

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 13. november 2024 blev i sag nr. 100643:

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 bådforsikring. Klagerens advokat har i brev af 1/11 2023 til nævnet bl.a. anført:

"1. KORT REDEGØRELSE FOR SAGEN

Klagen vedrører indklagedes (Allianz Global Corporate & Specialty SE v/Pantaenius) afvisning af forsikringsdækning for skader på [klagerens] sejlbåd ... ifølge klagers kaskoforsikring.

Skaden består af skader på skroget samt kølboksen.

Pantaenius afviste forsikringsdækning i e-mail af 22. august 2023 med henvisning til, at skader udløst af materialesvigt ikke er dækningsberettigede, jf. § 5, stk. 1, i forsikringsbetingelserne. Forsikringstagers klage blev afvist i e-mail af 23. august 2023.

Der er uenighed om årsagen til skaden og dermed om, hvorvidt den er omfattet af undtagelserne til forsikringsdækningen.

2. HVAD VIL DU KONKRET OPNÅ HOS SELSKABET?

Klager ønsker med nærværende klage Ankenævnet for Forsikrings stillingtagen til, hvorvidt indklagede er pligtig til at yde forsikringsdækning. Konkret indebærer dette Ankenævnet for Forsikrings stillingtagen til bevisbyrden for årsagen til skadens indtræden.

3. SAGENS BESKRIVELSE

Under transport gennem ... i august 2022 knækkede boltene til svingkølen på sejlbåden. Ud over selve svingkølens løsrivelse resulterede dette i skader på selve skroget i form af delaminering og skader på kølboksen (bilag 1).

3.1 Forsikringsforhold

Ejeren af sejlbåden, [klageren], har under policenummer ... tegnet kaskoforsikring ved Allianz Global Corporate & Specialty SE v/Pantaenius til følgende forsikringssummer: DKK 1.500.000 for skrog, rig, indenbords motor og skibets øvrige udrustning samt jolle. Policen vedlægges som bilag 4 og forsikringsbetingelserne som bilag 7.

Der er anført følgende i de for sagen relevante betingelser til kaskoforsikringen:

'§ 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.

(...)

§ 3 Dækningsomfang

Forsikringsselskabet bærer alle risici, som det forsikrede er udsat for, i forsikringens løbetid.

(...)

§ 5 Undtagelser til Yacht Kaskoforsikringen

Denne forsikring dækker ikke følgende:

- 1. Tab eller skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde, korrosion, rustdannelse og elektrolyse. Denne undtagelse gælder kun selve de defekte eller slidte dele, idet tab eller skade på andre dele af den forsikrede genstand, der skyldes fejlen eller sliddet, er dækket i henhold til disse betingelser.*

(...)'

Indklagede har afvist at dække skaden på klagers båd med henvisning til dækningsundtagelsen i forsikringsbetingelsernes § 5, stk. 1.

3.2 Sagens forløb

Klager anmeldte skaden til indklagede 26. august 2022. Af skadesanmeldelsen (bilag 2) fremgår:

'Følgende er beskrivelse af hændelsesforløb:

Under motorsejladss gennem ... svinges køl 5 grader til styrbord for at lette sejladss. Ved anvendelse af kølsvingsmekanisme høres en ukendt og kraftig lyd fra den øverste og forreste del af kølen. Båden bringes til stop og kølen svinges tilbage i center og inspiceres. Det konstateres, at minimum de fire forreste kølbolte er knækket – kølen hænger kun i nogle af de bageste kølbolte og kølsvingsarmen. Kølen sikres med tovværk efter anvisninger (del af bådens nødprocedure) og der fortsættes med begrænset fart mod nærmeste havn ... Ved ankomst til ... inspiceres alle kølbolte fuldstændigt og det kan konstateres, at også to af de bageste kølbolte er løse.'

23. marts 2023 sendte klager en opfølgende e-mail til indklagede, hvor hændelsesforløbet blev uddybet. Klager oplyste, at der var sket et udmattelsesbrud på kølboltene. E-mailen fremlægges som bilag 1.

Indklagede bestilte herefter en taksatorrapport om havariet. Taksator ... aflagde 12. august 2023 rapport (bilag 5), hvori han konkluderer:

'Der er ingen tvivl om, at boltene er knækket som følge af udmattelsesbrud der er opstået over nogen tid. Dette viser iagttagelse af brudfladerne med sikkerhed.'

På baggrund af iagttagelser på fartøjet, samt udtalelser fra ejer og reparatør, må det anses for langt overvejende sandsynligt, at årsagen til at boltene er knækket, er brugen af den bløde tætningsmasse ved hængslernes montering i foråret 2022. Hængslerne blev i foråret 2023 monteret i 'hård' epoxy. Fartøjet har sejlet en del i hård vind i sæsonen 2023 (bl.a. [race1] og [race2]), uden at der er konstateret mindste tegn på at bolte/møtrikker har mistet deres moment.'

Under besigtigelsen af sejlbåden og svingkølen deltog, ud over taksator, reparatørens repræsentant, ..., der også er gast ombord på fartøjet.

På baggrund af rapporten afviste indklagede at dække omkostningerne på klagers sejlbåd i e-mail af 22. august 2023 (bilag 8):

'Vi har modtaget rapporten fra taksatoren og vurderet dækningen. Havariet skyldes materialefejl og fabrikationsfejl som er undtaget for dækning i § 5.1 betingelserne til din police. Vi kan derfor ikke dække dine omkostninger.'

Klager svarede i e-mail af samme dag, at taksatorrapporten ikke stemte overens med de faktiske forhold. Klager gjorde også opmærksom på, at taksator havde undladt at drøfte spørgsmålet om kølens påsætningsmetode med klager. I e-mailen blev indklagede derfor igen bedt om at dække omkostningerne efter forsikringsaftalen.

I e-mail af 23. august 2023 (bilag 8) afviste indklagede igen at dække omkostningerne:

'Tak for dine kommentarer til taksatorrapporten. Vi skal gøre opmærksom på at din repræsentant under besigtigelsen og gast ... havde været i kontakt med byggeværft/designer og at det også var dennes opfattelse, at skaden skete, som følge af at der var ilagt blød fugemasse mellem skrog og hængsler ved kølens montering i foråret 2022. Da skader på grund af materialefejl ikke er dækket, dækkes skaden ikke.'

3.3 Skadens omfang

Ud over selve svingkølens løsrivelse, har klager i e-mail af 23. marts 2023 oplyst, at skaderne på sejlbåden også omfatter selve skroget i form af delaminering og skader på kølboksen.

Reparationsarbejdet har kostet klager i alt 293.138,38 kr. inkl. moms. Det er dette beløb, klager ønsker dækket af indklagede i henhold til forsikringsaftalen. Følgende er en oversigt over fordelingen af omkostningerne, som beskrevet i taksatorrapporten (bilag 5):

'Udgifterne til ovennævnte arbejder andrager følgende:

<i>Arbejdsløn i alt,</i>	<i>141.150,00</i>
<i>Indkøb af færdige kulfiberforstærkninger til kølkasse/stringer</i>	<i>22.000,00</i>
<i>Kulfiber for reparation i båd</i>	<i>3.450,00</i>
<i>Epoxy</i>	<i>1.390,80</i>
<i>Spec. hjælpemidler til epoxystøbning</i>	<i>693,00</i>
<i>Forbrugsmaterialer</i>	<i>21.447,90</i>
<i>Miljøafgifter</i>	<i>13.755,00</i>
<i>Intern transport af båd</i>	<i>1.345,00</i>
<i>Lastbilkran for løft af båd.</i>	<i>2.000,00</i>
<i>Udlæg til [værft] (fakt. ...)</i>	<i>10.120,00</i>

- *Afmontering af mast og rig.*

• Demont. af køl.	
• Håndtering af adskilt fartøj.	
• Læsset fartøj, mast og køl på lastbil	
Udlæg til ... [transportfirma] (fakt. ...)	<u>17.159,00</u>
• Transport af båd incl. følgebil, fra ... til ...	
I alt ekskl. moms	234.510,70
Moms 25 %	<u>58.627,68</u>
Bådebyggerarbejde i alt inkl. moms, kr.	293.138,38'

4. KLAGERS SYNSPUNKTER

4.1 Bevisbyrde

Klager har over for indklagede bevist, at en forsikringsbegivenhed har fundet sted, hvorfor klager har løftet sin bevisbyrde (den ansvarsbærende betingelse).

