

Ankenævnet for Forsikring

Den 17. december 2025 blev i sag nr. 103088:

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. Hun har i brev af 16/2 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Baggrund for klagen

Vi indgiver hermed en klage over Pantaenius' afvisning af vores skadesanmeldelse vedrørende masten på vores sejlbåd. Skaden skete under et voldsomt uvejr d. 6. august 2024 på vores passage over [ocean]. Vi mener, at Pantaenius uberettiget har afvist vores krav på dækning af mastens udskiftning, på trods af veldokumenteret bevisførelse.

Hændelsesforløb

- **7.7.2024 - 7.8.2024:** Vi krydser [ocean] fra [land1] til [land2].
- **6.8.2024:** Skibet bliver udsat for voldsomt uvejr, som påfører omfattende skader.
- **12.8.2024:** Skaden anmeldes til Pantaenius, som anerkender og dækker forsejl og bom.
- **13.8.2024:** Vi anmoder om en professionel riginspektion for at sikre skibets sødygtighed.
- **18.12.2024:** [Rigger-firma i land2] udfører inspektion og dokumenterer, at masten skal udskiftes grundet revner i masteprofilet.
- **23.12.2024:** Vi modtager [rigger-firma i land2] rapport og sender den til Pantaenius.
- **26.12.2024:** Pantaenius afviser skaden med den begrundelse, at masten skulle have været udskiftet før squallen som led i almindelig vedligeholdelse.
- **29.12.2024:** Vi sender en ny, uddybende rigrapport fra [rigger-firma i land2] samt en tidligere riginspektion fra [land1] d. 10.6.2024, som dokumenterer, at masten var i god stand før afsejling.
- **1.1.2025:** Pantaenius sender [rigger-firma i land2] rapport til [taksatorfirma] for vurdering. Dagen efter modtager vi en taksatorrapport, der fastholder afvisningen uden teknisk dokumentation.
- **6.1.2025:** Vi påpeger fejl i [taksatorfirmas] rapport og foreslår en metallurgisk undersøgelse af revnerne samt en ny, uvildig riginspektion. Pantaenius afviser begge forslag uden saglig begrundelse.

- **21.1.2025:** Vi fremsender endnu en anmodning om revurdering med henvisning til ekspertudtalelser, der klart forbinder skaden med squallen. Vi meddeler, at vi vil tage sagen videre til Ankenævnet for Forsikring, hvis en ny vurdering ikke kan imødekommes.
- **27.1.2025:** Pantaenius meddeler, at de kun vil betale for masten, hvis vi får medhold i Ankenævnet.

Klagens grundlag

Vi mener, at Pantaenius' afvisning af vores krav er uberettiget af følgende grunde:

1. Dokumentation for mastens gode stand før skaden

- Riginspektion fra [land1] (10.6.2024) dokumenterer, at masten ikke trængte til udskiftning eller vedligeholdelse.
- [Rigger-firma i land2] inspektion efter skaden (18.12.2024) dokumenterer, at skaderne er opstået som følge af squallen.

2. Fejl og mangler i [taksatorfirmas] rapport

- Konklusionen om 'gamle revner' er baseret på et pixelleret foto og ikke på teknisk analyse eller undersøgelse af revnerne på stedet?
- Påstanden om fejlkonstruktion mangler reference til designmanualer eller tidligere inspektioner?
- Der er ingen dokumentation for, at masten tidligere skulle have været udsat for unormal belastning?

3. Pantaenius har afvist alle løsningsforslag uden saglig begrundelse

- Vi foreslog en metallurgisk analyse for at fastslå revnernes alder — afvist.
- Vi foreslog en uvildig riginspektion udført af en ekspert valgt af Pantaenius — afvist.

Vores krav

Vi ønsker, at Ankenævnet for Forsikring vurderer følgende:

1. Om Pantaenius' afvisning af dækning af masten er sagligt og forsikringsmæssigt korrekt.
2. Om [taksatorfirmas] rapport kan stå alene, når der foreligger modstridende dokumentation fra [rigger-firma i land2] og tidligere riginspektioner.
3. Om Pantaenius uberettiget har afvist vores forslag om en ny, uvildig vurdering og metallurgisk analyse.
4. Om Pantaenius er forpligtet til at dække udskiftningen af masten, da skaden skyldes en pludselig og uforudset hændelse, ikke almindeligt slid.

Afsluttende bemærkninger

Vi sejlede over [ocean] i en båd, der var i sødygtig stand. [Rigger-firma i land2] inspektion dokumenterer, at revnerne er opstået som følge af squallen. Pantaenius' afvisning bygger på en rapport med flere alvorlige mangler, som vi flere gange har påpeget uden at få svar, men blot en blank afvisning, også omend vores gode vilje til at samarbejde.

Vi ser derfor frem til Ankenævnets vurdering og håber på en saglig og objektiv behandling af sagen."

I mail af 31/3 2025 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Klager, der har sin båd kaskoforsikret hos klager, var udsat for en pludselig kastevind ved [land2], der ødelagde båden bom og sejl, der er erstattet af selskabet. Selskabet har imidlertid afvist at erstatte bådens mast, da selskabet finder det er ældre skader opstået over tid.

Til belysning af sagen henvises til den taksator rapport fra [taksatorfirma] klager har indhentet og som klager har henvist til.

I rapporten side 2 under kommentarer står der i taksatorrapporten:

'Rapporten fra [rigger-firma i land2] fortæller at opspændingen af riggen var udført dårligt og for hårdt med skader på riggen til følge. Denne betragtning bakkes delvist op af rapportens tilhørende billedokumentation.

Der er lokaliseret revner ved popnitter i området omkring vant befæstelserne i masten samt skade på salingshorn. Disse skader er jfr. [rigger-firma i land2] rapport samt undertegnedes overbevisning, opstået grundet dårligt udført riggerarbejde.

Det skal nævnes at disse skader tidligere også er set opstå som følge af tidens tand og der vil i dette tilfælde være tale om en generel vedligeholdelsesopgave. Det er undertegnedes vurdering at skaderne omkring popnitter vil kunne udbedres, da der ikke er meget belastning i området over vantbefæstelserne. Men det kommer an på hvordan det øvrige område omkring befæstelserne ser ud. Dette fremgår ikke af billedmaterialet og bør endeligt vurderes af en tilstedeværende rigger.

Der er ydermere lokaliseret skader på masteprofilet omkring fæstningen mellem bom og mast. Det er undertegnedes vurdering at disse skader er opstået over tid ved at bolten, der holder bommen fast i bombeslaget, gentagne gange har gnubbet sig op af masten under medvindssejlads, hvor bommen har været slækket for langt ud. Denne vurdering bakkes op af tidligere billeder af masten, hvor det tydeligt ses, at der i en lang periode har været udfordringer i området på begge sider af masten.

Bolten fra bommen har sandsynligvis under den anmeldte hændelse ramt masteprofilet på bagbords side, idet bommen er bøjet rundt on top- og mellemvant. Men da området er påvist beskadiget via tidligere billedokumentation, er det vanskeligt at vurdere noget om dette tryk yderligere har beskadiget det allerede beskadigede masteprofil.

Set i lyset af mastens alder og de mange sømil sejlet, hvor bommen ofte har været slækket ud og til tider ramt masteprofilet, kan man ikke henføre den anmeldte hændelse til mastens generelle stand omkring bom befæstelsen.

Der er ligeledes lokaliseret skader på masten omkring spilerstagen. Her er det undertegnedes vurdering at skaderne har længe undervejs og kan ligeledes ses på tidligere billeder af masten. Når spilerstagen er monteret op ad masten og ikke i brug, kan stagen bevæge sig og derved med tiden beskadige masten. Undertegnede anser ikke denne skade som værende en del af den anmeldte hændelse.

Når der zoomes ind på revnerne på masteprofilet omkring bommen, synes disse at have dybde- liggende snavs og derfor vurderes de ikke at være af nyere dato. Men derimod at have udviklet

sig igennem en længere periode. Undertegnede anser forholdet hvor monteringsbolten fra det nu skiftede bombeslag, har kunnet beskadige masteprofilet, som værende en fejlkonstruktion, hvor problematikken burde være løst på et tidligere tidspunkt. Det samme gør sig gældende ved udformningen omkring spilerstage.'

Vurdering

Jfr. taksatorrapporten skyldes skaderne på masten ikke en hændelse som en kastevind, men jfr. rapporten dels at masten har været sat for hårdt og slid og ælde ved at bolten ved bombeslaget har gnubbet sig op af masten. Skaderne ved spilerstage skyldes også slitage. Slid og ælde er jfr. vedlagte kaskobetingelsernes § 5 STK 1 ikke dækket, hvorfor skaden ikke er dækket af forsikringen. Dybereliggende snavs i revnerne viser, at det ikke er nye revner."

I mail af 2/4 2025 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a. videre:

"Til taksatorrapporten er der en del billeder fra 2023, altså før den anmeldte skade. Således er der på side 12 et foto fra 2023 med underteksten: '*viser at der allerede var et væsentligt slid på masten på dette tidspunkt*'. Og side 13 et foto fra 2023 med teksten '*Viser at der allerede var et væsentligt slid på masten på dette tidspunkt*'. Side 14 et billede fra 2023 med teksten '*viser skader på masten omkring spilerstage*'. Og side 15 et foto med teksten '*revnerne synes ikke friske af udseende*'.

Der er således dokumentation for at skaderne på masten ikke er nye, men er ældre."

Klageren har den 14/4 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi kan kraftigt afvise antagelsen, at revnerne på masten ikke er nye. Der foreligger allerede dokumentation, som er fremsendt i sagen, fra rigtjek udført før hændelsesforløbet i [land1] d. 10 juni 2024 og et nyt eftersyn umiddelbart efter skaden d. 19 december 2024, som begge klart viser, at mast og bom var i intakt og god stand op til episoden d. 6 august 2024. Deres konklusion står i direkte modstrid til uafhængige og objektive vurderinger fra udførte rigtjek — som entydigt bekræfter, at masten var i fuld forsvarlig og sødygtig stand forud for hændelsen.

