

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 6. oktober 2021 blev i sag nr. 96518:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring. Han har i klageskemaet af 20/2 2021 til nævnet og vedlagt bilag bl.a. anført:

"Påstand

Søassurancen Danmark tilpligtes at yde dækning for tabet af sunket fartøj.

Sagsfremstilling

Om morgenen den 19. oktober 2020 bliver jeg kontaktet af havnepersonalet fra havnen i ..., der oplyser, at mit skib (motorbåd teak eg fra 1954) er sunket, og at det ligger på bunden af havnebassinet, hvor skibet lå fortøjet da skaden indtraf.

Skibet er (kasko)forsikret gennem Søassurancen Danmark. Policen og forsikringsbetingelserne fremlægges som sagens **bilag 1**.

Skibet bliver hævet, og udgiften hertil dækkes af forsikringsselskabet.

Vindstyrken den pågældende dag var svag.

Der henvises til min skadesanmeldelse af 19. oktober 2019, som fremlægges som sagens **bilag 2**.

Som sagens **bilag 3** fremlægges forsikringsselskabets bekræftelse på at have modtaget skadesanmeldelsen af 19. oktober 2020.

Den 21. oktober 2020 meddeler forsikringsselskabet, uden at have besigtiget skibet, at skaden som følge af manglende vedligehold og utætheder ikke er dækningsberettiget. Mailen med afslaget fra Skibsingeniør ... fremlægges som sagens **bilag 4**.

Uddrag fra mailen af 21. oktober 2020: *'Skibet er hævet og dette dækker vi men umiddelbart vurderer jeg at yderligere dækning i sagen ikke er dækket og synken skyldtes manglende vedligehold, utætheder ved bord/omkring vandlinjen.'*

Den 5. november 2020 meddeler forsikringsselskabet i overensstemmelse med den forudantagelse, som man allerede havde gjort sig om ikke at ville dække, jf. bilag 4 – nu dog med henvisning til taksatorrapporten – at skaden ikke er dækket som følge af langsom indtrængning af vand. Dette på trods af at man under besigtigelsen ikke kunne konstatere, at skibet konkret skulle være utæt, og hvorfor man heller ikke kunne konstatere den faktuelle årsag til at skibet sank.

Afslaget fremlægges som sagens **bilag 5**. Taksatorrapporten af 2. november 2020 fremlægges som sagens **bilag 6**.

Den 13. november klager jeg over afslaget. Klagen vedlægges som sagens **bilag 7**. Afslaget fastholdes af forsikringsselskabet den 19. november 2020. Mailen fremlægges som sagens **bilag 8**.

Jeg besigtigede skibet mindst én gang om ugen.

Ved min besigtigelse ca. 8 dage forinden skaden indtraf lå skibet med landstrøm, lader og batteri til læsepumpe samt automatik. På tidspunktet for min besigtigelse var der ikke tegn på indtrængning af vand.

Skibet er tilset og vedligeholdt i fornødent omfang.

Skibet er ikke uden værdi. Jeg er ved at indhente en sagkyndig vurdering af skibets værdi, som vil blive fremlagt, når den foreligger.

Båden var desuden sødygtig på skadestidspunktet, ligesom den blev lænset ved brug af læsepumpe samt ekstrapumpe.

Anbringender

Det følger af forsikringsbetingelserne pkt. 3.5 b), at *'Skade som følge af fartøjets synken'* er dækket af kaskoforsikringen, jf. **bilag 1**.

Det gøres gældende, at skaden derfor er dækningsberettiget, idet skibet ubestridt sank den 19. oktober 2020.

Skaden er som undtagelse hertil dog ikke dækningsberettiget, hvis årsagen til fartøjets synken er *'langsomt indtrængende vand'*.

Det gøres hertil gældende, at det er forsikringsselskabet som har bevisbyrden for, at skaden skulle være omfattet af denne undtagelsesbestemmelse, og at denne bevisbyrde ikke er løftet.

