

Ankenævnet for Forsikring

Den 11. december 2024 blev i sag nr. 102200:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Codan Forsikring A/S
Midtermolen 7
2100 København Ø

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 28/8 2024 til nævnet bl.a. anført:

"Skaden på [båd] er beskrevet i dokumentet fra [bådkonsulent] og indeholder også billeder som vi har sendt til ham.

I hans konklusion skriver han:

1. 'det er undertegnedes klare overbevisning...'
2. 'undertegnede er derfor af den opfattelse...'
3. 'det har imidlertid været vanskeligt at konstatere/inspicere disse områder'

Allerede fra vores første opkald i [land] foreslog vi, at Codan skulle sende en taksator ned til os for at se båden, men det ville de ikke.

Vi mener at Codan har truffet en afgørelse på et alt for løst grundlag. Nogens 'overbevisninger' eller 'opfattelse', bør ikke kunne afvise at dække skaden.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Vi mener fortsat at Codan bør dække skaden, da de ikke har andet end gisninger om hvorfor skaden indtraf, og ikke har villet tilse båden fysisk."

I brev af 24/9 2024 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Det fremgår af klagen, at der klages over, at Codan Forsikring har afvist dækning for klagers anmeldelse om en skade på båden under deres sejlads.

Efter gennemgang af klagen fastholder selskabet, at klageren, jf. forsikringsbetingelserne, ikke er berettiget til dækning.

Sagens forløb

Klageren har tegnet lystfartøjsforsikring gældende fra den 20. juni 2023. Forsikringspolice og forsikringsbetingelser er fremlagt som **bilag A**.

Den 20. juni 2024 anmeldte klageren til selskabet, at skroget i båden, hvor riggen er fastspændt, var gået i stykker under deres sejlads mod ... Dette medførte, at klageren måtte gå i nødhavn i ... i [land]. Skadeanmeldelsen er fremlagt som **bilag B**.

I forbindelse med anmeldelsen, anmodede selskabet om yderligere oplysninger af skadesårsagen samt billeder og overslag over udbedring af skaden.

Billeder af skaden på båden er fremlagt som **bilag C**.

Klageren oplyste, at der var tale om en pludselig skade under sejladsen, hvor det startede med at knage for derefter at høre et brag, idet masten sad løs. Der blev fremsendt et tilbud på reparation af skaden på i alt EUR 8.771,20 (ca. 65.500 DKK). Tilbuddet er fremlagt som **bilag D**.

Klageren blev herefter orienteret om, at skaden skulle forbi en taksator før der kunne foretages en konkret vurdering af skaden.

Den 25. juni 2024 afviste selskabet kravet med følgende besked:

'... Taksator har nu kigget på skaden og vurderet denne. Skaden er desværre ikke omfattet af forsikringen og vi kan derfor ikke være behjælpelige i denne sag.

Det er taksators vurdering at skaden skyldes ælde og tæring af båden ud fra de indsendte billeder.

Dette er undtaget under kaskodækningens punkt 3.2 Under sejlads og henliggen i vandet omfatter dækningen ikke: punkt 3. skader, der skyldes klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde.'

Klageren kontaktede herefter selskabet telefonisk og ønskede at få oplyst, hvad hans kaskoforsikring dækker, når nu skaden var blevet afvist. Hertil oplyste selskabet, at det var grundet skadens direkte relation til ælde, at skaden ikke blev dækket i det konkrete tilfælde.

Efterfølgende blev selskabet telefonisk kontaktet igen, idet klageren nu ønskede en revurdering af skaden i forhold til skadesårsagen.

Selskabet ønskede i den forbindelse at vide, om klageren selv havde fået undersøgt skadesårsagen og om der var flere billeder eller dokumentation som de ville sende ind til brug for revurderingen af skadesårsagen. Dette afviste klageren at være i besiddelse af.

Selskabet fik derfor en uvildig professionel bådkonsulent fra ... til at vurdere skadesårsagen, og selskabet modtog den 14. juli 2024 en rapport med en vurdering af bådens skadesårsag. Den fulde rapport er fremlagt som **bilag E** og fotobilag som **bilag F**.

