

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 6. august 2025 blev i sag nr. 103102:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Vienna Insurance Group v/Axus Nordic A/S
Vinkelvej 9
6100 Haderslev

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 18/2 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Vi sejlede fra ... til ... og da vi var vest for ..., stødte vi på grund og det kunne tydeligt ses i vandet bag os idet der blev hvirvlet sand op i vandet. På det tidspunkt må der efter vores opfattelse have været lavvandet idet der øst for os også lå en båd som tilsyneladende var grundstødt eller ville signalere at der var lavvandet.

På hjemturen om søndagen, var der opstået en underlig lyd i båden vi undersøgte hvad vi kunne og fandt ud af, at hvis vi fortsatte med styrbord motor alene forsvandt lyden, hvilket vi gjorde.

Vi anmeldte skaden på Axus hjemmeside om søndagen den 1. september. Efterfølgende fik vi båden på land og undersøgt af [værft1], som sendte billeder af drevet til Axus, som førte til deres afslag.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Vi mener skaden er opstået i forbindelse med grundstødningen og dermed dækket af den tegnedes forsikring hos Axus. Derfor bør de dække skaden minus vores selvrisiko."

I brev af 11/3 2025 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Fartøj: Motorbåd mrk. ... årg. 2008 monteret med 2 stk. 260 hk. Volvo Penta dieselmotorer.

Sagen omhandler en påstået grundstødning d. 31.08.2024 syd/vest for ...

Efter modtagelse af skadeanmeldelsen kontaktes forsikringstager(ft) pr. telefon, for at klarlægge omfanget af skaden. Ft forklarer at båden efter hændelsen har fået en skurende lyd under fremdrift med motorerne, men nok ikke værre end at sæsonen godt ville kunne færdiggøres.

Jeg gør ft klart, at båden ikke skal sejle før årsagen til mislyden fra drevene er klarlagt. Vi aftaler derfor at ft skal give besked, når der er truffet aftale med havnens personale om at få båden land-sat, da jeg vil være til stede, så der på dagen kan tages beslutning om sagens videre forløb. Der rykkes flere gange for denne aftale om en dato, uden at der kommer en konkret tilbagemelding.

Den næste henvendelse i sagen kommer i form en video, som viser en mindre skævhed på den inderste propelleraksel, som driver den bagerste propel. Der fremsendes samtidig fotos af de to propeller og gearhuset.

Af fotomaterialet fremgår at bladene på begge propeller er intakte og uden hakker eller mærker. Der er end ikke ridser i malingen eller andet, der på nogen måde kunne indikere en grundstødning. Det ses imidlertid tydeligt, at vulkaniseringen mellem akselnav og propeller er sluppet på den bagerste propel, hvilket er en normal og aldersrelateret sygdom på Volvo Penta propeller. Når dette sker, vil den bagerste propel blive trykket fremad, så den kommer i kontakt med den forreste propel, som roterer den modsatte vej, hvilket resulterer i en skurrelyd.

Skævheden på den bagerste propelaksel er, som ovenfor nævnt, minimal og har ikke kunnet mærkes under drift, ligesom fortsat drift næppe ville have medført problemer.

Hvis skævheden er opstået i forbindelse med en grundstødning, kan det dog med sikkerhed siges, at det ikke er sket under drift med de i sagen omhandlede propeller, da bladene på disse er helt og aldeles ubeskadigede. Fotoet af den nederste del af gearhuset som er finnen (denne del stikker dybere end propellerne), viser heller ingen mærker, som kunne indikere en grundstødning.

Det fremgår af de indsendte fotos, at drevet er afmonteret og adskilt. Ft's reparatør, [værft1], har afgivet tilbud på udskiftning af inderste propelleraksel mv., pålydende i alt kr. 42.884,- inkl. moms. Dette arbejde er hverken bestilt, igangsat eller godkendt af Axus Nordic A/S.

Vi har igennem 30 års skadebehandling set et stort antal propeller af denne type, som efter en år-række slipper i vulkaniseringen, med den følge at propellerne under belastning trykkes imod hin-anden. Problemet er almindelig kendt og en helt normal hændelse.

Denne påstand skal man naturligvis ikke blot tage for gode varer, hvorfor vi har bedt [værft2] i ..., som er autoriseret Volvo Penta forhandler og reparatør, kommentere på de indsendte fotos. Sva-ret fra [værft2] vedlægges som Bilag 1.

Endelig skal jeg meddele, at den anmeldte skade fortsat ikke ses at være dækket under forsik-ringsaftalen.

