

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 5. august 2020 blev i sag nr. 94483:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Codan Forsikring A/S
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring. Af klageskemaet af 21/11 2019 til nævnet fremgår bl.a.:

"Kort redegørelse for sagen

Skadelidte søsætter båden ... i ... havn den 15.04.19. Straks efter søsætningen synker båden. Båden hæves med det samme af skadelidte og skaden anmeldes til forsikringsselskabet Codan.

Forsikringsselskabet kan ikke udfinde den korrekte forsikringspolice, der først udskrives den 04.07.19. I policen der først udskrives den 44.067.19 er skadelidte dækket (kaskoforsikring) fra den 04.02.19.

Den 17.07.19 besigtiges båden af [konsulentfirma], der konkluderer, at fartøjet ikke var i sødygtig stand da det blev søsat. Codan afviser at betale erstatning den 19.07.19. Den 21.07.19 klager skadelidte over dette. Selskabets afvisning fastholdes den 22.07.19.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Skadelidte ønsker at få udbetalt erstatning for den skete skade."

I brev af 4/12 2019 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Forsikringstager klager ved sin advokat ... over, at vi har afvist at yde dækning for skaderne på hans båd, der sank den 14. april 2019.

Vi har afvist at yde dækning med henvisning til, at skaderne på båden skyldes, at båden ikke var i sødygtig stand, da den blev søsat og sank.

Forsikringen

Forsikringstager tegnede en lystfartøjsforsikring, der trådte i kraft den 14. februar 2017. I forbindelse med tegningen af forsikringen anmodede forsikringstager om tilbud på en kaskoforsikring. Dette blev af uvisse årsager aldrig sendt til ham, hvorfor forsikringen kun blev oprettet med en ansvarsdækning.

Vi blev gjort opmærksom på dette i forbindelse med den anmeldte hændelse, og vi har på denne baggrund udstedt en ny police den 4. juli 2019, hvoraf det fremgår, at kaskoforsikringen er oprettet med tilbagevirkende kraft fra den 14. februar 2017.

...

Sagsfremstilling

Forsikringstager kontaktede os den 15. april 2019, hvor han oplyste, at båden var sunket dagen før i ... havn. På dette tidspunkt var der alene oprettet en ansvarsforsikring på båden, hvorfor vi ikke kunne oprette og behandle den anmeldte hændelse, inden forholdene omkring kaskodækningen var afklaret.

Den 4. juli 2019 blev der som ovenfor anført udstedt en ny police med ikrafttræden for kaskodækningen pr. den 14. februar 2017.

Herefter blev der på baggrund af en telefonsamtale med forsikringstager oprettet en skadesag den 10. juli 2019. Samme dag sendte vi en mail til en ekstern konsulent, som vi bad om hurtigt at tage kontakt til forsikringstager.

Den 17. juli 2019 udarbejdede den eksterne konsulent en havarirapport, hvoraf det blandt andet fremgår:

'Konklusion

Det er undertegnede's klare overbevisning, at fartøjets synken skyldes en defekt søventil, en åben søventil og/eller en adskilt slangeforbindelse.

...

Det er vor klare konklusion, at fartøjet var utæt/læk i ganske betydelig grad da det blev søsat d. 14. april 2019, og derfor sank på bare 8 minutter. Det er således vor klare vurdering, at fartøjet ikke var i sødygtig stand da det blev søsat.

Ved mail af 19. juli 2019 meddelte vi, at vi ikke kunne yde dækning for den anmeldte skade, da fartøjet ikke var i sødygtig stand, da det blev søsat.

Forsikringstager anførte ved mail af 21. juli 2019, at fartøjet havde været total klar til søsætning.

Ved mail af 22. juli 2019 til forsikringstager afviste vi, at båden havde været total klar til søsætning, da den sank på kun få minutter.

Den 29. juli 2019 modtog vi en henvendelse fra forsikringstagers advokat, der stillede en række spørgsmål, som han ønskede svar på, inden han ville komme med sine bemærkninger til havarirapporten. Ved mail af 29. august 2019 fremsendte vi de ønskede oplysninger. Herefter hørte vi ikke yderligere fra advokaten, før sagen blev indbragt for nævnet.

Vores vurdering af sagen

Efter modtagelsen af ankenævnsklagen har vi gennemgået sagen på ny, men vi finder ikke grundlag for at ændre vores vurdering.

