

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 5. november 2025 blev i sag nr. 103357:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Hun har i klageskema af 2/4 2025 til nævnet bl.a. anført:

"... og jeg købte tilbage i år 2021 en husbåd med beliggenhed i [havn1]. Der har den forsat ligget siden, hvor vi har boet på den. For knap to år siden satte vi den til salg, da ... Skibet må ikke sælges med den plads den lå på, og skulle derfor sejles til [havn2], hvor den har fået en plads hvor fra den kan sælges. I den forbindelse er [person1] og [person2] blevet ansat til, at klargøre skibet til denne sejlads. Ydermere er de blevet ansat til at skulle sejle båden fra [havn1] til [havn2]. [Person1] er ejer af [firma vedr. husbåde] og skulle efter sigende være professionel.

[Person1] og [person2] har siden 12/11-2024 været på skibet af flere omgange og renovere skibet, og udskiftet de ting der har været i stykker. Herunder en gearkasse og generator.

[Person1] har udarbejdet en forsikringsrapport til forsikringsselskabet, hvor han godkender skibet og skriver at det er godkendt og sikkert til denne sejltur. I denne rapport står der blandt andet, at skibet er tjekket udvendigt og indvendigt og der ikke er synlige tegn på skader eller råd. Forsikringsselskabet godkender denne sejlrapport og giver os tilladelse til at sejle.

Da skibet så sejler afsted den 1/3-2025 opstår der problemer. Der går ild i den generator som [person1] netop har indkøbt til skibet i forbindelse med denne sejlads. Det resulterer i, at pumperne står af og skibet begynder at tage meget vand ind. Det vand er gået i motoren og ødelægger den. Ydermere er alt isolering i nederste del af skibet ødelagt og står i vand. Skibet og [person2] ender med at blive trukket ind af redningstjenesten i [havn3]. Efterfølgende kontakter vi vores forsikringsselskab som afviser af ville dække noget som helst. De har haft to taksatorer ude, som begge vurderer at skibet ikke har været klar til at sejle. Dette har vi dog på mail, hvor de har godkendt turen. Forsikringsselskabet fralægger sig nu alt ansvar, og vil ikke erstatte noget da de mener den har været skadet inden sejladsen.

Ankenævnet for Forsikring

2.

103357

Skibet ligger på nuværende tidspunkt stadig i [havn3], og holder sig kun oven vande fordi den er sat til landstrøm. Vi er blevet bedt (af flere omgange), om at skulle flytte skibet, da den ikke kan ligge hvor den gør. Vi er udfordret i, at der ikke er nogen steder i nærheden der kan have skibet liggende. Vi har økonomisk ikke råd til de omkostninger der er i denne forbindelse (og mener heller ikke det ligger på vores side, derfor også denne klage).

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg/vi ønsker at de skal dække de omkostninger der vil være i forbindelse med rengøring, og reparation af båden. At de skal erstatte de ejendele som er blevet ødelagt. Ydermere ønsker jeg/vi at de skal erstatte de omkostninger der har/er i forbindelse med denne skade."

I brev af 13/5 2025 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Som advokat for Lloyd's v/Søassurancen Danmark, Selskabet, fastholder jeg Selskabets tidligere afgørelser, hvor Selskabet har afvist af den anmeldte skade.

PÅSTAND

Selskabets påstand er, at Klager ikke skal have medhold.

SAGENS TVISTPUNKT

Klager har indbragt Selskabets afgørelse af 11. marts 2025, hvor Selskabet har afvist, at den anmeldte skade, den 2. marts 2025, hvor der trængte vand ind i skroget af den forsikrede husbåd i forbindelse med, at Klagers husbåd skulle sejles fra [havn1] til [havn2], er en dækningsberettiget skade.

BEDØMMELSESGRUNDLAGET

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

Af forsikringspolice fremgår blandt andet:

'SÆRLIGE FORHOLD

Forsikringen dækker ikke skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør.

Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt.'

Af forsikringsbetingelserne fremgår af punkt C blandt andet:

'Kaskoforsikringen dækker ikke

4. Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:

a. at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset, behørigt udrustet eller bemannet, selvom forsikrede ikke har vidst dette.'

FAKTUM OM DEN I SAGEN OMHANDLEDE HUSBÅD

Fakta om Klagers båd er:

'FARTØJ:

Bådtype: Klinkbygget muslingeskraber af træ, 14 meter omb. til bobåd.

Bådnavn: ...

Hjemsted: [Havn1].

Bygge år: 1959.

Ankenævnet for Forsikring

3.

103357

Bygge nr.: Ukendt.
Motorstype: Ford 2701E (ifølge police), effekt formentlig 54-70 hk.
(meget lille motor henset til fartøjets displacement)
Reg. / Kaldesignal: ... (udslettet 19. december 2017).'

FORLØBET

Klager, der havde haft sin husbåd, ..., forsikret i Selskabet siden 22. september 2022, uden at forsikringen omfattede sejlads, kontaktede Selskabet, idet Klager ønskede at sejle husbåden fra [havn1] til [havn2] med henblik på sælge den.

Udvidelse af forsikring til sejlads

Klager ønskede derfor at udvide sin eksisterende husbådsforsikring til også at omfatte sejlads med husbåden.

Selskabet sendte den 18. februar 2025 et tilbud til Klager, jf. **bilag C**, hvoraf fremgår blandt andet, at:

*'Sejlads tilladt i Dansk farvand. Max. 20 sømil fra kyst.
Forsikringen dækker tillige ansvar for fjernelse af vrage (eget skib) – max erstatning 150.000 kr.
Forsikringen omfatter ikke retshjælps dækning, såfremt båden er over 20 år gammel.
Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtig.
Policen er udstyret med utakseret forsikringssum. Erstatning kan ikke overstige den faktiske værdi på indtegningsdatoen.
Før forsikringen kan reguleres til dette tilbud, skal der fremsendes dokumentation på at nyt motorservice er gennemført og motoren er godkendt til sejlads igen.*

Klager, der havde entreret med [firma vedr. husbåde], v/[person 1 og 2], sendte herefter Forsikringsrapport, udfærdiget af [firma vedr. husbåde], idet [firma vedr. husbåde] tillige var antaget til at forestå reparation og sejlads af husbåden fra [havn1] til [havn2].

Af Forsikringsrapporten, der fremlægges som **bilag D**, fremgår blandt andet,

'Skrog
Skibet har et træskrog med ishud og aluminiums overbygning til beboelse og styrehus.
Vi har besigtiget skroget indvendigt og udvendigt og finder ingen synlige tegn på skader eller råd.
Vi vurderer det er forsvarligt at sejle båden, den ønskede rute.'

Samt

'Motor og gear
Skibet har en 4-cyl Ford diesel (2701E) med og et BW Velvet Drive reduktionsgear.
Under besigtigelsen af dieseltanken var der konstateret hvidt nedfald i bunden. Inden sejladsen vil der blive udført en rensning af dieseltanken samt påfyldning af 400l frisk diesel.
Derudover blev der konstateret utæthed ved brændstofsør til cyl. 4 – dette er blevet udskiftet. Brændstoffsfilteret er i fint stand og der vil blive bragt ekstra filtre til overfarten.
Motorolie er blevet udskiftet. (7,5 L 10w-30 Mineral motorolie)
Ved gennemgang af gear blev der konstateret lækage af gearolien samt kraftig rustdannelse ved slanger til gearoliepumpen.
Hele gearkasse blev derfor afmonteret og udskiftet til andet gear i god stand. Gearolien i den nye gearkasse er blevet skyllet to gange og påfyldt til korrekt niveau.

I forbindelse med udskiftningen af gearkassen blev der ligeledes udskiftet bolte i fleks koblingen.

Efter udskiftning af gear er motoren testet med belastning, svarende til sejlads med 5 knob (i fremgear med ca. 1.500 omdrejninger mens bundet til kajen) i 5 timer.

Der var ikke konstateret mislyde, reduktion af kraft eller overophedning. Motoren vurderes til at være i stand til at fremdrive båden på den ønskede rute.

Elektronisk udstyr

Ombord på skibet er der monteret VHF, Kortplotter som er fuld funktionsdygtig stand.

Som backup til overfarten vil der være en håndholdt VHF.

[Foto]

Skibet er udstyret med 4 læsepumper. 2 stk. 12v og 2 stk. 230v. Sumpen er blevet rensset ved den ene 12v pumpe for slam. Se billeder nedenunder.

[2 fotos]

Alle pumper er testet uafhængig af hinanden.

Ved fejlsøgningen er der konstateret mislyd ved den ene 230v pumpe, hvorfor den bliver udskiftet med en ny pumpe med kapacitet 10.000 L/time.

Ud over de monterede pumper er der yderligere en reserve pumpe med 10m slange som kan tages i brug fleksibelt, efter behov.

Under overfarten bliver der etableret en 3,2 kW generator, der vil levere strøm til varmpumpen, læsepumperne samt andet udstyr på 230v.'

På baggrund af [firma vedr. husbådes] Forsikringsrapport accepterede Selskabet at udvide husbådsforsikringen til også at omfatte sejlads fra [havn1] til [havn2] som anført i Forsikringsrapporten, og udstedte forsikringspolice i overensstemmelse hermed den 27. februar 2025, jf. bilag A.

Havari - skadesforløbet

Klager anmeldte den 4. marts 2025 til Selskabet, at der den 2. marts 2025 var sket et havari, jf. **bilag E**, og anførte blandt andet:

'Vindretning Vestenvind

Vindstyrke 5

Hvordan opstod skaden?

Vejret ændrer sig under sejlads, til kraftigere end forventet. [Person2] vurderer at han skal vende om – tilbage mod [havn3]. Der kommer mere vand ind, end hvad 12V pumperne kan håndtere, så [person2] tænder generatoren for at bruge 230v pumperne ombord. Generatoren som forsyner 230V læsepumper selvantænder og bryder i brand. Det der sker efterfølgende er at motoren tager vand ind, og går ud af drift. Båden bliver lænset af [havn3] Redningstjeneste, og efterfølgende slæbt ind til [havn3].

Beskrivelse af skadens omfang

1 stk. generator

1 stk. motor

1 stk. 12V pumpe, som dagen efter skaden er indfundet viser sig at være delvis defekt.

Pumpen er på nuværende tidspunkt udskiftet til en ny funktionel pumpe.

