

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 2. december 2020 blev i sag nr. 94729:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Allianz Global Corporate & Speciality SE
v/Pantaenius A/S
Østerbro 11, Postboks 110
7800 Skive

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring. Af skadeanmeldelse af 27/6 2019 til selskabet fremgår bl.a.:

"Båden gled af trailer under transport. Lås på spil var gået op, og sikringsrem formåede ikke at holde båden. Fotos af de steder hvor båden er skadet er vedhæftet mail."

I klageskemaet af 21/1 2020 til nævnet hedder det bl.a.:

"Kort redegørelse for sagen

Selskabet fastholder sin afvisning på baggrund af et fremført magasin med en artikel, hvori der fremgår professionel stillingtagen til spørgsmålet om fastsurring. Dette kan næppe lægge forsikringstager til last, da vilkårene forsikringstager er underlagt ikke underlægger forsikringstager at fastsurre jf. et magasin fra 2018 som i øvrigt ikke yderligere forklarer, hvordan en sådan båd, som på nærværende sag, skal fastsures.

Der er til dato ikke løftet nogen bevisbyrde fra selskabets side om, at forsikringstager skulle have overtrådt sin sikkerhedsforskrift om fastgørelse af båden. Selskabet har på intet tidspunkt fremlagt eller dokumenteret, at der skulle være tale om manglende fastgørelse.

Selskabet henviser selv til et skriv fra 2018, som de mener de er berettiget til at afvise skaden ud fra. Hvis dette skal tages til efterretning, ser vi gerne selskabet skriver ind i sine betingelser, at de kan afvise med henvisning til blad og magasiner udover selskabets betingelser.

Jeg skal af hensyn til sagen oplyse om, at båden var gjort fast med mere end blot ophalerstrop. Det kan derfor ikke godtgøres, at selskabet påstand om manglende fastgørelse skulle være rigtig.

Lovkrav om yderligere fastgørelse er derfor overholdt, hvorfor forsikringstager naturligvis ikke bliver pålagt bøde.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Kravet er opgjort til tilbud på reparation opgjort til 85.000 kr.

Herudover gør vi krav på forbrugt tid på opgaven i forbindelse med fremlægning af sag samt forbrug af tid til Ankenævnet. Samlet opgørelse af forbrugt tid på opgaven er opgjort på baggrund af et skøn, da sagen ikke er færdig. Se bilag. Kravet er derfor opgjort skønsmæssig til 10.000 kr."

Klagerens repræsentant har i brev af 21/1 2020 til nævnet videre bl.a. anført:

"Uklarhedsreglen

Et særligt princip for fortolkning af standardkontrakter, herunder adhæsionskontrakter som sædvanlige forsikringsvilkår, er i øvrigt, at der i tvivlstilfælde skal vælges den fortolkning, der fører til det mest ugunstige for den ad parterne, der har stået for udfærdigelsen af kontrakten, dvs. forsikringsselskabet. Det er den såkaldte uklarhedsregel eller koncipistregel. Risikoen for usikkerhed om forståelsen af forsikringsbetingelserne påhviler altså selskabet.

På forsikringsrettens område er uklarhedsreglen en fortolkningsregel, der har en betydelig rækkevidde og gennemslagskraft. Forsikringspraksis viser, at der skal endda meget lidt til, før det antages, at en vilkårsbestemmelse er uklar, og at vilkårsbestemmelsen derfor skal fortolkes til skade for forsikringsselskabet. Dette er lovfæstet i AFTL §38b.

Der findes mange af disse kendelser på området, som slår på området omkring både og transport af disse, hvorfor vi ikke ser selskabet har løftet bevisbyrden for, at netop deres betingelser beskriver forholdet fyldestgørende.'

Det kan derfor ikke komme til anden udlægning af sagen end, at selskabets betingelser/vilkår ikke beskriver, på hvilken måde eller hvordan sådanne både skal fastmonteres, hvorfor selskabet ikke kan afvise sagen herpå.

...

Billederne viser med al tydelighed, at der er tale om ekstra fastgørelse, hvorfor båden er forsvarligt fastgjort jf. betingelsernes ordlyd.

