

Ankenævnet for Forsikring

Den 14. maj 2025 blev i sag nr. 102180:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 25/8 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Vi sejler ud fra ... havn d. 5.6.2022 og har en grundstødning på 'døde jord'. Den ene motor går ud og der sker et ryk i båden. Vi får gang i motoren igen. Til info kan vi sige, at 'Døde Jord' består af sand og sten. Vi troede ikke, at det havde nogen betydning og har i de to år vi har haft båden ikke haft store udfordringer med dette, da lænse pumpe åbenbart har gjort arbejdet med at få vandet ud, uden at vi har bemærket den lille mængde vand, der løbende er sivet ind.

Beskrivelse af skadens omfang:

I foråret 2024 ønsker vi at sælge båden, da vi har fundet en anden båd. I forbindelse med salget vil køber have tjekket op på, hvorfor lænse pumpen ind i mellem kører. [Salgsfirma], der sælger båden for os, har et kamera nede bag motoren, da man ellers ikke kan komme til det, og konstaterer, at der er en lille utæthed ved den ene bolt, der fastgøre drevet på båden; transum i bagbord side. Lige præcis den motor, der gik ud ved grundstødning.

Vi beslutter at udbedre skaden, hvilket er meget omfattende (se regning fra [værft]). Vi beslutter også at anmelde skaden til Søassurancen, som naturligvis får en taksator ud for at besigtige skaden inden udbedring. Rapport fra taksator vedlægges. I den fremgår det tydeligt, at BB transum er beskadiget, og at det ikke kan be- eller afkræftes af taksator, om det skyldes grundstødning. Dog beskriver taksator, at en af hovedårsagerne til denne skade (utæthed ved transum) netop kan skyldes en grundstødning.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Søassurancen beslutter at ville dække 50 % af skaden minus selvrisiko. Vi forsøger både telefonisk og af to omgange skriftligt at få sagsbehandleren til at genoverveje afgørelsen. Dog uden held. Derfor går vi nu via Forsikringsankenævnet, da vi vurderer, at den hele skade skal betales. Se også kopi af mail korrespondance med ... fra Søassurancen."

Ankenævnet for Forsikring

2.

102180

I brev af 8/10 2024 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"SAGENS TVISTPUNKT

Klager har indbragt Selskabets afgørelse af 13. august 2024, hvor Selskabet har afvist, at den anmeldte skade den 5. juni 2022, er en dækningsberettiget skade.

BEDØMMELSESGRUNDLAGET

Til brug for Ankenævnets behandling af sagen, vedlægges aftalegrundlaget mellem Klager og Selskabet i form af police, jf. **bilag A** og forsikringsbetingelser, jf. **bilag B**.

Klager har i perioden fra den 19. maj 2022 til den 25. juni 2024 haft sin båd, en ..., været kaskoforsikret i Selskabet, jf. bilag A.

Af forsikringsbetingelserne, jf. bilag A, fremgår blandt andet:

'3.4 Under sejlads og henliggen i vandet jf. punkt 1.3 er kaskoforsikringen udvidet til også at dække skader fra disse hændelser:

(...)

d) Anden skade på skrog, motor, sejl, rig eller kaleche som skyldes en pludselig opstået og tydelig udefrakommende hændelse.

(...)

3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:

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

(...)

g) Slid, alder, råd, rust, tæring, orm, svamp, skadedyr, osmose (glasfiberpest) eller andre årsager som kan ligestilles hermed.

h) Skade på genstande som følge af almindelig brug, vejrligets påvirkning, samt ridser, småskrammer og tilsmudsning.

(...)

k) Overtrædelse af Søassurancen Danmarks- eller offentlige myndigheders sikkerhedsforskrifter.'

FORLØBET

Klager anmeldte den 1. juli 2024, at deres båd, en ... var blevet beskadiget den 5. juni 2022 kl. 10 på grund af en grundstødning, jf. **Bilag C**.

Klager anmeldte dermed først skaden mere end to år efter den anmeldte forsikringsbegivenhed indtrådte.

Af anmeldelsen fremgår blandt andet:

'Hvordan opstod skaden?

Vi sejler ud fra ... havn og har en grundstødning på 'døde jord'. Den ene motor går ud, men vi får gang i den igen. Den ene flap rammes også og er først ved salg af båden nu, blevet rettet op. Vi troede ikke, at det havde nogen betydning og har i de to år vi har haft båden ikke haft store udfordringer med dette, da linsepumpe har gjort arbejdet med at få vandet ud.

Beskrivelse af skadens omfang

Nu da båden skal sælges vil køber have tjekket op på, hvorfor linsepumpen ind i mellem kører. [Salgsfirma], der sælger båden for os, har et kamera nede bag motoren, da man ellers ikke kan komme til det, og konstaterer, at der er en lille utæthed ved den ene bolt der fastgøre drevet på båden. Højest sandsynligt opstået ved grundstødning, hvor bolt er blevet påvirket.'

Selskabet meddelte Klager i mail af samme dag, at man ønskede at besigtige skaden, hvorfor ekstern skadebesigtiger [Taksator] blev anmodet om at kontakte Klager for en aftale herom, jf. bilag C.

I forbindelse med at Klager og [Taksator] korresponderede om den anmeldte skade, oplyste Klager blandt andet, at der ikke havde været udgifter i forbindelse med skaden i 2022, hvor båden blev startet op igen efter grundstødning. Klager havde slet ikke været opmærksom på, at der var sket en skade, da de først blev klar over det ved salg af båden, jf. bilag C.

[Taksator] fremkom den 11. juli 2024 med en havarirapport, der fremlægges som **bilag D**.

Det fremgår af rapporten, at [Taksator] besigtigede båden den 4. juli 2024, hvor den var taget op af vandet, hvorfor [Taksator] ikke havde set båden i vand, og dermed heller ikke den anmeldte utæthed.

[Taksator] lagde i rapporten Klagers forklaring til grund, at der var sivet vand ind ved transom under bb maskine og at stb maskine var tæt.

BB er bagbord, dvs. venstre side, og stb er styrbord, dvs. højre side.

Transom er en båds agterspejl, og er skrogets tværgående afslutning agter. Agterspejlet er en flad bagende, der afslutter en agterstævn, hvorpå roret hænger. Det vil også være der hvor påhængsmotor eller badeplatform sidder. Agterspejlet er også kendt som en transom, der er den engelske betegnelse for agterspejlet.

[Figur – transom på båd]

Om besigtigelsen fremgår det:

'Følgende noteret under besigt. Trimplan i bb side har buk på hjørne.

Kan ikke se nogen årsagssammenhæng med man skulle ramme med drevet. Plan sidder ikke der hvor man kan ramme noget

Dette er helt sikkert sket på et andet tidspunkt end drev påsejling.

Plade rettes – mere er der ikke i denne skade og ligger under selvrisko beløbet.

[Foto]

Trimplan har et bukket hjørne.

Utæthed ved drev.

Følgende er konstateret.

BB drev har en let bukket finne – ikke knækket og kan rettes.

Ingen skader på bb propelsæt

BB Transom gaber lidt ved bunden af transomen og ligger ikke helt tæt på skroget.

Stb drev transom ligger tæt (mere tæt) på skroget og har heller ikke tegn på dette skulle have ramt noget.

Der er ikke tegn på skader der 'normalt' giver vand indtrængen ved transom – vi har ofte store grundstødninger hvor finne knækker helt af og propeller skades uden utætte transommer til følge.

*Så hvorfor er transom utæt? Kan være flere årsager.
Manglende tilspænding af transom(er) fra fabrik.
Skåret hullet for stort omkring tætnings ring i transom.
Grundstødning der påvirker bolte og transom så det gaber op.*

Vi kan se der er en mindre skade på finnen hvor denne er bukket – men alder på dette buk kan ikke siges i dag.