Vi henviser tilbage til dokument 'Forsvar til ... taksatorrapport' fra d. 6 januar 2025, hvori vi forholder os til selskabets kommentarer delt med jer d. 2 april 2025. Vi ønsker, at skaden behandles ud fra dokumenteret indsigt- og teknisk faglige vurderinger."

Hertil har selskabet i mail af 24/4 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Et rigtjek udført efter hændelsen dokumenterer ikke mastens stand inden hændelsen. Rigtjekket foretaget den 10/6 2024 må ikke have været særligt grundigt, jfr. de skader der er vist på surveyrapportens fotos fra 2023."

Af klagerens brev af 2/5 2025 til nævnet fremgår bl.a.:

"Yderligere kommentar til klage over Pantaenius Forsikring – jf. deres svar af 2. april 2025

Det er med stigende forundring, at vi læser selskabets svar og dets ukritiske overtagelse af samarbejdet med taksatoren og hans konklusioner. Det forekommer os useriøst og uacceptabelt, at

man i dette omfang forsøger at fraskrive sig ansvar ved at benytte formuleringer som 'slid og ælde' og 'tidens tand' — udtryk, forsikringsgivere ofte bruger som en sovepude til at afvise legitime krav uden konkret dokumentation. Vi mener ikke, at det er retfærdigt.

1. Mastens stand før hændelsen var dokumenteret i orden

Det er vigtigt atter at påpege, at riggen — inkl. mast — er gennemgået og godkendt flere gange af professionelle riggerfirmaer, både hjemme i Danmark og igen op til afsejlingen fra [land1]. Disse gennemgange konkluderede, at båden og riggen var i veldokumenteret sejldygtig stand. At selskabet fuldstændigt ser bort fra faglige vurderinger og klamrer sig til vage formuleringer om 'dybereliggende snavs' og 'tidens tand', underminerer idéen om objektiv sagsbehandling.

RYA Yachtmaster III og sejlekspert ... har efter gennemgang af forløbet og billedmateriale udtalt, at: 'Riggen var i forsvarlig sejldygtig stand forud for hændelsen, og skaderne bærer tydeligt præg af at være opstået som følge af akut, ekstrem belastning – ikke gradvist slid'. Dette bakkes op af forgående rig-tjek og rapporter.

2. Det var ikke en kastevind – det var en squall

Vi skal præcisere: Der var ikke tale om en kastevind, men en squall — et kendt og voldsomt meteorologisk fænomen, der er karakteriseret ved pludselig og voldsom vindacceleration. Vi oplevede vindhastigheder og et vejr-fænomen, de færreste både kan klare, med op til 45 knob og ca. 25 m/s. Squalls er livsfarlige og uforudsigelige, og det er netop sådanne vejr-fænomener, man forventer er dækket af sin kaskoforsikring. Når bommen og masten tager skade i én hændelse, er det logisk og forventeligt, at begge dele er påvirket af samme kræfter og omfattes af samme dækning.

3. Selskabet anerkender hændelsen, men afviser konsekvensen

Vi mener, at det er selvsagt ulogisk, kontradiktorisk og uredeligt, at selskabet anerkender hændelsen og vil erstatte bommen til ca. 35.000 kr., men afviser at erstatte masten til 302.347 kr. — selv om det anerkendes, at begge dele blev totalskadet under én og samme hændelse. Selskabet argumenterer for, at mastens revner ikke er nye, men 'måske forværret' den nat, hvor både bom og mast revnede — selvom, at det er retsligt irrelevant, hvorvidt masten havde forudgående 'blå mærker', når hændelsen i sig selv medførte en totalbeskadigelse af mast, bom og forsejl. Den faktiske følge af hændelsen er en massiv strukturel skade på hele båden, udløst af et voldsomt vejr-fænomen. Vi forstår, at det er vanskeligt at udpege den præcise millimeter, hvor en skade bliver afgørende, men det ændrer ikke på det samlede billede: Mast, bom og forsejl blev totalskadet under samme belastende hændelse.

4. En sejlbåd er ikke en showroom-model

Endelig må det bemærkes, at Pantaenius' vurdering nærmer sig det absurde, når selskabet nu påpeger overfladeslid og kosmetiske observationer, udledt af lavtopløselige billeder fra sociale medier som grundlag for deres afvisning. Det forekommer søgt og uden faglig bund. Det svarer til at klage over støv på en 4x4 Jeep, der netop er trillet ud af ørkenen. En sejlbåd, der sejler langt og som bruges aktivt, vil naturligvis bære præg heraf — og det er netop det, forsikringen er tegnet til. Vi taler om aktiv sejlsads, ikke en båd på udstilling — og det forekommer os vildledende, i strid med god skik og almindelige sund forsikringsmetodik, hvis dækning forudsætter, at masten skal fremstå ny.

Afsluttende bemærkning

Det står klart, at Pantaenius aktivt forsøger at reducere deres erstatningsansvar ved at presse en dækningsberettiget totalskade ind under 'almindeligt slid'. Et greb, der forsøger at spare selskabet for dækning. Deres vurdering er ikke faglig, men alene en strategisk afværgemekanisme: En dokumenteret og voldsom vejrbegebenhed har lidt omfattende og akut skade på hele båden, og forsikringselskabet forsøger at fraskrive sig deres solgte ansvar, med henvisninger til forudgående slitage p.b.a. overfladiske mærker fundet på billeder — og uden reel teknisk undersøgelse som vi har tilbudt, men de har afvist af flere gange. I stedet for at dække en åbenlys totalskade, anvender de vag terminologi og frit fortolkede undtagelser for at undgå udbetaling, i et klart forsøg på at spare sig fra deres dækningspligt.

Vi anmoder Ankenævnet om at forholde sig til sagens substans frem for selskabets sprogpil. Når en mast revner under 25 m/s og både dokumentation, ekspertvurderinger og generel sund fornuft peger i den samme retning, må en kaskoforsikring stå ved sit formål. Det her føles som en kamp mellem David og Goliat, men vi tror på, at saglighed, rimelighed og proportionalitet må- og skal veje tungere end forsikringsretorik og selskabelig ansvarsfralæggelse."

Selskabet har i mail af 13/6 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Klager har ret i at fotos fra de sociale medier tit har en lavere opløsning. Men jfr. fotorapporten til taksatorrapporten bl.a. side 1 og side 2 har fotos fra før hændelsen stadig en kvalitet, at man kan se skader på masten før hændelsen. Og det er ikke kosmetiske skader. Selskabets første udtalelse fastholdes derfor."

I kommentarer fremsendt af klageren den 2/7 2027 til nævnet hedder det bl.a.:

"'Fotorapporten', som Pantaenius henviser til fra før hændelsen viser overfladeslid, der fagligt kategoriseres som progressiv materialetæthed og overfladisk korrosionsnedbrydning – HELT almindeligt på langturssejlende både. Billederne viser tegn på oxidation, hvilket understreger at det igen er bådens naturlige og smukke aldring, fra en længerevarende miljøpåvirkning frem for konsekvensen af en akut skade.

De overfladiske, kosmetiske mærker kompromitterer hverken mastens strukturelle funktion eller integritet, men er velkendt og anerkendt som naturlig kosmetisk nedbrydning ved brug. De kan derfor ikke klassificeres som andet end naturligt og kosmetisk slid, som altid må forventes på et fartøj, der har sejlet mange sømil og været udsat for UV, salt og vibrationer gennem flere år. Igen må det påpeges, at skibet har været godkendt af professionelle riggere og fagfolk inden afsejling."

Hertil har selskabet i mail af 14/7 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klager argumenterer i sit seneste indlæg for at skader, der ses i taksatorrapportens fotorapport alene er naturligt og kosmetisk slid. Det er ikke tilfældet. Jfr foto nr. 15 ses direkte revnedannelser. Disse nedsætte mastens styrke."

Klageren har i en kommentar fremsendt den 22/7 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi beder Ankenævnet hæfte sig ved en væsentlig fejlslutning i Pantaenius seneste udtalelse:

De henviser til et billede, vi har indsendt fra den professionelle riginspektion i [land2], som viser tydelige revnedannelser i masten og påstår, at vi også har omtalt netop dette som 'kosmetisk slid'. Det er direkte forkert og misvisende.

Til kontekst: Pantaenius har tidligere henvist til billeder med overfladiske mærker og kosmetisk slitage – som vi mener er meget uvæsentlige. Men det billede, de nu fremhæver, stammer fra en teknisk riginspektion foretaget efter hændelsen på [ocean], ifm. med værftsophold. Det viser en alvorlig strukturel skade, som ikke var til stede, og heller ikke fremgår, i den sikkerhedsmæssige rigrapport fra [land1] før udsejling. Inspektionen blev initieret af os – netop med det formål at dokumentere skadens omfang.

At sammenblande ubetydelige slitagebilleder med den massive revne, de nu selv henviser til, er ikke blot misvisende – det er en aktiv forvanskning af hændelsesforløbet."

Klageren har i en kommentar fremsendt den 6/8 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi er blevet opmærksomme på, at ... – den taksator, som Pantaenius har anvendt i vores sag – er ansat hos [taksatorfirma], et datterselskab ejet af Pantaenius-koncernen. Afgørelsen er dermed baseret på en vurdering fra en person med både økonomisk og personlig tilknytning til selskabet, uden nogen uvildig, riggerfaglig modvurdering.

Dette rejser alvorlige habilitetsproblemer og indebærer, at Pantaenius i praksis har ageret både vurderende part og dommer i egen sag. Det underminerer kravet om objektivitet og strider efter vores opfattelse med:

- Forsikringsaftalelovens § 24, stk. 2, hvorefter afslaget skal være sagligt og baseret på dokumenterede og relevante vurderinger.
- Bekendtgørelse om god skik for forsikringsselskaber (BEK nr. 1243 af 11/11/2019), hvor selskabet er forpligtet til at handle loyalt, redeligt og professionelt i kundens interesse.
- Grundlæggende principper om habilitet og interessekonflikter, som gælder for professionelle aktører, der udøver skadevurdering.

