Ankenævnet for Forsikring

Den 1. februar 2017 blev i sag nr. 89899:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

ACE European Group Limited
v/Pantaenius
Østerbro 11
Postboks 110
7800 Skive

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har bådforsikring i ACE European Group Limited v/Pantaenius. Han klager over, at hans yacht er blevet mangelfuldt repareret efter en grundstødningsskade sket den 14/6 2015 i udlandet.

Selskabet har henvist til, at det har betalt for reparation af båden på et lokalt værft, og at reklamationer over reparationen er selskabet uvedkommende. Selskabet har i anden række gjort gældende, at båden er færdigrepareret, og at klageren ikke har dokumenteret mangler ved reparationen.

Klageren har i klageskemaet af 22/9 2016 bl.a. anført:

> **"Sagsfremstilling**
> Jeg ligger for anker ved … [land], ankerkæden sprang skibet flyder ind på stranden, jeg kontakter omgående Pantaenius, som sender skadesanmeldelse til min mail.
>
> Pantenius kontakter 2 bjærgningsfirmaer, den ene ville fjerne sandet fra kølen, lægge flydepotonner rundt om kølen pumpe luft i, således at skibet flyder og kan sejles ind til marinaden.
>
> Denne løsning var for dyrt sagde [selskabets medarbejder], han desværre den billigste løsning, som bevirker at kølen brækker af, og skibet fyldes med vand, jeg ringer område til [selskabets medarbejder] og fortæller at kølen er knækket af, det svar jeg fik var, det var nok sket alligevel. Pantaenius ville ikke betale for mit ophold, så jeg meddeler [selskabets medarbejder] at jeg tager tilbage til Danmark.

Jeg har nu været i … fire gange for at hente mit skib, som Pantaenius hver gang har sagt at skibet er færdig. Første gang midt i november, skibet var kun halvfærdig, selv motoren var ikke installeret, fik lovning på at skibet ville være klart 28-02-2016, men der var så mange fejl, at jeg bad [selskabets medarbejder] om at sende deres taksator, vi fandt sammen yderligere 31 fejl, som yachtværft lover vil blive udbedret, skibet skulle på land, så jeg tager tilbage til Danmark, Maj måned er skibet færdig ifølge Pantaenius, jeg tager igen til …, men der er ikke lavet noget som helst, tilbage igen til Danmark, sidst i juli skriver Pantaenius at skibet er færdig, og skal hentes inden den 15 Sep. Ellers vil skibet ligge for min regning, vi beder Pantaenius om billeder samt at skibet er håndværksmæssige i orden.

Der kommer ingen respons fra Pantaenius, jeg beslutter at tage til … igen, skibet er jo færdig ifølge Pantaenius, og det ligger for ejers regning, så jeg tager til … igen, men der er intet lavet, tværtimod er skibet i meget dårligere stand, GPS er revet ud af holder, hænger i ledningen, lakeringen er ødelagt af den megen sol, storsejlet som Pantaenius skriver i juli er sendt til rensning, men nej, storsejlet ligger på en gammel ladvogn, og bliver vasket med en stiv kost, samt noget kemikalier (sørgeligt syn).

Jeg har ikke råd til mere rådgivning (advokat) har brugt 12.000 kr. og omkring 20.000 kr. til [land]. Derfor håber jeg, at denne klage, kan få Pantaenius til at forstå at De alene er skyld i, at skibet fyldes med vand, og dermed totalskadet.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?
Jeg ønsker mit skib tilbage i samme stand, og med samme udstyr, som da skibet flyder ind på stranden.

Desværre tror jeg ikke at yachtværftet er i stand til rent håndværksmæssige, at fører skibet tilbage til samme stand som før uheldet. Skibet skulle til et rigtig yachtværft der ved noget om sejlskibe, det håber jeg at PANTAENIUS vil give mig ret i."

