Ankenævnet *for* Forsikring

Den 26. juni 2019 blev i sag nr. 92839:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Vienna Insurance Group
V/Yacht-Pool Danmark A/S
Vinkelvej 9
6100 Haderslev

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring. Hans advokat har i klageskrift af 29/6 2018 til nævnet bl.a. anført:

"1. PÅSTANDE
Påstand 1:
Vienna Insurance Group skal betale kr. 451.041,58 med tillæg af rente efter forsikringsaftaleloven § 24 til betaling sker.

Påstand 2:
Vienna Insurance Group skal betale kr. 61.902,50 med tillæg af rente efter forsikringsaftaleloven § 24 til betaling sker.

Påstand 3:
Vienna Insurance Group skal betale kr. 463.660,70 med tillæg af rente efter erstatningsansvarsloven § 16 til betaling sker.

2. SAGSFREMSTILLING
2.1 Sagens baggrund

2.1.1 Denne sag drejer sig om en forsikringstager, …, som under en sejltur den 7. september 2013, var udsat for et havari, hvorved motorbåden tog vand ind. Uheldet medførte omfattende skader på bådens motorer og elinstallationer. Båden var på tidspunktet for forsikringsbegivenheden kaskoforsikret hos indklagede, Vienna Insurance Group ('Vienna Insurance'). Som dokumentation herfor fremlægges uddrag af forsikringspolice inkl. forsikringsbetingelser som bilag 1.

2.1.2 Som følge af, at Vienna Insurance afviste, at havariet den 7. september 2013 var en dækningsberettiget skade, indledte … retssag ved Retten i … den 10. februar 2014 med påstand om, at Vienna Insurance skulle anerkende at være erstatningsansvarlige for skade sket den 7. september 2013 på … motorbåd (…).

2.1.3 Ved dom af 22. oktober 2015 fik … medhold i, at Vienna Insurance skulle:

> *'anerkende at være erstatningsansvarlige for skade sket den 7. september 2013 på motorbåd …, ejet af …'*

2.1.4 Vienna Insurance ankede denne dom til … Landsret. Efter sagens hovedforhandling for … Landsret, tilkendegav landsretten, at resultatet ved en eventuel dom i sagen ville blive, at indstævntes ([klagerens]) påstand vil blive taget til følge. Landsretten opfordrede parterne til at forlige sagen i overensstemmelse med tilkendegivelsen. Parterne accepterede tilkendegivelsen, og sagen blev derfor forligt som følger:

> *'Sagen er herefter forligt således, at Vienna Insurance Group skal anerkende at dække den skade, der skete den 7. september 2013 på … motor båd …'*

2.1.5 Retsforliget fremlægges som bilag 2.

2.1.6 Ved brev af 23. februar 2018 tilkendegav Vienna Insurance, at de mod betaling af kr. 195.565,10 ville betragte sagen som afsluttet, og henviste i den forbindelse til en opgørelse i en havarirapport udarbejdet for Vienna Insurance af [havarikonsulent]. Havarirapporten fremlægges som bilag 3. Brevet af 23. februar 2018 fremlægges som bilag 4. Betalingen af kr. 195.565,10 blev modtaget den 6. marts 2018. Ved denne betaling blev kr. 148.958,42 betalt af hovedstolen, og kr. 46.606,68 blev betalt af renterne.

2.1.7 Ved brev af 12. april 2018 klagede … bl.a. over, at Vienna Insurance ikke havde udbetalt dækningsmaksimum på kr. 600.000, idet … tab som følge af forsikringsbegivenheden oversteg kr. 600.000. Brevet inkl. bilag fremlægges som bilag 5.

2.1.8 Ved e-mail af 19. april 2018 gav Vienna Insurance endeligt afslag på at ville dække yderligere end de allerede betalte kr. 195.565,10, herunder afslag på at ville betale for de to totalskadede motorer. Dette afslag fremlægges som bilag 6.

2.1.9 Det er i lyset af ovenstående, at nærværende klage er indsendt.

2.2 Påstandene

2.2.1 … har som følge af skaden lidt en række forskellige kategorier af tab. Den ene kategori angår tab, der er omfattet af kaskoforsikringens dækningsmaksimum. Dette tab udgør kr. 687.828,46 eksklusiv renter. For så vidt angår denne tabskategori anerkender [klager] kun at være berettiget til kaskoforsikringspolicens dækningsmaksimum på 600.000 eksklusiv renter.

2.2.2 Påstand 1 angår først og fremmest forskellen mellem kaskoforsikringsdækningsmaksimum på kr. 600.000 og den erstatning Vienna Insurance foreløbigt har udbetalt på kr. 148.958,42. Dernæst angår påstand 1 de renter, der er påløbet … erstatning siden 14 dage efter, at Vienna Insurance var i stand til at indhente de oplysninger, der var nødvendige til bedømmelse af forsikrings-

begivenheden og fastsættelse af forsikringsydelsens størrelse. Der henvises til afsnit 3 (anbringender) nedenfor.

2.2.3 Den anden kategori af tab … har lidt, er tab, der skal dækkes udover dækningsmaksimum:

2.2.4 Påstand 2, der beløber sig til kr. 61.902,50 eksklusiv renter, dækker over tab omfattet af forsikringsaftaleloven § 53, jf. yderligere afsnit 3 (anbringender) nedenfor.

Påstand 3 dækker over erstatning for de to nu totalskadet motorer. Prisen for 2 nye motorer uden moms og inklusiv indbytning er kr. 486.484,00 eksklusiv renter. Som dokumentation herfor henvises til bilag 5 underbilag 17. Påstand 3 udgøres af forskellen mellem erstatningskravet på kr. 486.484,00 og den erstatning Vienna Insurance foreløbigt har udbetalt af hovedstolen på kr. 22.823,30. Dernæst angår påstand 3 de renter, der er påløbet … erstatning siden 1 måned efter, at Vienna Insurance var i stand til at indhente de oplysninger, der var fornødne til bedømmelsen af erstatningens størrelse. Der henvises til afsnit 3 (anbringender) nedenfor.

3. ANBRINGENDER

3.1 **Påstand 1**

3.1.1 Til støtte for påstand 1 gøres det gældende, at … har dokumenteret at have lidt et tab, der overstiger forsikringens dækningsmaksimum. Med fradrag af Vienna Insurances foreløbige betaling, udgør … tab omfattet af dækningsmaksimum kr. 451.041,58 eksklusiv renter. Det gøres gældende, at … har krav på at få erstatning fra Vienna Insurance herfor, jf. klausul 11.1 i forsikringsbetingelserne (bilag 1). Som dokumentation herfor fremlægges … opgørelse af tab omfattet af dækningsmaksimum som bilag 7.

3.1.2 Det bestrides, at erstatningsopgørelsen i bilag 3 skulle afskære … fra at modtage erstatning for hans dækningsberettigede tab, som fremsat ved påstand 1.

