Ankenævnet for Forsikring

Den 28. september 2016 blev i sag nr. 89294:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Lloyd's
v/Søassurancen Danmark A/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bådforsikring i Lloyd's v/Søassurancen Danmark A/S. Han klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning i forbindelse med, at hans båd sank.

Klagerens båd sank den 22/9 2015. Klageren har over for nævnet anført, at forliset skyldtes, at båden krængede og dækket kom under vand, da en fiskekutter lagde til på ydersiden af klagerens båd og bar nogle store spande med garn ind på land hen over klagerens båd.

Selskabet har over for nævnet afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til i første række, at klageren har afgivet urigtige risikooplysninger ved tegningen af forsikringen, og at selskabet ikke ville have tegnet kaskoforsikring for båden, hvis det havde fået korrekte oplysninger om bådens konstruktion i begæringen. I anden række har selskabet blandt andet henvist til, at bådens forlis skyldtes, at båden ikke var sødygtig, at den var fejlkonstrueret, og at den var rådskadet, hvilket er undtaget i forsikringsbetingelsernes §§ 2.5.b og 2.6a., g., h. og j.

Af begæring udfyldt og underskrevet af klageren af 5/9 2014 er der ud for "Materiale:" med håndskrift anført: "glasf."

I skadeanmeldelse af 22/9 2015 har klageren blandt andet anført:

> "Havaridato
> **22-09-2015**
>
> Klokkeslæt eller tidspunkt
> **15.35**
>
> Vindretning
> **S/Ø**
>
> Vindstyrke
> **ca. 5 s/m**
>
> Er der nedlagt protest?
> **Nej**
>
> Hvordan opstod skaden?
> **Båden var fortøjet ved kajen i …, hvor den er sunket. Den lå på siden, og blev kun holdt oppe ved hjælp af fortøjningen. Det øverste af styrhuset var oven vande.**
>
> Beskrivelse af skadens omfang
> **Hele båden har været under vand, på nær det øverste af styrhuset. Afventer taksators vurdering.**
>
> Fører af fartøjet da havariet indtraf
> **Ejer**
>
> Førerens navn
> **Båden var ikke i sejlads, derfor ingen fører.**
>
> Bemærkning
> **Blev kontaktet af sluse kontoret kl. 15.35, hvor de kunne fortælle at båden var sunket. De kunne bekræfte, at båden var flydende om formiddagen, da de kunne se båden fra deres vinduer i slusebygningen …"**

I havarirapport udfærdiget for selskabet af 26/9 2015 hedder det blandt andet:

> "Efter henvendelse fra Søassurancens havarivagt den 22.09.2015 med oplysning om sunket fartøj i … Havn, blev der efter kontakt til forsikringstager og aftale med havarivagt arrangeret hævning af fartøjet samme aften, hvorefter besigtigelsen fandt sted den 23.09.2015.
>
> Formålet med besigtigelsen var søgning af havariårsag samt konstatering af påførte skader.
>
> **FARTØJ**
> … Fods fiskefartøj
> Årgang angivet som …[1970'erne] hvilket betvivles – se nedenstående

Motor
… HK Mani diesel

Årgang …
Hydraulisk gear samt hydraulik station for garnrulle

HAVARIDATO
22.09.215 KL 15.35

HAVARIPOSITION
… havn

GENERELT TIL FARTØJ:
Forsikringstager oplyser at have erhvervet fartøjet for knapt halvandet år siden.
Fartøjet er købt fra …, og FT angiver i forsikringsbegæring materiale som værende glasfiber.

Fartøjet konstateredes ved besigtigelsen som værende glasfiber belagt – træbåd med glasfiberbelægning udvendig såvel som indvendig på skrog.

Planker (bor) i skroget (kravelbygget) *sås* tydeligt under glasfiberen, der specielt i SB side var meget tynd og nærmest uden hæftning på underliggende planker.

Glasfiberen kunne let 'trykkes' og bankeprøver gav tydeligt til kende, at der var tale om store hulrum under glasfiberen.

Hvorfor fartøjet i sin tid er blevet glasfiberbelagt kan der kun gisnes om, men ofte tyede man til sådanne løsninger når en træbåd var ved at gå til grunde og umulig at holde tæt, eller for lettelse al vedligehold.