Når en dækningsundtagelse påberåbes, som indklagede gør i denne sag, er det forsikringsselskabet, der har bevisbyrden for, at denne finder anvendelse.

Indklagede har ikke løftet sin bevisbyrde for, at dækningsundtagelsen i § 5, stk. 1, finder anvendelse.

4.2 Taksatorrapport af 12. august 2023

Indklagede henviser til taksatorrapport af 12. august 2023 (bilag 5) ved sin afvisning af forsikringsdækning. Rapporten er imidlertid udarbejdet på et omtvistet faktuel grundlag.

Af rapporten fremgår, at klager har forklaret til taksatoren, at klager anser benyttelsen af 'blød' epoxy som årsag til havariet. Der er ikke korrekt, at klager har udtalt dette. Under klagers ejerskab af båden, er der ikke sket ændring i påsætningsmetoden for svingkølen. 'Hård' epoxy har været anvendt under hele ejerskabet. Indklagede er tillige blevet gjort opmærksom på denne uoverensstemmelse i klagers e-mail af 22. august 2023 (bilag 8):

'Endvidere er det en antagelse fra taksator, at der er ændret metode og materiale ved påsætningen af kølen i 2022: 'Som undertegnede forstod det, var der ved montage af hængslerne før foråret 2022 anvendt hårdt fyldstof mellem skrog og hængsler, og alene lagt fugemasse omkring boltene.' Taksator har ikke søgt denne antagelse bekræftet fra undertegnede. Der er IKKE sket nogen ændringer på måden kølen er påsat på noget tidspunkt under mit ejerskab, hverken i materiale eller metode.'

Som det fremgår af taksatorrapporten, støtter taksator i det hele sin konklusion på antagelser og hypoteser fra andre parter i forhold til typen af det brugte fyldstof og årsagssammenhæng med havariet:

'Hængslerne der var fastboltet på den udvendige skrogbund for og agter for kølsværdet, blev i foråret 2022 monteret med blød fugemasse på anlægs/pakflader. Som undertegnede forstod det, var der ved montage af hængslerne før foråret 2022 anvendt hårdt fyldstof mellem skrog og hængsler, og alene lagt fugemasse omkring boltene. Bådens designer skulle også efterfølgende have oplyst, at de anså brugen af blød fuge/tætningsmasse på hængslernes anlægsflader som den direkte årsag til havariet. (...)' (Klagers understregninger).

Klager gør gældende, at indklagede ikke har ført bevis for de antagne faktuelle forhold, som indklagede støtter sin afvisning af forsikringsdækning på.

Hvis Ankenævnet for Forsikring finder det bevist, at der har været anvendt 'blød' epoxy ved påsætning af svingkølen i foråret 2022, har indklagede stadig ikke løftet sin bevisbyrde for, at dækningsundtagelsen i § 5, stk. 1, finder anvendelse.

For det første bygger taksators konklusion om årsagssammenhæng kun på en antagelse om, at epoxyen er skyld i boltens udmattelsesbrud. Taksator har ikke søgt dette afklaret ved selvstændig undersøgelse af båden og svingkølen, men har forladt sig på andres hypoteser om årsagssammenhæng.

For det andet har indklagede ikke bevist, at 'blød' epoxy er et decideret forkert materialevalg, og at 'hård' epoxy ikke også ville have udløst havariet under de samme omstændigheder.

Indklagede har således hverken løftet sin bevisbyrde for, hvilken epoxy der blev anvendt til montering af kølen, eller hvorvidt denne epoxy var årsag til havariet. Dækningsundtagelsen i betingelserne til kaskoforsikringens § 5, stk. 1, finder dermed ikke anvendelse, hvorfor skaderne på båden er dækningsberettigede."

I mail af 21/11 2023 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"I klagers båd, der er forsynet med en svingkøl, var flere bolte til fastgørelse af kølen knækkede. Dette forårsagede skade på kølboksen og andre skader på båden.

Forsikringsdækningen er en all risk dækning jfr. forsikringsbetingelsernes afsnit A kaskoforsikringsbetingelser, hvor forsikringsselskabet jfr. § 3 bærer alle risici, som det forsikrede er udsat for i forsikringsløbetid, medmindre dækningen er undtaget i § 5.

I § 5 stk. 1 er anført at forsikringen ikke dækker skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde.

Hvad sagen drejer sig om

Sagen drejer sig om, at selskabet har afvist dækning, idet man gør gældende, at bådens køl i 2022 var monteret med blød fugemasse, hvilket er en materialefejl. Den bløde fugemasse giver friktion ved kølboltene, der herved udsættes for en større belastning, hvorved flere bolte er knækkede.

Klager anfægter at selskabet har godtgjort eller sandsynliggjort, at kølen var monteret med blød fugemasse.

Endelig anfører selskabet, at hvis det ikke kan lægges til grund at kølboltene var monteret i blød fugemasse, skyldes skaden normalt slid og ælde.

Om skadesårsagen

I taksatorrapporten bilag 5 er konklusionen, at

'der er ingen tvivl om, at boltene er knækket som følge af udmattelsesbrud der er opstået over tid. Dette viser iagttagelse af brudfladerne med sikkerhed. På baggrund af iagttagelser på far-

tøjet, samt udtalelser fra ejer og reparatør, må det anses for langt overvejende sandsynligt, at årsagen til at boltene er knækket, er brugen af den bløde tætningsmasse ved hængslernes montering i foråret 2022. Hængslerne blev i foråret 2023 monteret i 'hård' epoxy. Fartøjet har sejlet en del i hård vind i sæsonen 2023 (bl.a. [race1] og [race2]) uden at der er konstateret mindste tegn på at bolte/møtrikker har mistet deres moment-¹

Konklusionen bygger bl.a. på rapportens side 4 hvor reparatørens repræsentant ... til taksator har oplyst, at reparatøren ... i 2021 havde afmonteret kølen, hvor en af boltene var knækket. Endvidere oplyser han at have korresponderet med byggeværft/designer og at det var deres opfattelse, at boltene var knækket fordi der var ilagt blød fugemasse af bådebyggeriet ved kølens montering i 2022.

Jfr. taksatorrapportens side 5 sidste afsnit har taksator drøftet anvendelse af blød fugemasse med forsikringstager/klager. Her skulle klager have tilkendegivet, at han mente at det var anvendelse af den bløde fugemasse, som var den direkte årsag til havariet. Af klagen kan ses, at klager i dag ikke vil vedstå sig denne udtalelse.

Konklusion

Igennem taksators undersøgelser er der jfr. taksatorrapporten konstateret at kølboltene har været monteret i blød fugemasse, hvilket er en materialefejl, der ikke er dækket.

Om almindeligt slid og ælde

I taksatorrapporten er anført, at der er ingen tvivl om, at boltene er knækket som følge af udmattelsesbrud, der er opstået over tid. Denne konklusion bygger bl.a. på Rapport fra Force Technology, der har undersøgt boltene. Båden har heller ikke jfr. klagers mail af 23. marts 2023 til selskabet ikke på noget tidspunkt været på grund og jfr. taksators rapport har kølen heller ikke tegn på en grundstødning. Der er ikke andre oplysninger end at 2022 var en almindelig sejlsæson.