Af rapporten fremgik det, at der ikke var tale om en pludselig hændelse, men at skaden var forårsaget af, at der havde været en begyndende defekt ved fastlamineringen af bagbord sidesrøstjernsknæ, idet røstjernsknæet normalt er dimensioneret til at modstå større belastning end det havde været udsat for i forhold til hændelsen.

Den 5. august 2024 meddelte selskabet derfor følgende til klageren:

'... Vi har efterkommet jeres ønske og har nu haft en ekstern taksator fra ... i ... til at gennemgå skaden igen. Som det fremgår af rapporten vurderer han, at skaden skyldes en begyndende defekt ved fastlamineringen af bagbord røstjernsknæ og ikke en udefra kommende belastning.

Ydermere er det vores egen taksators vurdering, at skaden er opstået pga. ælde og tæring af båden og at den ikke er fremkommet pga. en udefra kommende hændelse. Dette er undtaget under kaskodækningens punkt 3.2 - Under sejlads og henliggen i vandet omfatter dækningen ikke: punkt 3. skader, der skyldes klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde.

Vi fastholder derfor afvisningen af skaden.'

Klageren var fortsat utilfreds med afvisningen og klagede den 9. august 2024 til selskabets klageafdeling. Klagen til selskabet er fremlagt som **bilag G**.

Selskabet fastholdt sin vurdering om, at skaden var en direkte følge af slid og ælde, og dermed ikke var dækket af bådens kaskoforsikring med henvisning til forsikringsbetingelsernes punkt 3.2.3 samt rapporten fra [bådkonsulent]. Derudover blev de nævnte ekstraudgifter i forbindelse med klagerens hjemtransport til Danmark på i alt 17.000 kr. også afvist.

Der henvises til klagesvaret ... fremlagt af klageren.

Sagen blev herefter påklaget til Ankenævnet For Forsikring.

Forsikringsbetingelserne

Af betingelsernes punkt 3.2 på s. 6 fremgår det:

'Under sejlads og henliggende i vandet omfatter dækningen ikke:

3) Skader, der skyldes klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde.

10) tidstab, tabt arbejdsfortjeneste og kostpenge, rejse- og opholdsudgifter og afsavnerstatning.'

Selskabet fastholder sin vurdering

Codan Forsikring skal over for Ankenævnet for Forsikring fastholde, at der ikke er forsikringsdækning på lystfartøjsforsikringen for den anmeldte skade på klagerens båd.

Selskabet bemærker, at det i henhold til almindelige forsikringsretlige principper er klageren, der skal bevise rigtigheden og størrelsen af sit krav, herunder at der er indtrådt en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed.

Denne bevisbyrde ses ikke at være løftet, idet klageren ikke har dokumenteret, at der foreligger en pludselig udefrakommende skade, som er sket øjeblikkeligt og uventet.

Klageren har gjort gældende, at selskabet ikke har sendt en taksator til [land] for at tilse båden fysisk.

Ankenævnet for Forsikring

4.

102200

Selskabet bemærker hertil, at det ikke er normal procedure for forsikringsselskabet at foretage besigtigelse på den måde og at selskabet har vurderet skaden ud fra de fremsendte billeder, hvilket har været tilstrækkeligt.

Klageren har endvidere gjort gældende, at selskabet har truffet afgørelse ud fra et løst grundlag. Selskabet er ikke enig heri.

Selskabet anmodede klageren om at fremsende billeder og bad om oplysninger om skadesforløbet, så selskabet kunne træffe afgørelse ud fra et korrekt grundlag. Selskabet har ligeledes fået en uvildig ekstern taksator til at vurdere skadesårsagen, som også har været i skriftlig dialog med klageren og fået yderligere oplysninger samt billeder tilsendt. Der henvises til bilag D.

Selskabet gør gældende, at klageren ikke selv har fremsendt nogen dokumentation for, at skadesårsagen skulle være en anden end det som selskabet er nået frem til.

Ud fra det foreliggende må selskabet derfor fastholde, at klageren ikke har løftet bevisbyrden for, at der er tale om en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed, og at den konkrete skade må tilregnes slid og ælde, hvilket er undtaget forsikringsdækning, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 3.2.3."