Det udførte glasfiberarbejde er ikke professionelt udført, glasfibermåtter struktur er ikke slebet ned, Top-coat er påført i forskellig tykkelse, derudover er der påbygget ruf/forkahyt, som er tydelig 'hjemmebyg'.

Ved pålægning af glasfiber på en træbåd lukkes materialet inde og der gives mulighed for råd – især når der som her er store hulrum mellem glasfiber og underliggende planker.

Underliggende træ i ringdæk og svineryg er komplet rådnet væk, dæk/dørk er ligeledes glasfiberbelagt og der ses her revner i glasfiberen ved bl.a. en støtte/spanttop i SB side.

Glasfiberen på skrog fremviser ligeledes mindre revner ved bl. a. stævne.

Begge stævne (for såvel som agter) er påboltet u-jernprofil som fortsætter i forløb under kølplanke fra for til agter.
Dette, i tidligere ejerskab, monteret som forstærkning på et øjensynligt alderstegnet fartøj.
…
HAVARIÅRSAG
Fartøjet ligger langskibs i … havn, i den del al havnen der ligger inden for slusen, havnen er her isfri, og fartøjet ligger helårligt i vandet.

Fartøjet har relativt lavt fribord med fire spygatter i dækshøjde.

Forsikringstager oplyser sidst at have tilset og lænset fartøjet 4 dage for hændelsen, og kraftig og langvarig regn tiden derefter fundet sted.

Der hersker ikke tvivl om at fartøjet over tid er blevet tungere og tungere grundet vandindtrængen i det underliggende træskrog, grundet muligheder herfor som ovenfor beskrevet.

Fartøjet har ved hændelsen ligget dybt i vandet og ved ekstra mængde regnvand på dæk, er indtrængen af søvand over dæk via spygatterne, som stort ses har været i/under vandlinjen, muliggjort, hvorefter fartøjet til sidst er sunket / - hang forud for hævningen i fortøjningerne således at det krængede til BB – kun styrehustag var oven vande.
…
Forsikringstager forsøgte forud for den herfra kontraherede assistance med hjælp fra truck at 'rette' fartøjet, hvorved bl. a. styrehus beskadigedes

Årsag for synkning kan kun ses som ovenfra kommende 'tryk/vægt' idet fartøjet ikke er forsynet - med nogen form for søventiler og motorinstallation er ca. 3 år gammel.

GENERELT
Forsikringstager har nok været i god tro – om end noget uvidende, da fartøjet erhverves som værende et glasfiberfartøj, hvilket ved besigtigelsen konstateres som ikke at være tilfældet, og kom meget bag på FT, således også oplysning om at fartøjet med korrekt viden om materiale ikke ville have været erklæret forsikringsegnet til kaskoforsikring.

Fartøjet er komplet 'indpakket' i tyndt og dårligt pålagt glasfiber, hvilket giver mulighed for råd etc. og ingen mulighed for at fastslå skrogets egentlige stand.

VURDERING
Reparation af fartøjet – hydraulik/elinstallationen og evt. motorskader etc. ses at ville overstige fartøjets realistiske værdi før hændelsen.

Markedet for en båd af denne type, i stand som ovenfor beskrevet er yderst begrænset, hvorfor værdi kun kan ses i motor årgang … samt garnrulle og hydraulik.

Anslået værdi kr. 55. - 60.000,-

Havariårsag kan efter bedste overbevisning henføres til fartøjets stand, som har givet mulighed for indløb af søvand over dæk.

At fartøjet har ligget længe i vandet sås al ruhrbevoksning på såvel propel, skrueaksel samt undervandskrog, og af begroning og misfarvning i vandlinje som bekræfter hvor dybt fartøjet har ligget i vandet.

Havariet skyldes, ifølge ved besigtigelsen konstaterede forhold, ikke en udefra pludselig kommende hændelse, men forhold der ifølge selskabets forsikringsbetingelser ikke medfører forsikringsdækning (§3.5 b) § 3.6 g)

NUVÆRENDE STADE – PÅLØBNE OMKOSTNINGER
Fartøjet er i flg. aftale med havarivagt foranlediget hævet og landsat på … havn, hvorfra havnemyndighed nu kræver det fjernet.

