

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 24. september 2025 blev i sag nr. 103599:

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. I klageskema af 15/5 2025 til nævnet har klagerens advokat bl.a. anført:

"[klageren] ejer båden ... som er en [bådtype] ... [80'erne]. [klageren] har siden den 12. februar 2022 været forsikringstager hos forsikringsselskabet Axus Nordic A/S. [klageren] har været forsikret under policenr ... Policen og forsikringsbetingelserne er vedhæftet som bilag 1 og 2.

I forbindelse med en kollision med en ukendt genstand den 31. juli 2024 ringede [klageren] til Axus Nordic A/S samme dag og anmeldte en skade på sin sejlbåd. ... fra Axus Forsikring besigtigede båden den 7. august 2024, og forsikringstager modtog den 23. august 2024 afslag på dækning af skaden med begrundelsen i, at skaderne hidrørte gamle skader og at skaden ikke er pådraget i forsikringstiden. Afslaget er vedhæftet som bilag 3.

[klageren] klagede efterfølgende den 30. september 2024 over forsikringsselskabets beslutning. ... behandlede klagen. I den forbindelse havde [klageren] fået bådens skader gennemgået af [sagkyndig1] og [sagkyndig 2] fra [værft]. Begge vurderede, at der var tale om nye skader. Det bemærkes, at [sagkyndig2]s udtalelse er dateret den 22. august, altså før forsikringsselskabets afgørelse af den 23. august. [sagkyndig 1] udtaler, at bådens bundstykke før har været genstand for reparation. Man skal derfor sondre mellem de gamle skader og den nye skade. [sagkyndig1] fremhæver, at det tydeligt fremgår, hvilke skader der stammer fra den nye hændelse, og hvilke der er gamle. Det er ligeledes klart, at der reelt er sket en ny skade, som har forårsaget de synlige beskadigelser. Udtalelsen fra [sagkyndig1] er vedhæftet som bilag 4. [sagkyndig2] udtalte, at skaden ligeledes må betragtes som ny, i modsætning til det, som Axus Forsikring fremhæver. Udtalelsen er vedhæftet som bilag 5.

Ankenævnet for Forsikring

2.

103599

Udtalelserne fra [sagkyndig1] og [sagkyndig2] blev sendt til forsikringen sammen med en klage over afgørelsen den 30. september 2024. Klagen er vedhæftet som bilag 6. Forsikringsselskabet fastholdt beslutningen om afvisning af skaden ved mail af 8. oktober 2024 under henvisning til, at udtalelsen fra fagfolk ikke gav anledning til at ændre forsikringens tidligere beslutning. Mailen af 8. oktober 2024 er vedhæftet som bilag 7.

Efterfølgende indhentede [klageren] tre yderligere udtalelser fra fagfolk: [sagkyndig3] fra [virksomhed1], [sagkyndig4] fra [virksomhed2] og [virksomhed3]. Alle konkluderede, at der er tale om skader der er pådraget for nyligt.

[sagkyndig3] udtaler, at han lagde ny motor i båden i vinteren 2023-2024. Hans arbejde foregik i sin natur på undersiden af båden. I den forbindelse oplyser vedkommende, at han tydeligt husker hvordan bunden på det tidspunkt var glat, idet det havde relevans for hans arbejde med båden. Han oplyser, at han utvivlsomt ville have lagt mærke til det, såfremt den skade, som Axus Forsikring kalder for gammel, var til stede på tidspunktet for reparationens udførelse. Udtalelsen er vedhæftet som bilag 8.

[sagkyndig4] er blevet fremvist billeder af skaderne på båden. Han udtaler i den forbindelse, at det er klart, at skaderne er sket for nyligt. Udtalelsen er vedhæftet som bilag 9.

[virksomhed3] udtaler på samme vis, at der er tale om nye skader. Han fremhæver, at revnerne i bundstykket er rene, og at der ikke er samlinger af skidt og lignende i revnerne, hvilket vil være tilfældet, såfremt skaden var gammel og havde været eksponeret for havet i længere tid. Udtalelsen er vedhæftet som bilag 10.

Det skal indledningsvist gøres gældende, at skaden er dækket af Axus Nordic A/S jf. forsikringsbetingelserne pkt. 8.1, jf. bilag 2. Det følger af forsikringsbetingelserne pkt. 8.1. at der ydes dækning såfremt skaden er sket i forbindelse med: '8.1 Kæntring mv. Skade som følge af kæntring, strandning, grundstødning og kollision.' (min understregning) Da der har været tale om en kollision med en ukendt genstand, bør skaden retteligt dækkes af Axus Nordic jf. forsikringsbetingelserne punkt 8.1.

Forsikringsselskabet gør i sin afvisning gældende, at der er tale om flere skader, hvor alle skaderne er pådraget før forsikringens indtrædelse i 2022. Det afvises i sin helhed. Der henvises til bilag 4-9, der enstemmigt konkluderer, at den i klagen relevante skade er pådraget for nyligt og i forbindelse med kollision. Forsikringsselskabet gør yderligere gældende, at skaderne er forsøgt udbedret og skjult gennem reparationer. Skaderne pådraget i forbindelse med kollisionen er ikke af [klageren] eller nogen anden forsøgt udbedret og er synlige ved inspektion.

