Den 17. maj 2017 blev i sag nr. 89371:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bådforsikring i ACE European Group Limited v/Pantaenius. Han klager ved sin advokat over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for udgifter på 29.503,91 kr. for assistance fra Kystredningstjenesten den 8-9/9 2015 med at slæbe den forsikrede båd i land.

Selskabet har tilbudt klageren at se bort fra en selvrisiko på 5.000 kr. for en anden skade som kulancemæssig dækning for bugsering ind i havn. Selskabet har afvist dækning for den fremlagte faktura på 29.503,91 kr. i øvrigt med henvisning til, at klageren ikke har bevist, at assistancen var nødvendiggjort på grund af en nødsituation.

Klageren har bl.a. anført, at sejlbådens dieselmotor satte ud langt fra land, og der var vindstille, så han ikke ved egen drift kunne sejle ind til land. Det var uvist, hvornår der igen ville komme vind. Han var ved at løbe tør for strøm og tilkaldte derfor assistance, mens han kunne, for at afværge en farlig situation, hvor der bl.a. var risiko for påsejling, hvis båden lå om natten uden lys.

Klagerens advokat har i et bilag til klageskemaet af 2/5 2016 til nævnet bl.a. anført:

> "Min klient og dennes … (samt en passager) var på en sejltur fra Danmark til ... Da de befinder sig tæt på …, bliver bådens sejl i stærk vind og høj sø revet i stykker, hvilket bety-

der, at de må anvende reservesejlet. Under denne manøvre kommer der vand i båden og i brændstoftanken, hvorefter motoren går i stå og de må fortsætte med reservesejl. Til sidst bliver de bugseret ind i industrihavnen i …, hvor det ikke er muligt at få lavet bådens motor, da der ikke er noget værft, der kan reparere den. Havnemesteren fortæller, at der er en god mulighed længere sydpå i yachthavnen …, så min klient foretager en tømning af tanken for saltvand og rensning af brændstofanlæg og pumpe samt udskiftning af filter og nye slanger til reservetanken. Han fortsætter længere ned ad kysten for at finde et værksted, der kan reparere motoren, hvilket imidlertid ikke er muligt.

Da motoren undervejs har sejlet i en del timer uden at udvise problemer, beslutter han sig for at sejle over … mod Danmark efter at have renset hovedtanken og fyldt den op.

Den 8/9-2015 omkring kl. 03.00 om morgenen, da båden befinder sig ca. 72 sømil fra …, går bådens motor i stå uden mulighed for at genstarte, hvilket forsøges flere gange.

> Bemærkninger:
> Der er kun ganske lidt strøm tilbage, og der anvendes hele tiden strøm til bl.a GPS og VHF-radio. Såfremt strømmen slipper op, vil min klient befinde sig ude på … - med en motor, der ikke fungerer og uden strøm, hvilket vil betyde en særdeles farlig situation. Uden belysning er der stor fare for påsejling fra andre skibe og det er uvist, hvornår der igen kommer vind, således at det er muligt at sejle videre. Det ville tage mindst 3 dage under sejl at nå til en havn.
>
> Det skal i den forbindelse også fremhæves, at uden motorkraft vil det ikke være muligt at komme ind i havn grundet bådens størrelse, skrogform, vægt (ca. 15 ton – se vedlagte foto) og dennes manøvredygtighed. Uden motorkraft er bådens bremselængde ca. 200 m.
>
> Det skal fremhæves, at min klient er en meget erfaren sejler. Han har sejlet i mange år og bl.a. krydset Atlanterhavet flere gange og sejlet rundt i Caribien.

På dette tidspunkt er der fuldstændig vindstille, hvorfor min klient venter på, at der skal komme vind således, at det er muligt ved egen drift at sejle ind til kysten. Omkring middagstid d. 8/9 kontakter min klient ... Radio for at udsende en navigationsadvarsel og for at høre, om det er muligt at komme med på 'slæb' ind til kysten. Sidst på eftermiddagen, hvor der fortsat ikke er nogen vind, kontakter min klient igen ... Radio, og der bliver rekvireret en redningsbåd, idet marinen/søværnet forud herfor havde tilbudt at 'passe på' natten over for at sikre, at der ikke skete en påsejling.

