

# Ankenævnet *for* Forsikring

Den 30. august 2023 blev i sag nr. 99483:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Chubb European Group SE v/Pantaenius  
Østerbro 11, Postboks 110  
7800 Skive

afsagt

k e n d e l s e :

---

Forsikringstageren har bådforsikring. Af klageskema af 7/3 2023 til nævnet fremgår bl.a.: "Forsikringstager påsejlede, i opmålt søterritorie, et skær hvorved båden sank.

"Det er vores opfattelse, at der tale om en hændeligt uheld, eller maksimalt simpel uagtsom handling, hvorved forsikringsselskabet skal yde dækning. Forsikringsselskabet har afvist dækning, med henvisning til at der er tale om grov uagtsomhed. Denne vurdering er vi ikke enige i.

## **Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**

Dækningstilsagn på at skaden er dækket af forsikringen."

Klagerens advokat har den 8/3 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg har uploadet akter fra politiet angående SAR-aktionen m.v. Klager blev i den forbindelse også afhørt.

Som det også fremgår, så har politiet valgt IKKE at søge regres mod klager, idet der netop ikke er handlet uagtsomt fra hans side. Det er jo ellers en mulighed politiet har såfremt man vurderer at en redningsaktion har været nødvendig som følge af uagtsomhed (grov?) fra den nødlidendes side. Hvilket politiet - i overensstemmelse med min vurdering - således har vurderet ikke har været tilfældet.

Jeg mener således, at politiets akter understøtter sagen til gavn for klager, og det faktum at han ikke har handlet groft uagtsomt.

...

I forhold til selve klagen, så vil jeg gerne understrege og fremhæve, at skaden ville være indtruffet uanset om klager havde sejlet 8, 10, 20 eller 32 knob, idet han sejlede i opmålt søterritorie. Vi bestrider således, det som Pantaenius anfører, om at han skulle have sejlet uden for det opmålte.

Klager har sejlet fuldstændig som alle andre. Dvs. i det opmålte område/søterritorie, og i den forbindelse stødt på et skær. Det kan - efter min allerbedste vurdering - IKKE betragtes som værende groft uagtsomt.

Om det var mørkt eller tåget har ingen betydning i forhold til skadens indtræffen. Den var sket uanset hvad i forhold til det."

I mail af 24/3 2023 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

## **"Sagens genstand**

Klager sejlede i sin motorbåd fra ... mod ... ad den såkaldte Sisak Rute med en hastighed på 15-16 knob og en sigtbarhed på 5-7 meter, når han benyttede bådens lys. Båden sejlede ind i en klippe-side og sank. Selskabet har afvist at erstatte båden med den begrundelse, at klager har sejlet groft uagtsomt, ved at sejle 15-16 knob mens der kun var en sigtbarhed på 5-7 meter.

## **Sagsfremstilling**

Om hændelsesforløbet henvises til den politirapport med klagers forklaring, der er vedlagt af klager.

Klager har forklaret, at de sejlede fra ... mod .... De sejlede indenskærs ruten, som kaldes SISAK ruten. De sejlede 15-16 knob og sigtbarheden var 5-7 meter, når de brugte bådens lys.

Denne udtalelse vedlægges en udtalelse i en mail af 20/3 2023 fra en lokal taksator på Grønland, der forklarer hvad Sisak ruten er. Taksator forklarer Sisak er navnet på politibåde, der er på Grønland. De har igennem mange år logget deres ruter ind på GPS, så alle der sejler i Grønland, kan få disse uden beregning.

Ruterne er som altid ved sejlads i Grønland til vejledning, man skal ikke sejle 100 % efter dem, men bruge sin sunde fornuft og sine sanser.

Videre skriver taksator, der kan sagtens være skær i og omkring Sisak ruterne, det afhænger af hvornår den enkelte rute er blevet lagt i GPS, der kan tidevandet gøre en stor forskel på om man kan sejle over skær eller ikke.

Taksator skriver videre, at han flere gange har sejlet i de Sisak ruter, flere gange har de måttet tage farten helt af, for at se om der var skær, fordi dybden lige pludselig var alarmerende lav.

I dette tilfælde hvor kunden har sejlet omkring 16 knob i regnvejr og mørke, vil jeg sige at risiko er meget høj for, at man kommer ud af den kortlagte rute. Der skal ikke mere end et øjeblik uopmærksomhed til før, det kan gå helt galt, hvilket det også gjorde i denne sag.

Jeg vil kalde det meget uforsvarligt at sejle i regn og mørke med 16 knob.

I en mail af 2. marts 2023 til klagers advokat skriver selskabet '*Sisak ruten er sikker, at følge, hvis man ellers holder sig inden for ruten*'. Dette er ikke tilfældet og det er en fejl, at selskabet skriver sådan, da selskabet på dette tidspunkt ikke helt havde forstået hvad Sisak ruten er. Som bekræftet af den lokalkendte taksator er ruterne til vejledning, men kan ikke sejle 100 % efter dem, men bruge sin sunde fornuft og sanser. Der kan sagtens være skær i og omkring Sisak ruten.