3.1.3 Det gøres gældende, at indstævntes erstatningskrav omfattet af påstand 1 skal forrentes i overensstemmelse med forsikringsaftalelovens § 24. Det gøres videre gældende, at denne forrentning skal ske fra den 21. september 2013, dvs. 14 dage fra forsikringsbegivenheden jf. FED2000.70. Eftersom … krav, der er underlagt dækningsmaksimum, overstiger dækningsmaksimum på kr. 600.000, er det beløbet kr. 600.000, der forrentes fra den 21. september 2013. Ved … modtagelsen af den delvise betaling fra Vienna Insurance den 6. marts 2018 udgjorde renterne således kr. 215.166,58. Af disse renter har Vienna Insurance betalt kr. 46.606,68. Således udestår der fortsat kr. 168.559,90 af rentebeløbet. Desuden udestår renter af den resterede hovedstol på kr. 451.041,58 fra den 6. marts 2018 til betaling sker.

3.2 **Påstand 2**

3.2.1 Til støtte for påstand 2 gøres det gældende, at … har dokumenteret at have lidt et tab på kr. 61.902,50 eksklusiv renter, som … derfor har krav på at få erstatning for fra Vienna Insurance, jf. forsikringsaftaleloven § 53. Som dokumentation herfor fremlægges som bilag 8 … opgørelse af tab, der ikke er omfattet af dækningsmaksimum.

3.2.2 Det bestrides, at erstatningsopgørelsen i bilag 3 skulle afskære … fra at modtage erstatning for hans dækningsberettigede tab, som fremsat ved påstand 2.

3.2.3 Det gøres gældende, at indstævntes erstatningskrav skal forrentes i overensstemmelse med forsikringsaftalelovens § 24. Forrentningsperioderne for tabene, der er omfattet af påstand 2 er forskellige. Der henvises til bilag 9, hvor de enkelte tab fremgår, herunder tabenes respektive forrentnings-begyndelsestidspunkter.

3.3 **Påstand 3**

3.3.1 Til støtte for påstand 3, gøres det gældende, at totalskaden af de to motorer skete ved opbevaring af båden efter anvisning af Vienna Insurance Group. Skaden på motorerne skyldes forkert håndtering af motorerne foretaget af den reparatør, som Vienna Insurance Group udpegede, hvilket Vienna Insurance Group hæfter for, jf. princippet i afgørelserne ANF2000.52.043 og ANF2002.57.445.

3.3.2 Det gøres gældende, at indstævntes erstatningskrav omfattet af påstand 3 skal forrentes i overensstemmelse med erstatningsansvarsloven § 16. Det gøres videre gældende, at denne forrentning skal ske fra den 7. oktober 2013. Ved … modtagelsen af den delvise betaling fra Vienna Insurance den 6. marts 2018 udgjorde renterne af erstatningskravet, fremsat ved påstand 3 således kr. 172.741,80. Disse renter blev betalt ved Vienna Insurances delvise betaling på i alt kr. 195.565,10. Videre blev kr. 22.823,30 betalt af hovedstolen af kravet på kr. 486.484,00. Således udestår renter af den resterede hovedstol på kr. 463.660,70 fra den 6. marts 2018 til betaling sker."

I brev af 11/10 2018 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Fartøjet blev indtegnet d. 5/7 2006. Af policen fremgår at de to motorer er fra 2002. Forsikringssummen var dengang kr. 750.000,- (utakseret).

D. 6/7 2009 blev forsikringssummen nedsat til kr. 650.000,- (utakseret).

D. 6/6 2011 blev forsikringen nedsat til kr. 300.000,- (utakseret) idet forsikringstager oplyste, at båden henstod i hal og at motorerne var taget ud.

D. 16/8 2012 meddelte forsikringstager at båden nu henlå i vandet i … med motorerne monteret, hvorfor forsikringssummen skulle sættes til 600.000,- (stadig utakseret). Forsikringstager må derfor have ment, at motorerne i 2012 havde en værdi af kr. 300.000,-.

Mandag morgen, d. 9/9 2013, kontakter forsikringstager os telefonisk og meddeler, at båden under sejlads har taget vand ind og at han har aftalt med …, at de vil se på båden senere samme dag. Forsikringstager har i forvejen en skadeanmeldelse liggende, som han vil udfylde og sende til os sammen med nogle fotos. Udskrift af vor logfil fra dagen er vedhæftet (Bilag 10).

Senere samme dag sender forsikringstager et foto og meddeler at han har aftalt med …, at de påbegynder konservering af motorerne med det samme (Bilag 11).

D. 12/9 2013 meddeler vi pr. email forsikringstager, at Havarikonsulent … den følgende mandag, d. 16/9, kommer til … for at besigtige båden (Bilag 11).

5. 92839

D. 13-14-15/9 besigtiger havarikonsulenten båden og motorerne, som [værksted] på eget initiativ har taget ud af båden, hvilket besværliggør opstart og konservering af motorerne, da ledningsnet, styreenheder mv. til motorerne sidder i båden. Motorerne starter og kører upåklageligt bortset fra, at generatorerne ikke lader, hvilket er en normal og påregnelig følge af, at de har været under vand. Endvidere lækker den ene turbolader olie, dette er dog ikke relateret til havariet men skyldes almindelig slitage.

Havarikonsulenten gennemgår bådens tekniske installationer og medtager reparation eller udskiftning af stort set alt til trods for, at mange af delene ikke fejler noget påviseligt, for at man kan være helt sikker på, der ikke senere opstår følgeskader.

D. 25/9 2013 får vi, af havarikonsulent …, oplyst, at årsagen til skaden er, at forsikringstager, da han sidste gang monterede motorerne i båden, har anvendt en defekt skrueakselkobling, som, oven i købet, var monteret forkert, hvilket var den direkte årsag til, at skrueakslen blev tabt ud af fartøjet med dét resultat, at havvand trængte ind i fartøjet via hullet, den tabte skrueaksel havde efterladt. … oplyser endvidere, at motoren, hvorfra skrueakslen blev tabt, ikke har været korrekt oplinet, hvilket yderligere har fremskyndet havariet.

Vi beder havarikonsulent … tilsende os en skriftlig rapport (Bilag 4) med en opgørelse over reparationsomkostningerne.

Vi meddeler samme dag forsikringstager, at vi ikke finder skaden erstatningsberettigende (Bilag 11).

Selskabet har, som det fremgår af korrespondancen, på intet tidspunkt anvist reparatør. Forsikringstager har selv, i det senere forløb, forklaret, at … ([værksted]) er hans kammerat og at … i øvrigt havde været forsikringstagers tekniske konsulent, da forsikringstager monterede motorerne i båden, hvorunder der blev anvendt en defekt akselkobling, som blev monteret forkert og motorerne i øvrigt ikke blev oplinet korrekt. Selskabet har heller ikke på noget tidspunkt givet udtryk for, at motorerne skulle tages ud af båden. Dette til trods, har havarikonsulenten afsat 40 arbejdstimer til at udtage motorerne og montere dem igen, da motorerne jo var taget ud, da havarikonsulenten kom tilstede.

Det samlede reparationsbeløb inklusive udtagning og montering af motorerne andrager kr. 156.702,-, hvorfra skal trækkes omkostningen til udskiftning eller reparation af den defekte turbolader, som ikke er relateret til havariet. Dette resulterer i et erstatningsbeløb på kr. 148.958,42. Dette beløb er, inkl. renter, tilstillet forsikringstager d. 25/2 2018.