Hvis det ikke findes godtgjort at boltene var monteret i blød fugemasse, er boltene knækket som følge af udmattelsesbrud opstået over tid. Der er ikke oplysninger om grundstødning eller lignende, hvorfor boltene kun kan være knækket ved normalt slid og ælde, der er undtaget dækning i § 5 stk. 1."

Klagerens advokat har i brev af 8/12 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"1. SUPPLERENDE FAKTUM

Indklagede, ..., har i kommentar af 21. november 2023 anført, at en årsag til udmattelsesbrud på boltene kan være normalt slid og ælde opstået over tid.

Hertil vil klager ... fremhæve, at de pågældende bolte var nye ved monteringen af svingkølen i 2022. Undersøgelserne fra Force Technology har dertil fundet, at alle boltene havde normal kvalitet og egenskaber (bilag 9).

Pantaenius har således ikke løftet sin bevisbyrde for, at havariet skyldes normalt slid og ælde.

2. DÆKNINGSUNDTAGELSENS OMFANG

Ankenævnet for Forsikring

7.

100643

Hvis det findes godtgjort, at Pantaenius har løftet sin bevisbyrde for, at dækningsundtagelsen i forsikringsaftalens § 5, stk. 1, finder anvendelse, gøres det gældende, at dækningsundtagelsen kun finder anvendelse på den pågældende del af fartøjet. Af forsikringsaftalens § 5, stk. 1, fremgår:

'Denne forsikring dækker ikke følgende:

- 1. Tab eller skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde, korrosion, rustdannelse og elektrolyse. Denne undtagelse gælder kun selve de defekte eller slidte dele, idet tab eller skade på andre dele af den forsikrede genstand, der skyldes fejlen eller sliddet, er dækket i henhold til disse betingelser.*
(vores understregning)

Klager har således ret til at få dækket den del af kravet, der ikke omfatter værdien af den pågældende del af fartøjet, som Ankenævnet for Forsikring måtte vurdere omfattet af dækningsundtagelsen."

Selskabet har i mail af 12/2 2024 til nævnet bl.a. bemærket:

"Selskabet er enig med klager i at undtagelsen for dækning kun gælder den defekte/slidte del. Pantaenius beklager, at skadesmedarbejderne i sin behandling af skaden tilsyneladende ikke har været bevidst om, at undtagelsen kun omfattede den defekte del, mens skader i øvrigt er dækket.

Materialefejlen består i, at der er brugt blød fugemasse sammen med kølens monteringsbolte. Den del af skaden, der er undtaget dækning er således udskiftning af fugemassen og udskiftning af kølbolte. Øvrige skader på båden er dækket. I forbindelse med dette arbejde, skal båden tages på land, hvorfor der også vil være udgifter til kran til optagning og søsætning, der er undtaget dækning.

Selskabet har bedt taksator kommentere klagers advokats indlæg af 8. december 2023. Der vedlægges taksators kommentarer i mail af 4. januar 2023, hvor denne fastholder, det er en materialefejl, idet kølboltene i foråret 2022 blev monteret med blød fugemasse.

Endvidere vedlægges mail af 23. marts 2023 fra klager til skadesbehandler ..., hvor klager i mailens side 2 i afsnittet skriver: *'vi kan konstatere at boltene er gået som følge af udmattelsesbrud, hvilket kan undre, da boltene tidligere har holdt i flere sæsoner.'*

Udmattelsesbrud er omfattet af undtagelsen § 5 stk. 1 'slid'.

Konklusion

Vi har derfor jfr. taksators rapport, taksators mail af 4. januar 2024 samt klagers mail af 23. marts 2023 en skade, der skyldes et udmattelsesbrud, fordi der er anvendt blød og ikke hård fugemasse ved bolte og hængsler ved montering af kølen.

Udskiftning af fugemasse og bolte, samt kranløft og håndtering af båden i forbindelse med udskiftningen er undtaget dækning, mens skader i øvrigt på båden er dækket."

I brev af 27/2 2024 fra klagerens advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"1. DÆKNINGSUNDTAGELSENS OMFANG

Indklagede, ..., har i kommentar af 12. februar 2024 medgivet, at dækningsbegrænsningen i policens § 5, stk. 1, kun finder anvendelse på selve de eventuelt defekte eller slidte dele.

Klager ... fastholder, at dækningsundtagelsen i sin helhed ikke finder anvendelse, og at Pantaenius ikke har løftet sin bevisbyrde for synspunktet om, at dækningsundtagelsen med rette kan påberåbes.

Pantaenius opfordres, i anledning af klagers subsidære anbringende om dækningsundtagelsens omfang, til at tilkendegive, hvor stort et beløb, Pantaenius anser sig forpligtet til at dække."

Selskabet har i mail af 27/3 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Til besvarelse af klagers sidste indlæg vedlægges beregning fra taksator på udskiftning af kølbolte til 15.625 kr. Det er den del af skadesudgiften, der ikke er dækket."

Af brev af 23/4 2024 fra klagerens advokat til nævnet fremgår bl.a.:

"1. DELVIS ENIGHED OG RENTER

Indklagede ... har i kommentar af 27. marts 2024 oplyst, at beløbet, der efter § 5, stk. 1, skulle være undtaget fra forsikringsdækning, udgør 15.625 kr.

Der må på denne baggrund anses at foreligge enighed mellem parterne om, at Pantaenius som minimum er forpligtet til at betale 277.513,38 kr. med tillæg af renter fra 6. april 2023, jf. forsikringsaftalelovens § 24, stk. 2.

Beløbet er opgjort på baggrund af tabsopgørelsen i taksatorrapporten bestilt af Pantaenius (bilag 5), og som er refereret i klageskriftet, fratrukket 15.625 kr. Forrentningstidspunktet 6. april 2023 er 14 dage efter det tidspunkt, hvor selskabet har været i stand til at indhente de oplysninger, der er nødvendige til bedømmelse af forsikringsbegivenheden og fastsættelse af forsikringsydelsens størrelse. Dette tidspunkt indtraf, da klager ... i e-mail af 23. marts 2023 (bilag 1) udførligt dokumenterede bådens tilstand og blandt andet vedlagde rapport fra Force Technology samt værftets tilbud på udbedring af skaderne.

2. UDGIFTER TIL ADVOKATBISTAND

Som følge af Pantaenius' erkendte fejlagtige afslag på forsikringsdækning, har klager været nødsaget til at søge advokatbistand. Udgifterne til den udenretlige forfølgelse af kravet flugter med dets størrelse og sagens kompleksitet. Det bemærkes i denne forbindelse, at klager ved hjælp af advokatbistand som minimum er blevet sikret et beløb tilsvarende 95 % af det samlede krav.

Klager fremsætter i denne forbindelse et krav mod Pantaenius på 55.000 kr. inkl. moms til dækning af rimelige og nødvendige advokatombudsninger, jf. forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3.

3. KLAGERS PÅSTAND FOR ANKENÆVNET

Afslutningsvis fremhæver klager, at Ankenævnet for Forsikring anmodes om at tage stilling til:

Ankenævnet for Forsikring

9.

100643

1. Hvorvidt indklagede er pligtig til at yde forsikringsdækning for klagers fulde tab på 293.138,38 kr. med renter fra 6. april 2023. Alternativt et af ankenævnet fastsat mindre beløb.
2. Hvorvidt indklagede er pligtig til at yde dækning med 55.000 kr. af nødvendige og rimelige udgifter til advokatbistand, jf. forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3."