Jfr. klagers forklaring til Politiets rapport var der en sigtbarhed på 5-7 meter, når han benyttede bådens lys og han sejlede med ca 15-16 knob. Efter ca tre timers sejlads havde det givet et ordentligt brag, klager havde mærket skroget havde ramt bunden 1-2 sekunder før braget, men han havde ikke nået at reagere. I forbindelse med braget var de sejlet ind i en klippeside. Båden sank og de kravlede i redningsflåden.

Nogle andre sejlere, som reddede klager og hans besætning over i deres båd, har lavet en detaljeret redegørelse, der vedlægges. Ifølge denne havde de drukket 3-4 genstande. Politiet har dog først afhørt dem dagen efter, hvorfor der desværre ikke er udtaget blodprøver.

## Vurdering

Klagers advokat mener det er et hændeligt uheld eller maksimalt en simpel uagtsom handling. Det er klagers advokats klare opfattelse, at man når sejler ad Sisak ruten gøres dette med almindelig hastighed og nogle fartøjer sejler med en hastighed omkring eller over 30 knob.

Klagers advokat anfører at Politiet ikke har sigtet eller tiltalt klager i anledning af hændelsen. Efter hans opfattelse er det ikke groft uagtsomt, at klager rammer et skær, der ikke er opmålt.

Til det som klagers advokat gør gældende, at der sagtens kan foreligge grov uagtsomhed, uden at dette medfører, at der rejses tiltale.

Det er ikke godtgjort, at sejlere generelt sejler ruten med 'almindelig hastighed' nogen gange omkring 30 knob og slet ikke, når det er mørkt.

Uheldet kan være sket ved, at klager er kommet uden for Sisak Ruten. Ifølge taksator er der meget høj risiko, at man kommer ud af den kortlagte rute, hvis man sejler med 16 knob i regnvejr og mørke. Uheldet kan også være sket inden for Sisak ruten, da der jfr. taksator sagtens kan være skær i og omkring Sisak ruten. Det afhænger jfr taksator af hvornår ruten er lagt ind i forhold til tidvand, da tidevand kan være afgørende for om man kan sejle over et skær.

Klager har ved at sejle ca. 16 knob i mørke og regn sejlet med en meget høj risiko for at komme uden for ruten. Uanset om uheldet er sket indenfor ruten eller uden for har klager sejlet med en hastighed, at han visuelt ikke har kunnet se klippen, før det var for sent. Han har heller ikke kunnet nå at reagere på det, hvis ekkolodet har vist lav dybde. Klager har til politiet forklaret, at efter ca tre timers sejlads havde det givet et ordentligt brag, klager havde mærket skroget havde ramt bunden 1-2 sekunder før braget, men han havde ikke nået at reagere. I forbindelse med braget var de sejlet ind i en klippeside.

Hvis farten havde været tilpasset til forholdene, ville han have registreret lav dybde på ekkolod og havde kunnet reagere herpå inden de ramte bunden og klippesiden.

Med en hastighed på 16 knob og en sigtbarhed på 5-7 meter, når han brugte bådens lys, har han heller ikke mulighed for se klippesiden inden det er for sent.

## Konklusion

Vi finder, at klager har sejlet groft uforsvarligt ved at sejle med hastighed på 16 knob i mørke og regn med 5-7 meters sigt, hvorfor han har haft en meget høj risiko for at komme uden for ruten.

Ved at sejle med hastighed på 16 knob i mørke og regn og 5-7 meters sigt har han ikke visuelt haft mulighed for at reagere på forhindringer, som den klippeside han sejlede ind i. Og ved den hastighed har han slet ikke haft tid til at reagere, når ekkeloddet viste lavt vand og forhindringer. Det er groft uagtsomt."

Klagerens advokat har i mail af 11/4 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det tidligere anførte fastholdes og gentages.

I forhold til indklagedes bemærkning mht. 'den lokale taksator', så gøres det gældende, at en sådan udtalelse alene kan betragtes som et partsindlæg, og således ikke som en fastlagt retstilstand eller lignende. Endvidere er 'den lokale taksator' fast tilknyttet forsikringsbranchen her i .../Grønland, og er således på ingen måde upartisk. Hans udtalelse er således af begrænset værdi.

Det gøres ligeledes gældende, at selskabet netop selv har anerkendt, at sejlads er sikker såfremt man sejler ad Sisak-ruten. At indklagede nu forsøger at 'trække i land', ændrer ikke herpå.

Det er således stadig den klare opfattelse, at klager har sejlet agtpågivende og helt i overensstemmelse med sædvanlig sejlads i Grønland. Som er anderledes end sejlads i Danmark.

Måtte indklagedes opfattelse lægges til grund, vil det helt omkalfatre situationen for sejlads i opmålt søterritorie og ad Sisak-ruten i Grønland. I så fald vil man – ifølge indklagede – konsekvent skulle sejle langsomt, måske 3-4 knob, overalt.

