

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 6. april 2022 blev i sag nr. 96873:

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. Hans advokat har i klageskema af 19/5 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Klager ejede en båd, der var forsikret hos det indklagede selskab.

Båden brændte d. 24. maj 2020, hvorefter sagen blev efterforsket af politiet, og skaden blev anmeldt til indklagede forsikringsselskab.

Efterforskningen er standset, og indklagede selskab oplyste i skrivelse af 16. februar 2021 (**bilag 1**), at de vurderede, at bådens værdi var kr. 200.000, hvorfor de alene har udbetalt kr. 180.000 efter fradrag af selvrisiko. Klager er dog ikke enig i indklagede forsikringsselskabs vurdering, idet båden efter hans overbevisning er betydeligt mere værd.

Båden er købt for kr. 735.000 i [land], hvorefter den er transporteret hjem til Danmark.

Båden er efterfølgende gennemgribende renoveret og vedligeholdt i min klients ejertid, ligesom den var klargjort til søsætning, og der var bestilt kranservice kort tid før båden brændte. Som sagens **bilag 2** vedlægges kopi af min skrivelse til forsikringsselskabet af 25. juni 2020 med tilhørende bilag, hvori der er nærmere beskrivelse af renoveringsarbejde.

Det har endvidere været muligt for klager at fremskaffe annonce fra 2018 fra Yacht Basen ApS, hvor båden i en kortere periode var sat til salg for 799.000 kr. Annoncen, beskrivelsen og vurderingen er lavet af Yacht Basen ApS på baggrund af en besigtigelse af båden i 2018. Disse fremlægges som sagens **bilag 3**.

Ankenævnet for Forsikring

2.

96873

Det har ikke været muligt at få oplyst hvilke forhold, der er lagt til grund ved vurderingen af bådens værdi fra forsikringsselskabet.

Klager fastholder på denne baggrund, at båden havde en værdi på ca. kr. 750.000 på det tidspunkt, hvor båden brændte, hvorfor det gøres gældende, at klager er berettiget til yderligere skadeserstatning.

...

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Betaling af yderligere kr. 550.000 i skadeserstatning."

I brev af 21/7 2021 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Selskabet nedlægger påstand om, at klagen ikke tages til følge, idet den af Selskabet betalte erstatning svarer størrelsesmæssigt til Selskabets maksimale forpligtelse, jf. forsikringsaftalelovens § 75, stk. 2.

På baggrund af de oplysninger, som Selskabet har modtaget efter sagens indbringelse for Ankenævnet for Forsikring, gøres det endvidere gældende, at [klageren] ved tegning af forsikringen, ved grov uagtsomhed eller forsæt, har undladt at give Selskabet oplysninger, som var af betydning for, om selskabet ville have påtaget sig risikoen, jf. forsikringsaftalelovens § 7, og at selskabet derfor er fri for ansvar, jf. forsikringsaftalelovens § 6.

Selskabet tager udtrykkeligt forbehold for tilbagesøgning af allerede udbetalt erstatning.

Sagens forløb

Klager henvendte sig i foråret 2019 til Selskabet med ønske om at modtage tilbud på kaskoforsikring for en motorsejler fra 1981.

På grundlag af de af Klager afgivne oplysninger, herunder blandt andet at bådens liggeplads var '[by 1] Havn' og at klager havde 'været skadefri de sidste 3 år' samt foto af båden, sendte Selskabet ved mail af 2. maj 2019 et forsikringstilbud til Klager.

Mailkorrespondance mellem Selskabet og Klager fra den 2. maj til den 13. maj vedlægges som sagens **bilag A**.

Polisen, der er en takseret police, hvor Klager fastsatte forsikringssummen til 750.000 kr. på kaskoforsikringen, med ikrafttræden 1. juni 2019 samt forsikringsbetingelser vedlægges som henholdsvis sagens **bilag B** og **bilag C**.

Klager indgav den 29. maj 2020, elektronisk via Selskabets hjemmeside en skadesanmeldelse, at der den 24. maj 2020 var opstået en brand på båden. I skadeanmeldelsen blev det blandt andet oplyst, at '*Båden lå på sin vinterplads og var klar til søsætning torsdag den 4/6 med Havneplads i [by 1]*'.

Selskabet besigtigede skadestedet henholdsvis den 11. juni 2020, den 26. juni 2020 og den 4. august 2020, ved ekstern taksator, rådgivende skibssingeniør [taksator], hvorefter Taksator udarbejdede en intern rapport. Rapporten vedlægges som sagens **bilag D**.

Som det fremgår af rapportens side 9 kontaktede Taksator Klager den 2. juni og korresponderede på mail med Klager frem til den 12. juni, hvorefter Taksator den 25. juni 2020 modtog henvendelse fra Klagers advokat (sagens bilag 2).

Taksator fandt ved sin besigtigelse, at der på ingen måde var tegn på, at båden var klargjort til søsætning som oplyst af Klager. Derimod kunne det konstateres på de dele af båden, som ikke var brændt, at båden bar præg af at have henstået på pladsen i vejrlig i en årrække. Dette blev tillige bekræftet af vidner på stedet samt dronefotos af båden fra foråret 2020 (bilag D, side 7-8).

På baggrund af satellitfotos af området kunne Taksator konstatere, at båden havde henstået på pladsen under alle omstændigheder siden før 2017 (bilag D, side 4 og side 6 øverst). Klagers advokat oplyste tillige i juni 2020, at båden blev sat på pladsen i 2016 (sagens bilag 2).

Dette svarer ikke til, hvad Klager oplyste til selskabet ved indtegnning i maj 2019 – altså året forinden – hvor det blev oplyst, at bådens liggeplads var [by 1] Havn.

I mail af 12. juni 2020 (bilag D, side 11) anmodede Selskabet derfor Klager om en række supplerende oplysninger i form af:

- '1. Billeder af skibet før branden og dato (md/år) for hvornår disse billeder fra før branden er taget (md/år)
2. Hvad var der af udstyr i skibet og hvad har du hjemtaget – udførlig liste med hvad der er lavet og hvornår dette er lavet.
3. Hvornår er skibet sat ud på [adresse] – dato/år.
4. Hvad har du lavet på skibet mens det har stået på [adresse] – Liste og dato på dette arbejde.
5. Købsdato skibet – forsikringer – hvor har skibet været forsikret i ejertiden.'

Spørgsmålene blev delvist besvaret den 25. juni 2020 (sagens bilag 2), idet følgende blev modtaget:

1. Taksator modtog en række fotos som efter det oplyste, var dateret ud fra Klagers 'bedste ihukommelse' og hvoraf det foto der var angivet som taget kortest tid forinden branden, var noteret til at være fra 2016
2. Oplysning om at Klager forinden branden havde hjemtaget redningsflåde, gummibåd, påhængsmotor samt 2 foldecykler (bilag 2, side 1). Og en beskrivelse fra Klager af renoveringsarbejder angiveligt skulle være foretaget på båden af Klager angivet til en værdi på over kr. 500.000 (bilag 2, anden sidste side)
3. Båden blev sat på pladsen 'sent i 2016' (bilag 2, side 2, 3. afsnit).
4. Beskrivelse fra Klager på arbejde foretaget på båden af Klager, mens den har stået på pladsen (bilag 2, sidste side) samt oplysning om, at båden i år havde fået malet agter og ror, var blevet vasket og fået sat sejl ombord (bilag 2, side 2, 4. afsnit)
5. Købsdato oplyst til cirka 2008/2009 og at båden i forbindelse med hjemtransport fra købested havde været forsikret hos [selskab 1] og ellers ansvarsforsikret via [sejlerorganisation].

Selskabet overdrog herefter sagen til advokat, der den 23. oktober 2020 skrev til Klagers advokat med anmodning om at modtage kopi af politiets akter, herunder politiets journal og rapport udarbejdet af Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut (DBI) efter branden den 24. maj 2020.

Der var herefter noget korrespondance mellem advokaterne, hvorefter Selskabets advokat kontaktede politiet med anmodning om aktindsigt.

Selskabet modtog i december 2020 politiets akter, herunder journaler, fotomappe og DBI's rapport med fotodokumentation, der delvist fremlægges som sagens **bilag E-J**.

Erstatningens opgørelse

Uanset at Selskabet fandt, at der var en række forhold omkring indtegnning af forsikringen og den anmeldte hændelse, der ikke stemte, valgte Selskabet at opføre og udbetale erstatning i henhold til forsikringsaftalen. Erstatningen blev opgjort på grundlag af Taksators besigtigelser samt indhentede oplysninger, herunder oplysninger fra vidner og politiets akter.

Ved erstatningsopgørelsen lagde Selskabet afgørende vægt på følgende forhold:

Det fremgår af Taksators rapport af 7. august 2020, at Taksator vurderede bådens værdi på skadetidspunktet til 'omkring kr. 300-400.000, hvis sejl og motor er i funktionsdygtig stand.'

Politiets akter bekræftede Selskabets opfattelse af, at Klagers båd hverken på skadetidspunktet eller på tidspunktet for forsikringens tegning, havde eller havde haft en værdi svarende til den af Klager fastsatte sum på kr. 750.000 på kaskoforsikringen (bilag B, side 1, nederst).

Ved erstatningsopgørelsen blev der taget hensyn til, at båden på skadetidspunktet – som var et år efter indtegningstidspunktet – fremstod i dårlig stand både indvendigt og udvendigt og at blandt andet master, løbende tovværk, rig og lakarbejde bar præg af at have henstået uafdækket på pladsen i årevis.

