Ankenævnet *for* Forsikring

Den 23. oktober 2019 blev i sag nr. 93374:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Lloyd's
v/Velos Insurance Services Ltd.
5Th Floor, 81 Southwark St,
London Se1 0Hx
United Kingdom

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bådforsikring. Hans advokat har i klageskemaet af 27/1 2019 til nævnet bl.a. anført:

> **"Kort redegørelse for sagen**
> Den havarerede motoryacht (…) blev af [klageren] solgt til en … køber bosat i … iht købekontrakt af 12/04-2018. Prisen var DKK 300.000 plus en anden motorbåd (…) taget i bytte. Levering og ejerskifte aftalt til 08.05.2018 når begge både er leveret, afprøvet og købesummen betalt. Indtil endelig levering og godkendelse skulle respektive ejere holde bådene forsikret. Begge både (brugte) befandt sig ved købekontraktens indgåelse i deres respektive hjemmehavne … og ...
>
> Da [købers båd] først skulle transporteres over land til … kunne en test af bådens stand efter transporten først finde sted når båden var søsat i ... Den 04/05 2018 mødte … køber op i … for at gennemføre en testsejlads af [båd]. Under testsejladsen løb båden på grund ved … overfor … og led skader på propelleraksler og ror. Båden blev bjerget ind til … hvor den er indsat til reparation på [værft]. I h.t. købsaftalen er den havarerede båd dækket af ejerens forsikring (VELOS) indtil købsaftalen er opfyldt fra begge parters side. VELOS har imidlertid som det fremgår af den ret omfattende korrespondance mellem parterne afslået at dække skaderne ved havariet og har hidtil dækket sig ind bag en række forskellige agenter og adjusters.
>
> **Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**

> At få dækket reparationsomkostningerne som i h.t. fakturaer og overslag fra [værft] beløber sig til i alt ca SEK 462.703, hvoraf SEK 216.928 og SEK 109.000 foreløbig er udfaktureret. Restfaktura udstedes når båden forlader værftet."

I mail af 28/3 2019 fra klagerens advokat til nævnet hedder det bl.a.:

> "Der er fremkommet nye reparationsfakturaer (ordrer) fra … (reparatøren) på hhv SEK 30.074 og SEK 151.000. Det samlede erstatningsbeløb som afkræves VELOS og som indgår i denne klagesag er herefter SEK 507.002."

Af mail af 7/6 2019 fra klagerens advokat til nævnet fremgår bl.a.:

> "Vi må kraftigt vende os imod enhver forlængelse af den i forvejen 2 gange forlængede svarfrist. … Det er vor opfattelse at selskabet blot forsøger at trække sagen indtil et 'Brexit' er en realitet og selskabet dermed kan erklære sig ikke omfattet af det gældende system. … Vi gentager vort krav om en omgående kendelse i sagen."

Selskabet har ikke afgivet svarbrev til nævnet, men har den 20/6 2019 fremsendt bilagsmateriale pr. mail – herunder kopi af breve af 17/7 2018, 23/7 2018 og 6/8 2018 til klageren. Nævnet lægger til grund, at selskabet fastholder den afgørelse, der fremgår af disse breve.

Klagerens advokat har i mail af 26/6 2019 til nævnet bl.a. bemærket:

> "Som advokat for … har jeg løseligt gennemgået det senest fremsendte materiale. Jeg bemærker, at der stadig ikke er sendt noget meningsfyldt svar på klagen og at der alene er tale om en lang række interne meddelelser på engelsk som der hverken er hoved eller hale i og som igen understreger den totale mangel på organisation og vilje hos modparten til at behandle vor klage blot nogenlunde seriøst. Da dokumenterne ikke indeholder noget nyt skal jeg blot gentage vort flere gange fremsatte ønske om en kendelse på det foreliggende grundlag."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen.

Selskabet har i brev af 17/7 2018 til klageren – fremlagt af selskabet i oversættelse til dansk – bl.a. anført:

> **"RE: YACHTENS NAVN: … - Skibsulykke: Sank - Ulykkesdato: 4. maj, 2018**
> Du har fremlagt erstatningskrav vedrørende at skibet har været gået på grund ved …, hvilket har resulteret i tab og/eller skader på [båd] d. 4. maj, 2018, og rapporteres til forsikringsgiver d. 4. maj, 2018.

Ved modtagelsen af din anmodning, og på vegne af din forsikringsgiver, udpegede vi … som den lokale agent og … som havariagent med mandat til at indrapportere sine fund ved rørende [båd] til forsikringsgiver på baggrund af skadens natur, årsag og omfang.
…

I. Baggrundsfakta

D. 4. november, 2006 købte du … i … for 140.642 USD, og efter købet bragte du båden til … i ... Du ønskede at nedgradere til en mindre båd og via din annonce på nettet om salg af … til en udbudspris på 600.000 DKK stødte du på … og … fra …

Du blev enig med … & … om, som en del af salget, at du gerne overtog ejerskabet af deres båd, en …, såvel som at modtage 300.000 DKK fra dem. Du tog til … sent i marts/tidligt i april, hvor du undersøgte …, og begge parter blev enige om at udføre en testsejlads på hinandens både, inden handlen blev afsluttet.

D. 4. maj 2018 mødtes [køber] med dig på havnen i …, hvor du tog [køber] med på en kort sejlads og viste ham, hvordan [båd] fungerede. Efter dette mødtes i alle til et møde på en café i …, hvor du besluttede dig at lade [køber] udføre testsejlads af [båd] på egen hånd. Du krævede, at der var blevet overført 300.000 DKK til din konto, inden du overdragede [båd] til [køber], og du forsikrede dig, at beløbet var blevet overført til din bankkonto.

[Køber] og 3 af hans venner tog ud på en testsejlads med [båd] og du besluttede dig for ikke at tage med eller assistere dem ombord på skuden. Du så ingen dokumenter og udvekslede ingen skriftlige informationer i dette stadie, da du havde intentionen om at udføre papirarbejdet efter testsejladsen var blevet udført.

Ikke desto mindre berettede du om, at du var blevet gjort opmærksom på af [køber], at testsejladsen ville foregå mod …, rundt om nogle vindmøller og så vende tilbage ... Du nævnte, at der på [båd] var et kort over hele [farvand] samt området omkring …, som [køber] kunne anvende for information om områdets havdybder/begrænsninger osv. [Køber] stod ved roret under hele sejladsen, og han sejlede først mod nogle vindmøller, hvilket er placeret … for …, og dernæst sejlede han tættere på … med en hastighed på 16 knob.

Til sejladsen anvendte [køber] sin iPad som GPS, og den applikation, han anvendte, have været stødt på grund anmodede [køber] om hjælp til en søredning. Du ringede til ham få timer senere og fandt der ud af, at [båd] var gået på grund, og at den … kystvagt var blevet tilkaldt for at redde [køber] og hans 3 venner ind på land.

Båden blev bjerget af … i …, hvor den var placeret på landjord. [Båd] led skader inklusiv på hendes skruer og ror. På dette tidspunkt havde du allerede indgået salgskontrakten med … & ...