Hvilket ikke er praktisk muligt – og ej praktiseres af nogen sejlede her i landet. Indklagedes fortolkning må derfor forkastes.

Måtte klagers sejlads blive betragtet som værende groft uagtsom skal der – som følge af ovenstående – stadig ydes dækning, idet klager har sejlet helt sædvanligt og som enhver anden sejler i Grønland. Al sejlads i Sisak-ruten på mere end 3-4 knob, vil således – må indklagedes fortolkning stå til troende – være at betragte som grov uagtsom sejlads...

Det fastholdes, at klager har sejlet inde i Sisak-ruten. Indklagedes bemærkninger om at han skulle have sejlet uden for, afvises. Bevisbyrden herfor påhviler indklagede, og denne er ikke løftet. Det kan således lægges til grund, at klager har sejlet inde i Sisak-ruten.

For god ordens skyld bemærker jeg også, at klager IKKE havde drukket op til påsejlingen af skæret. Hvilket er ubestridt."

# Ankenævnet for Forsikring

5.

99483

Selskabet har i mail af 17/5 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vedr. taksator, der har udtalt sig om Sisak ruten, arbejder han for Pantaenius og andre selskaber. Han er således ikke i noget afhængighedsforhold af Pantaenius, men har stort lokalt kendskab.

Det bestrides som et helt udokumenteret postulat at andre sejlere generelt sejler Sisak ruten med hastigheder på 20 knob og derover. Og det er derfor udokumenteret, som det ellers påstås af klagers advokat, at klager blot har sejlet som flertallet af sejlere gør.

Hvis sigtbarheden er i orden er det naturligvis forsvarligt at sejle Sisak ruten med en væsentligt højere hastighed end 3-4 knob.

Men klager har sejlet 16 knob i mørke og kun med 5-7 meters sigtbarhed, hvilket er groft uagtsomt."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af politiets rapport fra afhøring af klageren den 20/9 2022 fremgår bl.a.:

## "Afhøringsrapport Mistænkt

...

### *Sagens art* **SAR eftersøgning til søs**

...

- Afhøringsform: Telefonisk.
- Afhørte blev gjort bekendt med anledningen.
- Afhøring foregik på dansk.
- Afhørte ønskede at gennemlæse sin forklaring. Afhørte blev gjort bekendt med, at afhørte ikke har pligt til at underskrive den jf. rpl.s § 346, stk. 3.
- Afhørte blev gjort bekendt med at afhørte ikke var sigtet, men jf. Retsplejelovens § 347, stk. 1, ikke havde pligt til at udtale sig til politiet. Afhørte ønskede at udtale sig.

Afhørte forklarede indledningsvist, at han var ejer af den båd, som sank i forbindelse med denne SAR-operation. Han oplyste, at båden var en Nimbus 345, Cupe, lukket glasfiberbåd, og at denne var 35 fod svarende til ca. 11 meter i længden og ca. 2,5-3 meter bredden. Den var udstyret med 2x230 hk Yanmar dieselmotorer med fast skrueaksel.

Afhørte forklarede, at han sejlede båden, og at han havde gjort det hele turen, som var startet i ... og skulle ende i ..., hvor de skulle ...

Adspurg om afhørtes forudsætninger for at forestå sejlladsen, forklarede afhørte, at han havde taget Dueligehedsbevis to gange, og at han senest havde deltaget i et sådanne kursus omkring år 2001-2002. Endvidere havde han sejlet siden han var barn, og at han havde sejlet i netop denne Nimbus 345 mange gange selv og med ..., som han havde arvet båden af. Afhørte havde boet mange år i Grønland, hvorfor han havde erfaring med at sejle i grønlandsk farvand.

Afhørte forklarede, at de var seks personer om bord ... samt to mindre hunde.

Afhørte oplyste, at de sejlede fra ..., og at de sejlede indenskærs ruten, som afhørte kaldte for SI-SAK-ruten. Han henviste til at det var ruten, som politikutteren sejlede, når de skulle sejle denne rute. Han vidste endvidere, at hvis man holdt sig til denne rute, da var det sikkert at sejle denne uanset høj-/lavvande. Afhørte havde sejlet denne rute mange gange, hvor han havde fulgt sin GPS, hvilket han også havde gjort inden grundstødningen.

I forbindelse med sejladsen, havde der været vekslende vejr, men generelt havde der under hele turen været vindstille. Dog havde der været tæt tåge og regn på ruten, hvorfor afhørtes venner havde hjulpet med at holde øje med omgivelserne og radaren.

Efter cirka tre timer sejlads, havde det givet et ordentligt brag. Afhørte havde mærket, at skroget havde ramt bunden 1-2 sekunder før braget, men han havde ikke nået at reagere på dette. Afhørte oplyste, at de i forbindelse med braget var sejlet ind i en klippeside. De var alle blevet meget forskrækket, og afhørte var straks gået ned i bunden af skibet, hvor han havde løftet gulvbrædderne, og her havde han konstateret, at skibet tog vand ind gennem skroget i stævnen.

