Ankenævnet for Forsikring

911/13

Den 18. marts 2013 blev i sag nr. 82.689:

xxxx xxxxxxx xxxxxxxx
xxxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxx xxx

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring i Topdanmark Forsikring A/S. Han klager ved sin advokat over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for et anmeldt havari af den forsikrede båd, der skete fredag den 4/11 2011.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at klageren selv har forårsaget skaden. Det fremgår af sagen, at selskabet har betalt udgifterne til bjærgning på 107.500 kr. samt udgifterne til konservering af motor på 6.855,81 kr. Selskabet har krævet, at klageren skal betale 93.144,15 kr. Beløbet er beregnet med fradrag for klagerens præmiebetaling, idet selskabet har opsagt klagerens forsikring.

I klageskema har klagerens advokat krævet, at selskabet skal yde forsikringsdækning for det anmeldte havari. Til støtte herfor har klagerens advokat bl.a. anført:

> "Fredag den 4. november 2011 havarerer båden under sejlads i … Fjord sidst på eftermiddagen. Vejret er på det tidspunkt tåget med let til jævn vind og en bølgehøjde på 1-1,5 m, jf. Meteorologisk Institut.
>
> Havariet sker ved, at [klager], som er eneste person om bord på båden, under sejlads, kan høre, at reserveankeret ligger og rutsjer rundt på dækket. Han standser derfor båden, og vil lægge ankeret ned i motorrummet, hvor det sædvanligvis opbevares.
>
> Adgang til motorrummet sker gennem en luge i dækket, [klager] åbner lugen, som kan stå selv. Idet [klager] skal til at lægge ankeret ned i motorrummet, snubler han og slår højre knæ ned i kanten af lugeåbningen og slår samtidigt hovedet imod selve lugen. I forbindelse hermed taber han ankeret ned i motorrummet.

Ankeret rammer i en bue ned halvt ovenfra halvt sideværts på en transducer, som er placeret i bunden af motorrummet. Transduceren, som er et lille måleapparat beregnet til at måle bådens hastighed i vandet, er ført igennem bunden af båden, og er på ydersiden af båden fastgjort med en spændskive i et hårdt plastmateriale.

Efter [klagers] vurdering har det skæve slag på transduceren fået den udvendige spændskive til at revne, hvorefter den er faldet af. Herefter har transduceren ikke været fastgjort til bunden af båden, hvorefter vandtrykket udefra har presset transduceren ind i båden, og der begyndte samtidigt hermed at løbe vand hurtigt ind ad det hul, ca. 9.000 liter i timen, som transduceren efterlod sig.

Omtumlet efter at have slået hovedet ind i lugen til motorrummet, og med vandet stående i en søjle ind i motorrummet, vurderede, [klager], at det var for farligt for ikke at sige umuligt at kravle ned i motorrummet og forsøge at standse det kraftigt indtrængende vand. Motorrummet er ikke ret stort, og området, hvor reserveankeret normalt blev opbevaret, og hvor transduceren var monteret, har en dimensionering på ca. 60 cm x 60 cm. Det er således ikke sådan, at man på nogen nem måde kan komme ned i bunden af motorrummet. Sædvanligvis har [klager] også stillet reserveankeret der ned, ved at ligge hen over dækket, og række ankeret ned i bunden. Liggende på generatoren har [klager] kun lige kunnet nå ankeret, som er 65 cm langt. Han har derfor heller ikke haft nogen mulighed for at stoppe det indtrængende vand liggende på dækket.

Som **bilag …** og **…** er fremlagt to billeder fra bjærgningen af båden. På bilag … ser man ned igennem lugen til motorrummet; Der hvor personen på billedet har sin højre arm nede, er dér, hvor ankeret havde sin plads, hvor transduceren var monteret og hvor Topdanmark mener, at [klager] burde være kravlet ned i et forsøg på at stoppe det indtrængende vand. På bilag … ses bl.a. andet en af bjærgningspersonellet, (man kan kun se hans ben i grønne vaders), liggende på generatoren med overkroppen på vej ned mod bunden af motorrummet; dette er altså eneste måde at nå bådens bund.

[Klager] valgte derfor at gå om bord i bådens redningsbåd, en lille gummibåd med påhængsmotor, som han havde på slæb, hvorefter han sejlede ind til havnen i …. Bølgerne er på dette tidspunkt ca. 1,5 m høje og [klager] er stærkt medtaget af ulykken.

Kl. 17.40 samme dag kontakter [klager] politiet og oplyser om havariet. Politiet oplyser, at de vil tage kontakt til Søværnets Operative Kommando (SOK).

Politiet kontakter kl. 18.10 SOK, hvor de taler med ...