Af selskabets mail af 28/5 2024 fremgår bl.a.:

"Ankenævnets brev af 29. april og klagers brev af 23. april giver ikke anledning til kommentarer."

Nævnet har ikke modtaget svar på sekretariatets henvendelser til selskabet angående dækning for advokatomkostninger. Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelse af 26/8 2022 fremgår bl.a.:

"Skadedato: 24/08 2022

...

Vejr: Roligt sommervejr

...

Følgende er beskrivelse af hændelsesforløb: Under motorsejlad gennem ... svinges køl 5 grader til styrbord for at lette sejladsen. Ved anvendelse af kølsvingsmekanisme høres en ukendt og kraftig lyd fra den øverste og forreste del af kølen. Båden bringes til stop og kølen svinges tilbage i center og inspiceres. Det konstateres, at minimum de fire forreste kølbolte er knækket – kølen hænger kun i nogle af de bageste kølbolte og kølsvingsarmen. Kølen sikres med tovværk efter anvisninger (del af bådens nødprocedure) og der fortsættes med begrænset fart mod nærmeste havn ... Ved ankomst til ... inspiceres alle kølbolte fuldstændigt og det kan konstateres, at også to af de bageste kølbolte er løse."

Klageren har i mail af 26/8 2022 til selskabet bl.a. anført:

"Vedlagt udfyldt skadesanmeldelse – hvis der er behov for at jeg skriver den ud og underskriver, så sig til. Jeg har endvidere talt med ... vedrørende videre forløb. Vi enedes om, at jeg skulle beskrive handlingsplanen i denne mail og I ville vende tilbage med jeres anerkendelse af, at planen er OK.

... gjorde mig opmærksom på, at der muligvis ikke ville være dækning for denne skade, da det kunne være en skade opstået grundet slid eller konstruktionsfejl – indtil videre vil jeg dog gerne fortsætte som om der er dækning og derved have jeres anerkendelse af handlingsplanen.

Plan for ... transport to [værft 2]

1. Køl sikres med aflastningsbjælke og båndstrammere
2. Båd forlægges til [værft1] i ...

Med hjælp fra [værft1]

3. Båd afrigges
4. Båd tages op
5. Køl og ror tages af

Ankenævnet for Forsikring

10.

100643

6. Båd placeres i vugge klar til transport

Med hjælp fra [transportfirma]

7. Båd, køl, ror og mast hentes ved [værft1]

8. Transport til [værft2]

Taksering vil ske efter ankomst til [værft2]."

Af testrapport af 28/11 2022 fra Force Technology fremgår bl.a.:

"Tensile testing

...

Type of test piece: M16 threaded bar

...

Marking	Nominal Stress Area mm ²	Maximum Force F _m kN	Tensile Strength R _m MPa	Remarks
233686-1	157	122,4	779	- "

Af rapport af 1/12 2022 fra Force Technology fremgår bl.a.:

"Prøvningsrapport - Ikke-destruktiv Prøvning

...

Rekvisitions Beskrivelse

Prøvning for driftsbetingede fejl. UT måling af skade på køl. Skib.

Specifik Job Information

UT for delaminering, samt VT & PT af anviste områder, i forbindelse men havari på sejlbåd ...

Sammenfatning

Objekter, Sporbarhed begrænset til: Muligt at følge aktiviteten - NDT inkl. reparationer og udvidelser indtil partiet er godkendt. Dokumentationen afgrænser partiet. Der vil efterfølgende ikke kunne henvises til det specifikke prøvede emne og placering af prøvningen.. NDT Metode : Andre krav: UT : FCS 247:2013. General Procedure.

NDT Metode	Prøvningsspecifikation	Acceptkriterie	Procedure
Penetrant (PT)	EN ISO 3452-1:2021	Ingen Relevante lineære Indikationer	
Ultralyd (UT)			

PRØVNINGSRESULTAT

Objekt Status	
Acceptkriterie IKKE opfyldt	3 objekter
Acceptkriterie opfyldt	2 objekter

Detaljer om prøvningsresultat kan findes i "PRØVNINGSRESULTAT DETALJER" sektionen.

Ankenævnet for Forsikring

11.

100643

PRØVNINGSRESULTAT – DETALJER

Objekter hvor acceptkriterie IKKE er opfyldt					
Reference	Objekt Id. (Rep./Udv.)	Gruppe (svejer m.m.)	Prøvningsmetode	Detaljer	Markeret På
			Årsag (Type / Størrelse)	Position	Bemærk
	Udvendig Skrog	-	UT	Prøvningstekniske oplysninger 1, Lydhovedkalibrering1. Maks. dB = 0	Skitse
			Other / 75 mm		Delaminering
	Agter kølbeslag	-	UT	Prøvningstekniske oplysninger 1, Lydhovedkalibrering1. = 0	Foto
			Other / -- mm		100% delaminering
	Vinkel beslag ved bundstokke	-	PT	--	Foto
			Lineær Indikation / 400 mm	--	Se billede

Objekter hvor acceptkriterie er opfyldt			
Reference	Objekt Id. (Rep./Udv.)	Gruppe (svejer m.m.)	Prøvningsmetode(r)
	Agter kølbeslag	-	PT
	Bundstokke	-	PT, UT
	Område omkring kølhullet indvendig	-	UT

I mail af 23/3 2023 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Så lykkedes vi med en udredning af forholdene vedr. vores næsten tabte svingkøl. Herunder og vedlagt finder du dokumentationen af vores undersøgelser. Der er hverken konstateret slid eller konstruktionsfejl, hvorfor jeg mener, at det er en skade der som udgangspunkt bør dækkes af forsikringspolisen.

...

Udredning af forløb for knæk af kølbolte på ... sejlbåd

... er en 35 fods enkeltskrogsbåd med svingkøl. På toppen af svingkølen er monteret to bronzehængsler, der passer i en reces i bunden af skroget. Hvert bronzehængsel er boltet fast til skroget med hver fire M16 bolte i rustfrit stål. Hvert sæt af fire bolte sidder henholdsvis foran og bagved hver sit tværgående hovedskot.

Forløb: Under transport igennem ... i august 2022 knækkede først forreste bagbord kølbolt. Bådens nødprocedure blev iværksat, men inden for kort tid knækkede de øvrige tre bolte på det forreste bronzehængsel. Kølen blev fastholdt som beskrevet i nødproceduren og der blev fortsat for meget begrænset fart til nærmeste havn i Undervejs til ... blev det observeret det, at kølen, der nu kun sidder i det bagerste hængsel, vrider i det hovedskot, som det hængsel sidder i. Skaden anmeldes og hjemtransport arrangeres efter aftale (herunder). I ... installeres en indvendig kran, således at kølen kan hejses tilbage på plads, der forlægges til ..., hvor båden tages op og køres på lastbil til [værft2].

Observationer: Der er ingen tegn på at båden har været på grund på noget tidspunkt, hvilket stemmer med interviews med alle besætningsmedlemmer. Alle kølbolte er udført i A4 stål og er nye inden 2022 sæsonen – stålcertifikater er gennemgået og fundet OK (vedlagt test certifikat ...). Kølen har som standard været af og på under vedligehold i vinteren 2021/2022 og er sat på i april 2022. Alle kølbolte er spændt med momentnøgle til moment på 140-160Nm i henhold til standard. Inden kølen er ført ind i skroget er der placeret TEC7 fugemasse omkring hver kølbolt oven-

Ankenævnet for Forsikring

12.

100643

på hængslet. Ved adskillelse af køl og båd konstateres det, at der er rester af TEC7 fugemasse på hængslets overside og på skrogets underside i recessen på den flade, der vender mod hængslet. Endvidere kan Force konstatere, at alle bolte er knækket som følge af udmattelse brud. Se vedhæftet rapport fra Force ... Bolt 4 udviser elementer af plastisk deformation, hvilket indikerer at den er gået til sidst.