Hævning / landsætning af fartøjet **Kr. 14.931,25 inkl. moms Faktura vedlægges.**

Forsikringstager har selv taget hånd om motorkonservering.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNING
Situationen omkring fartøjet og forsikringsforhold er yderst uheldig.
Fartøjet burde ikke have været kaskoforsikret, og det kunne anbefales selskabet at gøre brug af ristorno på kaskodelen for den forsikrede periode hvis muligt.

Hævning og evt. fjernelse af fartøjet fra havneområdet tilskrives ansvarsforsikringen (havnen kræver begge dele)

For motorkonservering etc. udført af FT en frasigelse pr. kulance af selvrisiko anbefales.

Der er herfra ikke igangsat arbejder eller givet nogen form for tilsagn af for selskabet eller undertegnede forpligtende art.

Rapport udarbejdet efter bedste skøn og overbevisning, på grundlag af de forhold der var til stede ved besigtigelsen samt givne oplysninger."

I mail af 7/10 2015 til klageren afviste selskabet at yde forsikringsdækning med følgende begrundelse:

"Skaden er er ikke dækningsberettiget jvf den af … udarbejdede havarirapport.

Skaden er ikke dækningsberettiget, idet der ikke er tale om en pludselig udefra kommende hændelse, men om forhold der iflg paragraf 2.5. b Sejlerforsikring Sølv ikke er dækningsberettiget idet,

Skade som følge af fartøjets rynken er dækket, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand

samt paragraf 2.6 h
kaskoforsikringen dækker ikke slid, alder, råd, rust tæring, rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed.

Beklager, at der fejlagtigt er skrevet prf 3.5 b og 3.6 g i havarirapporten, men der er henvist til andre forsikringsbetingelsers paragraffer der dog er identiske."

Klageren har endvidere fremlagt udskrift af en udateret mail fra selskabet, hvor selskabet opsiger klagerens forsikring. Af mailen fremgår blandt andet:

"Din police opsiges hermed pr. 30.11.2015 til ophør den 31. december 2015. Opsigelsen sker i henhold til 'Forsikringsbetingelser for lystfartøjer, Sejerforsikring KASKO-SØLV- § 6 Varighed og opsigelse."

I sin klage til nævnet af 27/3 2016 har klageren blandt andet anført:

"Jeg er ikke enig i forsikringens afgørelse, da jeg har et vidne på at båden har været brugt til at losse garn (9 tønder) over fra et andet fartøj. Og derved har min båd været krænget over og dækket tvunget under vand og derved havareret. Båden sank på under en time. Vidnets navn er … forsikringen er informeret om vidnet.

> [2. Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?]
> Ønsker at få udbetalt kaskoforsikringen ell. at få båden repareret."

På baggrund af oplysningen i klagen om et vidne, der havde set båden synke, stillede selskabet i mail af 11/5 2016 følgende spørgsmål til vidnet:

> "Til brug for Ankenævnsbehandling af … [klagerens] skade i forbindelse med havariet, hvor hans båd sank i … [havn], skal vi venligst bede dig besvare flg. spørgsmål:
>
> 1) Overværede du at båden sank og i bekræftende fald udbedes dato og tidspunkt?
> 2) Hvilke omstændigheder skete havariet under?
> 3) Hvor befandt du dig op til og under havariet?
> 4) Deltog du selv i de omstændigheder, der efter din mening var årsagen til at båden sank, og i bekræftende fald hvad foretog du dig?
> 5) Hvad konstaterede du forud for havariet og i forbindelse med at båden sank?
> 6) Hvad foretog du dig medens båden sank?
> 7) Hvad var efter din opfattelse årsagen til at båden sank?"