I brev af 1/12 2016 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Sagsfremstilling
Klager har siden 2009 haft båden kaskoforsikret igennem selskabet, hvor båden for det meste har ligget i ...

Den 14/6 2015 sprang ankerkæden og båden drev på stranden i ...

Klager kontaktede selskabet, som via surveyor/taksator … fra … Service … organiserede bjærgning af båden.

Der henvises til taksatorrapport, der vedlægges som bilag 3. Om båden kunne være mindre skadet ved, at der var valgt en anden bjærgningsmetode vides ikke. Men de skader, som skete ved strandingen og den efterfølgende bjærgning, er dækket af kaskoforsikringen, da denne dækker skader som følge af stranding jfr. kaskobetingelsernes § 3.

Jfr. bilag 3 blev der indhentet et tilbud på reparationen på 24.330 Euro + 21% moms fra … Yacht eller tæt på bådens forsikringssum på kr. 275.000. Tilbud og taksatorrapport blev forelagt klager. Klager ønskede båden repareret.

Som bilag 4 vedlægges værftets faktura af 9/11-2015.

Der henvises herom til klagers brev af 3/3-2016 … hvor han skriver *'Når jeg tænker på forløbet af mit havari, så ville jeg set i bagklogskabens klare lys, ønske at jeg aldrig havde bedt om, at få skivet repareret, så havde jeg sparet dig, … og mig for mange kvaler samt problemer'.*

Det korrekt at bådens færdiggørelse har været forsinket og at reparationer manglede færdiggørelse, da klager ville hente båden.

Men jfr. bilag 5, mail af 26. april 2016, påtog reparatøren sig, at udbedre de mangelfulde forhold.

Det skal bemærkes, at klager flere gange har fremsat påstand om mangler, som senere er frafaldet. Herunder jfr. hans advokats brev af 20. juni 2016 om bådens skrue skulle have været skiftet til en anden da motoren ikke længere kunne køre med 4.000 omdrejninger. Jfr. et link i bilag 5 til motorimportørens data for motoren, har motoren aldrig kunnet køre med 4.000 omdrejninger og påstanden er også senere frafaldet.

Omvendt har klager selv haft en meget atypisk adfærd, da han i forbindelse med besøg på værftet/ved havnen har overnattet i båden og jfr. fotoserien efterladt båden med bl.a. urengjort stegepande og madrester. Der henvises til fotoserie fremlagt som sammen med bilag 5.

Selskabet kan ikke vurdere kvaliteten af de reparationsarbejdet ud fra kopi af de fotos, der ligger som de sidste af klagers bilag og dateret 08/09-16, men har dog følgende kommentarer til de mangler klager anfører i klagen:

- GPS, der påstås revet ud af holderen skal sikkert bare sættes ned i skydebeslaget igen
- lakering påstås ødelagt af solen (formentligt henvises der til fotoet af cockpittet). Dette er ikke en skade forårsaget af grundstødningen. Alt udvendigt træværk kræver løbende vedligeholdelse.

<u>Vurdering</u>
Selskabet påstår principalt, at reklamationer over reparationen efter sædvanlig praksis er selskabet uvedkommende. Klager har selv accepteret at reparationerne udføres af … Yacht og … Yacht har som sædvanligt også faktureret klager direkte for det jfr. bilag 4. Kaskobetingelserne giver heller ikke klager krav på, at selskabet reparerer båden for ham. Jfr. § 3 dækker forsikringen tab eller skade ved en grundstødning. Dette er sket ved, at selskabet har betalt for reparationen jfr. bilag 4.

Subsidiært påstås det, at båden er færdigrepareret og at klager ikke har dokumenteret mangler ved reparationen."

Af survey report af 24/7 2015, udarbejdet af … Service, fremgår bl.a.:

"4. CIRCUMSTANCES OF DAMAGE
Translated from the claim form:
He dropped anchor 16 o clock Sunday and all went well the next 1 1/2 hour. He went down in the gallery to make coffee for about 10 minutes. When he came up in the cockpit again he was very close to the beach, he started the engine, but it was too late as he was in the ground.