Endvidere blev det lagt til grund, at sejlene ikke var til stede på eller ved båden og at motoren ikke var funktionsdygtig, idet kabler til maskine var klippet over og ikke tilsluttet, se for eksempel bilag D, side 22-23.

På den baggrund blev værdien på tegningstidspunktet opgjort til kr. 200.000 svarende til Taksators vurdering, dog med ikke-funktionsdygtig motor og eksklusive sejl.

Herfra blev fradraget gældende selvrisko på kr. 11.250 og erstatningen på kr. 188.750 blev betalt til Klagers advokats klientkonto (bilag 1).

Anbringender

Det gøres i forlængelse heraf gældende, at

Det fremgår af policen (bilag B), at det er en takseret police. På baggrund af sagens oplysninger er det Selskabets vurdering, at den i policen af Klager ansatte værdi på kr. 750.000 helt åbenbart overstiger, hvad der med rimelighed kan anses for forsikringsværdien på indtegningstidspunktet.

Da Selskabet har godtgjort, at den af klager ansatte værdi klart overstiger, hvad der med rimelighed kan anses for forsikringsværdien, er Selskabet ikke bundet af den ansatte værdi, jf. forsikringsaftalelovens § 75, stk. 2.

Klager er på intet tidspunkt fremkommet med nogen form for dokumentation, hvorpå en større erstatning end den allerede udbetalte på kr. 188.500 kan begrundes.

Selskabet finder endvidere, at der er en række uoverensstemmelser mellem den reelle risiko og den risiko, som Klager overfor selskabet har givet udtryk for at Selskabet overtog i 2019, og at Klager undervejs er fremkommet med oplysninger, som har haft til føje at vildlede Selskabet, idet:

- det på tegningstidspunktet blev oplyst, at båden befandt sig på liggeplads i '[by 1] Havn'.

Faktuelt lå båden på en plads i [by 2], hvor den havde ligget siden 2016 og hvor ingen kendte til hvem der var bådens ejer og/eller bruger, idet vedkommende ikke var blevet set, bortset fra enkelte gange lige op til skaden.

- Klager overfor Selskabet har oplyst og fastsat en sum på kr. 750.000, og har fremlagt beskrivelser af arbejder og fotos, som gav indtryk af at båden på tegnings- og skadetidspunkt var fuldstændig renoveret, ekviperet, istandsat og sejklar.

Faktuelt foreligger der omfattende dokumentation i form af undersøgelser, fotos og vidneforklaringer, som godtgør at båden var i en meget ringe stand – og havde en væsentligt lavere værdi – end den af Klager oplyste både på tegnings- og skadetidspunkt. Klager er heroverfor ikke fremkommet med nogen dokumentation, som tilsiger andet. Det skal i forlængelse heraf fremhæves, at der på pladsen hvor båden lå, hverken var vand eller strøm. De omfattende arbejder, som Klager skulle have udført, er således udført uden.

De af Klager afgivne oplysninger om bådens værdi på tegningstidspunktet (og/eller skadetidspunktet) har ikke kunnet bekræftes, derimod har Selskabet godtgjort, at den ansatte værdi på kr. 750.000 langt overstiger, hvad der med rimelighed kan anses for forsikringsværdien og Selskabet er derfor ikke bundet af ansættelsen, jf. forsikringsaftalelovens § 75, stk. 2.

Selskabet har på det foreliggende grundlag været berettiget til at fastsætte værdien som sket og udbetale erstatning på dette grundlag.

Klager kan derfor ikke få medhold i sagen.

Supplerende oplysninger

Selskabet har efter Klagers indbringelse af sagen for Ankenævnet modtaget endnu en relevant oplysning, idet det af Havnemesteren for [by 1] overfor Selskabet er oplyst, at klager den 3. april 2020 meldte sig ind på venteliste til en plads i havnen og betalte depositum. [By 1] havde ikke ledige faste pladser, men Klager nåede at få tildelt en låneplads, en kutterplads, for sæsonen, inden Klager den 19. april 2020 meldte sig ud og fik refunderet sit depositum.

Det skal hertil bemærkes, at Klager i sin anmeldelse af skaden den 29. maj 2020 oplyste, at båden inden skaden lå '*på sin vinterplads*' og var '*klar til søsætning 4/6 med Havneplads i [by 1]*', hvilket faktuelte var forkert, da det nu kan konstateres at Klager ikke havde en havneplads i [by 1] Havn i juni 2020.

Såfremt Selskabet havde vidst dette, ville selskabet ikke have udbetalt erstatning, men derimod have afvist erstatning.

Efter Klagers indbringelse af sagen for Ankenævnet er Selskabet endvidere blevet bekendt med dom afsagt af Retten i ... den 15. juni 2015, der vedlægges som sagens **bilag K**, hvori Klager havde sagsøgt [selskab 1].

Det fremgår af dommen, at Klager i juni 2010 tegnede kaskoforsikring for den også i nærværende sag omhandlede båd [bådnavn]. Klager anmeldte til [selskab 1] i maj 2012 tyveri af instrumenter. [Selskab 1] afviste skaden med henvisning til, at Klager havde afgivet urigtige risikooplysninger, idet Klager ved tegning af forsikringen ikke havde oplyst om, at Klager tidligere havde været forsikret andetsteds, hvortil der var anmeldt skade. [Selskab 1] fandt tillige, at der var en sådan tvivl om rigtigheden af indbruddet (den anmeldte skade), at [selskab 1] ikke var forpligtet til at dække skaden.

Klager sagsøgte [selskab 1], som blev frifundet, da Retten i ... fandt, at Klager svigagtigt havde afgivet urigtige risikooplysninger ved tegning, jf. forsikringsaftalelovens § 4.

Det skal blot bemærkes, at det tillige fremgår af dommen, at det forrige forsikringsforhold vedrørte Klagers kaskoforsikring hos et tredje selskab, hvortil Klager havde anmeldt en skade (tyveri af en båd). Dette forsikringsselskab nægtede, efter undersøgelser i [land], at udbetale erstatning og anmeldte Klager til politiet for forsøg på bedrageri. Klager meddelte herefter forsikringsselskabet, at båden var fundet og trak sin skadeanmeldelse tilbage.

På grundlag af disse oplysninger gør Selskabet gældende, at Klager på tegningstidspunktet i 2019 ved en uagtsomhed, der som minimum kan betegnes som grov, har undladt at oplyse Selskabet om forhold, som Klager vidste eller burde vide var af betydning for selskabet, jf. forsikringsaftalelovens § 7, hvorefter Selskabet er fri for ansvar, jf. forsikringsaftalelovens § 6, idet Selskabet ikke ville have antaget forsikringen, hvis de rigtige oplysninger forelå.

Anbringender

Selskabet gør gældende, at

Det på tegningstidspunktet må have været klart for Klager, at det ville have betydning for Selskabets risikovurdering, at Klager mindre end 4 år forinden havde været i retten med et andet forsikringsselskab vedrørende den selvsamme båd. Også særligt når henses til, at Selskabet faktisk spurgte til Klagers skadehistorik og i det hele taget også set i lyset af Klagers tidligere erfaringer med afgivelse af risikooplysninger til forsikringsselskaber.

Det er på den baggrund Selskabets klare opfattelse, at Klagers manglende – og vildledende – oplysninger kan tilregnes Klager som groft uagtsomt, hvorefter Selskabet er fri for ansvar jf. forsikringsaftalelovens § 7, jf. § 6.

Klager har ved sin fortielse/afgivelse af urigtige oplysninger frataget Selskabet mulighed for at vurdere de risici, der måtte være forbundet ved at lade Klager tegne forsikringen.

Det gøres som følge heraf gældende, at hvis Selskabet havde modtaget oplysninger om de faktuelle forhold, så ville forsikringstegning for båden være blevet afslået. Selskabet kan med rette ophæve forsikringsaftalen med tilbagevirkende kraft, jf. forsikringsaftalelovens § 6.

Selskabet ville ikke have tegnet forsikringen, såfremt Selskabet havde kendt til de faktiske forhold, ligesom Selskabet også af denne grund, ville have undladt at udbetale nogen form for erstatning til Klager.

Selskabet tager udtrykkeligt forbehold for tilbagesøgning af allerede udbetalt erstatning."

Klagerens advokat har i brev af 30/8 2021 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det tidligere anførte fastholdes i sin helhed, ligesom indklagedes anbringender og sagsfremstilling bestrides.

Det bestrides, at den erstatning, som selskabet har betalt, størrelsesmæssigt svarer til selskabets maksimale forpligtigelse, jf. Forsikringsaftaleloven § 75, stk. 2.

Som tidligere anført har klager i 2018 fået båden vurderet til kr. 799.000, hvorfor den oplyste pris på 750.000 kr. ikke er misvisende. Der henvises i denne sammenhæng til sagens **bilag 3**.

Båden har stået tildækket på land i 2017/2018 grundet sygdomstilfælde hos [familie]. Fotos fra [by 2's kommunes] arkiv af tildækket båd i 2017 og 2018 vedlægges som **bilag 5 og 6**. Det er således ikke korrekt, når forsikringsselskabet skriver, at båden har stået uafdækket i flere år.

Da klager ønskede at søsætte båden i 2019, blev klager skrevet op til en bådplads i [by 1], hvor han kom på venteliste. Fotos af båden i april 2019 fremlægges som **bilag 7**. Som det fremgår heraf ses ikke en båd, der er medtaget af vejrlig, idet den netop har stået tildækket.