Det forhold, at vurderingen er foretaget af en taksator uden riggerfaglig baggrund, uden fysisk inspektion og med tæt tilknytning til selskabet, vidner efter vores opfattelse om en partisk og illoyal skadebehandling. Sagen er dermed ikke blot dårligt behandlet – den fremstår decideret uprofessionel og i strid med forsikringsretlige grundprincipper."

I mail af 27/8 2025 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"I forbindelse med skadessager anvender Pantaenius A/S almindeligvis [taksatorfirma] som taksator, ligesom det er tilfældet i denne sag. Det forhold, at [taksatorfirma] er en del af samme koncern som Pantaenius A/S, medfører ikke, at taksator ..., eller den til sagen udarbejdede taksatorrapport, er inhabil eller uvildig.

I forsikringsbranchen er det kutyme og ganske almindeligt at have taksatorer tilknyttet samme koncern som det rekvirerende forsikringsselskab. Yderligere ses det ofte, at taksatorer er ansat i samme juridiske enhed som det rekvirerende selskab. Dette er imidlertid ikke tilfældet hos Pantaenius A/S eller i denne sag.

Klager nævner, at Pantaenius har ageret vurderende part og dommer i denne sag, hvilket naturligvis ikke er tilfældet. Rapporten bygger alene på taksators egen professionelle vurdering, som taksatoren selv står på mål for. Havde rapporten vurderet, at skaderne relateret til masten var opstået i forbindelse med det pludselige vindstød den 6. august 2024, var erstatning for en ny mast naturligvis blevet udbetalt til klager. Taksator vurderer imidlertid, at skaderne er af ældre dato, jf. side 3 i rapporten, hvilket i øvrigt bakkes op af billeder af masten taget før skadeshændelsen, som viser selvsamme skader, der forsøges dækket.

Både paragrafhenvi sning og henvisning til bekendtgørelse forekommer ukorrekte, da forsikringsaftalelovens § 24, stk. 2 ikke vedrører de principper, der skal gøre sig gældende bag et afslag på erstatning, ligesom bekendtgørelse BEK nr. 1243 af 11/11/2019 ikke eksisterer. Det betyder imidlertid ikke, at de principper, som klager henviser til, ikke findes i forsikringsretten. Dog mener Pantaenius ikke at stride mod disse principper ved rekvirering af taksatorrapporter hos [taksatorfirma]. Måtte Ankenævnet vurdere forholdet anderledes, vil det få store konsekvenser for andre aktører på markedet.

Klager har tidligere fået lavet rapport over rigcheck i [land1]. Dette rigcheck omfatter meget andet end inspektion af masteprofilet herunder vanter og stag. Hvorfor skader ved mastefoden ikke er beskrevet i disse rapporter vides ikke. Men rigcheck rapporten har, i modsætning til [taksatorfirmas] rapport, ingen fotodokumentation. Rapportens seriøsitet og grundighed kan derfor ikke vurderes.

Afslutningsvis fastholdes tidligere udtalelser vedrørende skader på masten, herunder at skaderne er af ældre karakter, som ligeledes bakkes op af billeddokumentation i taksatorrapporten."

Klageren har i brev af 11/9 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vi påpeger, at Selskabet gennem hele forløbet har skabt uklarhed med skiftende forklaringer, selvmodsigelser og selektiv brug af dokumentation. Det har gjort sagen mere tung og uigennemskuelig, end den burde være.

Vores sag handler ikke om marginale detaljer, men om, at Pantaenius systematisk undviger det dækningsansvar, vi har betalt for. Siden skaden indtraf, har vi fremlagt rapporter, ekspertudtalelser og tilbudt uvildige analyser med fuld samarbejdsvilje. Pantaenius har derimod bygget sit afslag på bekvemme antagelser, tilsidesat faglige rapporter og ændret forklaringer undervejs. De har fastholdt afslaget uden at løfte den bevisbyrde, der påhviler dem.

Forløbet:

Før afsejling fra [land1] bookede vi en fagkyndig rig-ekspert via ... Marina, som den 10/6/2024 gennemgik og godkendte skibets rig, herunder mast og bom. Skibet blev i den sammenhæng erklæret sejlkla rt af rig-eksper ten, der har forberedt tusinder af skibe forud for [ocean]kryds. Rapporten er i overensstemmelse med vores vedligehold og indtryk – og nævner ikke, at masten skulle udskiftes af sikkerhedsmæssige årsager. Inspektionen var grundig og tog otte timer. Bemærk, denne riginspektion var ikke påkrævet af Selskabet, men en proaktiv handling fra vores side i led med vores egen vedligeholdelsesplan og kontinuerlige bestik af bådens stand.

- Den 6/8/2024 rammes vi af en voldsom squall — et uforudsigeligt, ekstremt og farligt vejrphænomen frygtet af selv erfarne sejlere, med vindstød op til 45 knob (25 m/s). Hændelsen påfører hele båden betydelige totalskader.
- Efter hændelsen og da vi er i havn, bestilles en professionel fagmand til at vurdere skaderne og udarbejde en uvildig rapport. Rapporten konkluderer, at bommens konstruktion kan være særlig aggressiv, når den kastes med vindens kraft under en squall. Da båden ikke havde en bagerste undervante, var bommen fri til at slå vinkelret ind i masten og påføre skader. De synlige revner og mærker på mastens bagerste sektion vurderes derfor at være forårsaget af – eller direkte resultatet af – bommens brud under vejrphænomenet natten til den 6.

'Rig rapporten er ikke opmuntrende læsning, Vi er enig i at rapporten viser riggerens professionalisme. Vi vil betale for rapporten. Men skaderne på masten, skyldes i omfang slet ikke den squall i havde. Masterøret skulle have været skiftet inden jeres squall som en del af bådens vedligeholdelse. ...'

- Pantaenius har siden anerkendt hændelsen og rapportens professionalisme, men alligevel tilsidesat dens afgørende fund og konklusioner. De har begrænset erstatningen til bom og forsejl, mens de afviser erstatning af masten på ca. 302.000 kr. Dette til trods for, at [rigger-firma i land2] i deres uvildige rigrapport af 19/12/2024 utvetydigt fastslår:
- ***'Vi kan derfor konkludere, at de synlige revner og belastningsmærker på mastens bagerste sektion, sandsynligvis forårsaget af eller direkte resultatet af bommens brud, klart svarer til en hændelse som en squall, sådan som ejerne beskrev natten til den 6. august. Dette stemmer overens med de pludselige og voldsomme kræfter, som en squall kan udøve på et fartøjs rig.'*** (Oversat fra engelsk, se original i Appendix 1).

Kausaliteten er åbenlys: Squallen forårsagede en knækket bom og et iturevet forsejl, mens revner og deformationer i masten relateres direkte til de markante aftryk fra bomfæstet — hvilket [rigger-firma i land2] også fagligt bekræfter.

- Pantaenius skriver d. 31/3/24 til Ankenævnet
'... Klager, der har sin båd kaskoforsikret hos klager, var udsat for en pludselig kastevind ved [land2], der ødelagde båden bom og sejl, der er erstattet af selskabet. Selskabet har imidlertid afvist at erstatte bådens mast, da selskabet finder det er ældre skader opstået over tid.'
- Vi beder Nævnet bide mærke i, at Selskabet bevidst underminerer hændelsen overfor Nævnet, ved at nedtone vejrphænomenet til en 'kastevind', mens at de i deres direkte kommunikationslinje overfor os, anerkender at det var en 'squall'. Det kan synes som en detalje, men underbygger, at Selskabet atter anvender en sproglig strategi frem for saglighed.
- D. 24/4/2025 skriver ... fra Selskabet til Ankenævnet flg.:
'Et rigtjek udført efter hændelsen dokumenterer ikke mastens stand inden hændelsen. Rigtjekket foretaget den 10/6 2024 må ikke have været særligt grundigt, jfr. de skader der er vist på surveyrapportens fotos fra 2023. Sagen kan for selskabets vedkommende afgøres på det nu foreliggende grundlag. ...'
- Vi må atter ekko, at **forudgående rapporter fra [land1] dokumenterer, at skibet var komplet sødygtigt uden sikkerhedsrelaterede mangler**. At hævde andet og blot henkaste et grundigt og dokumentet rig-tjek i retrospekt er ubegrundet, insinuerende, ufagligt og mangler hjemmel.
- [Selskabets medarbejder] anfører, at [land1]-rapporten ikke har fotodokumentation af mast og mastefod. Netop fraværet af så specifikke fotos viser, at der **ingen skader eller uregelmæssig-**

heder blev konstateret. Fraværet af billeder er ikke lig med tegn på skjulte skader, men nærmere at der ingen skader befandt sig.

