Ankenævnet for Forsikring

Den 14. juni 2017 blev i sag nr. 89788:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Lloyd's
v/First Marine A/S
Nytorv 3
1450 København K

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring i Lloyd's v/First Marine A/S. Hun klager ved sin rådgiver over, at selskabet har afvist at betale yderligere erstatning i anledning af påsejlingsskader på den forsikrede båd.

Klageren har bl.a. anført, at der trods de udførte reparationsarbejder trænger væsentlig mere vand ind i båden nu, end før skaderne skete.

Selskabet har bl.a. anført, at der allerede er foretaget og betalt for reparation af de skader, som med rimelighed kan henføres til kollisionerne. Selskabet har videre anført, at yderligere reparation ikke er muligt henset til bådens dårlige vedligeholdelsesstand, alder, slid, råd, tæring og angreb af dyr, jf. forsikringsbetingelsernes undtagelse herom, og at yderligere reparation derfor må anses for almindelige og nødvendige vedligeholdelsesarbejder, som går ud over forsikringsdækningen.

Selskabet har videre anført, at klageren allerede har opnået dækning for skader under omstændigheder, hvor selskabet næppe ville have tegnet forsikringen, hvis klageren havde oplyst om det tidligere skadesforløb med en række lignende påsejlinger og de sagkyndige vurderinger af skibets tilstand, der forelå på indtegningstidspunktet. Selskabet forbeholder sig at kræve den udbetalte erstatning refunderet.

Den forsikrede båd er en skonnert af træ bygget i 1932. Det fremgår af sagen, at selskabet har ydet forsikringsdækning for skader skønsmæssigt opgjort til 110.535 kr. i ekstern taksatorrapport af 25/7 2015.

Klageren har i et bilag til skadeanmeldelsen af 16/5 2015 bl.a. anført:

> "[Turbåd], med skibsfører …, bakkede med fuld kraft ind i forskibet på [forsikret båd], torsdag den 14.5.15 kl. 10:45. Hjørnet af [turbåds] agterspejl ramte med stor kraft [forsikrede båd], imens den lå fortøjret på sin faste plads i …, så den blev slået hårdt ind i kajen samtidig med at den lavede en stor skade i forskibet.
>
> På overvågningsvideoen fra [turbådsselskab] ses det meget tydeligt, at han bakker ind i den gentagne gange med stor kraft."

Selskabets advokat har i brev af 14/10 2016 til nævnet bl.a. anført:

> "Det tiltrædes, at [den tegnede forsikring] dækker kollisionsskade, jf. forsikringens punkt 6.1.1.3.1. Imidlertid dækker forsikringen ikke materialefejl, slitage, tæring, råd og utilstrækkelig vedligeholdelse og lignende skader, jf. forsikringens punkt 6.2.1.3.
>
> I henhold til forsikringens punkt 2 skal der for fartøj ældre end 30 år (dvs. også dette) indhentes rapport om bådens tilstand af en godkendt sagkyndig ved indtegningen. First modtog i forbindelse med indtegningen … erklæring fra … værft. Det fremgik heraf, at der ikke kunne konstateres synligt råd under dørken eller andre steder under dæk. Der var mindre utætheder fra dæk, og kalfatringen burde eftergås. Over dæk og på dækket var der mindre områder med begyndende råd, som kunne skyldes, at forårsklargøring ikke var påbegyndt.
>
> Fartøjet trængte til mindre vedligeholdelsesarbejder, hvilket man måtte forvente efter en vinter, som den der på besigtigelsestidspunktet lige var afsluttet. Der var ingen tegn på større utætheder under vandlinjen. Indtegningen fandt sted efter sommeren 2012, jf. nedenfor.
>
> 17. maj 2015 anmeldte forsikringstager de skader, som er grundlag for denne klage.
> …
> Efter en længere korrespondance om doksætning af [forsikret båd], som er gengivet delvist i klagers dokumentation, men ikke er umiddelbart relevant for spørgsmålet, der skal afgøres i denne sag, fandt der besigtigelse sted i sommeren 2015. Besigtigelsesrapport vedlægges ... De skønnede reparationsomkostninger var i henhold til denne rapport kr. 110.535. I forbindelse med besigtigelsen indgik Firsts taksator, …, aftale med forsikringstagers repræsentant, …, om de reparationer, der fremgår af bilag …, og som danner grundlag for skadesopgøret i bilag …
>
> Herefter er der opstået uenighed med forsikringstager om, hvorvidt reparationen er fuldgod, derved at den sætter [forsikret båd] i samme stand, som den var før skaden. Essensen i uenigheden er, at First mener at have betalt for udbedring af de skader, som med rimelighed kan henføres til kollisionerne og forventes repareret som en følge heraf. Forsik-