Forsikring tegnet 19.05.2022 og oplyser de 'rammer' døde jord' den 05.06.2022.

Motor går ud – er er ikke skader på propeller så må være i mudder ved få omdrejninger – så er også lidt underligt transom bliver utæt ved dette nu der ikke er skader på propeller.

Konklusion:

Undertegnede kan ikke be- eller afkræfte der skulle være en sammenhæng – der kan dog konstateres en mindre skade på bb finne og en transom der gaber her og det kan det ikke på stb drev – hvornår dette er sket kan ikke siges med sikkerhed i dag.'

På baggrund af havarirapporten og konklusionen heri, meddelte Selskabet den 11. juli 2024 til Klager, at Selskabet ikke fandt det sandsynligt, at skaden var sket ved den anmeldte hændelse.

Ud fra en vurdering af skadens økonomiske omfang, valgte Selskabet dog, som en forligsmæssig løsning, at tilbyde Klager 50 pct. af de anslåede omkostninger til udbedring af skaden, jf. bilag D, fratrukket selvrisiko, jf. bilag A, og dermed en udbetaling på 23.155 kr., til fuld og endelig afgørelse.

Klager accepterede i første omgang Selskabets tilbud, men vendte tilbage kort tid efter, idet Klager mente sig berettiget til den fulde erstatning, og anmodede Selskabet om at genoverveje sin afgørelse, jf. **bilag E**.

Selskabet meddelte ved mail af 19. juli 2024, at Selskabet ville revurdere sin tidligere afgørelse om afvisning, når skaden var udbedret, idet Klager, i og med båden var solgt, under alle omstændigheder ville have udbedret skaden, jf. **bilag E**.

Klager vendte herefter tilbage den 6. august 2024, at skaden nu var udbedret, og at det også fremgik af fakturaen fra det firma, som havde udbedret skaden, at skaden kunne være opstået ved grundstødning, jf. **bilag F**.

Af fakturaen, som er fremlagt af Klager, fremgår det, at det udførte arbejde vedrørte:
'Fejl - vandindtrængen i båd efter grundstødning.

Fejlsøgning - visuel kontrol af drev og skjold. Vi har konstateret synlig ændring i overfladen på agterspejl hvor transom er monteret. Drev har skæv finne.

Afmonteret begge drev. Rykket bb motor frem i motorrum for adkomst. Demonteret sb motor helt. Udmonteret transom. Vi har konstateret at tætning for transom er defekt. Rengjort transom hvor tætning slutter til og pålimet ny tætning. Genmonteret transom med ny tætning til udstødningshorn. Genmonteret begge drev og søsat båd for kontrol af tæthed. Båd optaget igen. Demonteret begge drev og hjemtaget sb drev til værksted for kontrol. Aftappet olie. Demonteret propelleraksel og visuelt kontrolleret denne. Aksler overflyttet i nyt underhus med nye tætninger. Påfyldt ny olie på drev. Tisluttet bb motor. Genmonteret sb motor. Genmonteret begge drev med nye tætninger til gimbal.

Kontrol opstartet motorer.

Fejl- søvandsfilter utæt. Udskiftet tætning i søvandsfilter dæksel.

Vi har ved søsætning konstateret at der løber vand fra hulrum fremme i skibet tilbage til motorrum. Dette skal tømmes løbende. Dette er ikke indeholdt.

Den fakturerede arbejdstid indeholder tid for kørsel.'

Selskabet meddelte Klager ved mail af 13. august 2024, og med henvisning til havarirapporten, at det var korrekt, at en grundstødning kunne medføre en utæt transom, men at dette normalt ville kræve en så kraftig (voldsom) grundstødning, at propeller og finne også ville være beskadiget i betydeligt omfang. Med andre ord, at det ikke var normalt, at en transom blev utæt ved at ramme havbunden (grundstødning), hvorfor Selskabet ikke kunne anerkende, at der forelå en dækningsberettiget skade.

Ud fra en samlet økonomisk betragtning valgte Selskabet at fastholde det tidligere fremsatte forligstilbud, jf. bilag F.

Klager meddelte herefter ved mail af 26. august 2024, at Klager ville indbringe sagen for Ankenævnet for Forsikring, jf. bilag F.

Klager kontaktede Selskabet på ny den 17. september 2024, idet Klager afventede at modtage halvdelen af de opgjorte omkostninger ved udbedring af skaden, fratrukket selvrisiko, jf. **bilag G**.

Selskabet meddelte Klager ved mail af 18. september 2024, at det tidligere fremsatte tilbud om forligsmæssig løsning var fremsat, selv om Selskabet ikke fandt, at der forelå en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Da Klager ikke ønskede at indgå en forligsmæssig løsning, var tilbuddet bortfaldet, jf. bilag G.

ANBRINGENDER

Sammenfattende gøres det gældende,

I henhold til fast praksis, er det klager, der som forsikringstager, har bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

[Taksator], der er uvildig og uafhængig af Selskabet, har i sin havarirapport peget på flere forskellige skadesårsager, og hvor grundstødning, som er den anmeldte skadesårsag, ikke findes sandsynlig på grund af manglende skader på propeller og finne.

Klager har selv oplyst, at tidligere ejer af båden havde haft en skade i form af en grundstødning, men at tidligere ejer ikke ønskede at oplyse yderligere herom. Det er ikke usandsynligt, at skaden kan være opstået i forbindelse med denne tidligere grundstødning, og hvor tidligere ejer blot har skiftet propeller og finne, uden at tjekke båden for skader i øvrigt.

Dette ville være i overensstemmelse med Klagers egen forklaring om, at *'Vi troede ikke, at det havde nogen betydning og har i de to år vi har haft båden ikke haft store udfordringer med dette, da lænse pumpe åbenbart har gjort arbejdet med at få vandet ud, uden at vi har bemærket den lille mængde vand, der løbende er sivet ind.'*, jf. Klagers anmeldelse af sagen til Ankenævnet for Forsikring.

Båden har således i hele Klagers ejertid taget vand i, hvorfor det ikke med sikkerhed kan fastslås, hvornår båden begyndte at tage vand i.

At skadesårsagen, at båden tog vand ind, også kan være forårsaget af andre forhold understøttes endvidere af, at [Taksator] ikke fandt, at den beskrevne hændelse den 5. juni 2022, hvor Klager kunne sejle videre og hvor der i øvrigt ikke var skader på båden.

Tilsvarende fremgår det af den faktura, som Klager har fremlagt for det arbejde, der er udført, at fakturaen også vedrørte; *'Fejl- søvandsfilter utæt. Udskiftet tætning i søvandsfilter dæksel. Vi har ved søsætning konstateret at der løber vand fra hulrum fremme i skibet tilbage til motorrum. Dette skal tømmes løbende.'* (min fremhævnning) *Dette er ikke indeholdt.'*

Båden har således også taget vand ind fortil, hvilket også kan være årsagen, eller medvirkende, til, at båden tog vand ind, hvilket også kan have aktiveret lænsepumpen, som anført af Klager.

At det er *muligt*, at skaden kan være opstået ved den anmeldte hændelse, er ikke et fornødent sikkert grundlag for, at Klager har løftet bevisbyrden herfor.

Da Klager først anmelder skaden mere end to år efter skadestidspunkter er der flere usikkerhedsmomenter om det faktiske hændelsesforløb og den faktiske skade. Den manglende mulighed for at konstatere skadens omfang, herunder om skaden i stedet kan henføres til tidligere skade, jf. bilag D eller andre forhold, jf. bilag C, skal ikke komme Selskabet til last, jf. forsikringsaftalelovens § 21, stk. 1 og 2.