About 10 person tried to push the boat out again, but the waves were to heavy. Later he tried to use the anchor on the winch without success, because there was only chain. The chain was broken near the anchor. Some people on the beach had seen the 10 Kg anchor on the bottom and had told the insured that it was broken in the shackle between the anchor and the chain.

5. ESTABLISHED DAMAGE

Before the rescue, with the boat in the beach, and after the rescue, with the boat in … premises, we could inspect the boat and take the following notes:

OUTSIDE

- We observed sustained damage on the bow, below the waterline. There was no hole, but the fiberglass was damaged there.
- The forward centerline was covered with scratches.
- On the starboard side there was an important area where the fiberglass was broken. It consisted of several impacts parallel to the centerline. The furniture wood could be observed through them. The starboard side hole was measured: 1,05 meters.
- Moreover, the keel area of the hull was fully broken along the position of the keel. Some delamination had produced to both sides in the broken area. Some ropes, electrical cables and seaweed were showing up through the opening. The keel hole was measured: 1,20 meters.
- The propeller, a three blade one, the propeller shaft and the strut seemed all in nice condition and undamaged.
- The skeg was in good condition on starboard side, and it showed a slight superficial crack on port side.
- The rudder was a semi-balanced skeg rudder. It was dismounted from the boat. The rudder stock seemed to be undamaged. The lower area of the rudder was affected by scratches and it was slightly damaged.
- The keel and the anchor were stored there as well. The keel had a couple of dents (to our view, produced during rescue and/or transportation). One of the keel bolts was bended. The remaining bolts seemed to be in good condition.
- The engine panel was inside the cockpit and though it was protected, it needs to be checked.
- The rudder and the tiller were dismounted. All parts were stored inside the starboard locker in the cockpit.
- The anchor locker contained a chain in good condition, a thick orange rope and a sheet/halyard like rope with a concrete weight attached to its end. The chain was connected to the boat on one side and it was free on the other side. It was well dimensioned for the boat length and showed no corrosion or damages. The concrete weight was made of a metallic 'cap' filled with concrete and a Nothing was connected to it. metallic eye to pass the rope through. It weighted about 10 kilograms. We also found an snap shackle opened on the metallic bow. Nothing was connected to it.
- The deck, fittings and hatches were all in good condition.
- There was a solar panel on deck. It seemed to be in nice condition, though it needs to be tested.
- The mainsail was protected and stored inside a Lazy Bag which was in average condition with some rips here and there. The Lazy Bag was a Halsey UK Sailmakers brand.

- The boat had an anchor line towards the sea. We required the divers to recover it. It consisted of an aluminium anchor, weighting about 2 kilograms attached to a sheet/halyard like rope by means of a snap shackle.
- The mast and the genoa had been properly stored using supports to avoid damages with concrete.
- The boat was equipped with a furling system. However, the sticker was in very bad condition and we could not tell what brand and model it was.
- The steaming light seemed new. There was another one rather old.
- On top of the mast there was a VHF antenna, the anchor light, the wind indicator and a TV antenna.

INSIDE:

- All personal belongings stored below the seat level were wet and affected by water: spare filters, a tool box, a vacuum cleaner, a heater, a driller... The wood furniture below this level (and above it on port side) had been affected by sea water.
- The storage lockers above the port side seat and below the portholes had been affected by water and so the contained belongings (mainly books)
- Starboard side lockers were dry, as well as its contain.
- The gas stove, the sink and the galley furniture were severely affected by sea water. Sand and seaweed had invaded the whole area. Below the sink we found a heater and the circuit breakers for 220 volts.
- There was a TV in the saloon which showed signs of having been affected by water.
- The wood panel on the saloon ceiling had been removed to disconnect the mast cables.
- Chart table was quite dirty. However, water had not reached that level, so its contain was dry and in good condition. Books, leaflets and charts were dry. The DC panel was dry as it had been above the water level. We found holes where some navigation devices had been installed. These devices were delivered to … on June 20th.
- The aft cabin on port side had contained an important water amount, as it was located on port side to which the boat was tilted. During the inspection it was without water but everything inside, including the furniture, was wet. Port aft cabin contained the batteries and the disconnector which were all affected by water.
- Forward cabin contained cushions and wood boards. Some of them were still dry though there was still some water inside.
- Restroom floor had been flooded with water though water level line was not high.
- The engine had been submerged to the top probably. It was a Yanmar 2GM20, 15 HP and number 07112.