Kl. 18.08 ringer [klager] til vagtlægen, pga. de skader han har pådraget sig i forbindelse med faldet. Han bliver bedt om at komme til konsultation straks, jf. journalnotat fra Lægehuset …, **bilag ...**

[Klager] tager straks hen til lægen, som undersøger ham, og konstaterer, at der ikke synes at være nogen neurologiske skader, men at [klager] bør være under observation i de følgende timer. Da [klagers] hustru er hjemme, aftales det, at [klager] kan tage hjem, og at hun skal holde øje med ham, jf. bilag …

Lørdag den 5. november 2011 kl. 16.49 ringer [klager] til Topdanmark på tlf. 70 13 79 13 for at anmelde havariet. Dette er imidlertid udenfor Topdanmarks almindelige åbningstid, som er mandag til fredag mellem 08.00 og 16.00, hvorfor han bliver bedt om at ringe igen mandag

morgen, når der er nogen på arbejde i bådafdelingen. Opkaldet varede over 1½ minut, jf. e-mail af 13. januar 2012, **bilag ...**

Mandag den 7. november 2011 om morgenen ringer [klager] igen til Topdanmark for at anmelde havariet. Han taler med taksator [taksator], og de aftaler, at [klager] skal anmelde skaden på Topdanmarks hjemmeside.

Da [klager] efter flere forsøg må opgive at få anmeldt skaden via hjemmesiden, ringer han igen til Topdanmark, hvor han får oplyst, at [taksator] allerede har oprettet et skadenummer på havariet, hvorfor [klager] ikke skal oprette via hjemmesiden alligevel, men i stedet ringe til [taksator] den næste dag.

Dagen efter om morgenen bliver det med [taksator] aftalt, at anmeldelse skal ske via e-mail til baadtopdanmark.dk i stedet. Anmeldelsen bliver sendt pr. e-mail en halv time senere.

Den 15. november 2011 bliver [klager] kontaktet af Topdanmark, som oplyser, at SOK har fundet båden. Samtidig oplyses det, at SOK allerede fandt båden den 8. november 2011, og at den blev hævet og sejlet til … (en lille havn i … uden bemanding eller havnekontor), hvorfra den den 13. november 2011 var blevet sejlet videre til … Havn, hvor den nu stod. Båden har således været i Topdanmarks besiddelse fra den 8. november 2011 til den 15. november 2011 uden at [klager] har vidst dette.

Herefter er et længere forløb, hvor båden besigtiges ad flere gange af Topdanmark både med og uden [klagers] deltagelse.

På baggrund heraf udfærdiger Topdanmark et spørgetema til Teknologisk Institut vedr. havariet til brug for en rekonstruktion og en rapport om havariet. [Klager] blev ikke taget med på råd omkring disse spørgsmåls udformning eller om rekonstruktionens gennemførelse i øvrigt. Den 11. januar 2012 blev rekonstruktionsforsøget gennemført med deltagelse af Seniorkonsulent … fra Teknologisk institut skadesinspektør fra Topdanmark, … og [taksator] fra Topdanmark. [Klager] var til stede under starten af rekonstruktionen, men han fik ikke lov til at fremsætte bemærkninger til [seniorkonsulent] omkring flere forhold ved rekonstruktionen, som han vurderede var forkerte, herunder bl.a. faldvinklen af ankeret samt monteringen af den transducer, som rekonstruktionen skulle foretages på, og da han gentagne gange havde påpeget disse fejl ved rekonstruktionen, fik han at vide, at hvis ikke han var tilfreds med forholdene under rekonstruktionen, så ville de aflyse rekonstruktionen. [Klager] turde herefter ikke komme med yderligere indsigelser, da han ikke ville beskyldes for at have forhindret gennemførelsen af rekonstruktionen. Topdanmark havde på forhånd aftalt med Teknologisk Institut, at ingen af parterne måtte være til stede under selve rekonstruktionen, hvilket [klager] fandt besynderligt, da han mente at det måtte være en hjælp for medarbejderen fra Teknologisk Institut at kunne stille spørgsmål til parterne under forløbet, ([klager] er ingeniøruddannet, og har derfor en betydelig indsigt i tekniske forhold). Igen får han dog at vide, at hvis han ønsker at være til stede vil rekonstruktionen blive aflyst, og for ikke at virke usamarbejdsvillig forlader [klager] båden.

Teknologisk Institut afgav på baggrund af rekonstruktionen den 11. januar 2012 en teknisk rapport den 31. januar 2012, **bilag …**

På baggrund af den af Topdanmark indhentede teknologiske rapport afviste Topdanmark ved brev af 17. februar 2012 at udbetale forsikringssummen for den havarerede båd. Samtidig fremsatte Topdanmark krav om, at [klager] selv skal betale for bjærgningsomkostninger samt for konservering af motoren, jf. **bilag ...** Topdanmark opgør deres krav til kr. 93.144,15.