Af mail til selskabet af 22/5 2016 har vidnet svaret følgende på de stillede spørgsmål:

> "1. Jeg overværede ikke at båden sank. Jeg mener datoen var den 22. september 2015, tidspunktet har jeg dog ingen erindring om, men hen af eftermiddagen så vidt jeg husker.
> 2. Ved ikke helt hvad der menes med omstændigheder
> 3. Jeg sad oppe i forreste mast på skibet …, som lå til på samme kaj. Jeg sad og arbejdede med skibet vævlinger. Da jeg var oppe i masten var skibet stadigvæk oven vande. Jeg var så gået ned om læ for at lede efter en læk på … [det skib vidnet var på], da vi undrede os over at der var meget bundvand i skibet. Da jeg kom op en halve time efter var skibet halvvejs under vand, og en havnefoged eller vagt stod og tog rapport.
> 4. Nej
> 5. Der var dårligt vejr, der blæste kraftig ind fra øst, så vandstanden var høj inde i inderhavnen hvor vi lå og der var god bølgegang. Der kom på et tidspunkt en anden … [båd] og lagde til ude på [klagerens] skib, de gik ombord for at tage nogen store spande med garn ind på land. Og så sejlede de igen.
> Jeg så som sagt ikke at båden sank.
> 6. Imens båden sank var jeg nede om læ på [vidnets båd] og arbejdede.
> 7. Jeg har ikke anden forklaring end at der enten er gået læk på skroget af at blive banket ind i kajen, enten af den anden kutter eller af bølger. Men jeg kan ikke sige noget med sikkerhed."

I brev af 21/5 2016 til nævnet har selskabet blandt andet bemærket:

> "Det vil af begæringen ses, at spørgsmålet om bådens 'Materiale' er besvaret med 'glasf.', hvilket er gentaget i policens oplysninger om 'Materiale: Glasfiber'.
>
> Ved besigtigelsen konstaterede … Consult, at båden ikke var af glasfiber, men derimod en træbåd, der var belagt med et varierende lag af glasfiber - se 'Generelt til Fartøj'. Forsikringsaftalelovens (FAL) § 4 om urigtige oplysninger ved forsikringens tegning påberåbes, **da** træets planker tydeligt ses under glasfiberen, hvorfor forsikringstageren har afgivet oplysning mod bedrevidende, og aftalen derfor ikke er bindende for indklagede.

Det er indklagedes acceptpolitik, at ældre træbåde ikke indtegnes uden forudgående besigtigelse og godkendelse af bådens stand, hvilket bl.a. … Consult udfører for indklagede. Med de oplysninger … Consult har givet om bådens stand, ville den ikke have været indtegnet. Båden er oplyst bygget i [1970'erne], hvilket er tvivlsomt, og har tidligere været benyttet som fiskekutter. FAL § 6 om urigtig oplysning, som ikke omfattes af § 4, vil derfor være gældende, hvis Ankenævnet finder at FAL § 4 ikke kan finde anvendelse, hvad vi mener at den kan.

Klageren har i klageskemaet ønsket kaskoforsikringen udbetalt resp. båden repareret. Der er i flg. … Consults opfattelse tale om en totalskade, hvor skroget må anses for nærmest værdiløst, medens motor, garnrulle og hydraulik kan afsættes. Bådens værdi på havaritidspunktet skønnes på dette grundlag til en samlet værdi af kr. 55 – 60.000.

Årsagen til at båden sank skyldes skrogets stand, hvor bl.a. kan nævnes at 'underliggende træ i ringdæk og svineryk er komplet rådnet væk'. At fartøjet over tid har ligget lavt i vandet ses bl.a. af, misfarvning i vandlinjen. Der henvises i øvrigt til besigtigelsesrapportens oplysninger om fartøjets stand.

Klageren har henvist til vidnet …, men efter hans forklaring, har han ikke set, at klagerens båd sank. Han oplyser, at en fiskekutter, på et tidspunkt medens klagerens båd var flydende, havde lagt til på ydersiden af denne for at landsætte nogle 'store spande med garn'. Vægten af disse 'spande' skulle ikke have betydning for en sund båd, hvilket fremgår af, at det var en fiskekutter, der kom sejlende med dem.