Det bestrides i sin helhed, at den af Axus Nordic A/S udarbejdede havarirapport er retvisende. Såfremt den pågældende skade reelt skulle være udtryk for en ældre skade, forårsaget før forsikringens indtræden i 2022, ville båden ikke have været i stand til at sejle, idet, som Axus Nordic A/S også fremhæver i havarirapporten, der på tidspunktet for besigtigelsen forekom indsiven af havvand i båden. Dette forhold understøtter, at skaden ikke kan være af ældre dato, idet en sådan skade i så fald allerede tidligere ville have forhindret bådens anvendelse til sejlads og havde krævet reparation på en tidligere dato.

Ankenævnet for Forsikring

3.

103599

De fagmænd, som vores klient har indhentet udtalelser fra (bilag 4-9), har foretaget besigtigelse på grundigere grundlag end Axus Nordic A/S, især hvad vedrører de indvendigt synlige skader, hvilket fremgår tydeligt ved sammenligning af billedmaterialet som fremgår i havarirapporten sammenholdt med de billeder, som eksempelvis [virksomhed3] er blevet forelagt, jf. eksempelvis bilag 5 og 8. Når adskillige fagmænd, på et mere grundigt og teknisk oplyst grundlag, når til den samme konklusion lydende, at skaden må betragtes som ny, i modsætning til vurderingen fra Axus Nordic A/S, må det tillægges betydelig vægt. Det taler for, at Axus Nordic A/S' afgørelse beror på et utilstrækkeligt grundlag.

Det gøres yderligere gældende, at Axus Nordic A/S' behandling af den interne klage har været mangelfuld. ... har været inhabil i behandlingen af klage af den 30. september 2024, idet han er indehaver af forsikringsselskabet og var den, som foretog en oprindelige besigtigelse og samtidig gav afslag på dækning. Det følger af bekendtgørelse om den klageansvarlige og finansielle virksomheders håndtering af klager § 3, stk. 2, at forsikringsselskaber har pligt til at sikre, at behandling af alle klager foretages på sagligt grundlag. Det gøres gældende, at behandlingen af klagen ikke har været saglig, idet ... har været forudindtaget og farvet på grund af forudgående afgørelse og relation til virksomheden. Slutteligt følger det af bekendtgørelsens § 3, stk. 2, at Axus Nordic A/S var forpligtiget at anerkende modtagelsen af klagen inden for tre arbejdsdage. Dette er ikke sket, idet Axus Nordic A/S' anerkendelse først blev sendt og modtaget den 8. oktober 2024, altså seks arbejdsdage efter indsendelse af klage, jf. bilag 5. Behandlingen af [klagerens] klagesag har derfor været mangelfuld.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Axus Nordic A/S tilpligtes at anerkende, at den skade, som opstod den 31. juli 2024 på båden [bådtype] årgang [80'erne] som følge af kollision med en ukendt genstand, er dækket under policenr. ..."

Selskabet har som svar på klagen fremsendt rapport fra ekstern bådkonsulent af 16/6 2025 til nævnet, hvor bl.a. fremgår:

"Vedr. gennemsyn af billeder i forsøg på at fastslå alder af defekter i laminat.

RAPPORT:

INDLEDNING:

Selskabet har bedt om min vurdering af forventet alder på nogle skader, der er vist på i alt 31 foto.

Følgende data er oplyst.

- Bådtype: ..., årgang angiveligt [80'erne]
 - Havaridato: 31. juli 2024.
 - Hændelse: Oplyst som 'blød' påsejling af ukendt flydende genstand, med let vandindtrængning til følge.
- Fartøjet aflagget og landsat på havaridagen.
- Foto optaget 7. august 2024.

BEMÆRKNINGER TIL FOTO:

De modtagne billeder er iagttaget, herunder er der set på udsnit og forstørrelser af disse på PC. Billederne nedenfor viser kølens nedre forkant set fra to forskellige vinkler forfra. Brudfladen på bb. side syner tydelig ældre (gule pile). Dele af brudfladen på sb. side syner nyere (grøn pil). Der fornemmes spor af maling på den blotlagte jernoverflade imellem de beskrevne brudflader. [fotografier]

Billederne nedenfor viser hvor kølsvinets forkant møder skrogbunden. På billede til venstre ses der tydelig forekomst af bundmaling i revne/skade mellem køl og skrog. Dette viser med sikkerhed, at denne revne/skade var til stede da bunden sidst blev bundmalet. Billedet til højre viser samme område, men efter at noget glasfiberlaminat er hugget bort. Partielt ses der en tydelig brunlig misfarvning af glasfiberlaminatet. Denne misfarvning er en typisk følge af en længere fugtpåvirkning (ældre brud/defekt). [fotografier]

Billederne nedenfor viser hvor kølsvinets øvre agterkant møder skrogbunden. På billede til venstre ses der tydelig revne/skade i overfladen på skrogbunden over kølsvinet. Billedet til højre viser samme område, men efter at noget glasfiberlaminat er hugget bort. Partielt ses der en tydelig brunlig misfarvning af glasfiberlaminatet. Denne misfarvning er en typisk følge af en længere fugtpåvirkning (ældre brud/defekt). [fotografier]

Billederne nedenfor viser dele af det indvendige kølsvin. Billedet til venstre viser den agterste del af dette. Ved den nederste pil ses der krakeleringer i overfladen, med stor smudsoptagelse. Ved den øverste pil ses en revnedannelse, også med stor smudsoptagelse. Stor smudsoptagelse opstår typisk over tid. Billedet til højre viser sammenstøbningslaminat mellem bundstok og kølsvin, der er løsgået fra kølsvinet. Brudflade/revner syner ikke udpræget rene, hvilket indikerer at de kan være ældre. [fotografier]

KONKLUSION:

Væsentligt for vor konklusion er følgende:

- Havaridato d. 31. juli 2024, og fartøj landsat samme dag.
- Foto optaget d. 7. august 2024.