II. Afgørelser:

Vi har gennemgået det bevismateriale, du har præsenteret, og ud fra dette har vi konkluderet, at tabet og/eller skaden på [båd] var resultatet af hændelsen, hvor skibet gik på grund. Som du uden tvivl er klar over, yder din forsikringsgivers formulering dækning for hændelige fysiske tab eller skader, hvilket er underlagt visse undtagelser, der indgår i Afsnit IV: Policens undtagelser (Gældende for hele denne police). Din forsikringsgivers formulering inkluderer et antal undtagelser og nogle, der er relevante for dit krav, hvilket beskrives herunder.

4. 93374

a. Omfang af dækningen:
Inden vi fortsætter, kan vi bekræfte, at skadedækningen var gældende for [køber], da han navigerede fartøjet, i samme omfang, som hvis du – den forsikrede – selv havde navigeret fartøjet på ulykkestidspunktet.

Afsnit I: Definitionerne bekræfter, at i policen, så betyder *'Du eller din'* altså *'den/de forsikrede person(er), nævnt i forsikringscertifikatet. Dette inkluderer enhver person, der navigerer båden med din tilladelse ...'.* Da du havde overdraget [båd] til [køber] med din fulde tilladelse, gælder samme fordel, selvfølgelig underlagt forsikringskontraktens undtagelser, i løbet af ulykkens hændelsesperiode, da [køber] stod ved roret. De gældende undtagelser beskrives nedenfor i detaljer.

b. Forsætlig og grov uagtsomhed af navigation eller ledelse:
I Afsnit IV, klausul 4, gælder det følgende som en af undtagelserne, når forsikringsgiver er uvillig til at dække erstatningskravet, hvilket er beskrevet som følger:

'Vi vil ikke udbetale godtgørelse af krav, der opstår som direkte eller indirekte resultat af: ... forsætlig og grov forsømmelse udført af dig eller andre ved navigation eller ledelse af båden, herunder handlinger udført under selvforskyldt beruselse grundet indtagelse af alkohol, stoffer eller andre slags rusmidler.'

1. Dine egne forsætlige og grove forsømmelser:
I dette erstatningskrav fremgår det ikke tydeligt, at [køber] selv har sejlet dit specifikke fartøj, [køber] enten før eller inden testsejladsen, og den eneste lektion, han havde modtaget, var den korte sejlads med dig, hvor du udpegede diverse slags navigationsudstyr for ham. [Køber] var vant til at anvende sin …, og sammenlignet med dine 50 års erfaring med sejlads, fremstår hans erfaringer som meget få.

At du undlod at være tilstede ombord med ham på testsejladsen eller for at vejlede ham tilstrækkeligt, hvis overhovedet, i løbet af testsejladsen, der forårsagede at skuden gik på land, anser vi som en forsætlig og grov forsømmelse fra din side. Det, at du foretog en frivillig og bevidst beslutning om, uden tvang, at lade [køber] sejle [båd] på egen hånd, på trods af at du var bekendt med omstændighederne, anser vi som en forsætlig handling fra din side.

Dette blev yderligere forværret af, at du sikrede dig, at beløbet på 300.000 DKK blev overført til & modtaget på din bankkonto, inden du overdragede [båd] til [køber]. Når disse handlinger ses samlet, anser vi dem for at være mere end blot uagtsomhed, men derimod et tilfælde af grov uagtsomhed ud fra en fornuftig persons standarder – ved at forfejle at sikre passende ledelse af [båd], da nøglerne til båden overdrages til en relativ nybegynder, hvad dit …-fartøj angår uden at gennemse for dokumenterede beviser.

Du hverken bevidnede/bekræftede/tog kopier af dokumenterede beviser på [købers] viden om eller erfaring med sejlads, inden du overdragede ham [båd]; ej heller om hans kendskab til vandene, hvor han skulle sejle; eller hans selvsikkerhed/viden om anvendelsen af [båds] navigationsudstyr; eller hans erfaring med anvendelsen af et …-fartøj sammenlignet med hans viden om hans …-fartøj. Vi anser alle disse fejl fra din side, når de ses samlet, som grov forsømmelighed.

Derfor bliver de, i tråd med undtagelsen ovenfor både som direkte og indirekte resultater, der er opstået på baggrund af forsætlig og grov forsømmelse ved din og andres styring af din båd, ikke dækket af denne police.

2. [Købers] forsætlige og grove forsømmelser:
Yderligere eller alternativt, under rejsen, der ledte til at fartøjet stødte på grund, anvendte [køber] sin iPad som GPS, og den applikation, han anvendte, hed 'ENIRO på Sjö.' Anvendelse af en iPad som GPS er ikke almen praksis eller officielt autoriseret som alternativ eller hjælpeudstyr til anvendelse af bådens navigationsudstyr, som findes på stedet. I løbet af din korte lektion anslår vi, at du må have demonstreret det forskellige navigationsudstyr for ham. Ombord på [båd] var et kort over hele [farvand] samt området omkring …, som [køber] kunne anvende for information om områdets havdybder/begrænsninger osv. Men [køber] brugte af egen vilje en iPad som GPS i stedet for standard & ortodokse metoder og manerer til navigation. Vi anslår, at sådan anvendelse af en iPad til navigation var en forsætlig handling fra [købers] side af.

Ydermere leder anvendelsen af en iPad som GPS i stedet for det almene, tilstrækkelige navigationsudstyr ombord på [båd], og at anvende ENIRO på Sjö-applikationen, utvivlsom årsag til bekymring om grov uagtsomhed fra [købers] side. ENIRO på Sjö er blevet vurderet til 3,4 ud af 5 i Apps-butikken med kontroverser om ydelsen i Play-butikken, og blot få dage efter hændelsen modtog applikationen forbedringer og tilføjelser og bliver ved med at modtage disse for at forbedre sin sporings- og vejr-funktioner. Bilag 1, 2 og 3 er vedlagt hertil.

Vi anslår, at en fornuftig person ikke ville have anvendt ENIRO på Sjö-applikationen, enten som hjælpeudstyr eller alternativ til det traditionelle navigationsudstyr på [båd] under disse omstændigheder. Anvendelsen af applikationen taler for sig selv, da handlingen repræsenterer grov uagtsomhed fra [købers] side og utvivlsomt må have påvirket hans opmærksomhed på navigationen negativt, hvilket under alle omstændigheder udgør grov uagtsomhed fra hans side.

Vi anslår, at ombord uden erfaring med styringen og fra en anden fabrikant d.v.s. [båd], end [køber] var vant til at sejle med d.v.s. … på vande, som [køber] aldrig havde navigeret før, inden at have trådt ombord på dit specifikke fartøj; betragter vi alt dette og dertil anvendelsen og den fortsatte anvendelse af iPad & ENIRO på Sjö som meget mere end en forsømmelse fra [købers] side, men en både betydelig og grov uagtsomhed ud fra fornuftige objektive standarder.