ringstager ønsker derimod særdeles omfattende reparationer foretaget, for at [forsikret båd] angiveligt ikke længere skal lække i højere grad end den gjorde før kollisionerne.

Det er Firsts opfattelse, at sådanne omfattende reparationer går ud over de skader, der kan henføres til kollisionerne og i stedet må henføres til skibets generelle dårlige vedligeholdelsesstand, råd i træværket, rust i spigre og nagler, angreb af pæleorm og tidligere reparationer, der ikke er udført håndværksmæssigt korrekt. Der er ingen årsagssammenhæng overhovedet mellem disse forhold og kollisionerne, hvorfor det ikke kan forventes, at disse er forsikringsafdækket.

Som dokumentation for [forsikret båds] tilstand vedhæftes … yderligere rapport udarbejdet af … med foto af pæleormsangreb, som er fremsendt til forsikringstager i forbindelse med afvisning af yderligere reparation.

Efter at denne uenighed er opstået, har First søgt regres mod skadevolder, ... I denne forbindelse er First blevet bekendt med, at der i 2012 har fundet et fuldstændig lignende hændelsesforløb sted, hvor … både gentagne gange kolliderede med [forsikret båd] og der ved opgøret af skaderne opstod uenighed om disses omfang. Også i dette tilfælde blev det fra taksatorer og sagkyndige vurderet, at [forsikret båd] var i særdeles ringe forfatning. Der henvises til besigtigelsesrapporter udarbejdet i 2012 af …, der vedhæftes …, samt rapport udarbejdet af …, der vedhæftes ...

Som det fremgår heraf, vurderede besigtigelsesmændene allerede inden forsikringstager begærede forsikring hos First, at båden var i en så ringe forfatning, at det i sin nuværende tilstand næppe kan betegnes som et skib (bilag …, side …). Det understreges, at disse oplysninger ikke blev givet til First i forbindelse med forsikringsbegæringen.

Som følge heraf har undertegnede afvist kravet igen den 4. august 2016, jf. vedhæftede ... Det gøres gældende, at Firsts afvisning af forsikringstagers yderligere krav på reparation ikke kan kritiseres, idet

- der allerede er foretaget og betalt for reparation af de skader, som med rimelighed kan henføres til kollisionerne.
- yderligere reparation ikke er muligt henset til [forsikret båds] tilstand, som må henføres til skibets dårlige vedligeholdelsesstand, alder, slid, råd, tæring og angreb af dyr, jf. forsikringsbetingelsernes undtagelse herom.
- yderligere reparation af [forsikret båd] derfor må anses for almindelige og nødvendige vedligeholdelsesarbejder, som går ud over forsikringsdækningen.
- at forsikringstager allerede har opnået dækning for skader under omstændigheder, hvor First næppe ville have tegnet forsikringen overhovedet, havde forsikringstager oplyst om det tidligere skadesforløb og de sagkyndige vurderinger af skibets tilstand, der forelå da. First forbeholder sig at kræve disse refunderet."

Klagerens rådgiver har i mail af 11/11 2016 til nævnet bl.a. anført:

"I forlængelse af skrivelsen af 14. oktober 2016 af [advokat] skal det fremhæves at der inden skaden - og trods bådens tilstand, ikke er indtrængt vand af samme omfang. Dette er forværret væsentlig siden kollisionen.

Efter en af påsejlingerne lækkede skroget således at læsningen var nødvendiggjort to gange hver dag i 15 minutter jf. bilag …, side …. Det vil derfor være forkert at konkludere ingen årsagssammenhæng.