Selskabets taksator fremfører i øvrigt følgende udtalelse: 'Vi anser ikke dette for forsvarlig sikring af båden'. Men er det taksators holdning der afgør, om forsikringstagers båd er forsvarligt og korrekt fastspændt? Hvis det er sådan selskabet forholder sig til sine kunders skader, så må de indskrive et afsnit i deres betingelser, hvor det tydeligt fremgår, at taksators holdning og mening er af afgørende betydning.

Sikkerhedsforholdsregel

Kravet i forsikringsvilkårene om at transportmidlet skal være egnet til transporten er en sikkerhedsforholdsregel. For at kunne gøre en sikkerhedsforholdsregel gældende, skal der være årsagssammenhæng mellem overtrædelsen af sikkerhedsforholdsreglen og den indtrådte skade, ligesom vores medlem skal have gjort sig skyldig i forsømmelse med hensyn til overholdelse af sikkerhedsforholdsreglen.

Båden blev transporteret på en trailer, der var egnet til transport af båden, hvorefter der skete skade på båd efter denne hopper af, da den gjord som båd er fastspændt med sprænger. Der er således ikke sket overtrædelse af sikkerhedsforholdsreglen, da båd er fastspændt med flere foranstaltninger.

Selskabet påberåber sig dog afvisning grundet overtrædelse af sikkerhedsforholdsreglen og mener, at der er årsagssammenhæng mellem den indtrådte skade og overtrædelse af sikkerhedsforholdsreglen, hvilket ikke er korrekt.

Det skal her fremføres, at forsikringstager ikke er blevet tildelt nogen form for bøde fra ordensmagten, idet disse ikke finder dette uheld, som værende en overtrædelse af bekendtgørelsen om fastsurring og transport af materiel. Alene herfor mener vi ikke der er tale om en overtrædelse af sikkerhedsforholdsreglen.

Da der er tale om en sikkerhedsforholdsregel, er det op til selskabet at dokumentere årsagssammenhæng og i øvrigt løfte bevisbyrden for, at denne sikkerhedsforholdsregel er overtrådt. Dette er til dato ikke fremlagt og selskabet har alene henvist til et magasin for sejlere, hvori der skulle fremgå, hvordan en professionel ville fastsure en båd efter alle kunstens forskrifter.

...

Afrunding

Det kan aldrig lægge forsikringstager til last, at selskabet ikke har formuleret sine betingelser klart nok. Herudover kan det dokumenteres og dermed løftes bevisbyrde for, at båd var forsvarlig fastsurret og sikret. Men grundet gjord sprængte, faldt båden af. Dette er ikke at overtræde sikkerhedsforholdsreglen. Selskabet derimod har endnu intet dokumenteret, men blot henvist til trailer og båd magasiner og holdt fast i, at disse magasiner beskriver omkring fastgørelse af båd. Altså er der ikke berettiget tilbageholdelse af erstatning.

Vi skal på den baggrund bede om det fulde krav til reparation af bådens skader. Opgjort til 85.000 kr.

Det skal i øvrigt bemærkes, at selskabet henviser til et magasin, som selv foreskriver, at der skal bruges flere foranstaltninger ved større både. Det er der ikke tale om her og der er ej heller angivet, hvad der defineres som værende en større båd. Alligevel skriver skribenten i magasinet følgende, hvilket gør, at forsikringstager har levet fuldt op til reglerne på området:

'Ser vi bort fra påkørsler og sammenstød, skyldes de fleste skader under trailerkørsel at båden vælter af traileren. Det skyldes ofte manglende og forsvarlig fastgørelse med stropper (...) Denne type skader sker tit, fordi båden kun er fastgjort med spillets ophalerstrop. Ophalerstroppen kan i bedste fald kun forhindre, at båden glider bagud på traileren, men ophalerspillet kan løsne sig. For at båden står sikkert under kørsel, er det vigtigt, at den er fastspændt med strop for og bag. Den bagerste strop er især med til at sikre, at båden ikke skubbes bagud eller ryger af traileren i sving. Den forreste strop er med til at sikre båden mod at blive skubbet fremad, og evt. op i bilen ved en hård opbremsning. Ved større både kan det være nødvendigt med flere stropper.'

