

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 11. august 2021 blev i sag nr. 96373:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Lloyd's
V/Søassurancen Danmark A/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskemaet af 19/1 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Kort redegørelse for sagen

Ved forårsklargøring af båd 2020, konstateres at de gamle skader er brudt op igen. Skader som forsikringsselskabet har konkluderet at forsikringspolice dækker. Vi kontakter forsikringsselskabet for at få udbedret skader (igen). Forsikringsselskabet videregiver sagen til taksator ...

[Konsulent] udarbejder havarirapport på baggrund af besigtigelse i april 2020, hvori [konsulent] konkluderer at det er en reklamationssag, da der er tale om tidligere udbedret skade der er brudt op igen. Forsikringsselskabet afviser at dække udbedring af skaden, da de tidligere har betalt for udbedring, jf. mail af d. 16. juni 2020.

Vi skriver til forsikringsselskabet om at vi uforstående overfor deres afvisning af vores sag jf. mail af d. 5. august 2020, da de selv i havarirapport har konkluderet at der er tale om en reklamationssag.

Forsikringsselskabet afviser d. 13. august vores sag, samt opsiger vores forsikringspolice.

D. 24. august beder vi forsikringsselskabet uddybe deres konklusion. D. 31. august rykker vi for svar.

Båden står hos [bådeværft 1], hvor forsikringsselskabet bad os køre den ud. Fredag d. 25. juni besigtigede vi båden, hvor vi mødtes med ejer af [bådeværft 1] ... Vi havde en drøftelse vedr. skaden. [Person fra bådeværft 1] erkendte mundtligt at kvaliteten af hans udbedring ikke havde væ-

ret tilstrækkelig. Skaden i skroget skulle have været udbedret både udefra og indefra. Værftet havde kun udbedret skade udefra.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

At selskabet dækker skaden, da der er tale om en reklamationssag på gammel skade som selskabet tidligere har dækket. Selskabet har selv konkluderet at der er tale om en reklamationssag (jf. havarirapport)."

I brev af 9/2 2021 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Der har været tvivl om årsagen til skaderne, men med [konsulents] mail af 2021-07-02 (Bilag A), må vandindtrængen henføres til bådens konstruktion, for hvilken risiko, der ikke er forsikringsdækning. Den manglende dækning støttes yderligere af det forhold, at klager mener at skaderne skyldes en 'ulykkelig hændelse' sket under sejlads eller bådens henliggen i vandet *uden at klager har kunnet påvise tidspunktet eller årsagen til en sådan 'hændelse'*. I denne forbindelse bemærkes, at 'ulykkelig hændelse' er en søforsikringsmæssig term hvorved forstås, at skadens indtræden ikke kan forudses – jfr. de i Dansk Søforsikringskonvention §§ 155-156 nævnte risici (ild, kæntring, stranding, grundstødning osv.).

Det fremgår endvidere af [konsulents] mail (Bilag A), at den seneste vandindtrængen i båden skyldes mangelfuld reparation af de oprindelige skader udført af [bådeværft 1], hvilket værftet har bekræftet mundtligt overfor klager. Der synes således ikke at være tvivl om, at værftet har pligt til at foretage en udbedring af det tidligere udførte, mangelfulde arbejde uden beregning.

[Bådeværft 1] har været valgt af klager, og indklagede har som kutyme besigtiget og godkendt værftets overslag og efterfølgende i overensstemmelse hermed betalt værftets fakturaer, hvorfor en reklamation overfor værftet skal foretages af klager, som ordregiver.

At [bådeværft 1] har været valgt af klager, fremgår af vedhæftede mails (Bilag B af 2019-01-22, samt Bilag C af 2018-07-05).

Det er derfor vor opfattelse, at klager må henvende sig til [bådeværft 1] med sin reklamation. Indklagede har i flg. Bilag A betalt et beløb til værftet svarende til en reparation af de oprindelige skader på båden."