Der er gennemført ultralydsscanning af skrog og hovedskot for at konstatere skadens omfang (vedlagt rapport Final_Report...). Rapporten konkluderer, at der er delamineringer tre steder: 1) omkring kølhullet på skrogets underside, 2) på forsiden af det agterste hovedskot og 3) på bagsiden af det agterste hovedskot – billeder herunder.

Kølhul på skrogets underside – laminering i det røde område:

...

Forsiden af agterste hovedskot – delaminering i bunden Bagsiden af det agterste hovedskot – delaminering top og bund

...

Årsag til knækket kølbolt: Der er ikke fundet nogen klar årsag. Vi kan konstatere, at boltene er gået som følge af udmattelses brud (det viser Force rapport), hvilket kan undre, da boltene tidligere har holdt i flere sæsoner. Der er så vidt vides ikke gjort noget anderledes under monteringen end hvad vi har gjort tidligere. Det er ikke fast procedure, at efterspænde kølboltene i løbet af sæsonen (vi checker om møtrikkerne på boltene har bevæget sig – der er rød lak på toppen af kølbolte og møtrikker). Mest sandsynligt er det, at den forreste bagbord bolt har mistet sit moment, da et lavere moment betyder at boltene meget lettere udmattes.

Udbedring af skade: Såvel skrogbunden som det agterste hovedskot er ultralydsscannet. Det kan konstateres mindre delaminering omkring kølens indgang i skroget og en større delaminering i hovedskottet. [Værft2] har vurderet skadens omfang og omkostningen for udbedring (se Tilbud...).

Båden står på [værft2] og kan besigtiges efter aftale med værftet."

Af intern mail i selskabet af 24/3 2023 fremgår bl.a.:

"Vil du skimme denne. Kapsejlsbåd hvor kølen kan svinge op til luv. Udmattelses brud? - Er det kun kølbolte der er undtaget."

Af intern mail i selskabet af 24/3 2023 fremgår bl.a.:

"Udmattelsesbrud, som kunden skriver om, må være almindelig slid og ælde. Men denne undtagelse for dækning dækker kun køl boltene jfr. § 5 1 så de andre skader er dækket."

Af taksators havarirapport af 12/8 2023 fremgår bl.a.:

"INDLEDNING: Undertegnede har på Deres anmodning, besigtiget ovennævnte fartøj på baggrund af anmeldt hændelse.

...

HAVARIDATO: Forholdet opdaget af besætning ombord, d. 24. august 2022.

HAVARISTED: Forhold opdaget under passage igennem ...

VEJRFORHOLD: Let til jævn vind da forholdet blev opdaget.

...

BESIGTIGELSE MV.:

Reparatøren og undertegnede besigtigede fartøjet i forening. Forsikringstager havde forinden bedt reparatøren iværksætte reparation. Kølen var afmonteret og lå udenfor værftet. Fartøjet stod i værftshal og der pågik adskillelse/udkapning af defekte dele/laminat.

Reparatørens repræsentant, ... (der også er gast ombord på fartøjet), oplyste bl.a. følgende:

- At da de havde afmonteret kølen i efteråret 2021, at da var en af de 8 bolte der fastholder hængslerne på skrogbunden til denne knækket.
- At han havde korresponderes med byggeværft/designer, og at det var deres opfattelse at boltene var knækket som en følge af, at der var ilagt blød fugemasse mellem skrog og 'hængsler' ved kølens montering i foråret 2022.
- At der var foretaget udkapning af en større kulfiberforstærkning på agterparten af skoddet der udgjorde agterpart i kølkassen (wetboks'en). Denne kulfiberplade var fremstillet af flere tynde kulfiberplader der var limet sammen, ikke af et samlet homogent kulfiberlaminat. Der var en del 'luftlommer' imellem de sammenlimerede plader (og dermed noget reduceret styrke i sammenlimningen).

Indledningsvis blev den afmonterede kølen inspiceret. Der var ikke mindste tegn på, at denne havde været udsat for grundstødning eller anden form for påsejling.

Dernæst blev fartøjet inspiceret.

Til en start blev de knækkede bolte og de hængsler de var monteret i besigtiget. Forsikringstager havde tidligere fået foretaget en undersøgelse af bruddene på flere af boltene hos Force Technology. Deres konklusion var ret klar, der var generelt tale om udmattelsesbrud der var opstået over nogen tid. Undertegnede's 'simple' visuelle iagttagelse af brudfladerne gav umiddelbart samme resultat. Det er i øvrigt undertegnede's opfattelse, at den nummerering af de knækkede bolte som forsikringstager tidligere fremlagde, ikke er helt korrekt.

Dette er konstateret af undertegnede, ved direkte sammenligning af brudfladerne på henholdsvis de afbrækkede dele af boltene, og de tilbageværende dele af disse der sad i hængslerne. Ovennævnte forhold/forbytning, har ingen indflydelse på konklusion omkring hændelsens opståen og udvikling.

Force Technology havde også på forsikringstager anmodning, udført stræktest af en bolt. Denne viste at den undersøgte bolt havde forventelige egenskaber.

Berørte dele af selve skroget/afstivning blev også iagttaget. Ligeledes blev fremlagt rapport vedr. ultralydsundersøgelse, sammenholdt med egne observationer. Der var god overensstemmelse.

Fartøjet er som tidligere nævnt udstyret med svingkøl. Kølsværdet har en del udenfor skroget og en mindre del indvendig i en kølboks (wetboks). I niveau med den udvendige skrogbund, er der en langsgående aksel i kølskaftet. På den udvendige skrogbund, for og agter for kølsværdet, er der

monteret et hængsel, og indvendig i en kølboks (wetboks), trækker/trykker en hydr. cylinder i en indvendig arm på kølskaflets indvendige forlængelse. Belastningerne fra de faste dele af hængslerne der er monteret udvendig på skrogbunden, overføres via stålbeslag indvendig i fartøjet til de to tværgående skod der danner for- og agterpart i kølboksen (wetboks).

Hængslerne der var fastboltet på den udvendige skrogbund for og agter for kølsværdet, blev i foråret 2022 monteret med blød fugemasse på anlægs/pakflader. Som undertegnede forstod det, var der ved montage af hængslerne før foråret 2022 anvendt hårdt fyldstof mellem skrog og hængsler, og alene lagt fugemasse omkring boltene. Bådens designer skulle også efterfølgende havde oplyst, at de anså brugen af blød fuge/tætningsmasse på hængslernes anlægsflade som den direkte årsag til havariet. De gamle hængsler blev ifølge det oplyste anvendt som model for støbning af nye hængsler. På det bagerste hængsler var der endnu lidt fugemasse tilbage på anlægsfladen, på det forreste var der intet tilbage (derimod rester af noget lim og træ, formentlig fra støbe/formproces).

Forholdet med anvendelse af bløde fugemasse ved montage af hængslerne, er også drøftet med forsikringstager. Han tilkendegav overfor undertegnede, at han mente at dette var den direkte årsag til havariet. Han havde fået udført beregninger på, hvor meget tykkelsen af de aktuelt anvendte fugemasse 'modsvarede i moment/tilspænding af stålboltene'. Han var herefter af den opfattelse, at når belastningen skiftede fra side til side på hængslet, at da betød den bløde fugemasse reelt at der blev 'lidt slæk' det ene sæt bolte, og samtidig lidt sideværft udbøjning på de 'bærende' bolte. Dette medførte over tid, udmattelsesbrud på boltene. Besætningen har tidligere påmærket ender af møtrikker/bolte, for rent visuelt at kunne kontrollere at disse ikke havde mistet deres tilspænding. De havde ikke tidligere foretaget løbende fysisk kontrol af tilspænding af møtrikkerne med momentnøgle.