Isolering i gulve, samt vægge i soveværelse har fået vand.

Div. el værktøj har fået vand

Fører af fartøjet da havariet indtraf

Låner

Førerens navn [person2]'

Besigtigelse af skaden af [Taksator 1]

Selskabet ønskede at besigtige skaden, hvorfor ekstern skadebesigtiger [Taksator 1] blev anmodet herom.

[Taksator 1] fremkom den 5. marts 2025 med en havarirapport, der fremlægges som **bilag F**.

[Taksator 1] havde til brug for vurderingen af skaden indhentet forklaringer fra blandt andet [Klager 1], [firma vedr. husbåde] og redningsmandskabet fra [havn3].

[Klager 1] havde forklaret blandt andet, at hun havde købt husbåden med ... i forsommeren 2020, og at husbåden havde ligget fast i [havn1] siden købet. De havde overhovedet ikke sejlet med husbåden. Husbåden havde været til salg i 1½ år, men da de ikke kunne sælge den med liggeplads i [havn1], havde de besluttet, at få den sejlet til [havn2], hvor husbåden kunne ligge.

De havde indgået aftale med [firma vedr. husbåde], der skulle gøre husbåden sejklar og forsejle den fra [havn1] til [havn2].

[Person2] ([firma vedr. husbåde]) forklarede blandt andet, at han skulle forestå sejlads fra [havn1] til [havn2].

Han var alene ombord under sejladsen, hvor der skulle styres manuelt, da der ikke var selvstyre ombord.

Han sejlede fra [havn1] til ..., hvor han gik ind for at sove. Fra ... sejlede han til ..., hvor der blev udført tætning af motorens smøreoliesystem.

Han var også inden i ..., da sejlads pga. tåge ikke var forsvarligt, og hvor han også tankede, da husbåden brugte væsentlige mere diesel end forud forventet.

Han havde overnattet i ..., fra fredag til lørdag og afgik derfra lørdag d. 1. marts 2025 kl. ca. 07. Han sejlede ... og lagde derefter kurs mod ..., og fart over grunden var 3,8 knob.

Han havde cirka en gang i timen, inspiceret motorrum og andre nedre rum, og der var ingen væsentlig vandindtrængning, og 12 volt pumperne kunne fint lænse vandet ud.

En medbragt 220 volt benzindrevet generator, der stod ude på sidedækket, kunne levere strøm til varme og pantry, samt til to 220 volt dykpumper.

Da han kom fri af ..., tiltog vind og sø og sejladsen blev urolig med megen bevægelse i husbåden. Han besluttede at vende om og sejle ind til [havn3].

Han tilså igen motorrummet, og konstaterede at der er en del vand i dette. Han kunne ikke se, hvor vandet kom ind, da alt var vådt, idet vandt blev slynget rundt af flexkobling og remhjul på motoren, og vand kom i berøring med den varme udstødning. Han startede generatoren ude på dækket, og de to 220 volt dykpumper i motorrummet.

Omkring en halv time senere lugtede han røg, hvorfor han inspicerede og konstaterede brand i den elektriske del af generatoren. Han slukkede branden med en pulverslukker og fortsatte sejladsen mod [havn3]. På grund af strøm og vind var farten da kun ca. 2 knob.

Instrumentpanelet viste, at generatoren på fremdrivningsmotoren ikke længere ladede (den leverer 12 volt til batterier og dermed de 'små' læsepumper).

Der var efterhånden en del vand i motorrummet, og remhjul og flexkobling slyngede vandet rundt i motorrummet.

Han blev bekymret for, om batterierne kunne drive læsepumperne længe nok til at han kunne nå i havn, og han kontaktede derfor beredskabet, der videregav sagen til redningsstationen i [havn3].

En redningsbåd kom ud til ham ca. en halv time senere. De havde medbragt en pumpe, men havde svært ved at få den ordentligt i gang, hvorfor redningsmandskabet besluttede at slæbe husbåden ind til [havn3].

Da slæbet var veletableret, slukkede [person2] fartøjets motor. Redningsmandskab lænsede fortsat husbåden for vand. Da de kom ind på mere roligt vand, faldt vandstanden i motorrummet igen. Husbåden blev fortøjet langs kajen i [havn3] omkring kl. 02 søndag d. 2. marts 2025.

[Person2] tilså husbåden og vurderede, at husbåden lå sikkert, og at batterierne kunne levere nødvendig strøm resten af natten. Han fik søndag den 2. marts 2025 etableret 220 volt landstrøm fra en stander på kajen til batterilader og 220 volt pumper. En 12 volt pumpe var 'svag' og blev udskiftet.

[Person2] og/eller [person1] inspicerede motoren og konstaterede, at der var vand i smøreolien og at den ikke kunne tørnes med starteren (starter 'klikkede' bare).

Redningsmandskabet i [havn3] har oplyst blandt andet, at:

- Da de kom ombord på husbåden, var der en del vand i maskinrummet.
- De forstod umiddelbart på personen ombord ([person2]), at han havde set vandindtrængning i fribordet i maskinrummet.
- Da de efter lidt tids bugsering kom i læ ved ..., og husbåden lå roligt på vandet, ophørte vandindtrængningen, og de kunne herefter lænse husbåden.
- Da vandet stod højest, stod det ca. halvt op på motoren (svært at se præcist, det var mørkt).
- Da husbåden var fortøjet i havn, skete der efter deres opfattelse ikke nogen nævneværdig vandindtrængning i fartøjet.

[Taksator 1] besigtigede fartøjet ved kajen i [havn3], hvor han observerede blandt andet,

- at der var en del diesel under motoren, og der lugtede meget at diesel nede i kahytten (soverummet) under hoveddækket foran for motorrummet,
- at der skete en tydelig vandindtrængning i sb. side under/ved en bundstok der befandt sig lige under en dørklem i soverummet under hoveddækket,
- at 12 volt læsepumpen i denne del af fartøjet, startede ca. hver 3 min. og kørte ca. 20-30 sek. pr. gang,

- at der skete en svag vandindtrængning ved agterstævnen styrbord side lidt agter for rorbrønden,
- at der var en ældre fast installeret dieselgenerator i motorrummet, men at denne var delvist adskilt og derfor uvirksom,
- at der ikke var væske på 'glykolsiden' i varmeveksleren,
- at smøreolien i bundkar og på motortop (v. nikketøj) var tydelig opblandet med vand (olie helt grå), og
- at det var den oprindelige gearkasse der var monteret på motoren.

[Taksator 1] observerede endvidere, at udvendige overflader på skrog/skandæk flere steder fremstod i dårlig stand. Dels var noget træværk meget nedbrudt, og dels var aluminiumsforhudningen, der var på dele af skroget, fra dengang det fungerede som muslingeskraber, nogle steder gået løs og/eller tæret.

Flere steder, udvendigt på overbygningen og apteringshusene, var noget 'ikke bærende' træværk nedbrudt af råd.

Sammenfattende vurderede [Taksator 1] blandt andet, at husbåden ikke havde tegn på skader på skroget, eller at husbåden havde været udsat for en hændelse forud for vandindtrængningen.

Vandindtrængningen var sket via revner og sprækker der havde været i husbådens skrog allerede forud for sejladsen.

Det var [Taksator 1]'s konklusion, at husbåden ikke havde været egnet – sødygtig – forud for den forsøgte sejlads.

Besigtigelse af skaden af [Taksator 2]

På baggrund af vurderingen og konklusionen fra [Taksator 2], at husbåden ikke havde været sødygtig på havaritidspunktet, indhentede Selskabet en second opinion fra [Taksator 2], jf. **bilag G**.

[[Taksator 2] indhentede supplerende forklaringer til brug for sin vurdering af sagen.

[Klager 2] forklarede blandt andet, at husbåden, de seneste måneder forud for havariet, var blevet gjort klart til sejlturen, og at man blandt andet havde lavet maskine og skiftet gearkasse.

Maskinen havde ikke, i den tid, hvor [Klager 1] og [Klager 2] havde haft husbåden, været startet. Husbåden blev derfor gennemgået af [firma vedr. husbåde], der havde vurderet, at det var billigere at sejle båden til [havn2] i stedet for slæbning.

[Klager 1] forklarede supplerende blandt andet, at hun havde været forbi husbåden og konstateret, at husbåden havde vandskader og at den lugtede meget af diesel.

Hun havde sammen med [Klager 2] havde brugt rigtig mange penge på at klargøre husbåden, og de vidste ikke, hvad der nu skulle ske.

[Person2] ([firma vedr. husbåde]) forklarede supplerende blandt andet, at vandet i maskinrummet stod op til omkring skruerakslen da redningsmandskabet kom. Der var damp i maskinrummet, nok som følge af, at udstødningen var kommet ned i vandet/blev våd.

Inden redningsmandskabet ankom, var motoren begyndt ikke at kunne tage omdrejninger.

På spørgsmål om, hvorfor der kom mere vand ind i skroget end pumpen kunne klare, da en kutter fra 1959 var af stærk konstruktion, forklarede han, at han ikke vidste det, men at det tydede på, at forskibet var utæt. Han havde været forbi den 6. marts 2025, hvor han kunne konstatere, at husbåden lænsede cirka 30 sekunder hvert 3. minut.

Taksator 2 foretog herefter besigtigelse af husbåden og konstaterede, jf. bilag G, side 7ff, i den forbindelse blandt andet, at

- husbåden var sprunget læk ved spunding, hvorfor der var utæthed cirka midtskibs, som var den primære årsag til vandindtrængen, men at der var indsvivning flere steder,
- lem i dørken, placeret imellem de to vinduer cirka midtskibs viste utæthed, hvor vandet piblede ind under bundstok,
- ved en gennemsnitlig beregning vurderedes det, at husbåden tog cirka 600 liter ind i timen og cirka 14 m³ i døgnet, hvor det ikke lænses,
- for så vidt angår motor og gear, var der en maskine, som havde kørt på vand og kogt vandet af varmeveksler – varmkørsel, og dæksel manglede på varmeveksler, ligesom der ikke var vand på varmeveksleren,
- starteren og flere ledninger var under vand og 12 volt kablerne, der var under vand, var kortsluttet,
- der var ikke nogen nye skader på forskibet, og
- husbåden var beskidt under dæk og lugter af diesel - både som følge af havariet men også som følge af stand på maskine samt diesel utætheder ved maskine under drift.