Adspurg om vejrforholdene i forbindelse med sammenstødet, oplyste afhørte, at det var blevet mørkt, det var vindstille, det regnede og han havde en sigtbarhed på ca. 5-7 meter, når han benyttede bådens lys.

Adspurg om hvor hurtigt han sejlede i forbindelse med sammenstødet, forklarede han, at han sejlede ca. 15-16 knob, og at han havde taget noget fart af grundet sigtbarheden.

Afhørte bad derfor de andre om at gøre sig klar på at skulle i redningsbåden. Han bad dem klargøre gummibåd og redningsflåde. Da det kort tid efter gik op for afhørte, at de måtte i redningsflåden, havde han via VHF'en kaldt et mayday. I den forbindelse havde han også forsøgt at udfinde GPS-koordinater, men dette havde han ikke nået at melde, førend at alle instrumenterne i styrehuset var brudt sammen grundet strømmangel. Afhørte fandt det dog mærkeligt, at der var lys på bådens udvendige side helt indtil den sank.

Afhørte havde pakket nogle forskellige fornødenheder, som de kunne tage med i redningsflåden så som tæpper, varmt tøj, soveposer, nødraketter i en vandtæt beholder, lidt mad fra køleskabet, en petroleumsvarmer osv.

Afhørte oplyste der opstod en mindre form for panik mellem de yngste ... på båden. Dog kom de alle i redningsflåden, hvor de opdagede, at gummibåden var drevet væk. De roede hen til denne, og de fik den bundet til redningsflåden. De konstaterede også her, at det måtte være hul i redningsflåden, idet den tog vand ind. Dette bevirkede, at de var nødsaget til at øse vand ud af den.

Hernæst begyndte afhørte at affyre nødraketter med 20 minutters mellemrum, og efter at have affyret nummer to raket, så afhørte en lyskegle i horisonten. Han blev ved med at affyre raketterne i takt med at lyskeglen nærmede sig, alt imens de forsøgte at holde moralen høj i redningsflåden. Da lyskeglen og båden var tættere på tændte afhørte en lygte, som kunne signalere SOS.

Da båden kom tæt nok på til at de kunne tale sammen, spurgte de to personer på båden, om alle i redningsflåden var okay, og om de var samlet. De kom hernæst over på redningsbåden, som var

sejlet hen til dem. Dernæst blev redningsflåden bundet fast til båden, og via VHF blev det meddelt Aasiaat Radio, at de var blevet samlet op. Det blev besluttet at sejle til ..., idet det var nænneste bygd/by.

Adspurgt om hvor længe de var i redningsflåden, oplyste afhørte, at han mente, at de befandt sig i denne i mellem 1-2 timer.

Efter 4-4,5 timers sejlads ankom de til ... ca. kl. 0430. Her udvekslede parterne telefonnumre, og kvinden ombord på redningsbåden havde oplyst afhørte, at hun nok skulle stå for kontakt til Polit, sundhedsvæsen og Aasiaat Radio.

Dernæst tog afhørte og de andre til et hus, som afhørte ejede, hvor de søgte ly og kunne sove.

Afhørte forklarede, at de alle undtaget ... havde været på ... Hospital den 19. september 2022 for at blive tilset. De havde pådraget sig mindre skader i forbindelse med sammenstødet.

Adspurgt om hvilke skader de havde pådraget sig, oplyste afhørte, at han selv havde blødt fra kinden i højre side af ansigtet samt fra hændeme. ... havde blødt fra panden mellem øjenbrynene. ... havde blødt fra næseryggen, og de andre havde ingen synlige skader. Dog havde de efterfølgende talt om, at de havde haft ondt i kroppen. Afhørte havde endvidere pådraget sig en skade, idet petroleumslampen, som han havde medtaget i redningsflåden havde lækket. Petroleummen havde dernæst lavet en skade på hans hud i højre side af kroppen.

Adspurgt om hvad der var af sikkerhedsforanstaltningen på båden, oplyste afhørte, at der var VHF, GPS, Radar, navigationslys, projektør og håndholdte lygter. Endvidere havde han på båden medbragt otte styks redningsveste, således at der var til alle. Han havde medbragt flere nødraketter/faldskærms nødraketter, håndflaires og røgbomber i en vandtæt boks. På båden havde han haft en redningsflåde til seks personer hvori der befandt sig en nødpakke med diverse fornødenheden som vand, fiskekrog osv.

Adspurgt om de var berusede på båden, oplyste afhørte, at han ikke selv havde drukket, men at han havde givet sine kammerater lov til at drikke nogle øl. Han mente, at ... måske havde drukket ca. 3-4 øl.

Adspurgt om hvorledes båden var forsikret, forklarede afhørte, at båden var forsikret hos Pantae-nius med Codan som mellemlid. Afhørte supplerede med, at det var Codan, som han havde haft talt med efter episoden. Afhørte var ikke klar over om, hvorvidt han var forsikret ved eftersøgninger og lignende."