Fotos:

[Fototekst:] Forreste propel. Bladene er aldeles ubeskadiget.

[Fototekst:] Bagerste propel. Bladene er aldeles ubeskadiget. Vulkaniseringen mellem nav og propel er sluppet.

[Fototekst:] Gearhuset. Finnen er intakt og uden ridser eller skrammer, som kunne indikere en grundstødning."

Ankenævnet *for* Forsikring

3.

103102

Ankenævnet for Forsikring

4.

103102

Klageren har i brev af 28/3 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Sagen omhandler en grundstødning d. 31.08.2024 syd/vest for ... og følgeskaderne på vores båd heraf.

Forsikringsselskabet, Axus, begrunder deres afslag med, at skaderne på vores båd ikke stammer fra grundstødning, men skyldes en hyppigt set skade som følge af slid i denne type drev, eller med andre ord, at skaderne ikke er opstået som følge af en grundstødning.

Vi skal klart afvise denne påstand og igen understrege at vi er sejlet på grund syd/vest for ..., der er ej heller tvivl om at jeg observerede en større mængde sand hvirvlet op i kølvandet.

Vi vil ikke afvise, at der typisk kan forekomme skæv aksel på netop den type drev vi har, som [værft2] i ... og så bekræfter, men vi kan med sikkerhed sige at skævheden stammer fra grundstødningen.

Tidligere på sæsonen, ultimo juli 2024, havde vi ligeledes en oplevelse, som vi anmeldte til forsikringsselskabet, Axus. Det viste sig midlertidig, da vi fik båden på land, at oplevelsen stammede fra mekanisk defekt på drevet, nærmere bestemte et hul i torpedoen og derfor ikke var dækket af forsikringen.

Skaden blev også dengang tilset af [værft1], som undersøgte de to drev på båden og de kunne ikke konstatere yderlig fejl eller skævheder. Bekræftelses mail fra [værft1] af den 28. marts 2025 vedlægges.

Med udgangspunkt i ovenstående, skal vi afvise forsikringsselskabet, Axus, påstand om at skævheden og dermed lyden skyldes almindelig kendt slitageproblem for netop denne type drev.

Vi skal fastholde at den opståede fejl på drevet, skyldes grundstødningen den 31. august 2024, og derfor er omfattet af forsikringen."

Selskabet har i brev af 22/4 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi har læst klagers svarskrivelse med bilag. Skrivelsen ses ikke at indeholde nye faktuelle oplysninger.

Klager ses at fastholde sit krav med baggrund i, at han har set ophvirvlet sand bag båden. Ophvirvlet sand betyder imidlertid ikke, at propellerne har været i kontakt med havbunden på en måde, som kan forårsage en bøjet propelleraksel.

Under fremdrift sender propellerne en kraftig vandstråle bagud. Denne vandstråle kan sagtens ophvirvle sand, hvis båden bevæger sig i et lavvandet område, men ophvirvlet sand er på ingen måde udtryk for, at propellerne har været i kontakt med sandet.

Propellerne sætter noget vand i bevægelse, hvorefter vandet sætter noget sand i bevægelse. Præcis som når en hårtørrer sætter noget luft i bevægelse, hvorefter luften sætter noget hår i bevægelse. Når håret bevæger sig er det ikke fordi, det har været igennem hårtørreren.

Hvis propellerne havde været i kontakt med havbunden på en måde, som kunne bøje en propelleraksel, ville der være tydeligt synlige spor heraf på propellerne og, ikke mindst, på drevets finne, som stikker dybere end propellerne.

Som det ses på tidligere fremlagte fotos, er der ikke antydning af mærker, hverken på propeller eller finne. Der er end ikke ridser eller skrammer i malingen, ligesom der fortsat er intakt begroning på propellerne. Båden har med sikkerhed ikke været på grund med de i fotoene viste propeller.

Klagers svarskrivelse er ledsaget af en mail fra [værft1], hvori indehaveren forklarer, at man, da bådens andet Z-drev i juli 2024 havarerede som følge af almindelig slid og ælde, hvilket man, dette til trods, valgte at anmelde som en forsikringskasse, udmålte propellerakslene på det drev, der endnu ikke var havareret, uden at finde skævheder.

Forklaringen vækker nogen forundring idet vi ikke forstår, hvorfor man skulle begynde at afmontere propeller og udmåle aksler på et Z-drev, som visuelt fremstår aldeles ubeskadiget.