4. 82.689

Den 21. februar 2012 fremsender Topdanmark girokort på beløbet kr. 93.144,15, jf. **bilag ...**

I forbindelse med hævningen af båden tog [skadeinspektør] et stort antal billeder af båden. I starten havde [klager] kun fået en lille del af disse billeder udleveret, hvilket han kunne konstatere ved at se på billednumrene på de enkelte billeder; der var store huller i rækken. [Klager] forsøgte over en længere periode at få de sidste billeder udleveret. I første omgang blev det benægtet, at der i det hele taget var flere billeder, derefter blev det nægtet at fremsende de sidste billeder med den begrundelse, at billederne ikke viste andet end de billeder, der var anvendt i rapporten. Til sidst lykkedes det dog at få alle billeder udleveret - hvoraf flere viser mere eller andet end det, som fremgår af billederne i den af Teknologisk Institut udarbejdede teknologiske rapport. En del af disse ekstra billeder er vedlagt som **bilag ...**"

Dertil har selskabet i brev af 27/6 2012 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klager har ikke på fornøden vis godtgjort en viljesuafhængig forsikringsbegivenhed (kæntring) og har derfor ikke forsikringsdækning hos Topdanmark.
…
Det bestrides, at lyden af det vibrerende anker kunne høres som følge af motorstøjen, og at dette sædvanligvis blev opbevaret i motorrummet på det af klager angivne sted. Der var ikke spor efter en sådan opbevaring, jf. rapport fra Teknologisk Institut, bilag …, svar på spm. 3 og 5.
…
Det bestrides, at lugen selv kunne stå åben, og at det påståede fald og tabet af ankeret derfor skete som angivet, jf. rapport fra Teknologiske Institut vedrørende gasdæmperen, bilag …
…
Det bestrides, at ankeret ved at falde ned i motorrummet, som oplyst af klager, kunne ramme transduceren, og at slaget på transduceren var kraftigt nok til, at den slå den af skroget. Det understøttes også af, at der ikke var slagmærker tydende herpå omkring og på transduceren, jf. rapport fra Teknologiske Institut, bilag …, vedrørende rekonstruktionen og svar på spm. 4.…

Klager handlede atypisk, irrationelt og i strid med gældende forskrifter. Båden tog kun meget langsomt vand ind og der var derfor ikke akut risiko for, at den ville synke. Klager forsøgte ikke på nogen måde at imødegå den skete vandindtrængen, men valgte i stedet straks at forlade båden. Han sejlede ikke til nærmeste havn og tilkaldte ikke straks hjælp.

Følgende øvrige forhold understøtter også vores påstand:

- klager sejlede alene fra ... havn i diset vejr og sent fredag eftermiddag primo november måned
- klager sejlede helt ud til udmundingen af …, hvor strømmen i … er stærk og vanddybden er op til 14 meter
- båden var tømt for udstyr
- båden havde åbne koøjer
- tankdæksler var afmonteret (hindrede opdrift p.g.a. luftfyldte tanke)
- gummibåd med 25 hk. påhængsmotor var med på slæb, selvom klager efter det oplyste kun skulle ud og sejle bundbegroning af båden
- opbevaring af anker i maskinrummet er ikke sædvanligt
- tilkalder ikke straks hjælp på sin mobiltelefon til 112 eller SOK. Herved skete der en forsinkelse med at bjærge båden
- sejler ikke til nærmeste havn for at få hjælp (sejler i stedet 20 km)

- forsøger først at anmelde til Topdanmark et døgn efter hændelsen
- meddeler politiet, at ingen er kommet til skade, båden ligger for anker og bliver bugseret væk mandag - altså ikke sunket ! Fortalte således ikke politiet hvad der reelt var sket, således at SOK kunne tilkaldes med det samme
- rekonstruktion har vist, at hændelsen ikke kan ske som beskrevet

Klagers påstande omkring sagsbehandlingen:
Vedrørende klagers påstande om udlevering af fotos. Vi har på ingen måde forsøgt at skjule disse - først blev der sendt et udvalg og derefter alle fotos.

Klager blev på forhånd informeret om, at der skulle være en rekonstruktion og deltog jo også i det indledende møde.

Hverken Topdanmark eller klager til stede ved rekonstruktionen."

Med henvisning til selskabets bemærkninger har klagerens advokat i brev af 1/11 2012 bl.a. oplyst:

"Indledningsvis skal jeg stærk tage afstand fra de helt uanstændige og udokumenterede antydninger flere steder i brevet af, at der har været tale om forsøg på forsikringssvig. Det er fuldstændigt uhørt, set i forhold til det forløb ulykken havde for min klient. Navnlig bemærkes, at det er udokumenteret, at 'båden blev efterladt med åbne koøjer og tankdækslet skruet af'. Båden blev fundet sådan da indklagedes repræsentant så den, men det kan være sket under bjærgningen eller efterfølgende. Det bemærkes i den forbindelse, at bådet jo blev udsat for tyveri, mens den befandt sig i …

Det kan nu på baggrund af politiets døgnrapport lægges til grund, at havariet skete kl. 15.40. Set i forhold til det oplyste uheldstidspunkt må anmeldelse til politiet siges at være sket så hurtigt som det kan forventes og forlanges. Det må tillige lægges til grund, at politiet kontaktede SOK samme dag kl. 18.10. Det må også lægges til grund, at SOK først foretog sig noget om mandagen. Dette forhold kan ikke lægges klager til last.

Det virker underligt og selvmodsigende, at klagers opringning kan bekræftes, men at der ikke er nogen i selskabet der kan bekræfte, at de har talt med klager.