Forsikringstager har herefter krævet udbetaling af forskellige beløb, det ene af kravene ses at gå på fartøjets fulde, utakserede forsikringssum, et andet krav ses at gå på prisen på to komplet nye motorer, til erstatning for de på skadetidspunktet 7 år gamle motorer, og et tredje krav bl.a. på opbevaring af båden igennem flere år samt transport af båden fra … til … inklusive, tilsyneladende, en flybillet fra … til ... Kravene ses endvidere at indeholde poster, der allerede er udbetalt erstatning for.

Om disse krav kan samlet siges, at de ikke kan imødekommes.

For propel og skrueaksels vedkommende, henviser jeg til forsikringsaftalens pkt. 9, *'Kaskoforsikringen dækker ikke…*

9.7 Simpelt tab
Tab eller skade som følge af at genstande bliver tabt eller går overbord.'

For de øvrige punkters vedkommende henviser jeg til Forsikringsaftalelovens

***'§ 36.** Er tingsforsikring tegnet uden angivelse af nogen bestemt interesse, skal forsikringen anses at dække den interesse, der knytter sig til, at selve tingens værdi ikke forringes ved forsikringsbegivenheden, men omfatter ikke anden til tingens bevarelse knyttet interesse. Selskabet svarer således ikke for driftstab eller for skade, som skyldes, at tingen ikke kan anvendes til den tid og på den måde, som er forudsat.*

***§ 37 stk. 1.** Med de i §§ 38 og 75 nævnte undtagelser ansættes tingens værdi til det beløb, der efter priserne umiddelbart før forsikringsbegivenheden ville kræves til genanskaffelse af den tilintetgjorte eller beskadigede genstand med rimeligt fradrag for værdiforringelse ved alder, brug, nedsat anvendelighed eller andre omstændigheder.*

***§ 39 stk. 1.** Selskabet er, selv om andet er aftalt, ikke forpligtet til at udrede større erstatning end, hvad der kræves til den lidte skades dækning.'*

Det udbetalte erstatningsbeløb er opgjort umiddelbart efter skaden. Beløbet er opgjort af en uafhængig vurderingsmand i samarbejde med forsikringstagers kammerat, som af forsikringstager var valgt som reparatør, ... For elarbejdets vedkommende, er dette opgjort i samarbejde med et uafhængigt elinstallatørfirma. For alle posters vedkommende gør sig gældende, at overslaget er specificeret og at der er oplyst dagspriser på de forskellige genstande og materialer.

I tillæg til de nødvendige arbejder er der lagt 40 arbejdstimer til udtagning og montering af motorerne, alene af den årsag, at forsikringstagers reparatør på eget initiativ havde udtaget motorerne før havarikonsulenten kunne komme tilstede og til trods for, at dette besværliggjorde opstart, kontrol og konservering af motorerne.

Selskabet har på intet tidspunkt haft indflydelse på, hvad forsikringstager og reparatør har foretaget sig med og omkring det beskadigede fartøj, herunder hvordan de to har opbevaret motorerne; det eneste, der med sikkerhed kan konstateres er, at motorerne, bortset fra at generatorerne ikke ladede og en turbolader havde en ikke relateret olielæk, kørte upåklageligt umiddelbart efter havariet, hvilket bekræftes af forsikringstager i Bilag 11."

Klagerens advokat har i brev af 9/11 2018 til nævnet bl.a. bemærket:

"1. Påstande
1.1 Påstandene nedenfor er sideordnede.

Påstand 1:
Vienna Insurance Group skal til … betale kr. 451.041,58 med tillæg af rente efter forsikringsaftaleloven § 24 på 8,05% fra den 6. marts 2018 til betaling sker, samt kr. 168.559,90 med tillæg af procesrente på 8,05% fra den 4. september 2018 til betaling sker, subsidiært et mindre beløb efter Ankenævnet for Forsikrings skøn.

Påstand 2:
Vienna Insurance Group skal til … betale kr. 61.902,50 med tillæg af rente efter forsikringsaftaleloven § 24 på 8,05% i henhold til tidspunkterne oplistet i bilag 9 til betaling sker, subsidiært et mindre beløb efter Ankenævnet for Forsikrings skøn.

Påstand 3:
Vienna Insurance Group skal til … betale kr. 311.954,00 med tillæg af rente efter erstatningsansvarsloven § 16 på 8,05 % fra den 12. april 2018 til betaling sker, subsidiært et mindre beløb efter Ankenævnet for Forsikrings skøn.

2. Anbringender
2.1 **Påstand 1**

2.1.1 Ved påstand 1 er begyndelsestidspunktet for påløb af renterne af den resterede hovedstol på kr. 451.041,58 nu specificeret. Yderligere er det ved påstand 1 specificeret, at Vienna Insurance i tillæg til den resterende hovedstol inkl. renter skal betale kr. 168.559,90. Beløbet kr. 168.559,90 dækker over udestående renter, der påløb den oprindelige hovedstol på kr. 600.000,00 fra den 21. september 2013 til den 6. marts 2018, jf. … Klageskrift afsnit 3.1.3. Endeligt er begyndelsestidspunktet for påløb af renter på kr. 168.559,90 nu specificeret.

2.1.2 Det fastholdes, at … har dokumenteret, at omkostningerne ved at istandsætte båden efter forsikringsbegivenhedens indtruffen, overstiger forsikringens dækningsmaksimum på kr. 600.000,00, jf. bilag 7. Forsiden på policen, hvoraf forsikringssummen fremgår, i henhold til klausul 10.1 i forsikringsbetingelserne, fremlægges som bilag 12.

2.1.3 Det bestrides, at opgørelsen foretaget af selskabets taksator afspejler de omkostninger, som det vil koste at sætte fartøjet i samme stand som før forsikringsbegivenheden. Det gøres gældende, at størrelsen på omkostningerne ved at sætte båden i samme stand som umiddelbart før forsikringsbegivenheden fremgår af bilag 5 inkl. underbilag. Disse omkostninger overstiger både opgørelsen foretaget af Vienna Insurances taksator, samt forsikringssummen. Vienna Insurances anbringende om, at deres taksator skulle være en uafhængig vurderingsmand, bestrides. Desuden bestrides det, at lækket fra turboladeren ikke skulle være relateret til havariet. Det gøres gældende, at turboladeren ikke fejlede noget før havariet.

2.1.4 Til støtte for påstand 1, gøres det principalt gældende, at … båd, som følge af havariet, er totalskadet, idet fartøjet er beskadiget i et sådant omfang, at fartøjet ikke er istandsættelse værd jf. forsikringsbetingelserne klausul 12.1 og 12.1.3. Vienna Insurance skal derfor udbetale erstatning svarende til genanskaffelsesprisen af … båd, dvs. erstatning svarende til bådens værdi umiddelbart før forsikringsbegivenheden, dog begrænset til forsikringens dækningsmaksimum, og fratrukket allerede udbetalt erstatning jf. forsikringsbetingelserne klausul 12.2 og klausul 10.1. Det gøres gældende, at genanskaffelsesprisen efter klausul 12.2 svarer til forsikringssummen på kr. 600.000,00.

2.1.5 Såfremt Ankenævnet for Forsikring finder, at der i totalskadeerstatningen skal ske fradrag for værdiforringelse af fartøjet, gøres det gældende, at et sådant fradrag skal være minimalt, idet der henvises til Retten i … dom af den 22. oktober 2015 i sag … side 22, hvor følgende er anført:

'[retten lægger] til grund, at båden var i meget god stand og vedligeholdt over middel.'