Da det herved ikke med tilstrækkelig sikkerhed kan fastslås, hvad der er årsagen til skaden, har Klager ikke løftet bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed."

Klageren har i brev af 6/11 2024 til nævnet bl.a. bemærket:

"Som vi tidligere har gjort opmærksom på, har vi ikke 'studset' over at lænse pumpen indimellem kørte. Vores erfaring fra tidligere både er, at der løbende opstår vand i det, man kalder kølsvinet, og vi tænkte derfor ikke på nogen sammenhæng mellem grundstødning og lænse pumpen. Vi lærer os op ad [salgsfirma] og deres fagprofessionelle, der konstaterede, at den lille utæthed højst sandsynligt er opstået ved grundstødning, se tidligere beskrivelse.

[Selskabets advokat] fremhæver i sit svar, at taksator først kunne besigtige båden, da den kom på land. Årsagen til dette er, at de nye ejere undrede sig over lænsepumpen og insisterede på, at båden skulle på land, så den kunne tjekkes af fagprofessionelle. Her er det, at [salgsfirma] (og deres folk) med kamera konstaterer, at der er en revne ved transom, og derfor vandindtrængning. Se tidligere billede. Vi henviser også til billede med BB motors finne, som også er bukket.

Taksator bliver kontaktet, og kommer til båden for at inspicere. Her gør vi opmærksom på, at taksator netop skriver, at utæthed i transom kan skyldes:

'Manglende tilspænding af transom(er) fra fabrik.

Skåret hullet for stort omkring tætnings ring i transom.

Grundstødning der påvirker bolte og transom så det gaber op.'

[Selskabets advokat] 'konkluderer' følgende i sit skriv:

*'Selskabet meddelte Klager ved mail af 13. august 2024, og med henvisning til havarirapporten, at det var korrekt, at en grundstødning kunne medføre en utæt transom, men at dette normalt ville kræve en så kraftig (voldsom) grundstødning, at propeller og finne også ville være beskadiget i betydeligt omfang. **Med andre ord, at det ikke var normalt, at en transom blev utæt ved at ramme havbunden (grundstødning),** hvorfor Selskabet ikke kunne anerkende, at der forelå en dækningsberettiget skade.'*

Dette udsagn (fremhævet med fed) er ikke i overensstemmelse med hverken [salgsfirmas] fagprofessionelle, eller faktura fra jf. bilag F og ej heller den af Selskabet udpeget taksators udsagn.

Årsagen til, at vi ikke har gjort noget ved det i den tid, vi har haft båden er, som ovenfor anført, at vi ikke havde en kendt viden om problematikken før ny køber gør opmærksom på det.

I sagsfremstillingen fremgår det endvidere at: *'Klager accepterede i første omgang Selskabets tilbud, men vendte tilbage kort tid efter, idet Klager mente sig berettiget til den fulde erstatning, og anmodede Selskabet om at genoverveje sin afgørelse, jf. bilag E.'*

Vi accepterede ikke Selskabets tilbud. Vi tog deres oplæg til afgørelse og økonomisk bidrag til betaling/50 % skadesdækning (minus selvrisko) til efterretning, og i konstruktiv dialog med Selskabet, blev vi enige om, at Selskabet ville revurdere sin tidligere afgørelse om afvisning, når skaden var udbedret, idet Klager, i og med båden var solgt, under alle omstændigheder ville have udbedret skaden, jf. bilag E.

Klager vendte herefter tilbage den 6. august 2024, at skaden nu var udbedret, og at det fremgik af fakturaen fra det firma, som havde udbedret skaden, at skaden kunne være opstået ved grundstødning, jf. bilag F. (*'Fejl - vandindtrængen i båd efter grundstødning. Fejlsøgning - visuel kontrol af drev og skjold. Vi har konstateret synlig ændring i overfladen på agterspejl hvor transom er monteret. Drev har skæv finne.'*)

Det fremgår af klageskrift, at:

'Klager har selv oplyst, at tidligere ejer af båden havde haft en skade i form af en grundstødning, men at tidligere ejer ikke ønskede at oplyse yderligere herom. Det er ikke usandsynligt, at skaden kan være opstået i forbindelse med denne tidligere grundstødning, og hvor tidligere ejer blot har skiftet propeller og finne, uden at tjekke båden for skader i øvrigt.'

Ankenævnet for Forsikring

8.

102180

Dette kan vi ikke genkende at have sagt og dermed ikke korrekt."

Selskabets advokat har i brev af 26/11 2024 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det er til enhver tid Klager, der skal løfte bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Henset til den tid, der forløber fra skaden skete og til Klager anmelder skaden, er denne bevisbyrde skærpet.

Som Klager selv fremhæver, kan årsagen til en utæthed i transom skyldes mange forhold, hvorfor Selskabet, der har haft en uvildig [Taksator] til at besigtige skaden, ikke finder, at der er tale om en dækningsberettiget skadesårsag.

Dette understøttes tillige af, at [Taksator] i sin besigtigelsesrapport, bilag D, på side 5 anfører:

...

Af billederne i besigtigelsesrapporten, bilag D, side 6, kan man se, at der også under stb drev er en vandstreg, men dog ikke så udbredt som for bb drev.

Klager har ikke anmeldt nogen grundstødning for stb drev, men der har været en utæthed på denne transom også.

I og med der er tegn på utætheder ved transom både stb og bb, kan dette indikere, at utætheder og vandindtrængen er forårsaget af andre forhold end den efteranmeldte grundstødning.

Tidligere ejers skade

Det fastholdes, at Klager, i forbindelse med en telefonsamtale ved anmeldelsen af skaden oplyste, at tidligere ejer havde haft en grundstødning med båden, men at tidligere ejer ikke ville oplyse yderligere herom.

Dette fremgår også af sagens bilag E, hvor Selskabet i sin mail af 11. juli 2024 henviser til denne samtale mellem Klager og den tidligere ejer. Det må derfor have formodningen for sig, at Klager har oplyst dette overfor Selskabet, hvilket heller ikke bestrides af Klager i mail af 12. juli 2024, jf. bilag E.

Klagers påstand

Klager har som påstand krævet, at Selskabet skal dække omkostninger i overensstemmelse med den fremlagte faktura fra [værft].

Uanset at Selskabet fastholder, at Klager ikke har bevist, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, gøres det under alle omstændigheder gældende, at den faktura indeholder flere poster, der ikke er relateret til den anmeldte skade.

Bælge til Gimbal er en forbedring og ikke har noget med skaden at gøre, ligesom det utætte søvandsfilter heller ikke har noget med sagen at gøre.

Endeligt bestrides det, at det har været nødvendigt at udskifte underhuset (växelhus, der i øvrigt betyder gearkasse), da finnen kun er så lidt skæv. Finnen kunne i stedet være rettet op, hvilket ville have beløbet sig til 2.000 – 3.000 kr. inkl. moms.

Ankenævnet *for* Forsikring

9.

102180

Arbejdstimer relateret til ovenstående udførte arbejder, skal følgelig også fratrækkes i påstanden.

ANBRINGENDER

Sammenfattende fastholdes det, at Klager ikke har bevist, endsige sandsynliggjort, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, hvorfor Klager ikke skal have medhold."

Klageren har den 2/1 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Bevisbyrden for dækningsberettiget forsikringsbegivenhed

Vi anerkender, at det er vi som Klager, der skal løfte bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Dog finder vi det urimeligt at skærpe denne bevisbyrde alene på baggrund af det tidsrum, der er forløbet mellem hændelsen og anmeldelsen, da dette ikke er i strid med de gældende forsikringsvilkår.