Allerede forud for besigtigelsen af skibet, konstaterede forsikringsselskabet, at skaden ikke var dækningsberettiget, jf. **bilag 4**.

I taksatorrapporten, jf. bilag 6, konstateres det, at *'dæk og tæthed **tvivlsom** flere steder'* (min fremhævnning). Det lykkedes dog ikke taksator at identificere egentlige eller konkrete brud eller utætheder, hvorfor den generelle antagelse om skibets 'tvivlsomme' tæthed må tages til udtryk for, at skibet kan have været utæt, men at det ikke har kunnet lade sig konstatere, hvorfor det gøres gældende, at det alene er en antagelse om, at skibet muligvis kan have været utæt.

Henset til min egen besigtigelse af båden kort forinden den sank, hvor der ikke blev konstateret vandindtrængning, har det dog formodning mod sig, at skibet skulle have været utæt i længere tid forud for skadens opståen, og hvorfor der ikke kan være tale om 'langsom indtrængende vand'.

Denne formodning bestyrkes af, at bjærgeren af skibet konstaterede, at *'skibet 'tæt' for større og hurtig vandindtrængning efter bjærgning'*, jf. gengivelsen i taksatorrapporten **bilag 6**, side 4.

Bjærger har altså konstateret, at skibet var tæt umiddelbart efter bjærgning, hvorfor det forekommer usandsynligt, at skadesårsagen er langsom indtrængning af vand, som det ellers er gjort gældende af forsikringsselskabet.

Som følge heraf gøres det gældende, at taksator ikke i tilstrækkelig grad kan fastslå, hvad den reelle skadesårsag er, hvorfor forsikringsselskabet ikke ses at have løftet deres bevisbyrde for, at skaden er opstået som følge af langsom indtrængning af vand, og at skaden derfor ikke ses omfattet af undtagelsesbestemmelsen i forsikringsbetingelsernes pkt. 3.5, jf. **bilag 1**.

Det gøres også gældende, at fartøjet var sødygtigt, har været forsvarligt lænset og at der er ført tilstrækkeligt tilsyn.

Det gøres afslutningsvist gældende, at den af taksator markerede vandlinje ikke stammer fra vandindtrængning i relation til den nu opståede skade. Jeg besigtigede som beskrevet skibet ca. 8 dage forud for synkningen, og der stod ikke vand i båden. Vandlinjen, som er markeret af taksator, må derfor stamme fra en tid, som ikke har relation til denne skade. Skibet har været tilstrækkeligt lænset forud for skaden, og evt. tidligere vandindtrængning, med følge af en ny vandlinje, kan ikke føre til andet resultat end at synkningen den 19. oktober 2020 skyldtes en pludselig – muligvis udefrakommende – opstået årsag.

Det er som følge heraf min opfattelse, at der ikke er ført tilstrækkeligt bevis for, at skaden er sket som følge af langsom indtrængning af vand, og at skaden derfor er dækningsberettigede iht. forsikringsbetingelserne.

Der henvises i øvrigt til 2 lignende ankenævnets to lignende afgørelser af henholdsvis den 31. maj 2017 sag nr. 90150 og 22. maj 1997 sag nr. 42.018, hvor forsikringstager i lignende tilfælde fik medhold, som følge af forsikringsselskabets manglende bevis for 'langsom vandindtrængning'.

De to afgørelser fremlægges som sagens **bilag 9 og 10**."

I brev af 19/4 2021 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"[Klageren] har tegnet kaskoforsikring for sin træbåd i Søassurancen Danmark A/S (selskabet) med en forsikringssum på kr. 100.000 og en selvrisiko på kr. 6.600. Den fulde police af 1. januar 2016 samt policetillæg fra 2018 vedlægges som **bilag A**.

Sagen drejer sig om, at klager er utilfreds med selskabets afvisning af at yde erstatning på kaskoforsikringen for træbåden i forbindelse med at det blev konstateret, at klagers fartøj var sunket om morgenen kl. 8 den 19. oktober 2020.