Af politiets "Tjekliste til SAR" fremgår bl.a.:

"6. Sikre at alle relevante rapporter/afhøringer er i sagen. Her overvejes regres i sagen, hvor de eftersøgte enten har været påvirket af alkohol, groft mislighold af udstyr, samt mangel på mulighed for kommunikation. Vær især opmærksom på at de rigtige spørgsmål er stillet i afhøringsrapporten, så man kan tage stilling til ovenstående. Såfremt man mener det er relevant så fremsendes rapportmaterialet til juridisk vurdering, som tager den endelige beslutning om man vil rejse en erstatningssag.

# Ankenævnet for Forsikring

8.

99483

☒ Regres overvejet/fremsendt ☒ Nej ..

Af politiets "Rapport vedrørende eftersøgning/redningsforanstaltning til søs" fremgår bl.a.:

**"Anmeldelsestidspunkt:**

16/9-22, fredag kl. 23.11.

...

**Aktuelle vejr- og isforhold på anmeldelsestidspunktet:**

Tåget, roligt vejr, mørkt."

I mail af 15/12 2022 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Pantaenius har nu gennemgået oplysningerne i din skadesag og vurderet dækning. Ifølge din skadesanmeldelse blev der sejlet 14-16 knob og det var mørkt og regnede.

Ifølge din mail til os var sigtbarheden 5-10 meter. Ved en hastighed på 14-16 knob er det ikke muligt at reagere på forhindringer, som måtte dukke op inden for de 5-10 meter, som var sigtbarheden. Pantaenius vurderer, at sejladsen er sket med en uagtsomhed, der er så grov, at vi ikke kan erstatte båden jfr. kaskobetingelsernes § 6."

Af mail af 23/2 2023 fra klagerens advokat til selskabet fremgår bl.a.:

"Jeg skal på vegne af min klient, [klageren], hermed klage over forsikringselskabets afslag på dækning, af 15. december 2022.

Jeg er ikke enig i at min klient udviste grov uagtsomhed.

Det er i sagen vigtigt at holde sig for øje, hvorledes ulykken indtraf. Dertil kræver det et vist kendskab til hvorledes, og hvor, der sejles langs kysten, mellem byer og bygder her i Grønland. Det er givetvis noget som Pantaenius ikke har været opmærksom på ved behandlingen af denne skade.

Søterritoriet udenskærs, dvs. langs kysten i Vestgrønland og således også ..., hvor ulykken indtraf, er kun i meget begrænset omfang opmålt og kortlagt. Når man sejler langs kysten mellem byer og bygder her i Grønland er det min klare opfattelse (jeg er også selv lystsejler) at tæt på 100 % gør dette i 'Sisak-ruten'. Sisak-ruten er en opmåling som er foretaget af politiets Sisak-kuttere og som dermed viser dybdeforhold, skær med videre, på et officielt spor mellem byer og bygder. Dette spor forefindes på tilgængelige søkort. Og som er 'havets motorvej' mellem byer og bygder her i Grønland.

Det er ligeledes min helt klare opfattelse, at når man sejler ad dette spor så gøres det med almindelig hastighed, dvs. nogle fartøjer sejler med hastigheder på omkring eller over 30 knob.

Min klient førte sit fartøj netop ad dette spor, ad denne 'Sisak-rute', og som oplyst med en hastighed væsentligt under hvad andre, tilsvarende fartøjer sejler, eller kan sejle ad dette spor. Jeg vedhæfter politiets afhøringsrapport af min klient. Det er min klare opfattelse at denne under-



# Ankenævnet for Forsikring

9.

99483

støtter min klients sag. Jeg hæfter mig i den forbindelse bl.a. ved, at rapporten er underskrevet af min klient samt det faktum at politiet ikke har sigtet min klient eller sågar tiltalt ham som følge af hændelsen. Hvilket netop understøtter, at der er tale om et hændeligt uheld. Og dermed en dækningsomfattet begivenhed.

At min klient træffer et skær, som ikke er opmålt i dette spor, kan på ingen måde betragtes som værende groft uagtsomt. Det er min opfattelse, at der i et sådan tilfælde er tale om en situation som ligger uden for min klients kontrol, idet han har handlet som enhver anden ville gøre i en tilsvarende situation, hvorfor der er tale om en hændelig begivenhed. Måtte der være tale om uagtsomhed, hvilket ikke er min opfattelse, så vil der højst kunne være tale om en simpel uagtsomhed, hvilket fortsat medfører at forsikringsselskabet er forpligtet til at yde dækning.

At der i et eller andet omfang har været tale om nedsat sigtbarhed, ændrer ikke herpå, idet dette ingen indflydelse havde på skadens indtræden. Skaden ville være sket uanset om sigtbarheden havde været nedsat eller ej.

På ovennævnte baggrund er det min klare opfattelse, at afslaget af 15. december 2022 bl.a. er baseret på ufuldstændige oplysninger og en ukorrekt juridisk vurdering, og dermed under alle omstændigheder er ukorrekt."