Da min klient ved, at redningstjenesten er på vej for at hjælpe ham 'tænder han lyset' på båden således, at redningstjenesten har mulighed for at pejle sig ind på ham.

Det ligger således klart, at det var en nødvendighed at rekvirere assistance til bjærgning af båden dels af hensyn til den betydelige personfare, som min klient befandt sig i ude på … uden motorkraft og vind og dels for at hindre skader på båden, idet han i løbet af natten højst sandsynligt ville have mistet forbindelsen til land på grund af svigtende strømforsyning. Det ville have været uansvarlig og hasarderet at vente for længe med at tage en beslutning på grund af usikkerheden med hensyn til strømforsyningen og dermed telefon- eller radioforbindelse til land.

Under min klients første samtale med sagsbehandleren fra forsikringsselskabet, …, oplyste han, at han var enig i de af min klient trufne valg i situationen d. 8/9-2015. De skader,

som der er sket på båden, da den befandt sig tæt på …, er alle dækket af forsikringsselskabet. Der vedlægges kopi af tilbud fra …, … og fra … Værft, der således er betalt af forsikringsselskabet.

Der henvises bl.a. til forsikringsbetingelsernes § 5 …
…
Det bemærkes, at det ikke er en betingelse, at min klient har befundet sig i en nødsituation for, at forsikringsselskabet jf. forsikringsbetingelserne skal dække udgifterne til bjærgning, idet det dog fastholdes, at min klient rent faktisk jf. ovenfor befandt sig i en nødsituation på tidspunktet."

I mail af 20/6 2016 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Resumé
Klager har sejlet fra … mod Danmark i en sejlbåd med en motor, som satte ud under hjemturen. Klager oplyser at han frygtede efterhånden ikke havde strøm på batterier, da disse ikke kunne lades på grund af defekt motor. Han frygtede derfor påsejling af større skibe pga. manglende lanternelys.

Endvidere anså han det ikke for forsvarligt at anløbe … Havn uden motor og rekvirerede slæbeassistance fra en positionen, som oplyses at være 72 sømil fra … og til ... Der er uenighed om denne position. Udgift til slæbeassistancen udgør kr. 29.503,91, hvoraf selskabet har betalt kr. 5.000 ved ikke at opkræve dette beløb, som var selvrisikoen på en anden skade, som klager havde anmeldt.

Selskabet finder at klager, selv om han ikke har været i en akut nødsituation med overhængende fare for skib og besætning, dog fortsat ved indsejlingen til … kan have været i en nødsituation som beskrevet i § 5 og 4 i kaskobetingelserne og berettiget til slæbeassistance til at blive slæbt ind i havnen, og at klager er godtgjort udgift til denne assistance, ved at selskabet har betalt kr. 5.000 hertil.
…
Kronologisk sagsfremstilling af de faktiske forhold
Klager sejlede ud fra … og gik den 31. august ind i …, da holderen til rullegenuaen (bådens forsejl) sprang. Under forsøg på at bjærge genuaen kom der vand ind over bord og kort tid efter vand i dieseltanken og motor gik i stå. Sejladsen fortsatte for sejl efter skift til andet forsejlsfald, som holder forsejlet.

Den 1. september, 32 sømil fra land fik klager stærk vind fra nordvest og det betød endnu en nat på havet. Da strømreserven var ved at slippe op og uden motor valgte klager at kalde assistance hos …. En oilrig supplier (forsyningsskib til boreplatform) holdt klager med en line på positionen indtil redningsbåden fra … kom og slæbte klagers båd ind til industrihavnen i … i ... Der henvises herom til bilag …, som er notat om klagers anmeldelse af den 1. skade. Klager oplyste jfr. bilag …, at omfanget af motorskaden endnu er uklar.

Klager/klagers … anmelder skaden og bliver bedt om at finde reparatør og sende et overslag.

Klager/klagers … meddeler, at klager sine planer for turen om. Et af besætningsmedlemmerne rejser hjem og klager finder det besværligt at finde en lokal reparatør og vælger at sejle båden til Danmark for reparation. Det blev ikke oplyst at motoren var kommet til at køre igen.