Sagens forløb

Selskabet modtog klagers skadeanmeldelse den 19. oktober 2020 (bilag 2) og selskabets skadebehandler bekræftede i mail samme dag modtagelsen samt oplyste, at klager snarest ville blive kontaktet (bilag 3).

Selskabets taksator kontaktede dagen efter, den 20. oktober 2020, et firma for at få klagers fartøj bjærget med henblik på, at kunne vurdere årsagen til, at fartøjet var sunket. Taksators mailkorrespondance med bjærger fra den 20. oktober 2020 incl. faktura fra bjærger vedlægges som **bilag B**.

Klager har oplyst, at klagers fartøj ikke havde været på land i 3 år og at det op til skaden lå tilsluttet landstrøm samt at klager havde været forbi og tilse fartøjet 8 dage forinden skaden. Det er endvidere overfor selskabet oplyst, at en person antagelig havde fjernet kablet fra standen til kajen, hvorved det ikke lader og ekstra læsepumpe på 230 volt således ikke var funktionsdygtig.

Fra bjærger modtog taksator den 20. oktober sms med fotos taget under bjærgningen af klagers fartøj og senere samme dag en mail fra bjærger med dennes oplysninger og umiddelbare vurdering (bilag B, side 1 nederst).

På den baggrund samt på baggrund af sin uddannelse som skibssingeniør og sin mangeårige erfaring som skønsmand og taksator, foretog taksator en foreløbig vurdering og sendte mail til klager den 21. oktober (bilag 4), idet taksator ud fra de modtagne fotos og beskrivelse fra bjærger vurderede, at der var stor risiko for at årsagen til skaden var vandindsivning over tid grundet manglende vedligehold og dermed stor risiko for, at skaden dermed ikke var dækket.

I en situation som den aktuelle vil taksator som udgangspunkt give meddelelse til kunden, hvori der tages et sådant forbehold som det er gjort i nærværende sag. Dette er for på bedst mulig vis at sikre, at kunden (klager) bliver gjort opmærksom på, at det er klagers ansvar at tage vare på fartøjet og dets udstyr og selv igangsætte skadebegrænsning frem til selskabet kommer til stede og foretager fysisk syn og der foreligger en endelig afklaring af, om der er forsikringsdækning for skaden.

Selskabet beklager, hvis denne fremgangsmåde har givet anledning til at klager har fået den opfattelse, at selskabet havde taget endeligt stilling til skaden, forinden taksators besigtigelse den 28. oktober 2020, da dette ikke er tilfældet.

Selskabet tog endeligt stilling til skaden efter taksators besigtigelse af fartøjet og skaden blev afvist overfor klager den 5. november 2020 (bilag 5).

Afgørelse

Selskabet fastholder, at der ikke er dækning for den opståede kaskoskade.

Det fremgår af betingelsernes punkt 3.5 b, at kaskoforsikringen dækker: *'Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.'*

Og videre under punkt 3.6.a, at kaskoforsikringen ikke dækker skade som følge af: *'At fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemannet – også hvis forsikrede ikke har vidst dette.'*

Selskabet vurderer på grundlag af taksators besigtigelse og de i sagen i øvrigt foreliggende oplysninger, at fartøjet ikke var sødygtigt og forsvarligt lænset på tidspunktet for skadens opståen, idet fartøjet krævede lænsepumper og landstrøm for at kunne holde sig flydende over tid. Et fartøj som er afhængig af landstrøm, da det ikke kan holde sig flydende af sig selv over tid, er ikke sødygtigt.

Selskabet vurderer, at det er mere end overvejende sandsynligt, at årsagen til skaden er langsomt indtrængende vand, idet der er tale om en ældre træbåd, der fremstår som værende mangelfuldt vedligeholdt. Fartøjet kunne efter hævnning umiddelbart holde sig flydende og tog ifølge bjærger ikke 'vand ind af betydning' (bilag B nederst), hvilket blot bekræfter, at skaden skyldes langsom vandindtrængning.