Klager har været ved båden løbende, hvorfor det heller ikke er korrekt, at han ikke har været ved båden inden, at denne skulle søsættes. Hertil bemærkes det, at det såkaldte vidne i [selskabets bådkonsulents] rapport, som klager iøvrigt ikke tidligere har modtaget, selv har angivet, at denne først flyttede ind i lejemålet i sommeren/efteråret 2019.

Det vedlagte luftfoto fra 2019 viser tillige, at den blå presenning allerede i april 2019 var sat på båden, hvorfor det heller ikke er korrekt, at den var uafdækket.

Da det ikke lykkedes klager at få en bådplads før forholdsvis sent i 2019-sæsonen, så besluttede klager sig i stedet for at udskyde søsætningen til 2020. I 2020 fik klager tildelt en midlertidig kutterplads, som han betalte med kr. 9.676,00 for sæsonen 2020, ligesom han løbende modtog mails fra havnen i 2020. I 2021 modtog klager igen opkrævning, hvorefter han meddelte, at båden var brændt i 2020, hvorfor han ikke længere har brug for en plads.

Det er således heller ikke korrekt, at klager ikke havde en havneplads til båden.

Båden har henstået utildækket i mindre end et år i et område med træer, hvorfor der er alger på båden i februar 2020, hvor båden endnu ikke var klargjort, hvilket klager ej heller på noget tidspunkt har hævdet. Klager klargjorde først båden senere på året kort forinden, at båden skulle søsættes.

Her blev båden vasket ned og båddækket blev lakeret. Foto af den nedbrændte båd fremlægges som **bilag 8**. De få steder, hvor dækket ikke er brændt, ses, at dækket fremstår med lak.

Yderligere fremstår stævnen ulakeret, idet klager først ville lakere denne efter søsætning, da dette ville være lettere at håndtere ved at sejle båden ind over land, end at balancere i flere meters højde. Der ses dog ingen algevækst på de fremlagte fotos af stævnen.

I forhold til istandsættelsen så har klager dels 230V-omformer i sin bil, ligesom der fås en stor del værktøj til batteri i dag.

Taksator, der alene har set båden efter, at den er brændt og har henstået med en betydelig mængde vand i skroget i en længere periode, har vurderet værdien til 300.000-400.000 trods sin 'dårlige stand', hvis motor og sejl fungerer, jf. [selskabets bådkonsulents] rapport.

Vurderingen bygges på halve forklaringer fra en person, der tilsyneladende ikke har forstand på både, ligesom det er min klients opfattelse, at indklagede har forsøgt at videreføre en teori om en båd i meget ringe stand til taksator, der er antaget af forsikringsselskabet.

Der er ingen dokumentation for at motor og sejl ikke fungerede, ligesom det kan være vanskeligt at vurdere en brandtomt.

Min klient bestrider, at båden var i dårlig stand, ligesom det fremgår af klagers billeder, at båden og motoren har været istandsat kort forinden, at båden kom på land.

Klager bestrider, at motoren, der var nyrenoveret i 2016, ikke skulle fungere, ligesom sejl og hyn-der befandt sig i båden. Det forhold, at taksatoren ikke umiddelbart kunne finde rester heraf, er ikke ensbetydende med, at de ikke var der.

Det såkaldte vidne oplyser netop også, at der var hynder i båden, ligesom det ikke er usandsynligt, at hynder og sejl er brændt væk i den, efter det beskrevne, voldsomme brand.

Herudover gøres det gældende, at en kabelrulle eller rulle stålwire på billedet i [selskabets båd-konsulents] rapport s. 22 ikke dokumenterer, at motoren ikke var funktionsdygtig.

Det fremgår desuden intetsteds af den fremlagte rapport, at båden skulle være vurderet til kr. 200.000, som det har været anført af indklagede og dennes advokat, hvorfor det ikke kan undre, at de har været modvillige til at fremsende rapporten tidligere.

Klager har en opfattelse af, at forsikringsselskabet hele tiden har forsøgt at mistænkeliggøre og fordreje alt, der er oplyst. Der kan i denne sammenhæng bl.a. henvises til, at vidnet stiller spørgsmålstejn ved, om han overhovedet kunne få et køleskab op i båden, og at det fremhæves, at der ikke var ny bundmaling, hvilket aldrig har været hævdet.

Der har hele tiden været køleskab i båden, hvilket tillige fremgår af den brandtekniske rapport, og det forhold, at der er lavet ny omformer, ændrer ikke ved, at køleskabet var i båden.

I skrivelse af 25. juni 2020 fremgår netop også, at skibets agter og ror var malet, hvilket stemmer overens med det objektive fund.

Forsikringsselskabet har endeligt været bevidst om, at båden har stået på land siden 2016. Klager har oplyst korrekt og loyalt omkring dette allerede ved anmeldelsen af skaden. Forsikringen har anerkendt erstatningspligten, velvidende at båden har stået på land, ligesom betingelserne anfører at forsikringen dækker båden på land, jf. bilag c, s. 3, § 1.3 litra a, litra D.

Ved tegning af forsikringen er [by 1] Havn anført som liggeplads. Det er helt sædvanligt, at havnepladsen angives som liggeplads og ikke en midlertidig plads på land, som ofte betegnes som 'vinterplads', da både ofte tages op på land om vinteren.

Det gøres således gældende, at der ikke er givet urigtige oplysninger, ligesom indklagede heller ikke har betragtet det som væsentligt, at båden havde ligget på land siden 2016, da de anerkendte ansvaret."

Selskabets advokat har i brev af 24/9 2021 til nævnet bl.a. bemærket:

"De i svar af 21. juli 2021 nedlagte påstande og anbringender fastholdes, herunder at Selskabet har godtgjort, at den af Klager ansatte værdi overstiger, hvad der med rimelighed kan anses for forsikringsværdien. Selskabet finder ikke, at de af Klager nu fremlagte fotos fra [by 2's] kommunes arkiv, ændrer herpå.

Indledningsvist bemærkes at Selskabet er enig med Klager i, at *'Det er helt sædvanligt, at havnepladsen angives som liggeplads og ikke en midlertidig plads på land, som ofte betegnes som 'vinterplads', da både ofte tages op på land om vinteren.'* Dette er, efter Selskabets opfattelse, dog ikke relevant for sagen. Da Klager tegnede forsikringen i 2019, angav han [by 1] Havn som 'liggeplads', desuagtet at han ikke havde nogen liggeplads i [by 1] Havn i 2019. I 2019 lå Klagers båd på land i [by 2], hvor den i øvrigt havde ligget siden 2016.

Det fremgår af foto fra foråret 2018 (bilag 6), at presenningen ikke var intakt og fuldt dækkende. Det fremgår endvidere af foto fra april 2019 (bilag 7), at den tilbageværende afdækning var helt forsvundet. Dette var ligeledes tilfældet i foråret 2020, hvilket tydeligt ses på fotos (bilag D, s. 7 og s. 8), hvoraf det tillige fremgår, at båden bar præg af at have stået utildækket i en længere periode, idet følgende blandt andet fremgår af bilag D, side 7:

'Skibet henstår på en bådvogn og ved siden af skibet ligger mesan og stormast – visuelt ser det ud til master er lagt på nye bukke men er ikke yderligere rengjort eller på nogen måde klargjort – sejl er ikke i rullesystem eller synlige i skibet. Under skibet ligger fender, anker samt ankerkæder der er kørt ud af skibet – ikke kørt op og ikke klargjort til transport. Der henstår en palle hvor stående rig er til stede og visuelt sat der i nyere tid.'

Og

'Bunden er stadig sammen bundmaling fra skibet sidst var i vandet – ant ca 2016. Skibet er ikke poleret. Overbygning der ikke er brændt herunder bovspryd bærer præg af lak skaller af og lønning hvor den ikke er brændt har stadig lakskader som følge af henstående i vejrliget i mange år.

... har tidligere i 2020 haft en drone oppe at flyve i området og her fremstår skibet præget af vejrliget som følgen af at have henstået i mange år uden mulighed for vand og strøm på pladsen.'

For så vidt angår sagens bilag 3, som Klager påberåber sig som værende en vurdering af båden fra 2018 bemærkes,

- at Klagers båd de facto lå på land i [by 2] i 2018, hvorfor de i salgsannoncen anførte billeder ikke kan tages som dokumentation for bådens faktiske tilstand i 2018,

- at der er tale om en salgsannonce, hvor Klager havde båden til salg i kommission, hvorved det sædvanligvis er sælger – og ikke kommissionæren – der fastsætter salgsprisen, og
- at bilag 3 under alle omstændigheder ikke kan lægges til grund for værdiansættelsen af båden på indtegningsstidspunktet i 2019.

Det skal afslutningsvis blot bemærkes, at selskabet finder det yderst bemærkelsesværdigt, at klager tilsyneladende har valgt at have en båd til – ifølge klager – en værdi af kr. 750.000, værende uforsikret i en periode på 4 år (fra domsafsigelse den 15. juni 2015 frem til juni 2019). Og at klager i en stor del af perioden – udover at båden var uforsikret – tilsyneladende tillige har ladet båden være utildækket og uden opsyn."