Den af forsikringsselskabets udpegede taksators vurdering og transommens utæthed

Taksatorens rapport giver ikke en entydig konklusion på, om grundstødningen er årsagen til skaden, men den udelukker det heller ikke. Bemærk, at Taksator netop skriver, at han *'ikke kan be- eller afkræfte'* sammenhængen. Denne tvetydighed skal komme os som Klager til gode, da det er forsikringsselskabets pligt at påvise, at skaden er undtaget fra dækning.

Hertil bemærker vi, at utætheden ved bb-transom og skaderne på finnen er konsistente med den anmeldte grundstødning, hvilket underbygger vores påstand om en dækningsberettiget skade. Den påståede utæthed ved stb-transom kan være en følge af tidligere brug og bør ikke påvirke vurderingen af bb-transommens skade. Sidstnævnte har vi aldrig nævnt i vores anmeldelse af den konkrete skade.

Tidligere ejers skade

Vi fastholder, at tidligere ejer ikke har oplyst detaljer om en påstået tidligere grundstødning, hvilket vi bestemt heller ikke har oplyst på noget tidspunkt. Om [selskabets medarbejder] i telefonsamtale (bilag E) med os har spurgt, om denne konkrete skade kan være sket under tidligere ejer, ved vi ikke, men vi kan ikke udtale os om hvad der er sket med båden, mens tidligere ejer har haft båden, for det ved vi ikke. Det er derfor ikke muligt at drage en kausal sammenhæng mellem denne og den nuværende skade. Forsikringsselskabet har heller ikke fremlagt dokumentation for, at denne hændelse har relevans for skadesårsagen.

Omkostninger og faktura

Angående fakturaens poster påpeges, at de fleste udgifter relaterer sig direkte til udbedring af skaden. Forsikringsselskabets vurdering af, hvad der kunne være en billigere løsning, er hypotetisk og uden konkret teknisk begrundelse. Udsiftning af underhuset blev udført på anbefaling af specialister for at sikre fuld funktionsdygtighed, hvilket understøttes af fakturaens detaljer.

Poster vedrørende forbedringer eller vedligehold er ikke medtaget som krav, hvilket kan dokumenteres yderligere, hvis nødvendigt.

Konklusion

Sammenfattende fastholdes det, at der er en sammenhæng mellem den anmeldte grundstødning og de konstaterede skader. Det er vores opfattelse, at vi som Klager har løftet vores bevisbyrde, og at forsikringsselskabet ikke har påvist forhold, der kan undtage skaden fra dækning."

I brev af 23/1 2025 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Bevisbyrde for forsikringsbegivenheden

Det er en kontradiktion, når Klager på den ene side anerkender, at bevisbyrden for at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed er Klagers, og på den anden side gør gældende, at den uklarhed der er om skadesårsagen, jf. havarirapporten, bilag D, skal komme Klager til gode.

Det er netop uklarheden om skadesårsagen, der medfører, at Klager ikke har løftet sin bevisbyrde. Uklarheden skyldes flere forhold.

Som det fremgår af havarirapporten, bilag D, side 5, så er der tale om en atypisk skade i forhold til den efteranmeldte grundstødning.

Hertil kommer, at faktum er,

- at Klager også har kunnet sejle i båden i to år uden at den efteranmeldte grundstødning har forårsaget problemer,
- at der er tegn på utætheder ved transom både stb og bb, hvilket kan indikere, at utætheder og vandindtrængen er forårsaget af andre forhold end den efteranmeldte grundstødning, herunder f.eks. manglende vedligeholdelse, manglende efterspænding eller anden skade,
- at Klager selv har oplyst, at tidligere ejer har fortalt, at han havde haft en grundstødning med båden, uden at han ville oplyse yderligere om dette. Det kan ikke udelukkes, at transom er blevet utæt i forbindelse med denne hændelse i stedet for den efteranmeldte grundstødning, og
- at skaden først efteranmeldes to år efter grundstødningen, hvilket har medført, at det ikke er muligt at vurdere, hvad der de facto er sket ved den efteranmeldte grundstødning, og dermed om der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed i form af en utæt transom.

Det fastholdes derfor, at Klagers bevisbyrde for, at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed er skærpet.

Det bestrides ikke, at det er Selskabet der har bevisbyrden, hvis Selskabet vil påberåbe sig en dækningsundtagelse. En dækningsundtagelse kræver imidlertid, at der foreligger en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, hvilket ikke er tilfældet i denne sag. Det er derfor ikke relevant for denne sag.

Klagers påstand

Klager har nu oplyst, at den fremlagte faktura, der er henvist til som dokumentation for erstatningskravet, indeholder poster, der ikke relaterer sig til den efteranmeldte grundstødning.

Selskabet stiller sig uforstående overfor, at Klager tidligere har fremsat krav om dækning af fakturaens fulde beløb, jf. bilag F, side 3.

Tilsvarende stiller Selskabet sig uforstående overfor, at Klager heller ikke overfor ankenævnet har fratrukket de poster, der relaterer sig til forbedringer eller almen vedligeholdelse i øvrigt.

Hvis ankenævnet måtte finde, at Klager har løftet bevisbyrden for, at der indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, består der en sådan usikkerhed om erstatningskravets størrelse, hvorfor Selskabet ikke kan pålægges at erstatte det fulde fakturabeløb.

Erstatningsprincippet under policen er, at Klager skal stilles som om skaden ikke var indtrådt. Dette betyder *blandt andet*, at en udskiftning af underhuset ikke var påkrævet, jf. ankeduplikken herom. At Selskabet dækker rimelige og nødvendige udgifter til udbedring af en skade indebærer ikke, at anbefalede udskiftninger dækkes."

Klageren har i brev af 12/3 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Bevisbyrde for forsikringsbegivenheden

Det bestrides, at vi ikke har løftet bevisbyrden for, at der er indtrådt en dækningsberettiget skade. Tværtimod mener vi, at havarirapporten (bilag D) understøtter skadens sammenhæng med den efteranmeldte grundstødning, idet:

- Havarirapporten beskriver tydelige tegn på skader, som kan være forenelige med den oplyste grundstødning (afvises ikke)
- Der står i havarirapporten at der:
 - *Kan være flere årsager.*
 - *Manglende tilspænding af transom(er) fra fabrik. Skåret hullet for stort omkring tætningsring i transom.*
 - ***Grundstødning der påvirker bolte og transom så det gaber op. Vi kan se der er en mindre skade på finnen hvor denne er bukket.*** På side 7 i bilag D vises det tydeligt, at finnen er bukket og at denne, som normalt, sidder under propellen, dermed kan være bukket grundet grundstødning uden beskadigelse af propellen.
- Alternative årsager, som forsikringsselskabet spekulerer i, er ikke dokumenteret og fremstår hypotetiske.
- At skaden anmeldes senere end skadesårsagen indtraf, skal ikke komme klager til ugunst. Vi blev først bekendt med skaden, da vi vil sælge båden. Vi ved, at vi ved overdragelsen/køb af båden af tidligere ejer, ikke konstaterede vand ved transom og dermed er skaden sket i den tid vi har haft båden.

Selskabets påstand om vedligeholdelse og tidligere skader

Selskabet anfører, at der skulle være utætheder forårsaget af tidligere forhold, herunder en ikke dokumenteret tidligere grundstødning. Dette er spekulation uden faktisk grundlag. Det er ikke dokumenteret eller forelagt, at tidligere ejer har påført skader af den art, som havarirapporten nu igen beskriver. Dette er påpeget flere gange.

Vedrørende vedligeholdelse bemærkes det, at båden har været korrekt vedligeholdt efter producentens forskrifter, og at en transom ikke udvikler de beskrevne skader uden en konkret skadesbegivenhed. Der er intet teknisk grundlag for forsikringsselskabets konklusion om, at manglende vedligeholdelse skulle være skadeårsagen.