Derfor bliver de, i tråd med undtagelsen ovenfor både som direkte og indirekte resultater, der er opstået på baggrund af forsætlig og grov forsømmelse ved din og andres styring af din båd, ikke dækket af denne police.

c. Overtrædelse af gældende regler:
Ydermere eller alternativt under Afsnit IV, klausul 15, gælder det følgende som en af undtagelserne, når forsikringsgiver er uvillig til at dække erstatningskravet, hvilket er beskrevet som følger:

'Forsætlig eller uagtsom overtrædelse af gældende regler for navigation eller brud på tekniske og sikkerhedskrav for Båden, der er fremlagt af dansk lovgivning, EU-lovgivning eller adopteret af internationalt anerkendte organisationer, medmindre det bevises af den forsikrede, at overtrædelsen ikke har haft påvirkning på ophav og omfang af skaden eller tabet.'

Under dansk lovgivning er den danske Sølov, der er baseret på Konventionen om internationale søvejsregler (COLREG). COLREG er en af de internationale regelsæt, der er fremsat af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), en internationalt anerkendt organisation, som er et specialiseret agentur hos de Forenede Nationer, der er ansvarlig for at regulere fragt og den IMO-regulering, der gælder dette erstatningskrav er den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS).

I SOLAS Kapitel V Regulering 19.2.1.4 står der, at alle skibe uanset størrelse, skal have *'søkort og -publikationer for at planlægge og vise skibets rute for den intenderede rejse og for at lægge og overvåge positioner gennem rejsen'* og at *'et elektronisk søkortssystem og informationssystem (ECDIS) også accepteres som at overholde kravene om at have søkort med''.*

Bestemmelsen har ingen henvisninger til anvendelse af iPad som GPS og ENIRO på Sjö to plot voyage som acceptable metoder eller standarder i reglerne. Der er heller ingen informationer/beviser, der bekræfter, at iPad og ENIRO på Sjö faktisk følger nogle af de ovenstående regler på nogen måde.

Derudover fremsætter Konventionen om internationale søveje, 1972, regel 7 en række regler for at håndtere risici for sammenstød, de relevante dele er som følger:

'(a) Ethvert fartøj skal anvende alle tilgængelige midler, der er passende i de gældende situationer og tilstande for at afgøre, om der findes risiko for sammenstød. Hvis der foreligger nogen tvivl anses risikoen for at eksistere.
(b) Passende anvendelse af radarudstyr, hvis monteret og fungerende, inkluderer langdistancescannning for at opnå tidlige varsler om risiko for sammenstød og radarindtegning eller tilsvarende systemisk observation af de opdagede elementer.
(c) Formodninger skal ikke foretages på basis af mangelfulde informationer, særligt ikke mangelfulde radarinformationer.
(d) Når der skal afgøres, hvor vidt der forefindes risiko for sammenstød, skal følgende overvejelser tages med i betragtning:
(i) sådanne risici vurderes til at eksistere, hvis kompaslejet på det imødekommende fartøj ikke ændrer sig betydeligt,
(ii) sådanne risici kan nogle gange eksistere, selv hvis lejeændringen er tydeligt, og særligt når man nærmer sig et meget stort fartøj eller ved træk, når et fartøj nærmer sig på kort afstand.'

I dette erstatningskrav, taler [købers] anvendelse af iPad og ENIRO på Sjö for sig selv, at han snød sig til anstændig anvendelse af udstyret i [båd] for at undgå at støde mod land, hvilket er et sammenstød med jorden på grund af, at der er lavvandet. [Køber] forfejlede også at foretage en passende risikovurdering, og vi anslår, at han tydeligt brød de internationale love.

d. Brud på kontrakt & Kvantum:
Ydermere eller alternativt under Afsnit IV, klausul 4, gælder det følgende som en af undtagelserne, når forsikringsgiver er uvillig til at dække erstatningskravet, hvilket er beskrevet som følger:

*'a) *Denne police gælder ikke de ansvar, man indgår under kontrakt.*
b) Denne police dækker ikke de forpligtelser, der er forårsaget eller opstår intentionelt eller fra grov uagtsomhed på dine vegne .. '

Derfor er alle krav for enhver part i kontraktlige tvister ekskluderet af din forsikringsgiver sammen med grov uagtsomhed fra din side og de punkter, der nævnes ovenfor i denne forstand.

Da ansvaret for erstatningskravet ikke er accepteret af dine forsikringsgivere, er der derfor ingen krav om kvantum, der accepteres, og forsikringsgiverne forbeholder sig retten til at bestride nogle eller alle punkter af kravene herunder kvantumaspekterne. Forsikringsgiver forbeholder sig retten til fremlægge yderligere årsager om nødvendig på passende vis.

III. Konklusion:
Af de årsager, der er anført ovenfor, kan din forsikringsgiver ikke anerkende dit krav i denne sag, hvilket vi ved, kan komme som en skuffelse.

Hvis du er uenig i indholdet af dette brev eller af dele af det, eller hvis du mener, at kendsgerningerne ikke er nøjagtige, så giv os venligst besked om dette i skriftlig form med en forklaring af dine årsager. Se venligst policeteksten i Afsnit IX i din DK Velas bådforsikring (kopi vedhæftet) for yderligere detaljer vedrørende din forsikringsgivers klageprocedure, hvis du skulle være utilfreds med din forsikringsgivers holdning i sagen."

Klageren har i brev af 20/7 2018 til selskabet bl.a. bemærket:

"1. Deres danske repræsentant … ved … har i begyndelsen af juni telefonisk oplyst, at sagen efter hans opfattelse var klar og at VELOS ville dække skaden under policen, men at der blot tilbagestod en forhandling med reparatøren om den endelige pris. Jeg har derfor disponeret ud fra denne oplysning. Deres meddelelse af 17/7 kommer selvsagt som en stor overraskelse og jeg agter at holde VELOS ansvarlig for de meromkostninger som denne yderligere forsinkelse har påført mig. Skaden opstod den 4/5 2018 og forelå fra starten fuldt oplyst fra min side, hvilket betyder, at der nu er hengået en periode på 2½ måned i hvilken periode VELOS har ændret sin oprindelige stillingtagen."

I brev af 31/7 2018 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Som allerede nævnt i mit brev af 20. juli 2018 er Deres afgørelse uforståelig og uacceptabel for mig og medmindre VELOS ændrer holdning og tilbyder at dække reparationsomkostningerne m.m. ved havariet, vil sagen uden yderligere forhandling blive indbragt af mig for Ankenævnet for Forsikring, som er den relevante instans når det drejer sig om forsikringer tegnet i Danmark.

Det vil føre for vidt at skulle imødegå Deres senest indforskrevne skadesbehandler … temmelig fantasifulde scenarier og konstruerede konklusioner i detaljer, men lad mig blot fremføre følgende relevante kendsgerninger og synspunkter:

1. Det er ikke korrekt som fremført i pkt I og II b. 1. at jeg ikke kontrollerede [købers] bådførercertifikater og sejladserfaring inden jeg overlod ham [båd] for prøvesejladsen. Tværtimod fremviste [køber] på begæring sit skibsførerbevis 'Förarintyg för fritids båt' under mødet på havnecaféen den 4. maj 2018 inden starten på prøvesejladsen. Dette kan bevidnes af min tilstedeværende sejlkyndige bekendte, ... Skibsførerbeviset er tidligere fremsendt til [selskabets lokale agent]. Som enhver med blot et rudimentært kendskab til sejlads vil kunne bekræfte, så er navigationsforhol-

dene i … skærgård – som er [købers] sædvanlige sejladsområde – væsentligt mere krævende end [farvand]. Der kan derfor heller ikke med rimelighed sættes spørgsmål ved [købers] praktiske navigationsevner og -erfaring. Under den forudgående instruktionstur sikrede jeg mig naturligvis at [køber] var i stand til at føre [båd] forsvarligt, herunder at foretage alle manøvrer og lægge båden til kaj.