I brev af 14/10 2021 fra klagerens advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Det var som tidligere anført klagers plan at søsætte båden i foråret 2019, hvorfor der blev tegnet en forsikring. Søsætningen blev dog udsat til 2020 af flere grunde, herunder at de først blev tilbudt plads sent i sæsonen 2019.

I forhold til afdækning oplyser klager, at båden har været afdækket om vinteren lige fra den blev taget op pga. sygdom i oktober 2016. Foto af vinterafdækning vedlægges som **bilag 9**. Afdækningen har været taget af om sommeren, idet det er meget bedre, at båden får luft og varme end at være afdækket. Klager fjernede hele afdækningen tidligt i foråret 2020 for at klargøre båden til søsætning, og det var planlagt, at klager skulle polere båd og master samt køre ankerkæder op i ankerkasser på båden de sidste 4 dage inden søsætningen, så den var helt klar til afhentning.

I forhold til master så havde klager indkøbt nye bukke og lagt masterne op på disse. Klager oplyser, at han havde vasket master grundigt af for alger, således at de var klargjort til polering som tidligere nævnt. Sejl lå ikke i rullesystem, da de ellers vil gå til. Alle sejl var taget af båden og lagt forskibs i den yderste køje. Af sejl var storsejl, messan sejl, genua, fok, spiler inkl. pose samt code 0 også med pose.

Det er klagers opfattelse at det er klart, at man ikke kan se sejlene mere, da alt er brændt. Det bemærkes i denne sammenhæng, at man heller ikke kan se døre eller hynder indvendig samt udvendig, idet dette er noget af det første, som branden har fortæret.

Fender, anker m.m. var klar til placering, så snart båden var blevet poleret, som beskrevet ovenfor.

Klager oplyser endvidere at, bunden af båden blev total nedslebet i 2015 før søsætningen og påført 3 lag grunder samt 3 lag topbundmaling. Bundmalingen er den samme, som Mærsk bruger på deres både. Den er meget stærk, hvorfor båden kun blev højtryksrenset ved optagning og malingen var stadig som ny. Klager havde dog renset køl og bundskinne samt ror for alger og grundet samt påført ny maling her, da det var afskallet, idet disse dele er lavet af metal og ikke glasfiber. Resten af bundmalingen kunne sagtens holde 2-3 år mere.

I forhold til bovspyd er det korrekt, at den har stået uden afdækning i et par år, men som også tidligere anført, ville klager ordne det efter søsætningen, idet det er nemmere at stå på kajen i arbejdsøjde end stå på en stige. Det er klagers opfattelse, at mahognitræet på bovspyddet ikke fej-

lede noget, og det er kun en slibning og efterfølgende 8-10 gange lak, hvorefter den ville stå lige så flot som resten af båden.

Klager fjernede afdækning tidligt i foråret 2020 og var løbende derude for at klargøre båden, herunder slibning og lakering af øvrig ræling som havde fået 3 lag lak og resten kunne færdiggøres i havnen. Det bemærkes i denne sammenhæng at klager på en 5-ugers periode kun arbejder 2 uger hvorefter han har fri i 3 uger, hvor han har brugt meget tid på klargøringen både indvendig og udvendig.

Billederne i salgsannoncen er taget af bådmægler på land i 2018, men de er suppleret op med klagers egne billeder af båden i vandet. I forhold til prisen på de kr. 799.000 oplyser klager, at denne var han og bådmægleren enige om.

Der henvises i denne sammenhæng til, at andre både i Danmark af samme type kostede langt mere og i udlandet var der nogle til næsten samme pris, dog i noget ringere stand end klagers. Alene renoveringen af motoren, som der tidligere er fremlagt billeder af, kostede ca. kr. 80.000. Andre både i samme klasse har dårlige motorer, og man må påregne en større omkostning med renovering. Ligeledes var der på klagers båd monteret en 30A Kubota 3 cyl. Generator, som leverede alt strøm til båden. I køkkenet var monteret induktionsplade, kombiovn samt køleskab/fryser, som alt sammen kørte på 230 volt. Der var monteret en 230/12 volt omformer, som sørgede for strøm til køleskabet, når generatoren ikke kørte.

I forhold til bemærkningerne vedrørende, at der ikke har været tegnet forsikring i den periode, hvor båden har stået på land, så er det klagers opfattelse, at de fleste skader sker på vandet, herunder tyveri, havari m.v., hvorfor klager havde vurderet, at båden kunne stå uforsikret på land.

Klager fastholder derfor sit krav på kr. 750.000, dog kan forsikringen fratrække kr. 10.000, svarende til værdien for gummibåd og påhængsmotor, som klager har opbevaret hjemme i garagen. Alt øvrigt udstyr var båret op i båden for at undgå at skulle bruge tid på det senere."

Hertil har selskabets advokat i brev af 6/11 2021 til nævnet bl.a. anført:

"For så vidt angår afdækning skal det blot bemærkes, at det nu fremlagte bilag 9 er udateret. Selskabet henholder sig til samtlige de i sagen fremlagte bilag visende afdækning eller mangel herpå samt det tidligere anførte herom og forklaring afgivet af uvildigt vidne til politiet (bilag I) og selskabets eksterne taksator (bilag D).

Foreholdt klagers seneste indlæg til Nævnet meddeler selskabets eksterne Taksator blandt andet følgende:

'Jeg har været ombord i det brændte skibsskrog flere gange, herunder ledt efter hynder og sejl, og må blot konstatere at undertegnede ikke har kunnet konstatere nogen rester af hynder eller sejl.

Sejl til en [bådtype] er store og storsejl, mesan, genus og fok samt spiler vil fylde rigtig rigtig meget og hvis de havde været der, ville jeg have set rester efter det i forskibet, som er det sted der egentlig er mindst brændt i skibet (stævnen).

Ankenævnet for Forsikring

12.

96873

Omkring lakarbejde, overdækning henvises til foto fra drone forår 2020 side 7, 8 (bilag D) samt billeder fra forskibet side 19 og 20 (bilag D). Herunder viser foto side 20 nederst faktisk der er råd rælingsplanke og dette blev yderligere mundtligt bekræftet af personer der arbejdede på pladsen."

Af brev af 25/11 2021 fra klagerens advokat til nævnet fremgår bl.a.:

"Sejlene var placeret forrest i skibet. Båden var voldsomt brændt forrest, og skroget var helt deform på styrbord side grundet den ekstreme varme fra branden forrest. Det fastholdes derfor, at det er klart, at man ikke kan se hynder og sejl, når branden har været så voldsom. Der henvises i denne sammenhæng til den brandtekniske rapport.

I forhold til selskabets eksterne taksator, gøres det gældende, der er tale om ensidige indhentede vurderinger, af en person, der tilsyneladende ikke er i besiddelse af brandtekniske kompetencer, hvorfor der alene er tale om gætværk.

Herudover gøres det gældende, at udtalelser fra selskabets eksterne taksator, ikke kan tillægges bevismæssig vægt, idet der er tale om ensidigt indhentede erklæring, der ensidigt lægger forsikringsselskabets antagelser til grund.

Det gøres endvidere gældende, at taksator alene har set båden efter, at den er voldsomt brandskadet, hvorfor han reelt ikke har haft kendskab til bådens stand inden branden.

Herudover bemærkes det, at den eksterne taksator først har været på båden i august 2020, altså næsten 3 måneder efter branden, hvorfor de i taksatorrapporten indsatte fotos må antages at være taget i august måned, af en båd, der er stærkt medtaget af branden og slukningsarbejdet, samt at tomten flere steder har henstået uden lak, der er bortbrændt."

Selskabets advokat har i brev af 8/12 2021 til nævnet bl.a. anført:

"Det fastholdes at det har formodningen mod sig, at bådens sejl befandt sig ombord under branden.

Det fremgår af bilag D, [selskabets bådkonsulents] rapport, side 1 øverst til venstre, at båden af [konsulent] blev besigtiget den 11. juni 2020, den 26. juni 2020 og den 4. august 2020 og det er således ikke korrekt, når det nu angives af klagers advokat, at båden første gang besigtiges i august."

Hertil har klagerens advokat i mail af 30/12 2021 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klager fastholder, at sejlene befandt sig i båden, og det bestrides, at det måtte have formodningen imod sig, at sejlene befandt sig i båden, der var klargjort til søsætning. Det fastholdes ligeledes, at indklagedes ensidige indhentede erklæring, der er udarbejdet af en ikke brandsagkyndig, ikke kan tillægges betydning.

I forhold til indklagedes bemærkninger omkring forsikringsselskabets konsulents besigtigelse af båden bemærkes det, at denne selv skriver i bilag D, at politiet først frigav båden d. 5. august 2020, hvorfor det må have formodningen imod sig, at han har været oppe på båden inden.

Ankenævnet for Forsikring

13.

96873

Herudover henvises til s. 16 i bilag D, hvoraf fremgår, at båden beskrives på baggrund af besigtigelse foretaget d. 7. august 2020. Det må derfor lægges til grund, at beskrivelsen og de efterfølgende fotos først er optaget på dette tidspunkt."

I brev af 10/1 2022 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"[Selskabets bådkonsulent] ved skibssingeniør ... oplyser, at han har været på båden den 11/6, 26/6 og 4/8."

Af mail af 30/1 2022 fra klagerens advokat til nævnet fremgår bl.a.:

"Det fastholdes, at det har formodningen imod sig, at indklagedes konsulent har været på båden, forinden denne er frigivet af politiet og i strid med det, som konsulenten selv har anført i sin rapport.