> Advokat … anfører at skader som kunne henføres til kollisionerne allerede er blevet udbedret og at vores kunde ønsker særdeles omfattende reparationer. Udbedringer ændrer dog ikke på at der siden påsejling - trods skibets aldret stand, fortsat trænger større mængder vand ind. Der må udbedringen alene anses for mangelfuld.
>
> Vi henviser i det hele til det vedlagte bilag som klart viser at problemet er opstået af kollisionen, og sidenhen aldrig blevet afhjulpet."

Hertil har selskabets advokat i mail af 29/11 2016 til nævnet bl.a. bemærket:

> "Jeg skal hertil bemærke, at det forhold, at der måtte trænge mere vand ind i skibet efter kollisionen, ikke - hvis det overhovedet kan godtgøres - kan henføres ikke blot til kollisionen, men også til skibets dårlige vedligeholdelsesstand og tidligere skadehistorik, som ikke blev oplyst ved forsikringens tegning.
>
> Reparation vil derfor i realiteten være restauration, hvilket ikke er omfattet af forsikringsdækningen."

Nævnet har fået forelagt yderligere korrespondance fra parterne.

Et uddrag af sagens bilag gengives i det følgende.

I værftserklæring af 22/3 2011 til brug for indtegning af båden hedder det bl.a.:

> "Fartøjet er besigtiget mens det lå i vandet.
>
> Ved gennemgang af Fartøjet kunne der ikke konstateres synligt råd under dørk eller andre steder under dæk. Fartøjet har fast dørk med mindre inspektions lemme for adkomst under dørk.
>
> Der er nyere rustfri tanke ombord. Mindre utætheder fra dæk. Kalfatring bør eftergås. Over/på dæk var mindre områder der var begyndende råd pletter, dette kan skyldes at på besigtigelses tidspunktet var forårs klargøringen ikke påbegyndt.
>
> Fartøjet trænger til mindre vedligeholdelses arbejder, hvilket men må forvente efter en vinter som den der lige er sluttet.
>
> På besigtigelses tidspunktet var der ingen tegn på større utætheder under vandlinjen."

Det fremgår af sagen, at klageren i 2012 anmeldte en række påsejlingsskader fra turbåde i perioden 14/6 2012 til 3/8 2012 til sit tidligere forsikringsselskab. I den forbindelse indhentede dette selskab bl.a. en ekstern taksatorrapport af 27/8 2012, hvoraf det bl.a. fremgår:

"**Konklusion:**
Forsikringstagers har oplyst at der forud for hændelserne har været et fast lænseinterval på 10-14 dage.

Reparatøren har bl.a. observeret betydelige lækager for regnvand igennem fartøjet dæk. Henset til de store variationer der er i nedbørsmængderne i Danmark, virker det for undertegnede mærkeligt at det af forsikringstagers oplyste lænseinterval har været 'så fast' som det er oplyst.

Forud for 1. påsejling lænsede forsikringstager fartøjet med en tvangsstyret 220 volts dykpumpe. Forsikringstagers oplysninger om et lænseinterval på 10-14 dage er med denne pumpe. Kort tid efter 1. påsejling installerede forsikringstager en automatisk 12/24 volts lænsepumpe. Forsikringstagers senere oplysninger om, at fartøjet lænsede en/flere gange i døgnet, var efter installation af denne automatiske lænsepumpe.

220'volts pumpen har en væsentlig større kapacitet pr. minut, end 12/24 volts pumpen. Pumpernes evt. forskellige placering i fartøjet, og måden de aktiveres på, kan have betydning for deres evne til at lænse fartøjet for vand, og dermed have indflydelse på hvor ofte det er nødvendigt at lænse.

Fartøjet har nu været landsat i … to gange. Hver gang er der foretaget udbedring af de områder med 'synlige' lækager, samt lidt til, samt i et vist omfang udbedring af forhold der formentlig ikke alene kan tilskrives påsejlingerne.

Der sker nu tilsyneladende kun vandindtrængning ved spiger og bolte. Dette forhold skyldes at disse er nedbrudt at tæring (tid og ælde).