6. RECOMMENDED REPAIRS

Having in mind the above described damages, we recommend the following repairs:

- Dismount all furniture inside.
- Dismount all electrical equipment and cables.
- Remove the mattresses, cushions and curtains.
- Remove the personal items from inside.
- Wash the hull thoroughly with fresh water and let dry.

Once the boat is clean and free from elements, the hull will be ready for fiberglass repair.

- Sand the complete underwater area.

- Laminate the keel area and the hole on starboard, extending outside the area to allow correct adherence. Sand, prime and add filler to get an even surface.
- Repair with filler (laminate if necessary) the bow scratches and the skeg.
- Drill the keel bolt holes, assuring a correct alignment.
- Sand the keel to remove old paint and defects. Correct them with Epoxy filler. Prime. Replace the damaged bolts.
- Install the keel.
- Check the rudder stock for alignment. Repair if needed.
- Repair the rudder by laminating. Replace the lost foam inside.
- Install the rudder back.
- Check, clean and replace if needed the seacocks and the through hull fittings.
- Paint with anti-fouling (this must be accomplished following the correct anti-fouling brand timing and procedure)
- With the hull repaired, next step is the interior.
- Disassemble the engine, check parts, repair/replace affected ones, assemble and final test. This may be done anytime.
- Accomplish the electrical installation: batteries, cables and electrical devices. Check the solar panel.
- Install the watering system, toilet and sink pipes.
- Install the furniture back. Furniture needs to be cleaned with fresh water and then let dry completely to avoid stains. It is recommended to light sand the surface of the affected areas and varnish it afterwards. Replace rotten structures.
- Wash and dry all mattresses, cushions and curtains. Replace any if not recoverable.
- Replace the kitchen stove and oven.
- Install the engine back.
- Install the mast and the sails. Trim the mast.
- Launch the boat; sea trials.
- Make a complete cleaning of the boat.

7. EXPECTED REPAIR COSTS

The company … YACHT issued a repair quotation (number …) including everything (as they confirmed) giving professional warranty. However, to keep prices low, the confirmed delivery date is November 15th 2015.

Next calculation list shows the quotation costs grouped into sections:

…

TOTAL IN EUR (21% VAT NOT INCLUDED) 24.330,46

Having in mind that this company is offering professional warranty and is willing to do the work by assuming the storage cost and the anti-fouling cost, it seems to be interesting.

On the other hand, we have contacted two wreck companies to obtain a residual value in case the repair cost had been higher and above the insured value. Both companies would pick up the boat, transport to their premises and destroy/sell parts without charge. However, and only in this case, … YACHT would require a payment of 3.136,40 EUR + 21% VAT to cover the storage and engine cleaning (already done).