Det fastholdes endvidere, at der er tale om en ensidig indhentet erklæring udarbejdet af en stærk partisk person, der ikke er brandsagkyndig.

Det fastholdes derfor, at man må henholde sig til politirapporten og den brandtekniske undersøgelse.

Herudover er der fremlagt dokumentation for vurdering af båden fra 2018, samt salgsannonce vedr. en tilsvarende båd, der er sat til salg for næsten 1,5 mio. Hvorfor det fastholdes, at klager er berettiget til den krævede erstatningssum."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder fotos og en annonce på en båd af tilsvarende type som klagerens til en salgspris på 1.490.000 kr. Af bådannonce på Yachtbasen fra 2018 vedrørende klagerens båd fremgår bl.a.:

"Pris 799.000

Type Sejlbåd

...

Motor (navn, hk, type drev og køling)

Perkins, 6 cyl, 136 hk, diesel

Hovedrenoveret og malet i 2016. Ny foringer knast plejlstænger, lejer, pakninger, stempler, olieri-ge, dieselpumpe mm. Kobota Generator 20 amp. 3 cyl., diesel.

...

... MED NYRENOVERET MOTOR

...

Båden har gennemgået en reovering mange steder. Bl.a. kan nævnes, at der er over alt er nye hynder og nye gulvtæpper samt forkromede kantlister til gulvluger i 2016. I 2015 er pantryregio-

nen opdateret med nyt gulv, induktionskogeplader, køleskab med separat låge til fryser, 3 nye ovenlysvinduer og nyt linoleumsgulv.

...

- og sælges sejlklar."

Af politirapporten fremgår bl.a.:

"Søndag den 24. maj 2020

...

Afhøring af [ejer af firma]

...

Afhørte havde lejet området ved nr. ... siden starten af foråret 2019. Da afhørte opstartede lejemaal, stod der flere både på grunden.

...

Afhørte mente, at den store båd, som der havde været brand i denne nat, havde været en fin og dyr båd engang. Afhørte havde været oppe i båden i starten af foråret 2020. Her kunne han se, at båden var forfalden, og havde brug for en stor restaurering, hvis den skulle bruges igen. De øvrige både på stedet mente afhørte var af meget ringe værdi. Afhørte havde ikke været i den store båd siden marts måned. Afhørte vidste ikke hvem der ejede bådene, og han var mest af alt interesseret i at de blev fjernet, da de optog plads på grunden. Så vidt afhørte var bekendt, så vidste kommunen heller ikke, hvem der var ejer af bådene. Afhørte vidste, at der ikke var sluttet strøm til bådene. Det eneste sted der var strøm på grunden var nær den bagerste lagerbygning, hvor [firma] havde kontorer og ...

Afhørte havde aldrig set nogle personer i bådene eller truffet ejerne af bådene. Efter branden havde han dog talt med en af sine ansatte, ..., der havde oplyst, at han havde bemærket en person i den store båd, fredag den 220520, samt at der havde holdt en [bil] med påspændt trailer ved den store båd. Derudover havde han hørt fra en af de udenlandske ..., at han skulle have set en person i båden omkring midnat mellem den 230520 og 240520. Ifølge ... skulle personen have været i besiddelse af en lighter.

...

Der var porte til området ved nr. ..., og disse var normal vis lukket og kunne låses, når der ikke var nogle personer på pladsen. I weekenden var der dog mulighed for, at nogle af ... skulle ind på pladsen. Porten blev derfor kun lukket uden at den var låst, og ... kunne derfor åbne portene, hvis de skulle ind, eller hvis de blot skulle ..., så kunne de gå igennem et lille hul ved hegnet.

...

Mandag den 08. juni 2020

...

Afhøring af [ejer af firma]

...

Afhørte bekræftede, at han havde været oppe i den nu udbrændte båd omkring marts 2020. Afhørte ville op og se om nogen personer opholdt sig i båden. Afhørte fastholdt sin forklaring om, at båden i marts 2020 var af ringe værdi. Båden var meget rodet og det lignende ikke, at der var gang i noget restaurering af båden.

Afhørte forklarede, at han selv havde været bådejer og havde noget erfaring med både. Det var afhørtes skøn, at der skulle bruges nogle hundrede mandetimer før båden kunne sættes i vandet, da han så båden indvendig i marts. Afhørtes skøn var, at båden var ca. 300.000 kr. værd i marts 2020.

Afhørte foreholdt, at båden, ifølge ejeren, var klar til at sættes i vandet. Afhørte var meget uforstående over for dette, idet han aldrig havde set nogen gå ved båden og restaurere den. Afhørte gik i løbet af dagen forbi båden ca. 10 gange, idet firmaet havde kontorer liggende på samme grund, hvor den nu udbrændte ligger. Det var i hverdagene mellem kl. 07 og kl. 17.

Afhørte forklarede, at porten ind til grunden, hvor den udbrændte båd henstår, bude være aflåst efter kl. 1700.

...

Tirsdag den 02. juni 2020

...

Afhøring af [klageren]

...

Afhøringsform: telefonisk. Blev afhørt uden sigtelse ...

...

Afhørte forklarede indledningsvis, at han blev gjort bekendt branden fredag d. 29. maj 2020, da han var kørt ud til båden. Han kontaktede herefter vagtcentralen for at finde ud af, hvordan han skulle forholde sig i sagen.

Afhørte forklarede, at han og sin kone torsdag d. 21. maj 2020 kørte i sommerhus i ... De kom hjem igen torsdag d. 28. maj 2020.

Afhørte forklarede, at han sidst havde været på båden mandag d. 18., tirsdag d. 19. og onsdag d. 20. maj. Her havde han bundmalet båden, rensat skruen samt gjort båden ren. Båden havde været klar til søsætning. Afhørte forklarede, at båden skulle sættes i vandet i [by 2], hvorefter den skulle sejles til [by 1], hvor afhørte havde lejet en plads til den.

Afhørte forklarede, at han købte båden i 2009 for ca. 735.000 kr. Båden var en 42 fods sejlbåd af mrk. ... Båden var fra 1984 og hed ... efter ... Afhørte og sin kone havde købt båden i [land]. Efter par år havde de sejlet den hjem for at lave en gennemgribende renovering af den.

Afhørte forklarede, at der ikke var koblet noget strøm til båden. Båden havde følgende 5 batterier:

...

Båden havde ligget på land siden 2017, hvor den efterfølgende havde fået en gennemgribende renovering.

...

Afhørte forklarede, at han var meget ked af at båden var brændt. Han havde brugt mange timer på at renovere den. Afhørte forklarede, at han og sin kone planlagde en jordomsejling inden for 2-3 år.

...

Afhørte havde ikke noget bud på, hvordan branden kunne være startet. Afhørte forklarede, at han ikke havde nogle fjender, hvorfor han ikke mistænkte nogle personer.

...

Fredag den 19. juni 2020

...

Afhøring af [klageren]

...

Afhøringsform: Personligt på ... Blev afhørt uden sigtelse ...

...

Handelsprisen i dag er ca. 750.000 kr. Afhørte havde ofret ca. 1,2 mio. på båden i alt incl. køb af båden.

...

Afhørte foreholdt vidnet ... forklaring om, at afhørte var blevet set på gerningsstedet fredag d. 22. maj 2020 ca. kl. 1430. Afhørte fastholdt, at han kørte i sommerhus torsdag d. 21. maj 2020. Afhørte fremviste herefter posteringer på sin netbank fra Brobizz fra d. 21. maj og d. 28. maj.

Afhørte blev forholdt ... forklaring. Afhørte forklarede, at han brugte primært weekenderne til at sætte båden i stand. Afhørte kunne gå igennem et hul i heget ved siden af porten. Afhørte havde nøgle til selve porten, men efter den nye ejer havde lejet stedet var der kommet en hængelås på porten og denne havde afhørte ikke nøgle til.

Afhørte forklarede, at han havde booket [kranfirma] til at sætte båden i vandet. Dette skulle ske torsdag d. 4 juni. Afhørte havde booket firmaet ca. 14 dage forinden. Afhørte fremviste kvittering for dette.

Afhørte forklarede, at han nægtede selv at have antændt båden. Afhørte ville have haft mere ud af at sælge båden. Afhørte skønnede, at han som minimum kunne have fået ca. 600.000 kr. for båden, hvis han skulle sælge den hurtigt. Hvis afhørte skulle sælge båden, ville han sætte den til salg for 795.000 kr."

I brandundersøgelsesrapport af 17/6 2020 fra Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut hedder det bl.a.:

"7 Vurdering og konklusion

7.1 Arnested, brandudvikling og brandårsag

Med baggrund i undersøgelsen af den brandramte båd, sammenholdt med de kraftige brandskader i området omkring toilettet og stuverummet agter, sammenholdt med oplysninger fra politirapporten, hvor det var oplyst, at ved brandvæsenets ankomst brændte det kun i bådens agterste del, sammenholdt med resultatet af undersøgelsen, vurderes det, at brandens arnested er i bådens agterste 1/3, dvs. i området omkring stuverum og toilet i området under dæk i det sted hvor styrepulten i det fri var placeret.

Med baggrund i undersøgelsen af de faste elektriske installationer samt batterier og henholdsvis hovedmotor og lysmaskine var der på disse ikke fundet skader, der kunne foranledige en brands opståen. Der var i forbindelse med undersøgelsen af brugsgenstandene i bådens forreste del ligeledes ikke fundet skader på disse, der kunne foranledige en brands opståen.