Pga. fartøjets generelle stand, kan ovenstående forhold formentlig kun udbedres ved at alle spiger og bolte eftergås og fornyes i nødvendigt omfang, efterfulgt af en generel kalfatring. Dette arbejde kan medføre at der også skal skiftet noget træværk, for at der er noget at sætte spiger og bolte fast i.

Sådanne omfangsrige 'renoveringsarbejder', kan ifølge vor vurdering ikke med rimelighed forsvares dækket af en forsikring, på baggrund af nogle 'moderate' påsejlinger. De nødvendige arbejder er almindelige vedligeholdelses- / renoveringsarbejder, der med års mellemrum må påregnes for et fartøj af den aktuelle type og alder (90 år).

Det er vor vurdering, at fartøjets generelle strukturelle stand pt. er så dårlig, at det reelt ikke kan tåle/modstå de belastninger en beddingssætning vil påføre et fartøj af denne type.

Et tilsvarende fartøj i jævn god stand, ville formentlig ikke være blevet læk i nævneværdig grad ved nogle af de indtrufne påsejlinger, men blot have fået skader i det udvendige malinglag."

Klagerens rådgiver har i et notat om de anmeldte skader på den forsikrede båd fremsendt til selskabet den 23/6 2015 bl.a. anført:

"Referat fra gennemgang af skaderne på … i … den 22/6-2015 af [klagerens rådgiver].

Skadenr.	Dato	Båd/reder	Bemærkning
1	*14052015*	*…*	*Påsejling bord skadet tager vand ind, skal på værft* 7 meter planke skiftes - Check spant og spir - Check inderklædning - Skanse-klædning - Fenderliste - Kalfatring under vandlinje grundet vridning - Maling
2	*16052015*	*???*	*Påsejling kl. ca. 10 agter SB ved ror* Chek spir - Kalfatring - Maling
3	*16052015*	*…*	*Påsejling kl. ca. 1130 agter SB ved styrhus* Ingen synlig skade observeret
4	*26052015*	*…*	*Påsejling kl. 14:45 BB For* I samme område som skade nummer et, mærker i plankerne over og under den skadede planke fra skade nummer et - Maling
5	*30052015*	*…*	*Påsejling kl. 13:48 BB Midt* Skanseklædning spygat ved den bagerste mast - Maling
6-7-8	*07062015*	*???*	*Påsejlet mindst tre gange med synlige skader* *BB stævn ved vandlinje, to andre ca. to til fire meter agten for stævn* Check for flækket planke - Spir - Maling - Skade ved røstjern forreste mast

Generelt: Maling fribord grundet reparationer og påsejlinger - Maling under vandlinje grundet spuling - Maling = primer og slutlag."

Selskabet har indhentet taksatorrapport af 25/7 2015, hvoraf det bl.a. fremgår:

"May 26th 2015 a joint survey was carried out in [havn] on behalf of …

The survey was carried out to establish damages caused by the vessel … owned by ... Purpose of survey was to establish the damages and make an estimate concerning the costs of repair.
…
The injured vessel was lying starboard alongside the pier in ...

During manoeuvring to set out from the pier the vessel … was going astern, and during this manoeuvre the captain collided the vessel [forsikret båd] lying alongside the pier. We refer to video concerning conditions of harbour and the collision.

Damages:
At the survey the following was observed:

Hull: Heavy damage at one plank (BB bow) – damage at BB bulwark.
…
The video taken from vessel … shows that the vessel … was collided more than one time, and because of this fact, was turn towards the pier with the SB site of the hull.

After the unfortunate accidents the vessel 'took water' – the vessel 'pressed' hard towards the pier which caused leaks in the caulking in the seams / underwater hull).

The vessel was collided exact on a rib, and it was not possible to establish (eventually) damages on this, until the damaged plank was demounted / taken out.
…
At the survey May 26th it was agreed to bring the vessel to …, and after hauling out and demounting the BB plank another joint survey could take place.
…
Survey II.
On the June 22nd a second joint survey took place in ...
…
Conclusion
The damages are caused by different vessels belonging to ... For this reason the damages at the survey were numbered 1-8 according to time and the vessels causing the damages and the repair estimates were drawn up as well.