[Taksator 2] konkluderede på baggrund heraf blandt andet, at årsagen til vandindtrængen var, at husbåden var sprunget læk ved spunding eller i stød ved spunding.

[Taksator 2] vurderede, at maskinen ikke havde kunnet holde til turen og med stor sandsynlighed, havde smidt en toppakning under belastning/kørt varm.

[Taksator 2] vurderede at husbåden ikke havde været sødygtig.

Afvisning af dækningsberettiget skade

På baggrund af rapporterne fra [Taksator 1] og [Taksator 2] meddelte Selskabet ved mail af 11. marts 2025, at Selskabet vurderede, at husbåden ikke havde været sødygtig forud for sejlturen, hvorfor forsikringen ikke dækkede, jf. **bilag H**.

Efter Klagers senere henvendelse til Selskabet, fastholdt Selskabet, i mail af 21. marts 2025, og henviste endvidere til policen, hvoraf fremgår, *at forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt*, jf. **bilag I**.

Klager har herefter indbragt sagen for Ankenævnet for Forsikring.

Klage til Ankenævnet for Forsikring

Klager har, jf. det udfyldte webskema, overfor Ankenævnet for Forsikring gjort gældende blandt andet,

At Klager for knapt to år siden satte sin husbåd til salg, og at husbåden i forlængelse heraf skulle sejles til [havn2],

At Klager ansatte [person 1 og 2], [firma vedr. husbåde], til at klargøre husbåden til denne sejlads, samt at [person2], som er ejer af [firma vedr. husbåde], skulle sejle husbåden fra [havn1] til [havn2], og at [person2] skulle være professionel,

At [person 1 og 2] siden den 12. november 2024 havde været på husbåden ad flere omgange for at reparere husbåden og udskifte de ting, der har været i stykker, herunder en gearkasse og generator,

At [person1] udarbejdede en forsikringsrapport til Selskabet, hvor han godkendte husbåden, og hvor han skrev, at husbåden var godkendt og sikker til sejlturen,

At der i denne rapport står, at husbåden var tjekket udvendigt og indvendigt, og at der ikke var synlige tegn på skader eller råd, og at Selskabet godkendte denne rapport.

For så vidt angår Klagers påstand, **opfordres**, dvs. anmodes, Klager om at være mere specifik, særligt i forhold til 'de omkostninger der har/er i forbindelse med denne skade', idet der henvises til forsikringsbetingelsernes dækningsomfang, herunder hvad der ikke er dækket.

SELSKABETS STILLINGTAGEN

Selskabet har i forbindelse med sagens indbringelse for Ankenævnet for Forsikring gennemgået sagen på ny. Selskabet fastholder sin tidligere afgørelse, idet Selskabet har lagt særligt vægt på følgende forhold.

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

Ankenævnet kan lægge ubestridt til grund, at [firma vedr. husbåde] var Klagers rådgiver og reparatør, og at [firma vedr. husbåde] alene repræsenterede Klager i denne sag.

Oplysninger afgivet af [firma vedr. husbåde] er at sidestille med oplysninger, som er afgivet af Klager, hvorved [firma vedr. husbåde] erklæring til Selskabet binder Klager.

[Firma vedr. husbåde] godkendte og erklærede overfor Selskabet, at husbåden var fuldt ud sejldygtigt, idet [firma vedr. husbåde] samtidig erklærede, at de havde besigtiget skroget indvendigt og udvendigt uden at finde synlige tegn på skader eller råd.

Selskabet lagde [firma vedr. husbåde], og dermed Klagers, forsikringsrapport til grund ved udvidelse af Klagers husbådsforsikring til også at omfatte sejlads, hvorfor Selskabet lagde til grund, at Klagers husbåd var sødygtig, herunder at skroget var i en stand, der var egnet til sejlads samt at motor, gear og elektronisk udstyr var eller blev bragt i en stand, der var egnet til sejlads.

Det kan på baggrund af de udarbejdede besigtigelsesrapporter af henholdsvis [Taksator 1] og [Taksator 2], der begge er uvildige og uafhængige af Selskabet, lægges til grund, at Klagers husbåd, uanset [firma vedr. husbåde] erklæring herom, ikke var sødygtig på tidspunktet for sejladsen fra [havn1] til [havn2].

Selskabets godkendelse og udvidelse af husbådsforsikringen til også at omfatte sejlads byggede således på forkerte og urigtige oplysninger.

Selskabet havde dermed ikke modtaget korrekte risikooplysninger forud for forsikringens tegning. Klager har bevisbyrden for at det var tilfældet og Klager har ikke løftet denne bevisbyrde.

Allerede som følge heraf er Selskabet berettiget til at ophæve forsikringsdækningen for sejlads, idet Selskabet ikke ville have overtaget forsikringsrisikoen, såfremt Selskabet havde kendt til de faktiske risikoforhold, jf. forsikringsaftalelovens § 6, stk. 1.

Såfremt Ankenævnet for Forsikring måtte finde, at Klager ikke decideret har afgivet urigtige oplysninger i forhold til de specifikt stillede krav og betingelser for udvidelse af forsikringen, gøres det gældende, at Klager ved uagtsomhed har undladt at oplyse Selskabet om forhold, som Klager vidste eller burde vide var af betydning for Selskabet, jf. forsikringsaftalelovens § 7.

Klager har således ved sin fortielse/afgivelse af urigtige oplysninger frataget Selskabet mulighed for at vurdere de risici, der måtte være forbundet ved at lade Klager udvide forsikringen.

Det gøres som følge heraf gældende, at hvis Selskabet havde modtaget oplysninger om de faktuelle forhold om husbåden, så ville en udvidelse af forsikringen til at omfatte sejlads være blevet afslået.

Risikooplysninger der er afgivet og/eller undladt af [firma vedr. husbåde] eller nogen for hvem de hæfter, vil blive bedømt som var de givet af Klager, jf. forsikringsaftalelovens § 10.

Det gøres herunder gældende, at det fremgår af både forsikringspolice og af forsikringsbetingelserne, at

- forsikringen dækker ikke skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør.
- Forudsætning for dækning af træbåde er, at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt.
- Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af, at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset, behørigt udrustet eller bemannet, selvom Klager ikke har vidst dette.

Kravet om, at træbåde, som den i sagen omhandlede husbåd er, er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt er objektive dækningsundtagelser, og dermed ufravigelige krav for dækning.

Ved objektive dækningsundtagelser er det uden betydning, om der foreligger uagtsomhed eller forsæt fra Klagers eller dennes rådgiver/reparatørs side.

Både [Taksator 1] og [Taksator 2] konstaterede efter skaden, at husbådens skrog ikke var tæt, hvorfor der sivede vand ind i blandt andet motorrummet på grund af revner og sprækker, der var til stede forud for sejladsen fra [havn1] til [havn2].

For så vidt angår husbådens maskine gøres det gældende,

- at en medbragt/indkøbt brugt generator, der stod ude på dækket, ikke var driftssikker,
- at besætningen bestod af kun en person (ingen selvstyrer),
- at motoren øjensynligt var i meget dårlig stand forud for sejladsen, og der pågik en del arbejde på denne forud for sejladsen og under sejladsen hvor flere forhold viste sig, herunder f.eks.
 - den lækkede smøreolie ved oliefilteret (blev udbedret undervejs)
 - den forbrugte smøreolie, og der blev efterfyldt olie undervejs

- kølesystemet var utæt, og der skulle med jævne mellemrum efterfyldes væske på glykolsiden
- samling af gear/flexkobling blev rystet løs undervejs, og måtte efterspændes
- den 'nye' gearkasse der var monteret forud for turen, viste sig defekte og den 'gamle' blev genmonteret efter overflytning af nogle dele fra den 'nye'

Det er på baggrund heraf Selskabets opfattelse, at heller ikke motoren levede op til forsikringspolicens krav herom, jf. det ovenfor anførte i det hele.

Som det fremgår af rapporterne fra helholdsvis [Taksator 1] og [Taksator 2] er der ikke påvist konkrete kaskoskader ved skroget, som har kunnet give anledning til hurtig vandindtrængen og synken. Der har ikke været særligt dårligt vejrlig, som har kunnet føre til, at husbåden tog vand ind.

På baggrund af det oplyste om bådens generelle stand og efter taksatorernes sagkyndige udtalelser må det som overvejende sandsynligt lægges til grund, at skadeårsagen kan henføres til, at husbåden har utætheder som følge af slid og ælde, herunder mange år uden anvendelse til sejlads, og at bådens læsepumper ikke virkede i tilstrækkeligt omfang, medførte vandskade og skade med andre dele af husbåden.

Sammenfattende

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

Klageren har i brev af 24/6 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Vi fastholder forsat, at Lloyd's v/Søassurancen Danmark burde/bør godkende anmeldte skade grundet følgende:

... og undertegnede har hyret [firma vedr. husbåde] [person1] til, at udarbejde en forsikringsrapport af skibet ..., samt at klargøre og udbedre mulige fejl og mangler på skibet. Forsikringsrapporten blev godkendt af forsikringsselskabet, og skibet blev efterfølgende godkendt til sejlads. Skibets generator er som bekendt gået i brand, og efterfølgende er der indtaget vand under sejladsen. Selskabet udtaler efterfølgende, at skibet ikke har været godkendt og klar til sejlads grundet rapport fra de to taksatorer. Selskabet forklarer efterfølgende, at denne godkendelse blot er sket i forbindelse med denne forsikringsrapport, og de jo ikke har haft en ude, at tjekke skibet inden. Dette er jeg meget uforstående overfor. Mit spørgsmål lyder så, hvorfor har de ikke sendt en mand/kvinde ud, og tjekke skibet inden sejlads hvis dette er procedure eller hvis der har været tvivl herom? Jeg/vi har i god tro (da ingen af os er professionelle), hyret [firma vedr. husbåde] til at udarbejde omtalte forsikringsrapport. Der nævnes i klagesvaret, at jeg som klager har fortiet/afgivelse af urigtige oplysninger frataget selskabet mulighed for at vurdere de risici, der måtte være forbundet med udvidelse af forsikringen. Der skal her ingen påpeges, at undertegnede blot er 'et almindeligt menneske', og derved ikke har nogen forstand på, hvorvidt skibet i realiteten har været klar til denne sejlads. Jeg har i god tro hyret [firma vedr. husbåde] [person1] til netop at varetage denne opgave, samt stolet på, at jeg var dækket af mit forsikringsselskab i tilfælde af, at der skulle opstå skader. Hertil skal det nævnes, at grundet dette klagesvar, har undertegnede meldt [person1] til politiet, som nu skal vurdere denne påstand, om en mulig falsk rapport.