Ved undersøgelse af bådmotor samt lysmaskine og de faste elektriske installationer i maskinrummet var der ikke fundet skader på hovedmotorer samt lysmaskine, der kunne foranledige en brands opståen.

Med baggrund i undersøgelsen af ledningerne, der var fastgjort til skottet mellem maskinrum og forreste salon, var disse fundet så kraftigt skadet af branden, at en egentlig undersøgelse af disse i deres fulde udstrækning ikke var mulig.

7.2 Konklusion

Arnestedet er efter al sandsynlighed i bådens agterste del i området under dækket ved den frie styrepult. Brandårsagen kunne ikke fastlægges, da de elektriske installationer i maskinrummet og den resterende del af båden var så ødelagte af branden, at en egentlig årsagsundersøgelse af disse i deres fulde udstrækning ikke var mulig."

Af rapport af 7/8 2020 fra selskabets bådkonsulent fremgår bl.a.:

"Rapport intern

...

Dato besigt 11/6 - 26/6 - 4/8

...

Vedrørende Brændt båd mrk.: ... Henstående ... [by 2] på lagerplads. Skibet har henstået på pladsen siden 2016. Kaskoforsikring tegnet juni 2019 og brænder herefter på lukket lagerplads 24.05.2020.

...

Indledning

Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Søassurancen Danmark fortaget undersøgelser i sagen, mails ft. 2/6 ang. skaden samt løbende med [firma på adressen hvor båden stod], besigtigelse d. 11. juni, den 26. juni samt undersøgelse oppe i båden efter skibet er frigivet af politi den 5. august 2020.

...

Skades begivenhed

Se anmeldelse.

Havaridato 2020-05-24

...

Hvordan opstod skaden?

Båden står på land og søsætning bestilt til torsdag den 4. juni 2020. Vi har de sidste måneder/uger klargjort båden. Vi kommer hjem fra sommerhus ... torsdag aften og her ved middagstid i dag fredag den 29. juni kører jeg ud til båden for at afleveret gummibåd, påhængsmotor og redningsflåde. Jeg ser at båden er brændt og området er afspærret med rød/hvid politibånd. Kontakter politiet og forklarer det er min båd som er brændt. Jeg vil blive kontaktet af en sagsbehandler derfra har dog endnu ikke hørt fra ham.

Beskrivelse af skadens omfang

Ps. Båden lå på sin vinterplads og klar til søsætning torsdag 4/6 med havneplads i [by 2].

...

Undersøgelser.

Området [adresse]

[Adresse] er et område som ejes af ... kommune og er et aflåst industri kvarter hvor et firma der hedder ... lejer sig ind. Om dagen er porten åben og om aften og i weekender er porten låst. Vejen ender blindt og for at komme til adressen skal man køre med kun det ærinde for – at skulle besøge adressen hvor [firma] er samt skibet henstår.

...

Henstående på pladsen

På ... kommunens hjemmeside, ... kort kan man se skibet siden minimum 2017 har henstået på pladsen.

Skibet henstår på en bådovn og ved siden af skibet ligger mesan og stormast – visuelt ser det ud til master er laget på nye bukke men er ikke yderligere rengjort eller på nogen måde klargjort – sejl er ikke i rullesystem eller synlige i skibet. Under skibet ligger fender, anker samt ankerkæder der er kørt ud af skibet – ikke kørt op og ikke klargjort til transport. Der henstår en palle hvor stående rig er til stede og visuelt sat der i nyere tid.

Skibet er på ingen måde klargjort til søsætning ud over der er malet med rød bundmaling på hælen og ror. – det er oplyst man de sidste måneder/uger har klargjort skibet!

Bunden er stadig sammen bundmaling fra skibet sidst var i vandet – ant. ca. 2016. Skibet er ikke poleret.

Overbygning der ikke er brændt herunder bovspryd bærer præg af lak skaller af og lønning hvor den ikke er brændt har stadig lakskader som følge af henstående i vejrliget i mange år.

[Firma på adressen] har tidligere i 2020 haft en drone oppe at flyve i området og her fremstår skibet præget af vejrliget som følgen af at have henstået i mange år uden mulighed for vand og strøm på pladsen.

...

Mail 29 juni til [firma på adressen] – ang stand:

'Hej, Tak for dine billeder.

Det har nu lykket mig at få lidt flere informationer i sagen fra [klageren] og dette giver mig anledning til at spørge lidt ind til I var ombord.

[Klageren] oplyser at de sidste måneder og/uger har klargjort båden og han har fremvist en ordrebekræftelse på den skulle være hentet af [kranfirma] den 4 juni. Ligeledes oplyser han at arbejde der er foretaget efter skibet er sat på [adressen] er følgende:

Indv. rengøring og montering af ny toiletpumpe.

Div. reparationer.

Slebet og lakeret indvendig.

Lagt nye tæpper i styrehuset.

Vasket og efterfuget teaktræ.

Montering af ny omformere til bovpropel og køleskab.

Efter set div. lamper og udskiftet pærer

Master pakket ud og grov vasket disse – lagt på nye bukke samt grov vasket disse.

Eftersat maskine og generator samt ny olie.

Demonteret alle rustfri stolper fra ræling – slebet og lakeret 3-4 gange ud af 10, været ude med alle sejl og generelt klargjort skibet til at komme vandet.

Jeg kan godt se de har malet hælen agt på skibet samt taget pressending af på master i forhold til drone billeder men har brug for at vide lidt omkring hvad i har oplevet da i var ombord/under dæk. Herunder dato (md/år.) I ca. var oppe i skibet (for at se om der boede hjemløse). Hvem var med

oppe i skibet. Stand af skibet på datoen. Stand på motor og apering samt var hynder og sejl i skibet.'

...

'Hej [selskabets besigtigelseskonsulent].

...

Jeg skal ikke udelukke at han være været ved båden inden for de sidste måneder men vi har ikke set ham være ved eller i båden på noget tidspunkt andet end dagen før den brændte. Vi passerer båden 20-30 gange pr. dag mellem kl. 0700 og kl. 1700 og der er han ikke blevet set. I weekenderne er porten låst og man kan ikke få adgang til området.

...

Min oplevelse af båden, var at den var meget medtaget og slidt. Indv. var der ingen døre, gulve eller brugbare vægge. I min verden skulle den have komplet renovering. Man kunne ikke komme frem eller tilbage inde i både da den var fyldt med affald og defekt inventar. Jeg ved ikke hvordan han skulle have slebet og lakeret indvendigt, da der ikke er noget strøm ved båden. Vi tog hovedsikringerne ude på stamvejen allerede i efteråret.

Min oplevelse af træværket udvendigt var at det virkede råddent. Jeg var meget nervøs ved at færdes på det af frygt for at træde igennem. Jeg kan ikke forestille mig at det på nogen måde kunne få liv igen.

Ligeledes var den udvendige styrepult blottet allerede da vi overtog lejemålet i sommeren/efteråret 2019 og jeg lagde en bål-presenning henover pulten da jeg var på båden, blot for at begrænse skaderne der allerede var opstået.

Hvordan har han i øvrigt fået et køleskab op i båden mens den har stået på de bukke? Han må være stærk.

...

(kan se presenning er aftaget og master ligger på nye bukke)

...

Alt ræling var løst hele vejen rundt da træet det var fastskruet i, var råddent.

...

Jeg var ombord i Feb/marts 2020.

...

Jeg var den eneste oppe i selve båden. Dog har jeg drøftet båden med andre kyndige vi har haft besøg af og de har inspiceret den ude fra.

Stand af skibet på datoen. – Faldefærdigt, råddent, ikke vedligeholdt.

...

- og med at dele af motoren og styring har været blottet over en længere periode, vil jeg mene at motoren skulle udtaget og renoveres før den ville kunne bruges igen. I rodet i bunden af båden, lå der div. hynder, sæder, glas, hylder etc.'

...

Besigt: 7 august:

Udvendig bund – gl bundmaling og malet ved ror samt ved hæl – nyere dato. Ellers bar skibet ikke nogen præg at istandsættelse udvendig bund eller fribord – regn streger og beskidt (ikke relateret til brand.)

...

Master beskidte ikke rengjort – ft. oplyser de er grovvasket!

...

Hæl og ror malet – ellers gl. bundmaling.

...

Fender, dele, anker, og kæder under skibet – bar ikke præg af at være 'klargjort' til en afhentning af [kranfirma]. Bar mere præg af at effekter bevist var henstillet for at det skulle se ud til man var ved at klargøre.

...

Stand på lak arbejde på skibet – ødelagt af vejrliget. – oplyser udvendig skulle lak være bejset og lakeret 10 gange – ses tydeligt ikke tilfældet.

...

Lønning bb side – ødelagt vejrliget – ikke brand relateret.

...

Kabelbundet ved hovedmaskine – ikke tilsluttet og flere ledninger ved maskine klippet – virker ikke som motor er brugbar eller har været i drift ft skriver ca. 2015 – men har man billeder på Iphone har man også en præcis dato.

...

Stand/konklusion:

Undertegnede må konkludere skibet henstår i en dårlig stand på master, løbende tovværk/rig, lakarbejde og områder hvor skibet ikke er brændt – der er efter undertegnede mening tale om et restaureringsprojekt på de dele der er synlige udvendig.

Der er et vidne i sagen, ..., som har været oppe i skibet forår 2020.

...

Ft har fremvist billeder fra tidligere men har ikke kunne fremviser nye billeder af skibet/standen af dette i 2019/2020.