2.1.6 Retten i … dom fremlægges som bilag 13.

2.1.7 Til støtte for påstand 1 gøres det subsidiært gældende, at … båd, som følge af havariet er partielt skadet, og at reparationsomkostningerne overstiger forsikringssummen, jf. klausul 11 i forsikringsbetingelserne og jf. bilag 7, jf. bilag 5 inkl. underbilag. Vienna Insurance skal derfor udbetale erstatning svarende til genanskaffelsesprisen, dvs. prisen for genanskaffelse af de beskadigede genstande samt montering heraf, dog begrænset til forsikringens dækningsmaksimum, og fratrukket allerede udbetalt erstatning jf. forsikringsbetingelserne klausul 11.1 og klausul 10.1. Det gøres gældende, at genanskaffelsesprisen efter klausul 11.1 svarer til forsikringssummen på kr. 600.000,00.

2.1.8 Såfremt Ankenævnet for Forsikring finder, at der i erstatningen for partiel skade skal ske fradrag for værdiforringelse, gøres det gældende, at et sådant fradrag skal være minimalt, da båden var i meget god stand, jf. Retten i … bemærkning citeret ovenfor.

2.2 **Påstand 2**

2.2.1 Påstand 2 er justeret således, at begyndelsestidspunktet for forrentningen af de beløb, der udgør påstand 2, samt rentesatsen, er specificeret, jf. bilag 9.

2.2.2 Der henvises til … Klageskrift punkt 3.2 ff.

2.3 **Påstand 3**

2.3.1 I påstand 3 er beløbet justeret til kr. 311.954,00. Dette svarer til den værdi … to motorer havde, efter havariet og før de blev opbevaret efter instruks fra Vienna Insurance, jf. yderligere herom nedenfor. Videre er det ved påstand 3 specificeret, at begyndelsestidspunktet for påløb af renter er den 12. april 2018, der er det tidspunkt, hvor kravet blev opgjort ved krævebrevet fremlagt som bilag 5. Endelig er rentesatsen i påstand 3 blevet specificeret.

2.3.2 Beløbet for værdien af … to motorer på tidspunktet efter havariet den 7. september 2013 fremkommer således:

2.3.3 Motorernes genanskaffelsespris udgør kr. 486.484,00, jf. bilag 5 underbilag 17. Eftersom motorerne var blevet beskadiget efter havariet den 7. september 2013 var motorernes værdi forringet. Dette værditab skal således trækkes fra genanskaffelsesprisen, for at finde prisen på motorerne, før de skulle opbevares hos [værksted]. Værditabet kan opgøres til det beløb, som det ville have kostet at have repareret motorerne efter havariet. Beløbet for reparationsomkostningerne udgør kr. 174.530,00, jf. bilag 7 og jf. bilag 5 underbilag 15. Genanskaffelsesprisen på kr. 486.484,00 fratrukket reparationsprisen på kr. 174.530,00 er dermed udtryk for det tab, som … har lidt som følge af den ansvarspådragende opbevaring, i tiden efter havariet. Dette tab er Vienna Insurance erstatningsansvarlige for, og Vienna Insurance skal derfor dække tabet i tillæg til den erstatning, … kræver efter påstand 1 og påstand 2, idet påstand 3 ikke er omfattet af kaskoforsikringens dækningsmaksimum, jf. Klageskriftet afsnit 2.2.3 ff.

2.3.4 Vienna Insurance har bestridt at skulle betale det tab … har lidt som følge af den ansvarspådragende håndtering og opbevaring af motorerne i perioden efter havariet den 7. september 2013.

2.3.5 Vienna Insurance lader til at gøre gældende, at motorernes værdi før havariet den 7. september 2013 skulle have udgjort kr. 300.000,00. Dette bestrides. Der henvises til bilag 5 underbilag 17, der viser motorernes værdi, idet denne pris skal lægges til grund.

2.3.6 Skulle Ankenævnet for Forsikring finde, at motorernes pris umiddelbart før forsikringsbegivenheden ikke var kr. 486.484,00, gøres det gældende, at motorernes pris lå meget tæt på dette beløb, jf. Retten i … bemærkninger i sag … side 22. Således må Ankenævnet for Forsikring skønsmæssigt fastsætte motorernes værdi før havariet til en pris, der ligger tæt på kr. 486.484,00.

2.4 **Ansvaret for fejlhåndteringen af motorerne**

2.4.1 Vienna Insurance bestrider, at de hæfter for totalskaden på motorerne.

2.4.2 Vienna Insurance anfører følgende i svarskriftet:

> *'Selskabet har på intet tidspunkt haft indflydelse på, hvad forsikringstager og reparatør har foretaget sig med og omkring det beskadigede fartøj, herunder hvordan de to har opbevaret motorerne'*

2.4.3 Det bestrides, at Vienna Insurance ikke skulle have haft indflydelse på konserveringen og opbevaringen af motorerne.

2.4.4 Søndag den 8. september 2013, kontaktede [klageren] … fra [værksted], som dengang var en af 2 autoriserede Volvo Penta forhandlere i ... Formålet hermed var at få afklaret, om der skulle gøres noget akut ved motorerne, for at motorerne ikke tog yderligere skade, jf. … tabsbegrænsningspligt, der følger af klausul 38 i forsikringsbetingelserne fremlagt som bilag 1.

2.4.5 … fandt det ikke nødvendigt at gøre noget ved motorerne allerede søndag den 8. september 2013. Om morgenen mandag den 9. september 2013, kontaktede … Vienna Insurance for at anmelde skaden. I den forbindelse meddelte Vienna Insurance [klageren], at motorerne straks skulle efterses af en mekaniker for at begrænse skaderne på motorerne. Således kontaktede … efter instruks fra Vienna Insurance igen …, for at få motorerne efterset og konserveret, jf. bilag 10 og bilag 11. I forbindelse med, at motorerne skulle efterses og konserveres, vurderede …, at han ikke kunne arbejde med motorerne, mens de sad i båden, hvorfor han udtog motorerne. Det bestrides, at konserveringen herved blev besværliggjort. Henset til at båden, herunder el-systemet var blevet beskadiget, var det nødvendigt at udtage motorerne.

2.4.6 Den 10. september 2013 udpegede Vienna Insurance, taksatoren, … fra ... Under … besigtigelse af motorerne hos … i perioden den 13-15 september 2013, indgik … en aftale med … om, hvad der skulle gøres for at motorerne var i orden, så de kunne installeres i båden og fungere fejlfrit fremover, jf. havarirapporten side 3, fremlagt som bilag 4:

> *'Efter prøvekørslen går vi ind på kontoret og tager en snak om, hvad der skal laves ved motorerne for at de kan geninstalleres og ikke mindst fungere fejlfrit fremover. Vi er enige om, hvad der skal gøres for at motorerne er i orden, så de kan installeres i båden og fungere fejlfrit fremover.'*

2.4.7 … instruktion af- og aftale med … fra [værksted] blev indgået på vegne af Vienna Insurance, idet … var taksator for Vienna Insurance.