Klager/klagers … kontakter ... Radio/JRCC – Der er en del problemer med den korrekte position. Det ender med, at klager af Kystredningstjenesten bliver oplyst, at det ikke er redning men bugsering, herom senere se beskrivelse i bilag … og …. (Bilag … er partshøring af 4. januar 2016 fra forsvaret i anledning af klagers klage over regningen for bugseringen af Kystredningstjenesten og bilag … er forsvarets afgørelse af 13. januar i klagen.)

Efter ankomsten til … møder klager op på kontoret for at få lavet aftale om forsikringsdækningen. Det er første gang, at selskabet er i kontakt med klager …, da tidligere kontakt var gået gennem klagers ... Der bliver truffet aftale om reparation og sejl og motor samt en senere reparation af skaderne på båden, når båden kommer til hjemhavnen. Klager omtaler også redningen/bugseringen ind til … Klager er overbevist om at det er redning pga. han kunne blive sejlet ned. … ansat hos selskabet beder ham afvente om han får regning, når der er tale om redning.

Klager modtager regning fra kystredningen. Klager læser regningen og sender den til selskabet. Der bliver til klager oplyst at selskabet på det grundlag ikke finder, at der er en nødsituation og at der ikke er forsikringsdækning for en sådan bugsering, se bilag ...

Klager gør indsigelser til forsvaret over regningen. Forsvaret foretager en høring af klager bilag … og i bilag … fastholder forsvaret, at der var tale om bugsering og ikke redning, da Kystredningen ikke kan yde gratis assistance, når der ikke foreligger nød eller fare for menneskeliv.

Klager sejler båden fra … til hjemhavnen og har under denne sejlads har klager en grundstødning ved … i ... Klager rekvirerer hjælp hos ... Klager modtager regning og sender den til selskabet, som får en redegørelse fra …, bilag …, mail af 27. november, som oplyste at klager var gået i panik ved grundstødningen i ... Selskabet betalte … for at trække klager fri. Båden kommer til hjemhavnen og de sidste reparationer på båden udføres af lokal Bådbygger … Værft.

Til oplysningen i klagen om, at klager, da han den 8/9 kl. 03.00 om morgenen får motor stop, at der er fuldstændigt vindstille og at han befinder sig 72 sømil fra …, kan oplyses, at denne position ikke er korrekt. Der henvises herom til Bilag ... Ifølge forsvaret modtager ... Radio kl. 16.30 information om at klagers båd har motorproblemer. JRCC (Joint Rescue Coordination Center) vurderer at der ikke umiddelbart er fare for og båden må afvente, at vinden tiltager. Med tiltagende vind er det vurderingen, at båden med egne sejl kan navigere tættere på vinden.

Kl. 17.58 meddeler klagers …, som ikke er med på turen, en ny position langt fra de 2 først oplyste positioner.

Den 8/9 kl. 18.40 fortæller ... Radio at …, klagers båd, vil hentes koste hvad det vil. Det vurderes nu, at afstanden fra … er ca. 15. sømil.

Kl. 20.29 er redningsbåden … på denne position, men finder ikke klagers båd. Meldingen er at klagers båd alene mangler vind for at kunne gøre fart igennem vandet.

Kl. 20.51 sender JRCC en ny anden båd …, da den første båd ikke længere har tilstrækkeligt brændstof, idet det vurderes at … efter ca. 90 min forlægning til positionen vil kunne finde klagers båd.

Kystredningsstationen i … har telefonisk oplyst at til selskabet, at redningsbåden … har en marchfart på ca. 10 knob og da det vurderedes i bilag … at den kunne finde klagers båd efter ca. 90 min svarer det til at klager har været på en position max 15. sømil fra ...

Videre fremgår det af bilag … at … bugserede klagers båd ind.

Af bilag … fremgår, at da … fandt klagers båd, lå den ikke uden lanternelys men mindst 5 sømil før ankomst var båden synlig med lanterne og en kraftig lygte fra egen strømforsyning.

Som bilag … fremlægges den fuldstændige faktura for Kystredningens assistance ... Af bilag … fremgår at timeprisen for assistance for det lille redningsfartøj … er kr. 1.348,75 + moms i timen.

