

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 11. august 2021 blev i sag nr. 96397:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Klageren har begæret bådansvarsforsikring inkl. P&I vragsfjernelse i selskabet. Han har i klageskema af 24/1 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

D. 6/11-19 modtager jeg som ønsket et tilbud på ansvarsforsikring samt P&I vragsfjernelse fra ..., Søassurancen Danmark.

I tilbuddet er et krav om yderligere ultralydsmålinger som jeg først selv foretager (jeg er uddannet erhvervsdykker). Dem vil de ikke godtage da det er målt på egen båd. Så bliver skibet godkendt som husbåd af Søfartsstyrelsen som i første omgang skulle være dækkende, men da Søassurancen Danmark erfarer at godkendelsen er foretaget mens skibet lå i vandet, forlanger de yderligere målinger. Søassurancen Danmarks egen mand siger ellers at det kan foretages i vandet.

Jeg spørger hvem Søassurancen Danmark vil godkende til udførsel af målingerne, men den 5/6-20 skriver Søassurancen Danmark at de ikke ønsker at tegne en forsikring alligevel. Pr. telefon bliver vi dog enige om at Søassurancen Danmark skal sende deres egen mand når båden kommer på land i ... D 5/8-20 skriver jeg til Søassurancen Danmark for at minde om at skibet kommer på land nu. Samme dag skriver Søassurancen Danmark at de ikke ønsker at tegne en forsikring alligevel.

Jeg har flere gange rykket for en begrundelse, først hos ... og sidst hos ..., uden at få svar.

At jeg ikke har haft omtalte forsikring har betydet at jeg er blevet smidt ud af den husbådsforening som er på det sted jeg ligger samt udgifter til at komme på land i ... på ca. 90.000,00 kr. Og der er nu overhængende fare for at By & Havn vil forlange at jeg rømmer pladsen.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

At tegne omtalte forsikring."

I brev af 25/2 2021 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Søassurancen har 'kendt til' [klageren] siden 23.06.2014 – hvor han dengang akut ønskede indtegningsaf et fartøj ved navn ... – der på det tidspunkt ikke have overholdt Søfartsstyrelsen krav i synsattesten dateret 12.06.2014. Jeg vedlægger bilag 1: Intern rapport fremsendt af ... – selvstændig synsmand. Som det fremgår af rapporten skal denne behandles konfidentielt.

I de efterfølgende år fremlagde [klageren] flere indtegningsforslag på andre fartøjer til Søassurancen. Og uagtet den første rapport valgte vi, objektivt at vurdere alle disse projekter.

Det sidste projekt – der omhandler en tidligere bugserbåd fra 1908 ... – nu husbåden ... – startede i efteråret 2018 – hvor [klageren] henvendte sig til foreningen ... – som har en kollektiv ansvarsdækning i Søassurancen for medlemmers lystbåde – der betales gennem medlemskontingentet.

Da den omtalte risiko faldt fuldstændigt udenfor [forenings] område, overtog vi sagen og udarbejdede et tilbud der klart indeholdt vore selskabspolitiske holdninger for accept af risiko – bilag 2.

Søassurancen har nogle helt almindelige grundregler for indtegningsaf specielt gamle både – ejerne skal være opmærksomme på de regelmæssige bundsyn, udgifter forbundet med disse – for det handler i høj grad om tykkelsesmålinger for stål og hvor meget stål er der tilbage. Det handler også om hvem er kunden – vor vurdering på kundens 'egnethed' til at 'besidde' en gammel båd som ombygges privat af kunden til husbåd. Vi går dog aldrig på kompromis på målingerne – og vi kan ikke, af ganske indlysende grunde ikke godkende målinger fortaget i vand og endda af ejeren selv! (Og vi godkender ikke alle der foretager disse målinger som f.eks. [skibssingeniørfirma] – idet vi gennem erfaringer har valgt, at vurdere disse selskabs målinger som IKKE valide (også dette fremlagt i fortrolighed til Ankenævnet).

Jeg synes også, at det i [klagerens] fremlagte for Ankenævnet materiale: mit bilag: 3 – [skibssingeniørfirmas] attest af 11.05.2020 hvor [skibssingeniørfirma] forlænger bundsyn på land/tykkelsesmåling helt frem til 2025 – er fuldstændig useriøst!