Erstatningens omfang

Det fastholdes, at udskiftning af de beskadigede dele var nødvendig for at sikre bådens fortsatte sikkerhed og anvendelighed. At forsikringsselskabet afviser udgifter til en anbefalet (ifølge de fagprofessionelle folk, vi havde på opgaven - autoriserede) udskiftning af underhuset er, i modstrid med almindelige reparationsprincipper og fabrikantens anbefalinger.

Ankenævnet for Forsikring

13.

102180

Afsluttende bemærkninger

Vi vil endnu engang understrege det faktum, at forsikringsselskabet i første omgang anerkender skaden på båden ved at ville betale en del af udgifterne ved denne grundstødning. Hvis forsikringsselskabet ikke anerkendte skaden, ville de ikke have udbetalt nogen form for forsikringssum i første omgang."

Hertil har selskabets advokat i brev af 1/4 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det følger af forsikringsaftalelovens § 21, stk. 1 og 2, at forsikrede har pligt til straks at anmelde en skade efter den er sket. Hvis en skade ikke anmeldes straks, er forsikringsselskabet ikke ansvarligt i et videre omfang, end hvis dette var sket. Såfremt den sene anmeldelse har medført, at forsikringsselskabet bliver afskåret fra at oplyse sagen fuldt ud, og dermed forhold, der ville begrænse eller ophæve forsikringsselskabets ansvar, er det de nærmere omstændigheder, der afgør, om forsikringsselskabet skal udbetale erstatning og i givet fald omfanget heraf.

Det er Selskabets opfattelse, at Klagers sene anmeldelse har medvirket til uklarheder om skadesårsagen, hvorfor Klager heller ikke af denne årsag skal have medhold.

Selskabet påstår heller ikke, at den eller de utætte transomme skyldes manglende vedligeholdelse eller tidligere ejers grundstødning. Selskabet påpeger blot, at der kan være mange årsager til, at transommene var utætte, og hvor flere af disse årsager ikke er en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed.

For så vidt angår det rejste krav om betaling af fakturaens beløb bemærkes, at der på kaskoforsikringen er en selvrisiko på 11.220 kr.

Herudover fastholdes det, at forsikringen dækker erstatning og reparation af beskadigede dele, forårsaget af en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Forsikringen dækker ikke forbedringer samt almindeligt vedligehold.

Sammenfattende fastholdes det, at Klager ikke har bevist, at der er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, og såfremt nævnet måtte finde, at dette er tilfældet, har Klager ikke bevist at Klagers fremsatte krav, jf. de i fakturaen anførte poster vedrører en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelse af 1/7 2024 fremgår bl.a.:

"Havaridato	05-06-22
Klokkeslæt eller tidspunkt	10.00
Vindretning	ingen vind

...

Hvordan opstod skaden?

Vi sejler ud fra ... havn og har en grundstødning på 'døde jord'. Den ene motor går ud, men vi får gang i den igen. Den ene flap rammes også og er først ved salg af båden nu, blevet rettet op. Vi troede ikke, at det havde nogen betydning og har i de to år vi har haft båden ikke haft store udfordringer med dette, da linsepumpe har gjort arbejdet med at få vandet ud.

Beskrivelse af skadens omfang

Nu da båden skal sælges vil køber have tjekket op på, hvorfor linsepumpen ind i mellem kører. [Salgsfirma], der sælger båden for os, har et kamera nede bag motoren, da man ellers ikke kan komme til det, og konstaterer, at der er en lille utæthed ved den ene bolt der fastgøre drevet på båden. Højest sandsynligt opstået ved grundstødning, hvor bolt er blevet påvirket.

...

Bemærkning

Jeg har snakket med ... fra jer. [Salgsfirma] vil tage båden op af vandet og kigge på det den 10-11 juli. Forhåbentlig vil det kun kræve, at den ene motor løftes ud og utæthed omkring bolten udbedres. To billeder er vedhæftet. Et af bolten hvor vandet siver ind og et af den ene flap (som nu er rettet efter sælgers ønske)."

Af taksatorrapport af 11/7 2024 fremgår bl.a.:

"Skade: Anmelder vandindtrængen i maskinrum som mulig følgeskade efter grundstødning i juni måned 2022

...

Indledning

Undertegnede skadeskonsulent, har på anmodning af Søassurancen Danmark, foretaget besigtigelse i sagen den 4 juli 2024 [salgsfirma]. Skibet er optaget så har ikke kunne se dette i vandet. Dog oplyses det at der siver vand ind ved transom på deres video under bb maskine. Stb maskine var tæt.

Formålet med besigtigelsen er at give en uvildig vurdering af havariet og skader som følge heraf.

...

Besigtigelse

Der er den 4 juli foretaget besigtigelse på skibet. Følgende noteret under besigt.

Trimplan i bb side har buk på hjørne. Kan ikke se nogen årsagssammenhæng med man skulle ramme med drevet. Plan sidder ikke der hvor man kan ramme noget.

Dette er helt sikkert sket på et andet tidspunkt end drev påsejling.

Plade rettes – mere er der ikke i denne skade og ligger under selvrisko beløbet.

[Fototekst:] Trimplan har et bukket hjørne.

Utæthed ved drev.

Følgende er konstateret.

BB drev har en let bukket finne - ikke knækket og kan rettes. Ingen skader på bb propelsæt.

BB Transom gaber lidt ved bunden af transomen og ligger ikke helt tæt på skroget.

Stb drev transom ligger tæt (mere tæt) på skroget og har heller ikke tegn på dette skulle have ramt noget.

Der er ikke tegn på skader der 'normalt' giver vand indtrængen ved transom – vi har ofte store grundstødninger hvor finne knækker helt af og propeller skades uden utætte transommer til følge.

Så hvorfor er transom utæt? Kan være flere årsager.
Manglende tilspænding af transom(er) fra fabrik.
Skåret hullet for stort omkring tætnings ring i transom.
Grundstødning der påvirker bolte og transom så det gaber op.

Vi kan se der er en mindre skade på finnen hvor denne er bukket – men alder på dette buk kan ikke siges i dag.

Forsikring tegnet 19.05.2022 og oplyser de 'rammer' døde jord' den 05.06.2022. Motor går ud – er ikke skader på propeller så må være i mudder ved få omdrejninger – så er også lidt underligt transom bliver utæt ved dette nu der ikke er skader på propeller.

Konklusion:

Undertegnede kan ikke be- eller afkræfte der skulle være en sammenhæng – der kan dog konstateres en mindre skade på bb finne og en transom der gaber her og det kan det ikke på stb drev – hvornår dette er sket kan ikke siges med sikkerhed i dag.

[Fototekst:] BB Side. Oplyst mens skibet lå i vandet der siver vand ind ved pil.

[Fototekst:] STB Side. Oplyser var tæt.

[Fototekst:] Finne bb der er skæv i bunden (kan rettes)

[Fototekst:] Maskine trækkes frem så bolte kan kommes til men er ikke meget plads så kan være nødvendig at flytte stb også.

[Fototekst:] Hvis transom 'gaber' i bunden kan se blive utætte ved sort gummipakning (blå pil) som ligger rundt og skal sørge for transom er tæt. Vand kommer ind ved rød pil hvor denne ikke ligger helt tæt.

[Fototekst:] Transom bb gaber lidt.

...

Konklusion

Maskine skal ud eller frem således transom kan demonteres og pakkes om.