I mail af 2/3 2023 fra selskabet til klagerens advokat hedder det bl.a.:

"Pantaenius har drøftet sagen med en lokalkendt grønlandsk taksator. Sisak ruten er sikker, at følge, hvis man ellers holder sig inden for ruten. Men hvis man sejler med en fart på 14-16 knob om natten i meget dårlig sigt kan ruten være svær at følge. Din klient må være kommet uden for ruten, da uheldet sker. Vi fastholder, at der er udvist grov uagtsomhed."

Selskabets taksator har i mail af 20/3 2023 til selskabet bl.a. anført:

"Sisak er navnet på de politi både der, er og har været i Grønland.

De har igennem mange år logget deres ruter ind på GPS så alle der sejler i Grønland kan få disse ruter uden beregning.

Ruterne er som altid ved sejllads i Grønland til vejledning, man skal ikke sejle 100 % efter dem, men bruge sin sunde fornuft, og sine sanser.

Der kan sagtens være skær i og omkring Sisak ruterne, det afhænger af hvornår den enkelte rute er blevet lagt i GPS, der kan tidevandet gøre en stor forskel på om man kan sejle over skær eller ikke.

Jeg har selv flere gange sejlet i de Sisak ruter, flere gange har vi måtte tage farten helt af for at se om der var skær, fordi dybden lige pludselig var alarmerende lav.

I dette tilfælde hvor kunden har sejlet i omkring 16 knob i regnvejr og mørke vil jeg sige at risiko er meget høj for at man kommer ud af den kort lagte rute, der skal ikke mere end et øjebliks uopmærksomhed til før der kan gå helt galt hvilket det gjorde i denne sag.

Jeg vil kalde det meget uforsvarligt at sejle i regn, mørke og med 16 knob."  
Af en udateret redegørelse fra sejlere, der reddede klageren og besætning over i deres båd, fremgår bl.a.:

"Den 16/9-2022 ...

Mig og ... tog afsted med hans båd fra ... ca. kl. 17.20 for ... Da vi ankom ud for ... gik vores motor og dens skrue pludseligt i stå ... Vi kunne ikke komme i kontakt med omverdenen og de kunne ikke komme i kontakt med os, forstået på den måde, at vi kaldte over radioen på kanal 8 og 16, men ingen hørte os, og vi kunne heller ikke høre noget selv. Det var blevet meget mørkt på det tidspunkt, men vejret var godt, vi kunne dog ikke se noget hvis vi ikke brugte en lommelygte. Vi tændte derfor for de små håndholdte lys og lommelygten. Vi begyndte at drive med havstrømmen og båden begyndte at støde mod et skær. ... satte båden i vandet og jeg kastede ankeret. Vi befandt os midt mellem skæret og land, og det var vanskeligt selv at se noget på grund af mørket, men vi kunne dog se to øer, når vi lyste på dem med lommelygten. ... holdt konstant øje med bådens batterier og motor, og prøvede også at starte motoren af flere omgange, men altid med forgæves resultat, og jeg prøvede at kalde over den defekte radio selvom vi ikke kunne blive hørt.

...

I dette øjeblik udbrød ..., ..., se deroppe, der er en nødraket!' Jeg skyndte mig over til ham og bad ham om at skynde sig at tage et billede af det, således at vi kan have bevis for hvilket tidspunkt raketten blev sendt op, ved at tage et billede af det. Lad os skynde os at tage derover, sagde jeg. Til hvilket han svarede, hvordan det er muligt når motoren nægtede at starte. ... råbte ellers ud i luften, men der kom intet svar. På et tidspunkt rettede han bådens projektørlys mod land, selvom vi ikke kunne se noget derinde. ... sagde, at han ville prøve at bytte om på batterierne, men motoren startede ikke selvom han prøvede dette. Og jeg prøvede at kalde Aasiaat radio skiftevis på kanal 8 og 16. Der blev sendt 2-3-4 nødraketter op, men vi kunne ikke gøre noget, og jeg foreslog ..., at jeg kunne prøve at ro derover med gummibåden. Han svarede nej, fordi jeg bare ville blive taget af den stærke havstrøm. Vi kunne begge heller ikke forlade båden af fare for at der skete noget med båden, så vi blev ombord. Der gik lang tid, og den femte nødraket blev sendt op. Vi prøvede at kalde over radioen flere gange, og ... blev ved med at undersøge batterierne, og da motoren var ny, skulle ikke være noget i vejen med den.

...