Vurdering
Til klagen udfærdiget af klagers advokat skal bemærkes:

I klagen anføres, at klager er en erfaren sejler, som har krydset Atlanterhavet flere gange og sejlet rundt i Caribien. Det kan hertil oplyses, at selskabet i 1999 erstattede et totalforlis af hans tidligere båd. Og dette sammen med episoden med grundstødningen i … gør, at man begynder at stille spørgsmål ved klagers sømandskab.

Af bilag … fremgår, at forsvarskommandoen har vurderet, at der på intet tidspunkt har foreligget nød eller fare for menneskeliv.

Det var stadig mulig for klager at tænde lys på båden og lyse med lommelygte for at hjælpe kystredningen med lokaliseringen. Og jfr. bilag … har klager har hele tiden haft strøm til at kommunikere med redningstjenesten.

Der vil med almindeligt sømandskab kunne sejles til kysten og selv uden strøm til navigationsinstrumenter vil man kunne følge kysten og bruge kompas og alm. landkendings navigation.

Med godt sømandskab vil man med denne bådtype godt kunne anløbe havn uden motor. Klagers advokatens bemærkning om at båden uden motor skulle have en standselængde på 200, giver ingen mening. Hvis klager frygtede, at han kunne komme i en situation med motorstop og strømmangel kunne han have kontaktet selskabet, som har et stort netværk af taksatorer og reparatører, også i …, som kunne have hjulpet ham med, at finde en professionel til at servicere motoren inden han forlod …, i stedet for at forlade … uden at få motoren endeligt repareret. Se klagers sagsfremstilling side ...

De af klager citerede bestemmelser fra § 5 stk. 1 hjemler dækning til at dække rimelige skadebegrænsende udgifter og i § 5 stk. 2 til assistance til bugsering, i nødsituationer selv om der ikke er overhængende fare for båden, hvis der ikke er andre muligheder.

At skulle sejle en sejlbåd for sejl er ikke nogen nødsituation. Men jfr. jfr. bilag … har selskabet anerkendt at det efter omstændighederne kan være risikabelt (risiko for skader på båden) at forsøge at anløbe en havn på vestkysten uden motor. Ofte løses den slags situationer ved at sejlere før anløb til havnen prajer et andet ind- eller udgående båd og bliver slæbt ind af denne.

Hvis dette ikke er muligt dækkes bugseringsassistance. For ikke at være konkurrenceforvridende opkræver kystredningen betaling for almindelig bugsering på markedsvilkår. Jfr. bilag … er markedsprisen beregnet af forsvaret kr. 1348,75 plus moms eller kr. 1.685,94.

Konklusion
Ud fra dokumentationen i sagen er det først i det øjeblik at klager vil forsøge, at anløbe havnen, at der er opstået en nødsituation som defineret i forsikringsbetingelserne, hvor der ikke er overhængende fare for båden, men dog kan være risiko for skade på den. Udgift til bugsering er dækket rigeligt med den erstatning klager har fået på kr. 5.000, som dækker godt 3 timers bugserings assistance."

Klagerens advokat har ved mail af 29/7 2016 fremsendt bemærkninger fra klageren, hvoraf det bl.a. fremgår:

"Under Kronologisk sagsfremstilling af de faktiske forhold – afsnit 4:
Klager har efter hjemkomsten til Danmark i samtale med … vist et billede af dieseltanken, som han tømte og gjorde ren, hvorefter han skiftede dieselfilter. Derefter kørte motoren tilfredsstillende i 15-20 timer uden problemer, indtil en af dyserne satte sig fast og motoren gik i stå. Klager har hovedrepareret mange af den slags motorer hos …, hvor han i sin tid var ansat. Klager er uddannet mekaniker og har stor kendskab til det elektriske på en båd.

Klager har i et og alt holdt sig til anbefalingen i brev af 3. september 2015 fra Pantaenius, hvor der står 'For at begrænse tabet/skaden bedes du handle, som du ikke var forsikret'. (Se bilag …)

Der var ikke nogen motorreparationsservice i nærheden af de to havne i …, som båden lå i med beskadiget motor. Det var derfor klagers opfattelse, at det ville blive en bekostelig affære at få motoren repareret der. Derfor besluttede klager selv at foretage den nødvendige reparation som ovenfor nævnt og derefter sætte kursen mod Danmark.