Skulle Ankenævnet komme frem til, at FAL §§ 4 eller 6 ikke kan finde anvendelse, hvad vi mener at de kan, må erstatningspligten afvises på grundlag af de almindelige forsikringsbetingelsers § 2.5 b) da båden sank pga. langsomt indsivende vand, og undtagelserne i §§ 2.6 a) 'ikke sødygtigt' idet havariårsagen er bådens dårlige stand, der har været til stede allerede under fartøjets forudgående sejladser, h)' - alder, råd – ' og k) 'materiale og konstruktionsfejl' jfr. at glasfiberarbejdet ikke 'er professionelt udført'."

I forsikringsbetingelserne hedder det blandt andet:

"**§ 2 Kaskoforsikring**

…

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.

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

…

2.6 Kaskoforsikringen dækker <u>ikke</u> skade som følge af:

a) At fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet, selv om forsikrede ikke har vidst dette.

…

g) Slid, alder, råd, rust, tæring, rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed.

…

j) Materiale- eller konstruktionsfejl, fabrikationsfejl og skader omfattet af garantiordning."

Nævnet udtaler:

Selskabet har i sit brev af 21/5 2016 til nævnet afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at klageren ved tegningen af forsikringen afgav urigtige risikooplysning til selskabet ved alene at oplyse, at der var tale om en glasfiberbåd uden samtidig at oplyse, at der rettelig var tale om en træbåd belagt med glasfiber. Selskabet har anført, at det ikke ville have tegnet forsikringen, hvis det var blevet oplyst herom. Selskabet gør derfor gældende, at det er berettiget til at opsige klagerens forsikring med tilbagevirkende kraft til tegningstidspunktet, jf. herved forsikringsaftalelovens §§ 4 og 6.

Det fremgår af havarirapporten, at klageren erhvervede fartøjet som et glasfiberfartøj, at fartøjet er komplet "indpakket" i tyndt og dårligt pålagt glasfiber, og at det er udfærdigeren af havarirapportens vurdering, at klageren nok har været var i god tro om materialet.

Nævnet finder, at klageren har afgivet urigtige risikooplysninger ved ikke at oplyse, at der var tale om en træbåd pålagt glasfiber. Nævnet finder efter en samlet vurdering – herunder oplysningerne i havarirapporten – at klagerens afgivelse af urigtige risikooplysninger ved tegningen af forsikringen ikke er omfattet af forsikringsaftalelovens § 4 om svig.

Nævnet finder derimod, at forholdet kan henføres under forsikringsaftalelovens § 6 om uagtsomt afgivne urigtige risikooplysninger. Det fremgår imidlertid af forsikringsaftalelovens § 8, at hvis selskabet vil påberåbe sig et forhold omfattet af §§ 5-7, skal det efter at have fået kundskab om oplysningens urigtighed uden unødigt ophold meddele forsikringstageren i hvilket omfang, det vil påberåbe sig nogen af de rettigheder, disse paragraffer hjemler.

Nævnet bemærker, at selskabet i havarirapporten af 26/9 2015 fik oplysning om konstruktionen af klagerens båd, ligesom udfærdigeren af rapporten i afsnittet "afsluttende bemærkning" anførte, at fartøjet ikke burde have været kaskoforsikret, og at det anbefales selskabet at gøre brug af ristorno [dvs. tilbagebetaling af for meget betalt præmie] på kaskodelen for den forsikrede periode hvis muligt. Det fremgår imidlertid, at selskabet ved mail af 7/10 2015 alene afviste dækning med henvisning til kaskoforsikringens

undtagelsesbestemmelser og i en senere udateret mail opsagde forsikringen fremadrettet med virkning fra den 1/1 2016.

Som sagen er oplyst, finder nævnet, at selskabet først i sit svar til nævnet af 21/5 2016, altså ca. 8 måneder efter, at selskabet fik kundskab om oplysningernes urigtighed, gjorde gældende, at forsikringen skulle opsiges med virkning fra tegningstidspunktet med henvisning til blandt andet forsikringsaftalelovens § 6.

Nævnet finder, at selskabet på dette tidspunkt havde mistet retten til at gøre sine rettigheder i henhold til § 6 gældende over forsikringstageren, jf. herved forsikringsaftalelovens § 8. Selskabet kan derfor ikke påberåbe sig § 6.