På et tidspunkt prøvede ... at starte motoren igen, og tænk engang, den startede pludseligt uden problemer. Jeg skyndte mig at hive ankeret op og sagde til ..., at han skulle begynde at sejle hurtigst muligt, hvorefter han bakkede ud fra øerne og satte kurs sydover mod det sted, hvor vi havde set nødraketterne. Alt var stadig mørkt, og vi kunne derfor ikke se noget og det begyndte at småregne. Pludseligt råbte ..., ..., se der et lys der blinker!' Og jeg råbte, 'lad os tage derover, det må være dem!?' Jeg sagde til ..., at jeg ville rydde op i båden og pakke grejet ned. 'Vi ved ikke hvad vi skal og hvad der er sket. Det kan være der er sket noget alvorligt?!' Vi sejlede omkring 5-10 min. Indtil vi nåede dem. Jeg gik mod forstævnen mens ... styrede båden, der var et stort rod på havets overflade, vragester overalt, affald og tøj flød på vandet. Jeg råbte til ... om at tage farten ned, for vi aner ikke hvad der er sket?!

Folkene på redningsbåden græd og de råbte, men det var svært at høre hvad de sagde. ... Deres fartøj var sunket og de var hoppet i redningsbåden.

...

De svarede, at de var ok og at der ikke var nogen savnede, ... En af dem råbte og spurgte om de godt måtte komme ombord?

...

Vi kunne se, at redningsbåden havde taget meget vand ind og at folkene frøs meget og havde sår i ansigterne. Nogen af dem virkede til at have meget ondt og var tydeligt i chok og græd. Da redningsbåden lagde til mod vores båd, hjalp vi de nødstedte, ... kom først ombord og to hundehvalpe fulgte med, derefter kom ... ombord.

Lugten var markant, og jeg spurgte på dansk om de havde drukket. En svarede, en tre-fire stykker. Da de var for berusede, bad jeg dem om at sætte sig ned, og sagde at dette aldrig skulle gentage sig igen, samt at vi ville hjælpe dem, og de adlød. Da den sidste person var kommet ombord, spurgte jeg hvad det var der lugtede af? De svarede at de var kommet til at hælde petroleum ud som skulle have været brugt til at holdt dem varme. Da de alle var kommet ombord, så jeg en gummibåd i nærheden af redningsbåden og spurgte om gummibåden var tøjret. Ejeren svarede, at han havde tøjret det godt til. Jeg lukkede derefter redningsbåden af med lynlåsen og gjorde det samme med vores båd, hvor vi så satte kursen mod ... Vi adspurgte de folk vi lige havde reddet om de alle var ok? De havde fået snitsår, men bedyrede alle, at de var ok.

...

På et tidspunkt under sejladsen kom der pludselig kontakt på vhf radioen, og vi kunne høre at Aasiaat radio oplyse, at der havde været udsendt mayday på grønlandsk. Jeg bad ... om at sige til dem, at vi havde reddet dem. Aasiaat radio var ved at sende på dansk og engelsk da ... meddelte dem, at vi havde reddet seks mennesker og to hunde, og at de alle var i god behold, samt at vi havde redningsbåd og to gummibåde på slæb, at vi tilsammen var otte personer og to hunde ombord. De forstod oplysningen og fordi forbindelsen stadig var dårlig, lovede de at de ville kontakte os senere.

Det var en besværlig tur, fordi der var så dårlig sigtbarhed. Bådens vinduer duggede til, og vandet drev fra dem, regnen øsede ned udenfor og tågen gjorde det umuligt at se frem for sig. ... sejlede båden udelukkende ved hjælp af gps og med en fart på 6-7 knob. Jeg spejdede frem med hovedet ud af ovenlysvinduet. Vandet var fuldt af drivtømmer, tang og skær. Det var koldt udenfor siden det øsregnede. Når det blev for koldt for ansigtet søgte jeg ind i varmen og spurgte de forulykkede om hvordan de havde det. Sådan var det på hele turen. Vi blev kontaktet af Aasiaat radio en time ad gangen, bl.a. med anmodning om oplysninger om de forulykkedes identitet, hvor forliset havde fundet sted, og om hvornår vi regnede med at anløbe ... Efter at vi havde sejlet fem timer fra ulykkesstedet, anløb vi ..."

## **Nævnet udtaler:**

Klagerens motorbåd forliste den 16/9 2022 om aftenen ud for Grønlands vestkyst, idet båden sejlede på et skær og sank. Selskabet har afvist at yde dækning for klagerens båd med henvisning til, at klageren har udvist grov uagtsomhed i forbindelse med havariet.

Af politiets afhøringsrapport fremgår det, at klageren har oplyst, at der i forbindelse med sejladsen var vekslende vejr, men generelt var det under hele turen vindstille. Der var dog tæt tåge og regn på ruten. På skadetidspunktet var det blevet mørkt, og klageren havde en sigtbarhed på ca. 5-7 meter, når han benyttede bådens lys. Han sejlede ca. 15-16 knob, idet han taget noget fart af grundet sigtbarheden.