For god ordens skyld skal oplyses, at vi foretager ikke selv målinger men kan henvise til selskaber som vi og Søfartsstyrelsen har 'gode erfaringer med' – og det gælder ikke [skibssingeniørfirma] – som bevist her!

Vi valgte efter meget langs tids korrespondance mellem os og [klageren] – hvor vi ikke fik vore indtegningskrav opfyldt, at meddele pr mail den 05.06.2020, at vi ikke ønskede at indtegne [klagerens] husbåd. Mit bilag 5.

[Klageren] refererer til en efterfølgende telefonsamtale med [selskabets medarbejder], om vi ville besigtige husbåden på værft i ..., den 06.08.20. Dette udsagn kender ingen af os til – heller de til Søassurancen tilknyttede besigtigere! Det er altså IKKE korrekt – vi meddelte, af her fremlagte indlysende grunde pr mail den 05.06.20 at ledelsen (det er så undertegnede) besluttede ikke at indgå i et forsikringsforhold.

[Klageren] har også fremlagt, at [skibssingeniørfirma] godkender fartøjets bund ved bundsyn/tykkelsesmålinger af 06.08.20 – bilag 4. Det fremgår af attesten at der ved synet er konstateret for lidt stål i områder og at man i nævnte områder har valgt at montere dobbelt stålplader. Under Søassurancens risikovurderinger indgår doblede stålplader monteres typisk i situationer af meget midlertidig karakter – hvor endelig reparation og dvs. udskiftning af stålet foretages efterfølgende indenfor en kort tidshorisont og slet ikke om 10 år. (Man kender ikke den tekniske påvirkning fra gammelt stål og til nyt dobbelt stål). (Se i øvrigt under Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om husbåde etc. stabilitet, flydeevne m.v. BEK nr. 9651 af 28.06.2007).

Hvad angår det af [klagerens] oplyste om, at vi er den direkte årsag til at han senere blev smidt ud af sin husbådsforening – kan jeg oplyse, at der var vist andre årsager til dette end det postulerede!

Jeg traf den endelige ledelsesmæssige underwriter beslutning om ikke at ville indtegne [klagerens] husbåd – og jeg synes egentlig, at Søassurancen og mine medarbejdere havde brugt uendelig meget tid på [klageren] gennem årene – og ikke mindst i perioden efterår 2018 og frem til juni 2020. Jeg syntes, at de havde forsøgt at hjælpe ham – og redegøre for hvilke krav vi har til de meget 'brogede

husbåde-risici' som vi forsikrer. Jeg syntes også, at vi havde søgt løsninger som kunne hjælpe ham i indtegningen – men der var noget helt galt i kommunikationen mellem ham og os – og jeg har også noteret mig, at flere usandheder er fremkommet i forløbet – og så må Ankenævnet selv vurdere fra hvilken side de er fremkommet!"

Klageren har i brev af 6/3 2021 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det er desværre svært at se præcis hvad ..., Søassurancen Danmark, ligger til grund for deres afslag på forsikring af ... Jeg vil dog prøve at svare på de punkter ... fremhæver i hans svar og vil gerne bede om uddybende oplysninger om et par stykker af dem.

Prammen [anden båd] blev i sin tid købt af mig sammen med ... andre personer, min ..., som er ..., lavede et APS som stod for ejerforholdet og lejede prammen ud til ... kooperativet ... At jeg ikke skulle have styr på disse forhold kan jeg ikke genkende og ... har da også været forsikret i ... lige siden, uden problemer. Det kan være interessant i den sammenhæng at nævne at i inderkredsen af [anden båd] er ... fra ... som selvsagt altid har lagt vægt på at vi har overholdt gældende regler.

Det eneste andet fartøj, udover [anden båd] og ... (som sagen drejer sig om), jeg besidder er en gammel ..., ..., dette fartøj har jeg fra erhvervsiden haft forsikret i ...

Hvilke andre fartøjer som jeg skulle have fremlagt indtegningsforslag på, som ... henviser til, ved jeg derfor ikke hvad er for nogen.