På skadestedet nederst på kølens forkant, synes der at være ældre og nyere skader.

På skadestederne i skrog/kølsvin, udvendig og indvendig, ses der generelt ældre skader/defekter på de modtagne billeder (se specifik tekst ovenfor ved de enkelte billeder). Med ældre skader/defekter menes der forhold, der er opstået betydelig mere end 7 dage før foto er optaget.

ØVRIGE OPLYSNINGER:

Denne udtalelse er afgivet på baggrund af vort bedste faglige skøn, men uden præjudice eller ansvar, for undertegnede."

Klagerens advokat har i brev af 3/7 2025 til nævnet bl.a. anført:

"Under henvisning til det af Axis Nordic A/S fremsendte svarskrift af 16. juni 2025 skal klager herved fremkomme med følgende bemærkninger.

Det fastholdes, at Axis Nordic A/S tilpligtes at anerkende, at den skade, der opstod den 31. juli 2024 på båden ... er dækket under forsikringsaftalen, jf. policenr ...

Ankenævnet *for* Forsikring

5.

103599

1 Anerkendelse af tidligere skader – men ikke årsagsforklaring

Det bestrides ikke, at der på båden har været tidligere skader. Dette fremgår blandt andet af det fremlagte billedmateriale og blev tydeligt da taksator brudte hul på bådens bund med mejsel. Skaden er angiveligt blevet påført lak og repareret, som også fremhævet af Axus Nordic. Klager har ikke været bekendt med denne tidligere skade. Skaden har ingen betydning for nærværende sag, jf. nedenfor.

Det bestrides, at denne ældre skade kan forklare den akutte og betydelige vandindtrængning, som opstod ved hændelsen den 31. juli 2024. Det er ikke teknisk plausibelt, at en statisk ældre skade pludseligt under almindelig sejlads uden forudgående indikationer kan udvikle sig til en situation, hvor båden bliver akut søudygtig og kræver konstant manuel udpumpning for at undgå forlis.

Det anføres i svarskriftet, at skaden må have været til stede allerede på tidspunktet for seneste bundmaling, med henvisning til forekomsten af bundmaling i en revne ved kølens forkant, jf. nedenstående uddrag:

'Dette viser med sikkerhed, at denne revne/skade var til stede da bunden sidst blev bundmalet'

Det gentages, at det ikke bestrides, at båden har været udsat for en anden skade. Det er ikke den tidligere skade, som danner genstand for nærværende forsikringssag. Det gøres gældende, at denne gamle skade ikke kan have dannet grundlag for bådens nuværende tilstand.

Et hændelsesforløb, hvor en sejlbåd under sejlads på åbent hav påsejler en ukendt genstand og som følge heraf øjeblikkeligt får beskadiget skrogets bundkonstruktion med synlige brud og revner samt indtrængende havvand, er et scenarie, der teknisk og erfaringsmæssigt må anses som mere plausibelt end den af forsikringsselskabet fremlagte hypotese om en gradvist forværret ældre skade.

Det forhold, at båden straks måtte landsættes og at klager i situationen var nødt til manuelt at bortpumpe store mængder vand, dokumenterer, at skaden havde en pludselig og akut karakter. En sådan udvikling stemmer ikke med et statisk, allerede eksisterende skadebillede, men netop med en nyopstået gennemtrængning af skroget – forårsaget af en fysisk påvirkning udefra.

At skaden efterfølgende er blevet inspiceret af ikke mindre end fem uafhængige fagfolk, som alle udtaler, at der er tale om nyere skader, underbygger yderligere dette hændelsesforløb. Der er ikke blot tale om subjektive vurderinger – der er tale om sagkyndige, der har haft tæt fysisk adgang til skaderne, og som ikke har nogen interesse i sagens udfald.

1.1 Fotodokumentation og afvigelser i haverirapportens vurdering

Båden blev søsat i april 2024. I den forbindelse optog klager en video, hvor bådens bund fremgår tydeligt. Et stillbillede fra denne video er vedlagt som bilag 11. Billedet dokumenterer, at bådens bund – herunder området ved kølens forkant og nederste del – fremstod intakt.

Efter kollisionen den 31. juli 2024 blev båden straks taget på land, og klager tog umiddelbart herafter en række fotos af bådens bund. Disse billeder er vedlagt som bilag 12. Her fremgår det klart,

at båden har pådraget sig en markant skade på kølens forreste, nederste punkt – en skade, der ikke blot er lokaliseret ved samlingen mellem skrog og køl, men som strækker sig helt ned til kølens spids. Laminatet er brudt, og underliggende metal fremstår blottet.

Sammenholdes bilag 11 og 12, fremstår det med al ønskelig tydelighed, at skaden ikke var til stede i april, men er opstået som følge af den anmeldte hændelse den 31. juli. Dette skadebillede er fuldt foreneligt med en kollision og ikke med en ældre, gradvist opstået svækkelse.