Klageren har anført, at han ikke har handlet groft uagtsomt. Han har anført, at han har sejlet i et opmålt søterritorie i Sisak-ruten med GPS, og han stødte på et skær, som ikke har været opmålt. Han har afvist, at han har sejlet uden for Sisak-ruten. Skaden ville være sket, uanset om han havde sejlet 8, 10, 20 eller 32 knob, og uanset om sigtbarheden havde været nedsat eller ej. Han sejlede agtpågivende og helt i overensstemmelse med sædvanlig sejlads i Grønland. Klageren har anført, at politiet har undladt at rejse regreskrav mod ham, hvilket viser, at han efter politiets vurdering ikke har handlet (groft) uagtsomt. Klageren har anført, at selskabet har anerkendt, at sejlads er sikker, hvis man sejler ad Sisak-ruten.

Klageren har forklaret til politiet, at han har sejlet, siden han var barn og har sejlet i den pågældende båd mange gange. Han har boet i Grønland i mange år og har erfaring med at sejle i grønlandsk farvand. Han sejlede indenskærs i Sisak-ruten, som er den rute, politikutteren sejler. Han vidste, at hvis man holdt sig til denne rute, var det sikkert at sejle – uanset høj- eller lavvande. Han har sejlet denne rute mange gange, hvor han har fulgt sin GPS, hvilket han også gjorde inden grundstødningen.

Selskabet har anført, at klageren har sejlet groft uagtsomt ved at sejle 15-16 knob, mens der kun var en sigtbarhed på 5-7 meter. Det er ikke godtgjort, at sejlere generelt sejler ruten med "almindelig hastighed" på nogle gange 30 knob, og slet ikke når det er mørkt. Det er udokumenteret, at klageren blot har sejlet, som flertallet af sejlere gør. Uheldet kan være sket ved, at klageren er kommet uden for Sisak-ruten, hvilket der ifølge taksator er meget høj risiko for, når man sejler med 16 knob i regnvejr og mørke. Uheldet kan også være sket inden for Sisak-ruten, da der ifølge taksator sagtens kan være skær i og omkring Sisak-ruten. Ved at sejle med den

pågældende hastighed – som ikke var tilpasset til forholdene – har klageren ikke visuelt kunnet se klippen, før det var for sent, og han har heller ikke kunnet nå at reagere på det, hvis ekkolodet viste lav dybde.

Selskabets taksator har anført, at "Sisak er navnet på de politibåde der er og har været i Grønland. De har igennem mange år logget deres ruter ind på GPS så alle der sejler i Grønland kan få disse ruter uden beregning. Ruterne er som altid ved sejlads i Grønland til vejledning, man skal ikke sejle 100 % efter dem, men bruge sin sunde fornuft, og sine sanser. Der kan sagtens være skær i og omkring Sisak ruterne, det afhænger af hvornår den enkelte rute er blevet lagt i GPS, der kan tidevandet gøre en stor forskel på om man kan sejle over skær eller ikke. Jeg har selv flere gange sejlet i de Sisak ruter, flere gange har vi måtte tage farten helt af for at se om der var skær, fordi dybden lige pludselig var alarmerende lav. I dette tilfælde hvor kunden har sejlet i omkring 16 knob i regnvejr og mørke vil jeg sige at risiko er meget høj for at man kommer ud af den kortlagte rute, der skal ikke mere end et øjeblik uopmærksomhed til før der kan gå helt galt hvilket det gjorde i denne sag. Jeg vil kalde det meget uforsvarligt at sejle i regn, mørke og med 16 knob."

Nævnet bemærker, at selskabet har bevisbyrden for, at klageren har udvist grov uagtsomhed.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at klagerens adfærd i forbindelse med sejladsen den 16/9 2022 indebar en så indlysende fare for den skete skade, at skaden er forvoldt ved grov uagtsomhed. Selskabet har derfor ikke være berettiget til at afvise at yde forsikringsdækning for den forliste båd.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det må lægges til grund, at klageren sejlede i Sisak-ruten under anvendelse af GPS-navigering, idet Sisak-ruten er logget på GPS. Klageren har oplyst, at der var vindstille under turen, og at han sejlede agtpågivende. Han er en erfaren sejler i grønlandske farvande – herunder med den forliste båd – og han har sejlet i Sisak-ruten med GPS mange gange tidligere.

# Ankenævnet for Forsikring

14.

99483

Nævnet har også lagt vægt på, at selskabet ikke har godtgjort, at klagerens sejlhastighed var så høj, at det afveg væsentligt fra almindeligt anerkendt sejlerpraksis under de aktuelle vejrforhold i pågældende farvand og for pågældende bådtype. Det er heller ikke godtgjort, at sejlhastigheden konkret var hovedårsag til grundstødningen, idet det ikke er klarlagt, om båden som følge af høj sejlhastighed var kommet ud af kurs i forhold til Sisak-ruten forud for grundstødningen, og om det må antages, at grundstødningen ikke ville være sket ved lavere sejlhastighed.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

---

Selskabet, Chubb European Group SE v/Pantaenius, skal anerkende, at klageren ikke har udvist grov uagtsomhed i forbindelse med forliset den 16/9 2023. Selskabet skal genoptage sagsbehandlingen og skal udbetale erstatning til klageren i overensstemmelse med aftalegrundlaget. Erstatning forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.



Peter Thønnings