- Endvidere, bør Nævnet bemærke at Pantaenius skiftevis ændrer holdning og **ikke længere mener, at rapporten er grundig og professionel, som tidligere, men i stedet og tværtimod useriøs og ikke grundig nok** — og henkaster den.
- D. 27/1/2025 skriver ... fra Selskabet til os.:
'... I kan bestille en ny mast og hvis I efterfølgende får medhold i Ankenævnet for Forsikring vil vi betale for masten. ...'
- Når Selskabet både anerkender behovet for en ny mast (citeret af [selskabets medarbejder]) og samtidig skriver, at de kun vil betale, hvis Nævnet giver medhold og pålægger dem dette, er der tale om pengestrategi — ikke reel sagsbehandling.
- D. 13/6/2025 skriver ... fra Selskabet:
'Klager argumenterer i sit seneste indlæg for at skader, der ses i taksatorrapportens fotorapport alene er naturligt og kosmetisk slid. Det er ikke tilfældet. Jfr foto nr. 15 ses direkte revnedannelser. Disse nedsætte mastens styrke. ...'
- Vi beder Ankenævnet hæfte sig ved, at [selskabets medarbejder] i sit svar henviser til foto nr. 15, som stammer fra [rigger-firma i land2]-inspektionen foretaget **efter** squallen den 6. august. Alligevel anvendes billedet, som om det skulle dokumentere en tilstand **før** hændelsen. Dette skaber en klar selvmodsigelse: På den ene side hævder Pantaenius, at revnerne var gamle — men på den anden side bruger de et foto, der netop dokumenterer en skade, som først blev registreret efter hændelsen.
- Med andre ord undergraver Selskabet sin egen bevisførelse. Dermed afslører Pantaenius ikke blot, at de famler i deres dokumentation og skyder med løse påstande. Det udstiller, at deres afvisning bygger på strategi frem for saglighed.
- D. 2/4/25 supplerer Selskabet med flg.:
'Til taksatorrapporten er der en del billeder fra 2023, altså før den anmeldte skade. Således er der på side 12 et foto fra 2023 med underteksten: 'viser at der allerede var et væsentligt slid på masten på dette tidspunkt'. Og side 13 et foto fra 2023 med teksten 'Viser at der allerede var et væsentligt slid på masten på dette tidspunkt'. Side 14 et billede fra 2023 med teksten 'viser skader på masten omkring spilerstage'. Og side 15 et foto med teksten 'revnerne synes ikke friske af udseende'.
Der er således dokumentation for at skaderne på masten ikke er nye, men er ældre. ...'
- Pantaenius påstår her, at de nye revner var 'gamle' og henviser til kosmetisk slid fra 2023 — men **afviser vores tilbud om en uvildig metallurgisk analyse**, den eneste metode der kan fastslå sandheden. De fravælger det eneste utvetydige bevis fordi, at de ved, at en uvildig analyse pulveriserer deres påstand. At nægte den undersøgelse underminerer igen deres egen bevisførelse. **Det de kalder sagsbehandling er i realiteten en diskurs, for at undgå deres forpligtelser.**

Vores vurdering af bevisbyrden:

Bevisbyrden for at påberåbe sig undtagelsen om ældning og korrosion påhviler Pantaenius. Den har de ikke løftet. Tværtimod:

- De har afvist uvildige analyser og baseret sig alene på **partsnære vurderinger**.
- De har blandet kosmetisk slid fra 2023 sammen med massive revner dokumenteret efter 6/8/2024.
- De har anvendt lavopløselige SoMe-fotos frem for professionel dokumentation.

Vi mener endda, at vi har løftet en tungere byrde af beviser overfor både Pantaenius og Ankenævnet.

Når Pantaenius afviser muligheden for at løfte bevisbyrden, fastholder postulater og nægter samarbejde, er det ikke reel bevisførelse, men en strategi for at undvige ansvar. Over for dette står to uvildige rig-rapporter, billedokumentation og konsistente beretninger, som entydigt peger på squallen som årsag til totalskaden af masten.

Sagt lige ud: **Pantaenius har haft chancen og bevisbyrden.** I hele sagsforløbet har de forholdt sig nonchalant til ansvaret og svigtet deres grundlæggende forpligtelse som forsikringsselskab. Selskabet skrev: *'I kan bestille en ny mast; hvis Ankenævnet giver medhold, betaler vi.'* De anerkender selvsagt behovet og indrømmer kvantum, men vil for alt i verden undgå dækning, indtil de er pålagt kravet af Nævnet.

Afslutningsvist:

Denne sag handler i sin kerne ikke alene om mastens aluminium, rig-rapporter og manglende vilighed overfor metallurgi, men om **redelighed, tillid og ansvar.**

Vi er to unge sejlere ..., der har sat kurs mod verdenshavene med en drøm om at opleve nye kulturer og naturens vidundere. Vi har gjort det med disciplin, ansvar og en konsekvent stræben efter at handle korrekt – gennem løbende vedligeholdelse, inspektioner og uvildig dokumentation. Da ulykken indtraf, handlede vi loyalt og med fuld åbenhed over for Pantaenius.

Kan det virkelig passe, at denne drøm skal forvandles til et administrativt og forsikringsmæssigt mareridt, hvor unge kvinder reduceres og underkendes i en branche, der stadig præges af forældede mønstre og mandsdominans?

Vi har båret vores ansvar. Vi har insisteret på uvildighed og gennemsigtighed. Alligevel er vi mødt af en linje, der søger at udhule en veldokumenteret skade og reducere den til retoriske påstande om 'ældning'. Det er ikke en faglig uenighed, men en asymmetrisk kamp, hvor et internationalt forsikringsselskab anvender ressourcer og strategi til at undvige et ansvar, som i sin kerne er utvetydigt.

Derfor beder vi Ankenævnet om at bringe retfærdigheden tilbage i centrum. Nævnet er sat i verden for at værne om den uvildige fairness, der beskytter forbrugere, når magtbalancen er ulige. Et medhold vil ikke blot genoprette ret og rimelighed i vores sag, men sende et klart signal: **At forsikringens formål er at skabe tryghed for loyale kunder – og at strategi aldrig må trumfe for redelighed.**

Det er evident, at masten er totalskadet som følge af squallen den 6/8/24. Kaskoforsikringens raison d'être er at dække netop dette: Den situation, hvor tabet er stort, uforudsigeligt og livstruende. At afvise dækning her vil være et brud på hele grundlaget for tilliden mellem forsikringsselskab og forsikringstager.

Kernen er ikke beløbet, men retfærdighed, tillid og de principper forsikring bør hvile på. Desværre er det en ulige kamp. Som unge, kvindelige bådejere i en stor mandsdomineret branche er vi gentagne gange blevet mødt med nedladende og bedrøvelige kommentarer fra ældre sø-mænd, der ikke selv har været til stede, men alligevel hævder at vide bedre end de uvildige eksperter, vi har engageret. Det underminerer ikke blot vores sag, men afspejler en usund og skæv kultur. Vi

synes ikke, at det er i orden – og det bør ikke accepteres i en proces, hvor fairness, saglighed og redelighed burde være det bærende princip.

Vi anmoder derfor igen Nævnet om at pålægge Pantaenius at erstatte mastens udskiftning fuldt ud, inklusive alle afledte omkostninger og renter efter forsikringsaftalelovens § 24. For os handler det ikke blot om økonomi, men om de grundlæggende værdier i forsikrings regi: Fairness, tilid og tryghed.

...

Bemærkningen om bekendtgørelse:

Afslutningsvis må vi adressere selskabets bemærkning om, at 'bekendtgørelse nr. 1243 af 11/11/2019 findes ikke'. Der er tydeligvis tale om en banal tastefejl, men det er stærkt bekymrende, at selskabet anvender dette som argument for, at 'reglerne ikke eksisterer'.

Den relevante retskilde er: **Bekendtgørelse nr. 1143 af 15.11.2019** om god skik for forsikringsdistributører (senest ændret i 2024). Reglerne forpligter distributøren til at handle loyalt, redeligt og til at forebygge interessekonflikter. Netop disse grundlæggende forpligtelser har Pantaenius efter vores opfattelse tilsidesat i sin håndtering af sagen."

Selskabet har hertil i mail af 1/10 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Som tidligere nævnt er der ingen foto dokumentation til rapporten fra ... Marine udarbejdet af ... Marine før hændelsen. Det gør det særdeles svært, principielt umuligt, at vurdere rapportens rigtighed.

Vedr. rapporten fra [rigger-firma i land2] efter hændelsen, har [rigger-firma i land2] ikke vurderet fotos af masten fra før hændelsen. Det gør det meget vanskeligt om ikke umuligt at vurdere om skaden på masten skyldes den voldsomme kastevind, som båden var udsat for.

Taksatorrapporten indeholder en del fotos af masten fra før hændelsen, hvorfor dens konklusioner er mere sikre. Det er korrekt at selskabet ikke har været opmærksom på at foto nr. 15 er fra [rigger-firma i land2] inspektion efter hændelsen. Men jfr. taksatorrapporten er taksators vurdering/tekst til billedet 'revnerne synes ikke friske af udseende'. Altså revner opstået før hændelsen. Ligeledes ses det på billederne, at genuaen er i ét stykke og storsejlet er sat, ligesom det ses, at der forekommer ikke friske skader på masten ved bomfæstningen.

Klager gør gældende, at Pantaenius bygger afvisningen på baggrund af strategiske overvejelser og ikke på et sagligt grundlag. Dette forekommer naturligvis ikke korrekt. Vores afvisning (på alene masten og ikke bom og sejl, hvilket Pantaenius har dækket) bygger på taksatorrapporten, hvor der særligt henvises til 'pkt. 6 Kommentar' samt billedokumentation i taksatorrapporten."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af rigging report af 10/6 2024 fra land1 fremgår bl.a.:

"RIGGING REPORT

Boat: ...

Type: ...

Date: 10/06/2024

Description:

- Rigging is of the discontinuous type and rig cables are all 1 x 19 with swaged fittings at both ends
- All of the cables are sound and show no evidence of breaks, cracks or fractures anywhere on the cables or at the entry point to the swage fittings at both ends
- All intersections of the rigging with the mast looked to be in order
- Spreader fixings to the mast were inspected and all fixing points are in good order
- Spreader tip fittings appear to be tight and keeping the cables secure in their place
- Halyards appear to be in a fair condition
- The furler seems to turn freely - fixings and chain plate are sound
- All turnbuckles appear to be in serviceable condition and all split pins are in place
- Rig tensions were checked using a Loos tension gauge and some cables were re-tensioned to around 15-18 % of breaking strain
- All sheave boxes in the mast are secure and sheaves appear to turn easily
- There is a thin aluminum plate between the two aft mast head sheaves at the masthead – this plate was distorted and had an edge protruding that was chafing one of the aft halyards
- An attempt was made to straighten this plate back to its original position to alleviate this problem – it's likely that this problem could reoccur
- The mainsheet traveler had a shackle that looked to be undersized – a more substantial shackle was supplied to the owner to replace if this shackle should fail
- There is no elongation of the bolt hole at the goose neck fitting of the boom to the mast and all these fixing points are sound
- The same applies to the boom vang bottom connection point
- No fracture cracks in these fittings were detected
- Chain plates at deck level appear to be in serviceable condition
- Chain plate fixings below the deck were not inspected
- Guard rail wires and pins are all secure"

Af skadeanmeldelse af 12/8 2024 til selskabet fremgår bl.a.:

"Skadedato: 6/8-2024

Vejr: Storm

Vindhastighed og retning: 18-23 m/s

...