Det må derfor give anledning til undren, når det i havarirapporten (side 8) anføres, at: *'Der er ingen spor efter en nylig grundstødning.'*

Denne påstand står i direkte modstrid med den fremlagte billedokumentation. Det er netop i sammenstillingen af bilag 11 og 12, at forskellen mellem skadens fravær i april og dens tilstedeværelse i juli fremstår skarpest. Der er således ikke belæg for den konklusion, som Axus Maritime drager.

Det bør endvidere bemærkes, at de billeder, der er gengivet i havarirapporten, er taget efter, at taksator på stedet har anvendt hammer og mejsel på bådens skrog og køl. Klager har ikke på noget tidspunkt foretaget bearbejdning eller indgreb i bådens struktur inden taksatorens ankomst. Det rejser spørgsmål om, hvorvidt dele af det skadebillede, der indgår i rapporten, kan være fremprovokeret eller forstærket i forbindelse med undersøgelsen – uden at dette fremgår eksplícit af rapportens indhold. Dette forhold bidrager til at svække rapportens bevismæssige vægt.

På den baggrund fastholdes det, at skaden er ny, konkret, veldokumenteret og opstået som følge af den anmeldte påsejling – ikke som følge af ældre forhold.

2 Klagers fremlagte skønsvurderinger er mere pålidelige og er belyst af bedre materiale

Det bemærkes, at [sagkyndig2]s udtalelser er dateret den 22. august, hvilket indebærer, at de er afgivet forud for udarbejdelsen af havarirapporten. Der er således tale om den første erklæring, som er fremsendt i forbindelse med undersøgelsen af den pågældende skade, og udtalelsen må derfor tillægges betydelig bevismæssig vægt.

De vurderinger, som er indhentet af klager – herunder fra [sagkyndig1] [sagkyndig2] [sagkyndig3], [sagkyndig4] og [virksomhed3] – er foretaget med baggrund i direkte besigtigelse eller nylige fotografier, og alle peger entydigt på, at der er tale om nye skader.

Det bemærkes yderligere, at [sagkyndig3] i vinteren 2023-2024 har installeret en ny motor på båden ... Kollisionen finder sted den 31. juli, altså godt et halvt år efter motoren er blevet anlagt. I forbindelse med installationen har [sagkyndig3] lagt vægt på, at glasfiberen omkring det nye drev skulle være glat og i god stand for at sikre korrekt pålimning af gummilæben. Det må derfor bemærkes, at [person3] utvivlsomt ville have gjort opmærksom på eventuelle skader på køleren foran og bagpå, hvis sådanne havde været til stede på daværende tidspunkt - ikke mindst fordi en motorinstallation ikke ville kunne gennemføres korrekt, hvis køleren var knust, som den nu kan konstateres at være.

3 Usikkerheden i Axus' vurdering danner utilstrækkeligt grundlag for at nægte dækning

Svarskriftets konklusioner bygger på en ensidig billedvurdering, som alene tager udgangspunkt i observationer af misfarvninger og smuds. Det må anses som utilstrækkeligt grundlag til at konkludere med den nødvendige sikkerhed, at skaden ikke er ny.

Især bemærkes det, at rapporten selv anfører:

'Brudflade/revner syner ikke udpræget rene, hvilket indikerer at de kan være ældre.'

Formuleringen 'kan være' er udtryk for antagelser og ikke for en teknisk eller objektivt funderet vurdering. Dette svækkes yderligere af, at de anvendte billeder er taget på afstand, hvilket i sig selv øger risikoen for fejltolkning, særligt i vurderingen af misfarvning og smuds. Den faglige uenighed og Axus Nordics usikre vurderinger må komme forsikringsselskabet til skade og klager til gode, blandt andet grundet klagers status som forbruger.

4 Samstemmende og uafhængige erklæringer fra fagkyndige støtter klager

Det fremhæves, at [sagkyndig2]'s udtalelse er dateret den 22. august 2024 – før Axus' havarirapport blev udarbejdet – og at han som den første tekniske observatør tilkendegav, at skaderne er nye. Denne erklæring skal derfor tillægges væsentlig bevisværdi.

Derudover er der fra flere uafhængige kilder – herunder [sagkyndig1], [sagkyndig 4] og [sagkyndig 3] – afgivet teknisk samstemmende erklæringer, som fastslår skadernes friske karakter og afviser, at de kan være mange år gamle. Disse vurderinger er ikke alene mere konsistente end den fremlagte vurdering fra ... den bygger også på direkte kontakt med båden og dens tekniske tilstand over tid.

5 Konklusion – utilstrækkeligt grundlag for afslag på dækning

Der er på ingen måde fremlagt objektivt eller tilstrækkeligt teknisk materiale fra Axus, der med sikkerhed fastslår, at skaden ikke er opstået som følge af den anmeldte kollision. Der er divergerende udtalelser fra professionelle fagmænd om skaden, hvilket efter praksis må komme forsikringsselskabet til skade.

Sammenholdt med det faktiske hændelsesforløb, de øjeblikkelige konsekvenser (vandindtrængning og søudygtighed), samt de samstemmende sagkyndige vurderinger fra vores klients side, må det lægges til grund, at skaden er opstået som følge af en kollision omfattet af forsikringsbetingelserne.