Advokat ... skriver i klagesvar, at der ikke er indtrådt en dækningsberettiget forsikringsbegivenhed. Som der også nævnes i dette klagesvar var skibet til salg. Skibet stod til at skulle sælges for 1.3 millioner kroner, men efter disse uheld er skibet nu vurderet totalskabet, og ... og undertegnede hæfter nu for denne i gæld i banken. Skibet er blevet solgt til skrot, hvilket har været en yderligere udgift på 70.000 kr. Derudover har alle ejendele om bord på skibet måtte smides ud, da de enten var ødelagt af vand eller dieselolie."

Selskabets advokat har i brev af 17/7 2025 til nævnet bl.a. bemærket:

"Uanset om Klager står i en vanskelig situation, kan Selskabet ikke påtage sig at dække en skade, som ikke er dækket i henhold til forsikringsbetingelserne.

Det er en objektiv dækningsundtagelse, at et fartøj skal være tilstrækkelig tæt samt sødygtigt, jf. forsikringspolisen samt forsikringsbetingelsernes punkt C.

Som det fremgår af [person2's] ([firma vedr. husbåde]) forklaring, jf. bilag F, side 3ff, opstod der urolig sø ud for ..., hvorefter husbåden begyndte at tage vand ind.

Ved [Taksator 1]'s besigtigelse af husbåden, sås ikke tegn på, ligesom der ikke var beretning om, at der var opstået skader på skroget/at fartøjet har været udsat for en hændelse, forud for vandindtrængning.

Vandindtrængningen er angiveligt sket via revner/sprækker der var til stede i fartøjet, allerede forud for sejladsen, hvorfor [Taksator 1] vurderede, at husbåden ikke var egnet (sødygtigt) forud for den forsøgte sejlads, jf. bilag F, side 5.

Tilsvarende vurderede [Taksator 2], jf. bilag G, side 3ff, at husbåden tog mere vand ind, end det kunne klare, hvilket medførte blandt andet en kortslutning af generator.

Som det fremgår af Selskabets tilbud af 18. februar 2025, jf. bilag C:

'Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt.

Polisen er udstyret med utakseret forsikringssum. Erstatning kan ikke overstige den faktiske værdi på indtegningsstidspunktet.

Før forsikringen kan reguleres til dette tilbud, skal der fremsendes dokumentation på at nyt motorservice er gennemført og motoren er godkendt til sejlads igen.'

Da Klager fremsendte forsikringsrapport, jf. bilag D, som indeholdt den påkrævede dokumentation for motorservice, samt at motoren var godkendt til sejlads igen, udstedte Selskabet den udvidede policedækning til sejlads med husbåden.

Selskabet kan ikke foretage en besigtigelse heraf forud for policens antagelse, da dokumentation for et motorservice samt godkendelse af, at en motor er godkendt til sejlads, skal udstedes af den, der udfører motorservice, her [firma vedr. husbåde].

Da [firma vedr. husbåde], som professionel part, herudover anførte, at husbåden var tilstrækkelig tæt og sejldygtig, havde Selskabet ikke grundlag for betvivle, at dette var korrekt.

Ankenævnet for Forsikring

13.

103357

At det ved efterfølgende besigtigelse kunne konstateres, at husbåden ikke var tæt, og dermed heller ikke sødygtigt forud for skaden, jf. bilag F og G, og hvor dette er årsagen til skaden, er et forhold som Klager, efter Selskabets opfattelse, må tage op med [firma vedr. husbåde]."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af mail af 18/2 2025 og forsikringstilbud fra selskabet til klageren og medejer af båden fremgår bl.a.:

"Jeg sender jer hermed et skriftligt tilbud på ændring af jeres forsikring, tilbuddet samt betingelser er vedhæftet i mailen.

Ved ændring af forsikringen opkræves et gebyr på 200,00 DKK til administration.

Tilbuddet omfatter dækning i form af ansvar- og kaskoforsikring. Tilbuddet gælder i 30 dage.

...

Forsikringstilbud på [båd]

Lystbåd - forsikringsprodukt Total

Kaskosum	1.320.000 kr. (utakseret)
Præmien opdeles således:	
Kasko	27.000 kr.
Ansvar	4.917 kr.
Statsafgift	13.200 kr.
<u>Samlet præmie</u>	<u>45.117 kr.</u>

Selvrisikoen udgør 10 % af skadeudgiften minimum 20.000 kr. max 80.000 kr pr. skade.

Stormflodsklausul:

Ved Officiel anderkendt storm/stormflod af Naturskaderådet gælder følgende selvrisiko:

10 % af skadeudgiften min. 30.000 kr. max 80.000 kr. pr skade også gældende ved vragsfjernelse.

Sejlads tilladt i Dansk farvand. Max. 20 sømil fra kyst.

Forsikringen dækker tillige ansvar for fjernelse af vrags (eget skib) – max erstatning 150.000 kr.

Forsikringen omfatter ikke retshjælps dækning, såfremt båden er over 20 år gammel.

Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtig.

Polisen er udstyret med utakseret forsikringssum. Erstatning kan ikke overstige den faktiske værdi på indtegningsstidspunktet.

Før forsikringen kan reguleres til dette tilbud, skal der fremsendes dokumentation på at nyt motorservice er gennemført og motoren er godkendt til sejlads igen."

Af udateret "Forsikringsrapport" udarbejdet af klagerens rådgiver fra firma vedr. husbåde fremgår bl.a.:

"FORSIKRINGSRAPPORT

...

Overordnet

[Båd] er en muslingeskraber, ombygget til husbåd på ... værft. Båden har en brutto-tonnage på 15,9 tons og er ca. 5 tons tungere efter ombygningen til husbåd. Dette vurderes at være inden for normen og påvirker ikke skibets stabilitet og generel evne til at sejle.

Sejlads fra [havn1] til [havn2] forventes at vare 48 timer over 250 sømil. Ruten går via ..., ... om ... og er planlagt i to etaper. 1. etape fra [havn1] til ... Havn hvor båden ligger i 3 dage mens besætningen hviler. 2. etape fra ... Havn til [havn2].

Skrog

Skibet har et træskrog med ishud og aluminiums overbygning til beboelse og styrehus.

Vi har besigtiget skroget indvendigt og udvendigt og finder ingen synlige tegn på skader eller råd. Vi vurderer det er forsvarligt at sejle båden, den ønskede rute.

Motor og gear

Skibet har en 4-cyl Ford diesel (2701E) med og et BW Velvet Drive reduktionsgear.

Under besigtigelsen af dieseltanken var der konstateret hvidt nedfald i bunden. Inden sejladsen vil der blive udført en rensning af dieseltanken samt påfyldning af 400l frisk diesel.

[Fotos]

Derudover blev der konstateret utæthed ved brændstofsør til cyl. 4 – dette er blevet udskiftet. Brændstofsfilteret er i fint stand og der vil blive bragt ekstra filtre til overfarten.

[Fotos]

Motorolie er blevet udskiftet. (7,5 L 10w-30 Mineral motorolie)

Ved gennemgang af gear blev der konstateret lækage af gearolien samt kraftig rustdannelse ved slanger til gearoliekøleren.

[Fotos]

Hele gearkasse blev derfor afmonteret og udskiftet til andet gear i god stand. Gearolien i den nye gearkasse er blevet skyllet to gange og påfyldt til korrekt niveau.

[Fotos]

I forbindelse med udskiftningen af gearkassen blev der ligeledes udskiftet bolte i fleks koblingen.

[Fotos]

Efter udskiftning af gear er motoren testet med belastning, svarende til sejlads med 5 knob (i frem-gear med ca. 1.500 omdrejninger mens bundet til kajen) i 5 timer.

Der var ikke konstateret mislyde, reduktion af kraft eller overophedning. Motoren vurderes til at være i stand til at fremdrive båden på den ønskede rute.

[Fotos]

Elektronisk udstyr

Ombord på skibet er der monteret VHF, Kortplotter som er fuld funktionsdygtig stand. Som back-up til overfarten vil der være en håndholdt VHF.

[Fotos]

Ankenævnet for Forsikring

15.

103357

Skibet er udstyret med 4 læsepumper. 2 stk. 12v og 2 stk. 230v. Sumpen er blevet rensset ved den ene 12v pumpe for slam. Se billeder nedenunder.

[Fotos]

Alle pumper er testet uafhængig af hinanden.

Ved fejlsøgningen er der konstateret mislyd ved den ene 230v pumpe, hvorfor den bliver udskiftet med en ny pumpe med kapacitet 10.000 L/time.

Ud over de monterede pumper er der yderligere en reserve pumpe med 10m slange som kan tages i brug fleksibelt, efter behov.

Under overfarten bliver der etableret en 3,2 kW generator, der vil levere strøm til varmepumpen, læsepumperne samt andet udstyr på 230v.

[Fotos]

Sikkerhedsudstyr

Skibet er udstyret med navigationslys, redningsflåde, anker samt nødblus. Derudover er der opustelige redningsveste til hele besætningen.

[Fotos]"

Af skadeanmeldelse af 4/3 2025 fremgår bl.a.:

"Havaridato	02.03.2025
Klokkeslæt eller tidspunkt	Natten til søndag
Vindretning	Vestenvind
Vindstyrke	5

...

Hvordan opstod skaden?

Vejret ændrer sig under sejlads, til kraftigere end forventet. [Person2] vurderer at han skal vende om – tilbage mod [havn3]. Der kommer mere vand ind, end hvad 12V pumperne kan håndtere, så [person2] tænder generatoren for at bruge 230v pumperne ombord. Generatoren som forsyner 230V læsepumper selvantænder og bryder i brand. Det der sker efterfølgende er at motoren tager vand ind, og går ud af drift. Båden bliver lænset af [havn3] Redningstjeneste, og efterfølgende slæbt ind til [havn3].