Skaderapport:

– Bommen har fået et knæk

– Forsejlet er iturevet

...

Skipper på skadetidspunktet: [Klageren]

...

Skippers bevis ...: Yachtskipper af 3. grad

...

Disse skader opstod som følge af en uforudset hændelse den 6. august, da vi på vores nylige kryds over [ocean] blev ramt af en kraftig vejrbegebenhed kendt som en squall. En squall er en kortvarig, men intens vindstorm, ofte ledsaget af kraftige regnbyger, som kan opstå hurtigt uden varsel. I vores tilfælde gik vindhastigheden fra 8 m/s til 18-23 m/s inden for få sekunder.

Vi havde taget alle nødvendige forholdsregler og sikkerhedsforanstaltninger på forhånd, herunder at sikre bommen med en preventer og have forsejlet trimmet korrekt. Da squallen ramte, blev

skibet udsat for en voldsom kraft, der fik bommen til at knække og forsejlet til at blafre sig ødelagt. Vi reagerede hurtigt, men qua squallens uventede intensitet kunne skaderne ikke undgås.

Baggrund for hændelsen:

Tidligere samme dag havde vi udført vores daglige rutinetjek af skibet. Alt var efter bogen og der var ingen indikationer på problemer. Desuden henter vi vejrudsigter ned 2x dagligt og har samtidig et helt hold i Danmark, der har holdt øje med vejret og os under hele krydset og sendt os løbende opdateringer. [Klageren] var ved roret, mens ... holdt bagvagt, da squallen pludselig ramte os omkring kl. 21.50.

Vejrudsigterne havde ikke forudset en squall, og den pludselige og voldsomme ændring i vejret skabte en situation, hvor skibet blev udsat for ekstrem belastning.

Tidligere vedligeholdelse og inspektion:

Inden vi påbegyndte vores krydsning af [ocean], fik vi i juni udført en grundig riginspektion i ... Marina [land1]. Rapporten fra denne inspektion viste ingen svagheder eller problemer med riggen. Vi har også fulgt en fast vedligeholdelsesrutine og udført daglige tjek af skibet for at sikre, at det altid er i bedst mulige stand. På trods af disse forberedelser var det ikke muligt at forhindre skaderne, der skyldes de ekstreme og uventede vejrforhold.

Konklusion:

Skaderne på bommen og forsejlet er et direkte resultat af den pludselige squall, som vi ikke kunne have forudset eller forhindret. Alle nødvendige foranstaltninger var på plads, men de ekstreme vejrforhold førte desværre til skader på vores skib ..., som i dag er sikkert fremme i en usejlbar stand. Vi anmoder derfor om, at forsikringen dækker de nødvendige reparationer, så vi kan fortsætte vores rejse sikkert for sejl."

Af "Rigging Inspection" udført af rigger-firma fra land2 den 19/12 2024 fremgår bl.a.:

"Rigging Inspection

Sailboat ...

Done the 19th December 2024

Visual inspection, without dismantling or radiography

[Båd] is a sloop with mast step on deck, continuous rig and two step in line spreaders. Francespar mast and Selden boom. I was asked to carry out this inspection following an incident with the boom during the pacific crossing.

The Mast

The mast show three impacts on either side of the gooseneck.

The port side one, about 4 mm deep and show two cracks and deterioration of the profil. (pictures 1;2)

The starboard side two, with less deep , about 2 mm and have two cracks as well.

Deterioration is visible too. (pict 3;4)

The disadvantage of this damages is that it are located on the rear corner of the profil.

Arera where the duress are very important.

Another point, the mast tune was really bad , tune done by a «professional rigger» in [land1]...

All the lateral standing rigging were overload, so most of the mast tang have some evidence of cracks on rivet hole, significant of overload. (pict 13;14;15;16)

Ankenævnet for Forsikring

15.

103088

Some sign of wear around spinnaker pool, no cracks.(pict 5;6)

Mast head

She is in good condition, halyard sheaves rotate freely, and doesn't have excessive sideways movement. Bushes are not worn, no sharp edges on sheaves.

Electrical wires are clamped correctly and not suspended under their own weight.

No chafe on wires around the mast wall exit.

Aerials in good condition. (pict 7)

Spreaders and spreaders end

There are no visible signs of cracking, fastening is all secure.

Wire is securely clamped in spreader end design.

However the first spreader end on starboard side is broken. (pict 8)

Mast step

Mast step is secure to the hull, there is no evidence of excessive corrosion and no chafe of wires around the mast wall exit.

Standing Rigging

Generally rigging is in good condition, no broken strands of wire, no visible signs of cracking along the length of the swage section. No signs of rust streaking, indicating broken strands or cracks not visible.

Rigging screws are locked to avoid unintended rotation. (pict 9;10)

Threaded fittings have correct thread engagement, minimum safe bury.

However, the tune was really bad, capshroud, intermediate and lower shroud were overload (about 15 % up) and wrong balance. (pict 11)

Furling system (sail on)

Original Harken furler

Roller furling headstay is a bit damaged from halyard wrap. (pict 12)

The swivel car rotate freely and doesn't have too much sideways movement.

The drum doesn't get an excessive sideways movement.

The forestay is a bit too long for a proper tune.

Boom

She is brand new. Just replace the day of inspection. Brand Selden

Chainplates

The construction of these ones doesn't allow a real control without dismantling.

However, they do not show sign of crack or rust streaking.

Running rigging

Most of the lines are in good condition.

Accessories

Radar and steamlight: electrical wires are clamped correctly and not suspended under their own weight, no chafe of wires around the mast wall exit and no signs of corrosion around the light base.

Ankenævnet for Forsikring

16.

103088

Insulators: No sunlight degradation of plastic, no aerial wire.

Spinnaker pole car: attachment point are secure, pole ring is sized correctly for pole end and no signs of corrosion around mast tang. Light sideways movement on car.

Conclusion:

In this case, the mast need to be replaced, this kind of impact will continue to spread and the profil will break. Daily control needed.

I drilled holes to limit the rapid propagation of cracks (see pict 17;18) but I highly recommend replacing the spar in the short term."

Af "Rigging Inspection – Additional report" udført af rigger-firma fra land2 den 19/12 2024 fremgår bl.a.:

"Rigging Inspection

Sailboat ...

Done the 19th December 2024

Visual inspection, without dismantling or radiography

ADDITIONAL REPORT

After carrying out a report on the general condition of the mast, this supplement to the report aims to explain the cause of these three impacts.

In view of the situation of the impacts, at the height of the gooseneck, and on either side of it, it is easy to imagine that the boom's end came into violent support.

We must consider that the design of this generation of boom's end could be really aggressive when thrown with the force of the wind, specially during squall.

Please see 'annexe 1' attached.

Another fact is that the boat does not have a rear lower shroud capable of stopping the travel of the boom. This why the boom was free to position itself completely perpendicular to the mast, and punch the mast in such a way.

I can therefore conclude that, the visible cracks and stress marks on the rear mast section, likely caused by or directly resulting from the rupture of the boom, clearly correspond to a squall like incident, such as the one related by the owners during the night of the 6th August.

This aligns with the sudden and intense forces that a squall can exert on a vessel's rigging.

ANNEXE 1

These ends came into the mast on both side of the gooseneck"

Klageren har i mail af 23/12 2024 til selskabet bl.a. anført:

"Vi har haft besøg af [rigger-firma i land2], som har monteret den nye bom og udført en grundig riginspektion. Fakturaen er betalt og vedhæftes blandt andet. De vurderer, at masten og riggen skal udskiftes.

Et udklip fra rapporten beskriver bl.a følgende: 'In this case, the mast needs to be replaced, this kind of impact will continue to spread and the profil will break. Daily control needed'.

For at sikre en effektiv, smertefri og mest mulig kost-effektiv proces, kan vi anvende [rigger-firma i land2] hjælp. Deres professionalisme er tydelig, og de tror på, at en ny mast og rig kan være på plads inden fire måneder. De har kontakt til ... og ..., som gør indklaringsprocessen nemmere.

Vi vedhæfter deres rapport til gennemgang- og ser frem til jeres svar samt fuldendelsen af processen, så vi igen kan sejle trygt og sikkert videre."

Selskabet har i mail af 26/12 2024 til klageren bl.a. anført:

"Rig rapporten er ikke opmuntrende læsning, Vi er enig i at rapporten viser riggerens professionalisme.

Vi vil betale for rapporten. Men skaderne på masten, skyldes i omfang slet ikke den squal i havde. Masterøret skulle have været skiftet inden jeres squal som en del af bådens vedligeholdelse."

Klageren har i mail af 29/12 2024 til selskabet bl.a. bemærket:

"Tak for dit svar, og vi sætter stor pris på, at I anerkender rapportens faglige professionalisme og ønsker at betale.

I den forlængelse vil vi bl.a. understrege, at den uddybende rapport tydeligt påpeger, at skaden ikke bare kan henføres til almindeligt vedligehold eller mangel på samme. Se vedhæftet dokument.