Klageren har den 26/2 2021 bl.a. fremsat følgende bemærkninger til selskabets svarbrev af 9/2 2021 (selskabets tekst i kursiv, klagerens bemærkninger i normal skrift):

"Der har været tvivl om årsagen til skaderne, men med [taksator/konsulents] mail af 2021-07-02 (Bilag A), må vandindtrængen henføres til bådens konstruktion"

Denne konklusion er vi aldrig blevet forelagt tidligere. Derimod er vi i mail (se vedhæft) af d. 11.07.18 og 11.01.19 blevet oplyst at skaden må være sket ved optagning/søsætning. I efteråret 2018 bad vi, for egen regning, [bådeværft 3] (Se vedhæft ...) vurdere skaden. Konklusionen fra [bådeværft 3] var at skaden ikke kunne være sket ved optagning/søsætning.

Ankenævnet for Forsikring

3.

96373

Skaderne er tidligere blevet dækket under 'ulykkelig hændelse'. Efter at skaderne er brudt op igen henviser forsikringsselskabet nu til at det må være bådens konstruktion, der er årsagen til skaderne.

...

'Det fremgår endvidere af [konsulents] mail (Bilag A), at den seneste vandindtrængen i båden skyldes mangelfuld reparation af de oprindelige skader udført af [bådeværft 1], hvilket værftet har bekræftet mundtligt overfor klager'

Dette kan vi godt bekræfte.

...

'Der synes således ikke at være tvivl om, at værftet har pligt til at foretage en udbedring af det tidligere udførte, mangelfulde arbejde uden beregning.'

Dette er vi til dels enige i, da vi mener at [bådeværft 1] fra start har udført mangelfuld reparation. [Bådeværft 1] har kun udført reparation udefra. Hvorimod [bådeværft 3] anbefalede reparation både indvendigt og udvendigt.

...

'[Bådeværft 1] har været valgt af klager'

Vi har ikke valgt [bådeværft 1] som udbedrer, men accepteret dem, da skaden opstår første gang. Da skaden opstår igen, beder forsikringsselskabet os køre båden ud til [bådeværft 1] igen. Jf. mail 21. januar 2019.

...

'hvorfor en reklamation overfor værftet skal foretages af klager, som ordregiver'

Vi afviser at være ordregiver. På intet tidspunkt har forsikringsselskabet overladt det til os, hvad, hvor eller hvordan skaden/reklamationen skulle udbedres.

...

'Det er derfor vor opfattelse, at klager må henvende sig til [bådeværft 1] med sin reklamation'

Vi anser os ikke som ordregiver. Det er ikke vores ansvar at reklamere overfor en mangelfuld udbedring udført af [bådeværft 1]."

Selskabet har i brev af 25/3 2021 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klager har i sine seneste kommentarer til indklagedes skrivelse af 2021-02-09 oplyst ikke at være ordregiver til [bådeværft 1].

Indklagede skal i den forbindelse henvise til Bilag B – mail af 2018-06-18, hvor klager meddeler: 'Vi har været i kontakt med [bådeværft 2]. De er i gang med at undersøge om de er i stand til udbedre skaden. De er dog meget optaget pt. Såfremt det ikke er muligt igennem dem, vil vi muligvis gå videre med [bådeværft 1]. Du hører nærmere fra mig snarest. ...'

Efterfølgende fik indklagede oplyst, at [bådeværft 1] var valgt af klager og besigtigelser af indklagede blev derfor foretaget der.

Ankenævnet for Forsikring

4.

96373

Der kan efter indklagedes opfattelse ikke herske tvivl om, at [bådeværft 1] har været valgt af klager til at udføre reparationen af skaderne, hvorfor klager selv må foretage reklamationen over den mangelfulde reparation overfor reparatøren, der har vedgået manglerne."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen.

Af mail af 20/6 2018 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"Båden står pt på min private adresse. ... Den kan besigtiges her. Vi har endnu ikke overvejet reparatør. Har I nogen som I samarbejder med? [Bådeværft 1] kunne være en mulighed."

