pludselig kunne jeg på dybdemåleren se at der kun var 7-8 fod (vand under båden, hvorfor jeg straks styrede mod øst for at komme på dybere vand, men i dette sekund forsvandt motorkraften og vi drev mod land. Der var heldigvis stenvind den dag, da vi tog en hel del vand ind og jeg ikke ønskede at synke med båden et sted mellem Jylland og Sjælland.

[Yachtskipperen], se vedlagte dokument, forsøger at angive hvad jeg formentligt har ramt, men ingen er sikre på dette, og der er ingen der med sikkerhed kan sige præcis hvor den store sten ligger i vandet, da den ikke er afmærket, hverken på vandet eller på søkortet. Så når Selskabet henviser til at jeg har ramt denne såkaldte sten på det angivne sted er det blot gætteri, da de heller ikke ved hvor den ligger. Når man taler med de lokale mennesker, der bor tæt på, eller har båd i …minde er disse sten alvorlige, men de er kun kendte af de lokale og ingen forstår, hvorfor de stadig ikke er afmærkede. Adskillige har påsejlet dem, og fået dækket skaderne i øvrigt, men stadig er de ikke afmærkede, hvilket jeg mener er uheldigt.
…
Jeg har intet gjort forkert i.h.t. den viden jeg var i besiddelse af på havaritidspunktet. Hvis jeg gentog påsejlingen, ville jeg være tættere på at kalde det forsæt, da jeg nu er bekendt med at der er uafmærkede sten i området af skade bliver man klog.
Det er dog trist de ikke er afmærkede, så kunne vi have været denne oplevelse foruden. Med min viden på uheldstidspunktet fandt jeg det fuldt ud forsvarligt at færdes på dette område, da der intet sted er angivet at det skulle give anledning til problemer."

Selskabet har i svar af 20/11 2014 til nævnet bl.a. gjort gældende:

"Ejerskab / Identifikation:
Følgende besvarelser fremgår af skadesanmeldelsen til indklagede dateret 2013-10-13 (bilag C), 'Fører af fartøjet, da havariet indtraf: Ejer' samt 'Førerens navn: … [klagerens far]'. [Klageren] er indklagedes forsikringstager.
Anmelder har senere i mail dateret 2014-10-08 (Bilag F) kommenteret ejerskabet således: 'Det er [klageren], der har betalt og derfor ejer båden, men han er travlt beskæftiget med at færdiggøre sin eksamen …'.
Anmelderen opfatter sig selv som ejer af båden. I hvert fald er det anmelderen, der fører opsyn med båden, er fast bruger sammen med klageren og anmelderen sørger for vedligeholdelse og reparation af båden ligesom al korrespondancen i forbindelse med skader foregår med ham. Der er derfor et faktisk interessefællesskab mellem klager og anmelder, der fremkaldte havariet, hvorpå identifikation kan statueres, således at overtrædelse af policens undtagelser kan finde anvendelse på indklagedes erstatningspligt overfor klager.

Kendskab til sejlads over … Grund:
Anmelder har oplyst, at han er godt kendt med farvandet, hvor havariet fandt sted. Dette har han meddelt vor besigtigelsesmand … (Bilag 2 side 3, 1. nye afsnit, pkt. 4) og uddybet i sin mail dateret 2014-02-07 (bilag G) - 'når vi besøger …minde, hvilket vi gør et par gange om måneden hele sommeren'.

…
Erklæring fra Yachtskipper af 1. grad … (Bilag 3):
Forelagt oplysningerne om søkortets markeringer af forhindringer, har [yachtskipperen] overfor vor besigtigelsesmand … erkendt, at de store sten, som anmelder påsejlede, er markeret på kort …, som ovenfor beskrevet (Bilag H, side 3). [Yachtskipperens] erklæring er således forkert på dette væsentlige punkt.
…
Konklusion:
Det er indklagedes opfattelse, at anmelderen har optrådt forsætlig (dolus eventualis) ved, trods sit kendskab til det besejlede område at undlade at benytte GPS navigatoren eller søkort … under sejladsen over … Grund. Havde kortet været benyttet, hvad godt sømandskab forudsætter, ville anmelderen have været opmærksom på, at han nærmede sig de på søkortet anførte forhindringer og påsejlingen af en af stenene kunne have været undgået og havariet dermed afværget."

I brev af 1/12 2014 fra klagerens far til nævnet hedder det bl.a.:

"Nu er der pludseligt tale om et problem om ejerskab/identification, hvor der bliver henvist til policens undtagelser. Hverken jeg eller forsikringstager, [klageren] er bekendt med at der er undtagelser til policen, så vi står helt uforstående overfor dette punkt. Jeg kan ikke se der er problemer i, at jeg låner min søns båd en gang imellem. Min opgave på hændelsesdagen var at flytte båden til en nyindkøbt bådplads i … Lystbådehavn, da dette passede bedre ind i [klagerens] hverdag. Indklager mener at jeg betragter mig selv som ejer af båden, hvilket ikke er sandt. Jeg er kun bruger af båden. At jeg i.f.m. anmeldelsen til forsikringen angav mig selv som ejer, var blot en uoverlagt handling. Min søn var midt i en svær eksamenstermin og jeg ville gerne afholde alle problemer inden han blev informeret om sagen, så han ikke behøvede tænke på situationen, men kunne koncentrere sig om sine studier.