Rapportens fund fremhæver flg.: 'I can therefore conclude that, the visible cracks and stress marks on the rear mast section, likely caused by or directly resulting from the rupture of the boom, clearly correspond to a squall like incident, such as the one related by the owners during the night of the 6th August. This aligns with the sudden and intense forces that a squall can exert on a vessel's rigging.'

[Rigger-firma i land2] indikerer, at skaderne er opstået som følge af en signifikant ekstern påvirkning, snarere end manglende vedligeholdelse.

Derudover, kan vi qua en grundig rig-kontrol samt rapport derpå fra [land1] d. 10.06.2024 før [ocean]krydset, supplere med og konstatere, at masterøret i dette tilfælde, ikke trængte hverken vedligehold eller udskiftning. [Rigger-firma i land2] relaterer fundet direkte til den squall, vi mødte.

Vi er uenige i din umiddelbare konklusion. Hvis I ønsker at tale med [rigger-firma i land2] og gå mere granulært til værks, står de klar til at besvare jeres spørgsmål. I kan kontakte ... på følgende mail: ...

Endvidere, fremsætter rapporten, at skaden er akut og nødvendiggør udskiftning af masten for at sikre både vores sikkerhed og bådens fremtidige brug. Vi tænker, at det er i alles interesse at få

Ankenævnet for Forsikring

18.

103088

udskiftningen igangsat hurtigst muligt. Det vil være den mest omkostningseffektive og smertefrie løsning.

Vi afventer jeres tilbagemelding og håber på en løsning, så vi kan komme trygt videre på vores rejse."

Af selskabets mail af 1/1 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"Jeg vil få en taksator til at se på rig rapporterne. Når jeg får rapporten fra taksatoren vil i høre fra os."

Af udateret taksatorrapport indhentet af selskabet fremgår bl.a.:

"1. Generel information

...

Dato for forsikring 30.04.2023

...

Forsikringsbeløb Kr. 800.000,00

Selvrisiko Kr. 40.000,00

...

Skadesdato 06.08.2024

Skadesplads [Ocean]

Hændelse Vejrforhold

...

2. Den besigtigede båd

...

Bådtype ...

...

Bådens mål L: 13,10m B: 4,23m D: 2,12m

Byggeår 1989

...

3. Årsag til skaden

Vejrforhold

4. Konstaterede skader

- Flere spredte skader på masten.

5. Yderligere oplysninger

Forsikringstager fortæller:

[Uddrag af skadeanmeldelsen]

Der er senere i forbindelse med udskiftning af den beskadigede bom samt bombeslag, blevet udført et rigtjek inkl. rapport fra [rigger-firma i land2] på [ø i land2]. Denne rapport fortæller at der er blevet lokaliseret flere skader på masteprofilet.

6. Kommentar

Da forsikringstager og forsikringen har fundet en løsning på den beskadiget bom samt sejl, vil denne rapport udelukkende tage stilling til, om de efterfølgende fundne skader på masteprofilet, synes at have relation til den anmeldte hændelse.

Rapporten fra [rigger-firma i land2] fortæller at opspændingen af riggen var udført både dårligt og for hårdt, med skader på riggen til følge. Denne betragtning bakkes delvis op af rapportens tilhørende billede dokumentation.

Der er lokaliseret revner ved popnitter i området omkring vant befæstelserne i masten samt skade på sallingshorn.

Disse skader er, if. [rigger-firma i land2] rapport samt undertegnede overbevisning, opstået grundet dårligt udført riggearbejde.

Det skal nævnes at disse skader tidligere også er set opstå, som følge af tidens tand og der vil i det tilfælde, være tale om en generel vedligeholdelses opgave.

Det er undertegnede vurdering at skaderne omkring popnitter vil kunne udbedres, da der ikke er meget belastning i området over vant befæstelserne. Men dette kommer an på hvordan det øvrige område omkring befæstelserne ser ud. Dette fremgår ikke af billedmaterialet og bør endeligt vurderes af den tilstedeværende rigger.

Der er ydermere lokaliseret skader på masteprofilet omkring fæstningen mellem bom og mast.

Det er undertegnede vurdering at disse skader er opstået over tid, ved at bolten der holder bommen fast i bombeslaget, gentagende gange har gnubbet sig op af maste under medvindssejlad, hvor bommen har været slækket for langt ud.

Denne vurdering bakkes op at tidligere billeder af masten, hvor det tydeligt ses at der i en lang periode har været udfordringer i området på begge sider af masten.

Bolten fra bommen har sandsynligvis, under den anmeldte hændelse, ramt masteprofilet på BB side, idet bommen er bøjet rundt om top- og mellemvant. Men da området er påvist beskadiget via tidligere billede dokumentation, er det vanskeligt at vurdere noget om dette tryk, yderligere har beskadiget det allerede beskadiget masteprofil.

Set i lyset at mastens alder og de mange sømil sejlet, hvor bommen ofte har været slækket ud og til tider ramt masteprofilet, kan man ikke henføre den anmeldte hændelse til mastens generelle stand omkring bom befæstelsen.

Der er ligeledes lokaliseret skader på masten omkring spilerstagen. Her er det undertegnede vurdering at skaderne har været længe undervejs og kan ligeledes ses på tidligere billeder af masten.

Når spilerstagen er monteret op ad masten og ikke i brug, kan stagen bevæge sig og derved med tiden beskadige masten.

Undertegnede anser ikke denne skade som værende en del af den anmeldte hændelse. Når der zoomes ind på revnerne på masteprofilet omkring bommen, synes disse at have dybtliggende snavs og derfor vurderes de ikke at være af nyere dato. Men derimod at have udviklet sig igennem en længere periode.

Undertegnede anser forholdet hvor monteringsbolten, fra det nu skiftede bombeslag, har kunne beskadige masteprofilet, som værende en fejl konstruktion, hvor problematikken burde have været løst på et tidligere tidspunkt. Det samme gør sig gældende ved udfordringerne omkring spilerstage.

Undertegnede er enig i betragtningen fra [rigger-firma i land2] rapport, i at masten ikke er i en sødygtig stand, og bør udbedres eller skiftes før der sejles yderligere.

...

Billeder

...

Billede af masten fra 2023. Viser at der allerede var et væsentligt slid på masten på det tidspunkt.

Billede fra 2023. Viser at der allerede var et væsentligt slid på masten på det tidspunkt.

Billede fra 2023. Viser skader på masten omkring spilerstage.

Revnerne synes ikke friske af udseende."

Selskabet har i mail af 2/1 2025 til klageren bl.a. anført:

"Vedhæftet sendes taksatorens rapport. Vi må fastholde at skaderne på jeres mast, ikke skyldes den squal i havde."

I mail af 6/1 2025 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Efter en grundig gennemgang af taksatorens rapport har vi identificeret flere uoverensstemmelser, som vi mener kræver en genvurdering.

Vi ønsker, at sagen behandles med den nødvendige og rette grundighed på baggrund af de fremlagte dokumenter, data og uvildige ekspertvurderinger.

Før [ocean]krydset, fik vi under inspektion i [land1] den 10. juni 2024 udarbejdet en sikkerhedsmæssig rigrapport, der entydigt bekræftede bådens fulde sødygtighed forud for afsejlingen. Vi har delt jer dokumentation, der understøtter at skaderne eller optrap til samme, ikke var til stede på afsejlingstidspunktet.

D. 6 august 2024 blev [båd] ramt af en uventet, voldsom squal, der knækker bommen og flår forsejlet. Efterfølgende har det vist sig, at masten også pådrog sig betydelige skader.

Ved ankomst til ... og i forbindelse med bedding, fik vi da gennemført en ny fysisk inspektion af båden, udført af [rigger-firma i land2] – en aktør med dokumenteret troværdighed, som I tidligere har anerkendt professionel. Rapporten var suppleret med omfattende billedokumentation samt en faglig vurdering, der beskriver skadernes karakter, årsag og finder direkte koalition til den hændelse og de øvrige skader.

Den samlede dokumentation peger klart og entydigt på, at skaden er opstået som følge af de ekstreme vejrforhold, vi oplevede under krydset. Både [rigger-firma i land2] og Marine Claims Service har vurderet, at masten må udskiftes.

Vi finder det derfor uforståeligt, at taksatoren tilsidesætter disse vurderinger fra ellers anerkendte og uvildige kilder og uden særlig fyldestgørende begrundelse. Vi har derfor samlet forsvar til hans rapport. Se vedhæftet fil.

Vi ønsker en løsningsorienteret tilgang, der sikrer en retfærdig og professionel behandling af sagen. Vi er klar til at bidrage med oplysninger, tid og vilje til samarbejde, men processen må samtidig respektere vores fremlagte dokumentation og ekspertudtalelser. Kan I præcisere næste skridt? Vi ønsker en god og effektiv dialog, men er samtidig klar til at finde yderligere rådgivning og hjælp hertil, om nødvendigt."