2. Deres nye skadesbehandler forsøger at gøre anvendelse af iPad applikationen ENIRO på Sjö til en grov uagtsomhed grænsende til forsætlighed bl.a. med henvisning til enkelte brugeres mere eller mindre negative kommentarer til app'en på internettet. Med samme lemfældige research og logik vil man formentlig kunne finde endnu flere positive kommentarer på internettet. Diverse iPad-apps til navigation anvendes idag af et flertal af fritidssejlere i Skandinavien, da disse apps som regel er mere detaljerede, hyppigere opdaterede og lettere at aflæse end de gængse plottere. Det afgørende i sagen er imidlertid at der ombord i [båd] under prøvesejladsen befandt sig alle de nødvendige hjælpemidler til sikker navigation herunder søkort over sejladsområdet samt kompas og kikkert. Tilmed præsenterede jeg disse navigationsmidler for [køber] under den forudgående instruktionssejlads. [Køber] var naturligvis qua sine teoretiske og praktiske sejladskundskaber fuldt fortrolig hermed. Anvendelse af iPad'en var derfor blot et yderligere supplement til de allerede eksisterende navigationsmidler.

3. At jeg forsætligt eller ved grov forsømmelse skulle have medvirket til at fremkalde havariet er en pånær injurierende påstand, som savner enhver rimelig begrundelse og som forudsætter, at jeg skulle have været bevidst om at dette ville blive det sandsynlige udfald. Jeg ville absolut ikke have nogen som helst økonomisk gevinst herved. Som anført ovenfor under pkt 2 havde jeg truffet alle de rimelige forholdsregler som enhver ansvarlig person i samme situation ville have gjort. At overførslen af de 300.000 kr. skulle være en for mig belastende omstændighed kan jeg ikke se – tværtimod så ville det være uforsvarligt af mig ikke at kræve en form for sikkerhed inden jeg overlod [køber] at gennemføre testsejladsen. Sammenlign venligst med de forholdsregler enhver ansvarlig udlåner af et køretøj ville træffe.

4. At grundstødningen fandt sted er en beklagelig kendsgerning – den slags uheld sker desværre – og det er bl.a. derfor man tegner en forsikring. Men at den skulle være fremkaldt ved forsæt eller grov uagtsomhed fra min eller [købers] side er en påstand grebet ud af luften. Det forekommer mig snarere, at påstanden med forsæt er fremsat af VELOS for at forplumre sagen og trække VELOS' erstatningspligt yderligere i langdrag.

5. Som tidligere nævnt vil Deres afslag blive indbragt for det danske Ankenævn for forsikring medmindre VELOS vedkender sig sin erstatningspligt. Jeg vil i den forbindelse erindre om at det efter dansk ret er VELOS som har bevisbyrden for at skaden skulle være omfattet af en undtagelse i policebestemmelserne, og at det er VELOS som har bevisbyrden for at skaden er opstået ved forsæt eller grov uagtsomhed. I samme forbindelse vil jeg henvise til Ankenævnets kendelse af 4. februar 2015 sag nr. 86940.

6. Jeg fastholder i øvrigt de i mit brev af 20. juli 2018 fremsatte krav - herunder i mangel af VELOS' egen taksering af skaden – det af værftet fremsatte skøn på SEK 353.703 excl. bjærgning etc."

Af brev af 6/8 2018 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"For claim adjustment purposes, time to time, it becomes necessary to appoint surveyors to make inspection and produce expert report with their opinions. Whilst surveyors are at their discretion at what views they propose and state to others, given they are separate & independent from your Insurers, ultimately it is up to the Insurers to decide whether they are willing to honour a claim.

In this claim, … had been appointed as the surveyor by your Insurer for his expert opinion, which was all there was, an opinion not a binding decision. The Insurers had considered his opinion and rest of the information, and decided that this claim was not indemnifiable due to the reasons stated in the declinature letter.

We can confirm that until 17th July 2018, we were seeking clarification from the Local agent, … and ... We notified Velos the same day of the declination. Therefore, the time it took between the incident and us, as claim adjusters of your Insurers, confirming to coverholder, Velos was necessary time to conduct the investigation.
…
With respect of [købers] documents, we were guided by Local agent and the surveyor, who interviewed both you and [køber]. They confirmed that, you accepted [købers] knowledge and paperwork points verbally rather than being provided with anything documentary. We maintain that, the proofs of any such documents were not witnessed by you, prior to you handing over [båd] to [køber].

We note your point about [købers] usual sailing point but we respectfully disagree with your comparison. It seldom effective to argue that someone with specific locus experience make a confident sailor in different locus, keeping in mind that was presented with a different type of vessel with different type of navigation equipment. The sailing further compromised by usage of unofficial navigational equipment & software such as Ipad as GPS with, less than satisfactory application such as 'ENIRO på Sjö'.

The above finds support in the report of Rescue Service in …, who confirmed that the *'Ship in distress stood in very shallow water and the last bit forward we were only able to get to the boat by walking with a trailer. Motor boat lay about 40-50 cm deep and had a leak.'* Unfortunately, this strength the concern above and the reasons as set out in the declinature letter, particularly on the aspects of willful & gross negligence.

We agree with you that during your short lesson, you must had demonstrated to [køber] the various navigational equipment on [båd]. Onboard [båd] was a map of the whole of [farvand] along with the area around …, for [købers] consideration purposes of sea depths/restrictions etc. Yet, [køber] willfully choose to use his iPad as GPS with the less than satisfactory application 'ENIRO på Sjö'. Either it was the case that he did not feel confident with using [båds] navigational equipment or, he felt that it was irrelevant to consider the maritime rules of using the standard & orthodox methods & manner for navigation. Whichever may be the case, the vessel was lying in very shallow water of just 40-50 cm deep, speaks for itself and reiterates the points of willful & gross negligence. Hence, we are unable to uphold your complaint on this point.
…
You did not witness/verify/take copies of any documentary proofs of [købers] sailing knowledge or experience before giving him [båd]; nor of his awareness of the waters where he was going to sail; or his confidence/knowledge of the understanding/use of [båds] navigational equipment; or his experience of using a … vessel in comparison to his knowledge of his … vessel. You failed to be

present onboard to go with [køber] on the test sail or to supervise him adequately, or if at all, during the test sail which caused the grounding. You made a voluntary and conscious decision to allow [køber] to sail [båd] on his own, despite being aware of all of his circumstances.