Selskabet har i mail af 21/6 2018 til klageren bl.a. anført:

"Vi har ingen præferencer, så [bådeværft 1], vil være ok."

I mail af 21/6 2018 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Jeg har d.d. besigtiget skaden på båden og vedhæfter to fotos af revnen. Jeg forstår på anmeldelsen, at du ikke ved hvornår skaden er opstået(?) Umiddelbart ser det ud som en gl. skade, hvor der er opstået en langsgående revne i SB skinne, muligvis under optagning eller søsætning.

Jeg vil godt drøfte det med den reparatør du vælger, så vi kan være sikker på årsagen. Må jeg høre fra dig, når du ved, hvem der skal reparere?"

Klageren har i mail af 22/6 2018 til selskabet bl.a. anført:

"Skaden er sket i perioden 03-10 juni, mens båden har ligget i vandet. Båden blev søsat d. 13. maj. Umiddelbart inden var den blevet rensat, slebet og malet. Her konstaterede vi ingen tegn på skader. Skaden kan ikke være sket i forbindelse med søsætning, vi ville på et tidligere tidspunkt have kunne konstatere vandindtrængning. I værste fald, ville båden være sunket. Jeg kontakter [bådeværft 2] som tidligere har serviceret vores båd."

I mail af 27/6 2018 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Vi har været i kontakt med [bådeværft 2]. De er i gang med at undersøge om de er i stand til udbedre skaden. De er dog meget optaget pt. Såfremt det ikke er muligt igennem dem, vil vi muligvis gå videre med [bådeværft 1]. Du hører nærmere fra mig snarest."

Klageren har i mail af 5/7 2018 til selskabet bl.a. oplyst:

"Vi går videre med [bådeværft 1]. Båden bliver kørt derud i denne uge."

I mail af 11/7 2018 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

Ankenævnet for Forsikring

5.

96373

"I dag har jeg besøgt [bådeværft 1] og drøftet skadens opståen med [person fra bådeværft 1].

Du har i skadesanmeldelsen beskrevet hændelsen som: '*Skaden er opstået under sejlads*'. Det har ikke været muligt at konstatere mærker på bunden af båden, der kunne indikere en grundstødning eller andet sammenstød med en fremmed genstand.

Årsagen til revnedannelsen i vulsten i bunden af BB-side må efter vor opfattelse henføres til, at vulsten under søsætningen, efter at båden var blevet slebet og malet, har 'kørt' på det ene hjul på trailerens bageste dobbelte hjulsæt. Herved er bådens vægt ikke blevet fordelt på begge hjul på hver side af vulsten, som forudsat, men hele vægten har ligget på vulsten og det ene hjul, hvorved vulsten er blevet overbelastet med revnedannelsen til følge – se vedhæftede foto.

Af dine forsikringsbetingelsers § 3.4 e) ydes der dækning for '*Ulykkelig hændelse under fartøjets ophaling eller udsættelse*'. 'Ulykkelig hændelse' er en forsikringsterm, der betyder, '*at skadens indtræden ikke kunne forudses*.' I den foreliggende situation, vil skadens indtræden kunne forudses, da traileren netop er indrettet således, at vægten skal fordeles på begge hjul i hjulsættet.

Som du vil bemærke, har jeg taget udgangspunkt i din anmeldelses oplysning om, at skadesårsagen er ukendt. Bevisbyrden, for at der er sket en dækningsberettiget skade, påhviler forsikringstageren (medens selskabet skal bevise, at en undtagelse kan gøres gældende). Der foreligger ikke oplysninger om en årsag, der er nævnt i policens positive dækningsbeskrivelser jfr. §§ 3.4 og 3.5.

Der vil således ikke være dækning for skaderne på den sprængte vulst."