… sagde under den personlige samtale, at klager havde gjort alting rigtigt, efter at have hørt ovenstående redegørelse.

Pantaenius' påstand om, at klager lå 15 sømil fra …, er ukorrekt. I henhold til satellitmeddelelse til hans … (se bilag …) lå klager 59,41 sømil fra … og 85 sømil fra ... (Som tidligere beskrevet lå klageren på det tidspunkt, hvor motoren satte ud, kl. 3 om morgenen 72 sømil fra …. Der var en afdrift på grund af strømmen på ca. 12 sømil i ca. 13 timer indtil kl. 15.44, hvor satellitmeddelelsen blev afsendt).

Det var ikke …, som fandt klagers båd. Det var redningsbåden …, som sejler dobbelt så hurtigt som ... . … slæbte båden det første stykke, og først lige før … overtog … slæbetovet fra … (bilag …).

Angående udtalelsen fra … er det usandt, at klager var gået i panik. Klager blev vred over, at de for et kvarters arbejde og 700 meters sejlads fra deres hjemhavn forlangte 4000 kr. uden regning, hvilket klager i øvrigt også fortalte …, Pantaenius.
…
Under afsnittet vurdering:
…
Under hele forløbet blev en del klare meddelelser ikke taget til efterretning eller de blev misfortolket som f.eks. satellitmeddelelsen, som klagers … sendte pr. mail til vagthavende

på ... Radio kl. 16.45. Ligeledes blev opkaldet fra et marinefartøj kl. ca. 18.00 med tilbud om at holde øje med [klagerens båd] ikke nævnt.

Desuden har klager ikke på noget tidspunkt sagt, at der ikke var mere strøm på båden, men at strømmen sandsynligvis ville slippe op. Det var …, der udtalte, at båden lå uden lys (bilag …). Det er korrekt, idet klager ville spare på strømmen. Først da klager kunne se … i horisonten, tændte han for positionslysene og blinkede med søgelyset, så … kunne indstille kursen mod [klagerens båd]. Da slæbetovet var på plads, slukkede klager for lyset for at være sikker på, at der var strøm nok til at holde radiokontakten.

Fakta er, at klager stod uden motor og uden vind og uden at vide, hvornår, fra hvilken retning og med hvilken styrke vinden ville komme, ca. 60 sømil i direkte linje fra nærmeste havn, således at der under alle omstændigheder kunne gå mindst tre nætter uden strøm, altså uden mulighed for belysning og kontakt til land og dermed til fare for andre skibe i farvandet og for ham selv. Det var nødvendigt at træffe en beslutning, så længe der var strøm til at holde kontakten med ... Radio."

Selskabet har i mail af 19/8 2016 til nævnet bl.a. anført:

"[Klagerens] udtalelse med bilag … belyser ikke sagen med nye faktuelle oplysninger, som kan lægges til grund og støtter heller ikke klagers påstand om en position 60 sømil fra havn.

Positionen i bilag …, som klager oplyser er afsendt til hans … kl. 15.44 (den 8/9 2015 jfr. bilag …) kan ikke lægges til grund.

Jfr. bilag … får JRCC (Joint Rescue Coordination Center) fra ... Radio den 8/9 2015 kl. 16.30 oplysning om en position på klagers båd. Man undrer sig over at skibets signaler med denne position ikke kommer ind på en [udenlandsk] VHF mast. Og beder derfor klager om en ny oplysning om position. jfr. bilag … ringer hustruen den 8/9 kl. 17.58 den ind med en ny position, som er langt fra de 2 først oplyste positioner.

Jfr. bilag 4 til klagers udtalelse, der er fremsendt af nævnet den 1. august, finder skibet … klagers båd 40 sømil fra … positions (redningsbåden …, som befandt sig på den af klager senest oplyste position). De af forsvaret og redningsvæsenet oplyste positioner kan lægges til grund, da det de besidder stor kompetence i navigation.