Da jeg for mange år siden er uddannet Erhvervsdykker bl.a. med speciale i undervandsinspektion, herunder tykkelses målinger af stål skrog, har jeg naturligvis igennem årene foretaget målinger på mine fartøjer, de målinger som jeg har taget på [båd] har jeg tilbudt Søassurancen Danmark i forbindelse med forsikringssagen, men da Søassurancen Danmark ønskede uvildige målinger foretaget på land, var det at skibet kom til ... Det jeg der har foretaget mig kaldes normalt for et Dykker-

syn og der er som sådan ikke noget specielt i, Søfartsstyrelsen accepterer Dykkersyn som hvert andet syn.

Endvidere vil jeg lige bemærke at husbåden ... er ombygget af Bådbygger ... på hans værft i ... Hvorledes [skibssingeniørfirma] v. [skibssingeniør], som er udpeget af Søfartsstyrelsen, arbejder ikke kan godkendes af Søassurancen Danmark savner jeg en saglig begrundelse for.

[Skibssingeniørfirma] har givet [båd] et 5 årigt bundsyn som ganske rigtigt går til 2025, hvilket er helt efter forskrifterne:

'BEK nr 9651 af 28/06/2007

Teknisk forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne m.v.

Stk. 2. Den udvendige bund på husbåde og flydende konstruktioner skal besigtiges på land af en autoriseret person mindst hvert 5. år, og der skal udfærdiges en attest om besigtigelsen. Ejeren skal opbevare attesten for seneste besigtigelse. Ejeren skal indsende kopi af attesten til Søfartsstyrelsen i elektronisk form eller i papirform.

(...)

§ 12. Stk. 3. For husbåde og flydende konstruktioner, hvis bund er fremstillet af særligt modstandsdygtige materialer, eller som har gennemgået en særlig konservering og udvendig korrosionsbeskyttelse med langtidsholdbare malingssystemer kombineret med offeranoder, kan intervallerne mellem bundbesigtigelserne forlænges til 10 år.'

Dette syn er foretaget på land og hvorfor ... finder dette 'fuldstændig useriøst!' forstår jeg derfor ikke? Samtidig har Søassurancen Danmarks egen ekspert udtalt at de ønskede målinger godt kunne foretages mens skibet var i vandet? Se bilag1.

Hvorledes det er 'bevist her' at Søfartsstyrelsen ikke 'har gode erfaringer med' [skibssingeniørfirma], som Søfartsstyrelsen selv har udpeget, kan jeg desværre ikke se i tilsendte materiale?

Og jeg bemærker at den rapport som ... ligger til grund for han kritik af [skibssingeniørfirma] er skrevet efter deres afslag?

Vedlagt kopi af mail korrespondance imellem [selskabets medarbejder] og mig 5 August 2020, hvor det tydeligt fremgår at vi har talt i telefonen om at Søassurancen Danmark vil have deres egen mand til at besigtige skibet. [Selskabets medarbejder] svarer samme dag på min mail hvor jeg omtaler vores telefon samtale. Se Bilag2.

Hele affæren med at få [båd] på land i ... var udelukkende for at få lavet en forsikring hos Søassurancen Danmark. Husbåden var kort for inden blevet godkendt som Husbåd af Søfartsstyrelsen og behøvede derfor i den sammenhæng ikke at komme på land. Samlet udgift til beddings ophold ca. 90.000,00 Kr.

Så taler ... om at der i BEK nr. 9651 af 28.06.2007 skulle stå noget om det at bruge dublere som reparation af stål skrog, det er ikke lykkedes mig at finde omtalte og mig bekendt er der i dag intet til hinder for at bruge dublere i forbindelse med vedligeholdelse af husbåde og der er som sådan heller ikke nogen 'tidshorisont'.

Jeg har hørt rygter om at nogen i Husbådsforeningen ... gerne ville have haft min plads (den ligger i ... og har derfor en anelig værdi) og derfor har forsøgt at spænde ben for projektet, bl.a. be-

Ankenævnet for Forsikring

5.

96397

kræfter Skibsinspektør ... i ... at han er blevet ringet op af et medlem af foreningen (...), hvorledes det samme er tilfældet med ... vil jeg da meget gerne høre nærmere om, det er trods alt en alvorlig sag.