2.4.8 Det gøres gældende, at Vienna Insurance instruerede [klageren] til at tage kontakt til en reparatør/mekaniker, samt at alt arbejde som … fra [værksted] foretog sig i perioden den 8. september 2013 til den 12 september 2013 skete efter aftale med-, og efter instruks fra Vienna Insurance, jf. bilag 11, herunder [klagerens] mail til … fra Yacht-pool af den 9. september 2013 kl. 1:04 PM. At [klageren] i denne indledende periode formidlede instruktionen fra Vienna Insurance til … fra [værksted] vedr. arbejdet med motorerne, ændrer ikke på Vienna Insurances hæftelsesansvar.

2.4.9 I perioden efter den 12. september 2013 gøres det gældende, at det var Vienna Insurance, der via deres taksator instruerede … fra [værksted] til at sørge for *'at motorerne er i orden, så de kan installeres i båden og fungere fejlfrit fremover.'*

2.4.10 Det fastholdes derfor, at Vienna Insurance er erstatningsansvarlige overfor … for de to totalskadede motorer, som følge af den ansvarspådragende håndtering af motorerne foretaget af [værksted], jf. princippet i eks. ANF2000.52.043 og ANF2002.57.445. Der kan også henvises til U1983.931V, hvor retten fastslog, at udgangspunktet var, at et forsikringsselskab måtte bære risikoen for beskadigelse af genstande, der blev beskadiget under reparation. I sagen havde forsikringstageren og forsikringsselskabets taksator aftalt, at et renseri skulle reparere nogle beskadigede stole.

2.4.11 Vienna Insurances bemærkning om, at … og … skulle være kammerater bestrides. Det bestrides også, at det skulle have betydning for Vienna Insurances erstatningsansvar for de totalskadede motorer, at … fra [værksted] tidligere i 2011 har bistået med at udtage motorerne fra båden og efterfølgende montere dem igen.

2.4.12 Skulle Ankenævnet for Forsikring finde, at Vienna Insurance ikke er erstatningsansvarlige for de totalskadede motorer efter reglerne om forsikringsselskabers hæftelsesansvar for reparatører jf. ovenfor, gøres det gældende, at Vienna Insurance skal erstatte de totalskadede motorer i henhold til kaskoforsikringen.

2.4.13 Såfremt de totalskadede motorer skal erstattes i henhold til kaskoforsikringen, overstiger omkostningerne til at sætte fartøjet i samme stand som før skaden, i endnu højere grad end afspejlet i bilag 7, forsikringssummen. … anerkender, også i dette tilfælde, at Vienna Insurance ikke er forpligtet til at udbetale mere end forsikringsmaksimum, svarende til båden handelsværdi tillagt renter og fratrukket allerede udbetalt erstatning, som opgjort i påstand 1 og 2, jf. klausul 10.1.

2.5 **Vienna Insurances bemærkninger om årsagen til skaden**

2.5.1 Vienna Insurances bemærkninger om årsagen til havariet er sagen uvedkommende, og der henvises til retsforliget fremlagt som bilag 2."

Selskabet har i brev af 29/11 2018 til nævnet bl.a. bemærket:

"Selskabet har, endnu en gang, gennemgået sagen. Bortset fra en skrivefejl bestående i, at der i svarskriftet er anført, at havarikonsulenten besigtigede fartøjet i dagene 12-13-14/9, hvilket rettelig var dagene 16-17-18/9, fastholdes indholdet af selskabets svarskrift i sin helhed.

> Vi tillader os, som bilag 14, at vedhæfte den generelle instruks ved skade, som er tilsendt klager sammen med skadeanmeldelsen."

I brev af 9/1 2019 fra klagerens advokat til nævnet hedder det bl.a.:

> **"1. Anbringender**
> 1.1 Det bemærkes, at bilag 14 ikke påvirker Vienna Insurances ansvar for fejl og undladelser begået af en reparatør instrueret af Vienna Insurance. Det bestrides således, at bilag 14 som fremlagt af Vienna Insurance skulle bevirke, at Vienna Insurance ikke skulle hæfte for den ansvarspådragende håndtering af motorerne foretaget af … fra [værksted], som Vienna Insurance udpegede og instruerede bl.a. via deres taksator …, jf. klagers replik af den 9. november 2018 afsnit 2.4 ff., herunder 2.4.10.
>
> 1.2 Af bilag 14 fremgår det direkte, at selskabet [Vienna Insurance] kan igangsætte en reparation, hvilket var det, der skete i nærværende sag:
>
> 1.3 *'Hvis selskabet har igangsat en reparation, udfærdiger reparatøren, når fartøjet er færdigrepareret, en faktura i Deres navn'*
>
> 1.4 Selv i det tilfælde, at fakturaen for reparationen skulle udstedes til [klageren], ændrer det ikke på, at reparationskontrakten i denne sag er indgået mellem Vienna Insurance og [værksted], og altså ikke mellem [klageren] og [værksted].
>
> 1.5 Det fastholdes derfor, at Vienna Insurance er erstatningsansvarlige overfor … for de to totalskadede motorer, som følge af den ansvarspådragende håndtering af motorerne foretaget af [værksted], jf. princippet i eks. ANF2000.52.043, ANF2002.57.445 og U1983.931V."

Selskabet har i brev af 12/3 2019 til nævnet bl.a. anført:

> "Af modpartens skrivelse af 9/1 2019 fremgår, at man til stadighed påstår, selskabet skulle have igangsat et reparationsarbejde og herved have pådraget sig et ansvar for, hvordan klager og hans reparatør har opbevaret bådens motorer.
>
> Af sagens bilag 11 og 14 fremgår, hvilke instruktioner og meddelelser, klager har fået fra selskabet. Klager har, trods opfordring hertil, ikke været i stand til at dokumentere, at selskabet skulle have igangsat reparation af hans båd."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Det fremgår af sagen, at klageren har anmeldt skaden til selskabet den 9/9 2013. Af selskabets telefonnotat fra anmeldelsen fremgår bl.a.:

> "FT ringer og anmelder skade sket i lørdags, men FT har ikke kunnet træffe os før nu. Jeg informerer om arbejdsgangen i skylning og opstart af motorer. Ft er blevet slæbt ind og båd står nu på land – han ved ikke hvad der er sket. [Værksted] har lovet at de vil se på båden i løbet af i dag."

Klageren har i mail af 9/9 2013 til selskabet bl.a. anført:

> "Jeg har aftalt med [værksted], at de ordner det der med motorerne, som vi blev enige om. De er allerede gået i gang. Hvis der er flere info du gerne vil have fra mig, siger du bare til."

Selskabet har i mail af 9/9 2013 til klageren bl.a. anført:

> "Tak for info – det lyder godt, at de er i gang. Kan vi lave den aftale, at når motorerne er skyllet godt igennem og startet op på frisk olie giver du mig besked – enten på mail eller tlf."

I mail af 10/9 2013 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

> "Skal sige fra [værksted] at der nok vil gå to uger inden de kan starte motorerne da de skal have nyt ledningsnet bestilt. Der er også en 220 volt generator (luftkølet) som har været under vand, men den koster blot rundt kr.8000-kr.9000 at købe ny, så det kan nok ikke svare sig i arbejdstid at få den åbnet og renset osv.
>
> Mht. politirapport ifm. redningsaktionen, kan den rekvireres hos ... politi nr. …
>
> Derudover er jeg gerne at I opretter en forsikringssag på denne hændelse. Jeg vil da også meget gerne at I sender en taksator for at få klarhed over den totale skade. Der er en del udstyr og hele el-systemet som har været under vand."