Undertegnede har senest talt med forsikringstager d. 11. august 2023. Han oplyste da bl.a. følgende:

- Han havde ifb. med reparation, i egen regning fået fremstillet nye hængsler.
- At der var fremstillet nye bolte til hængslernes fastgørelse. Disse var ikke som tidligere fremstillet af gevindstænger, men derimod fremstillet som stag af en stålstang med gevind i begge ender.
- Hængslerne der var monteret udvendig på skrogbunden, var sat op i ophærdende epoxy (hårdt materiale) og der var alene lagt tætningsmasse omkring boltene indvendig i fartøjet.

Omkring kontrol af boltenes tilspænding oplyste han, at de nu før hver sejlads kontrollerede møtrikkernes fysiske tilspænding med momentnøgle. De havde ikke konstateret mindste forandring i tilspændingen af møtrikkerne i denne sæson, efter at båden var taget i brug efter udført reparation.

KONKLUSION:

Der er ingen tvivl om, at boltene er knækket som følge af udmattelsesbrud der er opstået over nogen tid. Dette viser iagttagelse af brudfladerne med sikkerhed.

På baggrund af iagttagelser på fartøjet, samt udtalelser fra ejer og reparatør, må det anses for langt overvejende sandsynligt, at årsagen til at boltene er knækket, er brugen af den bløde tætningsmasse ved hængslernes montering i foråret 2022. Hængslerne blev i foråret 2023 monteret i

Ankenævnet *for* Forsikring

15.

100643

'hård' epoxy. Fartøjet har sejlet en del i hård vind i sæsonen 2023 (bl.a. [race1] og [race2]), uden at der er konstateret mindste tegn på at bolte/møtrikker har mistet deres moment.

Ankenævnet for Forsikring

16.

100643

BESKADIGELSER:

Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:

1. Skroglaminat skadet/delamineret omkring udkæring for kølsværd.
2. Tværgående skod agter i kølboks (wetboks) skadet og partielt delamineret (en del af den 'målte' dellaminering, skyldes mangler ved oprindelig sammenlimning af flere tynde kulfiber-plader, da fartøjet blev bygget).

Forsikringstager har i egen regning fået fremstillet nye hængsler.

REPARATIONSOMKOSTNINGER:

Udbedring af ovennævnte skader vil inkludere følgende:

BÅDEBYGGERARBEJDE:

[Værft2]

Udbedring af ovennævnte pkt. 1 & 2.

Oprydning og rengøring i berørt omfang efter endt rep.

Udgifterne til ovennævnte arbejder andrager følgende:

Arbejds løn i alt,	141150,00	
Indkøb af færdige kulfiberforstærkninger til kølkasse/stringer	22000,00	
Kulfiber for reparation i båd	3450,00	
Epoxy	1390,80	
Spec. hjælpemidler til epoxystøbning	693,00	
Forbrugsmaterialer	21447,90	
Miljøafgifter	13755,00	
Intern transport af båd	1345,00	
Lastbilkran for løft af båd.	2000,00	
Udlæg til [værft1] (fakt. ...)	10120,00	
• Afmontering af mast og rig.		
• Demont. af køl.		
• Håndtering af adskilt fartøj.		
• Læsset fartøj, mast og køl på lastbil		
Udlæg til ... [transportfirma] (fakt. ...)	17159,00	
• Transport af båd incl. følgebil, fra ... til ...		
I alt ekskl. moms	234510,70	
Moms 25 %	58627,68	
Bådebyggerarbejde i alt inkl. moms, kr.	293138,38	293.138,38

...

Der vedlægges farvefotos af fartøj og skadesomfang:

Foto nr. Beskrivelse af billede:

- 1 & 2. Viser fartøjet i reparatørens værksted.
3. Viser de demonterede køl der ikke har mindste tegn på grundstødning eller anden form for kollision.
4. Viser kølsværdets øvre del. Ved pilen ses den langsgående aksel som kølen svinger omkring. Den del af kølsværdet der er til højre for akslen, befinder sig indvendigt i kølkassen når alt er samlet korrekt.

Ankenævnet for Forsikring

17.

100643

5. Viser nedkik midtskibs i fartøjet. Pilen markerer åbningen ned i kølboksen (wetboks), hvorfra den vandtætte luge er demonteret.
6. Viser kik lodret ned i den åbne kølboks. Ved pilen ses stemplet i den hydr. cylinder der svinger kølen.
7. Viser nedkik fremad i kølboksen. Ved pilen ses det beslag der overfører kræfterne fra det forreste hængsel og til forsiden af kølboksen (der er tilsvarende beslag på forsiden af denne).
8. Viser nedkik agterud i kølboksen. Pilen markerer hvor det agterste stålbeslag har været monteret i kølboksen. Det violette farvestof, er restere af penetrant der er blevet brugt til at lokalisere revner i konstruktionen.
9. Viser områder på agterparten af kølboksen og områder agter derfor. Her er der udskåret dele af to langsgående stringer, samt forstærkningen af agterparten af kølboksen.
10. Viser en del af de udkappede materiale.
11. Viser en del af den forstærkning der befandt sig på agterparten af kølkassen. Det ses at der oprindeligt er udført dårlig sammenlimning af mange tyndere kulfiberplader. Der har ikke været fuld limkontakt på limfladerne.
12. Viser udvendig skrogbund omkring udskæringen for kølsværdet, set forfra og agterud.
- 13 & 14. Viser skadet laminat i kanten af udskæringen i skrogbunden.
- 15 & 16. Viser hvor de to hængsler har været monteret udvendig på skrogbunden. Der ses tydelige rester af den bløde fugemasse som disse var monteret i.
17. Viser de to hængsler og tilhørende bolte.
18. Viser den bolt der blev strækprøvet på forsikringstager foranledning.
- 19 & 20. Viser brudflader på to af de knækkede bolte. Der er tydeligvis tale om udmattelsesbrud opstået over nogen tid."

Selskabet har i mail af 22/8 2023 til klageren bl.a. anført:

"Vi har modtaget rapporten fra taksatoren og vurderet dækningen. Havariet skyldes materialefejl og fabrikationsfejl som er undtaget for dækning i § 5.1 betingelserne til din police. Vi kan derfor ikke dække dine omkostninger."

Klageren har i mail af 22/8 2023 til selskabet bl.a. bemærket:

"Konklusionen fra taksator lyder: ... Her står hverken ordene 'materialefejl' eller 'fabrikationsfejl'. Endvidere er det en antagelse fra taksator, at der er ændret metode og materiale ved påsætningen af kølen i 2022: *'Som undertegnede forstod det, var der ved montage af hængslerne før foråret 2022 anvendt hårdt fyldstof mellem skrog og hængsler, og alene lagt fugemasse omkring boltene.'* Taksator har ikke søgt denne antagelse bekræftet fra undertegnede. Der er IKKE sket nogen ændringer på måden kølen er påsat på noget tidspunkt under mit ejerskab, hverken i materiale eller metode.

Jeg kan derfor IKKE acceptere selskabets konklusion, og vil endnu engang bede om dækning af mine omkostninger som anvist."

I mail af 23/8 2023 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Tak for dine kommentarer til taksatorrapporten. Vi skal gøre opmærksom på at din repræsentant under besigtigelsen og gast ... havde været i kontakt med byggeværft/designer og at det også var dennes opfattelse, at skaden skete, som følge af at der var ilagt blød fugemasse mellem skrog og hængsler ved kølens montering i foråret 2022.

Da skader på grund af materialefejl ikke er dækket, dækkes skaden ikke."