Your act of ensuring that the funds of 300,000 DKK were transferred & received into your bank account, before handling [båd] to [køber] in our view aggravated the situation. As you make analogous comparison to a reasonable lender who would seek funds as security, we respectfully disagree with you on that. A responsible lender would, as you mentioned, seek funds as security not as part of sale price. In your claim, you took the 300,000 DKK as part of your sale price not as security. Had it been the case, it was a payment for security, then you would not be submitting a claim to your Insurers, as you can seek redress from [køber] directly and deduct from the 300,000 DKK your loss that you claim. Hence, all of these actions when considered all together, as we see it are of gross negligent which you made willfully, in particular by handing over the keys of your boat to a comparative novice of your … vessel, without inspecting any documentary evidence from him. Hence, we are unable to uphold your complaint on this point."

Klageren har i brev af 27/8 2018 til selskabet bl.a. anført:

"Jeg må på det bestemteste afvise, at [købers] dokumenter vedr. skibsfører-kompetence ikke blev kontrolleret. Dette kan som tidligere nævnt bevidnes af …, der inspicerede dokumenterne på cafe' en umiddelbart inden afsejlingen på prøveturen. De henviser til vejledning 'af en lokal agent og havariagenten' om dette forhold. Jeg vil opfordre Dem til at fremlægge bevis for denne påstand. For at stoppe fornyet polemik herom vedhæftes scan af [købers] 'Intygsbok'.

De forsøger at drage en parallel mellem den påståede dybde for grundstødningen '40-50 cm' og påstanden om forsætlig og grov uagtsomhed. Jeg har svært ved at se linien i denne argumentation. Jeg kom selv til stedet for grundstødningen i [klagerens bekendtes] båd kort tid efter at grundstødningen var sket og iagttog de første forberedelser til bjergningen på en afstand af 50-100 meter og 3 meter vanddybde. De skriver at '… redningstjeneste' oplyste, at forenden af båden stod på 40-50 cm vand, 'og ved sidste stykke var vi kun i stand til at nå båden ved at gå til fods med en trailer'.

På det tidspunkt da jeg ankom gik sjoraddningstjanstens folk rundt om midten af båden i vand til midjen – altså ca 80-100 cm – og væsentligt dybere ved agterenden af båden. Sjoraddningstjanstens eget fartøj, som er en relativ stor båd, var i stand til at lægge til ved siden af havaristen og gå ombord på denne og sejle mellem havaristen og [klagerens bekendtes] båd. På intet tidspunkt observerede jeg at der var en trailer til stede – og det ville også være et højst usædvanligt redskab at medbringe ved første besøg på en havarist.
…
Uanset at der ombord fandtes tilstrækkeligt ortodokst navigationsudstyr og at [køber] iflg. eget udsagn anvendte sig heraf, så bør Deres fortsatte nedgøring af ENIROS 'på sjön' navigationsapp ikke stå uimodsagt. [Køber] anvendte den professionelle betalingsudgave af app'en som indeholder både positionsangivelse og AIS. App'en den mest downloadede navigationsapp i Norge og Sverige med mere end 100.000 downloads. Af 1.992 tilbagemeldinger på Google Play har app'en af brugerne opnået karakteren 4,0 ud af 5 mulige. I bådmagasinet 'Praktisk Båtagande' har app'en opnået næsthøjeste karakter i en test af 5 kendte navigationsapp's. I testens konklusioner fremgår bl.a. følgende udtalelse: 'Inomskärs i Sverige är Eniro ett solklart val tack vare sin enkelthet och sitt ringe pris'. Vedhæftet 'Tabell med testresultat' og særskilt omtale af 'ENIRO på sjön'.

> I Deres brev af 17. juli 2018, side 5 forsøger De at så tvivl om hvorvidt 'ENIRO på sjön' opfylder de internationale krav fremsat i COLREG. Selvsagt er der i praksis stor forskel på kravene til handelsfartøjer og krydstogtsskibe i internationalt farvand på verdenshavene, og små lystfartøjer i beskyttede farvande som ... I det svenske Sjöfartsverket's hjemmeside (www.sjofartsverket.se) skelnes der da også mellem de navigationsmidler som kræves af 'Allmanheten' (d.v.s. fritidsbåde) og 'Yrkessjöfarten' (d.v.s. kommerciel skibstrafik). Sjöfartsverkets navigationskort er indrettet herefter, og Sjöfartsverket anerkender eksistensen og anvendelsen af navigationsapp's.
>
> Konklusionen af ovenstående er, at VELOS på ingen måde har hverken sandsynliggjort eller løftet sin bevisbyrde for at skaden er omfattet af undtagelser i policebestemmelserne eller opstået som følge af forsæt eller grov uagtsomhed. Jeg skal derfor opfordre VELOS og VELOS' underwriters til at afslutte sagen på en for mig tilfredsstillende måde inden der påløber yderligere omkostninger og ikke mindst tab af reputation på det skandinaviske marked."

Af selskabets konsulentrapport "Report concerning assistance in insurance case …" fremgår bl.a.:

> "I met with insurance holder … on the 14th of May 2018 on his address …. The insurance holder is … -year-old man and has sailed for more than 50 years. Therefor he has extended knowledge in sailing and has a merit badge in sailing.
> …
> On the 4th of May 2018 the buyer's partner … met with insurance holder and his friend … on the harbor in …, where they took [køber] out for a short sail to show how the boat operated and afterwards they had a meeting in a cafe in …, where [køber] repeatedly said that he wanted to make the sail on his own and before the boat was handed over to [køber], it was requested to transfer the cash part of the sales price, which was 300.000 DKK. The money was transferred via bank and before the boat was handed over to [køber], the insurance holder made sure that the amount was in his bank account.
>
> The deal conceming the test sail was that this would happen during a few hours. On the test sail was 3 friends of [køber]. The identity of these friends is unknown.
>
> Concerning evidence of a boat license/merit badge or similar – [køber] had stated that he had a boat license and had sailed for several years. Proof of this had not been showed, however the explanation had been accepted by the insurance holder.
> …
> **The grounding**
> According to the insurance holder the deal with [køber], was to sail for a few hours to test it and in connection with this had informed that he would sail towards … and around some windmills and return to ...
>
> The insurance holder informed that on the boat was a map of the whole of [farvand], also the area around …, so [køber] could orientate himself with sea depths/restrictions etc. in the area.
>
> After a few hours the insurance holder became worried, since [køber] had not returned, therefor he had called [køber], who had informed him that he had a problem, because the boat had been

grounded. On basis hereof, the … Coastguard had been called and had taken [køber] and his 3 friends to shore.

Recurring the boat
The boat had afterwards been salvaged by … in .., where it had been put a shore. The further information concerning the salvage is not known, however it was stated by [køber] that the boat had taken on a lot of water in the engine room after the grounding.

Completion of trade
After the test sail and the grounding, the trade boat was tested and approved and was carried out the same day.

Examination of boat
By personal enquiry to [værft] on the 14th of May 2018, I met the owner …, who showed the boat which was on land. At the examination it was established that both propellers were dismantled, and the rudder was removed. According to … he had measured the axels to both propellers and there had been oscillations respectively 0.1 mm and 0.3 mm. Before repairing the boat, he would first contact an authorized … Dealer to hear of maximum oscillations on the axels.