Klageren har i et notat med bemærkninger til taksatorrapporten bl.a. anført:

- "1. 'Rapporten fra [rigger-firma i land2] fortæller at opspændingen af riggen var udført både dårligt og for hårdt, med skader på riggen til følge. (...) Disse skader er, if. [rigger-firma i land2] rapport samt undertegnedes overbevisning, opstået grundet dårligt udført riggerarbejde.' Side 2.*
 - Vi hyrede en professionel rigger via ... Marina i [land1], som er en anerkendt havn for oceansejlere. [Rigger-firma i land2] og [taksatorfirma] er enige om, at arbejdet med opspændingen af riggen er udført uperfekt og kan være fejlbehæftet. Det er ikke unormalt.
 - Opspændingen af riggen kan under ingen omstændigheder alene relateres til skaden. Skaden opstod som følge af anstrengende vejrforhold, under en squall på togtets, vel og mærke, sidste nat for sejl, d. 06.08.2024
 - [Rigger-firma i land2] fastslår med klar faglig autoritet og eksplicit i rapporten, at de synlige revner og stressmærker på masteprofilet er sket per direkte konsekvens af ekstreme vejrforhold.
- 2. 'Men da området er påvist beskadiget via tidligere billedokumentation, er det vanskeligt at vurdere noget om dette tryk, yderligere har beskadiget det allerede beskadiget masteprofil. Set i lyset af mastens alder og de mange sømil sejlet, hvor bommen ofte har været slækket ud og til tider ramt masteprofilet, kan man ikke henføre den anmeldte hændelse til mastens generelle stand omkring bom befæstelsen.' Side 3.*
 - Vurderingen af mastens alder med påstanden om, at bommen 'ofte har ramt masteprofilet,' synes vi er spekulativ, da udtalelsen savner konkret bevæggrund og grundlag. Masteprofilen har, som forventeligt efter flere års tro-tjeneste, overfladiske kosmetiske mærker, men aldrig haft tegn på graverende slid eller strukturelle svagheder.
 - [Rigger-firma i land2] fastslår og underbygger fagligt og utvetydigt, at revnerne og stressmærkerne skyldes uvejret d. 06.08.2024. Fremsendte billedmateriale er endvidere irrelevant og dokumenterer ikke den anmeldte skade.
 - Vi opfordrer til, at vurderinger baseres på professionelle og teknisk dokumenterede forhold. Såfremt, at I ønsker en anden end [rigger-firma i land2] til at udføre et nyt teknisk tjek af riggen, er I velkomne til at bistå os i udvælgelsen af anden kvalificeret fagperson hertil.
- 3. 'Når spilerstagen er monteret op af masten og ikke i brug, kan stagen bevæge sig og derved med tiden beskadige masten.' Side 3.*

- Taksator savner dokumentation for, at spilerstagen ikke var fastgjort korrekt. Påstanden menes endvidere irrelevant, da overfladisk gnid fra spilerstagen ikke relaterer til de anmeldte revner, som forbindes med uvejrret d. 06.08.2024, igen jf. [rigger-firma i land2].
- 4. *'Når der zoomes ind på revnerne på masteprofilet omkring bommen, synes disse at have dybtliggende snavs og derfor vurderes de ikke til at være af nyere dato.'* Side 3.
- 'Dybtliggende snavs' som argument for en ældre skade synes subjektivt vurderet og uden teknisk dokumentation. Snavs er en naturlig følge af opholdet på bedding fra 18.11.2024 til 27.11.2024. Vi er åbne for en metallurgisk undersøgelse, hvis dette ønskes. [Rigger-firma i land2] konkluderer derudover: 'The visible cracks and stress marks on the rear mast section (..) clearly correspond to a squall like incident such as the one related by the owners during the night of 06.08.2024.'
- 5. *'Undertegnede anser forholdet hvor monteringsbolten, fra det nu skiftede bombeslag, har kunne beskadige masteprofilet, som værende en fejl konstruktion, hvor problematikken burde have været løst på et tidligere tidspunkt.'* Side 3.
- Den fremsatte påstand om fejlkonstruktion bygger ikke på teknisk dokumentation eller referencer til en designmanual. Der er ikke faktisk evidens for, at skaden skyldes en fejlkonstruktion, frem for det dokumenterede uvejr d. 06.08.2024. Tidligere tre rig-rapporter, sendt over flere år, nævner intet om en fejlkonstruktion.
- Endvidere indeholder billedet på side 13 fejlbehæftede og dermed misvisende oplysninger. Billedet viser overfladeslid fra et [ocean]kryds og dateres ikke tilbage til 2023. Vi kan vedhæfte supplerende billedokumentation, der bekræfter, at masteprofilet før hændelsen maksimalt kun havde overfladeslid og ingen revner."

Selskabet har den 14/1 2025 til klageren bl.a. bemærket:

"Vi finder at vort afslag på dækning af jeres mast er velbeskrevet i taksatorrapporten.

Jeg er usikker på hvad rådgivning vi kan give eller i ønsker. Riggeren i [land1] er ikke en der efter dette kan anbefales. Hvis i vil gøre krav mod ham kan [taksatorfirma] rapporten oversættes.

Der er af den lokale rigger boret huller ved revnerne så revnerne ikke udvikler sig."

Hertil har klageren i mail af 21/1 2025 til selskabet bl.a. anført:

"Vi er uenige i jeres afslag på dækning af mastens skade og mener, at der er en klar forbindelse og evidens for, at squallen forårsagede skaden på både bom og mast.

Vi har fremlagt ekspertdokumentation fra før og efter hændelsen, som finder og viser, at skaden ikke skyldes fejlkonstruktion, slid eller ælde, men en pludselig og kraftig vejrpåvirkning.

Vi ønsker derfor en ny uvildig taksators vurdering og beder om, at sagen revurderes med inddragelse af den mængde data og dokumentation vi har indsamlet. En ny taksator er desuden velkommen ombord til en rig inspektion.

Det var [rigger-firma i land2] på [ø i land2] — ikke riggeren i [land1] — der udførte midlertidig reparation for at forhindre yderligere forværring af skaden efter squallen.

Ankenævnet for Forsikring

23.

103088

Hvis en ny vurdering ikke kan imødekommes, vil vi indbringe sagen for Ankenævnet for Forsikring."

Af selskabets mail af 27/1 2025 til klageren fremgår bl.a.:

"I kan bestille en ny mast og hvis I efterfølgende får medhold i Ankenævnet for Forsikring vil vi betale for masten."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 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.
2. Tab eller skade på grund af sædvanlige og ikke pludselige vejrpåvirkninger (vind, regn, sol, sne, frost), osmose, skadedyr, utøj og forfald. Denne undtagelse gælder ikke i tilfælde af skade på grund af synkning, brand, kortslutning eller masteskade.

...

§ 9 Erstatningens størrelse

...

2. I tilfælde af delskade udbetales de nødvendige reparationsudgifter eller genanskaffelsesudgifter uden fradrag på grund af alder slid (nyt for gammelt). Udgifter til transport til og fra nærmeste passende værft, der er nødvendiggjort af forsikringsbegivenheden, dækkes også."

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at der den 6/8 2024 under en "squall" (en kortvarig, intens storm) i forbindelse med et oceankryds skete skader på båden, idet forsejlet blev ødelagt, og bommen knækkede. Det viste sig efterfølgende, at masten også havde fået skader. Masten er blevet udskiftet. Selskabet har dækket udgift til forsejl og bom. Selskabet har afvist at dække masten under henvisning til, at der er tale om ældre skader, som er opstået over tid. Klageren ønsker ca. 302.000 kr. til en ny mast.

Klageren har anført, at riggen inklusive mast er blevet gennemgået og godkendt flere gange af professionelle firmaer, herunder i Danmark. Klageren fik i land1 før afsejling udført en 8 timer

rig-inspektion, og rapporten af 10/6 2024 dokumenterer, at masten var i fuld forsvarlig stand og ikke trængte til udskiftning eller vedligeholdelse. I land2 har klageren fået udført inspektion af et rigger-firma, og de to rapporter af 19/12 2024 dokumenterer, at skaderne på masten er opstået som følge af squallen. Klageren har anført, at selskabets taksatorrapport har alvorlige mangler og er udført af en intern taksator uden riggerfaglig baggrund. Taksators konklusion om "gamle revner" er baseret på ældre fotos af dårlig kvalitet fra sociale medier og ikke på teknisk analyse eller undersøgelse af revnerne på stedet. Taksators påstand om fejlkonstruktion mangler reference til designmanualer eller tidligere inspektioner, og der er ikke dokumentation for, at masten tidligere skulle have været udsat for unormal belastning. Klageren har foreslået, at der udføres en metallurgisk analyse for at fastslå revnernes alder eller udføres en uvildig rig-inspektion, hvilket selskabet har afvist. Klageren har anført, at skaderne skete under et meget voldsomt vejrfænomen, der forårsagede, at mast, bom og forsejl blev totalskadet. Masten havde før hændelsen alene sædvanligt overfladeslid, der ikke kompromitterede mastens strukturelle funktion eller integritet. Squallen forårsagede, at bommen knækkede, og revner og deformationer i masten kan relateres direkte til de markante aftryk fra bomfæstet.

Selskabet har anført, at skaderne på masten ifølge taksatorrapporten ikke skyldes en hændelse som en kastevind, men at masten var været for hårdt sat samt slid og ælde, idet bolten ved bombeslaget har gubbet sig op ad masten. Skaderne ved spilerstage skyldes også slitage. Der ses dybereliggende snavs i revner, hvilket viser, at revnerne ikke er nye. Selskabet har anført, at taksatorrapporten har en del billeder fra 2023, hvor der ses skader på masten, og at der således er dokumentation for, at skaderne på masten ikke er nye. Der er ikke kun tale om kosmetiske skader. Selskabet har anført, at rig-tjekket den 10/6 2024 omfattede meget andet end maste-profilet, og at undersøgelsen af masten ikke kan have været særlig grundig. Der foreligger ikke fotos fra undersøgelsen, hvilket gør det vanskeligt at vurdere undersøgelsens kvalitet og rigtighed.

Det fremgår af rigging report af 10/6 2024 fra land1, at "•All of the cables are sound and show no evidence of breaks, cracks or fractures anywhere on the cables or at the entry point to the swage fittings at both ends •All intersections of the rigging with the mast looked to be in order

Ankenævnet for Forsikring

25.

103088

•Spreader fixings to the mast were inspected and all fixing points are in good order •Spreader tip fittings appear to be tight and keeping the cables secure in their place ... •Rig tensions were checked using a Loos tension gauge and some cables were re-tensioned to around 15-18 % of breaking strain •All sheave boxes in the mast are secure and sheaves appear to turn easily •There is a thin aluminum plate between the two aft mast head sheaves at the masthead – this plate was distorted and had an edge protruding that was chafing one of the aft halyards •An attempt was made to straighten this plate back to its original position to alleviate this problem – it's likely that this problem could reoccur ... •There is no elongation of the bolt hole at the goose neck fitting of the boom to the mast and all these fixing points are sound •The same applies to the boom vang bottom connection point •No fracture cracks in these fittings were detected."