Estimate:
[Værft] and the undersigned have, according to the at the survey established damages, worked out and estimate concerning the repair.

Damage no. 1
7 metres plank to be renewed – bulwark repaired (bulkwark plank not renewed)
Caulking below the waterline

Damage no 2
Painting and caulking

Damage no 3
No damage established

Damage no 4
Caulking (control) and painting

Damage no 5
Painting

For repair and caulking of seems the underwater hull has to be cleaned by high pressure cleaning (requirement from the yard and the harbour authorities as well).

Repair estimate.	DKK 47.160,00	
Underwater hull:		
Cleaning, caulking, painting	11.375,00	
	DKK 58.535,00	25 % V.A.T incl
Estimated slip costs ,,,	DKK 17.000,00	25 % V.A.T incl.
Vessel transport (60 Nm)		
… - … (… - …)		
Fuel, supplies/provision, crew transport	Dkk. 35.000,00	
Total estimate	**Dkk 110.535,00"**	

8. 89788

Klageren har fremlagt faktura af 4/8 2015 på 70.191,23 kr. vedrørende udbedringsarbejde på værft.

Det fremgår af sagen, at selskabet den 10/8 2015 har opsagt klagerens lystfartøjsforsikring.

Selskabet har i mail af 1/10 2015 til klagerens rådgiver bl.a. anført:

> "Først og fremmest kan vi igen bekræfte overfor dig, at reparatøren har foretaget de reparationer på …, som der blev aftalt ved den fælles inspektion, hvor du selv deltog. Dette bekræftes af reparatøren og af vores taksator.
>
> Er der forhold vedrørende reparationen som ikke er udført tilfredsstillende, må du tage dette op med reparatøren.
>
> Vedhæftet finder du et statement fra taksatoren angående … generelle tilstand.
>
> Som det fremgår heraf (hvilket bekræftes af øvrige selskaber samt bådreparatør) er … skrog i generel dårlig forfatning grundet manglende vedligehold.
>
> Forhold der betyder, at fartøjet rent teknisk ikke kan repareres som ejer ønsker det, uden at ejer må betale for en gennemgribende renovering af hele fartøjet for egen regning da det intet har med de påførte skader at gøre."

Af besigtigelsesrapport vedhæftet selskabets mail af 1/10 2015 fremgår bl.a.:

> "Fartøjet er efter påsejling maj 2015 besigtiget ved beddingssætning i ...
>
> **Generelt**
> Fartøjet har været i reders ejerskab i ca 10 år.
> …
> **Statement**
> Ved beddingssætning kan følgende konstateres:
>
> Fartøjet er kølsprængt i svær grad. Dette er i tidligere ejerskab søgt opretning ved ilægning af dødtræ skåret i 'facon' tilpasset kølplanke – en reparation der ikke kan rette/udbedre en kølsprængning, og som over tid vil give problemer med indtrængende søvand grundet undervandskrogets stand og den ilagte nodde, (henvisning til fremsendt fotodokumentation).
>
> Ligeledes er der over tid udført mange uprofessionelle reparationer, - mange korte stykker planke i ikke definerbare træsorter, dårlig stødfordeling (stød over hinanden ikke i forbandt) udspartling med gummikit/fugemasse i stedet for beg/tjære, og brug af cement ved flere udfyldninger.
>
> Ved udtagning af beskadiget planke i BB side for konstateredes at spanter i det berørte område var angrebet af svær råddannelse samt angreb træorm, hvilket må antages at være tilfældet ved en stor procentdel af øvrige spant.

Årsag for råddannelsen skal ses i nedsivende regnvand ved støtter i skandæk.

Regnvandet forårsager således fugtdannelse mellem spant og skrogets yderklædning, hvilket uværligt over tid vil medføre råd.

Stævntræ sås ligeledes svært angrebet, hvilket gav store problemer i forbindelse med udskiftning af den beskadigede planke.