Det kan dernæst lægges til grund, at klager slog hovedet, jfr. lægevagtepikrise af 4-11-2012 (bilag …). Det kan ikke udelukkes, at klager i kraft af slaget imod hovedet ikke har været helt klar i hovedet. Set i lyset heraf må de afværgeforanstaltninger klager fore tog sig siges at være optimale og acceptable. Klager var stærkt chokeret.

Det kan på baggrund af de foreliggende oplysninger ikke bebrejdes klager, at han valgte at gå i gummibåden og sejle til … for at redde sig selv. Det er udokumenteret, at det kunne have ændret på forløbet hvis klager var sejlet til nærmeste kyst i gummibåden. Klager kunne ikke, som påstået af indklagede, nå ned og stoppe hullet. Det er en fantastisk og udokumenteret påstand, at et sådant hul kunne være stoppet med en klud, når vandmængde og vandtryk tages i betragtning. Også her må der tages hensyn til klagers tilstand. Samtidig har klager vurderet, at det ikke var muligt at sejle med båden uden at få hullet stoppet. Indklagedes påstand om, at båden kunne have holdt sig flydende i adskillige timer, er fortsat udokumenteret. Det bemærkes i den forbindelse, at indklagede har erkendt, at det ikke var 1.500 liter vand der kun trænge ind i timen, men nærmere 9.000 liter.

Det må lægges til grund, at båden sank fordi transduceren blev slået ud af monteringshullet i bunden. Der foreligger ikke oplysninger om andre muligheder. Det er i øvrigt dokumenteret i kraft af billede 4 på side 4 i rapporten fra Teknologisk institut, hvor den træklods der blev slået i hullet før bjergningen, kan ses. Der foreligger heller ikke oplysninger om, at transduceren er blevet slået ud af hullet på anden måde end oplyst af klager, nemlig ved, at ankeret blev tabt ned oveni transduceren, skråt fra siden.

Der kan ikke tillægges rekonstruktionen nogen vægt. Det er af klager påvist, at transduceren ikke blev monteret korrekt forud for rekonstruktionen. Det må dernæst konkluderes, at klager under rekonstruktionen blev forhindret i at oplyse og vise, hvorledes ankeret blev tabt. Rekonstruktionen blev gennemført på land ved at ankeret blev tabt lodret ned oveni transduceren. Sådan foregik det efter det oplyste ikke på vandet. Det foregik i en skæv vinkel, således at transduceren blev slået løs, skråt fra siden. Situationen er umulig at genskabe under en rekonstruktion. For det første er båden ikke i bevægelse som den må formodes at have været på vandet. Det er oplyst, at der den pågældende dag var 1½ meter høje bølger. For det andet er det usandsynligt, at man kan få ankeret til at ramme på samme tilfældige måde, med samme kraft og i samme vinkel som på vandet.

Foruden den som bilag … fremlagte rapport har Teknologisk Institut udarbejdet en rapport mere den 12. december 2011 (bilag …) på baggrund af en besigtigelse foretaget den 28. november. Rapporten indeholder en vurdering af, om lågen til motorrummet kunne stå åben af sig selv og om gasdæmperen var funktionsdygtig. Rapporten indeholder faktuelle fejl og ubesvarede spørgsmål, som ikke længere kan besvares, da gasdæmperen nu er ødelagt som en følge af forsøget. Klageren deltog ikke i besigtigelsen og var heller ikke indkaldt. Lugen er ikke lavet af stål, men af glasfiber. Lågen er beskrevet som 'meget tung' hvilket formentlig skyldes, at såvel træmateriale som skum under lågen har suget vand under opholdet i vandet. På billedet står lågen af sig selv. Oplysningen om at fastsurring af lågen fremgår ikke af rapporten. Det fremgår ikke af rapporten, hvorfor gasdæmperen blev vurderet til at have været virkningsløs og det fremgår heller ikke hvilken betydning det konstaterede saltvand i stemplet har haft for vurderingen af, hvornår gasdæmperen er blevet virkningsløs."

I fax af 26/11 2012 til nævnet har selskabet bl.a. henvist til mail af 19/11 2012 fra bjærgningsfirmaet, hvoraf bl.a. fremgår:

"Hermed fremsendes bekræftelse på observationer foretaget på det bjærgede fartøj.

1. Tankdæksler var åbne
2. koøjer stod åbne 2 stk stb. Og 2 stk. bb.
3. Motorluge var demonteret alle bolte taget ud og lå løst på dækket, selve lugen skulle holdes for at være åbenstående
4. Ankret lå i bunden af maskinrum ved forkant af maskinen, hvor svinger med slagmærker hang løst, og der var et 25-30 mm hul i skibet."

Af politiets telefonnotat af 4/11 2011, kl. 17.40 fremgår bl.a.:

"Intern orientering - havareret speedbåd.
…
Fredag d. 04/11-2011-15.40
- Genstand: ANM oplyste, at man var havareret med en 10 m lang hvid speedbåd, som man havde efterladt liggende for anker. Ingen personer var kommet til skade. Speedbåden ville blive bugseret bort på mandag den 071111.