Dette bekræftes ligeledes af, at der kunne konstateres ruer på skroget siddende højere oppe end fartøjets konstruktionsvandlinje (foto bilag 6, side 6 nederst), ligesom der er tegn på flere vandlinjer efter vandindtrængen i stævnen, hvilket alt tilsammen indikerer at der har været vand i fartøjet over tid.

Selskabet dækker ikke den skete skade, da fartøjet på skadetidspunktet ikke var sødygtigt og forsvarligt lænset og da årsagen til skaden er langsomt indtrængende vand, hvilket er undtaget forsikringsaftalen.

Taksator har i sin rapport (bilag 6 side 4) vurderet at *'skibet har ringe eller ingen værdi'*.

Selskabet har valgt at betale udgiften på kr. 15.000 (bilag B sidste side) til at få fartøjet på land, uagtet der ikke er dækning for skaden. Det skal hertil blot bemærkes, at udgiften på kr. 15.000 til lagt selvrisko på kr. 6.600 langt overstiger fartøjets værdi, som skønnes til højst at kunne udgøre kr. 10.000."

Klageren har i brev af 19/5 2021 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det fastholdes, at forsikringsselskabet ikke har løftet bevisbyrden for, at skaden er forårsaget som følge af langsom indtrængning af vand eller manglende lænsning.

Anbringendet hertil bestyrkes af, at det i den interne korrespondance mellem bjærger og taksator, fremlagt som sagens bilag b, fremgår, at bjærgeren 'tænker' der har været et 'læk i fribordet'. Et læk i fribord kan sagtens forårsage en pludselig indtrængning af vand. Bjærger bekræfter også,

Ankenævnet for Forsikring

6.

96518

jf. bilag b, at 'skrog og træ ser også pænt ud'. Det fastholdes derfor, at hverken bjærger eller tak-sator har kunnet identificere den egentlige skadesårsag.

Det forhold, at jeg besigtigede skibet kort tid forinden gør definatorisk, at der ikke kan være tale om langsom indsigning eller manglende lænsning. Det faktum, at jeg ofte besigtigede båden, som jeg kan se tillige er bekræftet af vidner i havnen, jf. bilag b, fastslår, at jeg har iagttaget mine for-pligtelser i den anledning.

Det bestrides derfor, at skibet alene skulle kunne have holdt sig flydende ved brug af lænsepum-pe. Det er hverken bevist eller sandsynliggjort, at bådens synken er manglende lænsning. Det fastholdes derfor, at skibet var sødygtigt og forsvarligt lænset på tidspunktet for min besigtigelse, og at det derfor med overvejende sandsynlighed også var tilfældet på skadestidspunktet.

Det skal afslutningsvist oplyses, at jeg netop har solgt båden for 25.000 kr. Købsaftale og doku-mentation for købers betaling kan fremlægges, hvis det måtte findes relevant. Forinden salget har jeg tillige ladet en bådsagkyndig besigtige båden med henblik på vurdering af, hvad båden ville have været værd, hvis den ikke havde været under vand. Jeg afventer fortsat den skriftlige tilba-gevenden herpå. Men for nu gøres det gældende, at når båden i dens nuværende tilstand har kunnet sælges for 25.000 kr., så kan båden definitivt ikke have været 'uden værdi' før synken, som det ellers er gjort gældende af forsikringsselskabet."

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

"Et fartøj som er afhængig af landstrøm, da det ikke kan holde sig flydende af sig selv over tid, er ikke sødygtigt. Klager havde tilset fartøjet 8 dage forinden det sank, hvilket selskabet ikke finder at være 'kort tid forinden', særligt også henset til fartøjets stand og det forhold at fartøjet kræve-de lænsepumper og landstrøm.

Fartøjet er sunket som følge af vandindtrængen, hvor der ikke er konstateret eller sandsynliggjort en kaskoskade på fartøjet. Det fastholdes at fartøjet ikke var sødygtigt, idet det ikke kunne holde sig flydende uden strøm fra land.