Spørgsmålet er herefter, om selskabet har været berettiget til på andet grundlag at afvise at yde forsikringsdækning.

Selskabet har i anden række afvist dækning med henvisning til oplysningerne i havarirapporten om fartøjets stand. Selskabet har henvist til, at det fremgår af havarirapporten, at båden sank på grund af indsivende vand, hvilken skadeårsag er undtaget dækning i forsikringsbetingelsernes § 2.5 b., at det ikke var sødygtigt, hvilket er undtaget i § 2.6 a), at årsagen var råd i fartøjet, hvilket er undtaget dækning i § 2.6.h og at det påførte lag af glasfiber ikke var professionelt udført, hvilket er undtaget i medfør af § 2.6.k.

Selskabet har endvidere anført, at det af klageren beskrevne hændelsesforløb til nævnet - at forliset skyldtes, at båden blev brugt til at losse garn, hvilket har medført at båden er krænget over, og et vidnes oplysning om, at der i tiden omkring forliset: "Kom en anden fiskekutter og lagde til ude på [klagerens] skib, de gik ombord for at tage nogen store spande med garn ind på land. Og så sejlede de igen" - ikke er en belastning, der har betydning for en sund båd.

Af havarirapporten fremgår det blandt andet, at båden er en træbåd, der er belagt med glasfiber udvendigt såvel som indvendigt på skroget, der er af træ. Ved bankeprøver kunne det konstateres, at der er store hulrum under glasfiberen. Det udførte glasfiber-

arbejde er ikke professionelt udført, idet blandt andet glasfibermåtternes struktur ikke er slebet ned og top-coat er påført i forskellige tykkelser. Det er videre anført, at ved pålægning af glasfiber på en træbåd lukkes materialet inde, og der gives mulighed for råd, især når der som her er mulighed for hulrum mellem glasfiber og underliggende planker. Der er endvidere på skroget konstateret mindre revner i glasfiberen ved blandt andet stævnen.

Det anføres i havarirapporten, at klageren lænsede fartøjet 4 dage før hændelsen, og at der i tiden herefter har været kraftig og langvarig regn. Endvidere fremgår det, at: "Der hersker ikke tvivl om, at fartøjet over tid er blevet tungere og tungere grundet vandindtrængen i det underliggende træskrog, grundet muligheder herfor som beskrevet. Fartøjet har ved hændelsen ligget dybt i vandet og ved ekstra mængde regnvand på dæk, er indtrængen af søvand over dæk via spygatterne, som stort set har været i/under vandlinjen, muliggjort, hvorefter fartøjet til sidst er sunket. … Årsag til for synkning kan kun ses som ovenfra kommende "tryk/vægt" idet fartøjet ikke er forsynet med nogen form for søventiler."

Nævnet finder efter det oplyste i havarirapporten at måtte lægge til grund, at hovedårsagen til, at båden sank, var en kombination af, at båden over tid er blevet tungere på grund af vandindtrængen i det underliggende træskrog, og den ekstra vægtbelastning 4 dages regnvand har udgjort. Endvidere finder nævnet, at det oplyste om indkapslingen af træbåden i glasfiber må betegnes som en fejlkonstruktion, idet konstruktionen lukker træet inde og giver mulighed for rådskader.

Efter en gennemgang af sagen og efter en samlet vurdering, finder nævnet at skaden ikke berettiger til forsikringsdækning. Nævnet henviser til forsikringsbetingelsernes § 2.6.a, hvorefter kaskoforsikringen ikke dækker skade som følge af, at fartøjet ikke var sødygtigt eller forsvarligt lænset, selv om forsikrede ikke vidste dette. Nævnet henviser endvidere til forsikringsbetingelsernes § 2.5 b, hvor af det fremgår, at kaskoforsikringen tillige dækker skade ved henliggen i vandet "som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand".

Nævnet finder endvidere, at klageren ikke har godtgjort, at hovedårsag til forliset var, at en fiskekutter lagde til på ydersiden af klagerens båd, og at man bar nogle store spande med garn ind på land hen over klagerens båd. Det af klageren beskrevne hændelsesforløb kan derfor ikke føre til et andet resultat.

Som følge af det anførte

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Peter Thønnings