Klageren har fået båden besigtiget ved bådeværft 2. Af mail af 3/10 2018 fra bådeværft 2 til klageren fremgår bl.a.:

"Vi har nu fået dannet os et overblik over skaden og det kan efter min overbevisning ikke lade sig gøre at påføre båden denne skade med traileren. Der er ingen tvivl om at båden er blevet trykket omkring revlen i forskibet styrbord side og derved flækket på langs, men trailerens ruller kan på ingen måde komme op og trykke så hårdt på båden da de bagerste kølruller bærer båden langt før siderullerne. Jeg tror derimod at båden har fået gammel skade som flg. af en hård sejltur. Der er brud hele vejen gennem laminatet og der skal bygges nyt laminat op udefra og indefra. Der skal skæres hul i inderlinerens og fjernes skum for at komme til at reparere indvendig, dette kræver en del finish arbejde efterfølgende.

Jeg vil skyde hele reparationen til omkring 22.000,- + moms"

Selskabet har i mail af 21/1 2019 til klageren bl.a. anført:

"[Selskabets medarbejder] har meddelt mig, at han er indstillet på at betale et rimeligt beløb som bidrag til at dække udgifterne til reparationen af den flækkede vulst på din båd.

Vil du være venlig at indlevere båden til [bådeværft 1], så vil jeg drøfte reparationen med [person fra bådeværft 1], og give dig besked om det beløb, vi vil deltage med. Din selvrisiko er kr. 3.500,00."

Af havarirapport af 22/4 2020 udarbejdet af selskabets konsulent fremgår bl.a.:

"INDLEDNING:

Undertegnede har på Deres anmodning, besigtiget ovennævnte fartøj på baggrund af selskabets henvendelse herom.

FARTØJ:

...

Bygge år: 2006 (ifølge police).

...

Fartøjskategori: Hurtiggående motorbåd, kravelbygget m. spejl, bygget af grp.

Generel stand: Fartøjet fremstod generelt i mindre end stand og tydeligvis uklargjort.

Forsikringstager og ... købte fartøjet i ... i august 2016.

HÆNDELSESFORLØB:

Ved gennemgang af sagens bilag samt samtale med forsikringstager, har undertegnede forstået sagsforløbet således:

- I juni 2018 anmelder forsikringstager en revne i skrogbunden bb. forskib. Båden var søsat en måned tidligere, og ifb. med bundmaling og klargøring observeres der ingen defekter. Efter ca. en måned bemærker de at fartøjet ligger skævt og dybere end normalt. Fartøjet landsættes og de kan se en revne i forskibet bb. side. Forsikringstager ved ikke hvordan revnen er opstået.
- Selskabet behandler sagen, og indledningsvis afvises dækning da skaden vurderes at være forvoldt at den anvendte trailer, formentlig over tid ved alm. brug.
- I jan/feb 2019 acceptere selskabet at dække defekten alligevel, og er sker udbedring hos [bådeværft 1] for i alt kr. 25.893,- før fradrag af selvrisiko.
- I april 2019 anmelder forsikringstager en tilsvarende defekt, men denne gang på sb. side. Forsikringstager ved ikke hvordan revnen er opstået. Dette forhold blev også udbedret af [bådeværft 1] for i alt kr. 18.750,-. Søassurancen accepterede denne defekte som en del af den tidligere skadesag, og der blev ikke gjort fradrag af selvrisiko på denne udbedring i sb. side.
- Direkte adspurgt ved vor fælles besigtigelse i april 2020, oplyste forsikringstager og ... (medejner) at de ikke viste hvorledes revnerne oprindelig var opstået. De havde ikke noget kendskab til at fartøjet havde været udsat for kollision el.lign. uheld. Dette var brugt til 'almindelig' sejlad, såvel ved sejlad med familie og børn som ved fiskeri. De oplyste også at fartøjet havde fast plads i vandet, og at fartøjet kun blev anbragt på traileren få gange om året. Ligeledes oplyste de, at fartøjet kun havde sejlet ganske lidt de sidste to sæsoner, da fartøjet havde henstået hos reparatøren i to lange perioder.

BESIGTIGELSE MV.:

Forsikringstager, medejner og undertegnede besigtigede fartøjet i forening. Dette henstod ved forsikringstagers private bopæl i ...

