

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 18. maj 2022 blev i sag nr. 97708:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 1/1 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Vi ligger langskibs fortøjret til kaj i ... havn den 24. juli 2021, da vi bliver påsejlet med stor kraft af en 53 fods motorbåd (anslået vægt på ca. 30 tons). Påsejlingen sker vinkelret ind på den forreste del af skroget med efterfølgende fremdrift således at der både sker en vinkelret belastning ind på skroget af vores båd, samt et skrab på fribordet da skadevolder forsøger at få styr på sit fartøj.

Efterfølgende hjælper vi skadevolder til kaj og får ham fortøjret og da han er faldet til ro efter hans forskrækkelse kommer han ombord på vores båd og vi besigtiger skaderne i fællesskab, samt han giver os en kopi af hans police til den videre sagsbehandling. Skadevolder erkender det fulde ansvar for skaden han har påført vores båd.

Vi anmelder straks skaden til forsikringsselskabet pr. mail. Forsikringsselskabet vurderer at der er brug for en taksator. Efter taksatorens første besigtigelse, tilbyder Søassurancen Danmark en konstant erstatning på 12.500,- dkr. til fuld og endelig afgørelse. Vi finder umiddelbart størrelsen på erstatningen for lav og aftaler med forsikringsselskabet at vi indhenter tilbud på udbedring af skaderne ved de værfter som taksatoren har foreslået. Det ene værft som taksatoren har foreslået i sin rapport afviser, da de ikke kan lave de slags reparationer som der efterspørges. (Det undres at taksatoren henviser til et værft der ikke kan udføre de efterspurgte skader.) Det andet værft kommer med et tilbud på udbedring af skaderne på samlet set 29.190,53 dkr. excl. moms.

Udover tilbuddet for udbedring af skaderne, indhenter jeg tilbud fra en glasfiberspecialist der kan udføre en ultralydsscanning af skroget i området for påsejlingen, da indre skrogskader, såsom delaminering, skjulte revner der kan være årsag til fugtskader men som først vil vise sig efter længere tid, ikke er synlige med det blotte øje. Taksator afviser denne påstand ud fra et subjektivt grundlag uden at have udført en fyldestgørende undersøgelse om der skulle være indre skrogskader.

der. Taksators subjektive påstand bygger på at 'han har inspiceret mange af denne type både', hvilket må anses at være uden faktisk grundlag, da der ikke er ret mange af den type i Danmark og sandsynligheden for at netop han, som selvstændig taksator blandt mange i det erhverv, skulle have været valgt til andre takseringsopgaver må anses som værende en tilfældighed og manglende definition af hvad 'mange' er og om det er nok til at have et retvisende grundlag for en subjektiv holdning, der ikke er understøttet af fakta?

Tilbuddet fra glasfiberspecialisten er på 6.000,- dkr. + moms samt en anslået omkostning til reparation af aptering efter adskillelse, boring af inspektionshuller til indføring af inspektionskamera i konstruktionens hulrum på 10.000,- dkr.

Søassurancen Danmark revurderer erstatningen og forhøjer erstatningssummen fra 12.500,- dkr. til 22.000,- dkr. hvilket langt fra dækker de udgifter der vil være til udbedring af de skader der er påført af skadevolder og som nu er tydeligt belyst med indhentning af tilbud fra værft ... og glasfiberspecialist ...

De skader, delkomponenter der er blevet beskadiget, er ikke omfattet af forsikringsbetingelserne for afskrivning jf. § 6.4 a-d for Søassurancen Danmark.

Mangler og fejl i taksators rapport:

Indledning:

Skadevolders oplysning om hændelsen er fejlagtig hvilket en erfaren og seriøs taksator bør kunne gennemskue. Skadevolder skriver at de rammer en af vores fendere og det er fenderen der laver skaden på vores båd. Dette er en umulighed da der i taksatorens rapport er billeddokumentation for at skadevolders skrog (der er blå aftegning på hans hvide skrog) har skrabt blå lak af vores skrog. Derudover skriver skadevolder at han ikke har set hvad der er sket.