<u>So, in our opinion, the quotation issued by … YACHT seems to be the best option.</u>

> Aside from boat repairs, there were some personal effects on board that were recovered and stored in ... Some of them are useless (food, clothes, cell phone charger, corroded tools...) and will need to be replaced.
>
> As per the insured information, there were a small RIB with a 3.3 HP outboard engine that were stored, together with other personal effects, by a Dutch man that helped him after the distress. This man took most of the personal effects to … premises at our request, but he did not bring two bicycles and the RIB. When asked about them, he replied that he would bring the bicycles, but the RIB was already sold to someone else, as he understood from the insured that this RIB was a premium for his help. His contact phone number is ...
>
> **8. CONCLUSIONS**
> As per the policy holder indications, it seems that the anchor shackle broke down, leaving the boat adrift inadvertently. Both the anchor and the supposedly broken shackle were not localized nor inspected, so this fact could not be determined. However, the photos received after the distress indicated that the boat drifted with the predominant wind from the anchor area off the beach and therefore the policy holder's explanation seems fair and reasonable as the cause of the accident.
>
> *This report was drawn up to the best of my knowledge and belief without prejudice as to the underwriter's liability."*

Et kort uddrag af den fremlagte korrespondance mellem klageren, hans advokat og selskabet gengives i det følgende. Nævnet har fået forelagt bilagene i deres fulde længde, herunder klagerens beskrivelser af de mange fejl, som yachtværftet efter klagerens opfattelse har begået.

Af mail af 9/9 2015 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

> "Den 31-08-2015 var jeg i …, for at besigtige min båd, det var noget af et chok, at se det bådeværft, hvor min båd skal repareres, det var ikke et bådeværft, men et sted hvor man opbevare motorbåde, jeg kontakter [selskabets medarbejder], for at få den rigtige adresse, men det var der hvor jeg havde været.
> …
> Jeg er meget utryg ved, om de er i stand til at reparere min båd …
> …
> Jeg ønsker at mit skib bliver repareret, på en forsvarlig måde, således at jeg kan fortsætte min planlagte tur de næste tre år."

Af brev af 3/3 2016 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

> "Når jeg tænker på forløbet i mit havari, så ville jeg, set i bagklogskabens klare lys, ønske, at jeg aldrig aldrig havde bedt om at få skibet repareret, så havde jeg sparet både dig… og mig for mange kvaler samt problemer.
>
> Da skibet blev erklæret for færdig d. 15-11-2015 var det ikke engang halvfærdig, jeg tog tilbage til Danmark, nu d. 29-02-2016 meddelte værftet at skibet var totalt færdig, Pantaenius kontakt person, skulle godkende skibet, hvilket han ikke kunne, da skibet ikke var

færdig, masten var ikke lige, motor kunne ikke starte, ledninger hang ned fra loftet, forkahytten var ikke monteret færdig, men som han skriver i sin mail, at værftet havde lovet, at alt ville være klart når jeg ankom d. 29-02-2016 hvilket jo slet ikke var tilfældet, da jeg kom.

Da jeg så værftet første gang, meddeler jeg Pantaenius at det ikke er et yachtvæft, men et sted, hvor man opbevare motorbåde ingen sejlskibe, jeg bad om et andet yachtvært, det kunne jeg godt få, hvis jeg betalte for flytningen, ok, nu har jeg gjort hvad jeg kunne, for at advare Pantaenius.

Hvad det var for et Yachtværft, Pantaenius har tillid.

Da jeg skrev min mail til Pantaenius, hvordan jeg skulle forholde mig, hvis skibet ikke var færdig som lovet, jeg foreslår at værftet skulle betale dagbøder, jeg fik den besked, tag det nu roligt, så tager vi den derfra, Så det er her vi står nu. Jeg håber bare at alle problemer løses.

Jeg har gjort alt, der var i min magt, for at undgå problemer. Alligevel står jeg i en helt uacceptabelt situation.
…
Jeg tror ikke at yachtværftet kan reparere skibet færdig, indenfor forsikringssummen, og slet ikke inden, jeg skal på langfart den 14 maj 2016.

Derfor tror jeg desværre, at PANTAENIUS skal overtage mit gode skib, … den 1-4-2016. Udbetale mig forsikringssummen. Det tror jeg, at det bliver den bedste løsning for begge parter."