I henhold til de ovenfor citerede forsikringsbetingelser punkt 4.1 dækker forsikringen skader, der sker, fordi båden synker. I henhold til punkt 4.2. er der ikke dækning for skader, der skyldes, at båden ikke var i sødygtig stand.

Besigtigelsen af båden fra den eksterne konsulent er først sket i juli 2019, da der først på dette tidspunkt var klarhed over dækningerne på forsikringen. På dette tidspunkt havde forsikringstager selv foretaget en del arbejde på båden i forsøget på at finde årsagen til, hvorfor båden sank, jf. forsikringstagers mail af 22. juli 2019.

...

Med havarirapportens oplysninger om hændelsesforløbet og konklusionen fra den sagkyndige konsulent er det efter vores opfattelse bevist, at årsagen til at båden sank var en eller flere ikke lukkede eller defekte søventiler eller en adskilt slangeforbindelse. Båden var dermed ikke sødygtig ved søsætningen. Hermed er det bevist, at sikkerhedsforskriften, jf. forsikringsaftaleloven § 51, om sødygtighed objektivt er overtrådt.

Det er videre vores opfattelse, at denne overtrædelse skyldes forsikringstagers forsømmelse.

For det første har vi lagt vægt på oplysningen om, at båden sank på særdeles kort tid – 8 minutter – efter søsætning, og at der ikke er konstateret skader på båden. Det må have formodningen imod sig, at en båd er sødygtig, når den synker indenfor 8 minutter efter, at den er sat i vandet. Det korte tidsrum viser efter vores opfattelse, at vandet straks og uhindret har kunne strømme ind i båden i store mængder.

Oplysningerne om at forsikringstager opdagede, at dørkbrædderne midtskibs flød rundt i båden tyder også på, at der har været tale om vand, der kom nedefra med et vist tryk.

På baggrund af de foreliggende oplysninger kan det lægges til grund, at der ikke var utætheder/revner eller andet i bådens skrog, der kan forklare, at båden sank. Der er således ikke sket skade på båden i forbindelse med selve søsætningen. Forsikringstager har selv forklaret til den eksterne konsulent, at der ikke er fundet lækager, og at båden har kunne flyde, siden den var blevet tømt for vand og efter, at der var blevet ændret på og udskiftet flere søventiler.

Forsikringstager har oplyst, at flere personer havde ændret på søventilerne, mens båden var vandfyldt, og at han selv efterfølgende har skiftet 2 søventiler, der føltes 'mærkelige'. Forsikringstager har hermed bekræftet antagelsen om, at der var mangelfulde forhold ved søventilerne på søsætningstidspunktet. Det forhold, at der er blevet 'ændret' på søventilerne, mens båden var vandfyldt, indikerer, at en eller flere ventiler ikke har været lukket korrekt.

For det andet har vi lagt vægt på, at forsikringstager har oplyst, at han under bådens henståen på land umiddelbart før søsætningen havde udskiftet bordgennemføringer på båden. En bordgennemføring er en slags cylinder, der er monteret gennem skroget på båden, og på bagsiden af denne gennemføring, sidder der indvendigt i båden en søventil, hvorpå en slangeforbindelse monteres.

Forsikringstager har således forud for hændelsen, og siden båden sidst var i vandet, lavet arbejdet på netop de dele af båden, som gav anledning til ændringer og yderligere udskiftninger efter båden sank.

Gennemføringer og ventiler sidder ofte under vandstandsniveauet. Der kan være flere gennemføringer og søventiler på en båd. Det er af afgørende betydning for en båd, at søventiler er lukkede, når båden er i vandet, da vand ellers vil kunne strømme ind i båden. Det er ligeledes meget vigtigt, at søventiler er lukkede, før en båd søsættes, og at de kontrolleres for tæring og funktion både før og straks efter søsætning. Denne kontrol af søventilerne er særligt vigtig, når der har været udført arbejde på disse, mens en båd har været på land. Vi henviser i denne forbindelse til nævnets kendelse 90962.

Det har formodningen imod sig, at forsikringstager har foretaget denne vigtige kontrol, når der umiddelbart efter hændelsen har været anledning til at foretage ændringer på og udskiftning af flere søventiler. Forsikringstager har oplyst, at han efter søsætningen kiggede i rundt i fartøjet uden at konstatere vandindtrængning. Henset til at båden sank på 8 minutter, og at forsikringstager i dette tidsrum nåede at sejle væk og vende om igen mod søsætningspladsen, må vi lægge til grund, at der alene har været tale om et kort kig ned i båden.