Klageren har den 27/9 2024 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi kan ikke se hvordan vi kan bevise, at der ikke var klimapåvirkninger - der kan ikke være klimapåvirkninger på et røstjernsknæ - det sidder indvendigt i båden.

Vi kan ikke se hvordan vi kan bevise, at der ikke var tæring - der kan ikke være tæring på glasfiber.

Vi kan ikke se hvordan vi kan bevise, at der ikke var rust - der kan ikke være rust på glasfiber.

Vi kan ikke se hvordan vi kan bevise, at der ikke var frostsprængning - der kan ikke være frostsprængning indvendigt og om sommeren i [land].

Vi kan ikke se hvordan vi kan bevise, at der ikke var råd - der kan ikke være råd på glasfiber.

Vi kan ikke se hvordan vi kan bevise, at der ikke var svamp - der kan ikke være svamp på glasfiber.

Vi kan ikke se hvordan vi kan bevise, at der ikke var slid og ælde - der kan ikke være slid på et røstjernsknæ."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af skadeanmeldelse af 20/6 2024 fremgår bl.a.:

"Generelle oplysninger vedrørende skaden

...

Fabrikat	Kings Cruiser 33
Byggeår	1974
Byggemateriale	Glasfiber
Har båden motor?	Ja

...

Ankenævnet for Forsikring

5.

102200

Hvilken dato er skaden sket? 19/06-2024

...

Beskriv, hvordan skaden skete og hvorfor. Hvis vejrforhold har haft indflydelse på skaden, vil vi gerne have en beskrivelse.

Under sejlads mod øen ... skete der en pludselig skade. Bådens bagbords rig gik løs, så masten var ved at vælte mod styrbord. Det lykkedes os at få lavet en nød-rig så vi trykt kunne søge nærmeste havn. Da vi kom i havn kunne vi konstatere, at skroget, hvor riggen er fastspændt er gået i stykker.

...

Beskriv hvilke dele af båden, der er beskadiget/stjålet

Skrog – mast, bom, rig

Beskriv hvilken skade der er sket på din båd

I selve skroget er glasfiberen revet i stykker. Det er i det stykke, hvor beslaget til riggen er monteret."

Af rapport af 14/7 2024 fra selskabets bådkonsulent fremgår bl.a.:

"Indledning:

I ovennævnte sag har vi fra Dem modtaget følgende bilag og dokumenter til gennemsyn:

- Uddrag af forsikringstager skr. anmeldelse til selskabet.
- Kopi af rep. overslag fra [lands] reparatør (i dårlig opløsning).
- 8 foto af skader.

Af Deres følgeskrivelse fremgår det, at De ønsker vor administrative assistance i sagen, vedr. vurdering af årsag og økonomi.

Fartøj:

Bådtype: Kings Cruiser 33.

Bygge år: Ukendt, formentlig medio 70'erne.

Bygge nr.: Ukendt.

CE katt.: Fartøjet er ikke CE-mærket.

Fartøjskategori: Sejlbåd med finnekøl og ror på skeg, kraelbygget m. spejl, bygget af grp.

Historik:

Undertegnede har været i skr. dialog med forsikringstager, og fået div. yderligere oplysninger, foto mv. fra denne. På denne baggrund forstår vi forløb/hændelse således:

- Forsikringstager købte fartøjet for lidt over et år siden.
- De klargjorde det efterfølgende til den forestående sejlads før afgang fra Danmark og i påsken før afgang fra [land].
- Forsikringstager er [håndværker] af profession, og har gennemgået/klargjort båden.

Herunder også i skabe omkring de indvendige røstjærnsforstærkninger.

- Sejladsen på havaritidspunktet var som følger:
 - Vindstød op til 15 m.sek.
 - 2 knobs modstrøm.
 - Bådfart ca. 5,5 knob.
 - Sejlede med fuldt storsejl og genua, med vinden ind foran for tværs på bb. halse.

- Pludselig giver den indre røstjernsforstærkning efter i bb. side, og det ydre røstjern kommer delvist op igennem dækket.

Observerede forhold:

Undertegnede kender bådtypen. Div. foto og bilag er gennemset.