Both propellers were damaged in connection with the ground, as were the rudder. There is no damage to the bottom of the hull. Photos of the damages to the boat have been recorded, but an error on my camera was detected after I was taken from …, why no photos are attached.

It was agreed that … would make an offer on the repairs of the boat, which had to be approved before the repair would begin, which he accepted.

Concerning the salvage
[Værft] informed that he was contacted by the Coastguard in connection with the grounding of the boat and he had immediately started to pump the engine room clear of sea water and during the next day he succeeded in getting the boat free. The was subsequently brought to his place, where it was put a shore. The cost of the salvage would amount to 75.000 Swedish Kr. according to [værft]."

Selskabet har fremlagt to konsulentrapporter med titlen "Supplementary report concerning assistance in insurance case …" I den ene rapport hedder det bl.a.:

"I contacted the rescue service (…), who confirmed that he was the driver of the rescue service, who had been sent out to the disabled vessel. He informed that there were 4 individuals on board, where only one ([køber]) was ... The 4 individuals spoke together in … / ... All individuals were according to his observations sober and seemed normal.

All 4 individuals were taken aboard the rescue service and were sailed to ... On the way to shore … had called the police in …, whom received the 4 individuals when they came to shore. Here they checked their ID/Visa etc.

The police did not check if the 4 individuals were intoxicated. This is only done, if there is any suspicion of such.

> It was informed that the … Coastguard were also at the scene, to check the disabled vessel and they did not check the driver ([køber]) for being intoxicated, which indicates that the driver was sober.
> …
> **New examination of boat:**
> At the meeting at [værft] new photos of the damaged vessel was taken and of the damaged propellers/rudder etc.
> …
> **Translation of report from Sea Rescue / …**
> *'Called from the member center regarding a 44-foot motorboat with 4 persons aboard due to position …N …E. Departed from the … channel with ... Ship in distress stood in very shallow water and the last bit forward we were only able to get to the boat by walking with a trailer. Motor boat lay about 40-50 cm deep and had a leak.*
>
> *After consultation with operation center, we decided to let the boat stay behind and take of with the crew. Once in the … channel, we helped to contact a tugboat who will salvage within the next few days. Coast Guard was also on its way to check the damaged vessel'."*

I den anden konsulentrapport med titlen "Supplementary report concerning assistance in insurance case …" hedder det bl.a.:

> **"Contact via telephone:**
> After several failed attempts to reach [køber], I finally succeeded on the 11'th of June 2018.
> …
> On the 4th of May 2018 [køber] went to … with 3 friends, where they met up with [klageren]. They went for a sail with the seller, where the instruments where shown and he was guided by the seller, how the boat worked etc. He was also shown a map of the [farvand] region and the … area, where he intended test sail.
>
> Before the test sail they had been in a cafe in …, where they had coffee and at this time he had transferred 300.000 DKK from his bank in … to [klageren]. Only then was he allowed to make the test sail in question with his 3 friends.
>
> The test sail itself was handled by [køber] at the helm the entire time. They had first sailed towards some windmills, which are placed … of … and afterwards he had sailed closer to … with a speed of 16 knots.
>
> In connection with the sail he had used his iPad as GPS and the app he used is called 'ENIRO på Sjö.'
>
> The grounding itself happened with a speed of 16 knots. After the grounding he had called for help through Sea Rescue in … and he and his friends had been brought to … where … police had received them and checked their ID.

[Køber] informed that he had sailed for 4-5 years and he had a skipper license. It was arranged that he would forward ID and certificate to me immediately. ID and certificate has been previously sent to … Claims Adjusters.

[Køber] was willing and able to answer any questions I had and it is my clear understanding, that he has been honest in his replies. It has also been established that [køber] is capable of sailing, seeing that he has a skipper license."

Af selskabets skaderapport af 6/7 2018 fremgår bl.a.:

"Introduction
This brief summary report deals with a commentary upon an estimate prepared by [værft] upon a [båd] which suffered grounding damage off the … coast on or around the 4th May 2018.

The damage suffered by this vessel includes typical propeller damage and the suspicion of shaft distortion as well as damage to an aft thruster fitted at the stern.

In preparing this summary commentary we have only had access to photographs taken contemporaneously and by lnsurers representative investigator ... No physical access or examination has been possible to date.

Damage images
…
These images clearly show the grounding damage suffered by this vessel and are typical of such damage in these circumstances.

Repair Estimate
A repair estimated has been prepared by [værft] and which may be summarized (following rough translation) as follows:

'[Båd] express bridge estimated prices
2 rudders - SEK 74,460
2 rudder bushes - SEK 23,452
2 propeller shafts - SEK 23,812
1 propeller - SEK 9,979
1 propeller - SEK 9,979
2 bearings - SEK 2,350
2 seals - SEK 10,250
1 aft thruster - SEK 16,456
1 st aktertrumma = sternroller? (Google translate) - SEK 2,624
1 flush pump - SEK ?
Plus Installation materials - SEK ?

Labour 4 weeks (160 hours) @ SEK 685 per hour - Total approximately SEK 109,600
lnvestigate before repair
lndicate propeller shafts
Dismantling + assemble shafts, rudders, shaft seals and bearings.
Clean engines from sand and clean filters

Clean engine bay
Align engines
Dismantle and re-assemble aft propellers and waterproof GRP surrounds

TOTAL - SEK 282,962
Plus MOMS (VAT) SEK - 70,741
TOTAL - SEK 353,703'

GENERAL COMMENTS
The vessel is a 1998 ... This vessel is fitted with a pair of 350 Caterpillers on V drives. This means that the engines are fitted 'back to front' and sat on top of the propshafts.

With the strict proviso that these comments are based purely upon the photographic information provided and without the benefit of on site examination the following comments will apply:

Firstly there is doubt that in practice both shafts have suffered distortion damage. This requires thorough examination utilising approved methods and not a simple 'replace all philosophy'.

Moreover having carefully reviewed costings from the manufacturers price lists the following summary may be applied:

Parts
These prices are ex [båd] US - the availability is unconfirmed at this point.

- The propellers are listed at £1,552.00 each plus vat shipping and duty (approx SEK 17,072 @ 11SEK to £)
- The shafts are listed at £3,352.50 each plus vat shipping and duty (approx SEK 36,877 - @ 11 to £).
- The rudders are listed at £2,300.00 each plus vat shipping and duty (SEK 25,300 @ 11 to £).
- The stern thruster is not standard equipment and has been added on to the vessel at a later date - a suggested budget price of £3,000.00 plus vat might be proposed

As will be seen these prices from the manufacturers are actually above the prices quoted by [værft] however the principle issue is whether all these items are required in practice.

Moreover the labour charge at 160 hours (four weeks) is clearly excessive. At most a labour allowance of some 80 hours is a normal standard allowance for such repairs.

From all the information observed in this case it must be concluded that the estimate from [værft] is overstated and an adjustment of approximately SEK 80,000 - SEK 100,000 (£7,272 - £9,090 at SEK11 to the £) is very likely to be placed against this initial repair estimate. In order to deal with a more accurate assessment it will be necessary to undertake an examination of the vessel in … prior to repairs proceeding."