Selskabet har i mail af 3/1 2024 til taksator bl.a. anført:

"Denne sag er endt i Ankenævnet for Forsikring, hvor klagers advokat er opmærksom på, at undtagelsen for materiale fejl og slid og ælde kun vedrører den defekte del.

Vil det være muligt for dig at beregne hvor stor del af reparationsudgifterne der vedrører udskiftning af bolte (inklusive evt. glasfiberreparation ved boltene)? Så vil jeg gerne have sådan en beregning.

Har du kommentarer til advokatens bemærkninger om slid og ælde og testrapporten fra Force Technology."

Taksator har i mail af 4/1 2024 til selskabet bl.a. anført:

"Udmattelsesbruddene i boltene, er opstået i perioden fra montage i foråret 2022 (hvor boltene var nye) og frem til dagen hvor havariet blev udtalt/opdaget (d. 24. aug. 2022).

I foråret 2022 blev hængslerne monteret med blød fugemasse mellem disse og skrogbunden. Reparatøren har hertil sagt, at det efter hans opfattelse var årsag til udmattelsesbrud på boltene. Han har ligeledes oplyst, at denne oplysning kommer fra bådens konstruktør.

Forsikringstager har hertil oplyst, at han er af den opfattelse at årsagen til udmattelsesbrud på boltene, er det forhold at hængslerne blev monteret med blød fugemasse mellem disse og skrogbunden.

Ved montage af hængsler i foråret 2023, blev der anvendt 'hård' epoxy mellem hængsler og skrog. Besætningen har løbende igennem sæsonen 2023 kontrolleret tilspændingsmoment på bolte/møtrikker, uden at konstatere forandringer. Ovennævnte er beskrevet mere detaljeret i min tidligere rapport.

Skaderne i skrogbunden opstår efter at boltene er knækket. Der opstår ikke som sådan skader i skroget omkring boltene, imens bruddene i disse er under udvikling.

Testrapport fra Force skal bekræfte, at de anvendte bolte levede op til konstruktørens specifikation vedr. styrke på boltene der skulle anvendes til fastgørelse af hængslerne til kølen."

Ankenævnet for Forsikring

19.

100643

Af mail af 12/3 2023 fra selskabet til taksator fremgår bl.a.:

"Til brug ved ankenævnets behandling af sagen har jeg brug for, at du laver en beregning over hvad de vil koste at skifte de defekte kølbolte. Øvrige skader på båden skal ikke med i denne vurdering, men det er vel relevant at medtage en kranudgift."

Hertil har taksator i mail af 21/3 2024 til selskabet bl.a. anført:

"Jeg har talt med ... i ..., der har lavet en del arbejde på båden igennem årene. Ud fra denne samtale har jeg udregnet en pris på udskiftning af kølbolte på i alt incl. moms kr. 15.625,-. Denne pris er for nye kølbolte af opkortet gevindstang som det var på havaritidspunktet.

I dag er kølboltene fremstillet som stag med gevind i begge ender samt 6 kant på den indvendige ende for nemmere udskiftning/kontrol, men det er en noget dyrere løsning.

Udskiftning kræver ikke nødvendigvis kran, bare båden står på land. Skal båden landsættes alene for udskiftning af kølbolte, og søsættes igen derefter, er udgiften hertil ca. 8.000,- (kran og mandskab)."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 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.

...

§ 3 Dækningsomfang

Forsikringsselskabet bærer alle risici, som det forsikrede er udsat for, i forsikringens løbetid.

...

§ 5 Undtagelser til Yacht Kaskoforsikringen

Denne forsikring dækker ikke følgende:

1. Tab eller skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde, korrosion, rustdannelse og elektrolyse. Denne undtagelse gælder kun selve de defekte eller slidte dele, idet tab eller skade på andre dele af den forsikrede genstand, der skyldes fejlen eller sliddet, er dækket i henhold til disse betingelser."

Nævnet udtaler:

Klagerens båd har en svingkøl, der er fastgjort til bådens underside med to hængsler, der passer ind i en reces i bunden af skroget. Hvert hængsel er boltet fast til skroget med fire bolte. Under sejlad i roligt sommervejr den 24/8 2022 skete der et havari. Klageren har i skadeanmeldelsen

anført, at "Ved anvendelse af kølsvingsmekanisme høres en ukendt og kraftig lyd fra den øverste og forreste del af kølen. ... Det konstateres, at minimum de fire forreste kølbolte er knækket – kølen hænger kun i nogle af de bageste kølbolte og kølsvingsarmen. ... Ved ankomst til [havn] inspiceres alle kølbolte fuldstændigt og det kan konstateres, at også to af de bageste kølbolte er løse". Klageren har fået båden repareret på værft for 293.138,38 kr., idet der udover løsrivelse af svingkølen også var sket delamineringsskader på skroget og skader på kølboksen.

Selskabet har anført, at skaden er omfattet af forsikringsbetingelsernes dækningsundtagelse i § 5.1 for skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl som følge af normalt slid og ælde. Selskabet har anført, at bådens køl i 2022 blev monteret med blød fugemasse, hvilket er en materialefejl. Den bløde fugemasse giver friktion ved kølboltene, der herved udsættes for større belastning, hvorved flere bolte er knækket som følge af udmattelsesbrud over tid. Selskabet har i anden række anført, at skaden skyldes normalt slid og ælde, idet der ikke er oplysninger om grundstødning eller lignende.

Efter klageren har indbragt sagen for nævnet, har selskabet anerkendt, at undtagelsen i § 5.1 ikke finder anvendelse for hele skadeudgiften, men kun for den del, der angår udskiftning af kølbolte. Taksator har beregnet, at udskiftning af kølbolte udgør 15.625 kr., og selskabet har oplyst, at det er denne del af skadeudgiften, der ikke er dækket.

Klageren ønsker dækning for den fulde reparationsudgift på 293.138,38 kr. og dækning for advokatudgifter på 55.000 kr. Klageren har anført, at selskabet ikke har løftet sin bevisbyrde for, at dækningsundtagelsen i § 5.1 finder anvendelse. Klageren har anført, at selskabet ikke har bevist, hvilken epoxy der blev anvendt til monteringen af kølen, hvorvidt den pågældende epoxy var et decideret forkert materialevalg, og om den pågældende epoxy var årsag til havariet. Klageren har anført, at der ikke er anvendt blød epoxy ved monteringen i 2022, og han bestrider, at han har udtalt dette til taksator. Der er ikke sket ændringer i påsætningsmetoden for svingkølen under hans ejerskab, og hård epoxy har været anvendt under hele ejerskabet. Klageren har anført, at taksator støtter sin konklusion på antagelser og hypoteser fra andre parter i

forhold til fyldstof og årsagssammenhæng med havariet, og at selskabet ikke har ført bevis for de antagne faktuelle forhold ved selvstændige undersøgelser af båden og svingkølen. Klageren har anført, at selskabet ikke har bevist, at årsagen til havariet var normalt slid og ælde, idet de pågældende bolte var nye ved monteringen af svingkølen i foråret 2022, og boltene havde ifølge Force Technology normal kvalitet og egenskaber.