Af mail af 25/9 2013 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

> "Jeg går ud i fra at du har snakket med …, som har været i … som taksator. Der er endnu el-arbejde som jeg mangler en pris på (direktøren er …).
>
> Mit spørgsmål er om Yacht-Pool anerkender skaden som en forsikringssag? Jeg ville gerne komme igang med at få motorerne helt klare igen. (De startede ellers tilfredsstillende)."

Selskabet har i mail af 25/9 2013 til klageren bl.a. anført:

> "Jeg vil citere fra Forsikringsbetingelser Form A2/01:
> …
> På grund af ovenstående er den anmeldte skade desværre ikke dækningsberettiget.
>
> Da … og du har udvist ihærdighed med at minimere skaderne, vil vi forelægge sagen for forsikringsselskabet Vienna, hvor vi har genforsikret og spørge dem, om ikke de ønsker at yde dig en form for kulanceerstatning. Du vil høre fra os, når der foreligger nyt i sagen.
>
> Indtil da, skal du vel bare fortsætte med reparationen, da den jo skal repareres uanset hvem der skal betale for det."

Af havarirapport af 26/3 2014 udarbejdet for selskabet fremgår bl.a.:

> **"Fartøj:**

13. 92839

Planende glasfibermotorbåd mrk. Sea Ray 310 Express Cruiser årg 1990 med to stk. Volvo Penta D4-260 commonrail dieselmotorer, begge angiveligt årg 2006. Båden fremstod i over gennemsnitlig stand under hensyn til årgang og anvendelse.

Havaridato:
7. september 2013.
…
Skadeforløb:
Forsikringstager har, under besigtigelse af fartøjet i …, forklaret følgende.

D 7 september ligger forsikringstager med fartøjet i ... Da han starter motoren for at sejle hjem til … vil styrbords motor ikke trække. Han tænker, at det måske kan være propellen, der er faldet af, eller gearkassen, der er i stykker. Han standser styrbord motor og beslutter at sejle hjem på en motor.

Da han er ca. halvvejs opdager han, at omdrejningstælleren på bagbord motor begynder at svinge. Han åbner lugen til motorrummet og opdager, at der står vand temmelig højt i motorrummet. Han alarmerer politi/redningstjeneste, hvorefter han søsætter sin gummibåd og klargør redningsflåden for det tilfælde, at fartøjet når at synke inden hjælpen kommer.

Efter relativt kort tid kommer en fiskekutter med en pumpe ombord. Fartøjet bliver tøjret til fiskekutteren, så det ikke kan synke hvorefter det bliver bugseret til … Havn, hvor de landsættes vha. en kran og køres til forsikringstagers værksted. Efter ankomst til værkstedet bliver begge motorer taget ud af fartøjet og fragtet til [værksted] hvor de bliver konserveret.

Besigtigelse:
…
Vi kører til forsikringstagers værksted, hvor båden står. Forsikringstager forklarer hvad der skete (se afsnittet 'Skadeforløb' ovenfor), hvor højt vandet stod, hvordan båden lå i vandet osv. Jeg forklarer at alle ledningssamlinger, som har været under vand, skal skiftes, da der ellers vil opstå problemer med disse over tid.

Jeg spørger derfor forsikringstager om han har mulighed for at få en elektriker tilstede så vi i fællesskab kan lave et reparationsoverslag ang el-arbejdet. Dette kan imidlertid ikke lade sig gøre, da forsikringstagers elektriker er …

Herefter kører vi til [værksted], hvor motorerne befinder sig. Jeg spørger hvad de er gjort ved motorerne ifm konserveringen og indehaver … forklarer, at man har udtaget motorerne, skiftet olie og filtre, afmonteret gearkasserne for rengøring af dæmperplade, skiftet gearkasseolie. Vi aftaler at reparatøren næste dag, tirsdag, skal lave en prøverig, så motorerne kan prøvestartes.

Om tirsdagen er jeg atter ude ved båden. Jeg afmonterer motorstyreenhederne, som sidder i motorrummet på skottet fremefter, da de skal bruges ved opstart af motorerne, ligesom de så bliver afprøvet ved samme lejlighed. Forsikringstager er tilstede og vi kigger i fællesskab på bådens øvrige ledningsnet, generator, oliefyr mv og jeg får et godt overblik over hvad der skal udskiftes eller undersøges nærmere. Jeg afmonterer endvidere pakdåsen fra stævnrøret. Jeg konstaterer med det samme at tætningsringen er slidt oval, hvilket skyldes at motoren ikke har været korrekt oplinet.

Onsdag starter vi begge motorer op hos [værksted]. Vi kan ikke starte motorerne vha. motorernes eget ledningsnet da denne del af ledningsnettet sidder i båden. Mekanikeren har imidlertid et ledningsnet fra en anden motor, som kan bruges, dog må vi starte motorerne vha. en skruetrækker på startrelæet.

Begge motorer springer uden videre i gang, og kører upåklageligt i ubelastet stand. Dog fungerer begge generatorer ikke, ligesom turboladeren på den ene motor er utæt for olie på udstødningssiden.

Efter prøvekørslen går vi ind på kontoret og tager en snak om, hvad der skal laves ved motorerne, for at de kan geninstalleres og, ikke mindst, fungere fejlfrit fremover.

Vi er enige om, hvad der skal gøres for at motorerne er i orden, så de kan installeres i båden og fungere fejlfrit fremover. … er imidlertid ikke i stand til at oplyse reservedelspriser, forventet arbejdstid mv på stående fod, så vi aftaler at han sender mig et overslag senere.

12V Generatorerne (2 stk.) fungerer ikke, skal udskiftes/repareres.

1 stk. turbolader utæt for olie, skal repareres/renoveres.

Remstrammere på begge motorer fungerer umiddelbart, men vil formentlig ikke fungere pålideligt over tid pga. saltvand/tæring i lejerne, hvorfor de bør udskiftes.

Mellemhjul for remme fungerer umiddelbart, men vil formentlig ikke fungere pålideligt over tid pga. saltvand/tæring i lejerne, hvorfor de bør udskiftes.

Spændingsomformere for commonrail fungerer og har ikke taget skade, idet der er tale om vandtætte enheder.

El-arbejde:
…
Den del af bådens ledningsnet, som har været under vand, bør nok udskiftes. Under normale omstændigheder ville det være tilstrækkeligt at bortklippe de yderste 3-5 cm af ledningerne og montere nye stik og kabelsko, men da vi er i … vil jeg foreslå at man udskifter denne del af ledningsnettet helt og samler ledningerne med den del af ledningsnettet, som ikke har været under vand, i en eller flere samledåser. Herved er vi 100 % sikre på, at der ikke senere tilkommer tæringsproblemer.

Øvrigt:
Hynder i kahyt tørres og betræk rengøres.