De to områder der tidligere var repareret på hos [bådeværft 1] kunne tydeligt identificeres, da der ifb. med reparation var anvendt bundmaling med afvigende nuance (ifølge forsikringstager).

På såvel bb. side (1. defekt) som på sb. side (2. defekt), kunne der observeres tydelige revner i de tidligere reparationsområder. I bb. side skete der tydelig udsivning af vand fra revner i reparationsområdet. I sb. side var der tydelige spor efter tidligere udsivning af fugt i reparationsområdet

og der skete stadig udsivning af fugt fra et område der øjensynligt befandt sig umiddelbart foran det tidligere reparationsområde.

Partielt blev der foretaget let afskrab af malinglagene på rep. områderne, for inspektion af det underliggende reparationslaminat.

Ifb. med reparation af defekten i bb. side, havde reparatøren skåret et hul i oversiden af glasfiberinderliner i forkahytten, ca. over det udvendige skadested. Dette hul var ikke lukket igen, hvorfor der partielt var adkomst til opskumningen i inderliner. Der var tydeligvis fugt i inderliner/skum.

KONKLUSION:

De konstaterede revner og utætheder, er i alt det væsentligste opstået i de to områder hvor der tidligere er foretaget reparation af [bådeværft 1].

Glasfiberreparation alene fra udvendig side i en 'tynd' skrogbund med 'steps/sprayrails' er vanskelig. Først skal der opbygges nyt styrkelaminat, og dernæst skal der slibes og spartles til korrekt geometri. Denne proces kan resultere i, at der efterlades 'for lidt' styrkelaminat på kanter/i rundinger, hvorved reparationsområdet ikke opnår den ønskede styrke.

Det er vor umiddelbare vurdering, at det er ret sandsynligt at det er dette der er sket ved de to foregående reparationer, hvorfor der igen er opstået revner i de aktuelle områder. Undertegnede konkluderer derfor, at der mest sandsynligt er tale om et reklamlationsforhold overfor [bådeværft 1]. For at fastslå forholdet mere præcist, bør bundmaling og underliggende primer slibes væk på de berørte områder.

Vedr. årsagen til revnernes oprindelige opståen, er det vor vurdering at disse meget sandsynligt kan være en følge af den alm. brug af båden (sejlads og trailer), sammenholdt med den aktuelle konstruktion. Det skal også bemærkes at forsikringstager ikke har kunne beskrive en hændelse el.lign. omkring nogle af defekternes opståen.

REPARATION:

Det er vor umiddelbare vurdering, at de to tidligere udførte reparationer reelt 'skal gentages'. Det bør overvejes, om der bør skabes adkomst fra indvendig side for oparbejdning af tilstrækkeligt styrkelaminat 'på indersiden' af skroget. Dette kan gøres ved at skære hul i inderliner og fjerne (vådt) skum (efterfølgende ilægges nyt skum og inderliner overstøbes igen).

STATUS:

Intet arbejde er igangsat herfra, eller andre aftaler indgået der binder selskabet. Sagen afventer selskabets stillingtagen."

Selskabet har i mail af 23/4 2020 til klageren bl.a. bemærket:

"Iflg denne rapport skal vi ikke dække skaderne (Som [selskabets medarbejder] i første omgang også mente). Vi er dog villige til at kontakte værftet som udbedrede skaderne og oplyse til dem, at de skal udbedre deres reparationer. [Selskabets konsulent] vil være på opgaven over for værftet."

Klageren har i mail af 23/4 2020 til selskabet bl.a. anført:

"Det er virkelig frustrerende at stå her igen og ikke kan komme ud og sejle – sagen havde vi håbet at blev lukket sidste år.

Vi er fuldstændig enig i [selskabets konsulents] konklusion om at det er en reklamationssag og at det er dårligt udført arbejde fra [bådeværft 1's] side. Vi har også mildest talt forundret sidste år over hvor hurtigt de kunne udføre opgaven – da de endelig kom i gang, for de var meget lang tid om at komme i gang. Der er tydeligvis tale om sjusk og at skaden ikke har været tilstrækkeligt udbedret. Vi ser frem til at høre mere fra jer vedr. jeres drøftelser med [bådeværft 1]."