Og når ... skriver *'kan jeg oplyse, at der var vist andre årsager til dette end det postulerede!'*, må det meget gerne uddybes. Jeg har vedlagt skrivelse fra Husbådsforeningen ..., Ekstraordinær generalforsamling 3/8-2020, hvori det fremgår at jeg er blevet smidt ud af foreningen pga. manglende forsikring, se bilag3.

Udsnit af mail fra daværende formand for Husbådsforeningen ...: Mail 03-Sep-20, 11:47. *'Hej [klageren], da du ikke har sendt os dokumentation for tegning af forsikring senest i tirsdags så er eksklusionen nu en realitet. ...'*

Hvad ... mener når han skriver 'flere usandheder er fremkommet i forløbet' uden konkret henvisning kan jeg desværre ikke forholde mig til det. Skrivelsen fra ... og timingen i sagen giver mistanke om at der er sket ting bag kulissen, og da det ikke er lykkedes ... at komme med en saglig begrundelse vil jeg mene at det kun er rimeligt at Søassurancen Danmark uddyber de fremførte postulat, at Søassurancen Danmark dækker udgifterne på kr. 90.000,00 til beddingsopholdet og at Søassurancen Danmark tegner omtalte forsikring for [båd]."

Selskabet har i brev af 9/4 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Har noteret mig kommentarer fra [skibssingeniørfirma]. Jeg har ikke så meget i tilføjelse til dette, til kommentarerne fra [skibssingeniørfirma], men fastholder at vi som selskab har vor egen vurdering af hvilke besigtigere vi godkender til de risici vi indtegner. At [skibssingeniørfirma] er en af mange besigtigere, som er godkendt af Søfartsstyrelsen ændrer ikke på vore vurderinger – det er vor suveræne vurdering der kan ligge til grund for indtegnings."

Men udover dette forhold – så er [klageren] en kunde vi ikke ønsker at forsikre – og dette forhold må absolut også være vor suveræne beslutning."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder selskabets inspektionsnotat af 23/6 2014 vedr. en anden båd delvist ejet af klageren. Af udateret forsikringstilbud fra selskabet fremgår bl.a.:

"Forsikringstilbud på [båd] Dækker ikke sejlsads

Værdi 1.000.000 kr. (utakseret)

Præmien opdeles således:

Ansvar	1.500 kr.
P&I vragfjernelse	4.750 kr.
Samlet præmie	6.250 kr.

Selvriskoen udgør 10 % af skadeudgiften minimum 15.000 kr. pr. skade

Forsikringen dækker tillige ansvar for fjernelse af vrage (Eget skib) – max erstatning 200.000 kr. I henhold til Nairobi konventionen af 14. april 2015 er det blevet lovpligtigt at fartøjer der har en bruttotonnage over 20 skal have vragefjernelse.

Dette tilbud, dækker ikke sejlads.

Såfremt en motor bliver installeret skal forsikringen/tilbuddet laves om.

Dette tilbud, er kun gældende såfremt der bliver foretaget et indtegnings survey, samt ultralyds scanning af skroget for kundens egen regning. Dette skal udføres af en af Søassurance Danmarks godkendte surveyorer. Herefter skal Søassurance Danmark godkende skibet til indtegnelse af fremsendte tilbud.

Ved oprettelse af policen er der et administrationsgebyr pålydende kr. 150.

Dette tilbud er vejledende og præmierne kan variere."

I mail af 27/4 2020 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Mange tak for dit svar.

Sådan en scanning må ikke være udført af dig selv, hvis vi skal kunne bruge den som vurderingsgrundlag. Her er lidt af de kommentarer jeg har fået tilbage fra vores ekspert.

Ul målingerne foretaget 27 marts 2020 er ikke tilstrækkelige og som jeg forstår udført af ejer selv hvilket vi ikke kan godkende.

Dog tidligere målinger viser nogenlunde samme resultater. Da fartøjet ligger på vandet vil en rigtig ul. måling ikke kunne udføres, så jeg vil foreslå at der udføres en ul. måling på vandet hvor der muligt og resten af målingerne tages indefra.

Det være sig vandtætte skodder, repræsentativt udsnit af spanter knæ og bjælker. OBS: målingerne skal udføres af en professionel måler med autorisation af et anerkendt klaseselskab.