Beskrivelse af skadens omfang

1 stk. generator

1 stk. motor

1 stk. 12V pumpe, som dagen efter skaden er indfundet viser sig at være delvis defekt.

Pumpen er på nuværende tidspunkt udskiftet til en by funktionel pumpe.

Isolering i gulve, samt vægge i soveværelse har fået vand.

Div. el værktøj har fået vand.

Fører af fartøjet da havariet indtraf	Låner
Førerens navn	[Person 2]"

Af havarirapport af 5/3 2025 fra taksator 1 fremgår bl.a.:

Ankenævnet for Forsikring

16.

103357

"HAVARIRAPPORT:

INDLEDNING:

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

FARTØJ:

Bådtype: Klinkbygget muslingeskraber af træ, 14 meter omb. til bobåd.
Bådnavn: ...
Hjemsted: [Havn 1].
Bygge år: 1959.
Bygge nr.: Ukendt.
Motortype: Ford 2701E (ifølge police), effekt formentlig 54-70 hk.
(meget lille motor henset til fartøjets displacement)
Reg. / Kaldesignal: ... (udslettet 19. december 2017).

HAVARIDATO:

1-2. marts 2025.

HAVARISTED:

Farvandet ...

VEJRFORHOLD:

Jævn til frisk vind, med vindstød med hård vind fra W'lig retning.

HÆNDELSESFORLØB:

Der er bl.a. indhentet følgende fra sagens parter:

Ved samtale med [klageren] har undertegnede forstået følgende:

Hun købte fartøjet med ..., tilbage i forsommeren 2020.

Fartøjet havde været på bedding i ... kort tid før deres køb af dette.

Fartøjet har ligget fast i [havn1] siden købet, de har overhovedet ikke sejlet med fartøjet.

... fartøjet har være til salg i ca. 1½ år (opr. udbudt på Facebook til kr. 1,5 mill, senere ændret til 1,3 mill.).

De kunne ikke sælge fartøjet med pladsen i [havn1], og havde fundet frem til en plads i [havn2], hvor fartøjet kunne ligge og evt. sælges med denne plads.

[Firma vedr. husbåde] blev hyret til opgaven med at gøre fartøjet sejlklat, og forsejle dette fra [havn1] til [havn2].

Hun fraflyttede fartøjet d. 13. februar 2025, og flyttede til ...

Hun lod nogle af sine personlige ejendele blive ombord, for senere at hente dem i [havn2].

Derefter fik [firma vedr. husbåde] adgang til fartøjet, for klargøring af dette til den forestående forsejling til [havn2].

Ved samtale med [person2] ([firma vedr. husbåde]), har undertegnede forstået følgende:

Han skulle forestå sejlads fra [havn1] til .../[havn2].

Han var alene ombord under sejladsen.

Der skulle styres manuelt da der ikke var selvstyre ombord.

Han sejlede fra [havn1] til ..., hvor han gik ind for at sove.

Fra ... sejlede han til ... hvor der blev udført tætning af motorens smøreoliesystem.
Han var også inden i ..., da sejlads pga. tåge ikke var forsvarligt (og tankede i ... da fartøjet brugte væsentlige mere diesel end forud forventet).
Han havde overnattet i ..., fra fredag til lørdag.
Afgik fra ... lørdag d. 1. marts 2025 kl. ca. 07.
Sejler ..., og lægger derefter kurs mod ..., fart over grunden er 3,8 knob.
Han har ca. en gang i timen, inspiceret motorrum og andre nedre rum.
Der var ingen væsentlig vandindtrængning, og 12 volt pumperne kunne fint lænse vandet ud.
En medbragt 220 volt benzindrevet generator der stod ude på sidedækket, kunne leverede strøm til varme og pantry, samt til to 220 volt dykpumper.
Han havde haft generatoren i gang under sejladsen, for at levere 220 volt til varme og pantry.
Da han kommer fri af ..., tiltaget vind og sø, og sejladsen bliver urolig (meget bevægelse i fartøjet).
Han beslutter at vende om, og sejle ind til [havn3].

Han tilser igen motorrummet, og konstatere da at der er en del vand i dette.
Han kan ikke se hvor vandet kommer ind, da alt er vådt (vand slynges rundt af flexkobling og remhjul på motoren, og vand kommer i berøring med den varme udstødning).
Han starter generatoren ude på dækket, og de to 220 volt dykpumper i motorrummet.
Anslået ½ time senere lugter han røg.
Han inspicerer og konstatere brand i den elektriske del af generatoren, som han slukker med en pulverlukker.
Han fortsætter sejladsen mod [havn3].
Pga. strøm og vind, er farten nu kun ca. 2 knob.

Instrumentpanel viser, at generatoren på fremdrivningsmotoren ikke længere lader (den leverer 12 volt til batterier og dermed de 'små' læsepumper).
Der er efterhånden en del vand i motorrummet, og remhjul og flexkobling slynger vandet rundt i motorrummet.
Han bliver bekymret for, om batterierne kan drive læsepumperne længe nok til at han kan nå i havn, og om de har fornøden kapacitet dertil.
Han kontakter derfor beredskabet, der videregiver sagen til redningsstationen i [havn3].

En redningsbåd kommer ud til ham ca. ½ time senere.
De har medbragt en pumpe, men har svært ved at få den ordentligt i gang.
Redningsvæsenet beslutter at slæbe fartøjet ind til [havn3].
Da slæbet er veletableret og godt i gang, slukker [person2] fartøjets motor.
Redningsmandskab lænser til stadighed fartøjet, og vandstanden falder da fartøjet er kommet ind på mere roligt vand igen.
Fartøjet bliver fortøjet langs kaj i [havn3].
Kl. er ca. 02 søndag d. 2. marts 2025.
Der kan ikke umiddelbart etableres landstrøm fra kajen, men der sker nu ingen nævneværdig vandindtrængning.
[Person2] tilser div. og vurderer at fartøjet ligger sikkert, og at batterierne kan levere nødvendig strøm resten af natten.
Han går til køjs kl. ca. 04.

Da det bliver dag og han kan komme i kontakt med havnens personale, kan der etableres 220 volt landstrøm fra anden stander på kajen, til batterialder og 220 volt pumper.

En 12 volt pumpe er 'svag' og udskiftes.

De ([person2] og/eller [person1]) inspicerer motoren, der er vand i smøreolien og den kan ikke tørnes med starteren (starter 'klikker' bare).

Ved samtale med involverede personer fra Kystredningsstationen i [havn3] er bl.a. følgende oplyst:

- Da de kommer ombord i fartøjet, er der en del vand i maskinrummet.
De forstår umiddelbart på personen ombord ([person2]), at han har set vandindtrængning i fribordet i maskinrummet.
Da de efter lidt tids bugsering kommer i læ ved ..., og fartøjet ligger roligt på vandet, ophører vandindtrængning, og de kan lænse fartøjet.
- Da vandet stod højest, stod det ca. halvt op på motoren (svært at se præcist, det var mørkt).
- Da fartøjet er fortøjet i havn, sker der efter deres opfattelse ikke nogen nævneværdig vandindtrængning i fartøjet.

BESIGTIGELSE MV.:

Undertegnede besigtigede fartøjet ved kaj i [havn3].

Bl.a. følgende observeres:

- Der er en del diesel under motoren, og der lugter meget at diesel nede i kahytten (soverummet) under hoveddækket foran for motorrummet.
- Der sker en tydelig vandindtrængning i sb. side under/ved en bundstok der befinder sig lige under en dørklem i soverummet under hoveddækket. 12 volt lænsepumpen i denne del af fartøjet, startede ca. hver 3 min. og kørte ca. 20-30 sek. pr. gang.
- Der skete en svag vandindtrængning ved agterstævnen sb. side lidt agter for rorbrønden.
- Der var en ældre fast installeret dieselgenerator i motorrummet, men denne var delvist adskilt og derfor uvirksom.
- Der var ingen væske på 'glykolsiden' i varmeveksleren.
- Smøreolie i bundkar og på motortop (v. nikketøj) var tydelig opblandet med vand (olie helt grå).
- Det er den oprindelige gearkasse der er monteret på motoren.

Øvrige observationer:

- Udvendige overfladen på skrog/skandæk fremstod flere steder i dårlig stand. Dels var noget træværk meget nedbrudt, og dels var alu-forhudning (der var på dele af skroget, fra dengang det fungerede som muslingeskraber) nogle steder løsgået og/eller tæret.
- Flere steder udvendig på overbygning og apteringshuse, var ikke noget 'ikke bærende' træværk nedbrudt af råd.
- Der var 'Til Salg' skilt på fartøjet fra [firma vedr. husbåde].

KONKLUSION:

Der er ikke meldt/berettet om nogen egentlig hændelsen under sejladsen, der kan have medført vandindtrængning i dette.

Fartøjet har ligget stille i havn i ca. 4½ år, forud for sejladsen. Der opstår vandindtrængning i fartøjet, da det under sejladsen kommer ud i uroligt farvand ... for ... Det urolige farvand medfører at skibet ligger uroligt i vandet (og dele af fribordet kommer derved under vandet nær fartøjet vipper/nummer i søerne). Vandindtrængning kan meget vel ske via revner/sprækker i fribordet. Da fartøjet igen er i roligt vand, aftager vandindtrængning meget betydeligt igen.

Det er forventeligt, at der vil være utætheder i den del af en trækutter der befinder sig over flydevandlinjen, når denne har ligget uvirksom i lang tid (aktuelt i 4½ år). Der ses ikke tegn på, eller er berettet om, at der er opstået skader på skroget/at fartøjet har været udsat for en hændelse, forud for vandindtrængning. Vandindtrængningen er angiveligt sket via revner/sprækker der var til stede i fartøjet, allerede forud for sejladsen.

Da fartøjet er kommet i havn i [havn3], sker der ikke nogen alvorlig vandindtrængning i dette, og ikke mere end at en allerede installeret 12 volt pumpe kan holde det lænsat ved jævnlig drift.

Det er undertegnede's umiddelbare vurdering pba. gjorde observationer, at fartøjet ikke var egnet (sødygtigt) forud for den aktuelt forsøgte sejlads.

Det bemærkes også at:

- En medbragt/indkøbt brugt generator, der stod ude på dækket, ikke var driftssikker.
- At besætningen bestod af kun en person (ingen selvstyrer).
- Motoren var øjensynligt i meget dårlig stand forud for sejladsen, og der pågik en del arbejder på denne forud for sejladsen og under sejladsen hvor flere forhold viste sig.