Dette ses dog på dronebilleder side 8, fra primo 2020 samt hvor muligt at se på ikke brandskadede effekter og bærer heraf præg af skibet som et restaureringsprojekt.

Pt. ligger sagen ved anklagemyndigheden og ... er på sagen for at få agtindsigt i sagen. Undertegnede er klar over man har set personer på skibet om aften og natten hvor det brændte og skibet er uden tvivl blevet brændt af bevidst – påsat brand.

Undertegnede er ud fra mange små indicer i sagen overbevist om der er noget som ikke stemmer i sagen men har på nuværende ikke kunne se politirapporter eller brandtekniske rapporter.

Handelsværdi:

Ud fra de billeder der foreligger i sagen vil undertegnede vurdere skibet omkring kr. 300-400.000, hvis sejl og motor er i funktionsdygtig stand."

Af bilag til brev af 25/10 2020 fra klagerens advokat til selskabet fremgår bl.a.:

"Renoveringsarbejder på skibet

Indenfor er der sat nyt stort vacuum toilet med el-styring op, slebet og lakeret på toilettet og lagt nyt linoleum gulv. I soveværelset er der slebet og lakeret alle overflader, lavet nyt sengetæppe, nye sengelamper, nyt gulvtæppe.

I styrhus er lavet nyt maghony instrumentpanel over vinduer og monteret nye og brugte instrumenter, da gamle blev stjålet. Alle navigationsinstrumenter fra Raymarine. Autopilot, dybdemåler, kortplitter med eu kort, radar farveskærm med Skandinavien kort, vindmåler, brændstofmåler, vandmåler, stereoanlæg og 2 højtalere.

Over hele båden er alle hynder ombetrasket, alle gulvlemme er omformet, og der er lagt nyt gulvtæppe i alle rum, køkken og badeværelser lagt teaktræs look linoleum gulv, hele båden er slebet og lakeret indvendig.

I salonen er der indkøbt nyt bordben til bordet, opsat 4 nye læselamper og monteret 4 højtalere, suppleret op med royal Kongelig porcelæn til 12 personer i 3 skuffer. I køkkenet udskifte 3 vinduet i taget, ny induktionsplade, ny kombiovn med mikroovn, ny køkefryseskab, alle radiatorer er der monteret nye Danfoss termostater og ny cirkulationspumpe, løbende udskiftet alle batterier og brandslukkere.

Udvendig er ca 4 meter maghony ræling udskiftet, alt maghony slebet i bund bejset og lakeret 10 gange, teaktræsdæk total istandsat med ny fuger og delvis udskifte teaklister skruer og propper, fenderliste Rep og slebet, ny messinglister overalt på båden, ny maghony styrrepult med raymarine komponenter, udskiftet ene ankerspil til Wetus og nyt Anker, bunden slebet i bund og ny primer og bundmaling, alt rustfri poleret og frølår og ruller til genua liner udskiftet, der er blevet syet komplet nye hynder og ryglæn til udv sæder og trappetrin, hovedmotoren total istandsat med ny knast, nye stempler, lejer, alt indmad udskiftet, nye pakninger og malet, gear istandsat og malet, motorrum er blevet rensat og grundet samt lakeret, ny toiletpumpe, ny vinterpressining, fået lagt ny marineblå uv beskyttelse på begge forsejl, købt ny Genakker med strømpe.

Har sikkert glemt meget men brugt ca. 500.000 på istandsættelsen. Hvornår hvad er lavet skriver jeg på billederne.

Arbejder foretaget efter skibet er sat på [adresse]

Indvendig rengøring montering af ny toiletpumpe, diverse reparationer, slebet og lakeret indvendig, lagt nye tæpper i styrhus, vasket og efterfuget teaktræ, monteret ny omformer til bowpropel og køleskab, eftersat diverse lamper og udskiftet pærer, pakket master ud og lagt på nye bukke samt grovvasket disse, Renset skrogen for ruger, bundmalet alt metal såsom bagerste del af skibet samt ror, eftersat motor og generator samt efterfyldt olie og visker på motor, generator og gear. Demonteret alle rustfri stolper fra maghony ræling, slebet og lakeret 3-4 gange ud af 10, været ude med alle sejl og generelt klargjort til at komme i vandet."

Selskabets advokat har i brev af 16/2 2021 til klagerens advokat bl.a. anført:

"[Selskabets bådkonsulent] ved rådgivende skibssingeniør ... har på baggrund af besigtigelser i juni og august 2020 samt fotomateriale, herunder dronebilleder fra primo 2020 og vidneudsagn, anslået bådens handelsværdi på skadetidspunktet den 24. maj 2020.

Jeg har på vegne Søassurancen efterfølgende modtaget og gennemgået politiets rapport inklusive fotos og rapport fra Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut og Søassurancen har nu opgjort erstatningen i henhold til forsikringsaftalen.

Ankenævnet for Forsikring

22.

96873

Ved erstatningsopgørelsen er taget hensyn til, at båden fremstod i dårlig stand, herunder blandt andet master, løbende tovværk, rig og lakarbejde og at båden bar præg af at have henstået uafdækket på pladsen i en årrække.

Skaden er opgjort til kr. 200.000, hvorfra skal trækkes selvrisiko på kr. 11.250 og erstatningen på kr. 188.750, vil snarest blive overført ..."

Af policen fremgår bl.a.:

"Bådårgang: 1981

...

Liggeplads: [By 1] Havn

...

Motormodel: Perkins – renoveret i 2016

...

Selvrisiko: 11.250 kr. - Se klausuler

Forsikringssum: 750.000 kr.

...

Klausuler:

...

Policen er udstyret med fasttakseret forsikringssum. Erstatning kan ikke overstige den faktiske værdi på indtegnings tidspunktet."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"§ 3 Kaskoforsikring

...

3.2 Forsikringssum

Den i policen nævnte forsikringssum, er **fasttakseret** og skal ved indtegnelsestidspunktet svare til bådens umiddelbare handelsværdi inklusiv det udstyr, som ønskes medforsikret. Det er forsikringstagerens ansvar at korrigere sin forsikringssum ved **store** ændringer i handelsværdierne i henhold til forsikringsaftalelovens paragraffer omkring over- og underforsikring.

3.3 Kaskoforsikringen dækker skade – hele året – som følge af

a) Ild, når denne kan betegnes som ildsvåde."

Nævnet udtaler:

Klagerens båd – en motorsejlbåd, ifølge policen årgang 1981 – blev 1/6 2019 forsikret i selskab med en fasttakseret forsikringssum på 750.000 kr. Den 24/5 2020 blev båden totalskadet

ved en brand, mens båden stod på land. Selskabet har den 16/2 2021 opgjort erstatningen til klageren på 200.000 kr. med fradrag af selvrisiko på 11.250 kr., idet selskabet har anført, at der ved erstatningsopgørelsen er taget hensyn til, at båden fremstod i dårlig stand og bar præg af at have henstået uafdækket på pladsen i en årrække.

Klageren kræver, at selskabet udbetaler forsikringssummen på 750.000 kr., idet selskabet dog kan fratrække 10.000 kr. svarende til værdien af gummibåd og påhængsmotor, som han havde hjemtaget. Han har anført, at dette var bådens værdi på skadetidspunktet.

Selskabet fastholder sin værdiansættelse af båden. Selskabet har anført, at selskabet efter sagens indbringelse for nævnet har fået nye oplysninger om klagerens tidligere forsikringsforhold. Selskabet har anført, at klageren i forbindelse med forsikringstegningen ved grov uagtsomhed har afgivet mangelfulde og vildledende oplysninger, og at selskabet derfor er fri for ansvar, jf. forsikringsaftalelovens § 7, jf. § 6. Selskabet tager forbehold for at kræve den allerede udbetalte erstatning tilbagebetalt.

Urigtige risikooplysninger ved forsikringsaftalens indgåelse

Selskabet har i svarbrev af 21/7 2021 til nævnet anført, at selskabet nu er blevet bekendt med byretsdom af 15/6 2015 i en sag mellem klageren og et andet forsikringsselskab, selskab1. Af dommen fremgår det, at klageren i 2000 anmeldte et tyveri af en anden båd til selskab2, men at han blev politianmeldt af selskab2 for forsikringssvindel. I 2001 blev båden genfundet. Politiet afhørte klageren og henlagde sagen. I 2010 tegnede klageren forsikring hos selskab1 for samme båd. I 2012 anmeldte han et tyveri af instrumenter til selskab1. Retten fandt, at selskab1 ikke var forpligtet af forsikringsaftalen i forhold til tyveriet i 2012 – jf. forsikringsaftalelovens § 4 – da klageren i 2010 svigagtigt havde afgivet urigtige oplysninger i forsikringsbegæringensblanketten om sine tidligere kaskoforsikringer. Retten fandt, at klageren måtte have indset, dels at begæringens spørgsmål også vedrørte tidligere forsikringer på andre både, dels at det kunne have betydning for, om selskab1 ville tegne forsikring, hvis selskab1 kom i besiddelse af oplysninger om klagerens tidligere forsikringssag hos selskab2.

Ankenævnet for Forsikring

24.

96873

Det indklagede selskab har anført, at det på tegningstidspunktet i maj 2019 må have været klart for klageren, at retssagen mod selskab1 ville have betydning for det indklagede selskabs risikovurdering – særligt når der henses til, at selskabet spurgte til klagerens skadehistorik. Selskabet har anført, at klagerens manglende og vildledende oplysninger kan tilregnes ham som groft uagtsomt, og at selskabet er fri for ansvar, jf. forsikringsaftalelovens § 7, jf. § 6.