Det kan altså konkluderes, at der for det første slås fast, at det er ved større både vil være en nødvendighed i at fastspænde disse med flere stropper. Altså har båden på nærværende sag været forsvarligt fastgjort, da båden var forsynet med andet end ophalerstrop. Der fremgår ikke der er krav om, at der skal være flere stropper i forbindelse med mindre både. Desuden kan der ikke

udelukkende lægges vægt på dette skriv i et magasin, medmindre man fra selskabets side har indført i sine betingelser, at der er krav til forsikringstager, læser disse magasiner. Dette er der ikke.

...

Det er dog op til selskabet at løfte bevisbyrden for, at forsikringstager skulle have overtrådt sin sikkerhedsforskrift og gjort noget mangelfuldt eller med forsæt eller grov uagtsomhed. Det er der til dato ikke fremlagt bevis for."

Selskabet har i mail af 14/2 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Resumé

Sagen drejer sig om, at klager, der har kaskoforsikret en båd og en bådtrailer hos selskabet, kørte med båden på traileren efter en bil og tabte båden, hvorved båd og trailer blev skadet. Selskabet har afvist at dække skaderne på trailer og båd, da selskabet gør gældende, at båden ikke var forsvarligt lastet på traileren og sikret. Klager kræver af selskabet erstattet af skaderne på båd og trailer, der er oplyst til kr. 85.000 og klagers repræsentant for ankenævnet kræver endvidere dækket sine udgifter til, der er anslået til kr. 10.000.

...

Sagsfremstilling

Klager ejer en bådtrailer og Larson LXI 208 motorbåd årg. 2007, længde 6,37, bredde 2,39 og med et displacement (vægt) på 1,47 tons, hvor båden er forsikret til 195.000 og traileren er forsikret til kr. 30.000 hos klager. Båden er en traditionel hurtigtgående motorbåd.

Jfr. skadeanmeldelsen transporterede han den 25/6 kl. 16 båden på trailer men taber kl. 16 båden. I klagen er vedlagt foto af båden, der viser det samme som fotos skadeanmeldelsen. Her ses at båden er tabt på lige jævn vej. I anmeldelsen står: *'Båden gled af trailer under transport. Lås på spil var gået op og et sikringsbånd formåede ikke at holde båden.'*

Jfr bilag 3 afslog selskabet dækning den 1. juli 2019 idet man skrev: *'med hensyn til selve episoden, så kan jeg ikke se at båden har været forsvarligt lastet'* og henviste til kaskobetingelserne § 4 stk. 1a: *'Transport af fartøjet over land samt på floder og transporter på trailer med færge er dækket i Europa eller i det større sejladsområde der er anført i policen, medmindre transportmidlerne er uegnede, eller den forsikrede genstand ikke er forsvarligt lastet og sikret.'* Videre skriver skadesbehandleren: *'Jeg vil hævde at hvis låsen på spillet går op og man derfor taber båden under almindelige trafikforhold, så vil lastningen og sikring af båden ikke være tilstrækkelig. Spillet er alene er til at trække båden op på traileren, og tjener ikke som lastsikring.'*

Klager svarede samme dag, fortsat bilag 3, vedrørende sikring, at båden var sikret med ekstra bånd, som da uheldet indtraf desværre sprang og vedlægger et foto af det sprungne bånd, der var fastgjort til et beslag i bådens front, samme sted som ophalerspillet.

I mail af 15/8 2019 genvurderede selskabet sagen, men afviste fortsat dækning.

Klager og selskabet er enige om, at krogen fra trailerens ophalerspil, der kørte ud da båden tabtes, sidder i et øje i bådens stævn. Endvidere ses en strop, der er sprængt, der er fastgjort i samme øje. Begge dele ses de på de fotos, der er vedlagt klagen.

I korrespondance fra klager er omtalt en artikel om sikring af båd på trailer. Denne er bragt i Pantænus News 2018 og udsendt til alle Pantænus kunder, herunder til klager. Den vedlægges her som bilag 6.

I artiklen er omtalt ulykker, der sker, når båden kun er fastholdt til båden med ophalerwiren og at båden bør fastgøres med en kraftig fremadgående strop ved bådens bagende, der hindrer den glider bagud og en kraftig bagudgående strop ved forenden, der hindrer båden glider fremad. Stroppeerne hindrer samtidig båden i, at falde af sideværts. Metoden er i artiklen illustreret med flere fotos.