Af mail af 10/3 2016 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"De har ødelagt mit storsejl. Det var så lige det, der fik den berømte dråbe til, at opgive mit skib, et storsejl der er fire år gammel, og som har kostet kr. 17.000 er nu totalt ødelagt, fordi yachtværft sikkert har haft det siddende på bommen, ligget ude på deres plads uden beskyttelse, så støv fra bundslibningen har lagt sig, så vand og sol har ødelagt det.

Jeg overlevere hermed sejlskibet … til forsikringen Pantaenius, låser skibet af, leverer nøglen i en konvolut, adresseret til Pantaenius, og aflevere nøglen til marinaden."

Af mail af 20/3 2016 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"Mit skib blev totalt renoveret 2011 samt blev opdateret til de krav der stilles til et moderne sejlskib. Skibet står mig i kr. 324.300.
…
Jeg har kun haft kontakt med [selskabets medarbejder], da jeg ikke taler sprog.
…
Da jeg kommer hjem, taler jeg med [selskabets medarbejder], om min opfattelse af yachtværftet, i den forbindelse spørger om ikke skibet kunne blive repareret på et rigtig yachtværft, jo det er der ikke noget i vejen for, hvis du betaler transporten, derefter siger jeg, det er måske bedre at totalskade skibet, det kan vi godt, men du skal bare vide, at vi har haft udgifter på ca. 4.000 euro, som bliver fratrukket på din udbetaling.

Jeg tænkte at PANTAENIUS må jo vide med deres expertice, at yachtværftet er i orden, men det skulle senere vise sig, at det langt fra var tilfældet, at yachtværftet, der leverede det ønskede resultat.

Pantaenius har totalt overset samtlige røde lygter, derfor vil jeg fastholde min beslutning fra min mail pr 11-03-2016."

Klagerens advokat har i brev af 12/4 2016 til selskabet bl.a. anført:

"Jeg skal indledningsvis bemærke, at når min klient i korrespondancen fra april måned anfører, at han ikke ser sig som kaptajn på … beror det på, at skibet har ligget på værft i mere end 1/2 år og der er stadig væsentlige mangler ved skibet, ligesom en del udstyr er udskiftet og en del af min klients effekter er blevet fjernet fra skibet.

Forsikringsselskabet har med andre ord ikke været i stand til at reparere skibet således, at dette kom i samme stand som før uheldet.
…
Den 7. marts var skibet stadig ikke færdigt og du foreslog, at en taksator gennemgik skibet for at få overblik over manglerne.

Taksator udarbejdede en liste med 31 yderligere mangelpunkter. Denne liste er dateret den 09.03.2016.

Ud over mangelpunkterne er der nogle væsentlige problemer, idet der er stjålet/udskiftet en del af de ting min klient har installeret på skibet. Min klient fandt, at skibet slet ikke havde været aflåst under opholdet på værftet.

Alle effekter til skibet havde stået under et halvtag og var således ikke sikret mod tyveri.

Jeg foreslår, at forsikringsselskabet anerkender, at skibet ikke kan bringes i samme stand som før uheldet og udbetaler forsikringssummen kr. 275.000,-.

Jeg bemærker, at skibet er blevet ødelagt dels, at kølen blev revet af, dels ved værftet ikke har foretaget reparationer håndværksmæssigt forkert og endelig at aptering er bortkommet/ødelagt fordi det ikke har været aflåst.

Det er alle forhold som Pantaenius bærer risikoen for."

I mail af 26/4 2016 fra selskabet til klagerens advokat hedder det bl.a.:

"Alle større og væsentlige reparationer er udført. Der mangler nogle garantireparationer. Jeg vedlægger mail af 10. marts fra taksator med liste over garantireparationer, som værftet har påtaget sig at udføre. Det er 19 punkter og endvidere rengøring af sejl, som ikke står på listen, men som også er i gang.