Der er foretaget stabilitets målinger på skibet, af ... Korrekt? Er disse taget for at få den godkendt som flydende bolig?"

Af attest af 19/5 2020 udarbejdet af skibssingeniørfirma fremgår bl.a.:

"Attest

Om opfyldelse af Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne mv.

...

Følgende områder er omfattet af synet:

§ 4 Skrog

§ 5 Materialer

§ 6 Tanke

§ 7 Læsesystemer

Ankenævnet for Forsikring

7.

96397

§ 8 Inddeling, flydeevne og stabilitet

§ 9 Fribord, og fribordsmæssige forhold

§ 10 Særlige sikkerhedsregler for husbåde eller flydende konstruktioner

Følgende områder er ikke omfattet af synet:

Besigtigelse af den udvendige bund på land jf. § 12 stk. 2. Frist for bundsyn på land: 11. maj 2025.

Resultat af synet:

Efter tilfredsstillende gennemgang og besigtigelse attesteres det hermed, at skroget opfylder Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne mv."

Klageren har i mail af 4/6 2020 til selskabet bl.a. bemærket:

"Det er jo kun fordi det overrasker mig at I ikke kan godkende de målinger som er lavet af skibssingeniør ..., på trods af at han er autoriseret af Søfartsstyrelsen. Så jeg vil foreslå at ... kommer og laver indtegning syn, samtidig vil jeg så sørge for at ... (... laver også alle ultralyds målingerne for ...) er tilstede. Jeg håber det er en brugbar løsning og at det kan gøres hurtigst muligt da foreningen som jeg ligger i er ved at miste tålmodigheden."

I mail af 5/6 2020 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Sagen har været drøftet hos ledelsen her i ... og det undrer os at der i attesten, udfærdiget af [skibssingeniørfirma], kun er omhandlet § 4 til 10.

Det er også nævnt at § 12 ikke er omfattet af synet? Netop § 12, der omhandler lovpligtige bundsyn og specielt stk. 2, beskriver at der skal afholdes syn på den udvendige bund mindst hver 5 år og bundsynet skal foretages af en autoriseret person og der skal udfærdige en attest om besigtigelsen. Ejeren skal indsende kopi af attesten til Søfartsstyrelsen i elektronisk eller i papirform.

Netop en bund besigtigelse, som omtalt, samt en professionel ultralyd måling af undervandsskroget, indgår som en væsentlig del af vurderingen for at optage skibe i forsikringen, og specielt ved vragsfjernelse.

Det har ikke været os muligt, ud fra korrespondancen, at komme frem til tidspunkter eller datoer hvornår din båd har været på land og gennemgået en sådan bund-undersøgelse, hvorfor ledelsen har besluttet ikke at gå ind i et forsikringsforhold."

Klageren har i mail af 5/8 2020 til selskabet bl.a. anført:

"Da jeg ikke har hørt fra dig vil jeg venligst minde på at min båd er på land i den her uge, i morgen, torsdag, kommer en skibssingeniør som er udpeget af Søfartsstyrelsen, og laver et fuldt bundsyn. Men jeg kunne forstå på dig i telefonen i sidste uge at I gerne vil have jeres egen mand til at syne båden. Håber vi kan nå det."

Selskabet har i mail af 5/8 2020 til klageren bl.a. anført:

Ankenævnet for Forsikring

8.

96397

"Jeg har vendt din sag med ledelsen endnu engang, og vi ønsker ikke at afgive forsikringstilbud på dit skib. Håber du finder en løsning et andet sted."

Af attest af 24/8 2020 udarbejdet af skibssingeniørfirma fremgår bl.a.:

"Attest

Om opfyldelse af Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne mv.

...

Følgende områder er omfattet af synet:

§ 12 stk. 2 Besigtigelse af den udvendige bund på land

Resultat af synet:

Efter tilfredsstillende gennemgang og besigtigelse af den udvendige bund på land, attesteres det hermed, at skroget er godkendt.