Hvis man googler den største trailerleverandør Brenderup og dennes køreskole ses en video, som kan ses på dette link: <https://www.brenderup.com/da/dk/koereskole/sikring-af-baaden/>. Her er vist den samme metode.

Vurdering

Båden køres op på traileren ved at traileren køres ned ad en rampe og ned i vandet delvist under båden. Trailerens ophalerwire fastgøres i beslaget i bådens front, wiren trækkes ind og båden trækkes derved op på traileren, idet båden derved kører henover de ruller, der er på traileren. Under kørslen står traileren på de samme ruller.

Der er enighed om at traileren har været fastgjort med strop i forenden, der er sprunget, så båden glider af traileren på lige og jævn vej.

Kravet i betingelserne for dækning er at båden skal være forsvarligt lastet og sikret. Alle selskaber klager er bekendt med har tilsvarende krav og forsvarlig sikring, som skal være opfyldt for at der er dækning. I de to ankenævns kendelser var der tilsvarende vilkår, som ikke blev tilsidesat. Her link til disse kendelser: [49785 og 84855]

Tilsvarende gælder ved bygningsforsikring et krav om, at ejendommen skal være forsvarligt aflåst uden at det i vilkår eller policer specificeres hvordan forsvarlig aflåsning skal ske. Der kan ikke stilles krav om, at selskabet i police eller betingelser specificerer hvordan kravet forsvarligt sikret skal opfyldes.

I den konkrete sag er båden tabt under transport på trailer under optimale forhold under kørsel ad lige og helt jævn vej uden bump. Det kan derfor konkluderes, at den sikring klager har foretaget ved at montere en strop foran i samme øje, som ophalerspillet, som den eneste sikring mens den 1,5 tons tunge båd fortsat har stået på trailerens transportruller, ikke har været forsvarlig sikring. Sikringen bør ske så båden kan forventes at blive på traileren under de almindeligt forekommende forhold under kørsel som sving, bump og huller i vejen, opbremsning og undvigemanevrer.

Klager har jfr. forsikringsaftalelovens § 51 ikke godtgjort, at tabet af båden ikke skyldes, at den ikke var sikret forsvarligt.

Klager kræver dækket reparationsudgifter jfr. tilbud til kr. 85.000 og klagers omkostninger til klagers rådgiver. Der er ikke fremlagt tilbud eller lignende og reparationsudgifterne bestrides derfor som udokumenterede. Der er ikke praksis for og vi kan ikke se, at forsikringsankenævnet har hjemmel til at pålægge selskabet at dække klagers udgift til rådgiver.

Konklusion

Selskabet påstår derfor, at klagers krav afvises, da båden ikke var sikret forsvarligt, at reparationsudgifter er udokumenterede og at der ikke er praksis for og hjemmel til pålæg om, at dække klagers udgift til rådgiver."

Klagerens repræsentant har i brev af 25/2 2020 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det skal i øvrigt bemærkes, at der er tale om en professionel udført fastspænding af en båd i magasinet, hvorfor dette ikke kan lægge kunderne til last, da de ikke er professionelle bådkyndige. Mange er 'amatører' og har en båd som hobby og ved derfor blot, at båden naturligvis skal være fastspændt i et omfang, så denne ikke ryger af.

...

At henvise til færdselsloven er naturligvis fint nok, men da der ikke er udskrevet nogen bødeforlæg til forsikringstager, må det antages, at båden var fastgjort jf. reglerne i færdselsloven.

...

På nærværende sag er båden fastspændt forsvarligt og der er ikke tidligere sket skade ved denne form for fragt/transport af båden. At der så sker det, at en gjord sprænger og et ryk i båden får den øvrige fastgørelse/krog til at give slip, er tilfældigheder. Tilfældigheder, som man ikke selv er herre over. Netop derfor findes kaskodækning.

...

Forsikringstager var i god tro, da båden er transporteret på nøjagtig samme måde tidligere, uden yderligere problemer og i væsentligt hårdere vejrforhold. Alene derfor mente forsikringstager at båden var forsvarligt fastspændt, da båden ikke tidligere har løsrevet sig i hårdere vejrforhold.