Klageren har fremlagt værftsfakturaer af 29/5 2018 på 109.000 SEK, 2/10 2018 på 216.928 SEK, 25/11 2018 på 30.074 SEK og 27/3 2019 på 151.000 SEK, i alt 507.002 SEK.

16. 93374

Af mail af 8/5 2018 fra klagerens bekendte til selskabet fremgår bl.a.:

> "Here is the written explanation from [køber], the captain on [båd] 4 May 2018 on a test sailing in [farvand], with his crew.
>
> Quote:
> 2018-05-04 I was on my testing tour near … and should take around for couple of hours to check that everything was working. We was doing 16kn and I realized that there is a much still water surface in the for-water and looked outboard and spot the low depth, I pulled down the accelerator and at the finish of maneuver boat comes down and we hit the ground.
>
> It was leaking water at the stern through some bushing, we controlled the hull and found no damages. We noticed our position and got that we navigated wrong. I called to the rescue, in about 3hr we came to the land.
>
> On shore I contacted [værft] to get the boat out of the shoal. He did it at the evenings tide water.
>
> [Klagerens] comment:
> This is very much what he explained to us on the phone on the day of the accident. It seems to be a pure navigation error in an area known fora number of groundings every year.
>
> Before this test by [køber], [klageren] made a short trip with [køber] and his crew, to instruct them of functions of boat. Everything mechanical and electrical, worked 100%. [Klageren] also showed them sea maps of the area. [Køber] told us that he has valid license to navigate boats."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

> **"Afsnit I: Definitioner**
>
Du, dig, eller din	betyder den/de forsikrede person/personer benævnt på forsikringscertifikatet. Dette omfatter enhver person, der sejler båden med din tilladelse. Hvis der er mere end en person benævnt på forsikringscertifikatet, dækker denne police jer in solidum.

> …
> **Afsnit II: Kaskodækning**
> 1) Båden
> …
> Beløb som kommer til udbetaling ved tab af eller skade på Båden
> a) Rimelige reparationsomkostninger ved skade
> b) Totalforlis.
>
> Yderligere beløb, som kommer til udbetaling i forbindelse med tab af eller skade på Båden
> a) Rimelige udgifter der har til formål at afværge eller minimere tab af eller skade på Båden, forudsat at omkostningen udspringer af en begivenhed (eller muligheden for en sådan) for hvilken der er eller ville være dækning for under denne police.
> b) Rimelige udgifter til at inspicere bunden af Båden efter en grundstødning, selv om der ikke findes en skade.
> …
> **Afsnit III: Ansvarsdækning**

…
4) Undtagelser for ansvarsdækningen
a) Denne police dækker ikke ansvar, der opstår eller skyldes i henhold til en kontrakt.
b) Denne police dækker ikke ansvar, der er forårsaget eller som hidrører fra forsæt eller grov uagtsomhed fra din side.
…
Afsnit IV: Policeundtagelser
…
4) Forsætlige og groft uagtsomme handlinger begået af dig eller andre ved navigeringen eller behandlingen af båden, herunder handlinger begået under selvforskyldt beruselse som følge af indtag af alkohol, narkotika og andre euforiserende stoffer af enhver art.
…
15) Forsætlig eller uagtsom tilsidesættelse af gældende regler for sejlads eller tilsidesættelse af tekniske forskrifter og sikkerhedsforskrifter for Båden som er fastsat i dansk lovgivning, EU-retlige retsakter eller som er vedtaget af internationalt anerkendte organisationer, medmindre det godtgøres af forsikrede, at overtrædelsen har været uden indflydelse på skaden eller tabets indtræden og omfang.
…
Afsnit VI: Generelle Forhold
…
3) Salg eller skift
Hvis Båden i løbet af forsikringsperioden sælges eller på anden måde overføres til tredjemand, eller i tilfælde af at Båden ejes af et selskab med begrænset ansvar, hvor ejerskabet af mere end 50 % af kapitalandelene bliver solgt eller på anden måde overført til tredjemand, vil denne police automatisk være opsagt med virkning fra for ejerskiftet eller overførslen. Vi tilbagebetaler herefter en forholdsmæssig andel af den forudbetalte præmie."
…
Afsnit IX: Klager, lov og værneting
1) Klager
…
Klager, der ikke kan findes en løsning på af Policyholder & Market Assistance, kan indbringes for:
Ankenævnet for Forsikring
…
eller de danske domstole.
…
2) Gældende lov og jurisdiktion
Medmindre andet særskilt er aftalt er din forsikring underlagt dansk lovgivning, og de danske domstole har enekompetence."

Nævnet udtaler:

Den forsikrede båd løb på grund den 4/5 2018 under en prøvesejltur, hvor båden blev ført af en person, som havde aftalt at købe båden af klageren pr. 8/5 2018. Klageren kræver forsikringsdækning for udbedring af skader, jf. fire værftsfakturaer på i alt 507.002 SEK.

18. 93374

Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed. Selskabet har anført, at klageren har udvist grov uagtsomhed ved at overlade båden til køber uden at sikre sig dokumentation for, at køber havde de fornødne kompetencer til at føre båden på egen hånd og navigere forsvarligt i farvandet. Selskabet har videre anført, at køber har udvist grov uagtsomhed ved at navigere efter en iPad-app, "Eniro på Sjön", hvilket efter selskabets opfattelse hverken er almen praksis, forsvarligt eller i overensstemmelse med søretlige regler om navigation. Selskabet har også anført, at køberen er stødt på grund på meget lavt vand på kun 40-50 cm dybde og også derfor har udvist grov uagtsomhed.

Klageren har anført, at han og køber først var på en kort, fælles prøvetur, hvor klageren viste køber, hvordan båden og dens navigationsudstyr fungerede, og sikrede sig, at køber kunne foretage alle manøvrer. Båden havde søkort for farvandet og navigationsudstyr. Klageren har fremlagt kopi af købers skibsførerbevis og anført, at han fik det forevist, inden køber foretog prøvesejlads på egen hånd, i øvrigt sammen med tre af købers venner. Køber havde egen båd i forvejen, som klageren skulle overtage, og køber var vant til at sejle under mere krævende navigationsforhold end i det pågældende farvand. Klageren har bestridt, at det kan anses for groft uagtsomt, at køber anvendte app'en "Eniro på Sjön" til navigation. Klageren har anført, at det er den mest downloadede navigationsapp i Sverige og Norge, at køber anvendte den professionelle betalingsudgave, og at det svenske Sjöfartsverket anerkender eksistensen og anvendelsen af navigationsapp's for små lystfartøjer. Klageren har også anført, at selskabet ikke har bevist, at køber har begået grov uagtsomhed ved sin måde at føre skibet på op til grundstødningen.