Der er ingen dokumentation for at aptering er bortkommet eller skulle være ødelagt. Vi vedlægger fotoserie optaget af taksator, der viser intakt aptering.
…
Kaskoforsikringen dækker tab eller skade ved en forsikringsbegivenhed. Det er ikke forsikringsselskabets opgave at reparere båden, men kaskoforsikringen dækker de udgifter,

som er anerkendt som nødvendige til at udbedre skaderne og forsikringen foretager udbetaling, når reparation er sket.

Reklamation over mangler ved de udførte reparationer er principielt forsikringen uvedkommende, men er et forhold mellem kunden og reparatøren. Der henvises herom til bl.a. ankenævnets afgørelser med kendelser nr. 57.000 og 49.116 men også senere kendelser, kommer til samme resultat. Reparatøren har da også faktureret [klageren] og ikke Pantaenius for reparationerne."

Klagerens advokat har i brev af 20/6 2016 til selskabet bl.a. bemærket:

"Du har medsendt faktura udstedt til [klageren]. Det er rigtigt, at fakturaen er udsted til [klageren], men den er fremsendt til min klient fra Pantaenius. Jeg fastholder således, at Pantaenius har valgt værftet og al kommunikation med værftet er foregået fra Pantaenius.

Med hensyn til hollænderen … er det rigtigt, at denne person dagen efter uheldet tilbød at opbevare min klients løsøregenstande fra båden. Det var begrundet i, at der var forventninger om en kortvarig reparationstid. [Selskabets medarbejder] foreslog, at min klient benyttede sig af tilbuddet.

Efter 3 uger ville hollænderen ikke længere have tingene opbevaret og disse blev kørt til bådværftet, hvor min klient fik bekræftet, at de blev låst inde i en container. Oplysningen viste sig senere at være ukorrekt. Jeg bemærker, at min klient på det tidspunkt ikke var i ...

Som bekendt har min klient netop været i … for at se til båden. Min klient kan konstatere, at der absolut intet er sket. Min klient har taget 6 fotografier som jeg vedhæfter. De første 2 viser værftet og viser med tydelighed, at der er tale om et motorbådsværft beliggende i et industriområde umiddelbart op til en bilkirkegård."

Forsikringsbetingelserne indeholder følgende bestemmelser:

"§ 3 Forsikringsbegivenheder
1. Forsikringen dækker pludseligt opstået tab eller skade (pludseligt opstået: når såvel tabet eller skaden som årsagen hertil sker på et tidspunkt og ikke i løbet af en periode) forårsaget af:
a) stranding, vandindtrængning, synkning, grundstødning og brud på, bøjning eller deformation af master, bomme og rundholter, og rivning af stående og løbende rig
…
3. Forsikringen dækker også tyveri af genstande, der er passende fastgjort på dæk eller passende fastgjort til fartøjet. Tyveri af påhængsmotorer er dækket forudsat, at de er fastgjort til fartøjet med en passende anti-tyverianordning.
…
§ 5 Dækning af omkostninger og udgifter
1. Forsikringen dækker rimelige bjærgningsomkostninger og andre udgifter, som sikrede har afholdt for at afværge eller begrænse skaden (§ 10.2), uanset om dette fører til det ønskede resultat eller ej. Endvidere dækkes rimelige udgifter til bjærgning og fjernelse af vrag.
…
3. Forsikringen dækker nødvendige udgifter til inspektion af fartøjet efter grundstødning.
…

§ 8 Forsikringssummen. Takseret police
Forsikringssummen er fastsat i policen (takseret police) Selskabet kan ikke påberåbe sig underforsikring.

§ 9 Erstatningsbeløbet
1. I tilfælde af totalskade eller konstruktiv totalskade (konstruktiv totalskade når reparationsomkostningerne overstiger den aftalte forsikringssum) skal forsikringssummen som anført i § 8 udbetales.