Det fastholdes, at den anmeldte skade er omfattet af forsikringsbetingelserne, idet der er tale om en skade som følge af kollision. Det gøres gældende, at Axus Nordic A/S' afslag er truffet på et utilstrækkeligt og usikkert grundlag, og at klager har dokumenteret, at skaden er opstået i forsikringsperioden som følge af en pludselig hændelse."

Ankenævnet for Forsikring

9.

103599

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, hvoraf nogle gengives nedenfor. Af police af 12/2 2022 fremgår bl.a.:

"Indtegnet 12.02.2022

...

Kaskoforsikring

Der er tegnet kaskoforsikring."

Af mail af 22/8 2024 fra [sagkyndig2] fremgår bl.a.:

"Hej [klageren] Jeg har taget foto på Skadens omfang. Og som jeg ser det er et ny skader i bund stokke".

Af selskabets afgørelse/havarirapport af 23/8 2024 fremgår bl.a.:

"HAVARIRAPPORT

udfærdiget for Vienna Insurance Group ...

HAVARIDATO

Oplyst d. 31/7 2024. Skriftlig skadeanmeldelse er endnu ikke indgivet.

HAVARISTED

Oplyst som ... , vanddybde 4 – 6 mtr.

HAVARIÅRSAG

Oplyst som 'blød' påsejling af ukendt, flydende genstand med let vandindtrængen til følge. Fartøjet afrigget og landsat ved Skovshoved Yachtværft samme dag.

BESIGTIGELSE

Fartøjet blev besigtiget hos [værftet] d. 7/8 2024. I besigtigelsen deltog [klageren] ..., Axus Nordic A/S

BESKADIGELSER

Der kunne ikke konstateres nye beskadigelser på fartøjet. Fartøjet bar derimod præg af, at det tidligere, formentlig nogle år tilbage i tiden, har været udsat for mindst én kraftig grundstødning, som har medført delaminering af skroglaminatet foran og agten for kølen, hvilket var tydeligt, da der blev hugget i laminatet med hammer og stemmejern (se fotos). Kølen gik imod skroget ved forkanten. Dette har været forsøgt skjult ved påsmøring af spartelmasse, som nu er delvis knækket af. Spartelmassen har været knækket af igennem en længere periode og forud for at båden senest blev bundmalet, idet der er smurt rød antifouling på spartelmassens brudflade samt i sprækken mellem køl og skrog. Det knuste laminat i og omkring sprækken ved kølens forkant var brunt hvilket ligeledes indikerer, at laminatet har været beskadiget i lang tid og over flere år. Det var ikke muligt at se skaden ved kølens forkant indefra, da dette område ligger under mastefoden. Delamineringen agten for kølen er gennemgående og har medført svag indsiven af havvand. Her blev ligeledes udhugget laminat og også her var det delaminerede laminat brunt pga. vandpåvirkning over en årrække. Skaden agten for kølen var tydeligt synlig indefra og viste sig som revner og afskalninger i topcoaten. Revnerne var misfarvet af skidt, hvilket indikerer at de har været der over lang tid, se fotos. Der har tidligere været udført et mislykket reparationsforsøg, som snarere må betegnes som et camouflageforsøg, indvendigt i fartøjet, idet man har lagt nogle tynde glasfiberlag ovenpå knust laminat og den eksisterende topcoat nogle steder i kølområdet, hvorefter man har overmalet 'reparationerne' med ny topcoat. Fartøjets jernkøl er belagt med glasfiber.

Glasfiberlaminatet mangler på forreste, nederste hjørne af kølen, hvilket indikerer at fartøjet har været grundstødt. Området, hvor glasfiberlaminatet mangler, er temmelig rustent og har været overmalet med antifouling, ligesom brudfladen er overmalet, hvilket viser, at denne skade var til stede forud for, fartøjet senest blev bundmalet.

REPARATIONSOMKOSTNINGER

Reparationsomkostningen er ikke opgjort og kan først opgøres endeligt, når nødvendigt slibearbejde er tilendebragt. Hvis fartøjet skal repareres håndværksmæssigt korrekt, skal kølen afmonteres og beskadiget laminat bortslibes og genopbygges med korrekt affasning.

Delamineringen såvel for- som agten for kølen kunne med fordel repareres udefra (for at spare indvendig afdækning, adskillelse, rengøring mv.), men hvorvidt denne fremgangsmåde er forsvarlig, kan først afgøres efter bortslibning af alt beskadiget laminat.

KONKLUSION

Fartøjet har på et tidspunkt, et godt stykke tilbage i tiden, været udsat for en ganske kraftig grundstødning, som har medført skade på kølens glasfiberbelægning samt fartøjets skroglaminat i området omkring kølen. Skaden er af ældre dato, hvilket er evident, da det knuste laminat er misfarvet af ælde samt at der er smurt antifouling på brudflader og ind i sprækker, der er opstået som følge af grundstødningen. Der er tidligere udført glasfiberarbejde indvendigt i fartøjet i området omkring kølen, dette er dog ikke udført håndværksmæssigt korrekt og har karakter af camouflagearbejde fremfor reparation. Grundstødningen, som er årsag til beskadigelserne på båden, ligger en årrække tilbage i tiden og kan ikke medføre erstatning under den aktuelle police, som er ikrafttrådt 12/2 2022 og på hvilken, der ikke tidligere er anmeldt grundstødninger.