Det fremgår af klagerens mail af 23/3 2023, at "Der er ingen tegn på at båden har været på grund på noget tidspunkt, hvilket stemmer med interviews med alle besætningsmedlemmer. Alle kølbolte er udført i A4 stål og er nye inden 2022 sæsonen – stålcertifikater er gennemgået og fundet OK (vedlagt test certifikat ...). Kølen har som standard været af og på under vedligehold i vinteren 2021/2022 og er sat på i april 2022. Alle kølbolte er spændt med momentnøgle til moment på 140-160Nm i henhold til standard. Inden kølen er ført ind i skroget er der placeret TEC7 fugemasse omkring hver kølbolt ovenpå hængslet. Ved adskillelse af køl og båd konstateres det, at der er rester af TEC7 fugemasse på hængslets overside og på skrogets underside i recessen på den flade, der vender mod hængslet. ... Der er ikke fundet nogen klar årsag. Vi kan konstatere, at boltene er gået som følge af udmattelses brud (det viser Force rapport), hvilket kan undre, da boltene tidligere har holdt i flere sæsoner. Der er så vidt vides ikke gjort noget anderledes under monteringen end hvad vi har gjort tidligere. Det er ikke fast procedure, at efterspænde kølboltene i løbet af sæsonen (vi checker om møtrikkerne på boltene har bevæget sig – der er rød lak på toppen af kølbolte og møtrikker). Mest sandsynligt er det, at den forreste bagbord bolt har mistet sit moment, da et lavere moment betyder at bolten meget lettere udmattes".

Det fremgår af taksatorrapport af 12/8 2023, at "Reparatørens repræsentant, ... (der også er gast ombord på fartøjet), oplyste ... • At da de havde afmonteret kølen i efteråret 2021, at da var en af de 8 bolte der fastholder hængslerne på skrogbunden til denne knækket. • At han havde korresponderes med byggeværft/designer, og at det var deres opfattelse at boltene var knækket som en følge af, at der var ilagt blød fugemasse mellem skrog og 'hængsler' ved kølens montering i foråret 2022. ... Der var ikke mindste tegn på, at [kølen] havde været udsat for

grundstødning eller anden form for påsejling. ... [Force Technology's] konklusion var ret klar, der var generelt tale om udmattelsesbrud [på boltene] der var opstået over nogen tid. Undertegnede 'simple' visuelle iagttagelse af brudfladerne gav umiddelbart samme resultat. ... Force Technology havde også på forsikringstager anmodning, udført stræktest af en bolt. Denne viste at den undersøgte bolt havde forventelige egenskaber. ... Hængslerne der var fastboltet på den udvendige skrogbund for og agter for kølsværdet, blev i foråret 2022 monteret med blød fugemasse på anlægs/pakflader. Som undertegnede forstod det, var der ved montage af hængslerne før foråret 2022 anvendt hårdt fyldstof mellem skrog og hængsler, og alene lagt fugemasse omkring boltene. Bådens designer skulle også efterfølgende have oplyst, at de anså brugen af blød fuge/tætningsmasse på hængslernes anlægsflade som den direkte årsag til havariet. ... På det bagerste hængsler var der endnu lidt fugemasse tilbage på anlægsfladen, på det forreste var der intet tilbage ... Forholdet med anvendelse af bløde fugemasse ved montage af hængslerne, er også drøftet med forsikringstager. Han tilkendegav overfor undertegnede, at han mente at dette var den direkte årsag til havariet. Han havde fået udført beregninger på, hvor meget tykkelsen af de aktuelt anvendte fugemasse 'modsvarede i moment/tilspænding af stålboltene'. Han var herefter af den opfattelse, at når belastningen skiftede fra side til side på hængslet, at da betød den bløde fugemasse reelt at der blev 'lidt slæk' det ene sæt bolte, og samtidig lidt sideværft udbøjning på de 'bærende' bolte. ... [Klageren] oplyste [den 11/8 2023] ... • Hængslerne der var monteret udvendig på skrogbunden, var sat op i ophærdende epoxy (hårdt materiale) og der var alene lagt tætningsmasse omkring boltene indvendig i fartøjet. ... KONKLUSION: Der er ingen tvivl om, at boltene er knækket som følge af udmattelsesbrud der er opstået over nogen tid. Dette viser iagttagelse af brudfladerne med sikkerhed. På baggrund af iagttagelser på fartøjet, samt udtalelser fra ejer og reparatør, må det anses for langt overvejende sandsynligt, at årsagen til at boltene er knækket, er brugen af den bløde tætningsmasse ved hængslernes montering i foråret 2022. Hængslerne blev i foråret 2023 monteret i 'hård' epoxy. Fartøjet har sejlet en del i hård vind i sæsonen 2023 ..., uden at der er konstateret mindste tegn på at bolte/møtrikker har mistet deres moment. ... Foto ... 15 & 16. Viser hvor de to hængsler har været monteret udvendig på skrogbunden. Der ses tydelige rester af den bløde fugemasse som disse var monteret i".

Det fremgår af § 3 i forsikringsbetingelserne, at "Forsikringsselskabet bærer alle risici, som det forsikrede er udsat for, i forsikringens løbetid". Af § 5.1 fremgår det, at forsikringen ikke dækker "Tab eller skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde, korrosion, rustdannelse og elektrolyse. Denne undtagelse gælder kun selve de defekte eller slidte dele, idet tab eller skade på andre dele af den forsikrede genstand, der skyldes fejlen eller sliddet, er dækket i henhold til disse betingelser".

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet har bevist, at skaden den 24/8 2022 kan henføres under undtagelsen for "Tab eller skade på grund af fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde" i forsikringsbetingelsernes § 5.1. Nævnet kan ikke kritisere, at selskabet – ud af de samlede reparationsudgifter på 293.138,38 kr. – har afvist at dække en andel på 15.625 kr., svarende til hvad selskabet vurderer, at det ville koste at udskifte kølboltene. Nævnet kan ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at taksator i havarirapporten af 12/8 2023 har anført, at brudfladerne viser, at boltene til svingkølen med sikkerhed er knækket som følge af udmattelsesbrud, der er opstået over tid. Taksator vurderer, at det på baggrund af iagttagelser på fartøjet og udtalelser fra ejer og reparatør må anses for langt overvejende sandsynligt, at årsagen er brug af blød tætningsmasse på hængslernes anlægsflade ved montering af svingkølen i 2022. Der ses tydelige rester på skrogbunden af den bløde fugemasse, som hængslerne var monteret i, og på det bagerste hængsel var der fugemasse på hængslets anlægsflade. Taksator anfører, at der ikke er det mindste tegn på, at kølen har været udsat for grundstødning eller anden form for påsejling.

Nævnet bemærker, at det fremgår af forsikringsbetingelsernes § 5.1, at "Denne undtagelse gælder kun selve de defekte eller slidte dele, idet tab eller skade på andre dele af den forsikrede genstand, der skyldes fejlen eller sliddet, er dækket i henhold til disse betingelser". Taksator har oplyst, at han har beregnet prisen på udskiftning af kølbolte til i alt 15.625 kr. efter en sam-

Ankenævnet for Forsikring

24.

100643

tale med et værft, der har lavet en del arbejde på klagerens båd gennem årene. Det er denne del af skadeudgiften, som selskabet har undtaget.

Advokatombkostninger

Klageren ønsker, at selskabet dækker advokatombkostninger med 55.000 kr.

Ifølge forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3, kan den sikrede i forbindelse med udenretlig fremsættelse af krav mod selskabet kræve rimelige og nødvendige udgifter til advokat-bistand dækket af selskabet.

Nævnet bemærker med henvisning til § 23, stk. 3, i nævnets vedtægter, at udgangspunktet er, at ingen af parterne betaler ombkostninger ved tvistløsningsbehandlingen til den anden part. Der ikke grundlag for at fravige dette udgangspunkt i denne sag. Nævnet har lagt vægt på, at der ikke er oplysninger i sagen, der underbygger, at klagerens advokat forud for indbringelsen af sagen for nævnet har bistået klageren.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Klagegebyret tilbagebetales, idet selskabet under sagens behandling ved nævnet delvist har imødekommet klagerens krav.



Hans-Jørgen Nymark Beck

Ankenævnet *for* Forsikring

25.

100643