Der sås endvidere angreb af træorm ('Middelhav pæleorm') flere steder i fartøjet, bl.a. ved kølplanke – fartøjet har tidligere sejlet på Middelhavet og disse orm er øjensynligt medbragt derfra. Ormene angriber generelt ikke sundt træ, 'foretrækker' svækket træ).

Ved fenderliste sås flere steder store 'huller' (råd) omkring spigre der var tæret væk (henvisning til fremlagt fotodokumentation).

Rostjern for riggen er sat med gennemgående rundstål i fenderliste – såvel for skonnertmast som stormast og såvel SB som BB, sås rust og beskadigelser på påsvejset 'hold', og generelt sås i disse områder ligeledes stærkt svækket træ. (Henvisning til fremlagt fotodokumentation).

I vandlinie BB midtskibs sås råd i planke – reducering af planketykkelse ca. 40 % - og direkte 'hul' med mulighed for indtrængen af søvand.

Vurdering
Fartøjet giver et optisk godt indtryk før det gennemgås på land.

Der generelt er tale om manglende vedligehold hvad angår fartøjets skrog, hvilket også er at tilbageføre til tidligere ejerskab.

En renovering/istandsættelse af fartøjet vil omkostningsmæssigt overstige fartøjets værdi efter et sådant tiltag og anses for totalt urealistisk.

Ved landsætningen og konstatering af ovennævnte forhold var reders repræsentant … til stede. … har faglig baggrund som bådebygger, og er nu vidende om fartøjets nuværende stand og det umulige i at påbegynde nogen form investering i fartøjet.

Hvilken gennemgang af fartøjet der har fundet sted forud for købet er uvist, men reder har ved købet har erhvervet et fartøj i temmelig ringe strukturel stand.

Fartøjet er lystbåd under 24 meter og således ikke underlagt Søfartsstyrelsen.

Havde fartøjet været underlagt lovpligtigt syn, evt. sejlet med betalende gæster, ses det mere end sandsynligt at fartøjet var blevet lagt stille efter et skrogsyn.

Ved en besigtigelse på land med henblik på egnethed til kaskoforsikring ville dette ikke være blevet anbefalet. **Fartøjet såvel som dets kajplads ses som risiko.**

Addendum
Ejers krav kan ikke teknisk opfyldes uden at udføre den gennemgribende renovering af fartøjet som dets tilstand kræver.

Fartøjets stand tillader ikke en, i forhold til påførte påvirkninger en rimelig reparation uden at medvirke til yderligere lækager eller strukturelle svigt.

Fartøjets generelle stand kan 'forbedres' ved gennemgang/udskiftning af spigre og bolte og fuld kalfatring. For disse arbejder kræver det at der er træværk at fastgøre i, hvilket ikke kan tilskrives noget forsikringsselskab at udbedre, relateret til de moderate påsejlinger fartøjet har været udsat for. Forhold der gør sig gældende ved de nu udførte reparationer.

Bemærkning:
Fartøjet tåler som nævnt ikke godt beddingssætning, og de i beddingssætning 2012 og 2015 implicerede værfter/bedding og vil 'sige' fra/ikke tage ansvar i fald fartøjet ved senere lejlighed ønskes beddingssat."

Klagerens rådgiver har i mail af 6/10 2015 til selskabet bl.a. anført:

"I din mail til mig, dateret 1. oktober d.å., hvor både du og [taksator] … udtaler, at det ikke vil kunne lade sig gøre at reparerer … til den stand som ejer kræver.

… citat start: 'Forhold der betyder, at fartøjet rent teknisk ikke kan repareres som ejer ønsker det' Citat slut.

[Taksator] citat start: 'Fartøjets stand tillader ikke en, i forhold til påførte påvirkninger en rimelig reparation uden at medvirke til yderligere lækager eller strukturelle svigt.' Citat slut

Det tolker jeg derhen, at det ikke vil være muligt at reparere … og at den dermed kun kan regnes for totalskadet.

I henhold til jeres forsikringsbetingelser skal i ved en totalskade udbetale et beløb svarende til handelsværdien på det skib der er erklæret totalskadet, i dette tilfælde ... Da … blev påsejlet var den vurderet af … til kroner 695.000,- som også er den pris de havde den til salg for. Det må være den pris der ligger til grund for jeres vurdering om, at det ikke er muligt at reparere ... Ejers kaskoforsikring hos jer er på kroner 500.000,- og er derfor den pris der kræves udbetalt til ejer og forsikringstager af ...