Reparationsomkostninger:

2 stk. hovedledningsnet for motorer	19.196,00
2 stk. ledningsnet for dyser	3.200,00
2 stk. ledningsnet mellem motorer og motorstyreenheder	1.892.00
2 stk. ledningsnet mellem motorstyreenheder og styreplads	1.654,00
2 stk. ombyttergeneratorer	8.600,00
1 stk. turbolader renoveres inkl. pakninger	5.300,00

2 stk. remstrammere	2.738,00
2 stk. mellemhjul for remme	972,00

Arbejdstimer motorer:

Af- og genmontering af motorer inkl. tilslutning, prøvekørsel mv., 40 timer á 350,-	14.000.00
Udskiftning af ledningsnet på motorer samt 1 stk. turbolader, 10 timer á 350,-	3.500,00
Reparation af motorer i alt kr.	**61.052,00**

De anførte reservedelspriser er vejl. udsalgspriser excl moms, oplyst af Volvo Penta, …
De anførte timeantal er ligeledes fastlagt i samarbejde med Volvo Penta, ...

El-arbejde:
Det har ikke været muligt at teste alle bådens elinstallationer tilbundsgående. Erfaringsmæssigt ved jeg dog, at følgende genstande kan eller vil udvikle tæringsrelaterede problemer over tid, hvorfor man lige så godt kan udskifte dem straks:

Ebersbåcher D4 bådvarmer inkl. luftslanger, nypris	11.058,00
2 stk. elektriske lænsepumper	1.498,32
1 stk. niveaukontakt for lænsepumper	159,20
1 stk. trykvandspumpe	639,20
1 stk. toiletpumpe	1.439,20
1 stk. kontakt for do.	119,20
1 stk. tømningspumpe for holdingtank	1.116.00
1 stk. 12V ladeapparat	1.943,20
1 stk. rorpositionsindikator	1.975,20
2 stk. batterier, 100 ah á 1.063,20	2.126.40
1 stk. batteri, 230 ah	3.839,20
2 stk. batterier, 115 ah. á 1.135.20	2.270,40
1 stk. 220v gruppetavle	2.500,00
1 stk. køleskab	6.959,20
1 stk. varmelegeme for varmtvandsbeholder	559,30
1 stk. termostat for varmtvandsbeholder	239,20
1 stk. batteriisolator/ladeskifterelæ	6.079,20
1 stk. industri-dieselgenerator (220v) (Powergenerator.dk)	5.356,00
Div. ledning og kabel, samlere mv.	7.548,00
Kabelsko	232,00
Div. småting / uforudset	5.000,00
Arbejdstimer el-arbejde, 80 timer á 375,	30.000,00
El-arbejde i alt kr.	**92.656,42**

Reservedelspriserne på el-dele er oplyst af … og … De anførte timeantal er fastlagt i samarbejde med elinstallatør ...

Øvrigt:

Hynder i kahyt tørres og betræk rengøres, skønsmæssigt	3.000,00

Reparationsomkostninger i alt kr.	**156.708,42"**

16. 92839

I brev af 23/2 2018 fra selskabet til klagerens advokat hedder det bl.a.:

> "Jeg bemærker i den forbindelse, at den i rapporten, vedhæftet nærværende mail for en god ordens skyld, på s. 6 anførte turbolader ikke er en defekt som følge af havariet, men er en defekt som følge af almindeligt slid og ælde. Herudover har taksator i rapporten s. 7 anført et timeforbrug i forbindelse med udskiftning af ledningsnet samt turbolader. Udskiftning af ledningsnettet på motorerne er dækningsberettiget og anslås til at kunne gøres på 3 timer, hvorved der fratrækkes et beløb på 2.450 svarende til 7 timer vedrørende montage af turbolader. Således kan den samlede udbetaling opgøres som følger.
>
> | | |
> |---|---|
> | Beløb ifølge rapport | kr. 156.708,42 |
> | Ikke dækket | kr. 7.750,00 |
> | I alt til udbetaling | kr. 148.958,42 |
> | Renter ifølge nedenstående beregning | kr. 46.606,68 |
> | I alt | kr. 195.565,10" |

Klageren har fremlagt tabsopgørelser, hvoraf det bl.a. fremgår:

Tab ifm. Forsikringssag af Sea Ray 310

Beskrivelse af udgift	Bilags nr.	Fakturabeløb/ tilbud/ overslagsbeløb
Tab omfattet af forsikringens begrænsning		
Flytning af Sea Ray ved hallen (fakt. [redacted])	3	700,00
6 stk. nye Optima batterier (Yamatek)	5	13.880,40
Nye propeller og aksler, ifm. reparation af båd og for afsejling til [redacted]	6	23.775,42
Nyt Oliefyr og to defrostere	8	18.560,00
Midlertidig reparation for at fragte båden til [redacted] (Fakt. [redacted]	9	46.171,00
Konservering af motorer af [redacted]	12	20.527,00
Dele og reparationer opgjordt på skema i 2013 (5600,82 er betalt)	14	67.184,64
Tilbud elarbejde [redacted]	15	322.500,00
Overslag over resterende ekstraarbejde af [redacted] for at få motorer op at st	16	174.530,00
Total		687.828,46
Begrænset til forsikringssummen		600.000,00
Udbetalt		148.958,42
Til gode		**451.041,58**

...

Tab der skal dækkes udover forsikringssummen	Bilags nr.	Fakturabeløb/ tilbud/ overslagsbeløb	Første rente dag, jf. Forsikringsaftalelovens § 24
Omkostninger for opmagasinering og bjærgning			
Landsætningn af Sea Ray	1	3.003,50	21. september 2013
Snerydning ved hallen (Fakt. [redacted])	2	780,00	4. juni 2015
Opmagasinering i hal juli 2014 til maj 2015 (faktura [redacted]	4	24.000,00	19. juni 2015
Opmagasinering udenfor hal			
jun-15	18	700,00	21. juni 2015
jul-15		700,00	15. juli 2015
august, september 2015		1.400,00	15. august 2015
oktober, november 2015		1.400,00	15. oktober 2015
december 2015 til januar 2016		1.400,00	15. december 2015
februar, marts, april, maj 2016		2.800,00	15. februar 2015
juni, juli, august 2016		2.100,00	15. juni 2015
september, oktober, november, dec. 2016	19	2.800,00	18. januar 2017
Januar til april 2017 (500 kr pr. måned)	20	2.000,00	2. maj 2017
November - december 2017 og januar - februar 2018	21	2.000,00	9. marts 2018
Flybiletter til [redacted], ifm. med reparation af båd og for afsejling til [redacted]	7	2.784,00	26. april 2015
[redacted] servicearbejde med presenninger arbejde med båden	10	1.000,00	14. oktober 2015
Køb af presenninger fra [redacted]	11	3.035,00	30. september 2015
Slæbning af båd til Havn	13	10.000,00	21. september 2015
Total		61.902,50	

...

Erstatningskrav	Bilags nr.	Fakturabeløb/ tilbud/ overslagsbeløb
2 nye volvo penta D4-260 m/gear, uden moms, inkluderet indbytning	17	486.484,00

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"10 Forsikringssum
10.1 Forsikringssum = handelsværdi
Den forsikringssum, der står på policen, skal altid svare til handelsværdien for en tilsvarende båd af samme type, alder, stand og med samme udstyr. Ved handelsværdi forstås genanskaffelsesværdien for et tilsvarende fartøj af samme art, alder, stand og med samme udstyr.

10.2 Underforsikring
Viser det sig ved partiel skade, at handelsværdien på skadetidspunktet overstiger forsikringssummen, foreligger der underforsikring. Det betyder, at forsikringstager ved skade kun har krav på erstatning svarende til forholdet mellem de to beløb.