Det fremgår af skadeanmeldelse af 12/8 2024, at "Vejr: Storm ... 18-23 m/s ... – Bommen har fået et knæk – Forsejlet er iturevet ... Disse skader opstod som følge af en uforudset hændelse den 6. august, da vi på vores nylige kryds over [ocean] blev ramt af en kraftig vejrbegebenhed kendt som en squall. ... Da squallen ramte, blev skibet udsat for en voldsom kraft, der fik bommen til at knække og forsejlet til at blafre sig ødelagt. Vi reagerede hurtigt, men qua squallens uventede intensitet kunne skaderne ikke undgås. ... Inden vi påbegyndte vores krydsning af [ocean], fik vi i juni udført en grundig riginspektion i ... Marina [land1]. Rapporten fra denne inspektion viste ingen svagheder eller problemer med riggen. Vi har også fulgt en fast vedligeholdelsesrutine og udført daglige tjek af skibet for at sikre, at det altid er i bedst mulige stand. På trods af disse forberedelser var det ikke muligt at forhindre skaderne, der skyldes de ekstreme og uventede vejrforhold".

Det fremgår af Rigging Inspection rapport udført af rigger-firma i land2 den 19/12 2024, at "The mast show three impacts on either side of the gooseneck. The port side one, about 4 mm deep and show two cracks and deterioration of the profil. ... The starboard side two, with less deep, about 2 mm and have two cracks as well. Deterioration is visible too. ... The disadvantage of this damages is that it are located on the rear corner of the profil. Arera where the duress are very important. Another point, the mast tune was really bad, tune done by a «professional rigger» in

Ankenævnet *for* Forsikring

26.

103088

[land1]. All the lateral standing rigging were overload, so most of the mast tang have some evidence of cracks on rivet hole, significant of overload. ... Some sign of wear around spinnaker pool, no cracks. ... Mast head. She is in good condition, halyard sheaves rotate freely, and doesn't have excessive sideways movement. Bushes are not worn, no sharp edges on sheaves. Electrical wires are clamped correctly and not suspended under their own weight. No chafe on wires around the mast wall exit. Aerials in good condition. ... Mast step is secure to the hull, there is no evidence of excessive corrosion and no chafe of wires around the mast wall exit. Standing Rigging. Generally rigging is in good condition, no broken strands of wire, no visible signs of cracking along the length of the swage section. No signs of rust streaking, indicating broken strands or cracks not visible. ... Conclusion: In this case, the mast need to be replaced, this kind of impact will continue to spread and the profil will break. Daily control needed".

Det fremgår af Rigging Inspection – Additional report udført af rigger-firma i land2 den 19/12 2024, at "After carrying out a report on the general condition of the mast, this supplement to the report aims to explain the cause of these three impacts. In view of the situation of the impacts, at the height of the gooseneck, and on either side of it, it is easy to imagine that the boom's end came into violent support. We must consider that the design of this generation of boom's end could be really aggressive when thrown with the force of the wind, specially during squall. ... Another fact is that the boat does not have a rear lower shroud capable of stopping the travel of the boom. This why the boom was free to position itself completely perpendicular to the mast, and punch the mast in such a way. I can therefore conclude that, the visible cracks and stress marks on the rear mast section, likely caused by or directly resulting from the rupture of the boom, clearly correspond to a squall like incident, such as the one related by the owners during the night of the 6th August. This aligns with the sudden and intense forces that a squall can exert on a vessel's rigging. ANNEXE 1 These ends came into the mast on both side of the gooseneck".

Det fremgår af selskabets taksatorrapport, at "Da forsikringstager og forsikringen har fundet en løsning på den beskadiget bom samt sejl, vil denne rapport udelukkende tage stilling til, om de efterfølgende fundne skader på masteprofilet, synes at have relation til den anmeldte hændel-

se. Rapporten fra [rigger-firma i land2] fortæller at opspændingen af riggen var udført både dårligt og for hårdt, med skader på riggen til følge. Denne betragtning bakkes delvis op af rapportens tilhørende billede dokumentation. Der er lokaliseret revner ved popnitter i området omkring vant befæstelserne i masten samt skade på sallingshorn. Disse skader er, if. [rigger-firma i land2] rapport samt undertegnedes overbevisning, opstået grundet dårligt udført riggearbejde. Det skal nævnes at disse skader tidligere også er set opstå, som følge af tidens tand og der vil i det tilfælde, være tale om en generel vedligeholdelses opgave. Det er undertegnedes vurdering at skaderne omkring popnitter vil kunne udbedres, da der ikke er meget belastning i området over vant befæstelserne. Men dette kommer an på hvordan det øvrige område omkring befæstelserne ser ud. Dette fremgår ikke af billedmaterialet og bør endeligt vurderes af den tilstedeværende rigger. Der er ydermere lokaliseret skader på masteprofilet omkring fæstningen mellem bom og mast. Det er undertegnedes vurdering at disse skader er opstået over tid, ved at bolten der holder bommen fast i bombeslaget, gentagende gange har gubbet sig op af maste under medvinds-sejlads, hvor bommen har været slækket for langt ud. Denne vurdering bakkes op at tidligere billeder af masten, hvor det tydeligt ses at der i en lang periode har været udfordringer i området på begge sider af masten. Bolten fra bommen har sandsynligvis, under den anmeldte hændelse, ramt masteprofilet på BB side, idet bommen er bøjet rundt om top- og mellemvant. Men da området er påvist beskadiget via tidligere billede dokumentation, er det vanskeligt at vurdere noget om dette tryk, yderligere har beskadiget det allerede beskadiget masteprofil. Set i lyset at mastens alder og de mange sømil sejlet, hvor bommen ofte har været slækket ud og til tider ramt masteprofilet, kan man ikke henfører den anmeldte hændelse til mastens generelle stand omkring bom befæstelsen. Der er ligeledes lokaliseret skader på masten omkring spilerstagen. Her er det undertegnedes vurdering at skaderne har været længe undervejs og kan ligeledes ses på tidligere billeder af masten. Når spilerstagen er monteret op ad masten og ikke i brug, kan stagen bevæge sig og derved med tiden beskadige masten. Undertegnede anser ikke denne skade som værende en del af den anmeldte hændelse. Når der zoomes ind på revnerne på masteprofilet omkring bommen, synes disse at have dybtliggende snavs og derfor vurderes de ikke at være af nyere dato. Men derimod at have udviklet sig igennem en længere periode. Undertegnede anser forholdet hvor monteringsbolten, fra det nu skiftede bombeslag, har kunne beskadige masteprofilet, som værende en fejl konstruktion,

Ankenævnet for Forsikring

28.

103088

hvor problematikken burde havde været løst på et tidligere tidspunkt. Det samme gør sig gældende ved udfordringerne omkring spilerstage. Undertegnede er enig i betragtningen fra [rigger-firma i land2] rapport, i at masten ikke er i en sødygtig stand, og bør udbedres eller skiftes før der sejles yderligere. ... Billede af masten fra 2023. Viser at der allerede var et væsentligt slid på masten på det tidspunkt. ... Billede fra 2023. Viser skader på masten omkring spilerstage. ... Revnerne synes ikke friske af udseende."

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes § 3, at "Forsikringsselskabet bærer alle risici, som det forsikrede er udsat for, i forsikringens løbetid". Det fremgår af § 5, nr. 1, 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".

Nævnet bemærker, at det er selskabet, der skal bevise, at skaden på masten er undtaget fra forsikringsdækning efter forsikringsbetingelsernes § 5, nr. 1.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet ikke har bevist, at hovedårsagen til skaden på masten er "fejlkonstruktion, fejlproduktion, fabrikationsfejl eller materialefejl, som følge af normalt slid og ælde, korrosion, rustdannelse og elektrolyse". Selskabet skal derfor yde dækning for skaden på masten.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at skaden er sket under voldsomt vejr, hvor bommen knækkede, og sejlet blev revet itu. Riggerfirmaet i land2 har den 19/12 2024 konkluderet, at "the visible cracks and stress marks on the rear mast section, likely caused by or directly resulting from the rupture of the boom, clearly correspond to a squall like incident, such as the one related by the owners during the night of the 6th August. This aligns with the sudden and intense forces that a squall can exert on a vessel's rigging".

Nævnet har videre lagt vægt på, at båden blev gennemgået i land1 den 10/6 2024 før afsejling, hvor der blev udarbejdet en rigging report. Rapporten indeholder ikke oplysninger om væsentlige svækkelser af masten.

Ankenævnet for Forsikring

29.

103088

Nævnet har tillige lagt vægt på, at der ikke er udført en metallurgisk undersøgelse af masten efter skaden.

Nævnet bemærker, at selskabets taksatorrapport ikke giver et tilstrækkeligt sikkert grundlag for at nå et andet resultat. Taksatorrapportens fotos godtgør ikke, at masten forud for skaden var svækket i nævneværdig grad. Taksator anfører blandt andet, at "Bolten fra bommen har sandsynligvis, under den anmeldte hændelse, ramt masteprofilet på BB side, idet bommen er bøjet rundt om top- og mellemvant. Men da området er påvist beskadiget via tidligere billede dokumentation, er det vanskeligt at vurdere noget om dette tryk, yderligere har beskadiget det allerede beskadiget masteprofil. Set i lyset at mastens alder og de mange sømil sejlet, hvor bommen ofte har været slækket ud og til tider ramt masteprofilet, kan man ikke henhører den anmeldte hændelse til mastens generelle stand omkring bom befæstelsen". Nævnet må lægge til grund, at taksators vurdering er behæftet med usikkerhed om hovedårsagen til skaderne.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Allianz Global Corporate & Speciality SE v/Pantaenius A/S, skal yde dækning for skaden på masten den 6/8 2024. En eventuel kontanterstatning til klageren forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.



Svend Bjerg Hansen