Vi ved ikke hvordan klager … og hans …, som ikke var med på turen, men fra land jfr. bilag … ringer til ... Radio med oplysning om position, har haft forkerte opfattelser af positionen. Men deres oplysninger kan ikke bekræftes af de involverede myndigheder og som fandt båden på en helt anden position end oplyst af klager.
…
Dog anerkendes at der afhængig af omstændigheder kan være problematisk at anløbe en havn for sejl, men den situation er klager allerede kompenseret for.

Indklagede henviser derfor fortsat til vurdering og konklusion i sin udtalelse 20/6 2016. At skulle sejle en sejlbåd for sejl er ikke nogen nødsituation. Først i forbindelse med anløb af havnen kan der have været fare for skade på båden (uden at der har været overhængende fare eller en nødsituation da assistancen fra redningsvæsenet så ville have været gratis). Udgifter til bugsering ind i havnen er så rigeligt dækket med den kompensation klager har fået på kr. 5.000."

Nævnet har fået forelagt yderligere korrespondance fra parterne – mail af 8/9 2016 med bemærkninger fra klageren og mail af 22/11 2016 fra selskabet.

Af Kystredningstjenestens "Incident Report" fremgår bl.a.:

> "Alarmeret 18:46 Tue 8th Sep 2015
> Mandskab mødt 18:51 Tue 8th Sep 2015
> Første enhed afgået 19:01 Tue 8th Sep 2015
> Sidste enhed hjemme 06:30 Wed 9th Sep 2015
> Mandskab hjem 06:50 Wed 9th Sep 2015
> …
> En lystsejler anmodede om assistance til at komme i land da de havde maskinskade og deres sejl var defekte. Stationen afgik med redningsfarts … mod den oplyste position. Kort efter afgang blev positionen rettet, og … rettede kursen ind. Ved ankomst i området kunne mandskabet ikke se noget fartøj og heller ikke høre nogen på VHF'en. Der kom en ny position fra lystsejleren, ca. 10 sm nord for den først oplyste position. … afgik mod positionen. Ved ankomst i dette område, kunne mandskabet igen ikke finde noget fartøj og ikke høre noget på VHF'en. Lystsejleren blev herefter set af fartøjet … der kontaktede ... Radio med en position 40 sømil fra … position. JRCC sendte ... afsted til positionen, da fartøjet lå uden lanterner. Redningsfarts … afgik også fra stationen, da … ikke havde brændstof til at løse opgaven alene, … fandt fartøjet og tog det på slæb ind mod stationen. Ved møde med … blev slæbet overdraget og … returnerede i havn. … sørgede for slæb til havn."

Af brev af 4/1 2016 fra Værnsfælles Forsvarskommando med svar på klagerens klage over faktura for Kystredningstjenestens assistance den 8/9 2015 fremgår bl.a.:

> "Værnsfælles Forsvarskommando (VFK) har herudover haft sagen i høring ved Kystredningstjenesten, herunder … Redningsstation (…), der oplyser om følgende:
>
> Redningsstationens beskrivelse af hændelsen, jf. bilag …, er en fyldestgørende beskrivelse ud fra de oplysninger, som besætningen ombord på redningsfartøjet har fået. Dog kunne besætningen konstatere ved ankomst, at [klageren] ikke lå uden lys, som de var oplyst. Mindst 5 sømil før ankomst til fartøjet, var det synligt ved lys fra lanterner og en kraftig lygte på egen strømforsyning.
>
> Besætningen på redningsfartøjet er første gang i kontakt med [klageren], da de ankommer til den endelige position. Gennem eftersøgningsforløbet er al kommunikation kørt med ... Radio.
>
> Kystredningstjenesten kan derfor ikke komme med kommentarer til [klagerens] udlægning af hændelsens forløb, men må henvise til ... Radio eller Joint Rescue Coordination Centre (JRCC DK).
>
> Det er fortsat Kystredningstjenestens vurdering, at der ikke var umiddelbar fare for menneskers liv eller førlighed. Da [klagerens] position endelig blev kendt, efter han var set af …, ringede JRCC til stationslederen og spurgte om de ville afgå og hente ham ind. JRCC betragtede det ikke som en SAR, og oplyste til stationslederen, at 'han' ([klageren]) skulle betale for assistancen.