Den udvendige bund blev besigtiget på bedding i ... efter skroget var rengjort. En tykkelsesmåling blev udført, og målingen viste en ståltykkelse på 5,1 mm- 8,0 mm med et gennemsnit på ca. 7,0 mm, på nær et mindre område i bagbord side i forskibet, samt i et område i styrbord side i agterskibet, hvor målingerne viste en tykkelse på mindre end 5,0 mm (se bilag). De nævnte områder med en tykkelse under 5,0 mm blev dobbelt med 6,0 mm stålplade. Efter endt stålarbejde blev skroget coatet med Epoxy primer International Intershield 300. Inden fuldcoat blev nye plader og svejsninger udstukket. Vandlinjen blev coatet med Sigma ecofleet 690.

Skroget er forsynet med anoder, hvorpå der ca. er 30 % zink tilbage. Disse anoder blev ikke udskiftet, da der i nærmeste fremtid installeres et anlæg til korrosionsbeskyttelse af skroget med påtrykt spænding.

Frist for næste bundsyn: 06.08.2025. Synet gennemføres med dykker. Det skal her konstateres, at korrosionsbeskyttelsen med påtrykt spænding fungerer tilfredsstillende.

Frist for næste besigtigelse af den udvendige bund på land: 06.08.2030"

Af notat af 7/4 2021 fra skibssingeniørfirma rekvireret af klageren fremgår bl.a.:

"Kommentar til [selskabets medarbejders] redegørelse vedr. Husbåden ... til Ankenævnet for forsikring/sagsnr. 96397

I nedenstående har undertegnede kommenteret på de dele [selskabets medarbejders] redegørelse som omhandler [skibssingeniørfirma]. Den øvrige del af [selskabets medarbejders] redegørelse er ikke kommenteret.

... er et rådgivende skibssingeniørfirma, som er autoriseret til at syne og godkende husbåde på vegne af Søfartsstyrelsen. Det arbejde som der henvises til i [selskabets medarbejders] redegørelse, er udført af [skibssingeniørfirma] på vegne af Søfartsstyrelsen. I forbindelse med syn og godkendelse, kan [skibssingeniørfirma] selv udføre tykkelsesmålinger. Hvis 3. part udfører tykkelsesmålinger, skal de godkendes af undertegnede eller et andet selskab med autorisation til at god-

kende på vegne af Søfartsstyrelsen, såfremt målingerne skal ligges til grund for en officiel godkendelse af husbåden.

[Selskabets medarbejder] skriver: *'Vi godkender ikke alle som foretager disse målinger som f.eks. [skibssingeniørfirma], idet vi gennem erfaringer har valgt at vurdere dette selskabs målinger som IKKE valide.'*

Kommentar: Jeg er kun bekendt med en enkelt forudgående sag, hvor [skibssingeniørfirma] har udført tykkelsesmålinger før nærværende sag, som [selskabets medarbejder] måtte være vidende om. Her var der tale om målinger, som blev foretaget af [skibssingeniørfirma] i forbindelse med, at en husbåd skulle godkendes på vegne af Søfartsstyrelsen. Da den nævnte båd skulle forsikres hos Søassurancen, blev bådejeren oplyst om, at Søassurancen ikke ville acceptere målinger foretaget af [skibssingeniørfirma], og Søassurancen henviste bådejeren til et andet firma fra ..., som kunne foretage nye målinger på båden, et firma som i øvrigt IKKE har autorisation til at syne og godkende husbåde. Der var ingen divergens mellem målingerne foretaget af [skibssingeniørfirma] og firmaet fra ..., men det var en stærkt fordyrende omstændighed for bådejeren.

[Selskabets medarbejder] skriver: *'[Skibssingeniørfirma] forlænger land/tykkelsesmåling helt frem til 2025 – er fuldstændig useriøs!'*

Kommentar: Fristen for at tage båden på land, for at få foretaget et bundsyn, er givet efter en konkret teknisk gennemgang og vurdering af den nævnte båd, og ligger helt inden for det mandat som [skibssingeniørfirma] har fra Søfartsstyrelsen.