7. 82.689

- disp.: Underretning i øvrigt B2 Fredag d. 04/11-2011-18.10 til Fredag d. 04/11-2011-18.10
Ansvarlig: …42/ … politiassistent
SOK v/ … til underretning om speedbåden og ville registrere sagen."

Af Teknologisk Instituts tekniske rapport af 31/1 2012 fremgår bl.a.:

"Kommissorium for undersøgelsen

1: Kan det pgl. anker ved tab ramme den tidligere monterede og nu ødelagte transducer i skibsbunden og herunder slå transduceren ud af 'gevindet', hvorved der opstod direkte hul ud gennem skibsskroget. Hændelsen afprøves et antal gange for at konstatere, om det kan lade sig gøre eller ej.

Rekonstruktion påbegyndes - nødankeret tabes ned i motorrummet fra agterdækket (faldhøjde ca. 1600 mm), hvorved transduceren rammes.
…
Nødankerets beskadigelser ved en faldhøjde på ca. 1600 mm begrænser sig til transducerens topring, som flækker i to halvdele, samt desuden beskadigelser af transducerens ledningsgennemføring. Transduceren sidder fast i gevind og gennemføring til bådens bund, uden at dette vil kunne skabe adgang for vandindtrængning. Efterfølgende gentages med yderligere fald/påvirkning fra nødankeret.
…
En gentagelse af fald/tab af nødankeret fra ca. 1600 mm faldhøjde giver yderligere beskadigelser på transduceren, men uden at denne løsner sig, eller på nogen måde kan give adgang til udefra kommende vandindtrængning til motorrummet.

Den kraftige fæstning på den indvendige side af bådens bund er ikke på nogen måde beskadiget, og sikrer selv efter gentagende slagpåvirkninger, at transduceren fortsat er sikret uden mulighed for vandindtrængning.

Ad 1. Konklusion
Efter den ønskede rekonstruktion jfr. spørgsmål 1 er konklusionen da, at det ikke kan påvises, at nødankeret ved et fald fra agterdækket, med kollision mod transduceren kan slå denne så meget itu, at der skabes udefra kommende adgang af vand til motorrummet.

2. Kan der konstateres skader i skibsbunden svarende til, at det pgl. anker tabes fra dækket.

Omgivelserne omkring den omhandlende transducer rengøres, for om muligt at kunne lokalisere slagskader eller afslåede fragmenter, som kan stamme fra nødankeret, som kan føres tilbage til den opståede hændelse, hvor vand er strømmet ind i båden gennem hullet i bunden af motorrummet.

Der er mærker i bunden, også andre steder på bunden end omkring transduceren, men ingen kan identificeres til at stamme fra et stumpt anker med afrundede kanter.

Ad 2. Konklusion
Afrensning af områderne omkring transduceren kan ikke påvise slagmærker eller skader på skibsbunden, som kan stamme fra det pgl. nødanker, som tabes fra dækket.

3: Er der ridser eller andre tegn på, at det pgl. anker har været opbevaret i motorrummet - i en længere periode. Ville ankeret lave ridser eller andre mærker ved alm. opbevaring - herunder sejlads.

Motorrummet er aftørret og rengjort for mulig inspektion af ridser eller andre tegn på, at ankeret har været opbevaret i motorrummet i længere perioder. Desuden blev det forud for rekonstruktionen beskrevet af Deres kunde, at ankeret ofte befandt sig i motorrummets forreste venstre side.

En efterfølgende gennemgang af motorrummet for slagmærker ridser o.l., som med sikkerhed kan lokaliseres som værende til længere tids opbevaring af nødanker.

Ad 3. Konklusion
En undersøgelse af motorrummet for nævnte ridser og slagmærker fra nødankers placering i længere perioder i motorrummet kan ikke påvises.

4: Kan der konstateres skader i den 'knækkede' transducer, som kan realiseres til, at denne blev ramt af det pgl. anker.

Den knækkede transducer (grå i top), som oprindeligt er oplyst til at have siddet i bådens bund, og har været udsat for beskadigelse af nødankeret, har slagmærker i den øverste del (grå top).
…
Ridseskaderne, som ses på billede 10 og 11, kan stamme fra nødankeret, men de kan dog også stamme fra andre genstande, som har været i kontakt med den (grå top).

De pågældende ridseskader kan dog ikke på nogen måde forvolde, at denne transducer bliver slået igennem bunden af båden. Transduceren har ikke deformationer, som ses ved rekonstruktionen af den medleverede og identiske transducer, som flækker i den øverste del, hvor en faldende genstand (her nødankeret) vil ramme først.
Den store flangemøtrik, som sidder fæstnet i transduceres gevind og danner modhold for transduceren, når denne er fæstet i bådens bund, er ligeledes intakt og uden synlige beskadigelser.