På baggrund af ovenstående har sagen ligeledes været i høring ved JRCC DK, som oplyser om følgende:

JRCC DK har flg. kommentarer på baggrund af operationsdagbog til hændelsen:

Den 8/9 2015 kl. 1630: JRCC DK fra ... RADIO information om, at skibet … har motorproblemer i … Hertil kommer information om, at skibet tilsyneladende er på vej fra … til ... Idet … ligger i … ansvarsområde (under …) tages kontakt til ... JRCC DK og … er enige om, at idet skibet … ikke umiddelbart er i nød, og der er ikke fare for menneskeliv, må skibet afvente, at vinden tiltager. Med tiltagende vind er vurderingen, at … for egne sejl kan navigere tættere på kysten.

Der er nogle udfordringer med den præcise position på ... … får en position fra et teleselskab, men undre sig over, at bådens VHF ikke kommer ind på [udenlandsk] VHF mast. JRCC DK beder herefter ... RADIO om at tage kontakt til … med ovenstående besked.

Den 8/9 kl. 1758: … til føreren på … ringer til JRCC DK med en opdateret position. Denne position er langt fra de to først positioner modtaget fra …, og skibet ligger nu på dansk ansvarsområde.

Den 8/9 kl. 1824: ... RADIO kommer i kontakt med ... … oplyser ny position og vil gerne have hjælp. JRCC DK beder ... RADIO informere … om, at han godt kan blive assisteret til at komme i havn, men at det højst sandsynligt vil komme til at koste en del penge idet vurderingen er, at der ikke er fare for menneskeliv.

Den 8/9 kl. 1840: ... RADIO fortæller JRCC DK, at … vil hentes 'koste hvad det vil'. Herefter sender JRCC DK redningsstationen fra … til at assistere ... Det vurderes, at afstanden fra … til … er ca. 15 sømil.

Den 8/9 kl. 2029: Redningsstationen fra … er nu på den af … oplyste position. Der er intet skib i eller i nærheden af positionen, der passer på beskrivelsen af ... … bedes om at bekræfte position, hvilket giver en helt ny position, der ikke er i nærheden af positionen, hvor redningsstationen fra … ligger. I nærheden af den nye position har JRCC DK til gengæld en anden enhed, ... Redningsstationen fra … har på dette tidspunkt ikke brændstof nok til at assistere ... Samtidig er meldingen fra …, at skibet … umiddelbart alene mangler vind for at kunne gøre fart igennem vandet. Det konstateres dog også, at det ikke er muligt at tænde lanternerne på ...

Den 8/9 kl. 2051: JRCC DK sender nu en ny enhed fra … redningsstation (…) idet den første enhed ikke længere har tilstrækkeligt med brændstof til assistancen. Enheden … fritages samtidig fra opgaven idet det vurderes, at … efter ca. 90 min forlægning til positionen vil kunne finde skibet ...

Den 9/9 kl. 0643: JRCC DK modtager besked fra …, at de er i havn med ...

Forsvarets operationsdagbog bekræfter, at skibet … er blevet oplyst om en eventuel fakturering af opgaven. Faktureringens størrelse er en sag mellem rekvirenten og udførende enhed. JRCC DK skal alene oplyse om, at fakturering kan forekomme i sådanne situationer, hvor det ikke vurderes, at der er fare for menneskeliv eller førlighed. JRCC DK har gennemført sagen som en assistance, og ikke som en søredning med fare for menneskeliv.

Det er ikke Kystredningstjenestens opgave at yde bjærgnings- eller bugserings-assistance i situationer, hvor der ikke foreligger nød eller fare for menneskeliv. Ydelse af assistance i disse situationer skal derfor ske under kommercielle, ikke-konkurrenceforvridende vilkår.

På baggrund af ovenstående er det således VFK opfattelse, at der på intet tidspunkt forelå nød eller fare for menneskeliv, da dit skib … havde motorproblemer den 8. september 2016."