FOTOBILAG

[fotografi]

Samlingen mellem køl og skrog forrest før udhugning af beskadiget laminat.

[fotografi]

Samme område efter udhugning med stemmejern. Laminatet er delamineret og har været det igennem lang tid, da det knuste laminat er misfarvet som følge af lang tids vandpåvirkning.

[fotografi]

Forreste, nederste hjørne af kølen. Knust laminat er misfarvet og der er antifouling på brudfladerne. Der er ingen spor efter en nylig grundstødning.

[fotografi]

Skroget ved kølens agterkant.

[fotografi]

Skroget ved kølens agterkant efter udhugning. Også her er det knuste laminat misfarvet efter lang tids påvirkning af vand.

[fotografi]

Samme område indvendigt i båden efter let udhugning. Laminatet tv. for udhugningen har været løst igennem længere tid, ligesom revner og afskalninger i topcoaten er af ældre dato, hvorfor der har samlet sig skidt i dem og de er blevet sorte.

[fotografi]

Der er tidligere lagt et lag glasfiber over nogle revner indvendigt i fartøjet. Glasfiberen er tilsyneladende lagt ovenpå den oprindelige topcoat, hvorefter man har overmalet 'reparationen' med ny topcoat. Farveforskellen er tydelig."

Af mail af 28/8 2024 fra [sagkyndig1] sendt til klageren fremgår bl.a.:

"Som det tydeligt ses på de vedlagte fotos, så er skaderne efter kollisionen nyopståede og påført ved den omtalte kollision. Vi er bekendte med, at båden tidligere er blevet repareret for skader forud for forsikringstiden. De skader som båden er blevet påført ved kollisionen, har ikke noget med de gamle reparationer at gøre, og skal derfor vurderes som nye. Der vedlægges fotomateriale af de nye skader."

Af selskabets klagesvar til klagerens advokat af 8/10 2024 fremgår bl.a.:

"Årsagen til at skaden ikke er dækket af forsikringen er beskrevet i den allerede fremsendte havari-rapport og klageskrivelsen giver ikke anledning til anden opfattelse af sagen.

Båden er indtegnet via os i 2022. Båden var på daværende tidspunkt 36 år gammel.

På et tidspunkt i løbet af de 36 år har båden været udsat for mindst én grundstødning, der har været så kraftig, at skroglaminatet er delamineret gennemgående. Det oprindelige, delaminerede glasfiberlaminat henstår fortsat urepareret ved kølens for- og agterkant og er, trods et reparationsforsøg, der må betegnes som camouflager, også synligt flere steder i kværken.

"Reparationsforsøget" har bestået i, at man nogle steder har lagt et tyndt lag glasfibermåtte ovenpå det ødelagte laminat. Man har ikke gjort noget for at retablere styrken i skroget, hvilket ville have krævet afmontering af kølen og et væsentligt slibe- og genopbygningsarbejde.

Det pålagte, tynde laminat slipper det underliggende og ødelagte laminat progressivt, hvilket tydeligt ses på de i sagen fremlagte fotos, som viser at der er gammelt skidt i revnen, hvor den er begyndt og gradvis mindre skidt i den ende af revnen, der udvikler sig progressivt.

Den gennemgående delaminering ved kølens agterkant, som end ikke er forsøgt repareret eller camoufleret, ses ligeledes på fotos og det er tydeligt, at delamineringen ikke er opstået for nylig, men for adskillige år siden.

Skaden har været tydelig, også for en ikke-sagkyndig, når båden har stået på land, da kølens forkant gaber i samlingen med skroget og da kølens oprindelige glasfiberbelægning mangler nederst på kølens forkant, hvorved der har udviklet sig kraftig rust på jernkølen. Der er smurt antifouling i sprækken mellem køl og skrog, så sprækken har uomtvisteligt været der sidste gang, båden blev bundmalet.

Omkring gabet ved kølens forkant har jeg med et stemmejern udhugget knust glasfiberlaminat, hvorved det blev tydeligt, at det underliggende, knuste glasfiberlaminat har antaget en brunlig farve, hvilket er en følge af lang tids påvirkning af havvand. Det samme gør sig gældende ved kølens agterkant.

Båden har i en årrække ikke været sødygtig, da glasfiberlaminatet omkring kølen har været stærkt beskadiget, med alvorlig styrkereduktion til følge.

Fortsat brug af båden har medført, at skaden har udviklet sig progressivt og det pålagte, tynde

glasfiberlaminat har ikke ændret herpå, da det ikke har bidraget til retablering af skrogets styrke, men alene har haft kosmetisk effekt.

.....

I forhold til habilitet, så er det ikke Axus Nordic eller mig, der er forsikringsgiver. Forsikringsgiver er, som det burde være dig bekendt, Vienna Insurance Group. Jeg eller Axus Nordic har ikke aktier i Vienna Insurance Group og dine påstande omkring min habilitet ændrer ikke på dét, jeg kan se på din klients båd og de fremlagte fotos."