2. Delskader bliver erstattet på basis af nødvendige reparationsudgifter eller genanskaffelsesudgifter uden fradrag på grund af alder eller slid (nyt for gammelt). Udgifter til transport af fartøjet til og fra nærmeste passende reparationssted erstattes som reparationsomkostninger. Erstatning for personlige effekter er, såfremt intet andet er aftalt i policen, begrænset til 2 % af forsikringssummen dog maksimalt DKK 22.500,00."

Nævnet har fået forelagt fotos.

Nævnet udtaler:

Klagerens båd grundstødte den 14/6 2015 i udlandet, da ankerkæden sprang, og båden derfor drev ind på stranden. Selskabet har anerkendt, at grundstødningsskaden er dækningsberettigende, og selskabet har betalt for bjærgning, taksering ved eksternt marineservicefirma, transport til yachtværft og bådreparation i henhold til faktura.

Klageren har gjort gældende, at reparationen af båden ikke er fuldført korrekt, at båden har mange skader og ikke er i samme stand som før skaden, samt at en række effekter i øvrigt er bortkommet i forbindelse med reparationen.

Nævnet bemærker indledningsvis, at selskabets hovedforpligtelse efter en dækningsberettigende skade er at udbetale den erstatning, som forsikringstageren har krav på i henhold til forsikringsbetingelserne. Forsikringstageren har herudover krav på en almindelig god, professionel sagsbehandling fra selskabets side. Men det påhviler efter praksis i almindelighed ikke selskabet at garantere/hæfte for eventuelle mangler ved et reparationsarbejde, som udføres af en selvstændigt virkende reparatør, og det kræver efter nævnets opfattelse særlige holdepunkter for at statuere, at selskabet i en konkret sag må anses for at have påtaget sig et sådant ansvar over for den sikrede.

Det fremgår af sagen, at selskabet har afholdt udgifter til taksering af skaden ved et lokalt marineservicefirma. I survey report af 24/7 2015 gennemgår konsulenten bådens skader indvendigt og udvendigt, og konsulenten beskriver de anbefalede reparationer. Konsulenten bringer herefter et yachtværft, som har afgivet tilbud, i forslag som reparatør. Selskabet har herefter opgjort erstatningen på baggrund af dette tilbud.

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at der forelå omstændigheder, som gjorde, at må anses for uansvarligt, at selskabet henholdt sig til dette konkrete reparationstilbud fra yachtværftet og opgjorde erstatningen på dette grundlag.

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at han ikke kunne have valgt en anden reparatør, hvis han havde ønsket. Selskabet har oplyst, at klageren blev forelagt tilbud og taksatorrapport, og at han ønskede reparationen udført. Værftet har senere faktureret klageren for reparationen, og selskabet har betalt fakturaen på klagerens vegne.

Nævnet kan ikke kritisere, at selskabet krævede, at klageren selv afholdt ekstraudgifterne til transport af båden, hvis han på et senere tidspunkt ønskede at skifte reparatør. Nævnet kan heller ikke kritisere, at selskabet betingede sig fradrag for selskabets udgifter på ca. 4.000 euro til allerede udførte reparationer af motor mv., hvis klageren på et senere tidspunkt i stedet for reparation ønskede totalskadeerstatning, hvilket selskabet var indstillet på at efterkomme i øvrigt.

Nævnet betvivler ikke klagerens oplysninger om det for ham uheldige forløb omkring skadeudbedringen på det valgte yachtværft.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet imidlertid ikke grundlag for at pålægge selskabet et ansvar for mangler ved værftets arbejde. Nævnet finder ikke holdepunkter for at statuere, at selskabet må anses for at have overtaget ansvaret for reparationen af båden, og nævnet finder heller ikke grundlag for at pålægge selskabet et erstatningsansvar som følge af sagsbehandlingsfejl eller uansvarlige forhold i øvrigt fra selskabets side.

13. 89899

Nævnet kan herefter ikke pålægge selskabet at yde yderligere forsikringsdækning eller erstatning i anledning af grundstødningen den 14/6 2015.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Peter Thønnings