Ad 4. Konklusion
De konstaterede ridseskader på transducerens øverste del (grå top) kan stamme fra nødankeret, såvel som fra andre genstande, som har været stødt imod transduceren, medens den har været fæstnet til bådens bund.

Transduceren har dog ikke alvorlige skader (slagskader), som på nogen måde kan sammenholdes eller sidestilles med de skader, som ses i forbindelse med rekonstruktionen på en tilsvarende transducer.

5: Kan man under sejlads med begge motorer tændte høre det pgl. anker ligge og vibrere på dækket - imedens man opholder sig i skibets cockpit med lukket skydedør og tændt musik.

Det har ikke været muligt at gennemføre en rekonstruktion af støj fra motorer under sejlads med lukket dør til cockpit osv., grundet bådens aktuelle tilstand.

Ad 5. Konklusion

Konklusionen til dette spørgsmål må bero på et skøn grundet bådens aktuelle tilstand, som umuliggør en rekonstruktion.

Det skønnes dog i den forbindelse ikke sandsynligt, at det vil være muligt at høre det pågældende anker ligge og vibrere på dækket under de i spørgsmålet beskrevne omstændigheder.

6: Er lænse pumpen funktionsdygtig - hvor meget vand kan denne lænse ud i forhold til vandindstrømningen gennem et hul på ca. 40 mm. Pumpen er angiveligt forsynet med nogle tekniske specifikationer.

Lænsepumpen placeret i motorrummet blev afmonteret for kontrol af funktion.
…
Som det fremgår af billede 12, er lænsepumpen korrekt monteret og tilsluttet elektrisk såvel som med slange til afløb. Det kan dog konstateres, at flyderen, som skal indikere vandindtrængning og som følge deraf skal sende signal til lænsepumpen om at lænse vand udenbords, er knækket af sit monteringssted. Flyderen ligger løs i bunden af motorrummet. Som flyderen her ses, er denne virkningsløs og vil ikke give signal til lænsepumpen om at lænse vand, og vand kan fosse indenbords, uden at lænsepumpen automatisk aktiveres.
…
Efterfølgende er den aktuelle lænsepumpe blevet funktionsafprøvet. Lænsepumpen vurderes ud fra afprøvningen som værende funktionsdygtig, og i øvrigt uden beskadigelse.

Hvis ikke lænsepumpen kan aktiveres manuelt, vil denne ikke være i funktion uden en tilsluttet niveauflyder.

Det skønnes, at vandindstrømning gennem et hul i bunden af båden på ca. 40 mm vil kunne give en vandindstrømning på mellem 1000 - 2000 1/h. Hvad angår lænsepumpen, ville denne formentlig ved optimal funktion kunne sikre, at båden holder sig flydende i adskillige timer.

Ad 6. Konklusion
Efterfølgende afprøvninger af lænsepumpen viser, at denne er funktionsdygtig. Den afrevne vandstandsniveauflyder gør dog, at denne ikke automatisk igangsætter lænsning af vand.

Det er ikke muligt at afgøre, hvorvidt flyderen er blevet slået af ved ankeret, når dette tabes ned i motorrummet, eller at bruddet er af ældre dato, dvs. at denne ikke har været funktionsdygtig igennem nogen tid.

7: Hvor hurtigt synker båden, når der opstår et hul med en diameter på ca. 40 mm i skibets bund. Beregning foretages bådens størrelse i forhold til hullets størrelse - hvor hurtigt går det. I forhold til dette spørgsmål må vi på dagen lige tage stilling til, om vi vil have lavet denne beregning - alt afhængig af hvad den omfatter.

Med hensyn til besvarelse af spørgsmål 7, er det vanskeligt at afgøre, da der kan være andre faktorer (ubekendte faktorer) tilstede på uheldstidspunktet.

Ad 7. Konklusion
Spørgsmålet kan kun besvares med stor usikkerhed, og da vi ikke kender de konkrete faktorer på uheldstidspunktet, ud over de analyserede, forbeholder vi os ret til at undlade at komme med konklusion på dette spørgsmål."

I brev af 23/3 2012 til selskabet fra klagerens advokat hedder det bl.a.:

"**Teknisk Rapport fra Dansk Teknologisk Institut**
Særligt i forhold til den af Dansk Teknologisk Institut udfærdigede tekniske rapport af 31. januar 2012 har min klient en lang række anker, som jeg skal redegøre nærmere for i det følgende:

De anfører at rapporten er udfærdiget ud fra min klient beskrivelse af havariet. Det fremgår meget tydeligt af de stillede spørgsmål i rapporten, at spørgsmålsstilleren enten ikke har forstået eller direkte har set bort fra det hændelsesforløb, som min klient har beskrevet omkring havariet.

Rapportens indhold
Spørgsmål 1:
Det ønskes undersøgt hvorvidt ankeret kan ramme omtalte 'ødelagte' transducer og slå transduceren ud af gevindet således, at der skabes direkte hul ud igennem skroget.