I konklusionen lægger indklager vægt på, at undertegnede har handlet med fortsæt, ved på trods af mit kendskab til det besejlede område at undlade at benytte GPS eller søkort. Hvad er det for et kendskab jeg skulle have til området ? der er intet farligt angivet på vores GPS kortplotter eller navigator, hverken X(PA) eller andet der kan vurderes som farligt. Det er

normalt GPS Navigatoren vi følger, når vi sejler, så det er min klare overbevisning, at skulle der være farligt på det angivne område ville det også være markeret på vores elektroniske GPS navigator. Denne blev indkøbt i løbet af forsommeren, netop med henblik på at kunne sikre sig imod farlige steder p vandet. På søkortet er der angivet en cirkel med et X indeni og en betegnelse der hedder PA, men denne betegnelse ligger flere hundred meter fra den kurs jeg normalt følger, se bilag 1, så jeg føler ikke jeg har gjort noget forkert."

I forsikringsbetingelserne fremgår det bl.a.:

"§ 1 Forsikringens omfang

1.1. Hvilke personer er sikrede
Forsikringen dækker forsikringstageren og enhver, der efter aftale med forsikringstageren og uden vederlag benytter fartøjet. Forsikringstager skal være medlem af Danske Tursejlere. Forsikringen omfatter refusion af max. 5 overnatninger pr. år i lystbådehavnene på ..ø.

…

1.5 Forsikringen dækker ikke skade eller tab

c) Forårsaget med forsæt eller under påvirkning af spiritus, narkotika eller 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.

b) Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand. Trænger vand ind i båden pga. defekte/manglende vedligeholdelse af søventiler eller søslanger, dækkes dette altid. Udskiftning/ reparation af selve søventil eller søslange er ikke omfattet.

c) Anden skade på skroget, som skyldes en ulykkelig hændelse."

[Selskabet har brugt noget krudt med på spørgsmålet om identifikation, hvilket formentlig skyldes ordlyden i § 18, hvorefter det kun er sikredes forsæt, der er af betydning for selskabets dækning - hvilket nødvendiggør, at der kan statueres identifikation mellem sikrede og en evt. tredjemand, der har forvoldt skaden. I forsikringsbetingelserne fremgår det dog, at ”sikrede” er forsikringstageren og enhver, der efter aftale med denne benytter fartøjet. Klagerens far må således være omfattet af den sikrede personkreds. I selskabets undtagelse er det alene anført, at der ikke dækning for skade/tab forårsaget af forsæt. Umiddelbart mener jeg, at dette også omfatter forsæt fra faderen, som sikret. Det kan dog diskuteres, om en sikrets forsæt skal have betydning for en anden sikret

(sønnen som forsikringstager) Uanset hvad har jeg udeladt diskussionen fra præmisserne, da det synes overflødigt, hvis der ikke kan statueres forsæt fra nogen side]

Nævnet udtaler:
Selskabet har afvist at dække skaden på klagerens båd med henvisning til, at forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved forsæt. Selskabet har henvist til, at klagerens far ved at undlade at sejle med søkort eller navigator optrådte forsætligt, og at påsejlingen og havariet kunne være undgået, hvis han havde været opmærksom og brugt navigationsudstyr eller søkort.

Klagerens far har anført, at han ikke var bekendt med stenene under vandet i det område, hvor havariet skete. Han har videre oplyst, at han "jeg har sejlet turen fra … til … mange gange i løbet af de seneste to somre, måske 1 til 2 gange månedligt og at jeg altid sørger for at sejle mellem 4 og 6 meter linjen, hvilket jeg holder øje med på dybdemåleren." Videre har han oplyst, at "pludselig kunne jeg på dybdemåleren se at der kun var 7-8 fod (vand under båden) hvorfor jeg staks styrede øst for at komme på dybere vand, men i dette sekund forsvandt motorkraften og vi drev mod land."

Efter sin gennemgang finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved forsæt. Nævnet finder, at selskabet ikke har godtgjort, at klagerens far dels havde indset, at havariet var en mulig følge af undladelsen af at sejle med navigation, og dels at han ikke ville have handlet anderledes, hvis han havde indset, at havariet var en nødvendig eller overvejende sandsynlig følge af ikke at sejle med søkort eller navigation.

Nævnet finder på denne baggrund, at selskabets afslag på dækning med henvisning til forsætlig fremkaldelse af forsikringsbegivenheden var uberettiget.

8. 86940

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Søassuranceforeningen "Ærø" G/S, skal anerkende, at skaden på klagerens båd ikke er undtaget forsikringsdækning. Selskabet skal derfor yde dækning i overensstemmelse med forsikringsbetingelser. Allerede forfaldne beløb skal forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Marianne Højgaard Pedersen
formand