Selskabets konsulent har i mail af 16/6 2020 til klageren bl.a. anført:

"Sagen har været skriftligt forlagt for Søassurancen Danmark efter seneste fælles besigtigelse, og jeg har nu fået svar tilbage derfra. Selskabet har betalt for reparation af to omgange, for udbedring af forhold der aldrig med sikkerhed er fastslået som havaribetingede defekter.

De har nu meddelt, at de ikke vil bidrage med yderligere betaling for udbedring af reklamationsarbejderne på båden. Jeg skal derfor på vegne af Søassurancen Danmark, bede dig gå i direkte dialog med [bådeværft 1] om udbedring af reklamationerne."

I mail af 7/2 2021 fra selskabets konsulent til selskabets medarbejder hedder det bl.a.:

"Jeg har gennemgået sagen igen.

De to defekter der blev anmeldt i 2018 & 2019, er opstået ved alm. brug af båden og uden at ejerne har kunne påpege en begivenhed/havari der har medført disse. Der er således grund til at tro, at bådens generelle byggekvalitet/konstruktion er mindre god eller ringe, for den berørte del af fartøjet.

Overordnet mener jeg at fartøjet kunne bringes tilbage til samme mindre gode stand/styrke som før defekternes opståen, for de beløb der er betalt til [bådeværft 1]. Den senest udførte besigtigelse og undersøgelse af reparationerne udført af [bådeværft 1] viste, at disse reparationer var mindre godt udført, og reparatøren accepterede at der var tale om berettigede reklamation.

Som jeg tidligere har beskrevet, har tiden vist at der muligvis bør laves en generel forstærkning af de berørte områder, hvis man vil sikre at der ikke igen opstår defekter i de aktuelle områder. En sådan forstærkning/forbedring mener jeg ikke vedrører kaskoforsikringen, da kaskoforsikringen i tilfælde af 'skade' skal bringe båden tilbage til samme stand (mindre god/dårlig) som umiddelbart før 'skaden'.

Igen skal det fremhæves, at ejerne aldrig har kunnet angive en havariårsag eller hændelse, de har blot brugt båden som normalt og det har øjensynligt medført defekter på bådens skrog."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 3 Kaskoforsikring

3.1 Kaskoforsikringen omfatter følgende

a) Fartøjets skrog.

...

3.4 Kaskoforsikringen dækker skade – hele året – som følge af

...

e) Ulykkelig hændelse under fartøjets ophaling eller udsætning, eller under mastens af- og påmontering.

...

3.5 Under sejlads og henliggen i vandet jf. § 1.3 dækker kaskoforsikringen tillige:

a) Skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.

...

d) Anden skade på skroget, som skyldes en ulykkelig hændelse."

Nævnet udtaler:

Den forsikrede båd er bygget i 2006. I juni 2018 anmeldte klageren en revne i skrogbunden i forskibet, bagbord side, og selskabet anerkendte i januar-februar 2019 at dække en reparation på bådeværft 1 for 25.893 kr. før selvrisiko. I april 2019 anmeldte klageren en tilsvarende skade i styrbord side. Selskabet har dækket denne skade som en del af den tidligere skadesag og har betalt for en reparation på bådeværft 1 for 18.750 kr. uden yderligere selvrisiko. I foråret 2020 konstaterede klageren, at de gamle skader i skroget var brudt op igen.

Klageren ønsker, at selskabet skal dække skaderne, da der er tale om en reklamations sag på en gammel skade, som selskabet tidligere har dækket. Han har anført, at reparatøren ved bådeværft 1 mundtligt har erkendt, at de tidligere reparationer ikke har været tilstrækkelige. Klageren har afvist at være "ordregiver" i forhold til det tidligere reparationsarbejde. Han har anført, at det ikke er hans ansvar at reklamere over en mangelfuld udbedring af en forsikringsdækket skade.