Man skal regne med ca. 10.000,00 i omkostninger til demontering, hynder, låger, truck hjælp, kran hjælp maskiner, op og isætning. Arbejde med transom 2 mand 3-4 dage – lidt afhængig af muligheder for at komme til at demontere transom og genmontere transom – der er ikke meget plads i maskinrummet. Skal man være i dækning på noget i denne sag så bør det kun være bb side og ikke evt. arbejde eller om pakning stb side. Finder dog vi bør informeres når transom er demonteret således man kan se årsagen, stand på transom og hvor hullet er udskåret til.

[Værft] tager kr. 796 i timen ex. moms. Forventer ca. 50 timer på sagen. + kørsel og små materialer – pak snor - kr. 5.000,00. Tæring kan ikke komme i tidsrummet så er der tæring vil disse aldrig være en del af en skade.

Økonomi

Samlet overslag. (ikke igangsat)

[Værft] overslag ca.

Kr. 45.000,00

Ankenævnet for Forsikring

16.

102180

[Salgsfirma] overslag
Samlet rep overslag

kr. 10.000,00
Kr. 55.000,00 + moms."

Selskabet har i mail af 11/7 2024 til klageren bl.a. anført:

"På baggrund af rapporten virker det ikke sandsynligt at skaden vedr. transum, skulle være opstået ved den oplyste hændelse i juni 2022.

Fra rapporten side 5: *'Der er ikke tegn på skader der 'normalt' giver vandindtrængen ved transom - vi har ofte store grundstødninger hvor finne knækker helt af og propeller skades uden utætte transommer til følge'*. Her er der tale om en mindre bukket finne og ingen skade på propeller. Herudover kan en utæt transum også opstå ved manglende tilspænding fra fabrik eller hullet skåret for stort omkring tætningsring i transum jf. rapporten.

Det fremgår samtidig af anmeldelsen, at vandindtrængen har været der i de to år båden har været ejet: *'Vi troede ikke, at det havde nogen betydning, og har i de to år, vi har haft båden ikke haft de store udfordringer med dette, da læsepumpen har gjort arbejdet med at fået vandet ud.'*

Det er samtidig oplyst per telefon ved anmeldelsen af skaden, at tidligere ejer har haft en grundstødning i båden, som han dog ikke ville udtale sig så meget om.

I rapporten er skaden opgjort til anslået kr. 68.750 inkl. moms. Vi har valgt at tilbyde 50 % erstatning fratrukket selvrisiko på kr. 11.220 - i alt kr. 23.155 til fuld og endelig afgørelse.

Accepterer du dette bedes du venligst bekræfte det på mail, samt sende dit reg. og kontonummer, så beløbet kr. 23.155 kan indsættes på din konto. Når beløbet er overført lukker vi sagen til fuld og endelig afgørelse."

Klageren har i mail af 12/7 2024 til selskabet bl.a. bemærket:

"Vi må indrømme, at vi er noget forbavset over jeres konklusion og står noget uforstående overfor jeres 50 % dækning. I rapporten står der ydermere at;

Så hvorfor er transom utæt. Kan være flere årsager. Manglende tilspænding af transom(er) fra fabrik. Skåret hullet for stort omkring tætnings ring i transom. **Grundstødning der påvirker bolte og transom så det gaber op.**

Sidst nævnte er jo lige præcis det vi oplevede i 2022.

Vi må tage jeres konklusion til efterretning. Kontonummer: ..."

I mail af 15/7 2024 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Tak for jeres accept, vi overfører beløbet til den oplyste konto sidst i denne uge. Når beløbet er overført lukker vi sagen til fuld og endelig afgørelse."

Ankenævnet for Forsikring

17.

102180

Klageren har i mail af 18/7 2024 til selskabet bl.a. anført:

"Tak for en god samtale i mandags, hvor jeg er glad for, at du vil drøfte den foreløbige afgørelse med din chef.

Som aftalt med dig skriver jeg nu tilbage til dig med en status på regning fra [værft] + [salgsfirma] samt yderligere information vedr. skade.

Som vi drøftede i telefonen stiller vi os meget undrende overfor jeres endelige afgørelse, hvor I 'kun' ønsker at dække 50 % minus selvrisiko. Med denne afgørelse er det vores tolkning, at I netop anerkender en grundstødning. Som jeg forklarede dig i telefonen gik vi i 2022 på grund ved 'Døde jord' i ..., hvilket taksatoren også har noteret i rapporten. Døde jord er meget sand og mudder, og begge motorer stoppede, og det gav et ryk i båden. Det er rigtigt, at propellerne ikke fik synlige skader, men som det også fremgår af rapporten, kan utætheden i transom netop skyldes en grundstødning.

Vi håber derfor meget på, at I vil genoverveje jeres afgørelse, da vi altid har været glade og tilfredse med at benytte jeres forsikringsselskab på lige fod med en stor sejlglad vennekreds.

Som jeg også orienterede dig om i telefonen er beløbet for udbedring af skaden kun en anslået pris - og udmeldingen fra [salgsfirma] og [værft] er, at dette beløb kan blive det reelt fakturerede beløb, men måske kan den endelige regning også risikere at blive lidt højere. Jeg i dag talt med ... fra [salgsfirma], som kunne fortælle, at ... fra [værft] først kan udfærdige endelig regning, når han kommer fra ferie ultimo næste uge. Derfor kan jeg først sende den endelige regning til dig derefter."

Hertil har selskabet i mail af 19/7 2024 til klageren bl.a. bemærket:

"Når vi har alt økonomi i sagen, vender vi sagen samlet."

Af faktura af 23/7 2024 fra værft fremgår bl.a.:

"Fejl - vandindtrængen i båd efter grundstødning.

Fejlsøgning - visuel kontrol af drev og skjold. Vi har konstateret synlig ændring i overfladen på agterspejl hvor transom er monteret. Drev har skæv finne. Afmonteret begge drev. Rykket bb motor frem i motorrum for adkomst. Demonteret sb motor helt. Udmonteret transom. Vi har konstateret at tætning for transom er defekt. Rengjort transom hvor tætning slutter til og pålimet ny tætning. Genmonteret transom med ny tætning til udstødningshorn. Genmonteret begge drev og søsat båd for kontrol af tæthed. Båd optaget igen. Demonteret begge drev og hjemtaget sb drev til værksted for kontrol. Aftappet olie. Demonteret propelleraksel og visuelt kontrolleret denne. Aksler overflyttet i nyt underhus med nye tætninger. Påfyldt ny olie på drev. Tisluttet bb motor. Genmonteret sb motor. Genmonteret begge drev med nye tætninger til gimbal. Kontrol opstartet motorer. Fejl – søvandsfilter utæt. Udskiftet tætning i søvandsfilter dæksel. Vi har ved søsætning konstateret at der løber vand fra hulrum fremme i skibet tilbage til motorrum. Dette skal tømmes løbende. Dette er ikke indeholdt. Den fakturerede arbejdstid indeholder tid for kørsel.

3841013	PACKNING	1	44,30	44,30
3841011	PACKNING	1	226,00	226,00

Ankenævnet for Forsikring

18.

102180

3853329	MUTTER	8	54,90	439,20
60112771	SEKKANTSMUTTER	1	91,60	91,60
3889788	PACKNING	4	49,10	196,40
21119779	VÄXELHUS	1	20.816,00	20.816,00
3888822	PACKNINGSATS	1	764,00	764,00
3855081	O-RING	1	12,80	12,80
1141535	IPS & AQUAMATIC OLIE	2,7	238,00	642,60
901	MIUØOMK. SMØREOLIE	2,7	4,50	12,15
401	DIVERSE SMÅMATR.	1,0	80,00	80,00
210	SERVICEVOGN	1	185,00	185,00
101	ARBEJDS TIMER	36,00	796,00	28.656,00
Nettobeløb (DKK)				52.166,05
<u>Momsbeløb (25 %)</u>				<u>13.041,51</u>
Totalbeløb (DKK)				65.207,56"

Af klagerens mail af 6/8 2024 til selskabet fremgår bl.a.:

"Som aftalt med dig, ..., fremsender vi hermed regning på udført arbejde på [båd] sag nr. ... samt en kopi af tidligere kommentarer i sagen fra vores side.