Bl.a. skal følgende fremhæves:

- Den lækkede smøreolie ved oliefilteret (blev udbedret undervejs).
- Den forbrugte smøreolie, og der blev efterfyldt olie undervejs.
- Kølesystemet var utæt, og der skulle med jævne mellemrum efterfyldes væske på glykolsiden.
- Samling af gear/flexkobling rystede løs undervejs, og måtte efterspændes.
- Den 'nye' gearkasse der var monteret forud for turen, viste sig defekte og den 'gamle' blev genmonteret efter overflytning af nogle dele fra den 'nye'.

BESKADIGELSER:

Følgende forhold forventes at være beskadiget:

- Nedre del af fartøj (aptering og isolering) berørt af vand og noget diesel/smøreolie. Der er en del motorolie og diesel i motorrummet, som skyldes 'tab/læk' fra motoren.
- Betydelig lugt af dieselolie i en større del af fartøjet.
Noget uklart hvorfra dette stammer, dieselolien skal være i tank, slangeføring til motor og i motoren – ikke udenfor denne.
- Nogle indvendige overflader forurenede af vand/oliestænk.
- Motor ant. ødelagt af at have kørt med utilstrækkelig smøring (vand i olie).
Endvidere tabte den kølevand og smøreolie allerede forud for hændelsen, ligesom der var problemer med gearkassen.
Motoren var øjensynligt i meget dårlig teknisk stand allerede forud for hændelsen.
- Elektriske installationer, særligt i motorrum berørt/beskadiget af vand.
- En utæthed ved en bundstok/køl forefter i soverum er øjensynligt blevet forværret, som følgen af sejladsen/forventelig bevægelse i skroget under sejlads.
- 'Løs' generator stående på sidedæk skadet i generatordel (eldel - årsag kendes ikke, kan den have fået vand, stod ubeskyttet ude på dækket!!).

Endvidere:

- Opmagasinerede personlige effekter ombord lugter af dieselolie.
- Løse møbler m. hynder/puder, sengetøj og madrasser ombord kan lugte af dieselolie.

REPARATIONSOMKOSTNINGER:

Der er for nuværende ikke foretaget nogen prissætning/indhentet nogle priser, da det endnu er uklart hvad der skal prissættes.

STATUS:

Intet arbejde er igangsat herfra, eller andre aftaler indgået der binder selskabet. Sagen afventer selskabets stillingtagen til dækning. Fartøjet er pt. afhængig af strøm fra land, for opladning af batterier til drift af læsepumper. Forsikringstager er herfra informeret herom, samt at det er hendes ansvar som ejer at sørge herfor.

...

Der vedlægges fotobilag med farvefoto's af fartøj og skadesomfang:

Foto nr. Beskrivelse af billede:

- 1 & 2. Viser fartøjet ved kajen i [havn3].
- 3 & 4. Viser uafdækket generator på det lavet placerede sidedæk i sb. side.
5. Viser generatordelen, hvor det opstod brand og der ses spor efter slukningspulver.
6. Viser skader på ledningsnet ved udtag.
7. Viser alu-forhudning på forskib, der ses tegn på korrosion nogle steder på denne.
8. Viser delvis løsgået alu-forhudning lige over vandlinjen på sb. side midtskibs.
9. Viser lænsning, ca. 25 sek. hvert 3 min.
- 10 & 11. Viser fribordet i bb. side lidt agter for midtskibs.
Udefra ser det mindre sundt ud, dele af skandækplanken er helt væk.
12. Viser dørken i pantryet (det oprindelige styrehus).
Pilen markerer nedgangen til motorrummet.
På dørken ligger værktøj, olie, oliefilter mv. som blev brugt undervejs for at holde motoren i gang.
13. Viser hovedmotoren i fartøjet.
Denne var øjensynligt i dårlig teknisk stand allerede forud for sejladsen.
- 14 & 15. Viser den 'faste' generator i fartøjets sb. side, der var defekte forud for sejladsen.
16. Viser bb. side i motorrummet.
17. Viser stævnør m. tætning, skrueaksel og flekskobling mv.
Ved besigtigelsen var der ingen vandindtrængning ved stævnørret.
18. Viser klædning på sb. side af agterstævnen.
Ved pilen skete der en svag vandindsivning v. besigtigelsen.
19. Viser soverum under hoveddækket.
Pilen marker lem i dørken
20. Viser nedkik i ovennævnte lem i dørken.
Der skete en tydelig vandindtrængning ved en bundstok.
- 21-31. Viser generelle billeder fra fartøjet.
32. Viser indkik i det lille styrehus, der er sat ovenpå det oprindelige styrehus.
33. Viser en af de ombordværende varmepumper, der skal drives af 220 volt.
34. Viser salgsskilt på fartøjet."

Af besigtigelsesrapport af 10/3 2025 fra taksator2 fremgår bl.a.:

"Besigtigelse rapport

...

Skade Vandindtrængen, motorhavari, generator og pumpe havari

...

Indledning

Undertegnede skadeskonsulent, har på anmodning af Søassurancen Danmark, foretaget besigtigelse i sagen den 10. marts.

Der foreligger i sagen skadesanmeldelse af 4. marts 2025

Forsikringsrapport sagsnummer ... [firma vedr. husbåde].

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

...

Oplysninger om [båd] på nettet/salgsbeskrivelse. Opdateret: 13.06.2024 08:08

[Båd] er en ombygget muslingeskraber fra 1959, som har sejlet i ... [Båd] har tilbage i 2015-2017 gennemgået en omfattende renovering, og er ombygning på ... Værft. [Båd] måler 14,08m. i længden, 5,24m. i bredden samt en dybgang på 1,5m. [Båd] rummer omkring 65 beboelige m², en masse opbevaringsplads under og over dæk, samt en stor lækker tagterrasse på 25m². [Båd] er fuldt isoleret, og opvarmes med 2 varmepumper, brændeovn samt gulvvarme på badeværelset. Træder du ombord på [båd] er det første du bliver mødt af en dejlig rummelig og lys stue/spisestue. Her er plads til at opholde sig og nyde den dejlige panoramaudsigt udover vandt. I forbindelse med stuen, lidt forskudt finder man et fuldt funktionelt køkken med alt inkl. Her er ny induktionskogeplade med integreret emhætte, ny opvaskemaskine, ny ovn, mikroovn samt et stort køleskab. For enden af køkkenet finder man badeværelset, hvor der er bruser, toilet samt vaskemaskine. I den anden ende af stuen befinder sig et gæsteværelse med soveplads til 2 personer. Bevæger man sig nedenunder finder man master bedroom, hvor her igen er god plads samt en 200x200cm seng. I forbindelse med soveværelset har vi valgt at bygge et walk-in closet hvor vi her plads til alt vores tøj, sko mm. Alt i alt, et superrummeligt og dejligt skib med masser af plads til at udfolde sig på og nyde en simpel og rolig tilværelse. Gråvand- (600L), sortvand- (1000L), drikkevand- (600L), samt dieseltank (600L) befinder sig ombord, så man ikke nødvendigvis er afhængig af at ligge for kaj altid. [Båd] har i sommeren 2020 været en tur på bedding. [Båd] er understyret med en ældre Ford motor samt et styrhus så skibet kan sejles hvorhen man lyster. Flere billeder, yderligere spørgsmål samt dokumentation på skibet kan sende ved henvendelse på ...

...

Besigtigelse

Samtale med [medejer] 7 marts.

[Medejer] oplyser skibet de sidste måneder er blevet gjort klar til at skulle sejle til [havn2], man har bla lavet maskine og skiftet gearkassen. Skibet sejler fra [havn1] mod [havn2] for at her kan det sælges med en plads. Han har haft skibet sammen med [klageren] og i ca 3-4 år.

Maskine har ikke i deres tid været startet så derfor blev den gennemgået af [person2] firma inden afsejling. De vurderer det var billigere end slæbning. Han har ikke selv været ovre og se det men ved hovedsagelig kun det der står i anmeldelse. Han henviser til [klageren] der har været forbi skibet:

Samtale med [klageren] 7 marts.

[Klageren] oplyser hun har været forbi skibet og har efterfølgende sendt 2 billeder samt en video - skibet har vandskader og lugter meget af diesel. Hun har hjemtaget flere personlige effekter i håb om at kunne vaske diesellugten ud af sengetøj mm.

De har brugt rigtige mange penge på at klargøre skibe og ved nu ikke hvad der skal ske. Nogle til skibet ligger i nøgleboks. Aftaler med undertegnede skibet besigtiges mandag formiddag og undertegnede tager samtale med [person2] da de ved mest om hvad der sker under sejladsen.

Samtale med [person2] 10 marts:

[Person2] oplyser han har givet udførlig forklaring til [taksator1] - men som han husker det i dag. Skadesanmeldelse giver anledning til følgende.

Vejret ændre sig : Hvorledes ?

Han har sejlet fra ... hele dagen - uden problemer og ikke mere vand end hans 12 volt pumper kan følge med – han tjekker til maskine ca. en gang i timen, herunder olie, kølervæske. Ved ikke helt hvor meget skibet lænses men blot at 12 volt pumper kunne følge med. De har sejlet ud fra [havn1] og har været i ..., ..., ... forinden uden større problemer - sejladsen gik planmæssigt.

...

Oplyser det blæser op - fra lands vind ind fra siden, sidst på aften begynder 12 volt pumper ikke at kunne følge med og han starter generator som kører ca. 15 min til ½ time hvorefter der kommer ild i denne og han slukker dette. Hovedmaskine kører hele tiden.

Han oplyser vandet står i maskinrummet op til omkring skrueaksel da redningstjeneste ankommer. Damp i maskinrummet nok som følge af udstødning kommer ned i vandet/ bliver våd. - motor ligger ned. Da han kalder ... radio for assistance er han ca. 7 sømil fra [havn3] og vender rundt og ca 4 sømil fra [havn3] da de ankommer.

Motor begynder inden de ankommer ikke at kunne tage omdrejninger. Han slukker den selv.

Kommer mere vand ind end pumper kan tage - hvorfor - kutter fra 1959 – stærk konstruktion?