Endelig er der fremsendt en videosekvens som viser, at den inderste, lange propelleraksel, som driver den bagerste propel (den propel, som er løs i vulkaniseringen mellem nav og propel) har en skævhed på ca. 0,11 mm. helt ude i enden. Udmålingen ses at være udført med et almindeligt målele, som føler på enden af propellerakslen. Volvo Penta angiver ikke en tolerance for enden af denne propelleraksel, men en 'skævhed' på 0,11 mm. ligger langt indenfor dét, der er normalt for et 16 år gammelt Z- drev.

Målemetoden er imidlertid forkert, idet udmålingen skal foretages dér, hvor den inderste aksel kommer ud gennem den yderste aksel. Korrekt udmåling kræver et specielt måleværktøj, som ikke er anvendt af [værft1], der i øvrigt ikke ses at være autoriseret Volvo Penta værksted.

Iht. Volvo Penta's servicebulletin (vedlagt som Bilag 2) må den inderste aksel slå 0,07 mm. I tillæg hertil må der være 0,03 mm. lejeslør, i alt 0,10 mm. på dette sted. Det 'tilladelige' slør ude i enden af akslen vil naturligt være langt større, men Volvo Penta angiver, som ovenfor nævnt, ikke en måleværdi for enden af akslen.

Set i forhold til, at klager lige har måttet udrede en større sum til udskiftning af et havareret drev forstår vi godt, at han gerne vil have det endnu ikke havarerede drev renoveret.

Vi forstår også godt, at [værft1] gerne vil sælge en ydelse til godt kr. 42.000,-. Endelig forstår vi godt, at begge parter vil anse det for belejligt, hvis en tredje part vil finansiere renoveringen. Dette er imidlertid ikke forsikringsselskabets opgave, da der er tale om almindelig vedligehold og en propel, der er gået løs i vulkaniseringen som følge af alder og brug. Omkostningen er påregnelig og helt almindelig, når man opererer aldrende Volvo Penta Z-drev og propeller. Det er dyrt."

I brev af 3/5 2025 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"Vi ønsker hermed at fastholde vores krav om dækning af skaden på vores båd, som følge af en hændelse, hvor båden med sikkerhed ramte sandbunden. Vi var fire personer ombord, som alle kan bevidne følgende:

- Båden stødte på grund i et område med lavt vand.

- Umiddelbart herefter opstod en tydelig mislyd fra motoren.
- Vi kunne se kraftig ophvirvling af sand og sediment fra propellerområdet.
- Skurrende lyde fra motor og drivline indtraf umiddelbart efter hændelsen.

Disse observationer giver en teknisk sammenhængende og plausibel forklaring på, at der er sket kontakt med havbunden, og at denne kontakt har medført skade. Det bestrides derfor, at skaden ikke kan være opstået alene med henvisning til manglende synlige mærker på finne eller propel. Havari på aksel og propel **kan sagtens forekomme uden synlige skader**, især hvis bunden består af blødt materiale (som sand) og kontakten sker ved lav fart – hvilket netop var tilfældet her.

Den efterfølgende måling viser en skævhed på propelakslen på 0,11 mm. Selvom Volvo Penta ikke opgiver en specifik tolerancetærskel ved akselens ende, overstiger dette resultat den teoretisk acceptable kombination af tolerance og lejeslør (0,10 mm). Målingen er derfor hverken ubetydelig eller ugyldig, blot fordi den ikke er foretaget med Volvo-specialværktøj. Mange værksteder anvender tilsvarende metoder til at identificere begyndende akselskævheder.

Det er faktisk og teknisk velunderbygget, at et sådant vrid kan skade vulkaniseringen og skabe ubalance i drevet. Dette stemmer desuden overens med de symptomer, vi oplevede straks efter grundstødningen.

Vi bemærker, at vurderingen er foretaget af [værft1] – en aktør, Axus selv har benyttet tidligere, og som er kendt for grundighed og høj faglighed. At de ikke er autoriseret Volvo Penta-værksted fratager ikke deres vurdering værdi. Tværtimod bør det indgå som en del af den samlede dokumentation, da de har observeret skadernes karakter og sammenhæng med hændelsen.

Det er urimeligt at afvise dækning med antydninger om, at vi 'ønsker en renovering' – en forsikringsvurdering skal ikke bygge på spekulationer om hensigt, men på objektive, tekniske fakta og forsikringspolicens bestemmelser.

Vi gør også opmærksom på, at bådens andet drev allerede er udskiftet grundet slid, og det understreger blot, at drevene er i en alder, hvor de er mere sårbare over for påvirkninger – herunder selv mindre grundberøringer.