Af mail af 7/11 2024 fra [sagkyndig3] sendt til klageren fremgår bl.a.:

"De fiberskader der er kommet på din båd, var der ikke da jeg lagde ny motor i i vinteren 2023-2024, det ville jeg have lagt mærke til med det samme, da fibrene foran og bag kølen nu er helt knust. Jeg husker tydeligt hvor glat bunden var, og særligt fordi det er vigtigt at glasfiberen er glat og fin i forbindelse med pålimning af gummilæben rundt om det nye drev, jeg konstaterede heller ingen løbere, eller anden udtrædning rundt om kølen. Jeg vil til enhver tid bevidne det, når som helst, hvor som helst."

Af mail af 7/11 2024 fra [virksomhed3] sendt til klageren fremgår bl.a.:

"Når jeg kigger på billederne, ser det ud til at være nye skader. Dette ift. at revnerne ser rene ud, og der ikke har samlet sig skidt langs revnerne, som der vil gøre over tid."

Af mail af 8/11 2024 fra [sagkyndig4] sendt til klageren fremgår bl.a.:

"Hej [klageren]. Jeg har set på de billeder du har sendt mig, og som jeg ser det er helt klart at nogle af skaderne er sket for nylig."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"8 I sejladstiden dækkes endvidere

8.1 Kæntring mv.

Skade som følge af kæntring, stranding, grundstødning og kollision

...

8.3 Skrog

Anden skade på skroget, som skyldes en ulykkelig hændelse.

...

39 Ordforklaring

...

39.3 Kollision

Kollision omfatter ethvert sammenstød mellem båden eller dennes udstyr og anden fast eller flydende genstand. Kollision omfatter ikke sammenstød med bådens eget materiel, herunder fortøjninger eller ankerliner."

Nævnet har fået forelagt fotografier

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte telefonisk den 31/7 2024, at der samme dag skete skade på hans båds bundstykke som følge af kollision med ukendt genstand. Selskabet besigtigede båden den 7/8 2024. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at skaden er gammel og ikke opstået i forsikringstiden. Forsikringen trådte i kraft den 12/2 2022, og båden er fra 1986. Klageren ønsker dækning.

Klageren har anført, at der er tale om nye skader, hvilket underbygges af fagkyndige udtalelser indhentet af klageren. Klageren har anført, at bådens bundstykke før er blevet repareret. Klageren har anført, at [sagkyndig3] lagde ny motor i båden i vinteren 2023-2024, hvor den sagkyndige husker, hvordan bunden var glat, og at han ville have lagt mærke til, hvis der var tale om en gammel skade. Klageren har anført, at [sagkyndig4] har oplyst, at revnerne i bundstykket er rene, og at der ikke er samlinger af skidt, hvilket ville være tilfældet, hvis skaden var gammel. Klageren har anført, at båden ikke ville være i stand til at sejle, hvis der var tale om en gammel skade, da der på besigtigelsestidspunktet blev konstateret vandindtrængen. Klageren har anført, at det ikke er teknisk muligt, at skaden skyldtes en tidligere skade nu, hvor båden ikke er sødygtig.

Klageren har anført, at foto fra april 2024 viser, at bundstykket var intakt, og at dette underbygger, at skaden er ny. Klageren har anført, at de fotos, der fremgår af selskabets afgørelse, er taget efter, at taksator havde anvendt hammer og mejsel på bådens skrog. Klageren har anført, at selskabets afgørelse bygger på ensidig billedvurdering, der tager udgangspunkt i observationer af misfarvninger og smuds. Klageren har anført, at selskabets oplysning i afgørelsen om, at "brudflader/revner syner ikke udpræget rene, hvilket indikerer, at de kan være ældre", er udtryk for en antagelse forbundet med usikkerhed. Klageren har anført, at selskabets klagebehandling ikke er sket på sagligt grundlag og, at selskabets klagebehandling har været mangelfuld.

Ankenævnet for Forsikring

14.

103599

Selskabet har som svar på klagen til nævnet fremsendt rapport fra ekstern bådkonsulent af 16/6 2025, hvor det bl.a. anføres, at der var tydelig forekomst af bundmaling ved skaden mellem køl og skrog, hvilket underbygger, at skaden var til stede, da bunden sidst blev malet. Det anføres, at der ses tydelig brunlig misfarvning af glasfiberlaminatet, og at misfarvning er en typisk følge af længere fugtpåvirkning, at der ses krakeleringer med stor smudsoptagelse ved det indvendige kølsvin, ligesom brudflade/revner ikke syner udpræget rene, og at disse forhold indikerer, at de kan være ældre, og at skadestedet nederst på kølens forkant synes at være ældre og nyere skader. Selskabet har i klagesvar til klagerens advokat af 8/10 2024 bl.a. anført, at båden på et tidspunkt inden forsikringen trådte i kraft har været udsat for mindst én grundstødning, der har været så kraftig, at skroglaminatet er delamineret gennemgående, og at det oprindelige, delaminerede glasfiberlaminat henstår urepareret ved kølens for- og agterkant og er, trods et reparationsforsøg, der må betegnes som camouflager, også synligt flere steder i kværken. "Reparationsforsøget" har bestået i, at man nogle steder har lagt et tyndt lag glasfiberbærmåtte ovenpå det ødelagte laminat. Båden har i en årrække ikke været sødygtig, da glasfiberlaminatet omkring kølen har været stærkt beskadiget, med alvorlig styrkereduktion til følge. Fortsat brug af båden har medført, at skaden har udviklet sig progressivt og det pålagte, tynde glasfiberlaminat har ikke ændret herpå, da det ikke har bidraget til retablering af skrogets styrke, men alene har haft kosmetisk effekt.