Følgende skal bemærkes:

- Fartøjet er fremstillet med indvendige forstærkninger/knæ mellem dæk og skrogside, hvorpå sidestagsrøstjernene er fastboltet. I praksis er knæet limet mod indvendig skrogside og dæk, og efterfølgende er der pålagt glasfiberlaminat. Det rustfri røstjernsbeslag er stukket ned igennem et skåret hul i dækket, og fastboltet til knæet og igennem dækket.
- Indvendig er der limet en vinylbeklædning på skrogsiden og på en del af røstjernsknæet. Sluttelig er der lavet en afdækning/skab af krydsfiner, der er sat op omkring røstjernsknæet. Billederne viser at det er det originale vinyl og aptering der er anbragt omkring røstjernsknæet. *Vinyl og aptering betyder i realiteten, at inspektion af det indvendige røstjernsknæ, og særligt faststøbningsen af dette, ikke umiddelbart er mulig forud for hændelsen.*
- Havariet består i, at det indvendige røstjernsknæ er revet delvis fri af skrogsiden. Det opadrettede træk i røstjernsbeslaget fra bagbord top- og undervant, trækker beslaget fri af dækket, og efterlader et hul i dette.
- Af foto fremgår det, at der udvendig er lagt blød fugemasse omkring beslag/dæk før hændelsen. Fugen synes relativt høj, set i forhold til at stålpladen formentlig blot har en tykkelse på ca. 4 mm. *Det kan ikke fastslås ud fra billedet, om beslaget allerede var forsæt lidt opefter da den bløde fuge blev lagt omkring det.*

Konklusion:

Røstjernsknæet er revet fri fra skrogsiden, som følge af at belastningen af dette (fra rig/sejlpres) har oversteget den aktuelle styrke i fastlamineringen af røstjernsknæet til skrogsiden.

Det er undertegnede klare overbevisning, at røstjernsknæet oprindeligt er dimensioneret til at kunne modstå større belastning end det aktuelt har været udsat. Det er ligeledes undertegnede klare overbevisning, at fartøjet/røstjernsknæet tidligere i dets levetid (fartøjet ant. over 50 år gammelt) har været udsat for større belastninger, end ved havariet.

Undertegnede er derfor at den opfattelse, at der har været en begyndende defekt ved fastlamineringen af det bb. røstjernsknæ. Det har imidlertid været vanskeligt at konstatere/inspicere disse områder fuldstændigt, pga. apteringsdele og pålimet original vinyl. Fuldstændig og grundig inspektion, ville forudsætte demont. af apteringsdele, samt afrivning af original vinyl.

I praksis gør man ikke dette, med mindre man har en velbegrundet mistanke om en skjult defekt/begyndende defekt. Vi kender ikke forsikringstager baggrund, for at kunne træffe en sådan afgørelse.

Der bør udføres en fuldstændig og grundig inspektion at det tilsvarende røstjernsknæ i styrbord side, for at undgå at en lignende defekt kan opstå der.

Beskadigelser:

Ankenævnet for Forsikring

7.

102200

Følgende beskadigelser er konstateret i bagbord side, ud fra modtaget billedmateriale:

1. Indvendigt røstjernsknæ revet helt/delvist af skrogside.
2. Vinyl over do. partielt revet itu.
3. Afdækning/skab omkring røstjernsknæ let skadet ved fysisk kontakt med kant på køjeryglæn.
4. Øvre kant på køjeryglæn partielt beskadiget ved do.
5. Hul i dæk hvor røstjernsbeslag er revet op igennem dette.
Berører såvel 'blanke' overflader som overfladen med skridmønster.

Umiddelbart vurderes der ikke, at være opstået skader på selve det rustfri røstjernsbeslag.

Reparationsomkostninger:

Der er fremlagt rep. overslag #..., fra [værft]. Dette indeholder 96 arbejdstimer, div. materialer og håndtering af fartøjet. Den samlede pris af dette er incl. moms EUR 8.771,20 (ca. Dkk. 65.800,-). Dette synes ikke at være urimeligt.

Status:

Der er ikke foretaget fysisk besigtigelse af båd og skade.

...