Forsikringsbetingelserne indeholder følgende bestemmelser:

"§ 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) ulykke, brand (brand defineret som åben ild, der kan vedligeholde sig selv), svidning, ulmen, kortslutning, lynnedslag, eksplosion og force majeure
c) indbrud, røveri, pirateri, tyveri af det forsikrede fartøj, ondsindede handlinger (f. eks. hærværk)
d) kollision med enhver fast eller flydende genstand.

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.

3.-4. …
…
§ 5 Dækning af omkostninger og udgifter
1. Forsikringen dækker rimelige bjærgningsomkostninger og andre udgifter, som sikrede har afholdt for at afværge eller begrænse skaden (§ 10.2), uanset om dette fører til det ønskede resultat eller ej. Endvidere dækkes rimelige udgifter til bjærgning og fjernelse af vrag.

2. Denne dækning af udgifter gælder også for assistance i nødsituationer, hvor det forsikrede fartøj ikke er i overhængende fare i overensstemmelse med § 3, for bugsering til nærmeste reparationssted som for levering af brændstof, olie, batterier og reservedele (dog ikke udgifter til materialer eller reservedele) under forudsætning af at anden assistance ikke kan opnås. Hvis ikke andet er aftalt er dækning af disse udgifter begrænset til et maksimum på DKK 37.000.

3.-4. …
…
§ 10 Forpligtelser i tilfælde af skade
…
2. Den sikrede er forpligtet til, at forsøge at afværge eller begrænse tabets eller skadens omfang og følge enhver instruks fra selskabet. "

11. 89371

Nævnet udtaler:

Klageren tilkaldte den 8/9 2015 om eftermiddagen assistance fra Kystredningstjenesten, for at hans sejlbåd kunne blive bugseret i land. Han har oplyst, at dieselmotoren var gået i stå og ikke kunne startes igen, og at der var vindstille, så han ikke umiddelbart ved egen drift kunne sejle ind til land. Det var uvist, hvornår der igen ville komme vind. Han valgte herefter at tilkalde assistance for at afværge en farlig situation, idet han var ved at løbe tør for strøm, og der blandt andet ville være risiko for påsejling, hvis båden lå på havet uden lys om natten. Han har anført, at han var nødt til at træffe en beslutning, mens der endnu var strøm til kommunikation.

Klageren har anført, at båden på tidspunktet, hvor han bad om assistance, befandt sig ca. 60 sømil fra kysten. Selskabet har bestridt, at den af klageren anførte position er korrekt, og selskabet henviser herved blandt andet til Kystredningstjenestens "Incident Report".

Selskabet har afvist at yde fuld dækning for den fremlagte faktura på 29.503,91 kr. fra Kystredningstjenesten med henvisning til, at der ikke forelå en nødsituation. Selskabet har blandt andet anført, at det ikke udgør en nødsituation at skulle sejle en sejlbåd for sejl. Selskabet har dog anerkendt at yde dækning for 5.000 kr. svarende til skønsmæssige udgifter til bugsering ind i havn, idet selskabet har anerkendt, at det efter omstændighederne kan være risikabelt at forsøge at anløbe en havn på vestkysten uden motor.

Nævnet finder, at spørgsmålet om, hvorvidt klageren har krav på yderligere forsikringsdækning, herefter må afgøres efter reglerne om dækning af omkostninger og udgifter, jf. § 5, punkt 1 og 2, i forsikringsbetingelserne. Det følger heraf, at forsikringen også dækker rimelige bjærgningsomkostninger og assistance i nødsituationer, hvor det forsikrede fartøj ikke er i overhængende fare.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at der var tale om en nødsituation.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren ikke har bevist, at sejlbåden ikke kunne sejle på normal vis for sejl, når der igen kom vind. Det kan ikke i sig selv betragtes som en nødsituation, at en sejlbåd må sejles for sejl. Nævnet finder, at det oplyste om risikoen for at løbe tør for strøm heller ikke godtgør, at der forelå en nødsituation.

Nævnet har også lagt vægt på, at Værnsfælles Forsvarskommando har vurderet, at der ikke forelå fare for menneskeliv, og at klageren af Kystredningstjenesten blev orienteret om, at der derfor ville kunne ske fakturering af ham for den ydede assistance.

Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels