

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 1. juni 2022 blev i sag nr. 97134:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Allianz Global Corporate & Speciality SE
v/Pantaenius A/S
Østerbro 11, Postboks 110
7800 Skive

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Det fremgår af sagen, at klageren den 30/8 2020 påsejlede en klippe i udlandet. Selskabet har anerkendt begivenheden som dækningsberettigende. Klageren har i klageskema af 28/7 2021 til nævnet og i medfølgende bilag bl.a. anført:

"Pantaenius har meldt fra mht. betaling af skader på mit skib.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

At Pantaenius ender med at ville erstatte både skader skib, tort og svie for mit vedkommende og økonomisk tab, samt tabt arbejdsfortjeneste gennem et år mm.

...

Beskrivelse:

...

Efter at være blevet slået ned, kommet på hospital, og ikke turdet være på båden, af frygt for ny vold, var jeg nødt til at sove på hotel, hos venner, når det var muligt, spise dyrere end sædvanligt, køre taxi, når der ikke var busser, eller ambulance eller politi, hvilket selvfølgelig fordyrede projektet, ... og da Pantaenius nægtede at betale reparation af båden, og jeg var nødt til at tage store mængder penge ned, for at betale materialer, håndværkerregninger, transport mm. Blev hele projektet i den grad fordyret, hvilket Pantaenius havde beskyldt [klagerens lokale bekendte] for at være skyld i, ved at forhale sagen, hvilket klart er tilbagevist, jvf diverse dokumenter, fremsendt til Pantaenius!

Pantaenius trak sig ud af sagen, opsigde min forsikring efter ... års skadefrit forløb, og forårsagede et fordyringsforløb, især forårsaget af den kontakt, som forårsagede volden, (og hvorfor skulle de to personer nævne noget sådant, hvis det ikke var sandt)? Jeg kan selvfølgelig gøre rede for diverse udgifter, hvis det skulle blive nødvendigt, men de fleste dokumenter vedr. disse ting, befinder

Ankenævnet for Forsikring

2.

97134

sig på båden, som nu befinder sig [i udlandet], afventende besked på færdigreparation, hvilket jeg ikke har kapital til! Det siger sig selv, at hele forløbet er klart fordyrende!

Undervejs har der også indfundet sig andre uheldige omstændigheder, som lader sig dokumentere, såsom tyveri af lejet bil, med efterfølgende skade på sidespejl, og tyveri af bl.a. iPad o.a. Der har været tale om tab af flere telefoner, bl.a. en glemt i en taxa, hvilket også kan vises kvitteringer for! Vi kan også fremsende billeddokumentation for mange af de forekommende skader og hændelser, hvis det ville vise sig, at være appropriat! Ydermere kan der fremvises dokumentation for hospitalsophold og som følge af volden har det også vist sig nødvendigt at skulle have foretaget en operation i lysken.

...

Testimony!

...

Following was, what happened the 29th of september in ...! Significator, had after long time of discussion, meetings, and broken appointments, had the engine repaired, by ..., the local expert, and in the same moment, he asked the Port Police, to give meeting for an inspection of the case!

But the Port police had already arrived, and I found them at the stairs up to the office, ..., where they very kindly asked me, if I agreed in coming up in the office to discuss circumstances!

They had already at this moment changed attitude, and they nearly pushed me up the stairs, and into the office, where they let me understand, that Pantaenius had called them, and told them, that the offer, that [klagerens lokale bekendte], had given them, was too expensive! Significator, tried to loose me kindly, from the very unpleasant position, they held me in, and try to explain, that the offer was very favourable!

Whereafter, they started to smash me down! They hit me in my face, in the kidneys, and the lever, and smashed me in my better parts, with both knees and legs! I must in this place, of this testimony, say, that they was most professional, as there was no signs of the violence, after the misdeed! After I was pushed down the steeps, and nearly kicked down the stairs again!

...

A week later, when I was not on the boat, it happened, that a window of the boat, was broken up, and someone, got into the boat, smashing around, and stealing a lot of things, of which, I will try to produce a list!

...

To close this report, I have to mention this episode, finally it happened the day, where I had the appointment to give statement of these happenings, two men, not the same, that had violated me, came to the harbour, and tried to keep me away from coming to give testimony! Therefore, I was delayed to the meeting!!! I must say, that the officers, which I have been talking to, at the office, have been very professional. So I will use this opportunity, to give my thanks, and send my greetings to them."

I mail af 16/9 2021 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Klager, der har sin båd kaskoforsikret igennem Pantaenius (selskabet i det følgende), sejlede på en klippe i [land] og båden blev skadet. Da båden ikke kunne repareres, hvor den lå, var det nødvendigt med midlertidige reparationer, så båden kunne flyttes. Efter forskellige besværligheder

blev skaderne takseret og Pantaenius afsluttede sagen ved, at betale klager det kontantbeløb, som skaderne var opgjort til i taksatorrapporten.

Klagen

Selskabet tolker klagen sådan, at der klages over, at selskabet nægtede at betale reparation af båden og forsinkede processen. Klager angiver at Pantaenius efter ... skadefri år har opsagt forsikringerne.

...

Sagsfremstilling

Jfr. bilag 2 orienterede klager i mail den 1. september 2021 at han havde fået en rimelig alvorlig skade på sin båd ved at han var sejlet på en klippe. Og at han blev trukket i havn ... Stadig jfr. bilag 2 bad selskabet klager om at udfylde en skadeanmeldelse og sende nogen fotos af skaderne og evt. et prisoverslag på reparationen.

Jfr. bilag 2 fortsat, sendte klager den 2. oktober 2020 sit eget rids over udgifter til reparation på 51.720 Euro og oplyste at [havnemyndighederne] var begyndt at beklage sig over forholdene og at havnemesteren var begyndt at klage over, at han lå i vejen.

Selskabet svarede i mail 5. oktober 2021, bilag 2, at ud fra tilbud (klagers rids over udgifter) at det vist var en totalrenovering af båden. Det der skal tilbud på er det, der relaterer sig til kollisionen med klippen. Endelig bad selskabet klager om at udfylde skadesanmeldelsen, så ville selskabet sende den til taksator for at afdække hvad der hører til skaden.

Jfr. bilag 3 modtog selskabet den 15. oktober 2021 den udfyldte skadesanmeldelse.

Jfr. bilag 4 sendte selskabet den samme dag sagen til taksatoren ... I den mail, som selskabet sender til taksatoren, er klippet en mail ind fra en af klagers venner på ... Vennen [klagerens lokale bekendte] beskriver at klager har alvorlige problemer. Da han ankom til ... konfiskerede havnepolitiet bådens dokumenter og ville ikke tillade klager at forlade ... før hans båd var repareret. Vennen beskriver, at havnemyndigheder og havneledelsen havde klaget til klager mange gange. De skulle også have fortalt klager, at hvis han ikke fik ordnet båden, ville de flytte den til et andet men ikke så sikkert sted. Vennen beskriver, at han har forsøgt at hjælpe klager, men at det er meget svært, da klager har haft et psykisk sammenbrud og ... Det er vanskeligt for klager at kommunikere med nogen. Vennen beskriver at adskillige gange har politiet bragt ham hjem, to af gange var han faldet i vandet og to gange var han bragt til det lokale hospital. En af de gange han faldt i vandet, mistede han sin mobiltelefon og alle kontakter.

Vennen [klagerens lokale bekendte] skiver at klager har arrangeret med et værft [andet sted], at de kan reparere båden, men at værftet er frustrerede over konstante forsinkelser og det er muligt at de ikke vil få muligheden for at reparere klagers båd fordi alle på denne tid af året tager bådene op og får dem opbevaret på værftet. Havnemyndighederne og de lokale bådejere vil vide hvornår klagers båd forlader havnen og spørger dagligt og presser klager.

Jfr. bilag 5 mail af 16/10 2020 fra taksator ... til skadesbehandler hos selskabet beskriver han, at når der er foretaget midlertidige reparationer kan han besigtige båden og udstede et sødygtighedscertifikat, som gælder til en tur til et værft valgt af ejeren, hvor den kunne færdigrepareres. Men nogen skulle tale med ejeren, da det kun er ham som kan sætte dette projekt i gang. Ska-

desbehandleren svarede den 21/10 2020 at han forgæves havde forsøgt at ringe til klager, men ville forsøge igen senere.

Jfr. bilag 6 mail 16/10 2020 fra taksator ... til selskabet havde [taksator] været i kontakt med lederen af havnepolitiet som havde erklæret, at båden havde en motorskade. Efter inspektion af en [lokal] skibssingeniør, som var involveret af ejeren, ville han udstede et sødygtighedscertifikat, så skibspapirerne kunne frigives. Siden ejeren ikke var samarbejdsvillig, lå båden stadig langskibs og der var stor konflikt med nabobådene i havnen fordi den lå på pladser, som tilhørte andre både.

Selskabet svarede i mail af 21/10 2020, bilag 6, at man havde haft en opringning fra en dansk ven. Havnekaptajnen ville ikke tale med klager. Selskabet foreslog, at taksator, at denne kunne tage til ... og mægle mellem klager og havnekaptajnen. Eller gøre det telefonisk.

Jfr. bilag 7 mail af 04/12-2021 til bl.a. klager inspicerede taksator den 4/12 2021 båden. Han beskriver, at han har inspiceret nogen reparationer (midlertidige) i stævnen. Endvidere beskriver han som punkt a. til b. nogle arbejder, der skal udføres for at båden selv kunne sejle til det nærmeste værft for at blive inspiceret på land.

I bilag 8 mail af 8. januar 2021 redegør selskabet til de involverede parter om sagsforløbet. Herunder at taksator fra den 16. oktober til den 18/11 2020 uden succes havde spurgt om tilbud på reparationer og midlertidige reparationer. Endvidere havde selskabet den 18. november 2020 mailet en erklæring til klager som denne skulle underskrive for, at der kunne udføres midlertidige reparationer, båden sejles på værft og endelige reparationer udføres der. Selskabet garanterede at betale omkostningerne herved. Erklæringen var nødvendig, da selskabet ikke uden klagers/ejeres samtykke kunne reparere båden. Klager underskrev ikke erklæringen.

Som bilag 9 vedlægges taksatorrapport. Jfr. side 8 i rapporten blev båden besigtiget sammen med klager og hans [lokale] repræsentant. Side 13 er de skader som klager har påpeget opgjort til 15.590 Euro. Taksator godkendte skader for 13.640 Euro, ikke langt fra klagers opgørelse.

Jfr. bilag 10, mail med afregning og opsigelse, afregnede selskabet jfr. bilag 8 et kontantbeløb, som svarede til det skaden var opgjort til i taksatorrapporten: Samtidig opsigte selskabet med forkortet varsel jfr. § 2 stk. 2 i fællesbetingelserne kaskoforsikringen af klagers båd.

Konklusion

Der er således ikke belæg for at selskabet ikke ville betale for reparation, men har endda garanteret betaling af midlertidige reparationer. Når processen har været lang skyldes det ikke selskabets forhold, men at klager angiveligt har haft et psykisk sammenbrud."

Klageren har i mail af 27/9 2021 til nævnet bl.a. bemærket:

"Fremsendelse af dokumenter fra Pantaenius, er på flere punkter mangelfuld, især mht. diskussion, vedr. forsinkelse af sagen, hvor undertegnede har fremsendt mailkorrespondance, mellem [klagerens lokale bekendte] og taxator, som er foregået på [lokalt sprog], men som vi møjsommeligt har oversat til engelsk, og fremsendt til selskabet, som klart viser, at forsinkelsen, hverken skyldes [klagerens lokale bekendte], eller undertegnede, men som overhovedet ikke er medsendt!

Ligeledes er mail ang. vold, med efterfølgende hospitalsindlæggelse, og ugen efter, hvor jeg ikke kunne være på båden: indbrud på båden, og tyveri, af en del effekter, ikke medsendt!

Ligeledes er jeg heller ikke enig med Pantaenius mht. hvornår skadesanmeldelsen blev fremsendt. Den blev fremsendt straks efter modtagelsen, på FAX, fra det nærmeste hotel ... i [by]! Kvittering herfor, kan fremskaffes! At Pantaenius sidenhen giver besked på, at de gerne vil modtage en skadesanmeldelse, men på engelsk, kan jeg ikke gøre for! De trak da også anmodningen tilbage, da de fandt den – man kan jo også tydeligt se, at den kopi af skadesanmeldelsen, som de har fremsendt, er på dansk!"

I mail af 18/11 2021 fra klageren hedder det bl.a. videre:

"Jeg skal også lige her påpege, at undertegnede straks i forløbet, opfordrede til, at der blev sendt en taxator frem, som kunne tage sig af sagen, hvilket blev siddet overhørigt! I stedet blev det mig, der kom til at få hele forløbet til at køre, og også at punge ud til reparatører mm., hvilket min økonomi overhovedet ikke er til!

Den 1/10, tror jeg (jeg har ikke lige her i skrivende stund, pågældende e-mail) modtog jeg en tak for modtagelsen af tilbud, som [klagerens lokale bekendte] havde fremsendt, og endnu en opfordring, til at tilsende endnu en skadesanmeldelse, denne gang på engelsk, og lige, om priserne i tilbuddet, som udgjorde 51720 Eu var i EU eller danske Kroner, hvor det klart fremgik af tilbudsopstillingen, at det var Euros! Og jeg kan lige se sådanne skader blive repareret for 50.000 Kr.

...

Efter at jeg havde fået båden trukket ind til ..., og fået inddraget mine papirer og fået udstedt et BAN, begyndte jeg selvfølgelig at opsøge mulighederne for at komme på land på et af de flere boatyards på stedet, og søgte efter mulige reparatører, og kom også i kontakt med et par stykker, hvoraf jeg kan medsende en mail til en af dem, men der skete ikke rigtig noget! Jeg havde ikke rigtig opfattelsen, af at det var så kæmpestor en sag, men jeg kan godt se, at hvis man kommer med 5-6

knob, og så lige pludselig står stille, så kan der godt ske omfattende skader, og selve fronten af skibet så jo ikke for godt ud!

Men så en dag, var der en mand ved båden, [klagerens lokale bekendte], som jeg fik en samtale med, og han sagde, at han godt ville påtage sig opgaven! Han var lokal, og kendte hele lokalsamfundet, glasfiberfolk, ingeniører, elektrikere, motorfolk mv., så jeg tog imod hans tilbud, og vi mødtes, ad nogle omgange, og han, og jeg også (jeg har SVB katalog, og har i stort omfang handlet online med dem), snakkede med håndværkere, som besøgte båden, og kom med rimelige tilbud, som vi så efterfølgende tilsendte Pantaenius; Enkelte skulle komme andre steder fra, bl.a. folk, som skulle godkende de foreløbige reparationer, og skibets førlighed, og udskrive de tilhørende dokumenter, og alt sammen så ud til at kunne køre på skinner, indtil [selskabets medarbejder] ved en telefonsamtale blev så rasende, at han smadrede røret på, og efterfølgende ikke har villet snakke med mig, og efterfølgende fik jeg en mail fra dem, som de også har medsendt som dokument, hvor han skriver, 'At så let går det ikke';

Efterfølgende blev folk fra [storby] involveret, og man har på fornemmelsen, at sagsbehandlingen først gik i gang her, og det blev yderligere uoverskueligt, og der tilstøder så også overfald, hospitalsophold, indbrud tyveri mm.

...

Egentlig besøg af taxator, blev der i virkeligheden først tale om den 16. oktober 2020, jvf. en mail af samme dato fra denne til Pantaenius, og først sat i værk midt i december, kort før jul, og [tak-sator] kan jeg se lægger allerede op til at træde ud af sagen mellem jul og nytår, og allerede først i januar, afsluttede Pantaenius sagen, med ca. 101.000 kr., godt 25 % af de estimerede udgifter!

Og så stod jeg så bare alene, med alle yderligere udgifter, og med en oplysning om, at jeg kunne henvende mig til Ankenævnet for Forsikring, og med opsigelse af min forsikring, efter ... år uden en eneste anmeldt skade; Og det er selvfølgelig på de betingelser, og den ringe hjælp, som jeg havde fået, har der været en fordyrende effekt, i allerhøjeste grad!

Jeg skal da også lige sige, at mange af arbejderne allerede i det forløbne var sat i gang; hele Inox-forstykket var sendt til [storby] for reparation, ... fra [storby] skulle komme og påsætte forstævnen, samt ankerrullen, med den midlertidigt reparererede forpulpit, ankerspillet var blevet afmonteret og repareret, og genmonteret, således at vi kunne få godkendelsesdokumenter, og tilladelse til afsejling til endelig klargøring på anerkendt værft!

Havde de bare sendt deres mails til mig, selvom jeg havde mistet flere telefoner, og en iPad, modtager jeg da stadigvæk mine mails derhjemme i Danmark, men i begyndelsen var der ikke mange mails, og sidenhen stort set ingen fra Pantaenius!

I stedet valgte man at benytte [klagerens lokale bekendtes] mail ang. mine hospitalsophold, og satse på, at jeg havde fået et psykisk breakdown, men dette var kun i forbindelse med overfaldet oppe på Portpolices kontor, som er beskrevet i min politianmeldelse.

...

Jeg sidder stadig her på ..., og har på mange måder sat [båd] i stand, og har selv for en stor dels vedkommende selv betalt for udgifterne, men mangler stadig at få istandsat kosmetisk stævnen, og få lavet rorfunktionen, hvor der skal etableres ny wire på kvadranten, og så er der de mange ting, som er blevet mistet eller ødelagt, men som ikke er nødvendige for bådens sejl-færdighed! Eller alle de ting, som kan bringe båden op i samme stand, som den var på det tidspunkt, da skaden opstod, eksempelvis er sprayhooden ikke blevet syet, der er ikke kommet nye dobbeltsiddehyn-der i cockpittet til erstatning for dem, som forsvandt mmm., vindmåler er ikke lavet, de repetere, som sad i styrepulten er ikke fornyet; samt alt, hvad der er forsvundet i det forløbne tidsrum, mm.

Og så kan jeg da også lige nævne al den tid, som er gået, hvor jeg har skullet se efter båden, og være til stede hernede, for at arrangere, hvor jeg ikke har haft mulighed for at tage hjem og være sammen med min familie og tjene penge, ja, hvor meget har det ikke kostet i tabt arbejdsfortje-neste; og alle de extraudgifter, jeg har haft, som jeg ikke havde regnet med!

...

Et slag på tasken: Det har nok i det forløbne år kostet mig omkring 400.000 kr., udover, hvad det normalt koster mig at leve!"

Klageren har i et brev fremsendt til nævnet den 18/11 2021 bl.a. tilføjet:

"Den 10. oktober 2021, Værftet på ...

Ved nærmere gennemlæsning af det materiale, som Pantaenius har tilsendt, som dokumentation, til Ankenævnet for Forsikring, er der gentagne gange flere ting, som undrer mig over!

Ankenævnet for Forsikring

7.

97134

1. At de ikke som bilag har medsendt det oprindelige tilbud fra [klagerens lokale bekendte] på 51720 EU? Jeg har ikke dette dokument, kun som fotografi, af mail fra Pantaenius, hvor de har medsendt det i mailen af 5/10 2020! Det er en smule forvansket, idet der mangler et par posteringer fra begyndelsen af dokumentet på tilsammen: 4100 EU! Dette fotografi medsender jeg som bilag! Det er afsendt fra mig via mail den 2/10 2020, så Pantaenius har en original af dette, som [selskabets medarbejder] også omtaler i sin mail af 5/10 2020!

2. At de så afslutter sagen med ca. 25 % af dette beløb! Hvorfor har de lige valgt det?

...

6. ... tendentiøse dokumentation, som Pantaenius og [taksator] har fremsendt, kun med det formål, at godtgøre, at jeg gennem hele sagsforløbet, har været psykisk ustabil! Dette er ikke sandt, og hvorfor [klagerens lokale bekendte] har fremsendt denne beskrivelse af mig, ved jeg ikke, eller kan jeg kun gisne om, og jeg mener, at den er fremsendt, efter at Pantaenius har udtalt, at de ikke vil honorere ham, for hans tilsyn og beskyttelse af [båd], med meget mere, jvf. mail tilsendt Pantaenius! Og det kan man sige generelt om det fra Pantaenius fremsendte materiale, at det i høj grad er mangelfuldt til at belyse sagen, og i den grad tendensiøst! Det er jo så blevet nødvendigt, at jeg skal støve det materiale op, og en del af det er sendt fra [klagerens lokale bekendtes] telefon, og han har jo, eftersom han ikke oppebærer løn, trukket sig fra det videre arbejde;

...

[Klagerens lokale bekendte] er på ..., i gang med andre projekter, men har jo været den førende mht. kommunikation, som for det meste, er foregået på [lokalt sprog], og derfor ligger han inde med en del af kommunikationen; Han har langt hen ad vejen været min trofaste medarbejder, og langt hen af vejen: Ven, men jeg kan godt forstå, at han trækker sig, uden udsigt til løn, men det er jo ret beklageligt for mig, som må stå her alene, og med udgifter, strabadser, mmm.

7. ... 1. Undertegnede kom herved for ca. 2½ måned siden, og har istandsat skibet, bortset fra det, som jeg ikke selv kan udføre: Stævnens færdiggørelse, kosmetisk, men også styrkemæssige har jeg konstateret, gennem samtaler og syn fra lokale håndværkere, som jo må overtage jobbet, nu da [klagerens lokale bekendte] og ... fra [storby], som jo har udført første del af reparationen viser sig ikke at komme, efter at jeg har ventet dem mange gange gennem den forløbne tid, hvor jeg har opholdt mig her; rorwiren, som bristede ved den fatale afsejling fra ..., hvor vi blev lokket på grund, da vi lyttede til en lokal fra kajen, som fortalte os en kurs ud af havnen.

...

Vi var nødt til at gå til ..., og skifte motorolie! For at gå i nødhavn på ..., fik vi hver en bøde på 5000 EU, samt en til skibet, altså i alt 15000 EU – over 100.000 dk, (Vi havde vist ikke tilladelse til at gå for sejl, eller overhovedet at gå ind til ...)! Vi blev selvfølgelig opbragt af det lokale Portpolice, og havde svære forhandlinger med at komme videre mod ..., hvor Portpolice ventede os og modtog skibets papirer!

...

7. 2. Men jeg har brugt virkelig meget tid på pumper, instrumenter, akkumulatorer, (for at få sorteret dem fra, som er kommet til skade, ved indtrængen af vand: i hvert fald tre meget dyre Gel-akkumulatorer, og et almindeligt startbatteri, som er smidt ud); Og El. I det hele taget, samt elektronik om bord, og det er lykkedes mig, at få autopiloten, samt alle de navigationsinstrumenter, som ikke sidder på styrepulten, op at stå; kun tilbage, som ikke duer mere: 3 repeatere og vindsystemet, hvoraf en vinge er forsvundet ved sammenstødet, og signalet derfra, men som jeg måske kan få repareret, hvis jeg kan få en mand i masten, når båden forhåbentlig kommer i vandet! Men jeg har også meget at skulle punge ud til: Pladslejen her er ikke billig, færdiggørelsen af stævnen, Materialer, og et nyt Bruceanker, med 100 meter 10 mm kæde kalibreret DIN 766, samt Wasi-

Powerball og samling mellem anker og kæde (Bruceankeret produceres ikke mere, men jeg har fundet en udmærket efterligning, produceret i Kina, men det bringer selvfølgelig ikke kvalitetsniveauet op på bådens vante niveau, så jeg vil konstant være på udkik efter et brugt originalt, som er det bedste, og måske kan dette gå i bytte; Men det originale, er næsten ikke til at betale)! Jeg skal desuden have fundet en Dinghy, som jo er totalt uundværligt ved sejlads i disse farvande, Hondamotor 2,3 HK må vente, men måske en af de billige el-motorer, til erstatning for den, jeg havde! Ellers må jeg klare mig med den gamle totakts, som jeg købte i USA! Jeg må også have nye hynder til cockpittet, som jo blev stjålet i ...; to vandliniestriber, som blev slidt af, da båden sled op af fenderne med den kraftige pålandsvind, skal males, og hækken skal på et stykke, slibes og males, som jeg har repareret med epoxy!

...

Boatyard på ... søndag den 17/10 2021:

... Undertegnede sidder nu for jeg ved ikke hvor mangen gang at lave en nogenlunde overskuelig opstilling over det finansielle i denne sag! Dette er jeg hverken uddannet til, eller dygtig nok til, og det har strakt sig over så lang tid, og så mange steder, i denne båd, som i samme tidsrum har været under reparation for så mange forskellige ting, med så mange forskellige håndværkere, og i et samarbejde med min contractor, [klagerens lokale bekendte], som har siddet med det meste af overblikket, og som nu, faktisk, for lang tid siden, har trukket sig fra jobbet, med al sin ekspertise, og viden om sagen og dens mange delforløb, samt papirer og regninger og kvitteringer!

Jeg har forsøgt at få opstillet et skema, som jeg overhovedet ikke ved hvordan kan medsendes sagen, bygget op over det oprindelige tilbud, og hvad der så til dato er udført af nødvendige reparationer, helt færdigt, eller kun delvist, samt erstatninger af bortkomne effekter, både ved selve ulykken, og som efterfølgende heraf;

Og selvfølgelig de udgifter, som efterfølgende er blevet betalt, helt eller delvist, og alle de ting, som mangler: Reparationer og erstatninger, og på en eller anden måde prissætte dem, som i alt er et mål for den forringelse, båden har været udsat for, siden istandsættelsen er påbegyndt, til dato, og hvad mangler i det hele taget for at få båden op på kvalitetsniveau, fra før denne forsikrings sag tog sin begyndelse! Og hvad der er betalt for dokumenter, i bøder, materialer af alle mulige slags, anvendt til istandsættelse, reparationer mm.

Og ved gennemgang af papirerne hertil, er jeg faldet over adskillige noter, som jeg har gjort undervejs, som jeg mener har betydning for bedømmelse af sagen, og som jeg vil medtage under denne udredning:

a) Angående følgeskader: Efter vold, indbrud og tyveri: [Selskabets medarbejder] skriver, at med hensyn til indbrud og tyveri er det en ny sag, som han dog ikke nærmer sig yderligere, sender ingen skadesanmeldelse, og ophører efterfølgende enhver form for kommunikation!

Så vidt, jeg mener, at så længe, jeg er forsikret i selskabet, må jeg da også være berettiget til erstatning! Men det må tiden vise! Der kan vel ikke være tidsfrister til at oprette en sag, i hvert fald i dette grænsetilfælde, og med hensyn til vold, tyveri og følgeskader, kan der vel ikke være tidsfrister!

b) Det er utroligt, at enhver form for rapporter om vold, hospitalsindlæggelser, og efterfølgende hændelser, mangler totalt i Pantaenius og [taksators] indberetninger!

Ankenævnet for Forsikring

9.

97134

c) Jamen, det kan ikke være rigtigt, at det i det hele taget skal være mig, som skal sidde og lave hele dette stykke arbejde! Det er jeg overhovedet ikke kapabel, eller uddannet til! - Det er jo umenneskeligt, og sådan har det været lige siden denne sag blev oprettet! Det havde jeg ikke lige set!

d) Man kan da ikke forvente, at jeg skal lægge ud for alle udgifter! Og der er jo ingen her, som vil arbejde, uden at betalingen falder med det samme, og ikke altid med kvittering! Og det er jo også helt sikkert, at [båd] får ikke lov til at forlade ..., før at alle udførte arbejder mm. Er fuldgældigt betalt!

e) Hvordan skal jeg nogensinde finde orden på hele denne redelighed, hvor de fleste dokumenter, papirer, regninger, kvitteringer, bonner mmm. Er skrevet på [lokalt sprog]? Og kvitteringer for politianmeldelser er ligeledes på [lokalt sprog], og selve anmeldelsen har jeg ikke fået kopier af!"

Af mail af 20/1 2022 fra klageren til nævnet fremgår bl.a.:

"Hvorfor udbedes der skadesanmeldelse på engelsk og hvorfor så lang tid efter at have modtaget første på dansk?

- den 15.10 om situationen, tages der først kontakt fra Pantaenius til [taksator] og diverse mails skrives mellem dem, men, hvorfor er undertegnede ikke med cc? Og hvorfor skriver [selskabets medarbejder] *'he don't have a mail he can trust'* alle kan i dag uanset mistede telefoner mm. tilgå deres mails via Web mail og næste mail jeg modtager fra [selskabets medarbejder] er den 8.1.21.

Hvorfor inspicerer [taksator] først båden 3 måneder efter ulykken selvom der er korrespondance ml. [selskabets medarbejder] og [taksator] om at finde en løsning fra den 15.10 - i bilag 4 - skriver [selskabets medarbejder], at [taksator] skal prøve at mediate mellem parterne, men, undertegnede har aldrig modtaget mails herom, samt yderligere korrespondance mellem [selskabets medarbejder] og [taksator]. Send venligst mails, der viser at disse er sendt.

- Derudover vil jeg bede om dokumentation for at de 2 mails/breve sendt 18.11.20 samt 24.11 er blevet sendt via mail til min mail/via sms/eller til min samlevers telefon, idet de nok må anses at være meget væsentlige og afgørende for hele forløbet."

Selskabet har i mail af 11/1 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klagers bilag beskriver blot de besværligheder han angiver at have haft om sagen. Pantaenius har naturligvis ikke, som ellers angivet af klager, kontaktet politiet om, at de tilbud på reparation, som klager havde indhentet, var for dyre. Pantaenius fastholder, at sagen har været hensigtsmæssigt behandlet jfr. vores første udtalelse."

I brev af 29/1 2022 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"Pantaenius fastholder at sagen har været retmæssigt behandlet. Det er jo ikke sandt. De burde fra første færd have sendt en repræsentant, til at styre hele forløbet og ikke overladt hele sagen til mig.

Undertegnede kan berette at situationen her er status quo og at [båd] stadig er på værft på ... og at jeg ikke ser mig i stand til, efter i to perioder i 2021 at have været nede på boatyarden for at få projektet færdiggjort, at stå for de reparationer, godkendelser mm. der skal til for at få gjort den sejlklar, hvilket fra starten af denne sag har været Pantaenius's ansvar.

Og som jeg stadig mener de har en forpligtigelse til, idet en så stor opgave må og burde være håndteret af professionelle og ikke overladt til mig - dertil kommer at de må anses for at være erstatningsforpligtigede for hvad der måtte være af følgeskader, som følge af det lange forløb i ..., efterfølgende transport til ..., udgifter til værft mm.

...

- Hvorfor inspicerer ... fra [taksatorfirma] først båden 3 måneder efter ulykken selvom der er korrespondance i mellem ... og [taksator] om at finde en løsning den 15.10
- i bilag 4 - skriver ... at [taksator] skal prøve at mediate mellem parterne, men, undertegnede har aldrig modtaget mails herom, samt yderligere korrespondance mellem ... og [taksator]. Send venligst dokumentation at disse er sendt cc til mig.
- Derudover vil jeg gerne udbede mig dokumentation for at brev i bilag 8 side 2 er blevet mailet til mig, da der ikke kan herske tvivl om at, jeg selvfølgelig havde taget imod dette tilbud.
- Ligeledes vil jeg gerne vide, hvorledes skadesanmeldelse nr. 2, er modtaget af Pantaenius? Er den kommet som mail, post, eller hvorledes?
- Er den sendt af [klagerens lokale bekendte]?
- Den kopi, som Pantaenius har indsendt som bilag i sagen, er i hvert fald en kopi af den, som jeg tilsendte via Hotel ..., den 12.09.2020."

Selskabet har i mail af 18/2 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Klager skriver at båden stadig er på værft og klager ser sig ikke i stand til at stå for de godkendelser mm, der skal til for at få båden sejlklar igen. Han mener det er Pantaenius' ansvar.

Det, som selskabet er ansvarlig for, er at dække det tab/den skade klager har haft. I § 9 stk. 2 i kaskobetingelserne er det om delskader anført, at her udbetales de nødvendige reparations- eller genanskaffelsesudgifter. De nødvendige reparationsudgifter som i denne sag er vurderet af taksator er udbetalt til klager. Der står ingen steder i betingelserne, at selskabet skal sørge for at båden bliver repareret. Og selskabet har heller ikke påtaget sig denne forpligtelse.

På grund af tilbuddet, som klager har indhentet, blev det klart at sagen ikke kan løses uden at involvere en taksator. Selskabet beder klager indsende en skadesanmeldelse på engelsk, da sagen skal sendes til en [lokal] taksator, der ikke kan kommunikere på dansk men på engelsk.

Side 2 til bilag 8 (erklæring om skadens videre forløb blev jfr. taksatorrapporten, bilag 9, side 6, medbragt til taksators besigtigelse og sendt til alle involverede parter (erklæringen er omtalt som official letter og the underwriters).

Selskabet finder ikke at klagers øvrige spørgsmål/kommentarer er relevante i forhold til den klage, som klager har formuleret. Selskabet kommenterer derfor ikke klagers indlæg yderligere, men henviser til redegørelsen over forløbet i selskabets første udtalelse."

Ankenævnet for Forsikring

11.

97134

Klageren har hertil i brev af 10/3 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Det synes derimod mere og mere klart, at Pantaenius, fra starten har sigtet mod den løsning at overlade hele situationen til kunden, som i dette tilfælde, har udviklet sig til økonomisk forfald, sygdom m.v.

De har stort set på ingen måde fra starten, deltaget i sagen, så lidt kommunikation som muligt, bortset fra telefonisk, frem til besigtigelsen af båden den 3.12.20 - hele tre måneder efter skadens anmeldelse.

Her brugte repræsentanten fra [taksatorfirma] lejligheden til at nedgøre bådens ellers meget fine tilstand og udstyr, en metode, der flere gange har været anvendt af Pantaenius før; samt til at nedskrive udgifterne, der var angivet fra værftet på ... med ca. 25 %, hvilket beløb Pantaenius anvendte som det beløb, der blev udbetalt i erstatning til undertegnede, da Pantaenius endeligt ophæver min forsikring, faktisk indenfor en uge efter! Med udgangen af året – faktisk kun 4 måneder efter skaden er sket!"

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder klagerens håndskrevne liste over kvitteringer fra sagsforløbet.

Af mail af 1/9 2020 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"Jeg har fået en rimelig alvorlig skade på min båd, ved ..., her i [land]! Jeg sejlede på en klippe, meget opretstående, så der er ingen skade på kølen! Men forskibet er molestreret! Jeg blev trukket i havn, her på ..., og flere her set og bedømt skaden! Bl.a. [havnemyndighederne]! De har formidlet kontakt til en lokal expert, som måske vil kigge på det i morgen!"

Klageren har i mail af 2/10 2020 til selskabet bl.a. anført:

"Efter mange lange forsøg på at få ordentlig kontakt med en reparatør til [båd], er det endelig lyk kedes mig at finde en, som vil gå seriøst og hurtigt til opgaven, eftersom givne situation er uholdbar!

[Havnemyndighederne] er begyndt at beklage sig over forholdene, on havnemesteren er begyndt at beklage sig over, at vi ligger i vejen, osv. Det er nødvendigt, at vi kommer i gang nu.

...

**Et rids over udgifterne vedr. reparationen af stævnen på [båd]
æforpulpit.**

Udskiftning af lønningslister.	2600 -
Nye søgelændere.	300 -
Udskiftning af pulpitter.	130 -
Reparation af ankerspil.	520 -
Erstatning af originalt Bruceanker.	3300 -
Udskiftning af 100 m kæde.	1200 -
Erstatning af Anker/kæde samling.	800 -
	500 -

Ankenævnet for Forsikring

12.

97134

Nyt låg til ankerbrønd.	1000 -
Reparation af stævn incl. materialer	8000 -
Reparation af rullefokkesystem.	1200 -
Nye hulkeelruller.	1200 -
Reparation af rullegenua.	2500 -
Fastgørelse og justering af vanter og stag.	4000 -
Reparation og fastgørelse af kutter Stag.	1300 -
Reparation og remontering af Nedgang til forpik.	1200 -
Erstatning og montering af Nye lanterner.	500 -
Reparation af flænge i sprayhood.	260 -
Reparation af autopilot.	260 -
Erstatning af vindsystem Og repeatere.	2000 -
Erstatning af tabt telefon.	1400 -
Erstatning af tabt ny Dinghy.	1400 -
Erstatning af 2 nye dinghymotorer Honda 4 takter: 2,3l, og elmotor.	2000 -
Fremskaffelse af dokumenter.	
+ slæbning af båd: ...	
• ... og ...-	800 -
• Arbejdstimer: generelt overslag.	6500 -
• Kran.	1500 -
• Bådløft op og ned.	2000 -
• Bådplads.	450 -
• Erstatning af kikkert.	200 -
• Erstatning af radio.	200 -
• Erstatning af briller.	1000 -
• Generelt Overslag.	51720 EU"

I mail af 5/10 2020 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"For at kan videre behandle sagen skal vi have en udfyldt skadesanmeldelse, så vil du udfylde vedhæftet skadesanmeldelse på Engelsk med en nøjagtig beskrivelse af hvad der skete i forbindelse med kollision med klippe.

Et andet spørgsmål til tilbud nedenfor. Er det EUR eller DK? Ud fra tilbud nedenfor er det vist en totalrenovering af båden. Det som der skal tilbud på er tilbud på det der relatere til kollision med klippe!!

Men udfyld skadesanmeldelse og vi sender så sagen til en Taksator som kan afdække hvad der hører til skaden."

Af mail af 15/10 2020 fra selskabet til lokal taksator fremgår bl.a.:

"Maybe you can help me here, a strange case where our client is physical unstable. He had a collision with at rock date 30-8-2020. Pls look at mail below and mail from a friend on ... below. The boat is now arrested by [havnemyndigheder] on ... attach document. Our client have send a demand of EUR 51.000, - way out!! The repairer is below and the insured have been in contact with them short after the collision.

Ankenævnet for Forsikring

13.

97134

...

'My name is ... and I am a fellow skipper and friend of [klageren]. [Klageren] is having the following problems: After arriving with his boat at ..., the port authorities confiscated his boat's documents and do not allow [klageren] to leave ... before his boat is fixed. The port authorities were required by law to anchor his boat at spot within the port of ... in ... However, the port is full, so in order to secure a spot for ... boat they had to displace other boats owned by locals. The result is that on a daily basis these locals put on [klageren] a heavy pressure to do something about his boat that has displaced their own boats.

The port authorities and also the harbor management of ... harbor have complained to [klageren] multiple times and has contacted him many times after grievances from the local boat owners. They also tell [klageren] that if he does not fix his boat promptly, they will have to move it to a different, but not so safe location, within the ... harbor. I have tried as a friend to help him out but it is very difficult because [klageren] has had a psychological breakdown due to this situation ... It is very difficult for him to communicate with anybody.

...

One of those times that he fell into the sea, he had his new cell phone on him and after the fall this second, recently acquired cell phone was damaged and all his contacts were lost. So it takes much longer for him now to communicate with his contacts. I will try to take him to a wi-fi spot so that he will be able to respond to the last email that you sent him. If the situation persists there is a possibility that the local authorities of the island may take him to the local psychiatric ward for treatment.

...

Additionally, ... boat cannot be moved by him to the boat parking because of its big size. [Klageren] has arranged with a shipyard in [andet sted] to fix his boat. However, the technicians from the shipyard are frustrated because of the constant delays and there is a possibility that they will eventually not undertake the task of fixing ... boat ... The shipyard technicians in [andet sted] cannot begin to work on ... boat if they don't know who is responsible for their payment and how they will get paid."

Af mail af 16/10 2020 fra taksator til selskabet fremgår bl.a.:

"I immediately contacted on the phone ..., the officer of the Port Police authorities of ... who is involved in this case and he declared the following:

The yacht declared an engine's damage and asked and asked for help. A fishing boat towed the damaged yacht to the small harbour of ..., ... and moored it alongside the pier.

The port police authorities inspected the yacht, ascertained the engine's damage and discovered further damages (cracks and delamination) at the bow section of the yacht. Due to that they declared that the yacht was not seaworthy, confiscated the registration documents of the yacht as foreseen by ... law and recommended to the owner to haul the yacht out at the yard seated nearby the harbour, in order to be repaired.

After inspection of the yacht by a ... naval architect involved by the owner, he will issue a sea worthiness certificate, so as to be able to release the registration documents of the yacht.

Ankenævnet for Forsikring

14.

97134

Since the owner is not cooperative, the yacht still remains moored alongside the pier and there is a major conflict with the neighbors of that harbour, because the berth where the yacht is now lying belongs to other yachts."

I mail af 16/10 2020 fra selskabet til taksator hedder det bl.a.:

"Since the owner is not cooperative what can we do then? We can't move the boat to the shipyard on ... since it's not sea worthy. Engine failure is not covered by the insurance."

Taksator har i mail af 16/10 2020 til selskabet bl.a. bemærket:

"From what I understand, there is no reason to transfer the yacht to the shipyard in [andet sted]. The yacht should be out hauled in situ and repaired. If the yacht cannot be out hauled due to her length, the port police is willing to accept preliminary repairs in the water.

I can inspect the yacht after completion of these preliminary repairs, issue a sea worthiness certificate valid for one trip to a yard chosen by the owner, in order to perform permanent repairs.

But someone should talk with the owner, then only him can order this project. I fully understand your position, the engine failure is not covered by the insurance and the damages at the bow are due to previous accident. If the owner is not cooperative and he is not willing to act as a prudent uninsured person, how can we be of assistance?"

Taksator har i mail af 21/10 2020 til selskabet bl.a. anført:

"I just received a phone call from a [local] friend of the owner. He declared that the problem with the yacht should be solved immediately.

The project is to repair the yacht roughly in order to gain her sea worthiness and can sail under her own means for one trip, to a proper yard. The main damages at the yacht are due to a crash with rocks. The engine's failure was during the trip of the yacht after the crash to ...

The project verbally accepted by the Port police authorities in ... was to perform preliminary repairs in ..., in the water, the yacht sails with her own means to ... for the permanent repairs. A naval architect should inspect the yacht after completion of the preliminary repairs and issue the relevant certificate in order to release the registration documents of the yacht. For this issue the owner should contact the Danish embassy in ... in order to receive a formal permission respectively."

Af mail af 21/10 2020 fra selskabet til taksator fremgår bl.a.:

"[Klageren] also informed me that the engine is working know, so it can be moved on own keel.

Ankenævnet for Forsikring

15.

97134

I think the best will be if you go to ... and mediate between the Port Captain and [klageren] and find a solution what to do with the boat then also get a overview over the damage."

Af brev af 18/11 2020 fra selskabet til klageren med plads til klagerens underskrift på fremgår bl.a.:

"With ref to the damage on [båd] on ... date 30-8-2020. Further steps for handling the case.

1. Preliminary repair will be done on ... by ...
2. [Båd] have to be released by Port captain on ... after a inspection of a ... Surveyor
3. Shipyard ... on [andet sted] will send 2 Skipper to transport ... to the ShipYard on ...
4. After arrival of [båd] to the ..., [taksator] will made a Survey to clear the damage happened on ... 30-8-2020
5. **For all above cost Pantaenius guarantee for the payment, all invoices have to be in [klagerens] name.**
6. After Survey [klageren] have to accept the Survey Report and inform the Shipyard to start the repair.

I as the owner of [båd] confirm above further steps."

Selskabet har i mail af 8/1 2021 til bl.a. klageren og taksator bl.a. anført:

"18-11-2020 Pantaenius mailed a official letter (Attach) for further steps. Not signed by [klageren] **and nothing happened.**

3-12-2020 [Taksator] inspected [båd] on ... and further steps was agreed **Nothing Happened.**

5-1-2021 After several reminders from [taksator] received way out cost for pre repair.

Pantaenius can't accept all cost for daily supervising and assist the owner.

So further steps will be that our Surveyoer [taksator] will do a fully report over related damage due the collision with rocks date 30-8-2020. When we have the fully survey report and the Sea-worthy certificate ([taksator] will arrange this certificate) we will settle the case to [klagerens] bank account ... and close the case for Pantaenius Side.

Then [klageren] can settled all below demand from the repairer."

Af "Survey report" af 12/1 2021 udarbejdet af taksator fremgår bl.a.:

"FINDINGS DURING OUR INSPECTION

On 03.12.2020 we inspected the [båd], whilst she was lying afloat in the harbour of ..., ..., In the presence of [klageren], as the owner of the yacht, and ... as his representative and his friend who declared that he took care of him and of the yacht all the time.

During inspection we noticed the following:

1. The bow section of the yacht which was broken up, multiply cracked and heavily delaminated due to the incident, was found externally, as well as internally, repaired. During inspection, we

noticed some remaining delamination internally around the fastening bolts of the forestay. This remaining damage does not affect directly the sea worthiness of the yacht, but it should be properly repaired in due time.

2. The metal fitting for the anchor, which was smashed due to the incident, was found repaired. The pulpit, which was also hit, was found roughly repaired and roughly mounted on deck. The forward cleats of the toe rail are missing. The navigation lights of the pulpit were still missing and/or not connected.

3. The GRP cover of the storage of the anchor chain was missing. The owner's representative declared that the cover broke due to the incident, it was beyond repairs and it was disposed of.

4. The owner's representative declared that the anchor windlass was removed from the yacht; it was repaired, fitted again on place and properly connected. It was not possible to check the function of the anchor windlass, due to the lack of any current on board. Nevertheless we couldn't notice any intervention on it, externally as well as internally.

5. The cutter stay of the yacht was found loose; the plate of it was found moved.

6. Since the owner claims that the rig of the yacht should be replaced since it is damaged due to the declared incident, we inspected it, as far as possible, and we couldn't notice any failure which could be directly and/or indirectly related to this. Nevertheless the whole rig was found old, extremely worn and it should be replaced.

7. The owner claims for the repairs of the drum of the furling of the Genoa, as well as for repairs at the Genoa. Through the pictures sent to us by him, we couldn't detect any damages on them, related to the declared incident. During our inspection, we couldn't detect any repairs respectively.

8. The Plexiglas of two forward hatches on deck was found cracked, near to their hinges. The handles of the 5TB hatch were found broken. The owner declared that there were thieves, who broke in and produced this damage. We asked for a list with the stolen items, which is still outstanding.

9. The cloth of the Bimini was found torn. It is not clear for us how and when this damage occurred.

10. The electronic equipment near to the steering wheel was declared as damaged due to the declared incident. During the visual inspection we couldn't detect any signs of external influence, any water ingress, and/or any shock. Inspecting the connections of these instruments we noticed that the inlets to the instruments were old and worn due to their exposure in humidity without any maintenance. The electronic equipment attached at the forward part of the cockpit was declared as still functioning. No checks could be performed on board due to the lack of any current.

11. The teak deck board of the bottom of the cockpit was found swollen. No signs of any external forces were detected. This failure occurred due to the penetration of humidity between the board and the cockpit bottom through cracks and delamination of the brittle caulking and it is not incident related.

12. Inspecting the interior we noticed that the aft PS compartment of the battery of the engine was full of water. The body of the battery and its poles were not found affected from the water ingress. The STB compartment of the batteries of the service was found dry. The body of the batteries and their poles were not found affected from any water ingress. The owner's representative definitely declared that there was no current at the yacht, due to the damaged batteries.

13. Inspecting the propeller shaft, the coupling and the stuffing box, we realized that there is a leak, which worked for long time in the compartment. The leak was coming from the misalignment of the shaft and the wear of the stuffing box.

14. Inspecting the engine visually, we noticed that its condition was poor due to its wear, in combination with the lack of maintenance, and the rough repairs performed when needed.

15. We inspected the connections of the main electrical boards and we couldn't detect any failures which were incident related. No signs of any water ingress were noticed. Nevertheless the main boards were not functioning due to the declared lack of current on board. The condition of most of the connections was old and worn due to the exposure in long term humidity and the lack of any service and/or maintenance.

16. All floors of the main saloon area were found significantly affected due to their exposure in long term humidity, the inspection covers of them were found swollen and stuck.

17. The upper part of the furniture near to the forward hatches showed affection of long term humidity and prove that the forward hatches leak for long time.

18. The electronic equipment located in the yacht, was declared as still functioning.

CLAIM OF THE OWNER

Ankenævnet for Forsikring

18.

97134

Description	Claim of the owner	Fair and Reasonable cost
1. Bowsprit reconstruction. Transportation is included.	1.500,00 €	1.500,00 € *1
2. Forward section laminating works. Labour and materials are included.	3.600,00 €	3.600,00 € *1
3. Engineer. Labour, materials and cleaning of the tank are included.	850,00 €	850,00 € *1
4. Genoa Repair Transportation is included.	600,00 €	- *1 *2
5. Anchor windlass repair.	700,00 €	- *1 *2
6. Anchor windlass dismantle and refit.	200,00 €	- *1 *2
7. Electrician. Labour and materials are included.	800,00 €	800,00 € *1
8. Window purchase.	450,00 €	- *1 *2
9. Claims:		
Daily supervising, pumping out water 83 days X 30	2.490,00 €	2.490,00 € *3
Supervising, pumping out water 50 working hours X 30	1.500,00 €	1.500,00 € *3
Supervising, pumping out water 30 working hours X 30	900,00 €	900,00 € *3
Working hours to assist the owner 200 working hours X 10	2.000,00 €	2.000,00 € *3
TOTAL COST	15.590,00 €	13.640,00 €

Remarks:

- *1. No receipt or invoice has been forwarded yet.
- *2. There is no evidence and/or sign that this work has been done.
- *3. The specific amount is an owner's cost, which is not incident related and not necessary for the insurance case. Therefore the amount is at the discretion of the underwriters, who should consider the particularity of the case and the physical as well as the mental condition of the owner.

CAUSE OF DAMAGE - CONCLUSIONS

After examining the written statement of the owner's representative of the yacht about the incident, his point of view about its progress and based also on our findings, notes and results, we are of the opinion that the primary cause of most of the damages inspected and noticed is the wear of the yacht in combination with the definite lack of any service and/or maintenance for long time.

The damages inspected at the bow section of the yacht were clearly due to a violent and heavy hit of it on a rock. Unfortunately there are no data, where the rock was positioned, when this incident happened, if the skipper of the yacht navigated at the trip, and if he took any precautions to avoid the incident and/or to minimise the overall damages.

Ankenævnet for Forsikring

19.

97134

Inspecting the engine visually internally we ascertained that any failure on it could have been provoked due to its wear. Apart from that, we accepted the declaration of the engineer involved with its reinstallation that the main failure was the failure of the fuel system provoked from the dirt sitting in the fuel tank for long time.

There are no data available in order to conclude if these two incidents had independently happened or consequentially, and if consequentially which incident happened first."

Af et "Repairing offer" af 14/11 2020 udstedt til klageren og vedlagt taksatorrapporten fremgår bl.a.:

Re: S/Y [REDACTED] Repairing Offer		
Date : 14/11/2020		
A/A	Description	Price
1	REPLACE FORWARD PULPIT	2.000,00 €
2	REPLACE LIFELINES ON BOTH SIDES	1.000,00 €
3	REPLACE STANCHIONS ON BOTH SIDES	250,00 €
4	REPAIR ALUMINIUM SIDE DECK	300,00 €
5	INSTALLATION OF NEW ANCHOR SYSTEM	400,00 €
6	NEW ANCHOR DOOR (FIBERGLASS MADE)	1.000,00 €
7	REPAIRING FRONT SIDE OF BOAT (NEW FIBERGLASS PIECE)	9.000,00 €
8	ROLLER FURLING REPAIRING	800,00 €
9	MAINSTAY REMOVAL AND REPAIRING	1.200,00 €
10	MAST REMOVAL - RIGGING REPLACING AND CHAINPLATES	10.000,00 €
11	WINDOWS REPLACEMENT	1.200,00 €
12	TENT SEWING	300,00 €
13	INSTRUMENT PANEL (COMPLETE KIT) (ESTIMATE UPON ARRIVAL)	
14	CRANE	1.500,00 €
15	BOAT LIFTING AND LAUNCHING	1.200,00 €
16	BOAT STORAGE 100€/DAY (WORKING PLACE FOR 1 WEEK)	700,00 €
17	BOAT STORAGE 15€/DAY (REST JOBS FOR 1 MONTH)	450,00 €
TOTAL COST		
31.300,00 €		

*Please mention that TAX 24% is NOT included in above prices

Selskabet har i mail af 13/1 2021 til klageren bl.a. anført:

"Som jeg tidligere har nævnt afregner vi sagen i henhold til vedhæftet taksator rapport, så du kan komme videre med [båd].

I henhold til rapport er sagen opgjort til EUR 13 640,- hvilket svarer til	DK 101.453,-
Minus selvrisko	DK 10.000,-
I alt udbetalt	DK 91.453,-

Vi overfører beløbet til din konto ... og afslutter sagen herfra.

Samtidig opsiges vi hermed forsikringen i forbindelse med en skade med virkning fra hovedforfald d 28 januar 2021. Vedhæftet opsigelse."

I brev af 13/1 2021 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Vedr.: Opsigelse af lystfartøjsforsikring

Med beklagelse skal vi meddele Dem, at forsikringsselskabet ikke længere ser sig i stand til at opretholde kaskoforsikringen af Deres yacht og derfor gør brug af den særlige opsigelsesret i skades-tilfælde.

På vegne af de medvirkende forsikringsselskaber opsiges vi hermed nærværende aftale i henhold til afsnit D § 2, stk. 2, i Pantaenius-yacht-kasko-betingelserne (PVC).

Opsigelsen får virkning to uger efter modtagelsen af nærværende skrivelse."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"AFSNIT A. YACHT KASKOFORSIKRINGSBETINGELSER

...

§ 9 Erstatningens størrelse

1. I tilfælde af totalskade, herunder konstruktiv totalskade (de nødvendige genanskaffelses- eller reparationsudgifter overstiger den aftalte fastsatte værdi), udbetales den aftalte fastsatte værdi i overensstemmelse med § 8.
2. I tilfælde af delskade udbetales de nødvendige reparationsudgifter eller genanskaffelsesudgifter uden fradrag på grund af alder slid (nyt for gammelt). Udgifter til transport til og fra nærmeste passende værft, der er nødvendiggjort af forsikringsbegivenheden, dækkes også.
3. Den realiserbare værdi baseret på en konkret tilbud af eventuelle tilbageværende genstande fratrækkes udbetalingen af ydelser i henhold til ovenstående nr. 1 og 2. Forsikringstager kan ikke undgå dette fradrag ved at stille eventuelle tilbageværende genstande til rådighed for forsikringsselskabet.

§ 10 Udbetaling af erstatning

1. Forsikringsselskabet skal uden unødigt ophold foretage de nødvendige undersøgelser for at vurdere forsikringsbegivenheden og pligten til at yde erstatning. Erstatningen kan kræves udbetalt 14 dage efter, at selskabet har været i stand til at indhente de nødvendige oplysninger til vurdere forsikringsbegivenheden og erstatningens størrelse.
2. I tilfælde af tyveri og uberettiget tilegnelse og svig, der ligeledes er forsikret i henhold til en særlig aftale, er forsikringsselskabet berettiget til først at udbetale erstatningen 2 måneder efter skadesanmeldelsestidspunktet. Såfremt det fastslås, hvor de stjålne genstande befinder sig, er forsikringstageren kun forpligtet til at tage genstandene tilbage, hvis der er gået mindre end 2 måneder fra skadesanmeldelsen til det tidspunkt, hvor forsikringstageren kan få genstandene tilbage.
3. Såfremt der i forbindelse med en forsikringsbegivenhed indledes en undersøgelse af myndighederne eller rejses strafferetlig tiltale mod den sikrede af årsager, der også kan være af betydning for erstatningskravet, er forsikringsselskabet berettiget til at udskyde beslutningen om, hvorvidt og i hvilket omfang det er forpligtet til at udbetale erstatning, indtil resultatet af disse undersøgelser eller tiltale foreligger.

...

AFSNIT D. FÆLLESBETINGELSER SOM GÆLDER FOR ALLE FORSIKRINGER AFSNIT A TIL AFSNIT C

§ 2 Løbetid og opsigelse

1. Forsikringen gælder for et år ad gangen og forlænges automatisk et år ad gangen, medmindre en af parterne opsiges den skriftligt med et varsel på løbende måned plus 30 dage.

2. ved skader er begge parter berettiget til at opsige kaskoforsikringen i afsnit A med et skriftligt varsel på 2 uger, efter at erstatning er udbetalt eller erstatningskravet er afvist.

...

§ 5 Generelle forpligtelser

1. Forsikringstageren er forpligtet til uden ophold at anmelde ethvert krav til forsikringsselskabet – hvad angår ansvar, gælder dette for alle hændelser, som kan give anledning til et erstatningskrav i henhold til ansvarsforsikringen. Skader på grund af brand og eksplosion, tyveri, indbrud, hærværk, røveri, pirateri og uberettiget tilegnelse og svig (hvis disse er forsikret i henhold til særlig aftale) skal straks anmeldes til nærmeste politistation."

Nævnet udtaler:

Klageren har den 1/9 2020 anmeldt, at hans båd den 30/8 2020 i udlandet påsejlede en klippe, og at båden fik skader på navnlig forskibet. I sagsforløbet er der opstået en skade på bådens motor. Båden blev hjulpet til havn i en mindre by, hvor de lokale havnemyndigheder inddrog bådens papirer og har forbudt videre sejlads, indtil båden er repareret og sødygtig.

Selskabet har anerkendt, at skaderne som følge af påsejlingen af klippen er dækningsberettiget. Den 2/10 2020 sendte klageren et overslag på 51.720 euro over udgifterne relateret til reparation, hvilket selskabet afviste at dække med henvisning til, at tilbuddet omfattede renoveringsarbejder, der ikke relaterede sig til påsejlingen af klippen. Den 15/10 2020 tilknyttede selskabet en lokal taksator. Den 18/11 2020 mailede selskabet et tilbud på forsikringsdækning, hvor selskabet påtog sig at garantere for betaling af foreløbige reparationer på stedet, transport af båden til en anden havn, udførelse af en taksatorrapport og betaling af reparationer på værft i henhold til taksatorrapport. Selskabet modtog ikke accept fra klageren. Den 3/12 2020 foretog taksator besigtigelse af båden på stedet, og taksator udarbejdede taksatorrapport af 12/1 2021, hvori skaderne vedrørende påsejlingen blev opgjort til 13.640 euro. Den 13/1 2021 meddelte selskabet, at skaden kunne opgøres i henhold til taksatorrapporten, og selskabet har udbetalt kontanterstatning på 91.453 kr. – svarende til 13.640 euro med fradrag af 10.000 kr. selvrisko.

Klageren kræver, at selskabet erstatter dels udgifterne til reparation af båden, dels hans økonomiske tab relateret til det langstrakte sagsforløb. Klageren ønsker godtgørelse for tort og

svie. Han har anført, at selskabet skal sørge for, at båden reparerer og bliver sejlklar, men at selskabet har overladt hele situationen til ham, herunder med at skulle foretage store økonomiske udlæg. Han har anført, at selskabet kun har erstattet ca. 25 % af de reparationsudgifter på 51.720 euro, han har oplyst til selskabet efter at have fået en vurdering fra en lokal reparator. Klageren har anført, at han har været udsat for vold fra havnepolitiet, og at havnepolitiet fortalte, at klageren stillede urimelige krav til sit forsikringsselskab. Klageren har anført, at han har haft udgifter på grund af flere uheldige omstændigheder relateret til skaden på båden – herunder blandt andet tab af flere telefoner, tyveri fra båden og tabt arbejdsfortjeneste, idet han ikke har kunnet arbejde i Danmark i en længere periode som følge af hændelserne.

Selskabet har anført, at den lange sagsproces ikke skyldes selskabets forhold, men at klageren angiveligt har haft et psykisk sammenbrud, hvilket har vanskeliggjort sagsprocessen. Selskabet har tilknyttet en taksator og har den 18/11 2020 givet et tilbud om at garantere for betaling af reparationer, men klageren vendte ikke tilbage, og selskabet kunne derfor ikke igangsætte dette reparationsforløb. Selskabet afsluttede herefter sagen ved at udbetale klageren det kontantbeløb, som skaderne blev opgjort til i taksatorrapporten.

Af taksatorrapport af 12/1 2021 fremgår det, at taksator har gennemgået skader på bådens front, anker og ankerspil, rig, ødelagte vinduer/luger, elektronisk udstyr, motor, propelaksel mv. samt tilstanden af bådens indvendige rum og aptering. Det er anført i rapporten, at klageren har fremsat et krav på 15.590 euro, og at taksator heraf kunne anerkende 13.640 euro som rimelige udgifter relateret til skaden. Taksator kunne ikke anerkende udgifter på 600 euro vedrørende genua-sejl, 700 euro og 200 euro vedrørende ankerspil og 450 euro vedrørende nyt vindue, idet taksator ikke kunne konstatere tegn på, at der var udført reparationer, eller at der var skader, som var relateret til påsejlingen. Taksator har anført, at hovedårsagen til de fleste af bådens skader – som blev konstateret under gennemgangen – var almindeligt slid og ælde i kombination med lang tids mangelfulde vedligeholdelse af båden.

Af forsikringsbetingelsernes punkt A.9.2 fremgår det, at selskabet skal erstatte de nødvendige reparationsudgifter eller genanskaffelsesudgifter som følge af skaden.

Nævnet bemærker, at klageren har bevisbyrden for, at han har krav på yderligere erstatning end takseret af selskabet. Nævnet bemærker videre, at forsikringsbetingelserne ikke forpligter selskabet til at sørge for, at reparationerne på båden bliver udført.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der – henset til sagens forløb og omstændigheder – ikke er grundlag for ikke kritisere, at selskabet har udbetalt en kontanterstatning på 91.453 kr. efter fradrag af selvrisiko.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabet har fået skaderne takseret af et taksationsfirma, som har beskrevet de fundne skader i taksatorrapport af 12/1 2021. Selskabet har fulgt taksators indstilling i rapporten og har udbetalt en erstatning på 13.640 euro med fradrag af selvrisiko. Ifølge rapporten havde klageren over for taksator fremsat et krav på 15.590 euro, og taksator har i rapporten redegjort for, at klagerens resterende, udækkede krav på 1.950 euro vedrører genua-sejl, ankerspil og vindue, hvor taksator ikke kunne konstatere skader eller udførte reparationer, som relaterede sig til påsejlingen af klippen den 30/8 2020.

Nævnet har videre lagt vægt på, at klageren ikke har fremlagt fakturaer eller sagkyndige erklæringer vedrørende bådens skader, som underbygger, at de reparationsudgifter – som relaterer sig til påsejlingen af klippen den 30/8 2020 – overstiger det beløb, som selskabet har anerkendt. Nævnet har ikke grundlag for at tilsidesætte taksators vurdering af de skader, som kan henføres til påsejlingen af klippen den 30/8 2020.

Nævnet har også lagt vægt på, at klageren ikke har bevist, at selskabets sagsbehandling har været behæftet med sådanne fejl og mangler, at selskabet på erstatningsretligt grundlag ifalder erstatningsansvar over for klageren. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at skulle betale

erstatning for klagerens øvrige udgifter, som er fremkommet i det langstrakte sagsforløb, men som ikke udgør reparationsudgifter eller andre udgifter, der er dækningsberettigende efter forsikringsbetingelserne for lystfartøjsforsikringen. Nævnet kan heller ikke pålægge selskabet ansvar for tort og svie.

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

Nævnet bemærker, at klageren har omtalt, at der har været tyveri fra båden, mens båden lå usødygtig i havn, og at der i den forbindelse blev stjålet genstande og smadret et vindue. Klageren har imidlertid ikke fremsat noget erstatningskrav eller oplyst, hvad der konkret er blevet stjålet, og han har ikke sandsynliggjort, at der er tale om en skade, som overstiger forsikringens selvrisiko. Nævnet kan – som sagen foreligger oplyst – derfor ikke pålægge selskabet at betale erstatning i anledning af tyveri og skader som følge heraf.

Nævnet bemærker videre, at forsikringsbetingelserne ikke indeholder bestemmelser om, at selskabet af egen drift kan afslutte en skadesag med udbetaling af en kontanterstatning til fuld og endelig afgørelse på grundlag af en skønnet fastsættelse af reparationsomkostningerne. Nævnet forudsætter derfor, at selskabet tager erstatningsopgørelsen op til fornyet sagsbehandling, hvis klageren på et senere tidspunkt – inden for de almindelige forældelsesfrister – fremlægger et væsentligt nyt, konkret grundlag angående nødvendige reparationsomkostninger.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Ankenævnet *for* Forsikring

25.

97134



Jens Kruse Mikkelsen

formand