...

På nærværende sag er der tale om en skade, hvor båd og trailer er i en rigtig fin stand og der er ikke noget at udsætte på dette. Herudover har båd og trailer været spændt fast til hinanden. Derfor har forsikringstager IKKE gjort sig skyldig i forsømmelse af sikkerhedsforskriften. Der er ej heller dokumenteret sammenhæng mellem gjord der sprænger og båd der falder af. Hertil sker flere forhold, før dette kan lade sig gøre. En bevisbyrde der pålægger selskabet at belyse, som ikke er sket til dato."

Selskabet har i mail af 16/4 2020 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klager anfører, at da der ikke er udskrevet noget bødeforlæg til forsikringstager, må det antages at båden var fastgjort jfr. reglerne i færdselsloven. Politiet var selskabet bekendt ikke involveret i sagen og har derfor ikke taget stilling til om båden var forsvarlig sikret.

Klager skriver, at selskabet henviser til et magasin udsendt til dets kunder for flere år siden. Det er sagens bilag 6, der er udsendt til kunder, herunder klager i 2018, året før denne hændelse skete. Der er den samme risiko for professionelle og private ved at transportere både på trailere. Den i artiklen omtalte fastspænding er ikke en professional fastspænding, men en vejledning til selskabets kunder om hvordan de forsvarligt sikrer båden.

Da båden tapes under helt optimale forhold på plan, jævn og lige vej og kun har været sikret med en strop fastholder selskabet, at båden ikke har været sikret forsvarligt."

I brev af 30/4 2020 fra klagerens repræsentant til nævnet hedder det bl.a.:

"Skadebegivenhed:

Der er dokumenteret en dækningsberettiget skadebegivenhed, idet båden var fastspændt med flere spændestroppe og ophalerkrog, hvilket er dokumenteret i form af billeder. Der kan derfor ikke herske tvivl om, at denne anordning, som forsikrede har brugt gennem mange år, uden problemer i øvrigt, er stærk nok og god nok til, at fastholde båden og dens position på trailer.

At båden ryger af, skyldes ikke alene at spændestrop til brug for fastsurring, sprænger itu, men også det forhold, at der kan have været bump på vejen, som har medvirket til, at båden har revet sig løs af spændestrop. Spændestrop som er godkendt til formålet, vel at mærke.

Alene et kloakdæksel der ikke ligger plant med vejen er nok til at give et større bump og båden vil derfor blive påvirket. Selskabet har alene anført, at der er tale om en lige vej, men ikke bedømt forholdet yderligere eller lavet nogen undersøgelse her af.

...

Vi skal i den forbindelse henvise til billeder som vi tidligere har fremsendt på sagen og som tydeligt viser, at båd har løsnet sig efter overkørsel af bump på vejen. Dette er dokumenteret herunder på billedet, som af flere omgange er fremvist. Men selskabet nægter at vurdere sagen ud fra fakta og alene forholde sig til deres personlige holdning og et blad som er fremsendt for flere år siden.

Her fremgår tydeligt af billederne, at en kloakrist ligger dybt i forhold til vejen og at dette kan have været overvejende årsag til, at båden netop løsriver sig her og hopper af. Dette har selskabet dog ikke ønsket at undersøge nærmere, hvorfor dette ikke kan lægge forsikringstager til last.

Herudover er det dokumenteret, at vejens forløb ikke er super godt i forhold til belægningen, som udgør en fare, da trailer og båd vil bevæge sig med sådanne ujævnheder. Dette har løsrevet båden.

...

På nærværende sag er båden lastet og sikret korrekt og jf. alle kunstens regler. Der er en fin trailer, som lever op til alle forhold på denne og den er godkendt til fragt af båden. Båden er sikret i form af ophaler krog og spil, som sikrer båden i form af ekstra sikring.

Båden er herudover fastspændt med dertil indrettede kroge og fastspændte spændestroppe. Dette kan der næppe herske tvivl om ud fra billeder på sagen. At disse sprænges ved kørsel på ujævnt underlag, er en hændelse, som ingen kan forudse og opstår pludseligt, hvorfor dette naturligvis er en skade, som forsikringsselskabet må forholde sig til, da der sker en pludselig og uforudset hændelse, som skal dækkes på kaskoforsikringen.