Der er ikke oplysninger om, at han særligt tjekkede søventilerne eller slangeforbindelserne, eller at han havde gjort dette umiddelbart forud for søsætningen, som han burde gøre for at sikre, at båden var tæt.

Det er vores opfattelse, at forsikringstager ville kunne have konstateret vandindtrængning umiddelbart, hvis han havde foretaget denne kontrol straks efter søsætningen. Ligeledes ville han med al sandsynlighed kunne have konstateret de mangelfulde forhold omkring søventilerne, hvis der var foretaget en relevant kontrol forud for søsætningen, idet det på baggrund af hændelsesforløbet må kunne lægges til grund, at der ikke var tale om et mindre hul eller en revne.

På denne baggrund fastholder vi, at vi ikke kan yde dækning for den anmeldte skade på forsikringstagers båd."

Klagerens advokat har i brev af 2/2 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Det er min opfattelse:

- At min klient har anmeldt den skete skade den 15.04.19.
- At anmeldelsen er sket uden forsinkelse fra min klients side.
- At det ikke skyldes min klients forhold, at båden først blev besigtiget (havarirapport) den 17.07.19.
- At det fra selskabets side ikke er dokumenteret, at fartøjet ikke var i sødygtig stand på tidspunktet for havariet.
- At selskabet ikke har dokumenteret, at havariet skyldes en defekt søventil, en åben søventil og/eller en adskilt slangeforbindelse.
- At selskabet ikke kan argumentere imod, at havariet – med stor sandsynlighed – skyldes, at der (på tidspunktet for søsætning) f.eks. opstod en brist i en slangeforbindelse der, f.eks. gik itu på tidspunktet for søsætningen og dermed var den direkte årsag til forliset.

- At f.eks. en slangeforbindelse brister på tidspunktet for søsætning er ikke ensbetydende med, at fartøjet ikke var i sødygtig stand på søsætningstidspunktet, idet det kan betragtes som en hændelse, der ikke kan forudses af skibets ejer.

F.s.v.a. kendelser afsagt af Ankenævnet for Forsikring kan nævnes:

- Sag nr. 37.772, hvor et selskab nægtede at udbetale erstatning som følge af, at fartøjet ikke var sødygtigt eller forsvarligt lænset. Ankenævnet pålagde selskabet at yde erstatning til forsikringstageren, i det årsagen til bådens synken ikke var langsomt indtrængende vand, og at selskabet ikke kunne påberåbe sig dækningsundtagelsen i forsikringsbetingelserne. Endvidere blev det lagt til grund, at der ikke var grundlag for at fastslå, at båden ved udsejlingen ikke var sødygtig.
- Sag nr. 39.579, hvor et selskab nægtede at udbetale erstatning til en bådejer hvis båd sank under sejlads uden påviselig grund. Idet selskabet ikke har godtgjort, at båden ikke var sødygtig, eller at skaden af anden årsag ikke er dækket af forsikringen, blev selskabet pålagt at anerkende, at den anmeldte skade var dækket af forsikringen.
- Sag nr. 42.018, hvor et selskab nægtede at udbetale erstatning til en bådejer hvis fartøj sank på omkring en time, mens det lå fortøjet i en havn i Spanien. Nævnets flertal udtalte, at efter de i sagen foreliggende oplysninger ikke var muligt at fastslå årsagen til, at skibet sank. Herefter blev selskabet pålagt at anerkende, at den anmeldte kaskoskade er forsikringsdækket.
- Sag nr. 58.569, hvor et selskab nægtede at udbetale erstatning under henvisning til bådens manglende sødygtighed. Selskabet blev pålagt at udbetale erstatning til klageren, idet selskabets taksator havde givet dækningstilsagn, og dette ikke var bestridt af selskabet.
- Sag nr. 74.866, hvor et selskab nægtede at udbetale erstatning under henvisning til bådens manglende sødygtighed. Selskabet blev pålagt at udbetale erstatning til klageren, idet selskabet ikke havde godtgjort, at fartøjet ikke var sødygtigt ved udsejlingen fra havnen. Selskabet har ej heller godtgjort, at klageren, inden han forlod fartøjet, har været forsømmelig med hensyn til dette. Ankenævnet fastslog herefter, at selskabet var uberettiget til at afvise kravet med henvisning til bestemmelsen om skibets manglende sødygtighed.
- Sag nr. 79.540, hvor et selskab nægtede at udbetale erstatning med henvisning til, at båden ikke var sødygtig på skadestidspunktet. Idet Ankenævnet ikke fandt det bevist, at havariet skyldes tilsidesættelse af en sikkerhedsforskrift, endsige at klageren er skyldig i en sådan ved forsømmelse, blev selskabet pålagt at anerkende, at det ikke har været berettiget til at afvise skaden med den anførte begrundelse om fartøjets manglende sødygtighed på skadestidspunktet.