Til sidst bør det understreges, at dokumentationen består af:

- Vidneudsagn fra fire personer ombord,
- Videomateriale og visuelle observationer,
- Teknisk måling,
- Udtalelse fra faguddannet reparatør.

Bevisbyrden for at afvise en anmeldt skade ligger i henhold til gældende praksis hos jer som selskab – ikke hos os. Vi forventer derfor, at sagen behandles sagligt og respektfuldt, og at vores krav vurderes ud fra de faktiske forhold og den foreliggende dokumentation."

Ankenævnet for Forsikring

7.

103102

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af mail af 13/11 2024 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"Vi har modtaget fotos mv. fra [værft1]/... Det der tydeligt ses på disse fotos er at vulkaniseringen er sluppet mellem propeller og propellernav på den forreste propeller. Den forreste propeller trykkes derved under drift/belastning ind i den bagerste propeller, hvilket skaber den mislyd mv. du har beskrevet i anmeldelsen.

At vulkaniseringen slipper er ikke en indbygget sikkerhed mod skader i drevet ved en grundstødning, men derimod et meget velkendt problem på Volvos propeller. Der er heller intet på propeller eller gearhus der indikerer at en grundstødning skulle være årsag til den anmeldte skade, hvorfor denne afvises som dækningsberettiget."

Af mail af 14/11 2024 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"Super ærgerligt at I ikke vil dække skaden og bestemt ikke det jeg havde forventet.

Du begrundet dit afslag med en kendt fejl på Volvo motor, som vel i bund og grund intet har med sagen at gøre. Jeg har fået oplyst at akslen er skæv og det skulle være årsagen til at båden fik en mislyd efter grundstødningen vest for ..., som beskrevet i min skadeanmeldelse.

For os er det 100 % sikkert, at lyden opstod umiddelbart efter grundstødningen og der er ej heller tvivl om vi sejlede på grund, så for os er der tale om en sag som, helt eller delvis, skal dækkes af jer."

Selskabet har i mail af 15/11 2024 til klageren bl.a. anført:

"Afslag på dækning gives idet der ingen skader er på hverken propellerblade eller gearhuset. Der er derfor intet der indikerer at en grundstødning skulle være årsag til at din propeller er defekt eller at akslen til bagerste propeller er skæv.

At Volvos propeller over tid slipper i vulkaniseringen er skrevet som en forklaring til den mislyde du beskriver i din anmeldelse og ikke som begrundelse for afslag på dækning.

Det fastholdes at den anmeldte skade ikke er dækket af forsikringsaftalen."

Selskabet har i mail af 7/3 2025 til værft2 bl.a. anført:

"Vi har denne ankenævns sag om en påstået grundstødning d. 31. august 2024.

Det er forsikringstagers påstand at den inderste propelleraksel er blevet skæv, samt den forreste propeller er blevet skadet ved hændelsen.

Båd data: ... - årg. 2008 - 2 x Volvo Penta SN: ... - ... Ud fra de vedhæftede fotos vil gerne bede om din vurdering i denne sag."

Ankenævnet for Forsikring

8.

103102

Hertil har værft2 i mail af 10/3 2025 til selskabet bl.a. anført:

"Med udgangspunkt i billederne, kan jeg ikke se at der har været grundstødning. Ingen fysiske skader på drev eller propeller. Jeg har dog før set at propeller har løsnet sig i navet. Dette er typisk noget der sker med alderen. Det er ikke sikkert at man mærker det direkte på et duro prop sæt men det kan medføre ubalance og propellerne kan flytte sig så de køre metal mod metal.

Hvis du ønsker en mere uddybende redegørelse er jeg nødt til at se delene."

Af en udateret mail fra værft1 til klageren fremgår bl.a.:

"[Emne:] [Bådtype] grundstødning

...

Vi kan hermed bekræfte at ved tidligere skade på drev og vi udskiftede et stk drev, der kontrollerede vi andet drev også for skader dermed også udmåling af aksler hvor vi ingen skævheder fandt."

Af Service Bulletin fra Volvo Penta fremgår bl.a.:

"To be able to measure the throw and play of the propeller shafts for Duoprops, we have produced a new tool kit Part No. 884940.

Use the tool as follows:

1. Fit the tool on the outer propellershaft (until it bottoms against the shaft).
2. Tighten the bolt on the tool being careful not to damage the splines.
3. Carefully press a dial indicator into the tool.
4. Rotate the shaft one turn and read the throw on the dial indicator. The deviation should not exceed a maximum 0.07 mm (0.0027 in.).
5. To measure the play in the propeller shafts, the shaft should be pressed against and away from the dial indicator while reading the bearing play. Rotate the shaft in different positions and read the dial indicator before each operation. The bearing play should not exceed a maximum 0.03 mm (0.0012 in.)."