Du, … og taksator …, har skriftligt udtalt til mig, at … ikke vil kunne svare sig at reparere til den stand som forsikringstager i gennem hele sagsforløbet har krævet. Derfor kræves kaskoforsikringen på kroner 500.000,- udbetalt til forsikringstager."

Hertil har selskabets medarbejder i mail af 20/10 2015 til klagerens rådgiver bl.a. bemærket:

"Vi henviser til din mail af 6/10 2015 og må konstatere, at du fuldstændig har misforstået indholdet af vores statement og åbenlyst forsøger at fordreje indholdet heraf.

Ordlyden i 'Statement' henviser til fartøjets stand FØR påførte skader, hvorfor yderligere ikke kan udbedres som ejer forventer.

Du bør vide, at det ved træarbejde kræver, at 'der er noget at gøre fast i' og ingen forsikring kan pålægges udføre 'umulige' reparationer i et aldersbetinget ringe materiale med råd, skadedyr eller svamp."

11. 89788

Forsikringsbetingelserne indeholder følgende bestemmelser:

"**6. Forsikringen dækker.**
…
6.1.3 Søskade som følge af:
1. Sammenstød med andet fartøj eller fast genstand eller flydende genstand.
…
6.2 Forsikringen dækker ikke:
6.2.1 Skade på fartøj og motor som skyldes:
…
3. omkostninger til reparation af eller fornyelse af dele som ikke har været i forsvarlig stand på grund af konstruktionsfejl, materialefejl, slitage, tæring, råd utilstrækkelig vedligeholdelse og lignende skader."

Nævnet udtaler:

Den forsikrede båd er en skonnert bygget i 1932. Klageren har anmeldt, at der i maj-juni 2015 er sket en række påsejlingsskader fra turbåde, mens båden har ligget ved kaj. Selskabets taksator har opgjort erstatningen til 110.535 kr. for transport og udbedring på værft, og selskabet har ydet dækning herfor.

Klageren har blandt andet anført, at der uanset de udførte reparationsarbejder nu trænger væsentligt mere vand ind i skroget, end før påsejlingerne, så det er nødvendigt at lænse skibet for vand oftere end før. Hun kræver, at båden bliver sat i samme stand som før påsejlingerne.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke har bevist, at hun har krav på yderligere erstatning fra selskabet.

Nævnet har bl.a. lagt vægt på, at der ikke er fremlagt oplysninger om konkrete ikke-udbedrede skader, som kan henføres til påsejlingerne. Nævnet finder, at eventuelle indsigelser omkring det udførte udbedringsarbejde må rettes mod reparatøren, idet der ikke er godtgjort omstændigheder, som kan føre til, at selskabet må hæfte for kvaliteten og holdbarheden af det udførte arbejde.

Nævnet har videre lagt vægt på, at klagerens bådsagkyndige rådgiver i et referat fra gennemgang af skaderne på båden den 22/6 2015 har oplistet de skader, som efter den

bådsagkyndiges vurdering kunne konstateres. Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at visse af disse skader ikke er indeholdt i selskabets erstatningsopgørelse.

Nævnet har desuden lagt vægt på, at det på baggrund af de fremlagte undersøgelsesrapporter – herunder rapporter fra 2012 vedrørende tilsvarende påsejlinger af den forsikrede båd – må lægges til grund, at båden forud for skaderne i 2015 var i dårlig vedligeholdelsesstand og fremstod med betydeligt nedbrud af træværk mv. Nævnet finder, at selskabet ikke kan pålægges at betale for arbejder, der må betragtes som vedligeholdelse af båden, eller for arbejder, som er umuliggjort i sig selv at udføre på grund af manglende vedligeholdelse af båden.

Nævnet kan herefter ikke kritisere, at selskabet har afvist at betale yderligere erstatning.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Peter Thønnings
Udskriftens rigtighed bekræftes

Carsten Sennels