Det er ikke korrekt, at transduceren er blevet ødelagt ved havariet, det er alene skroggennemføringen, der er blevet ødelagt/knækket efter at transduceren er blevet ramt af ankeret.
…
Det er synes at være åbenlyst, at når denne enhed knækker skabes der et hul i skroget, svarende til skrog gennemføringens diameter (40 mm) og båden synker.

Spørgsmål 2:
Det ønskes oplyst, om der kan konstateres skader i skibsbunden efter det tabte anker.

Dette vil dog være endog mere end vanskeligt, da ankeret ikke har ramt bunden men transducerens top, således at hele enheden er knækket af, hvilket fremgår tydeligt efter slagmærke på transducerens top.
…
Spørgsmål 3:
Det ønskes oplyst, om der er tegn på at ankeret har været opbevaret i motorrummet i en længere periode.

Det konstateres af deres konsulent at ankeret ikke har efterladt slagmærker eller ridser opbevaring, i motorrummet.

I forbindelse med flere rekonstruktionsforsøg er ankeret blevet tabt/kastet ned i motorrummet uden at dette har efterladt tydelige mærker i bunden af båden. Det synes herefter oplagt, at det pågældende anker ikke vil have efterladt sig mærker i forbindelse med opbevaring i motorrummet. Rapportens konklusion er derfor i bedste fald intetsigende i forhold til min klients forklaring, og i værste fald direkte misvisende.

Spørgsmål 4:
Det ønskes oplyst, om der kan konstateres skader på transduceren, som kan realiseres til, at denne er blevet ramt af ankeret.
Skaderne fremstår tydeligt på ovennævnte billeder, og at de ikke i deres 'rekonstruktion' har kunnet opnå de tilsvarende skader, skyldes efter al sandsynlighed, at transduceren ikke var monteret korrekt, men blev monteret af deres taksator og skadesinspektør.
…
Spørgsmål 5:
Det ønskes oplyst, om min klient ville være i stand til at høre et anker rasle.

Dette spørgsmål er af ren subjektiv karakter og vil derfor næppe kunne besvares entydigt uden en fuldstændig genskabelse af de pågældende omstændigheder. Vigtigere er dog, at spørgsmålet ikke tjener noget formål, idet det for så vidt vurderes at være uden betydning, hvad bevæggrunden har været for, at min klient den pågældende dag valgte at lægge ankeret på plads i motorrummet; det eneste som har relevans er, at det faktisk var det, min klient var ved at foretage sig, da uheldet indtraf.

Spørgsmål 6:
Det ønskes oplyst, om lænse pumpen var funktionsdygtig på havaritidspunktet.

Af rapporten fremgår, at flyderen til lænse pumpen var revet af, hvorfor den ikke skulle have registreret vand indtrængen, og derfor heller ikke har lænset båden for vand.

Af billede herunder, taget af Deres konsulent, fremgår dog, at flyderen var korrekt monteret umiddelbart efter, at båden var blevet hævet, og dermed naturligvis også har været korrekt monteret under havariet.
…
Det ønskes endvidere oplyst, om den vandmængde, der vil kunne trænge igennem, det hul der er opstået, efter at transducerens rørgennemføring er brækket.

Deres konsulent oplyser, at et skøn ville være på mellem 1.000-2.000 liter/time, og at båden med en funktionsdygtig lænse pumpe, derfor ville kunne holde sig flydende i adskillige timer.

Dette er ikke korrekt. Beregninger efter E. S. Johansens 'Væskers Bevægelse' s. 36 finder man, at et hul på 40 mm og 60 cm under havets overflade vil give en vand indtrængning på 9.000+ liter/time.

Der er altså tale om et fejlskøn på mellem 400-900 %, dette medfører, at selv om båden var forsynet med en fuld funktionsdygtig lænse pumpe, har denne ikke på nogen måde kunnet holde båden flydende.

Spørgsmål 7:
Se kommentarer til spørgsmål 6.

I forhold til Deres kommentar omkring, at lugen ned til motorrummet ikke ville kunne holde sig selv åben, vil jeg blot henvise til billeder, taget af Dem, umiddelbar efter hævningen af min klients båd.

Det fremgår her tydeligt at lugen står fint selv:
…
På nuværende tidspunkt må skaderne på min klients båd anses for at være så omfattende, at der formentligt vil være tale om totalskade, jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 19, litra F.

Vedrørende bjærgnings- og konserveringsomkostninger, skal jeg henlede Deres opmærksomhed på FAL § 53, hvorefter foranstaltninger til afværgelse af skade skal afholdes af forsikringsselskabet uanset, om forsikringssummen i øvrigt herved overskrides.

De af Dem opgjorte omkostninger til bjærgning og konservering er afholdt på Deres foranledning og uden at min klient på forhånd var blevet orienteret om, at båden i det hele taget var blevet fundet. Med henvisning til Deres forsikringsvilkårs pkt. 19, litra F, nr. 6, påhviler omkostningerne ligeledes Dem.

Jeg skal derfor afslutningsvis fastholde, at min klient har krav på forsikringsdækning. Dækningen bør være for totaltab, og bjærgnings- og konserveringsomkostninger bør afholde af Dem."