[Selskabets medarbejder] skriver: *'For god ordens skyld, skal oplyses, at vi foretager ikke selv målinger, men kan henvise til selskaber som vi og Søfartsstyrelsen har 'gode erfaringer med', og det gælder ikke [skibssingeniørfirma] – som bevist her!'*

Kommentar: Som nævnt, så har Søassurancen kun erfaringer med [skibssingeniørfirma] fra en enkelt tidligere sag. [Selskabets medarbejder] tager i sin redegørelse Søfartsstyrelsen til indtægt for hans eget udsagn om manglende 'gode erfaringer' med [skibssingeniørfirma]. [Skibssingeniørfirma] handler netop på vegne af Søfartsstyrelsen. Hvis Søfartsstyrelsen har mistillid til [skibssingeniørfirma], eller andre firmaer med autorisation til at godkende på deres vegne, er proceduren den, at det pågældende firma bliver auditeret af Søfartsstyrelsen, og hvis dette audit ikke er tilfredsstillende, kan firmaet få frataget autorisationen.

[Selskabets medarbejder] skriver: *'[Klageren] har også fremlagt, at [skibssingeniørfirma] godkender fartøjets bund ved Bund/tykkelsesmålinger af 06.08.20 – bilag 4. Det fremgår af attesten, at der ved synet er konstateret for lidt stål i områder, og at i nævnte områder har valgt at montere dobbelt stålplader. Under Søassurancen risikovurderinger indgår doblede stålplader monteres typisk i situationer af meget midlertidig karakter – hvor endelig reparation og dvs. udskiftning af stålet foretages efterfølgende inden for en kort tidshorisont og slet ikke om 10 år. (Man kender ikke de tekniske påvirkninger fra gammelt stål til nyt dobbelt stål). (Se i øvrigt under Søfartsstyrelsens Tekniske forskrift husbåde ect. stabilitet, flydeevne m.v. BEK nr. 9651 af 28.06.2007)'*

Kommentar: Det er normal praksis at godkende doublinger på husbåde med stålskrog, såfremt doublingerne er udført korrekt, og under hensyntagen til konditionen af skrogets øvrige stålstruktur. Hvis større pladefelter doubles, skal der isvejses 'amerikanske nagler' (slot welding) i de nye

plader, for at sikre at doublingen har forsvarlig forbindelse til skrogets øvrige stålstruktur, og at stålreparationen ikke kompromitterer skrogets lokale såvel som globale styrke. Jeg vil anslå at mere end 90 % af de eksisterende husbåde med et skrog ældre end 60 år har fået udført større eller mindre reparationer med doubling af stålplader, og hvor denne reparation er af en mere varig karakter. Eksempelvis kan nævnes husbåden ..., ..., hvor ca. 30 % af skroget er doublet, og husbåden ..., ..., hvor hele skroget er doublet i 6 mm stål. De nævnte eksempler er godkendt af Søfartsstyrelsen, eller konsulenter med autorisation til at godkende på vegne af Søfartsstyrelsen. Undertegne har ikke været involveret i godkendelsen af de nævnte både. [Selskabets medarbejder] henviser til Søfartsstyrelsens Tekniske forskrift husbåde ect. stabilitet, flydeevne m.v. BEK nr. 9651 af 28.06.2007. Reparation med doubling er ikke i modstrid med denne forskrift.

Søfartsstyrelsen er af undertegnede blevet forelagt Søassurancens kritikpunkter, da der er tale om arbejder, som er udført på vegne af Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen har i den forbindelse ikke udtrykt kritik af det udførte arbejde.

...

Bilag: Autorisation fra Søfartsstyrelsen."

Nævnet udtaler:

Klageren klager over, at selskabet har afvist at tegne ansvarsforsikring og vragfjernelsesdækning for hans husbåd. Han kræver, at selskabet opretter en forsikring og dækker hans udgifter på 90.000 kr. til beddingsophold i forbindelse med besigtigelse af udvendig bund.

Selskabet har anført, at klageren ikke har kunnet opfylde selskabets indtegningskrav, hvorfor selskabet ved mail af 5/6 2020 meddelte, at det havde besluttet ikke at indgå i et forsikringsforhold. Selskabet har anført, det ikke kan godkende målinger foretaget af klageren selv eller af klagerens rekvirerede skibsingeniørfirma, og at selskabet i øvrigt er frit stillet i forhold til, hvilke kunder selskabet ønsker at forsikre.