Han ved det ikke men tyder på forskibet er utæt han var forbi den 6. marts og her kunne han konstatere at skibet ca. lænsede 30 sek. hvert 3 min.

Besigt undertegnede:**Årsag til vandindtrængen - primær område.**

Det er konstateret skibet er sprunget læk ved spunding ca midtskibs i skibet - ved lem ned i dørken kan det konstateres vandet pibler ind under bundstok.

Video af skibet viser det lænses ca 25-28 sek hvert ca 3 min. ½ tomme slange og vurderer ca 30 liter pr gang.

Det vurderes den primære årsag er ved utætheden i dørken for kahyt men kan yderligere konstatere skibet er våd og vand flere steder imellem spanter i agterskibet.

Ved en gennemsnitlig beregning vurderes det skibet ager ca 600 liter ind i timen og ca 14 m³ i døgnet hvor det ikke lænses.

Skibet ligger med 2 stk. 12 volt pumper som begge kørte under besigt og en gang på sammen tid - ligeledes 2 stk. 230 volt dybpumper foran og under maskine. Forreste pumpe her blev testet og tømte sumpen.

Skibet er ikke sødygtig som det henligger ca 14 m³ i døgnet vil betyde skibet synker hvis strøm/pumper svigter og skal på bedding - tæthed hurtigst mulig.

Anbefaler man ASAP tager kontakt til ... skibsværft.

...

[Fototekst:] Lem i dørken er ca. placeret imellem de 2 vinduer. og utæthed ca. midtskibs.

[Fototekst:] Utæthed ved spunding ca. midtskibs - primær årsag til vandindtrængen (der vil være indsvivning flere steder som tillæg) SE VIDEO

[Fototekst:] Vigtig landstrøm virker - svigter denne og løber skibet tør for strøm vil det synke inden for kort tid.

[Fototekst:] Landstrøm fra tavle hen til skibet.

[Fototekst:] Motor og gear. Der er konstateret en maskine som har kørt på vand og kogt vandet af varmeveksler – varmkørsel. Dæksel mangler på varmeveksler. Aldersrelateret maskinrum med en for skibets størrelse mindre maskine. SE VIDEO

[Fototekst:] Ingen vand på veksler.

[Fototekst:] 'Mayonnaise' ved topstykke - maskine har været varm eller gået en toppakning. Maskine kræver som minimum hovedrenovering eller udskiftning.

Årsag vurderes primært at være alder og ikke har kunne holde til turen - vand i maskinrummet kan have haft en betydning men det 'koger' normalt ikke vandet af varmeveksler - så ligner mere en toppakning, eller rivning af maskine. [Person2] oplyser trækraft blev nedsat. - oplyser ikke andet end han selv slukkede for den.

[Fototekst:] Starter under vand og flere ledninger under vand - 12 volt kabler under vand kortsluttet.

[Fototekst:] Pumper.

[Fototekst:] Foran maskine. 230 volt blev aktiveret og sump pumpet ned.

[Fototekst:] Den gule pumpe blev arbejdet med og kørte. 230 volt flyder sat på plads igen.

[Fototekst:] Visuelt ikke 'nye skader i forskibet'

[Fototekst:] Glasplade - borde og stole på taget er ikke ødelagt.

[Fototekst:] Brand ved generator. Generator oplyser [person2] blev købt til lejligheden for kr. 8500,00 inkl. moms.

[Fototekst:] Styrhun og motorinstrumenter.

[Fototekst:] Temp og olietryk.

Konklusion

Årsag til vandindtrængen er skibet er sprunget læk ved spunding eller i stød ved spunding. Skibet bør komme på land og have et bundeftersyn.

Skibet er ikke sødygtigt som henligger. Bør komme på bedding med det sammen.

Det vurderes ikke maskine har kunne holde til turen og med stor sandsynlighed har smidt en toppakning under belastning/kørt varm. Maskine har ikke glycol på varmeveksler.

Generator har med stor sandsynlighed fået vand og kortslutter ved udgang og går i brand - værdi kr. 8500,00.

Skibet er beskidt under dæk og lugter af diesel - både som følge af havariet men også som følge af stand på maskine samt dirsels utætheder ved maskine under drift.

Beskadigelser/Økonomi

Generator kr. 8500,00

Pumper 230 volt og 12 volt pumper kørte - så kan ikke se fejl her – men altid løbende kontrol.

Hovedmaskine - hovedmaskine har ikke kunne holde til sejladser og tyder på en toppakning er gået som følge af varmekørsel. Intern maskinskade.

Rengøring - men bærer også præg af at være under transport med surringer og inventar stablet sammen. Dørk vask - diesel lugt er primært som følge af maskine installationen.

IKKE SØDYGTIG

Skibet bør komme på bedding i [havn3] ASAP og vil anbefale slæb i godt vejr."

Selskabet har i mail af 11/3 2025 til klageren og medejer af båden bl.a. anført:

"Vi har nu modtaget rapport fra både besigtiger [taksator1] samt besigtiger [taksator2], der foretog en uafhængig second opinion. Begge rapporter er vedhæftet.

Rapporterne er gennemgået i vores skadeteam og med vores skadefach. I henhold til forsikringsbetingelserne er skader, som er opstået på baggrund af nedenstående, **ikke dækningsberettigede**:

C – KASKOFORSIKRING

4. Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:

a. at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset, behørigt udrustet eller bemannet, selvom forsikrede ikke har vidst dette.

På den baggrund vil vi ikke foretage os yderligere. Modtager i en faktura fra Redningsstationen [havn3] for indslæb 2. marts 2025, skal I sende den til os, så betaler vi uden fratræk af selvrisiko.

Vi gør opmærksom på [taksator 2's] rapport, der angiver at skibet bør komme på bedding hurtigst muligt."

Selskabet har i mail af 21/3 2025 til klageren og medejer af båden bl.a. anført:

"For at gøre det helt kort er der i policen specifikt anført følgende:

SÆRLIGE FORHOLD

Forsikringen dækker ikke skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør.

Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkeligt tæt samt sødygtigt.

[Båd] viste sig ikke at være tilstrækkelig tæt og dermed ikke sødygtigt."

Af police af 27/2 2025 fremgår bl.a.:

"SÆRLIGE FORHOLD

Forsikringen dækker ikke skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør.

Ankenævnet *for* Forsikring

25.

103357

Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"C – KASKOFORSIKRING

...

Endvidere dækkes:

- f. skade på fartøjets skrog som følge af en ulykkelig hændelse, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.
- g. skade på fartøjets maskineri, inventar og sædvanligt udstyr, som følge af fartøjets stranding, grundstødning, kollision, synken eller kæntring, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.
- h. slæbegodtgørelse samt bjærgeløn.

Kaskoforsikringen dækker ikke

- 4. Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:
 - a. at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset, behørigt udrustet eller bemannet, selvom forsikrede ikke har vidst dette.
 - b. slid, alder, råd, svamp, rust, korrosion og anden tæring, rotter, mus, orm eller andre skadedyr, eller af andre årsager, som kan ligestilles hermed."

Nævnet udtaler:

Den forsikrede båd er en træbåd fra 1959, der er ombygget til husbåd. Klageren købte båden medio 2020 og har haft den liggende i havn1 uden at sejle. Klageren ønskede at flytte båden til havn2, og hun indgik aftale med et firma, der beskæftiger sig med rådgivning, transport og reparation af husbåde. Firmaet gennemgik båden for at vurdere, hvad der skulle laves for at gøre båden klar til sejlads ved egen kraft, og der blev blandt andet udskiftet gearkasse og generator. Firmaet skulle stå for sejladsen fra havn1 til havn2. I februar 2025 ønskede klageren at udvide forsikringen, så den også omfatter sejlads. Hun fremlagde en forsikringsrapport udarbejdet af husbådfirmaet, hvor bådens skrog, motor og gear, elektronisk udstyr og sikkerhedsudstyr blev gennemgået, og hvor det fremgår, at "Vi vurderer det er forsvarligt at sejle båden, den ønskede rute". Selskabets udstedte den 27/2 2025 police for "Bobåd med sejlads". Den 1/3 2025 om aftenen skete der skade på båden under den planlagte sejlads mod havn2, idet båden tog vand ind i motorrummet og måtte slæbes til havn3 af en redningsbåd. Selskabet har afvist, at der foreligger en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed. Klageren ønsker dækning.

Klageren har anført, at hun i god tro har hyret et professionelt firma til at klargøre skibet, udbedre fejl og mangler, udarbejde forsikringsrapport og stå for sejladsen, idet hun og medejer af skibet er "almindelige mennesker", der ikke kan vurdere, hvad der skulle til, før skibet var klar til sejlads. Husbådfirmaet har undersøgt skibet indvendigt og udvendigt, og der var ikke synlige

tegn på skader eller råd. Firmaet har skrevet, at skibet var sikker til sejlturen. Klageren har anført, at selskabet har godkendt forsikringsrapporten og givet tilladelse til at sejle. Hvis selskabet ønskede at besigtige skibet, kunne selskabet have gjort dette. Klageren har anført, at selskabet ikke kan fralægge sig sit ansvar. Klageren har støttet på, at hun ville være dækket af forsikringen, hvis der opstod skader.

Selskabet har anført, at det fremgår af policen, at det er en forudsætning for dækning af træbåde, at fartøjet er tilstrækkeligt tæt og sødygtigt. Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt C.4.a, at forsikringen ikke dækker, hvis fartøjet ikke er sødygtigt. Selskabet har anført, at begge taksatorrapporter konkluderer, at båden ikke var sødygtig, idet det vurderes, at vandindtrængningen er sket via revner og sprækker, der var til stede i skroget før sejladsen. Der er ikke tegn på nye skader eller en hændelse. Det må lægges til grund, at husbåden havde utætheder som følge af slid og ælde, og at læsepumper ikke virkede i tilstrækkeligt omfang. Desuden var motoren i meget dårlig stand. Selskabet har anført, at kravet om, at træbåden skal være tæt og sødygtig udgør objektive dækningsbetingelser, der ikke har været opfyldt. Ved objektive dækningsbetingelser er det uden betydning, om der foreligger uagtsomhed eller forsæt fra klagerens eller hendes rådgiver/reparatørs side. Selskabet har anført, at selskabets godkendelse og udvidelse af forsikringen til at omfatte sejlads byggede på urigtige oplysninger i rapporten fra husbådfirmaet. Husbådfirmaet er klagerens rådgiver, og oplysninger afgivet af rådgiveren er at sidestille med oplysninger, der er afgivet af klageren, hvorfor husbådfirmaets forkerte erklæring binder klageren.