Selskabet har anført, at der har været tvivl om den oprindelige årsag til skaderne, og om disse var omfattet af forsikringen, da klageren ikke har kunnet påvise tidspunkt eller årsag til en dækningsberettigende "ulykkelig hændelse", jf. forsikringsbetingelsernes punkt 3.4 og 3.5. Selskabet har videre anført, at bådeværft 1 har pligt til at foretage en udbedring af værftets mangelfulde arbejde uden beregning, og at klageren må henvende sig til bådeværft 1 med sin re-

klamation. Selskabet har betalt et beløb til værftet svarende til en reparation af de oprindelige skader på båden og afviser at yde yderligere dækning.

I havarirapport af 22/4 2020 udarbejdet af selskabets konsulent hedder det, at der kunne observeres tydelige revner i forskibet og tegn på vandudsivning herfra. Der sås fugt i inderlineren/skum. De konstaterede revner og utætheder er i alt det væsentligste opstået i de to områder, hvor der tidligere er foretaget reparation på bådeværft 1. Det anføres, at glasfiberreparationer udført på en tynd skrogbund med steps/spray rails alene fra udvendig side er vanskelige, og konsulenten vurderer, at det er sandsynligt, at reparationsområdet ved de to foregående reparationer ikke har opnået den ønskede styrke, hvorfor der igen er opstået revner. Der er derfor mest sandsynligt tale om et reklamlationsforhold over for værftet, hvor de to tidligere udførte reparationer reelt skal gentages. Konsulenten vurderer, at revnerne meget sandsynligt oprindeligt kan være opstået som en følge af almindelig brug af båden (sejlads og trailer). Selskabets konsulent har i mail af 7/2 2021 bemærket, at der er grund til at tro, at bådens generelle byggekvalitet/konstruktion er mindre god eller ringe for den berørte del af fartøjet, og at der muligvis bør laves en generel forstærkning, hvilket ikke kan dækkes af en kaskoforsikring.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet ikke grundlag for at pålægge selskabet at betale for en udbedring af de skader på båden, som blev konstateret og anmeldt i foråret 2020.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det ikke er godtgjort, at skaderne skyldes, at der er indtruffet en ny, dækningsberettigende forsikringsbegivenhed siden seneste reparation af båden i 2019. Klageren og selskabet er enige om, at revnerne – der er konstateret i 2020 – er de gamle skader, som blev repareret i 2019, og som er brudt op igen.

Nævnet har videre lagt vægt på, at det ikke er godtgjort, at der i 2020 er konstateret skade på andre dele af båden end tidligere konstateret – dvs. et yderligere skadeomfang i forhold til, hvad der blev fundet i 2018-2019. Konsulenten har anført i havarirapporten af 22/4 2020, at det er hans vurdering, at de to tidligere udførte reparationer reelt skal gentages.

Ankenævnet for Forsikring

11.

96373

Nævnet bemærker, at der ikke er grundlag for at statuere, at selskabets erstatningsopgørelse i 2019 har været utilstrækkelig i forhold til det nødvendige udbedringsarbejde.

Nævnet har desuden lagt vægt på, at et forsikringsselskab som udgangspunkt kan opfylde sin erstatningspligt over for klageren ved at betale erstatning efter faktura fra den af klageren valgte reparatør. Der foreligger ikke i denne sag grundlag for at fravige dette udgangspunkt og pålægge selskabet at indestå som garant for reparationsarbejdet. Af mailkorrespondancen mellem selskabet og klageren fra juni-juli 2018 fremgår det, at klageren valgte, at reparationen skulle udføres ved båddeværft 1. Selskabet kan således ikke siges at have anvist en reparatør og instrueret denne i forhold til den konkrete udbedring. Nævnet bemærker, at klageren selv må rette et eventuelt mangelskrav mod reparatøren af båden.

Det, som klageren i øvrigt har anført, kan ikke føre til andet resultat.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Jens Kruse Mikkelsen

formand