Selskabet finder sagen kan sammenlignes med Ankenævnets kendelse 95684, hvor der ligeledes var tale om, at der trængte vand ind i et fartøj, og en pumpe var ude af drift grundet afbrudt land-strøm.

Herudover finder selskabet at kendelserne 80424, 86486 og 86736 er sammenlignelige med nær-værende sag, idet der i alle de nævnte sager er sunket et fartøj som følge af vandindtrængen i far-tøjet, hvor der ikke er konstateret en kaskoskade på fartøjet, som årsag til at vandet trænger ind."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelse af 19/10 2020 fremgår bl.a.:

"Havaridato. 19-10-2020

Klokkeslæt eller tidspunkt. 08.00 konstateret af havnepersonale

...

Vindstyrke. Svag

...

Hvordan opstod skaden? Mens båden lå fortøjet på havneplads er der opstået en pludselig indtrængning af vand.

Beskrivelse af skadens omfang. Båden står på bunden af havnebassin og er fyldt med vand."

Af mail af 20/10 2020 fra entreprenør (bjærger) til selskabets konsulent fremgår bl.a.:

"Vedhæfter faktura som aftalt på hævnning af træmotorbåd ...

Vi har sendt en række billeder, båden ligger fortsat på dens plads, båden er lænset helt ned vi har tilset den her til aften og den tager ikke vand af betydning. Den er ude af vores hænder og ansvar. Det er også aftalt med ejer som kort var forbi.

Båden ser pæn ud, ren og rydelig og så godt som ingen olie/slam osv. som ellers er sædvanligt når de har været på bunden. Skrog og træ ser også pænt ud, tænker den har haft en læk i fribordet og el pumpen har svigtet. Talte med en der har bådplads 2 pladser væk, hun sagde ejeren ofte tilså båden."

I mail af 21/10 2020 fra selskabets konsulent/skibssingeniør til klageren hedder det bl.a.:

"Tak for billeder og har set lidt på sagen.

Skibet er hævet og dette dækker vi men umiddelbart vurdere jeg, at yderligere dækning i sagen ikke er dækket og synken skyldtes manglende vedligehold, utætheder ved bord/ omkring vandlinjen.

Så indtil jeg kommer forbi skibet for en besigtigelse bør du agere som om skibet ikke er forsikret og få reddet/konserveret det der er muligt. Forventer at kunne komme forbi skibet i næste uge."

Af taksatorrapport af 2/11 2020 fremgår bl.a.:

"Dato rapport 02.11.2020

Dato besigt 28.10.2020

...

Vedrørende: Sunket på havneplads

...

Skibet hjemtaget og henstår på ft adresse.

...

Besigtigelse

Følgende skader er besigtiget og noteret som skade i forbindelse med synken.

Skibet har ikke været landtaget i 3 år. Skibet ligger med landstrøm, lader og batteri samt automatik. Ft har sidst været forbi skibet ca. 8 dage forinden – alm. løftning af automatik.

Ft oplyser en person har antagelig fjernet landstrøm kabel fra standen på kajen så det ikke lader og ekstra lænse pumpe på 230 volt er således ikke funktionsdygtig.

Ankenævnet for Forsikring

8.

96518

Ft har fyldt maskine op med olie men ikke yderligere – skibet henstår som få fotos d. 28.10.2020.

Vurdering: Skibet har ringe eller ingen værdi.

Noteret under besigt: Skibet fremstår meget præget og beskadiget af vejrliget. Kaleche ødelagt og imprægnering tvivlsom. Dæk og tæthed tvivlsom flere steder.

Fribord/bund skaller i malings lag – kosmetik og bord under uden større bemærkninger.

Tegn på flere vandlinjer efter vand indtrængen i stævnen og ned trykning som følge af vand i stævnen under dørken. Zink væk flere steder. Søvventiler stand- ifølge bjærger tæt.