11 Opgørelse ved partiel skade
11.1 Erstatningsydelsen
Erstatningsydelsen ansættes til det beløb, det vil koste at sætte fartøjet i samme stand som før skaden. Selskabet kan dog vælge mellem istandsættelse af fartøjet eller kontant erstatning. Ved kontant erstatning ydes der erstatning for dagsværdien. Ved dagsværdien forstås genanskaffelsesprisen med fradrag for værdiforringelse på grund af alder, brug, mode, nedsat anvendelighed eller individuelle omstændigheder.

11.2 Valg af reparatør
Selskabet har ret til at vælge reparatør og skal have mulighed for at besigtige skaden, før en reparation påbegyndes.
...
12 Erstatningsopgørelse, totalskade
12.1 Totalskade?
Erstatningen beregnes som totalskade, når:
...
12.1.3
fartøjet er blevet således beskadiget, at det ikke er istandsættelse værd.

…
12.2 Erstatningsydelsen
Ved erstatning for genstande, herunder personlige effekter, ydes erstatning for dagsværdien. Ved dagsværdien forstås genanskaffelsesprisen med fradrag for værdiforringelse på grund af alder, brug, mode, nedsat anvendelighed eller individuelle omstændigheder.
…
14 Transportomkostninger
Normale omkostninger ved transport af det beskadigede til nærmeste reparatør betales af selskabet, såfremt transport på grund af beskadigelse er nødvendig."

Nævnet udtaler:

Klagerens båd var udsat for havari den 7/9 2013, hvor en propelaksel blev tabt fra båden, og der trængte vand ind i motorrummet. Der skete i den forbindelse skade på blandt andet bådens to motorer og bådens elinstallationer. Selskabet foretog en besigtigelse af båden ved havarikonsulent og meddelte klageren ved mail af 25/9 2013, at det ikke anså skaden for dækningsberettigende. Klageren indbragte herefter sagen for domstolene, og på baggrund af en tilkendegivelse fra landsretten indgik parterne den 8/2 2018 et retsforlig, hvorefter selskabet skulle anerkende at dække den skade, der skete på båden den 7/9 2013.

Selskabet har med henvisning til havarikonsulentens rapport af 26/3 2014 opgjort klagerens erstatning til 148.958,42 kr. med tillæg af renter. Selskabet har lagt konsulentens vurderinger af skadeudbedringsomkostningerne til grund, idet selskabet dog har anført, at der ikke er dækning for renovering af en turbolader, der lækker olie, da dette ikke er en følge af havariet den 7/9 2013. Selskabet har på den baggrund fratrukket 7.750 kr. i havarikonsulentens skadeopgørelse.

Af havarikonsulentens rapport fremgår det blandt andet, at konsulenten har fastlagt reservedelspriser og timetal vedrørende skader på motorerne i samarbejde med en motorforhandler og fastlagt reservedelspriser og timetal vedrørende skader på elinstallationer i samarbejde med en elinstallatør.

Klageren har i en tabsopgørelse oplistet, at hans udgifter til reparationer mv. af båden efter skaden den 7/9 2013 beløber sig til 687.828,46 kr., og han har anført, at selskabet derfor skal

udbetale forsikringens maksimumsdækning på 600.000 kr. i henhold til policen med tillæg af renter. Klageren har videre anført, at selskabet ud over forsikringssummen skal dække hans udgifter på 61.902,50 kr. med tillæg af renter for blandt andet opmagasinering og bjærgning. Klageren har desuden anført, at selskabet er erstatningsansvarlige i anledning af, at værkstedet har fejlhåndteret bådens motorer, så disse er blevet totalskadet. Han har anført, at værkstedet har handlet efter instruks fra selskabet, og at selskabet derfor må hæfte for de nu totalskadede motorer. Han har rejst et krav på 311.954 kr. med tillæg af renter.

Nævnet bemærker, at forsikringstageren har bevisbyrden for så vidt angår de rejste erstatningskrav.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke på det foreliggende grundlag har bevist, at han har krav på yderligere erstatning over kaskoforsikringen end anerkendt af selskabet.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabet har foretaget en taksering af skaden ca. en uge efter skadeanmeldelsen ved en havarikonsulent, som har foretaget besigtigelser af båden og de udtagne motorer over en periode på tre arbejdsdage. Havarikonsulenten har oplyst, at de takserede priser er udarbejdet i samarbejde med en motorforhandler og en elinstallatør, og at klageren undervejs er blevet opfordret til at stille med egen elinstallatør for at lave et fælles overslag over udbedringsudgifterne. Nævnet kan ikke kritisere, at selskabet har afvist dækning for turboladeren, der lækkede olie, med henvisning til, at denne skade ikke er en følge af begivenheden den 7/9 2013.

Nævnet har videre lagt vægt på, at klageren i det væsentlige støtter sit krav på forsikringsdækning for yderligere udbedringsudgifter på fremlagte fakturaer og udbedringstilbud. Der foreligger ikke sagkyndige udtalelser, der kan understøtte, at havarikonsulentens vurdering af skadeudbedringsudgifterne bygger på forkerte forudsætninger eller på anden vis er utilstrækkelig. Nævnet finder det i den sammenhæng ikke bevist, at bådens motorer er blevet totalskadet som

direkte følge af forsikringsbegivenheden den 7/9 2013. Nævnet kan ikke over kaskoforsikringens almindelige bestemmelser pålægge selskabet at dække skade på motorer eller andet, der er indtrådt, mens båden har stået opmagasineret eller været i værkstedets varetægt.

Nævnet har desuden lagt vægt på, at nævnet finder, at en række af klagerens krav efter deres karakter ikke er dækket af kaskoforsikringen – herunder krav vedrørende omkostninger for opmagasinering og bjærgning, opgjort af klageren til samlet 61.902,50 kr., og flytning af båden i maj 2015, opgjort til 700 kr. Nævnet finder, at der er tale om krav, som falder uden for forsikringsbetingelsernes punkt 11.1, hvori det hedder, at "Erstatningsydelsen ansættes til det beløb, det vil koste at sætte fartøjet i samme stand som før skaden".

Klageren har anført, at bådens motorer er blevet totalskadet som følge af ansvarspådragende håndtering fra værkstedets side. Nævnet finder efter sin gennemgang af sagen ikke grundlag for at pålægge selskabet at skulle hæfte for totalskadede motorer på et almindeligt erstatningsretligt grundlag.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at nævnet ikke finder det bevist, at selskabet har indgået aftaler med værkstedet om udbedring af båden eller i øvrigt afgivet instrukser til værkstedet omkring håndteringen af båden på en sådan måde, at selskabet har pådraget sig et hæftelsesansvar for eventuelle ansvarspådragende forhold fra værkstedets side. Nævnet lægger til grund, at klageren selv tog kontakt til værkstedet efter skaden og i al væsentlighed har varetaget kommunikationen med værkstedet i forløbet. Selskabet afviste allerede den 25/9 2013 at yde dækning og anerkendte først sin forpligtelse ved retsforliget den 8/2 2018, og nævnet finder også derfor, at det derfor har formodningen imod sig, at selskabet skulle have overtaget ansvaret for reparationen af båden.

21. 92839

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

_____

Klageren får ikke medhold.

Peter Thønnings