Klageren har oplyst, at han den 6/11 2019 modtog et tilbud fra selskabet med en samlet præmie på 6.250 kr. Af tilbuddet fremgår det, at "Dette tilbud, er kun gældende såfremt der bliver foretaget et indtegningssurvey, samt ultralydsscanning af skroget for kundens egen regning. Dette skal udføres af en af Søassurancen Danmarks godkendte survoyer. Herefter skal Søassurancen Danmark godkende skibet til indtegnning af fremsendte tilbud."

Ankenævnet for Forsikring

11.

96397

Klageren har fremlagt attest af 19/5 2020 fra et skibssingeniørfirma "om opfyldelse af Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne mv." Synet omfattede dog ikke besigtigelse af den udvendige bund på land, og attesten gav frist for bundsyn på land til den 11/5 2025.

I mail af 5/6 2020 har selskabet oplyst, at "Netop en bundbesigtigelse, som omtalt, samt en professionel ultralydsmåling af undervands-skroget, indgår som en væsentlig del af vurderingen for at optage skibe i forsikringen, og specielt ved vragfjernelse. Det har ikke været os muligt, ud fra korrespondancen, at komme frem til tidspunkter eller datoer hvornår din båd har været på land og gennemgået en sådan bund-undersøgelse, hvorfor ledelsen har besluttet ikke at gå ind i et forsikringsforhold."

Den 5/8 2020 oplyste klageren, at "min båd er på land i den her uge, i morgen, torsdag, kommer en skibssingeniør som er udpeget af Søfartsstyrelsen, og laver et fuldt bundsyn. Men jeg kunne forstå på dig i telefonen i sidste uge at I gerne vil have jeres egen mand til at syne båden. Håber vi kan nå det."

Senere den 5/8 2020 oplyste selskabet, at "jeg har vendt din sag med ledelsen endnu engang, og vi ønsker ikke at afgive forsikringstilbud på dit skib. Håber du finder en løsningen et andet sted."

Klageren har herefter fremlagt ny attest af 24/8 2020 fra skibssingeniørfirmaet, hvoraf det fremgår, at der er foretaget en tilfredsstillende gennemgang af den udvendige bund på land, og at skroget hermed er godkendt. Der var i lokale områder målt ståltykkelser under 5,0 mm, og bunden blev derfor disse steder "doblet" med en 6,0 mm stålplade.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke grundlag for at pålægge selskabet at oprette en forsikring på klagerens båd. Nævnet finder heller ikke grundlag for at pålægge selskabet at betale for klagerens udgifter på 90.000 kr. til beddingsophold i forbindelse med besigtigelse af udvendig bund på land.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der ikke påhviler et forsikringsselskab en generel forpligtelse til at tilbyde en forsikring af den omhandlede type til en kunde, der ønsker at købe en sådan forsikring. Selskabet kan afslå at tilbyde forsikring efter skøn, og nævnet finder ikke grundlag for at kritisere selskabets skøn i den konkrete sag.

Nævnet har også lagt vægt på, at det fremgår af det fremlagte, udaterede forsikringstilbud – som klageren har oplyst at have modtaget den 6/11 2019 – at tilbuddet kun er gældende, hvis der bliver foretaget et indtegningssurvey og en ultralydsscanning af skroget for kundens egen regning og udført af en af Søassurancen Danmarks godkendte survoyer. Henset hertil er selskabet berettiget til den 5/6 2020 – 7 måneder efter fremsendelsen af tilbuddet – at meddele, at selskabet ikke ønsker at tegne forsikring, fordi der ikke er foretaget en bundundersøgelse på land.

Nævnet bemærker, at klageren ikke har bevist, at selskabet efterfølgende telefonisk har stillet klageren i udsigt, at han ville kunne tegne forsikring, hvis der blev foretaget tilfredsstillende bundundersøgelser. Selskabet har i mail af 5/8 2020 fastholdt sin beslutning om ikke at tilbyde forsikring.

Nævnet bemærker videre, at det – som sagen foreligger oplyst – må lægges til grund, at klagerens udgifter til beddingsophold er afholdt efter, at selskabet meddelte klageren, at han ikke kan tegne forsikring i selskabet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Ankenævnet *for* Forsikring

13.

96397



Jens Kruse Mikkelsen
formand