...

En pointe, der anses for relevant at påpege i denne sag er, at sikrede egentligt ikke er bekendt med, hvordan en professionel fastsurring af båd foretages, i forbindelse med sit daglige erhverv.

Forsikrede anfører, at han alene har udført det i privat regi, men ellers ikke er specialiseret indenfor feltet. Hertil skal det bemærkes, at det af domstolene alene tillægges en strengere vurdering i både forsikringsretlig og erstatningsretlig forstand, hvis det arbejde man laver i privat regi, fuldstændigt svarer til det arbejde man laver i erhvervsmæssig henseende og man derfor har indgående kendskab til arbejdet og dets tilhørende sikkerhedsforskrifter, jf. sag FED2008.13. Er dette omvendt ikke tilfældet, som på nærværende sag, vil vurderingen bare være en subjektiv (forsik-

ringsretlig) eller objektiv (erstatningsretlig) vurdering af, om vedkommende har handlet uagtsomt i forhold til det niveau af viden som sikrede besidder."

Selskabet har i mail af 29/5 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Klager skriver at båden var fastspændt med flere stropper. Dette er ikke korrekt og der henvises til sagens fotos. Krogen fra ophalerwiren var fastgjort i et øje på båden og båden var sikret med en strop, som sprang, da båden tabtes.

Klager argumenterer for at båden er tabt fordi det har givet et bump, da man er kørt over et almindeligt kloakdæksel i vejen. Hvis et almindeligt kloakdæksel, som det ses på klagers fotos er nok til, at båden tabes, viser det at båden ikke har været forsvarligt sikret.

Der findes ikke nogen godkendelses ordning af stropper, som klager skriver. Men alene CE-mærkning og stropperne skal anvendes i det nødvendige antal. Det har klager ikke gjort, da båden kun var sikret med en strop."

Klagerens repræsentant har i brev af 16/6 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Praksis gennem mange år

Det skal gøres helt klart, at denne forsikringstager har haft båd i mange år. Der er kørt af samme vej frem og tilbage i mange år. Båden har alle dage været halet op og sat på trailer, indrettet til formålet, hvorefter båden er blevet fastspændt og gjort klar til kørsel, på nøjagtig samme måde som oplyst på denne skadesag. Altså har forsikrede fastspændt båden med de nævnte stropper og som sikkerhed, ophalerlinen.

Der er altså tale om en systematisk fremgang gennem mange år, hvor båden hverken har rykket sig eller faldet af. Dette er ikke tilfældigheder, men udtryk for, at båden har været tilstrækkeligt fastspændt.

...

Forhold på området og vejens beskaffenhed har betydelig indvirkning på skaden

Vejen fra havnen og op til forsikrede er efterhånden blevet så slidt, at vejens beskaffenhed ikke længere er plan. Der er altså tale om et vejforløb, hvor vejen har exceptionelt mange huller efter tunge køretøjer. Derfor er der tale om et vejforløb, hvor båden alt andet lige vil 'hoppe' rigtig meget og modtage en del rystelser. Det har aldrig været et problem og båden har ligget snor lige og blevet fragtet uden problemer på selv samme vej i mange år. Frem og tilbage til havnen."

Hertil har selskabet i mail af 10/7 2020 til nævnet bl.a. bemærket:

"Der er ingen dokumentation for at vejen er slidt, som anført af klager. Argumentet virker nærmest som det mange ville kalde opspind, da de fotos klager selv har fremlagt dokumenterer det modsatte, da der ses en jævn og lige vej uden huller og lapper.

På fotos vedlagt klagen ses alene et kloakdæksel nogle meter før trailer og båd. Kloakdækslet er i sagens natur lidt forsænket i forhold til vejen, så overfladevand vil løbe til kloakken. Men kloakdækslet ses kun en lidt forsænket i forhold til vejen. Hvis klager flere gange uden uheld tidligere har transporteret båden, hvor den alene var sikret med en strop som ved ulykken, kan et bud på

den konkrete skadesårsag være, at han tidligere har undgået at køre over kloakdækslet, men denne gang kørte over et dæksel og tabte båden, da den ikke var forsvarligt lastet og sikret.