Der vedlægges farvefotos af fartøj og skadesomfang:

Foto nr. Beskrivelse af billede (alle billeder modtaget fra forsikringstager):

1. Viser fartøjet stående på land i [land] omkring påsketid. Pilen angiver sidestagsrøstjernet på dækket i styrbord side. Det er det tilsvarende beslag i bagbord side, der er berørt af hændelsen.
2. Viser foto af skærm på kortplotter. Vor indsatte pil markerer havaristedet.
- 3 & 4. Viser hul i dækket hvor røstjernsbeslaget er revet op af dækket. Der lå forud relativ brede gumme-fuger omkring beslaget.
5. Viser afdækningen omkring det indre røstjernsknæ i bagbord side, set agterfra og fremefter.
6. Viser indkik i skabet foran røstjernsknæet. Ved pilen ses afrevet vinyl. Det er det underliggende glasfiberlaminat der er revet af skrogside, og har trukket vinylen med af.
7. Viser røstjernsknæ med røstjernsbeslaget, efter at afdækningen er fjernet.
- 8 & 9. Viser den nedre del af røstjernsknæet med afrevet glasfiberlaminat.
10. Viser undersiden af dækket ved røstjernsknæ/røstjernsbeslag. Der ses hul op igennem dækket.
11. Dette billede er taget fra vort arkiv, ombord på et søsterskib. Der er tale om et overigtsbillede. Det viser røstjernsknæ i styrbord side, hvor afdækningen og vinyl er fjernet. Konstruktion/opbygning fremgår heraf."

Klageren har i klage af 9/8 2024 til selskabet bl.a. anført:

"Hvad er gået galt, og hvem har du evt. talt med undervejs?

Efter skade i [land] mener vi, at vi har fået en forkert behandling/afgørelse.

Jeres taksator afviste at betale udbedring af skaden, på trods af, at vi i den første dialog/maillkorrespondance med skadesservice fik ok til at lave en nødreparation og sejle til Danmark for at få lavet båden. Som vi nævnte for hende, var det ikke muligt og sikkert og sejle den til Danmark, og vi var også på vej mod ...

I stedet fik vi selv lavet et tilbud på udbedring af skaden hos det lokale værft. (Den unge dame vi var i dialog med, sagde at I ikke kunne hjælpe os, da vi var i [land] – dette var meget overraskende, eftersom vi har tegnet og betaler for en forsikring der gælder i hele Europa. Vi foreslog endda, at jeres taksator skulle komme og se båden med egne øjne)

Efter en lille uges ventetid i [land] fik vi mail om, at I ikke ville dække overhovedet.

Vi var nødt til at tage hjem og efterlade båden til reparation for egen regning (kr. 73.000 samt mistede flybilletter fra ... (værdi 10.000 kr.) samt køb af nye billetter til Danmark (taxi, tog, fly, tog etc. for 2 personer og en lille hund) der var intet hjælp at hente hos jer overhovedet!!

Efter henvendelse til jeres skadesafdeling efter vores hjemkomst, blev en ekstern taksator sat på sagen efter forslag fra os.

Vi har ikke kunne få tilsendt hans rapport, som I refererer til i jeres nye afgørelse. Venligst tilsend os den snarest muligt, så vi kan læse hele hans konklusion, og ikke kun en enkelt sætnings uddrag. Ifølge jer, fastholder i at I ikke vil betale udbedring af skaden.

Da vi var i dialog med den eksterne taksator, blev det klart for os, at han ikke havde modtaget alt den dokumentation vi havde tilsendt jer.

I skriver at han vurderer at det ikke er en udefrakommende skade – Det er det. Vi mener, at der har været for stort trykpåvirkning af wirene udefra, og det er det som har belastet røstjernsknæet.

Vi har været i dialog med bådebygger i ... omkring sagen, som er af den mening, at røstjernsknæet ikke er en sliddel, han mener I bør dække skaden.

Vi har også været i dialog med ... forsikringsselskab, som ligeledes er af den holdning, at skaden skal dækkes af jer.

Hvis vi ikke havde været erfarne sejler, og var hurtige til at få lavet en nød rig, var masten væltet i havet og båden havde været totalskadet.