Med henvisning til ovenstående, er det min opfattelse bør tilpligtes at anerkende, at min klients sejl båd var sødygtig på skadestidspunktet samt at den skete skade er omfattet af selskabets dækning."

Ankenævnet for Forsikring

6.

94483

Selskabet har i brev af 13/2 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Forsikringstagers advokat har henvist til en række kendelser, som vi ikke finder sammenlignelige med den aktuelle sag.

I kendelse 37772 var spørgsmålet først og fremmest, om en båd var sunket som følge af langsom vandindsivning. Dette er ikke relevant i den aktuelle sag. Vedrørende spørgsmålet om båden var sødygtig, fremgår det af sagen, at båden havde sejlet i 1,5 time siden den kortvarigt var hejst op i Nordhavnen, og at båden inden dette tidspunkt havde sejlet uden tegn på vandindtrængning.

Kendelse 39579 indeholder ingen nærmere oplysninger om forløbet, der ledte op til at båden sank, og derudover var båden ikke hævet – og derfor formentlig ikke undersøgt efter havariet.

Kendelse 42018 vedrører spørgsmålet, om havariet skete på grund af langsom indtrængning af vand. Dette er ikke tilfældet i den foreliggende sag, hvor båden sank kun få minutter efter søsætningen.

I kendelse 58569 begrundede nævnet afgørelsen med, at klageren havde fået et dækningstilsagn, og tog ikke stilling til spørgsmålet om sødygtighed.

Af kendelse 74866 fremgår det, at klageren havde sejlet båden om fredagen uden problemer, hvorefter båden lå i havn til søndag, hvor det blev konstateret, at den tog vand ind. Nævnet begrundede afgørelsen med, at det ikke var godtgjort, at båden ikke var sødygtig, da den sejlede afsted om fredagen. I den aktuelle sag sank båden 8 minutter efter den blev søsat. Tilsvarende fremgår det af kendelsen 79540, at der var tale om et længere tidsrum, at båden lå i vandet på en bådplads, og der kunne i havarirapporten ikke gives en forklaring på årsagen til vandindtrængningen.

I den aktuelle sag gives der i havarirapporten en klar og entydig forklaring på, hvorfor båden sank, umiddelbart efter den blev søsat, og dette er, at båden ikke var i sødygtig stand. Vi mener ikke, at der er grundlag for at tilsidesætte oplysningerne i havarirapporten."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af havarirapport af 17/7 2019 fremgår bl.a.:

"Fartøj:

Bådtype: Kystkrydser anslået 30-33 fod.

...

Byggeår: 1962 (ifølge police)

...

Fartøjskategori: Sejlbåd, kravelbygget af træ.

Generel stand: Mindre god stand overalt.

Forsikringstager har ejet fartøjet i ca. 7 år.

Havaridato:

Ifølge policenotat hos Codan af 15. april 2019.

Skadedato oplyst af forsikringstager til d. 14. april 2019.

...

Hændelsesforløb:

Forsikringstager har beskrevet hændelsesforløbet således, ved vort personlige møde med denne ved fartøjet:

Fartøjet var blevet løftet på land ca. 1-1½ måned før påske 2019. ... Forsikringstager udførte div. arbejder på fartøjet, bl.a. blev nogle bordgennemføringer udskiftet under den aktuelle henståen på land.

Fartøjet blev søsat som det første på den første fælles søsætningsdag i sejlklubben. Lastbilkran søsatte dette, og straks efter at fartøjet var nede i vandet så forsikringstager rundt i dette uden at konstatere vandindtrængning. Han lod fartøjet drive fri af løftestropperne, samtidig med at han startede motoren op. Herefter sejlede han mod den faste plads ved den vestligste bro. Endnu inden han nåede derud, opdagede han at dørkbrædderne midtskibs flød rundt i fartøjet. Han vendte straks rundt og sejlede tilbage mod søsætningskajen. Kort før han nåede denne gik motoren ud på grund af vand i fartøjet, og fartøjet tog bunden få meter før kajen. Forsikringstager gentog flere gange, at der kun gik 8 min. fra fartøjet var blev søsat og til det stod vandfyldt på bunden.