Generelt vurderes det der vil være let indsivning i skibet under henliggende og bund trænger til eftersyn samt antifouling, værk i stævn samt opfugtning bord agt hjørner. (Men ellers dårlig syn bund da den ikke er renser i bund og således evt. skader ved muslinger/zink ikke synlige.)

Skibet synker grundet vandindsivning over tid og landstrøm, lader er taget fra. Ifølge bjærger var skibet 'tæt' for større og hurtig vandindtrængen efter bjærgning.

Konklusion

Undertegnede vurderer ikke skibet er sødygtig og kræver pumper og landstrøm for at kunne holde sig flydende over tid. Ikke dækket iht. betingelser: Langsom indtrængende vand.

Fotos

Opfugtet bord.

Dårlig syn og syn af zink og rust ved montage bolte i zink.

Jern hæl – manglende zink – ligget i vandet i 3 år.

Vandlinje hævet og begroet med ruer i stævnen ca. 10 cm over normal vandlinje så har været vand i skibet over tid.

Vandspejl i forskibet. – vand stået i længere tid og derfor streg.

Læsepumpe og automatik.

Økonomi

Ikke dækket som følge af langsom vandindtrængen.

Skibet værdi er ringe eller ingen værdi – meget præget af vejrliget."

Selskabet har i mail af 5/11 2020 til klageren bl.a. anført:

"Vi har nu modtaget taksatorrapporten (vedhæftet), som er gennemlæst og vurderet.

I henhold til den er skaden **ikke** dækningsberettiget. Du orienteres om at hævnningen på beløb 15.000,- kr. betales af Søassurancen Danmark.

På baggrund af dette lukkes sagen, og vi vil ikke foretage os yderligere herfra."

Klageren har i mail af 13/11 2020 til selskabet bl.a. bemærket:

Ankenævnet for Forsikring

9.

96518

"Jeg kan desværre ikke se det faglige i taksatorrapporten, og I havde allerede inden besigtigelse besluttet at I ikke ville dække skaden.

D 21 okt. inden besigtigelse skriver I pr mail '*Skibet er hævet og dette dækker vi men umiddelbart vurdere jeg at yderligere dækning i sagen ikke er dækket og synken skyldtes manglende vedligehold, utætheder ved bord/omkring vandlinjen.*'

Dette viste sig tydeligt på land at det ikke er tilfældet og der forgæves blev søgt efter skader/dårlig stand omkring vandlinjen. Det er normalt at en træbåd tager en smule vand ind og som både bjærgningsmandskab og taksator kunne forklare skal der ikke meget til før det går hurtig og synkning indtræffer, hvilket er sket når land strøm bliver afbrudt. Jeg mener derfor i må vurdere skaden en gang mere."

Af mail af 5/7 2021 fra et værft til klageren fremgår bl.a.:

"Hermed tilbud på el og div. instrumenter, stater generator ledningsnet. Der er ikke sat pris på el net mm. Instrument panel. Pris ca. 60.000 eks. moms."

Af policen fremgår bl.a.:

"Bådtype:	Motorbåd m/fast skrue
...	
Materiale:	Teak på eg
...	
Bådgang:	1954
...	
Forsikringssum:	100.000 kr."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 3. Kaskoforsikring

...

3.5 Under sejlads og henliggen i vandet jf. § 1.3 dækker kaskoforsikringen tillige:

...

b) Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.

...

f) Bjærgeløn i forbindelse med dækningsberettiget skade.

3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af

a) At fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemannet – også hvis forsikrede ikke har vidst dette."

Nævnet udtaler:

Ankenævnet for Forsikring

10.

96518

Klagerens båd er en træmotorbåd fra 1954, der er forsikret til en forsikringssum på 100.000 kr. Den 19/10 2020 konstaterede personale fra havnen, at båden var sunket, mens den lå fortøjet på sin havneplads.