En båd bør være lastet og sikret, så man kan køre over kloakdæksler og lignende påregnelige ujævnheder."

Af brev af 21/7 2020 fra klagerens repræsentant til nævnet fremgår bl.a.:

"Vejens beskaffenhed

[Foto af vej]

Det er umiddelbart efter trailer rammer hul i vejen, angivet med rødt felt, at båd falder af. Det er derfor dokumenteret og sandsynliggjort, at vejens beskaffenhed i sig selv er slidt og medtaget, som også fremgår af vores seneste billeder i høringssvar af 30/4-2020.

[Foto af vej]

Der er mange reparationer på vejen og det er tydeligt der er fald på vejbelægningen efter tunge køretøjer, som har forvandlet vejen til en ujævn bumpende transport åre, hvorfor det er sandsynliggjort, at der er sket langt flere rystelser end normalt, hvorfor båd og strop desværre giver efter.

[Foto af vej]

Kørebanen er med store lunger efter tunge køretøjer, som har gjort vejen ujævn og bumpende.

[Foto af vej]

Tydelige reparationer på vejen og tunge kørespor."

Selskabet har i mail af 27/8 2020 til nævnet bl.a. anført:

"Vejen angives af klager som ujævn, hullet og bumpet. Denne beskrivelse passer ikke på de fotos, som klager har fremlagt. Her ses at vejen er plan og lige. Selvfølgelig er der mindre nedsænkninger ved kloakdæksler og vejen er de steder, som er fremhævet med pil af klager, repareret. Men vejen ser ud til at være i almindelig god stand med de små ujævnheder, der kan forventes af en vej i almindelig god stand. En båd tabes kun kan kun tabes en trailer under disse forhold, hvis den ikke har været spændt forsvarligt fast og sikret mod at falde af."

Nævnet har fået forelagt yderligere korrespondance fra parterne, fotos og bilag i øvrigt fra sagen. Af en artikel fra 2018 fra selskabets medlemsblad fremgår bl.a.:

"BRUG BÅDTRAILEREN RIGTIGT OG UNDGÅ SKADER

Vi har vurderet på de skader, som vi får anmeldt, og giver her nogle enkle råd. Hvordan undgår du de mest almindelige skader ved transport af båden på trailer.

Ser vi bort fra påkørsler og sammenstød, skyldes de fleste skader under trailerkørsel at båden vælter af traileren. Det skyldes ofte manglende og forsvarlig fastgørelse med stropper.

...

Denne type skader sker tit, fordi båden kun er fastgjort med spillets ophalerstrop. Ophalerstroppen kan i bedste fald kun forhindre, at båden glider bagud på traileren, men ophalerspillet kan løsne sig. For at båden står sikkert under kørsel, er det vigtigt, at den er fastspændt med strop for

og bag. Den bagerste strop er især med til at sikre, at båden ikke skubbes bagud eller ryger af traileren i sving.

Den forreste strop er med til at sikre båden mod at blive skubbet fremad, og evt. op i bilen ved en hård opbremsning. Ved større både kan det være nødvendigt med flere stropper. Brug ikke for tynde stropper, som ikke kan holde båden ved store belastninger. Der er stor pris- og kvalitetsforskel på stropper. Forhandlere og andre, som vi har talt med, og som jævnligt transporterer både på trailere, advarer mod at købe de billigste lastestropper fra lavprisbyggemarkeder, da erfaringen er, at stroppen eller strammerhjulet ikke kan holde til belastningen.

...

De fleste kaskoforsikringer af både dækker også transport af båden på trailer. Men for at få dækket en transportskade, kræver forsikringsselskaberne, at båden er forsvarligt lastet og fastgjort til traileren. Går det galt, fordi båden ikke er fastgjort med stropper, kan man ikke forvente at forsikringen dækker skaden."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"AFSNIT A. YACHT KASKOFORSIKRINGSBETINGELSER

§ 1 Det forsikrede

Det forsikrede er det i policen anførte fartøj, dets maskiner, tekniske udstyr, inventar og tilbehør, joller, ekstraudstyr og fartøjets registrerede trailer og navngivet stativ, hvis trailer og stativ er anført i policen med særskilte forsikringssummer. Personlige effekter ombord på fartøjet er også forsikret for 2% af bådens forsikringssum, dog maksimalt DKK 40.000, medmindre højere sum er aftalt i policen.