Da vi tegnede forsikringen på én af vores andre både (...), tilbage i 2015), fik vi at vide, at med en kaskoforsikring hos jer, var vi fuldt dækket på nær motoren. Efter jeres afgørelse på [båd], hvor I skriver: ælde, slid mv. kan vi ikke se hvad vi så skal bruge en kaskoforsikring til på en ældre og meget vedligeholdt båd, hvis I ikke dækker denne sag.

Vi forventer, at I kigger seriøst på alle de mails og billeder der er blevet indsendt på sagen, således at I kan ændre jeres beslutning. Vi forventer i dække det fulde fakturabeløb samt de omkostninger vi haft i sagen.

Inden denne officielle klage har vi som anbefaler af forsikringsklagenævnet forsøgt at komme i dialog med den klageansvarlige hos Codan. Der blev afvist at stille om, og der blev ikke ringet tilbage som lovet.

Ser frem til at høre fra jer snarest muligt. Mangler i specifikke informationer fra os er i velkommen til at kontakte os.

Vi forventer, at I selv indhenter alle de informationer, som vedrører sagen både hos Codan selv og dem der findes hos [bådkonsulent]. (Både dem I har sendt og dem vi har sendt)

Hvad forventer du af Codan i forbindelse med din henvendelse?

Vi forventer, at I kigger seriøst på alle de mails og billeder der er blevet indsendt på sagen, således at I kan ændre jeres beslutning.

Udbedring af skaden: kr. 73.000.

Mistede flybilletter: kr. 10.000.

Hjemkomst til Danmark (taxi, tog, fly, tog etc. for 2 personer og en lille hund) kr. 5.000.

Havnepenge indtil vi rejste hjem, og selv satte udbedring af skaden i gang kr. 2.000.

Total kr. 90.000.

Derudover er der brugt MEGET energi og tid på sagen og dialog med jer hos Codan og den eksterne taksator. Dette er fortsat meget frustrerende. Når man køber en vare, så bør den være som lovet!!"

Af brev af 12/8 2024 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"Gennemgangen giver desværre ikke anledning til at ændre afgørelsen.

Dette med henvisning til bådens kaskodækning. punkt 3.2.3, side 6, hvoraf det bl.a. fremgår:

'Under sejlads og henliggen i vandet omfatter dækningen ikke:

skadet, der skyldes klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde.'

Det er vores vurdering at, skaden er direkte følge af ælde og slid. Dette understøttes af rapporten fra [bådkonsulent].

I forhold til de udgifter som I har haft til flybilletter, tog, taxa etc. fremgår det på side 6, punkt 3.2.10:

'Under sejlads og henliggen i vandet omfatter dækningen ikke:

tidstab, tabt arbejdsfortjeneste og kostpenge, rejse- og opholdsudgifter og afsavnerstatning'

I anbefales derfor at anmelde dette til jeres rejseforsikring, da der ikke er dækning for disse på Lystfartøjsforsikringen.

Polisen og rapport fra [bådkonsulent] er vedhæftet."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"Kaskodækning

...

1 Hvilke ting er dækket?

1.1 Båden og almindeligt udstyr

Forsikringen dækker båden med almindeligt udstyr, dvs.:

- bådens skrog,*
- bådens mast, bom, rig og spilerstage*
- bådens faste ledningsværk
- bådens maskineri*
- bådens inventar*, der er sædvanligt for bådtypen,

...

3 Hvilke skadeårsager er omfattet af kaskodækningen?

3.1 Skader under sejlads og henliggen i vandet

Under sejlads og henliggen i vandet omfatter dækningen (vær opmærksom på de gældende perioder for sejlads og henliggen angivet på din police samt fællesbestemmelserne punkt 3.14 og 3.15):