Med hjælp fra personer på havnen, fik de stabiliseret fartøjet med tov fra master og ind på land, således at det forblev opretstående på bunden af havnen. Et par dage senere var det tilstrækkelig lavvandet, at karme og åbninger var oven vande, og fartøjet kunne lænses til det flød igen. Der blev ikke observeret nogle utætheder i fartøjet derefter og det har holdt sig flydende siden.

Direkte adspurgte vedr. lækager gentog forsikringstager at der ikke var fundet nogle, men oplyste også at flere personer havde været ombord mens fartøjet var vandfyldt og havde ændret på søventilerne. Han oplyste også, at han dog havde udskiftet to søventil agterude, da de havde følt 'mærkelige'.

...

Besigtigelse mv.:

...

Bordgennemføringer, søventiler, slanger mv. fremstod med meget forskellig alder og stand. Nogle dele var nyere, men der var også ældre dele. Nogle slanger var afmonteret, og nogle ventiler var helt uden slanger.

Konklusion:

Det er undertegnede klare overbevisning, at fartøjets synken skyldes en defekt søventil, en åben søventil og/eller en adskilt slangeforbindelse.

Synken på bare 8 minutter må nødvendigvis kræve en ganske betydelig vandindstrømning. Skulle en sådan betydelig vandindtrængning skyldes revner/sprækker mellem bordene, ville disse meget lidt sandsynligt kunne 'lukke sig helt igen' på de få dage indtil fartøjet blev lænset igen. Det skal til ovennævnte bemærkes, at fartøjet kun havde stået på land i få uger før søsætningen/synken.

Det er vor klare konklusion, at fartøjet var utæt/læk i ganske betydelig grad da det blev søsat d. 14. april 2019, og derfor sank på bare 8 minutter.

Det er således vor klare vurdering, at fartøjet ikke var i sødygtig stand da det blev søsat.

...

Reparationsomkostninger:

Der er ikke indhentet prisoverslag i sagen, eller foretaget egen erstatningsudregning i kladefor. Det er vort umiddelbare skøn, at rep. hos proff. reparatør selv efter div. aldersfradrag, vil overstige fartøjets værdi forud for hændelsen. Endvidere er en del skader blevet forværret pga. passivitet efter havariet. Fartøjets handelsværdi på havaritidspunktet var formentlig noget lavere end forsikringssummen."

Klageren har i mail af 21/7 2019 til selskabet bl.a. bemærket

"Jeg er total uforstående overfor din afgørelse, da sagen slet ikke hænger sammen på den måde, som det er beskrevet.

Skibet var jo totalt klart til søsætning, da det blev søsat i påsken. Fordi I ikke har haft check på forsikringen og sagen har hængt i jeres system ifølge ..., så har jeg jo ikke kunne anmelde skaden der jeg ikke var i systemet.

Jeg har jo selv hævet skibet, og tømt det totalt, afmonteret alle former for slanger for at finde fejlen om hvorfor skibet gik ned. Alle elektriske installationer er afmonteret, og på begyndt at montere nyt elektrisk system, samt opfører nyt holding tank til wc og montering af water mager.

Jeg stoppede min rep. af båden, da jeg fik at vide af ..., at forsikringen var som den skulle være og jeg kunne bestille en taksator nu."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"4 Hvilke skadeårsager er omfattet af kaskodækningen?**Skade under sejlads og henliggen.****4.1 Under sejlads og henliggen omfatter dækningen:**

...

2. skader som følge af, at båden synker, kæntrer, strander, grundstøder eller kolliderer med anden fast eller flydende fremmed genstand

...

4.2 Under sejlads og henliggen omfatter dækningen ikke:

1. skader, der skyldes, at båden ikke er i sødygtig stand eller behørigt udrustet og bemannet."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 15/4 2019, at hans båd var sunket i havnen straks efter søsætning dagen forinden. Han kræver dækning for skader på båden. Han har anført, at båden var gjort total klar til søsætning, og at der med stor sandsynlig opstod en brist i en slangeforbindelse på tidspunktet for søsætningen, hvilket var direkte årsag til forliset. Han har anført, at han anmeldte skaden uden forsinkelse, og at det ikke kan komme ham til skade, at selskabet først foretog

besigtigelse af båden den 17/7 2019, fordi selskabet ikke kunne finde den korrekte forsikringspolice.

Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at forsikringen ikke dækker skader, der skyldes, at båden ikke er i sødygtig stand, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 4.2.1.