Det fremgår af mail af 22/8 2024 fra [sagkyndig2] ved [værft], at "Hej [klageren] Jeg har taget foto på Skadens omfang. Og som jeg ser det er et ny skader i bund stokke".

Det fremgår af selskabets afgørelse/havarirapport af 23/8 2024, at "Delamineringen agten for kølen er gennemgående og har medført svag indsiven af havvand".

Det fremgår af mail af 28/8 2024 fra [sagkyndig1] sendt til klageren, at "Som det tydeligt ses på de vedlagte fotos, så er skaderne efter kollisionen nyopståede og påført ved den omtalte kollision. Vi er bekendte med, at båden tidligere er blevet repareret for skader forud for forsikrings-tiden. De skader som båden er blevet påført ved kollisionen, har ikke noget med de gamle repa-

Ankenævnet for Forsikring

15.

103599

rationer at gøre, og skal derfor vurderes som nye. Der vedlægges fotomateriale af de nye skader".

Det fremgår af mail af 7/11 2024 fra [sagkyndig3] sendt til klageren, at "De fiberskader der er kommet på din båd, var der ikke da jeg lagde ny motor i i vinteren 2023-2024, det ville jeg have lagt mærke til med det samme, da fibrene foran og bag kølen nu er helt knust. Jeg husker tydeligt hvor glat bunden var, og særligt fordi det er vigtigt at glasfiberen er glat og fin i forbindelse med pålimning af gummilæben rundt om det nye drev, jeg konstaterede heller ingen løbere, eller anden udtrædning rundt om kølen. Jeg vil til enhver tid bevidne det, når som helst, hvor som helst".

Det fremgår af mail af 8/11 2024 fra [sagkyndig4] sendt til klageren, at "Hej [klageren]. Jeg har set på de billeder du har sendt mig, og som jeg ser det er helt klart at nogle af skaderne er sket for nylig".

Det fremgår af rapport fra ekstern bådkonsulent indhentet af selskabet af 16/6 2025, at "Billederne nedenfor viser hvor kølsvinets forkant møder skrogbunden. På billede til venstre ses der tydelig forekomst af bundmaling i revne/skade mellem køl og skrog. Dette viser med sikkerhed, at denne revne/skade var til stede da bunden sidst blev bundmalet Billedet til højre viser samme område, men efter at noget glasfiberlaminat er hugget bort. Partielt ses der en tydelig brunlig misfarvning af glasfiberlaminatet. Denne misfarvning er en typisk følge af en længere fugtpåvirkning (ældre brud/defekt). [fotografier]. Billederne nedenfor viser hvor kølsvinets øvre agterkant møder skrogbunden. På billede til venstre ses der tydelig revne/skade i overfladen på skrogbunden over kølsvinet. Billedet til højre viser samme område, men efter at noget glasfiberlaminat er hugget bort. Partielt ses der en tydelig brunlig misfarvning af glasfiberlaminatet. Denne misfarvning er en typisk følge af en længere fugtpåvirkning (ældre brud/defekt). [fotografier]. Billederne nedenfor viser dele af det indvendige kølsvin. Billedet til venstre viser den agterste del af dette. Ved den nederste pil ses der krakeleringer i overfladen, med stor smuds-optagelse. Ved den øverste pil ses en revnedannelser, også med stor smuds-optagelse. Stor

smudsoptagelse opstår typisk over tid. Billedet til højre viser sammenstøbningslaminat mellem bundstok og kølsvin, der er løsgået fra kølsvinet. Brudflade/revner syner ikke udpræget rene, hvilket indikerer at de kan være ældre. KONKLUSION: Væsentligt for vor konklusion er følgende:

- Havaridato d. 31. juli 2024, og fartøj landsat samme dag.
- Foto optaget d. 7. august 2024. På skadestedet nederst på kølens forkant, synes der at være ældre og nyere skader. På skadestederne i skrog/kølsvin, udvendig og indvendig, ses der generelt ældre skader/defekter på de modtagne billeder (se specifik tekst ovenfor ved de enkelte billeder). Med ældre skader/defekter menes der forhold, der er opstået betydelig mere end 7 dage før foto er optaget".

Det fremgår af forsikringsbetingelser, at "i sejladstiden dækkes endvidere skade som følge af kæntring, stranding, grundstødning og kollision".

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der består en sådan usikkerhed om bedømmelsen af sagen, at sagen ikke skønnes egnet til afgørelse i nævnet på skriftligt grundlag. Tvisten må som følge heraf afgøres ved domstolene, hvor der er mulighed for parts- og vidneforklaringer samt syn og skøn efter retsplejelovens regler. Det følger herefter af vedtægternes § 4, stk. 3, nr. 3, at nævnet må afvise at afgøre sagen.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at der efter nævnets opfattelse er behov for, at der kan foretages syn og skøn som på entydig måde kan klarlægge, i hvilket omfang mangelfuld reparation af tidligere skade er medvirkende årsag til det nuværende skadesbillede.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen

Klagegebyret tilbagebetales.

Ankenævnet *for* Forsikring

17.

103599

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Thønnings', is written over a light blue rectangular background.

Peter Thønnings