Det fremgår af forsikringstilbud af 18/2 2025, at "Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtig. ... Før forsikringen kan reguleres til dette tilbud, skal der fremsendes dokumentation på at nyt motorservice er gennemført og motoren er godkendt til sejlads igen."

Det fremgår af udateret forsikringsrapport udarbejdet af husbådfirmaet, at "Skibet har et træskrog med ishud og aluminiums overbygning til beboelse og styrehus. Vi har besigtiget skroget indvendigt og udvendigt og finder ingen synlige tegn på skader eller råd. Vi vurderer det er for-

svarende til den ønskede rute. ... Ved gennemgang af gear blev der konstateret lækage af gearolien samt kraftig rustdannelse ved slanger til gearoliepumpen. ... Hele gearkasse blev derfor afmonteret og udskiftet til andet gear i god stand. ... I forbindelse med udskiftningen af gearkassen blev der ligeledes udskiftet bolte i flekskoblingen. ... Efter udskiftning af gear er motoren testet med belastning, svarende til sejlads med 5 knob (i fremgear med ca. 1.500 omdrejninger mens bundet til kajen) i 5 timer. Der var ikke konstateret mislyde, reduktion af kraft eller overophedning. Motoren vurderes til at være i stand til at fremdrive båden på den ønskede rute".

Det fremgår af skadeanmeldelse af 4/3 2025: "Hvordan opstod skaden? Vejret ændrer sig under sejlads, til kraftigere end forventet. [Person2] vurderer at han skal vende om – tilbage mod [havn3]. Der kommer mere vand ind, end hvad 12V pumperne kan håndtere, så [person2] tænder generatoren for at bruge 230v pumperne ombord. Generatoren som forsyner 230V læsepumper selvantænder og bryder i brand. Det der sker efterfølgende er at motoren tager vand ind, og går ud af drift. Båden bliver lænset af [havn3] Redningstjeneste, og efterfølgende slæbt ind til [havn3]".

Det fremgår af taksatorrapport af 5/3 2025 fra taksator1, at person2 fra husbådfirmaet – der sejlede båden på skadetidspunktet – har oplyst, at "Der var ingen væsentlig vandindtrængning, og 12 volt pumperne kunne fint læse vandet ud. En medbragt 220 volt benzindrevet generator der stod ude på sidedækket, kunne leverede strøm til varme og pantry, samt til to 220 volt dykpumper. ... Da han kommer fri af ..., tiltaget vind og sø, og sejladsen bliver urolig (meget bevægelse i fartøjet). Han beslutter at vende om, og sejle ind til [havn3]. Han tilser igen motorrummet, og konstatere da at der er en del vand i dette. Han kan ikke se hvor vandet kommer ind, da alt er vådt (vand slynges rundt af flexkobling og remhjul på motoren, og vand kommer i berøring med den varme udstødning). Han starter generatoren ude på dækket, og de to 220 volt dykpumper i motorrummet. Anslået ½ time senere lugter han røg. Han inspicerer og konstatere brand i den elektriske del af generatoren, som han slukker med en pulverslugger. ... Instrumentpanel viser, at generatoren på fremdrivningsmotoren ikke længere lader (den leverer 12 volt til batterier og dermed de 'små' læsepumper). Der er efterhånden en del vand i motor-

rummet, og remhjul og flexkobling slynger vandet rundt i motorrummet. ... En redningsbåd kommer ud til ham ca. ½ time senere. ... Redningsvæsenet beslutter at slæbe fartøjet ind til [havn3]. Da slæbet er veletableret og godt i gang, slukker [person2] fartøjets motor. Redningsmandskab lænser til stadighed fartøjet, og vandstanden falder da fartøjet er kommet ind på mere roligt vand igen. Fartøjet bliver fortøjet langs kaj i [havn3]. Kl. er ca. 02 søndag d. 2. marts 2025. Der kan ikke umiddelbart etableres landstrøm fra kajen, men der sker nu ingen nævneværdig vandindtrængning".

Det fremgår videre af taksatorrapport af 5/3 2025 fra taksator1: "KONKLUSION: Der er ikke meldt/berettet om nogen egentlig hændelsen under sejladsen, der kan have medført vandindtrængning i dette. Fartøjet har ligget stille i havn i ca. 4½ år, forud for sejladsen. Der opstår vandindtrængning i fartøjet, da det under sejladsen kommer ud i uroligt farvand ... Det urolige farvand medfører at skibet ligger uroligt i vandet (og dele af fribordet kommer derved under vandet nær fartøjet vipper/rummer i søerne). Vandindtrængning kan meget vel ske via revner/sprækker i fribordet. Da fartøjet igen er i roligt vand, aftager vandindtrængning meget betydeligt igen. Det er forventeligt, at der vil være utætheder i den del af en trækutter der befinder sig over flydevandlinjen, når denne har ligget uvirksom i lang tid (aktuelt i 4½ år). Der ses ikke tegn på, eller er berettet om, at der er opstået skader på skroget/at fartøjet har været udsat for en hændelse, forud for vandindtrængning. Vandindtrængningen er angiveligt sket via revner/sprækker der var tilstede i fartøjet, allerede forud for sejladsen. Da fartøjet er kommet i havn i [havn3], sker der ikke nogen alvorlig vandindtrængning i dette, og ikke mere end at en allerede installeret 12 volt pumpe kan holde det lænset ved jævnlig drift. Det er undertegnede's umiddelbare vurdering pba. gjorte observationer, at fartøjet ikke var egnet (sødygtigt) forud for den aktuelt forsøgte sejlads. Det bemærkes også at: ... Motoren var øjensynligt i meget dårlig teknisk stand allerede forud for hændelsen".

Det fremgår af taksatorrapport af 10/3 2025 fra taksator2, at "Årsag til vandindtrængen - primær område. Det er konstateret skibet er sprunget læk ved spunding ca. midtskibs i skibet - ved lem ned i dørken kan det konstateres vandet pibler ind under bundstok. Video af skibet viser det lænser ca. 25-28 sek. hvert ca. 3 min. ½ tomme slange og vurdere ca. 30 liter pr gang.

Det vurderes den primære årsag er ved utætheden i dørken for kahyt men kan yderligere konstatere skibet er våd og vand flere steder imellem spanter i agterskibet. Ved en gennemsnitlig beregning vurderes det skibet ager ca. 600 liter ind i timen og ca. 14 m³ i døgnet hvor det ikke lænses. ... 'Mayonnaise' ved topstykke - maskine har været varm eller gået en toppakning. Maskine kræver som minimum hovedrenovering eller udskiftning. Årsag vurderes primært at være alder og ikke har kunne holde til turen - vand i maskinrummet kan have haft en betydning men det 'koger' normalt ikke vandet af varmeveksler - så ligner mere en toppakning, eller rivning af maskine. [Person2] oplyser trækraft blev nedsat - oplyser ikke andet end han selv slukkede for den. ... Konklusion. Årsag til vandindtrængen er skibet er sprunget læk ved spunding eller i stød ved spunding. Skibet bør komme på land og have et bundeftersyn. Skibet er ikke sødygtigt som henligger. Bør komme på bedding med det sammen. Det vurderes ikke maskine har kunne holde til turen og med stor sandsynlighed har smidt en toppakning under belastning/kørt varm. Maskine har ikke glycol på varmeveksler. Generator har med stor sandsynlighed fået vand og kortslutter ved udgang og går i brand - værdi kr. 8500,00. Skibet er beskidt under dæk og lugter af diesel - både som følge af havariet men også som følge af stand på maskine samt dirselsutætheder ved maskine under drift".

Det fremgår af policen: "SÆRLIGE FORHOLD Forsikringen dækker ikke skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør. Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt."

Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt C.3.f, at "Endvidere dækkes: f. skade på fartøjets skrog som følge af en ulykkelig hændelse, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand". Det fremgår af punkt C.4.a, at "4. Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af: a. at fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset, behørigt udrustet eller bemannet, selvom forsikrede ikke har vidst dette".

Nævnet bemærker, at klageren forud for påtænkte sejlads fra havn1 til havn2 har indhentet en sagkyndig erklæring fra husbådfirmaet angående bådens sødygtighed og fremlagt denne erklæring for selskabet, hvorefter selskabet har udstedt en kaskoforsikring med dækning under sej-

Ankenævnet for Forsikring

31.

103357

lads på de vilkår, der fremgår af policen og forsikringsbetingelserne. At selskabet har modtaget erklæringen og udstedt forsikringen, indebærer ikke, at selskabet har påtaget sig risikoen for, om bådens tilstand var egnet til sejlads.

Efter en gennemgang af sagen og henset til forbeholdet i policen finder nævnet, at klageren ikke har godtgjort, at den anmeldte skade er omfattet af forsikringen. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at yde dækning.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det må lægges til grund, at hovedårsagen til den anmeldte skade var, at træbåden ikke var tilstrækkelig tæt på skadetidspunktet. Nævnet henviser til taksator¹, der har anført, at "Der ses ikke tegn på, eller er berettet om, at der er opstået skader på skroget/at fartøjet har været udsat for en hændelse, forud for vandindtrængning. Vandindtrængningen er angiveligt sket via revner/sprækker der var tilstede i fartøjet, allerede forud for sejladsen. ... Det er undertegnede's umiddelbare vurdering pba. gjorte observationer, at fartøjet ikke var egnet (sødygtigt) forud for den aktuelt forsøgte sejlads". Taksator² har vurderet, at "Årsag til vandindtrængen er skibet er sprunget læk ved spunding eller i stød ved spunding. ... Skibet er ikke sødygtigt som henligger. ... Det vurderes ikke maskine har kunne holde til turen og med stor sandsynlighed har smidt en toppakning under belastning/kørt varm".

Nævnet bemærker, at det under særlige forhold fremgår i policen bl.a., at "Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt ..."

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

Det falder uden for nævnets kompetence at afgøre, om klageren kan rette erstatningskrav mod andre involverede aktører i sagen.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Ankenævnet *for* Forsikring

32.

103357

Klageren får ikke medhold.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Thønnings', written in a cursive style.

Peter Thønnings