...

§ 4 Supplerende dækning

1. Transport

a) Transporter af fartøjet over land samt på flod og transporter på trailer med færge er dækket af forsikringen i Europa eller i det større sejladsområde, der er anført i policen, medmindre transportmidlerne er uegnede, eller den forsikrede genstand ikke er forsvarligt lastet og sikret. Løse genstande er dækket mod tyveri, såfremt de er låst inde eller på anden måde forsvarligt sikret."

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at motorbåden med en egenvægt på ca. 1470 kg den 27/6 2019 gled af traileren under transport på vej. Båden var fastgjort til traileren af en ophalerwire og en sikringsrem, der begge var fastgjort til et beslag i bådens stævn. Han har anført, at låsen på ophalerspillet var gået op, og at sikringsremmen herefter ikke formåede at holde båden, men sprang. Han kræver forsikringsdækning for skader på båd og trailer, hvilket er opgjort til 85.000 kr. Han kræver endvidere dækning for udgifter på 10.000 kr. til honorar til sin repræsentant.

Klageren har anført, at der var tale om tilfældigheder og et hændeligt uheld, at forsikringsbetingelserne er uklare angående de nærmere krav til fastgørelse af båden på trailer, at vejen på skadestedet var i dårlig stand, hvorfor båden kunne "hoppe" ved kørsel, at båd og trailer begge var i god stand, og at han har transporteret båden på samme måde mange gange før uden problemer.

Selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at båden ikke var forsvarligt lastet på traileren og sikret. Selskabet har anført, at båden burde have været fastgjort med kraftige stropper ved bådens for- og bagende. Selskabet har henvist til en artikel herom i selskabets medlemsblad fra 2018 samt til en video fra en trailerleverandør og dennes køreskole.

Af forsikringsbetingelsernes § 4.1 fremgår det, at "transporter af fartøjet over land ... er dækket af forsikringen ... medmindre transportmidlerne er uegnede, eller den forsikrede genstand ikke er forsvarligt lastet og sikret".

Nævnet finder, at bestemmelsen om, at den forsikrede genstand skal være forsvarligt lastet og sikret, udgør en sikkerhedsforskrift, jf. forsikringsaftalelovens § 51. Heraf følger det, at såfremt den sikrede gør sig skyldig i forsømmelse med hensyn til overholdelsen af sikkerhedsforskriften, har den sikrede kun krav mod selskabet, når og for så vidt det må anses godtgjort, at forsikringsbegivenhedens indtræden eller omfang ikke skyldes overtrædelsen af sikkerhedsforskriften.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet har godtgjort, at båden har været så mangelfuldt fastgjort og sikret til traileren, at sikkerhedsforskriften objektivt set må anses for overtrådt. Nævnet finder videre, at overtrædelsen af sikkerhedsforskriften må tilregnes klageren som uagtsom, og at det ikke er godtgjort af klageren, at forsikringsbegivenhedens indtræden ikke skyldes overtrædelse af sikkerhedsforskriften. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning for de anmeldte skader.

Ankenævnet for Forsikring

12.

94729

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der ikke er sandsynliggjort andre skadeårsager til uheldet end mangelfuld fastgørelse af båden på traileren. På de fremlagte fotos ses vejen på skadestedet at være i almindelig god stand. Det er nævnets vurdering, at klageren burde have indset, at det var forbundet med unødvendig risiko at transportere båden som sket uden fastgørelse af båden på traileren med ekstra stropper ved bådens for- og bagende. Denne vurdering bestyrkes af den medlemsartikel og det sagkyndige videoklip, som selskabet har fremlagt, hvori det beskrives, at yderligere sikring end blot ophalerwire og ophalerrem ved stævn må anses for almindeligt påkrævet.

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

Nævnet finder herefter heller ikke grundlag for at pålægge selskabet at dække klagerens udgifter til honorar til repræsentant.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Jens Kruse Mikkelsen

formand