...

Vedhæftet regning viser den endelige faktura på udbedringen af skaden på beløbet kr. 65.207,50. Som vi påpegede i den ovenstående tidligere kommentar (læs kursiv) samt skrevet på faktura fra [værft], kan utætheden i transom netop skyldes den konkrete grundstødning, vi var ude for i 2022. Vi håber derfor meget på, at I vil genoverveje jeres afgørelse og ser meget frem til jeres tilbagemelding."

Selskabet har i mail af 13/8 2024 til klageren bl.a. anført:

"Tak for din mail og fremsendte endelig faktura, som jeg har nu vendt med vores skadeschef.

Det er korrekt at grundstødning kan være årsag til en utæt transom - men som det fremgår af rapporten, vil grundstødning normalt være af en sådan kraftigt karakter, at der vil være yderligere tegn herpå, som skade på propeller og knækket finne (ikke blot bøjet) o.l.

Selvom der ikke her er tegn på skader, der normalt forårsager vandindtrængen ved transom, ved jeres grundstødning i 2022, har vi dog alligevel valgt at tilbyde halv erstatning, og fastholder den af afgørelse.

Den reelle faktura er lidt lavere end det anslåede beløb i rapporten, vi fastholder dog tilbuddet om kontant erstatning på kr. 23.155.

Hvis ikke I er enig med afgørelsen har du mulighed for at klage til ankenævnet jf. § 8: *Hvis der opstår uenighed med Sjøassurancen Danmark A/S om forsikringen, og en fornyet henvendelse ikke fører til tilfredsstillende resultat, kan der klages til: Ankenævnet for Forsikring ..."*

Ankenævnet for Forsikring

19.

102180

Af klagerens mail af 26/8 2024 til selskabet fremgår bl.a.:

"Vi har i samråd med vores advokat besluttet at indgive en klage over jeres afgørelse til ankenævnet jf. § 8: Blot til info."

Klageren har i mail af 17/9 2024 til selskabet bl.a. anført:

"Som du nok ved, har vi i samråd med vores advokat besluttet at indgive en klage over jeres afgørelse til ankenævnet jf. § 8: I anken stiller vi os undrende over jeres 'skæring' i forhold til halv erstatning og dermed jeres fastholdelse af tilbuddet om kontant erstatning på kr. 23.155, da vi mener, at vi skal have dækket hele beløbet, naturligvis minus selvrisiko.

Vi har på nuværende tidspunkt ikke modtaget de 23.155 kr. og tænker, at det må bero på en fejl."

I mail af 18/9 2024 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Den tidligere tilbudte erstatning, blev tilbudt trods skaden ikke vurderes som dækningsberettiget.

Søassurancen Danmark har i sagen, fraveget erstatningsprincippet ved at tilbyde dig 50 % erstatning.

Da du ikke har accepteret, bortfalder tilbud."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 3 Kaskoforsikring

3.1 Kaskoforsikringen omfatter følgende

- a) Fartøjets skrog.
- b) Fartøjets maskineri og motor, dog ikke drift- eller slitageskader.

...

3.4 Under sejlads og henliggen i vandet jf. punkt 1.3 er kaskoforsikringen udvidet til også at dække skader fra disse hændelser:

- a) Skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.
- ...
- d) Anden skade på skrog, motor, sejl, rig eller kaleche som skyldes en pludselig opstået og tydelig udefrakommende hændelse.

...

3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:

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

...

- g) Slid, alder, råd, rust, tæring, orm, svamp, skadedyr, osmose (glasfiberpest) eller andre årsager som kan ligestilles hermed.

- h) Skade på genstande som følge af almindelig brug, vejrligets påvirkning, samt ridser, småskrammer og tilsmudsning.

...

- k) Overtrædelse af Søassurancen Danmarks- eller offentlige myndigheders sikkerhedsforskrifter.

...

Ankenævnet *for* Forsikring

20.

102180

6.2 Delvis/partiel skade

a) Reparations- eller kontanterstatning.

Søassurancen Danmark A/S kan vælge at lade skaden reparere eller erstatte den med et kontant beløb. Fartøjet skal sættes i samme stand, som rimeligt modsvarer den, som fartøjet havde umiddelbart før skaden skete."

Nævnet udtaler:

Klagerens motorbåd blev forsikret i selskabet den 19/5 2022. Klageren har den 1/7 2024 anmeldt, at båden den 5/6 2022 grundstødte, og at der nu er konstateret en utæthed/skade ved bagbords transom i bådens agterende. Båden er efterfølgende blevet repareret for 65.207,56 kr., jf. faktura af 23/7 2024 fra værft. Selskabet har i mails af 11/7 2024 og 13/8 2024 tilbudt en erstatning på 23.155 kr., der er opgjort som 50 % af taksators udbedringsoverslag på 68.750 kr. minus selvrisko på 11.220 kr. Selskabet har anført, at klageren ikke har accepteret erstatningstilbuddet, hvorfor dette er bortfaldet. Selskabet afviser, at der foreligger en dækningsberettigende skade. Klageren ønsker, at selskabet dækker fakturaen fra værftet på 65.207,56 kr. med fradrag af selvrisko.

Klageren har anført, at grundstødningen den 5/6 2022 skete i et område med sand, mudder og sten. Den ene af bådens to motorer gik ud, og der skete et ryk i båden. Klageren fik dog gang i motoren igen. I foråret 2024 ønskede klageren at sælge båden, og det blev undersøgt, hvorfor lænsepumpen indimellem kører. Ved at føre et lille kamera ned bag bagbords motor kunne salgsfirmaet konstatere, at der var en lille utæthed/revne ved den ene bolt, der fastgør drevet på båden ved transom i bagbord side. Det var bagbords motor, der gik ud ved grundstødningen, og finnen under bagbords propel er bøjet. Klageren har anført, at salgsfirmaet og værftet har vurderet, at utætheden højst sandsynligt er opstået ved grundstødningen, hvilket taksator også nævner som mulig årsag. Klageren har bestridt, at han har oplyst til selskabet, at en tidligere ejer ligeledes har været udsat for grundstødning. Klageren har anført, at værftet har udskiftet de beskadigede dele, som værftet har fundet nødvendigt. Klageren har anført, at selskabet har anerkendt skaden ved at tilbyde 50 % dækning af reparationsudgifterne, idet selskabet ellers ikke ville have tilbudt nogen form for dækning.

Selskabet har anført, at klageren ikke har bevist, at en grundstødning to år før anmeldelsen er årsag til skaden ved transom. Selskabet har anført, at den eksterne taksator har peget på flere mulige skadeårsager, og taksator har vurderet, at den anmeldte grundstødning ikke er sandsynlig skadeårsag henset til manglende skader på propeller og finne. At skadeårsagen kan være en anden end det anmeldte, understøttes af, at klageren selv har oplyst, at tidligere ejer også havde en grundstødning, og at båden i hele klagerens ejertid har taget vand ind, hvorfor det ikke med sikkerhed kan fastslås, hvornår båden begyndte at tage vand ind. Efter den anmeldte hændelse kunne klageren sejle videre. Selskabet har anført, at der på fotos ses en vandstreg som tegn på utæthed ved transom i bådens styrbord side. Selskabet oplyste den 11/7 2024, at det ikke var sandsynligt, at skaden var sket ved den anmeldte hændelse, men selskabet valgte dog som forligsmæssig løsning til fuld og endelig afgørelse at tilbyde klageren 50 % af de anslåede udgifter til reparation. Selskabet har den 18/9 2024 meddelt, at det forligsmæssige tilbud er bortfaldet, idet klageren ikke har accepteret dette. Selskabet har anført, at fakturaen fra værftet omfatter udgifter, der ikke er nødvendiggjort af skaden – eksempelvis udskiftning af underhus (växelhus) – hvorfor selskabet under alle omstændigheder ikke skal dække hele fakturabeløbet.