Nævnet udtaler:

Den forsikrede båd er fra 2008 og har to Volvo Penta motorer. Klageren har anmeldt, at båden den 31/8 2024 sejlede på grund, hvorved akslen ved det ene drev blev skæv. Klageren ønsker dækning for skader opstået i forbindelse med grundstødningen. Selskabet har afvist, at den anmeldte skade skyldes grundstødning.

Klageren har anført, at de med fire vidner ombord stødte på grund i et område med lavt vand, og at det tydeligt kunne ses i vandet bag båden, at der blev hvirvlet sand op. Umiddelbart her-

efter opstod der skurrende lyde fra motoren. På hjemturen konstaterede klageren, at der var en underlig lyd, der forsvandt, hvis klageren fortsatte med styrbord motor alene. Klageren har haft båden på værft1, der har målt skæv aksel. Klageren har anført, at værft1 i juli 2024 tilså båden, idet det andet drev var defekt. Værft1 undersøgte begge drev og konstaterede ikke andre fejl eller skævheder. Man kan derfor sige med sikkerhed, at drevet er blevet beskadiget ved grundstødningen. Havari på aksel og propel kan sagtens forekomme uden synlige skader, især hvis bunden består af blødt materiale, og kontakten sker med lav fart.

Selskabet har anført, at den anmeldte skade ikke er dækningsberettigende, idet den ikke er sket ved grundstødning. Selskabet har anført, at det fremgår af fotomaterialet, at begge propeller er intakte og uden hakker eller mærker. Begroningen på propeller er intakt, og der er ikke ridser i malingen eller andet, der kunne indikere en grundstødning. Fotoet af den nederste del af gearhuset – finnen, der stikker dybere end propellerne – viser heller ikke mærker. Selskabet har anført, at ophvirvlet sand ikke betyder, at propellerne har været i kontakt med havbunden, således at propelakslen kan blive skæv. Selskabet har anført, at vulkaniseringen mellem akselnav og propeller er sluppet på den bagerste propel, hvilket er en normal og aldersrelateret sygdom på Volvo Penta propeller. Det fører til, at den bagerste propel trykkes fremad og kommer i kontakt med den forreste propel, hvilket resulterer i en skurrelyd. Selskabet har anført, at værft1's måling af propellerakslen er udført forkert og ikke i henhold til producentanvisning, og at den målte skævhed på 0,11 mm er klart inden for det, der er normalt for et 16 år gammelt drev. Selskabet undrer sig over, hvorfor værft1 i juli 2024 skulle have afmonteret propeller og udmålt aksel på et drev, der visuelt fremstod aldeles ubeskadiget. Selskabet har forelagt sagens fotos for værft2, der heller ikke kan se, at der har været grundstødning.

Det fremgår af mail af 10/3 2025 fra værft2 til selskabet, at "Med udgangspunkt i billederne, kan jeg ikke se at der har været grundstødning. Ingen fysiske skader på drev eller propeller. Jeg har dog før set at propeller har løsnet sig i navet. Dette er typisk noget der sker med alderen. Det er ikke sikkert at man mærker det direkte på et duro prop sæt men det kan medføre ubalance og propellerne kan flytte sig så de køre metal mod metal".

Ankenævnet for Forsikring

10.

103102

Det fremgår af mail fra værft1 til klageren, at "Vi kan hermed bekræfte at ved tidligere skade på drev og vi udskiftede et stk. drev, der kontrollerede vi andet drev også for skader dermed også udmåling af aksler hvor vi ingen skævheder fandt".

Nævnet bemærker, at klageren skal bevise, at der er sket en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, det vil sige, at den anmeldte skade er sket ved grundstødningen.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at skaden på propel-akslen er sket ved grundstødning. Nævnet kan derfor ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der ikke er påvist fysiske tegn på grundstødning på selve propellerne eller på finnen. Propelblade og finne fremstår uden skader.

Nævnet har også lagt vægt på, at selskabet har påpeget, dels det fremgår af fotos, at vulkaniseringen mellem nav og propel er sluppet, dels at dette er en almindeligt forekommende skade, der kan opstå ved drev af pågældende type som følge af sædvanligt slid og ælde. Det kan føre til, at bagerste propel trykkes frem og kan komme i kontakt med den forreste propel, hvilket resulterer i en skurrelyd.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Hans-Jørgen Nymark Beck