Af havarirapport af 17/7 2019 fremgår det, at klageren ved besigtigelsen oplyste til konsulenten, at fartøjet var blevet løftet på land ca. 1-1½ måned før påske 2019, og at klageren havde udført arbejder på fartøjet, herunder udskiftning af nogle bordgennemføringer. Klageren havde videre oplyst, at han straks efter søsætningen så rundt i fartøjet uden at konstatere vandindtrængen. Han sejlede herefter mod sin faste plads ved broen, men inden han nåede derud, opdagede han, at dørkbrædder midtskibs flød rundt i fartøjet. Han vendte straks rundt og sejlede tilbage mod søsætningskajen, men kort før han nåede denne, gik motoren ud på grund af vand, og fartøjet tog bunden få meter før kajen. Klageren oplyste, at der kun gik 8 minutter fra søsætningen, til fartøjet stod vandfyldt på bunden. Et par dage senere kunne fartøjet læses, og det har siden holdt sig flydende. Klageren oplyste direkte adspurgt, at der ikke blev fundet lækager i fartøjet, men oplyste også, at flere personer havde være ombord, mens fartøjet var vandfyldt, og havde ændret på søventilerne. Han oplyste også, at han havde udskiftet to søventiler agterude, da disse havde føltes "mærkelige".

I havarirapporten konkluderes det, at det er konsulentens klare overbevisning, at fartøjets synken skyldtes en defekt søventil, en åben søventil og/eller en adskilt slangeforbindelse, idet synken på bare 8 minutter nødvendigvis må kræve en ganske betydelig vandindstrømning. Det anføres, at det er konsulentens klare konklusion, at fartøjet var utæt/læk i ganske betydelig grad, da det blev søsat den 14/4 2019 og sank på bare 8 minutter, og at fartøjet således ikke var i sødygtig stand, da det blev søsat.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 4.1.2 fremgår det, at dækningen under sejlads og henliggen omfatter skader som følge af, at båden synker. Af punkt 4.2.1 følger det, at dækningen dog ikke omfatter skader, der skyldes, at båden ikke er i sødygtig stand.

Nævnet finder, at bestemmelsen i forsikringsbetingelserne om, at båden skal være sødygtig, skal fortolkes som en sikkerhedsforskrift, jf. forsikringsaftalelovens § 51. Nævnet henviser også til sin tidligere praksis angående et sådan forsikringsvilkår, eksempelvis sag 90962. Selskabet må herefter bevise, at sikkerhedsforskriften objektivt set er overtrådt, og at klageren i den forbindelse har udvist uagtsomhed.

Det må lægges til grund, at båden sank, fordi båden på skadetidspunktet var læk ved søventiler eller slanger, og vandet derfor kunne strømme hurtigt ind i store mængder. Båden sank således, fordi den ikke var sødygtig – der er ikke sandsynliggjort nogen anden/ydre årsag til havariet. Nævnet finder, at sikkerhedsforskriften derfor objektivt set ikke var overholdt, da skaden indtraf.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren har tilsidesat sikkerhedsforskriften ved mindst simpel uagtsomhed.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at båden sank blot 8 minutter efter søsætningen. I havarirapporten anfører konsulenten, at det er hans klare overbevisning, at fartøjets synken skyldes en defekt søventil, en åben søventil og/eller en adskilt slangeforbindelse, og at fartøjet ikke var sødygtigt, da det blev søsat. Det må på den baggrund anses for godtgjort, at søventiler eller slanger på søsætningstidspunkt forefandtes med sådanne fejl, at båden enten var eller straks ved søsætningen blev utæt, hvilket kort efter førte til bådens havari.

Nævnet har videre lagt vægt på, at klageren dels burde have sikret sig, at alle ventiler og slanger var i forsvarlig stand og korrekt monteret forud for søsætningen, dels burde have efterset søventiler og slangeforbindelser for utætheder efter søsætningen – særligt idet han havde udført arbejder ved bordgennemføringer, mens båden var på land. Det følger af hændelsesforløbet, at båden kort tid efter søsætningen tog store mængder vand ind, og klagerens kontrol af søventiler og slangeforbindelser efter søsætningen kan derfor ikke antages at have været tilstrækkelig.

Ankenævnet *for* Forsikring

11.

94483

Da årsagen til, at båden sank, var, at sikkerhedsforskriften om, at båden skal være sødygtig, ikke var overholdt, finder nævnet herefter, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at yde forsikringsdækning for den anmeldte skade.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Jens Kruse Mikkelsen
formand