Selskabet har ydet dækning for udgifter på 15.000 kr. til bjærgning af båden, men har afvist at dække skader på båden efter bådens synken med henvisning til, at årsagen til skaden er langsomt indtrængende vand, og at fartøjet ikke var sødygtigt og forsvarligt lænset.

Klageren har anført, at han besigtigede båden mindst én gang om ugen, og at båden ved hans besigtigelse ca. 8 dage før skaden lå med landstrøm, lader og batteri til læsepumpe og automatik. Der var ikke på dette tidspunkt tegn på vandindtrængen. Båden var sødygtig og forsvarligt lænset, og der var ført tilstrækkeligt tilsyn. Klageren har videre anført, at taksator ikke har kunnet fastslå, hvad den reelle skadeårsag er – herunder om båden har været utæt. Klageren har anført, at selskabet dermed ikke har ført bevis for, at skaden er sket på grund af langsomt indtrængende vand.

Af mail af 20/10 2020 fra bjærger fremgår det, at "båden ligger fortsat på dens plads, båden er lænset helt ned, vi har tilset den her til aften, og den tager ikke vand af betydning. ... Skrog og træ ser også pænt ud, tænker den har haft en læk i fribordet og el pumpen har svigtet. Talte med en der har bådplads 2 pladser væk, hun sagde ejeren ofte tilså båden."

Af taksatorrapport af 2/11 2020 fremgår det, at "skibet hjemtaget og henstår på ft adresse. ... Skibet har ikke været landtaget i 3 år. ... Ft oplyser en person har antagelig fjernet landstrøm kabel fra standen på kajen, så det ikke lader og ekstra læse pumpe på 230 volt er således ikke funktionsdygtig. ... Skibet har ringe eller ingen værdi. ... Skibet fremstår meget præget og beskadiget af vejrliget. Kaleche ødelagt og imprægnering tvivlsom. Dæk og tæthed tvivlsom flere steder. ... Tegn på flere vandlinjer efter vandindtrængen i stævnen og nedtrykning som følge af vand i stævnen under dørken. Zink væk flere steder. Søventiler stand – ifølge bjærger tæt. Generelt vurderes det der vil være let indsivning i skibet under henliggende og bund trænger til eftersyn samt antifouling. ... Skibet synker grundet vandindsivning over tid og landstrøm, lader er taget fra. Ifølge bjærger var skibet 'tæt' for større og hurtig vandindtrængen efter bjærgning.

Ankenævnet for Forsikring

11.

96518

... Undertegnede vurderer ikke skibet er sødygtig og kræver pumper og landstrøm for at kunne holde sig flydende over tid."

Af forsikringsbetingelsernes § 3.5 fremgår det, at forsikringen dækker "skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand". Af § 3.6, litra a, fremgår det, at forsikringen ikke dækker skade som følge af, "at fartøjet ikke var sødygtigt, forvarligt lænset og behørigt udrustet og bemannet – også hvis forsikrede ikke har vidst dette".

Efter en gennemgang af sagen kan nævnet ikke kritisere, at selskabet har afvist dækning med henvisning til, at forsikringen ikke dækker, hvis årsagen til fartøjets synken er langsomt indtrængende vand.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der ikke ved taksatorgennemgangen eller i øvrigt er påvist konkrete kaskoskader ved skroget, som har kunnet give anledning til hurtig vandindtrængen og synken. Der har ikke været særligt dårligt vejr, som har kunnet føre til, at båden tog vand ind. På baggrund af det oplyste om bådens generelle stand og efter taksators og bjærgers sagkyndige udtalelser må det som overvejende sandsynligt lægges til grund, at skadeårsagen kan henføres til, at båden har utætheder som følge af slid og ælde, og at bådens lænsepumper – som følge af manglende strømforsyning eller anden manglende funktion – ikke har kunnet bortlæse det løbende vandindtag.

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.

Ankenævnet *for* Forsikring

12.

96518

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Thønnings', is written on a light blue rectangular background.

Peter Thønnings