Nævnet lægger til grund, at klageren ikke har svaret urigtigt på konkrete spørgsmål fra selskabet om hans tidligere forsikrings- og skadehistorik i forbindelse med forsikringsaftalens indgåelse i maj 2019.

Nævnet finder, at det ikke kan tilregnes klageren som groft uagtsomt, at han ikke af egen drift oplyste selskabet om sin tidligere tvist med selskab1 og dommen af 15/6 2015.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at klageren som udgangspunkt kan gå ud fra, at det for så vidt angår hans personlige forhold og hans skade- og forsikringshistorik vil være tilstrækkeligt for ham i forbindelse med indgåelse af forsikringsaftalen at besvare de konkrete spørgsmål, som selskabet har valgt at stille ham i forsikringsbegæringen.

Nævnet har også lagt vægt på, at selskabet ikke har godtgjort, at der ved forsikringsaftalens indgåelse forelå konkrete og objektive omstændigheder i relation til den forsikrede båd, som indebar en indlysende forøget risiko for, at der ville indtræde en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed, og som derfor burde have været oplyst af klageren til selskabet. Det kunne eksempelvis have været særlige, risikoforøgende forhold ved selve båden, bådens opbevaring eller bådens anvendelse.

Nævnet bemærker, at selskabet har anført, at klageren også på øvrige punkter har afgivet vildledende oplysninger til selskabet ved forsikringsaftalens indgåelse i maj 2019 – herunder ved at oplyse, at båden befandt sig på en liggeplads i havn, selvom den reelt havde stået på land siden slutningen af 2016, og ved at fremlægge beskrivelser og fotos, der gav indtryk af, at båden var

Ankenævnet for Forsikring

25.

96873

fuldstændig renoveret, ekviperet, istandsat og sejlklar. Nævnet lægger til grund, at selskabet ikke har modtaget væsentlige, nye oplysninger angående disse forhold, siden selskabet ved brev af 16/2 2021 anerkendte at dække skaden med 200.000 kr. før selvrisiko. Nævnet finder, at selskabet på nuværende tidspunkt er afskåret fra at kunne gå frem efter forsikringsaftalelovens § 6 og § 7 og påberåbe sig, at selskabet er fri for ansvar på grund af urigtige risikooplysninger afgivet af klageren angående forhold, som har været selskabet bekendt før brevet af 16/2 2021. Nævnet henviser til forsikringsaftalelovens § 8, hvoraf det fremgår, at selskabet skal påberåbe sig sine rettigheder efter forsikringsaftalelovens §§ 5-7 uden unødigt ophold efter at have fået kendskab om oplysningernes urigtighed.

Nævnet finder herefter, at selskabet ikke har bevist, at klageren ved forsikringsaftalens indgåelse i maj 2019 har afgivet urigtige eller mangelfulde risikooplysninger, som kan føre til, at selskabet nu er fri for ansvar, jf. forsikringsaftalelovens § 6 og § 7.

Erstatningens størrelse

Det fremgår af policen, at forsikringen er tegnet med en fasttakseret forsikringssum på 750.000 kr. Forsikringen trådte i kraft den 1/6 2019.

Af forsikringsaftalelovens § 75, stk. 2, fremgår det, at den ansatte værdi i en takseret police er bindende for selskabet, for så vidt selskabet ikke godtgør, at den ansatte værdi overstiger, hvad der med rimelighed kan anses som forsikringsværdien. Af stk. 1 fremgår det, at forsikringsværdien er den værdi, skibet havde på det tidspunkt, da selskabets ansvar begyndte.

Selskabet har anført, at bådens værdi hverken var 750.000 kr. på skadetidspunktet eller på tidspunktet for forsikringens tegning, og at forsikringssummen på 750.000 kr. derfor ikke er bindende for selskabet. Selskabet har opgjort værdien af båden til 200.000 kr. på grundlag af taksators vurdering og med fradrag for, at der ikke var sejl eller funktionsdygtig motor. Selskabet har anført, at båden på skadetidspunktet fremstod i dårlig stand indvendigt og udvendigt, og at blandt andet master, løbende tovværk, rig og lakarbejde bar præg af at have henstået

Ankenævnet for Forsikring

26.

96873

uafdækket på pladsen i årevis. Sejlene var ikke til stede på eller ved båden, og motoren var ikke funktionsdygtig, idet kabler til maskinen var klippet over og ikke tilsluttet.

Klageren kræver, at selskabet udbetaler forsikringssummen på 750.000 kr., idet selskabet dog kan fratrække 10.000 kr. svarende til værdien af gummibåd og påhængsmotor, som han havde hjemtaget.

Klageren har anført, at båden er blevet gennemgribende renoveret og vedligeholdt i hans ejertid. Han har fremlagt en beskrivelse af de renoveringsarbejder, som han har udført. Motoren var nyrenoveret i 2016, og klageren bestrider, at den ikke skulle fungere. Sejl og hynder befandt sig forrest i båden og blev brændt væk ved den voldsomme brand. Båden var klargjort til søsætning, kort tid før den brændte, og der var bestilt kranservice. Selskabets egenindhentede taksatorrapport lægger ensidigt selskabets antagelser til grund, og vurderingerne er foretaget af en person, der tilsyneladende ikke er i besiddelse af brandtekniske kompetencer. Båden har stået på pladsen siden oktober 2016, men har været afdækket af en presenning, og klageren har løbende været ved båden. Båden har været sat til salg i kommission i en periode i 2018 for 799.000 kr., og klageren og bådmægleren var enige om prisansættelsen. Klageren har fremlagt en salgsannonce vedrørende en båd af samme type med en salgspris på 1.490.000 kr.

Af politirapporten af 24/5 2020 og 8/6 2020 fremgår det, at ejeren af firmaet – der siden foråret 2019 har lejet grunden, hvorpå klagerens båd henstod – har forklaret, at de ansatte er til stede i området på hverdage mellem 7 og 17. Han har aldrig set nogen gå ved båden og restaurere den. Han var oppe i den nu udbrændte båd omkring marts 2020 og kunne se, at båden var forfalden og havde brug for en stor restaurering. Han skønnede, at der skulle bruges nogle hundrede mandetimer, før båden kunne sættes i vandet.

Af selskabets bådkonsulentrapport af 7/8 2020 fremgår det, at konsulenten har været ved båden tre gange efter branden. Konsulenten anfører, at båden henstår i en dårlig stand med hen-

syn til master, løbende tovværk/rig, lakarbejde og områder, hvor skibet ikke er brændt. Han vurderer, at der er tale om et restaureringsprojekt på de dele, der er synlige udefra. Skibet er på ingen måde klargjort til søsætning ud over, at der er malet med rød bundmaling på hælen og ror. Det virkede ikke til, at motoren var brugbar, idet flere ledninger var klippet, og der lå et kabelbundet, der ikke var tilsluttet. Konsulenten har rekvireret dronebilleder optaget i starten af 2020, hvor skibet fremstår præget af vejrliget som følge af at have henstået i mange år uden mulighed for vand og strøm på pladsen. Han anfører, at han ud fra de foreliggende billeder vil vurdere bådens handelsværdi på skadetidspunktet til omkring 300-400.000 kr., hvis sejl og motor er i funktionsdygtig stand. Taksator har videre anført, at han ikke har kunnet konstatere rester af hynder eller sejl i den udbrændte båd. Sejlene til den pågældende bådtype vil fylde rigtig meget, og hvis de havde været ombord, ville han have set rester efter disse i forskibet, som egentlig var det sted, der var mindst brændt. Af fotos ses i øvrigt, at der var råd i rælingsplanke, og dette blev mundtligt bekræftet af personer, der arbejdede på pladsen.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at selskabet har godtgjort, at den ansatte forsikringssum på 750.000 kr. i policen overstiger, hvad der med rimelighed kan anses for bådens værdi. Nævnet finder derfor, at den fasttakserede forsikringssum på 750.000 kr. ikke er bindende for selskabet ved erstatningsopgørelsen, jf. forsikringsaftalelovens § 75, stk. 2, og at erstatningen i stedet skal opgøres på grundlag af bådens handelsværdi på skadetidspunktet.

Efter en samlet vurdering finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har opgjort erstatningen skønsmæssigt til 200.000 kr. med fradrag for selvrisiko. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at betale yderligere erstatning til klageren.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på de vurderinger af bådens stand, som er fremsat af selskabets besigtigelseskonsulent. At båden var i dårlig stand, understøttes af et vidne, som har set båden i marts 2020, og som har udtalt sig til politiet. Vurderingen om bådens dårlige stand underbygges også af de fremlagte fotos – herunder dronefotos fra starten af 2020.

Ankenævnet for Forsikring

28.

96873

Nævnet har også lagt vægt på, at klagerens oplysninger om sine renoveringsarbejder på båden – i hele perioden mens den har stået på land samt i foråret 2020 op til branden den 24/5 2020 – ikke foreligger nærmere dokumenteret.

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

Nævnet bemærker, at selskabet har taget forbehold for at kræve erstatningen tilbagebetalt fra klageren. Nævnet har med sin afgørelse ikke taget stilling til, om der foreligger omstændigheder, som kan give selskabet en ret hertil.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Peter Thønnings