Det fremgår af taksatorrapport af 11/7 2024: "Utæthed ved drev. ... BB drev har en let bukket finne - ikke knækket og kan rettes. Ingen skader på bb propelsæt. BB Transom gaber lidt ved bunden af transomen og ligger ikke helt tæt på skroget. Stb drev transom ligger tæt (mere tæt) på skroget og har heller ikke tegn på dette skulle have ramt noget. Der er ikke tegn på skader der 'normalt' giver vandindtrængen ved transom – vi har ofte store grundstødninger hvor finne knækker helt af og propeller skades uden utætte transommer til følge. Så hvorfor er transom utæt? Kan være flere årsager. Manglende tilspænding af transom(er) fra fabrik. Skåret hullet for stort omkring tætnings ring i transom. Grundstødning der påvirker bolte og transom så det gaber op. Vi kan se der er en mindre skade på finnen hvor denne er bukket – men alder på dette buk kan ikke siges i dag. ... Motor går ud – er der ikke skader på propeller så må være i mudder ved få omdrejninger – så er også lidt underligt transom bliver utæt ved dette nu der ikke er skader på propeller. Konklusion: Undertegnede kan ikke be- eller afkræfte der skulle være en sammenhæng – der kan dog konstateres en mindre skade på bb finne og en transom der gaber

Ankenævnet for Forsikring

23.

102180

her og det kan det ikke på stb drev – hvornår dette er sket kan ikke siges med sikkerhed i dag. ...
Samlet rep overslag Kr. 55.000,00 + moms."

Det fremgår af selskabets mail af 11/7 2024, at "På baggrund af rapporten virker det ikke sandsynligt at skaden vedr. transum, skulle være opstået ved den oplyste hændelse i juni 2022. ... I rapporten er skaden opgjort til anslået kr. 68.750 inkl. moms. Vi har valgt at tilbyde 50 % erstatning fratrukket selvrisiko på kr. 11.220 - i alt kr. 23.155 til fuld og endelig afgørelse. Accepterer du dette bedes du venligst bekræfte det på mail, samt sende dit reg. og kontonummer, så beløbet kr. 23.155 kan indsættes på din konto. Når beløbet er overført lukker vi sagen til fuld og endelig afgørelse."

Det fremgår af faktura af 23/7 2024: "Fejl - vandindtrængen i båd efter grundstødning. Fejlsøgning - visuel kontrol af drev og skjold. Vi har konstateret synlig ændring i overfladen på agterspejl hvor transom er monteret. Drev har skæv finne. Afmonteret begge drev. Rykket bb motor frem i motorrum for adkomst. Demonteret sb motor helt. Udmonteret transom. Vi har konstateret at tætning for transom er defekt. Rengjort transom hvor tætning slutter til og pålimet ny tætning. Genmonteret transom med ny tætning til udstødningshorn. Genmonteret begge drev og søsat båd for kontrol af tæthed. Båd optaget igen. Demonteret begge drev og hjemtaget sb drev til værksted for kontrol. ... Totalbeløb (DKK) 65.207,56"

Det fremgår af selskabets mail af 13/8 2024, at "Det er korrekt at grundstødning kan være årsag til en utæt transum - men som det fremgår af rapporten, vil grundstødning normalt være af en sådan kraftigt karakter, at der vil være yderligere tegn herpå, som skade på propeller og knækket finne (ikke blot bøjet) o.l. Selvom der ikke her er tegn på skader, der normalt forårsager vandindtrængen ved transum, ved jeres grundstødning i 2022, har vi dog alligevel valgt at tilbyde halv erstatning, og fastholder denne afgørelse. Den reelle faktura er lidt lavere end det anslåede beløb i rapporten, vi fastholder dog tilbuddet om kontant erstatning på kr. 23.155. Hvis ikke I er enig med afgørelsen har du mulighed for at klage til ankenævnet jf. § 8."

Det fremgår af selskabets mail af 18/9 2024, at "Den tidligere tilbudte erstatning, blev tilbudt trods skaden ikke vurderes som dækningsberettiget. Søassurancen Danmark har i sagen, fraveget erstatningsprincippet ved at tilbyde dig 50 % erstatning. Da du ikke har accepteret, bortfalder tilbud."

Dækningstilsagn

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet i mails af 11/7 2024 og 13/8 2024 har givet klageren et bindende dækningstilsagn om at yde en erstatning på 23.155 kr. i anledning af den anmeldte skade. Nævnet finder, at selskabet ikke har godtgjort, at der foreligger sådanne omstændigheder, at selskabet er berettiget til at træde tilbage fra sit dækningstilsagn.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabets mails af 11/7 2024 og 13/8 2024 har karakter af henholdsvis første afgørelse fra selskabet og en fastholdelse heraf, hvor selskabet – uanset hvad selskabet i øvrigt bemærker om den anmeldte skade – opgør en erstatning til klageren på 23.155 kr. svarende til 50 % af taksators overslag med fradrag af selvrisiko. Selskabet tager ikke udtrykkeligt forbehold for, at erstatningen kan bortfalde, hvis klageren ikke meddeler sin accept, og selskabet anfører heller ikke udtrykkeligt, at der er tale om et forligstilbud fremsat i forbindelse med forhandlinger om en afvist skade.

Nævnet bemærker i den forbindelse, at det er nævnets opfattelse, at reglerne om god skik indebærer, at et forsikringsselskab som udgangspunkt skal træffe en egentlig afgørelse (og altså ikke blot kan fremsætte forligstilbud), så kunden på oplyst grundlag har mulighed for at vurdere, om kunden er enig i afgørelsen, og om kunden ønsker at bruge sine klagemuligheder. Nævnet henviser til sagerne 101590 og 99211.

Erstatningens størrelse

Nævnet bemærker, at klageren har bevisbyrden for rigtigheden og størrelsen på sit erstatningskrav.

Ankenævnet for Forsikring

25.

102180

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at skaden på transom i bådens bagbords side skyldes den anmeldte grundstødning den 5/6 2022. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at yde yderligere erstatning end beløbet på 23.155 kr., som selskabet har opgjort.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at taksator i sin rapport af 11/7 2024 har anført, at transom kan være utæt af forskellige årsager, herunder som følge af manglende tilspænding af transom fra fabrik, for stort hul skåret omkring tætningsring i transom eller en grundstødning, der påvirker bolte og transom, så det gaber op. Taksator anfører videre, at der ikke er tegn på skader, der "normalt" giver vandindtrængen ved transom. Det fremgår af taksators konklusion, at "Undertegnede kan ikke be- eller afkræfte der skulle være en sammenhæng – der kan dog konstateres en mindre skade på bb finne og en transom der gaber her og det kan det ikke på stb drev – hvornår dette er sket kan ikke siges med sikkerhed i dag".

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Lloyd's V/Søassurancen Danmark A/S, skal anerkende, at selskabet har afgivet et bindende dækningstilsagn om en erstatning på 23.155 kr. efter fradrag af selvrisiko. Erstatningen forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klageren får ikke medhold i øvrigt.

Ankenævnet *for* Forsikring

26.

102180

Klagegebyret tilbagebetales.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans-Jørgen Nymark Beck', written in a cursive style.

Hans-Jørgen Nymark Beck