Af mail af 8/5 2018 fra klagerens bekendte til selskabet fremgår det, at køber har oplyst følgende om skadeforløbet: "I was on my testing tour near … and should take around for couple of hours to check that everything was working. We was doing 16kn and I realized that there is a much still water surface in the for-water and looked outboard and spot the low depth, I pulled down the accelerator and at the finish of maneuver boat comes down and we hit the ground. It

was leaking water at the stern through some bushing, we controlled the hull and found no damages. We noticed our position and got that we navigated wrong."

Selskabet har fremlagt tre konsulentrapporter og en skaderapport angående det anmeldte havari. Af konsulentrapporterne fremgår det, at konsulenten har set båden på værftet, og at der var sket skade på blandt andet ror, propeller og propelaksler, men der sås ikke skade på skroget. Konsulenten har indhentet rapporten fra redningstjenesten, hvori det hedder, at båden lå i ca. 40-50 cm dybde og havde læk. Konsulenten har kontaktet køber telefonisk, og køber oplyste, at han brugte app'en "Eniro på Sjön" til navigation, og at grundstødningen skete med en fart på 16 knob. Køber oplyste videre, at han har sejlet i 4-5 år og har skipperlicens, som han har fremlagt i sagen, og konsulenten anfører, at "it has also been established that [køber] is capable of sailing, seeing that he has a skipper license."

Af selskabets skaderapport af 6/7 2018 fremgår det, at konsulenten har modtaget et overslag fra værftet på 353.703 SEK for skadeudbedring. Konsulenten anfører, at han på grundlag af fotos vurderer, at der er usikkerhed om, hvorvidt det er nødvendigt at udskifte alle de båddele, som værftet lægger op til. Han anfører videre, at værftets pris for arbejdsløn klart er for høj, idet værftet har afsat 160 arbejdstimer, og konsulenten vurderer, at omkring 80 timer vil være normal arbejdstid for reparationer af pågældende karakter. Han anfører, at værftets overslag bør justeres ned med ca. 80-100.000 SEK, men at det er nødvendigt at foretage en undersøgelse af båden for en nærmere vurdering.

Nævnet bemærker indledningsvist, at selskabet ikke har afgivet svarskrift til nævnet, men har fremsendt bilag pr. mail, herunder afgørelser i sagen fremsendt til klageren. Nævnet lægger til grund, at selskabet i nærværende klagesag fastholder sine afgørelser i breve af 17/7 2018, 23/7 2018 og 6/8 2018 til klageren.

Nævnet bemærker herefter, at nævnet som ubestridt af selskabet lægger til grund, at forsikringen var i kraft på skadetidspunktet.

20. 93374

Af forsikringsbetingelsernes afsnit IV, punkt 4, fremgår det, at forsikringen ikke dækker "forsætlige og groft uagtsomme handlinger begået af dig eller andre ved navigeringen eller behandlingen af båden". Af punkt 15 fremgår det, at forsikringen ikke dækker "forsætlig eller uagtsom tilsidesættelse af gældende regler for sejlads eller tilsidesættelse af tekniske forskrifter og sikkerhedsforskrifter for Båden som er fastsat i dansk lovgivning, EU-retlige retsakter eller som er vedtaget af internationalt anerkendte organisationer, medmindre det godtgøres af forsikrede, at overtrædelsen har været uden indflydelse på skaden eller tabets indtræden og omfang."

Nævnet bemærker, at det er selskabet, der har bevisbyrden for, at klageren eller køberen af båden har forvoldt skaden ved grov uagtsomhed, og at selskabet af den grund kan afvise at betale erstatning med henvisning til ovennævnte undtagelsesbestemmelser.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at køber manglede forudsætninger eller kompetencer til at føre det forsikrede skib forsvarligt under prøvesejladsen. Køber har fremlagt kopi af sin skipperlicens og havde i forvejen egen båd, og han har oplyst, at han har sejlet i 4-5 år. Selskabets konsulent har i en af sine rapporter anført, at "it has also been established that [køber] is capable of sailing". Det fremgår af sagen, at klageren og køber forud for havariet var på en fælles prøvesejlads, hvor klageren havde lejlighed til at instruere køber og observere, om køber kunne foretage almindelige manøvrer med båden. Nævnet finder, at selskabet ikke har bevist, at klageren eller køber har handlet groft uagtsomt derved, at klageren overlod båden til køber, som uden klagerens deltagelse foretog prøvesejlads.

Nævnet finder efter gennemgangen af sagen, at selskabet heller ikke har bevist, at køber har forvoldt havariet ved grov uagtsomhed i navigationen eller håndteringen af båden i øvrigt.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at nævnet ikke finder det godtgjort, at købers anvendelse af app'en "Eniro på Sjön" indebar en indlysende fare for havari som følge af navigationsfejl. Selskabet har ikke fremlagt sagkyndige erklæringer eller myndighedstilkendegivelser, der kan

støtte, at det må anses for groft uagtsomt at anvende en navigationsapp til iPad som navigation til en sejltur som den, køber ville foretage. Nævnet finder det heller ikke godtgjort, at den pågældende app var særligt uanvendelig/risikabel at anvende for køber.

Nævnet har videre lagt vægt på, at nævnet ikke finder det bevist, at køber i forbindelse med grundstødningen udviste en uagtsomhed, der efter omstændighederne må betegnes som grov. Det forhold, at der i redningstjenesterapporten angives, at båden befandt sig på 40-50 cm vand, da redningstjenesten kom frem, beviser efter nævnets opfattelse ikke i sig selv, at køber har handlet groft uagtsomt i forbindelse med havariet. Der foreligger ikke oplysninger i øvrigt om hændelsesforløbet og skadestedet, der godtgør, at køber har overtrådt søretlige regler eller begået fejl, som må tilskrives grov uagtsomhed.

Nævnet finder herefter, at selskabet er uberettiget til at afvise at yde dækning for havariet den 4/5 2018 med henvisning til, at skaden er forvoldt med grov uagtsomhed. Nævnet finder, at selskabet heller ikke i øvrigt har bevist, at skaden kan undtages efter forsikringens undtagelsesbestemmelser.

Selskabet skal derfor anerkende, at skaden er dækningsberettigende over forsikringen.

Nævnet finder efter gennemgangen af sagen, at erstatningen for skaden må fastsættes til 507.002 SEK som påstået af klageren.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren har fremlagt værftsfakturaer som dokumentation for sit krav. Nævnet finder, at selskabet ikke har sandsynliggjort, at værftet har udført arbejder, som ikke har været nødvendige for at udbedre den anmeldte skade. Nævnet har også lagt vægt på, at selskabet – som sagen foreligger oplyst – ikke har foretaget en egentlig egen taksering af skaden eller foretaget de undersøgelser af den havarerede båd, som selskabets konsulent anbefaler i skaderapporten af 6/7 2018. Selskabet har heller ikke søgt at indhente andre tilbud på reparation af båden end på klagerens værft.

Nævnet finder således, at de fakturaer, som klageren har fremlagt, må lægges til grund ved erstatningsopgørelsen.

Det, som selskabet i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Selskabet, Lloyd's v/Velos Insurance Services Ltd., skal betale 507.002 SEK i erstatning for havariet den 4/5 2018 af den forsikrede båd. Erstatningen skal forrentes i henhold til forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.

Svend Bjerg Hansen