Med henvisning til klagerens advokats brev af 23/3 2012 har Teknologisk Institut bl.a. bemærket:

"**Rapportens indhold.**

Ad. Spørgsmål 1.
Kommentar: Det er korrekt forstået at det er den del af transduceren benævnt som skroggennemføringen, eller den del af det udvendige gevindstykke, hvor den på den udvendige del skroget er fæstnet til transduceren som mangler/er knækket af. Da gevindstykket (som en samlet enhed) er en del af den samlede transducer vælger vi derfor at beskrive det som i oprindelig tekst.
…
Der er naturligvis enighed om at når skroggennemføring, som fæstner den udvendige del og indvendige del separeres fra hinanden, vil dette medføre vandindtrængning gennem et blotlagt hul i bunden på båden på ca. ø 40 mm.

Ad. Spørgsmål 2.
Kommentar: Det er korrekt at transduceren (som foto side 4/9) har ridser/slagmærker i den øverst del. Disse mærker er dog ikke tilnærmelsesvise af samme alvorlige karakter som ved den transducer som rekonstruktionen er foretaget på. Derfor vil vi som udgangspunkt ikke vurdere at de forholdsvise små slagmærker kan være den direkte årsag til at transduceren (skroggennemføringen) slås itu derved. Som beskrevet er den udvendige del af skroggennemføringen bortkommet i forbindelse med at denne brydes, og kan derfor ikke tilvejebringes, og bruges som sammenligning.

Ad. Spørgsmål 3.
Kommentar: Afklarende er spørgsmålene gennemgået nøje inden rekonstruktionen påbegyndes, derfor er bunden af motorrummet (som noget af det første) gennemgået for påviselige slagmærker som med sandsynlighed kunne stamme fra et ankers opbevaring i samme motorrum.
Adskillige emner kan havde været i motorrummet, i forbindelse med service og vedligeholdelse af båden igennem årene, derfor er der ikke entydige indikationer stammende fra anker.

Ad. Spørgsmål 4.
Kommentar: Det er korrekt at transduceren blev monteret af taksator og skadeinspektør, og ligeledes at rørgennemføringen (isat fra udvendige side) og den indvendige del af transduceres ikke var blevet monteret/fastspændt med den oprindelige tætnende pakninger. Disse manglende pakninger medføre at enheden ikke er vandtæt som den blev monteret, og derfor ej heller spændt helt sammen. Det er dog vores bedste overbevisning at nævnte, ikke vil kunne give et andet udfald i forbindelse med rekonstruktionens gennemførelse og konklusion.

Ad. Spørgsmål 5.
Kommentar: Vi er enige i Deres fremlæggelse, som også ligger op ad den besvarelse af det stillede spørgsmål som vi har givet i den oprindelige rapport.

Ad. Spørgsmål 6.

13. 82.689

Kommentar: Forinden rekonstruktionen påbegyndes, d.v.s inden den omhandlende transducere monteres, er flyderen til lænepumpen knækket af sit beslag som det ses på billedet herunder.
…
Udgangspunktet og det at vi ikke på noget tidspunkt har set flyderen monteret som oprindeligt tiltænkt, den har i hele det forløb vi har gennemløbet været knækket af sit beslag, og har ligget løs i bunden af bådens motorrum.
Vi har på et tidspunkt i forbindelse med rekonstruktionen 'skubbet' flyderen ind i det knækkede beslag, for at forvisse os om brudfladernes sammenhæng, samt for at kunne konstatere flyderens oprindelige fysiske placering, som vist på foto herunder.
…
Hvad angår det anslåede skøn på vandindtrængning i båden gennem hul i bunden af båden, er der ikke foretaget specifikke beregninger, da dette beror på flere faktorer som skal være kendte i den sammenhæng. I henholdt til det spørgsmål 6/7, i kommissorium for undersøgelsen, skulle der på dagen tages stilling til hvorvidt der skulle foretages beregninger, med hensyn til de usikkerhedsfaktorer der ville være, og som ikke på daværende tidspunkt var til stede. Med udgangs i denne sammenhæng, tager vi det oplyste væskemængder på 9000 1/h til efterretning.

Ad. Spørgsmål 7.
Kommentar: Med henvisning til hvorvidt lugen til motorrummet kan holde sig åben ved egen gasdæmpers kraft, kan jeg blot oplyse da vi fik den forevist i monteret stilling, var det ikke muligt at holde vægten af lugen."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**D Hvilke generelle undtagelser er der på forsikringen?**
…
11. Skade forvoldt med vilje."

Nævnet udtaler:

Nævnet finder, at det ikke ud fra de oplysninger, der foreligger i sagen, er muligt at vurdere, hvem der har ret. Det vil kræve en bevisførelse, der ikke kan ske for nævnet. I givet fald må bevisførelsen ske ved domstolene. Det følger af vedtægternes § 4, stk. 1, at nævnet derfor må afvise at afgøre sagen.

14. 82.689

Som følge af det anførte

b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Svend Bjerg Hansen
Udskriftens rigtighed bekræftes

Henning Jønsson