1. pludseligt* opståede skader på skroget på grund af en ulykkelig hændelse.
2. skader som følge af, at båden synker, kæntrer, strander, grundstøder eller kolliderer med anden fast eller flydende fremmed genstand.
3. skader, der skyldes, at mast, bom eller spilerstage knækker under sejlads. Det er dog en betingelse, at riggen har været i orden og forsvarligt sat, og skaden skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag.
Endvidere dækkes skader, hvis årsagen til skaden ikke var kendt eller burde være kendt af forsikringstageren, og under forudsætning af at mast, bom eller rig er efterset inden for rimelig tid, før skadens konstatering, og i øvrigt har gennemgået almindelig vedligeholdelse.
Dog dækkes ikke den eller de genstande, der er årsag til skaden, hvis skaden skyldes tæring, råd, svamp, slid eller ælde.
4. skader, der skyldes, at mast, bom eller spilerstage bøjer under sejlads, således at skaden er uoprettelig, så mast, bom eller spilerstage er uanvendelig til sejlads. Det er dog en betingelse, at riggen har været i orden og forsvarligt sat, og skaden skyldes en tilfældig og ydre pludselig årsag.
Endvidere dækkes skader, hvis årsagen til skaden ikke var kendt eller burde være kendt af forsikringstageren. Dog under forudsætning af at mast, bom eller rig er efterset inden for rimelig tid, før skaden konstateres, og i øvrigt har gennemgået almindelig vedligeholdelse.
Dog dækkes ikke den eller de genstande, der er årsag til skaden, hvis skaden skyldes tæring, råd, svamp, slid eller ælde.

5-6. ...

3.2 Under sejlads og henliggen i vandet omfatter dækningen ikke:

1. skader, der skyldes, at båden ikke er i sødygtig stand* eller behørigt udrustet og bemannet.
- ...
3. skader, der skyldes klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde.
 4. skader, der skyldes manglende vedligeholdelse, dyr, glasfiberpest (osmose), fabrikationsfejl, materialefejl eller konstruktionsfejl samt skader, der er omfattet af en garantiordning.
- ...
10. tidstab, tabt arbejdsfortjeneste og kostpenge, rejse- og opholdsudgifter og afsavnerstatning."

Nævnet udtaler:

Den forsikrede båd er en årgang 1974 Kings Cruiser 33 glasfiber-sejlbåd med motor. Klageren har anmeldt, at der under sejlads den 19/6 2024 i udlandet "skete en pludselig skade. Bådens bagbords rig gik løs, så masten var ved at vælte mod styrbord. ... Da vi kom i havn kunne vi konstatere, at skroget, hvor riggen er fastspændt er gået i stykker. ... I selve skroget er glasfiberen revet i stykker. Det er i det stykke, hvor beslaget til riggen er monteret." Klageren har fået båden repareret på et lokalt værft for 8.771,20 euro. Han kræver dækning for udbedring af skaden og for følgeudgifter til mistede flybilletter, øvrige rejseomkostninger og havnepenge. Klagerens samlede krav er ca. 90.000 kr.

Selskabet har anført, at skaden er blevet vurderet af en taksator og af en bådkonsulent på grundlag af billedmateriale og øvrige oplysninger om skaden. Selskabet har afvist at yde dækning med henvisning til, at skaden skyldes slid og ælde, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 3.2.3.

Klageren har anført, at selskabet har afvist skaden på alt for løst grundlag, idet selskabet alene har gisninger om, hvorfor skaden indtraf, og idet selskabet ikke har villet besigtige båden fysisk. Klageren har anført, at han har været i kontakt med en bådebygger, der oplyser, at der ikke kan være tale om klimapåvirkninger eller slid på røstjernsknæet, der sidder indvendigt i båden og ikke er en sliddel. Klageren har anført, at årsagen til skaden var, at der har været for stor tryk-påvirkning af wirene udefra, hvilket har belastet røstjernsknæet.

Det fremgår af bådkonsulentens rapport af 14/7 2024, at "Sejladsen på havaritidspunktet var som følger: Vindstød op til 15 m.sek., 2 knobs modstrøm, Bådfart ca. 5,5 knob, Sejlede med fuldt storsejl og genua, med vinden ind foran for tværs på bb. halse. Pludselig giver den indre røstjernesforstærkning efter i bb. side, og det ydre røstjern kommer delvist op igennem dækket. ... Fartøjet er fremstillet med indvendige forstærkninger/knæ mellem dæk og skrogside, hvorpå sidestagsrøstjernene er fastboltet. I praksis er knæet limet mod indvendig skrogside og dæk, og efterfølgende er der pålagt glasfiberlaminat. Det rustfri røstjernesbeslag er stukket ned igennem

et skåret hul i dækket, og fastboltet til knæet og igennem dækket. ... Havariet består i, at det indvendige røstjernsknæ er revet delvis fri af skrogsiden. Det opadrettede træk i røstjernsbeslaget fra bagbord top- og undervant, trækker beslaget fri af dækket, og efterlader et hul i dette. ... Konklusion: Røstjernsknæet er revet fri fra skrogsiden, som følge af at belastningen af dette (fra rig/sejlpres) har oversteget den aktuelle styrke i fastlamineringen af røstjernsknæet til skrogsiden. Det er undertegnede klare overbevisning, at røstjernsknæet oprindeligt er dimensioneret til at kunne modstå større belastning end det aktuelt har været udsat. Det er ligeledes undertegnede klare overbevisning, at fartøjet/røstjernsknæet tidligere i dets levetid (fartøjet ant. over 50 år gammelt) har været udsat for større belastninger, end ved havariet. Undertegnede er derfor af den opfattelse, at der har været en begyndende defekt ved fastlamineringen af det bb. røstjernsknæ. Det har imidlertid været vanskeligt at konstatere/inspicere disse områder fuldstændigt, pga. apteringsdele og pålimet original vinyl. Fuldstændig og grundig inspektion, ville forudsætte demont. af apteringsdele, samt afrivning af original vinyl. I praksis gør man ikke dette, medmindre man har en velbegrundet mistanke om en skjult defekt/begyndende defekt."

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 3.1.1, at dækningen omfatter "pludseligt opståede skader på skroget på grund af en ulykkelig hændelse." Af punkt 3.2.3 fremgår det, at dækningen ikke omfatter "skader, der skyldes klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde".

Nævnet bemærker, at den anmeldte skade er en "pludseligt opstået skade på skroget på grund af en ulykkelig hændelse", jf. forsikringsbetingelsernes punkt 3.1.1, idet det bagbords røstjernsknæ pludselig rev sig løs fra skroget under sejlad som følge af vindpåvirkning med træk fra rig og sejl.

Det er herefter selskabet, der har bevisbyrden for, at skaden er undtaget fra dækning efter undtagelsesbestemmelsen i punkt 3.2.3, der omfatter "skader, der skyldes klimapåvirkning, tæring, rust, frostsprængning, råd, svamp, slid og ælde".

Ankenævnet for Forsikring

13.

102200

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at skaden skyldes slid og ælde eller de øvrige undtagelsesomstændigheder, der er nævnt i punkt 3.2.3. Nævnet finder, at selskabet skal anerkende at yde dækning for en reparation af den anmeldte skade.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det fremgår af rapporten af 14/7 2024, at havariet bestod i, at det indvendige røstjernsknæ blev revet delvis fri af skrogsiden. Der foreligger imidlertid ingen sagkyndig undersøgelse af røstjernsknæets fastgørelse til skroget, der nærmere belyser, hvorfor røstjernsknæet kunne rive sig løs fra skroget under de aktuelle sejladsforhold. Det fremstår på den baggrund usikkert, om røstjernsknæets fastgørelse til skroget var svækket som følge af slid og ælde eller lignende – der er omfattet af undtagelsen i punkt 3.2.3 – eller om fastgørelsen var utilstrækkelig af andre årsager, der ikke er undtaget i forsikringsbetingelserne.

Det forhold, at bådkonsulenten i sin rapport anfører – at "Undertegnede er derfor at den opfattelse, at der har været en begyndende defekt ved fastlamineringen af det bb. røstjernsknæ" – kan ikke føre til andet resultat.

Nævnet finder, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at dække klagerens merudgifter til fly, øvrig transport og havneleje, idet sådanne udgifter ikke er omfattet af forsikringens dækningsomfang. Nævnet henviser til forsikringsbetingelsernes punkt 3.2.10.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Codan Forsikring A/S, skal dække reparationsudgifterne på klagerens båd efter havariet den 19/6 2024. Erstatningen skal forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klageren får ikke medhold i øvrigt.

Ankenævnet *for* Forsikring

14.

102200

Klagegebyret tilbagebetales.



Jens Kruse Mikkelsen

formand