Besigtigelse:

Taksators vurdering af metoden for udbedring af skaderne er fejlagtig og mangelfuld sammenlignet med de indhentede tilbud fra [værft] og [glasfiberspecialist].

Taksator har en subjektiv holdning til bådtypen i forhold til skaderne, samt utætheder og kondens som må anses som værende subjektiv og ikke andet end det, da der ikke forelægger noget faktisk grundlag for disse påstande.

Taksator udtaler sig om mine bekymringer for indre skrogskader på baggrund af sandsynlighed og egen opfattelse af påsejlingen, der ikke er underbygget faktisk. Der er også her tale om en subjektiv vurdering fra taksator.

Taksator henviser til 'mørk garnering ved køjesider' som værende et tegn på fugt, hvilket ikke kan være mere forkert, denne type både er fra værftet lakeret med en skibslak på en mørk træsort hvorfor at apteringen vil have et 'mørkt' udseende og fremtoning.

Ved den bagerste klampe er der en ældre skade i lønningslisten som er repareret med en limning, men idet at vi bliver påsejlet fortil vil den kraft der kommer fra påsejlingen fortil bliver overført til den diagonalt siddende klampe i modsatte side agter skulle optage en stor del af kraften jf. vægtstangsprincippet, når båden presses ind mod molen fortil vil den blive skubbet væk fra molen bag-

til over det bredeste punkt på båden der vil blive presset op mod molen. Fortøjningerne i den bagerste klampe har ved påsejlingen trukket klampen skæv og åbnet limningen af den ældre skade i lønningslisten. [Værft] har i deres tilbud kun medtaget opretning af klampen og altså ikke reparation af den ældre skade på lønningslisten.

Taksatoren vildleder med at medtage ældre skader i rapporten, som ikke har noget at gøre med selve påsejlingen. Der er i tilbuddet fra [værft] ikke medtaget reparation/lakering af skader på fri-bordet som ikke er relateret til påsejlingen i ... havn.

Taksator henviser i den efterfølgende korrespondance at der findes sympati fra [medarbejder fra værft] på hans påstand omhandlende indre skrogskader. [Medarbejder fra værft] har ved forbedelsen af tilbuddet (vedhæftet) besigtiget båden uden at lave en undersøgelse for indre skrogskader. Taksatoren var ikke til stede da [medarbejder fra værft] besigtigede skaderne ifm. udarbejdelsen af tilbuddet.

Skadelidtes konklusion:

- 1) Der er et inhabilt forhold i sagens natur ved at taksator som er selvstændig er afhængig af at få takseringsopgaver fra Søassurancen Danmark.
- 2) Der er et inhabilt forhold i sagens natur ved at begge parter har samme forsikringsselskab, hvorved at forsikringsselskabet har en interesse i at skadens omfang bliver fastsat så lavt som muligt, hvilket det første tilbud på 12.500,- dkr. tydeligt understreger.
- 3) Der er i sagens natur et inhabilt forhold mellem [værft] og taksatoren idet [værft] er afhængig af at få anvist ordrer på forsikringsskader fra både taksator og forsikringsselskabet. (Dette påpeger [medarbejder fra værft] at han ikke ønsker at komme i klemme imellem taksator eller forsikringsselskabet da han, som han nævner, lever af at lave forsikringsager.
- 4) Der er en alvorlig bekymring hos skadelidte at Søassurancen Danmark vil afslutte sagen til fuld og endelig afgørelse, da dette ikke giver skadelidte mulighed for at genåbne sagen i tilfælde af at der er indre skrogskader der første bliver synlige efter længere tid. Dette kan afhjælpes ved at der bliver udført en grundig og professionel undersøgelse for indre skrogskader af [glasfiberspecialist].
- 5) Skadelidte har objektivt indhentet og tilvejebragt relevante oplysninger fra specialister, samt omkostningsgrundlaget for en skadesudbedring til Søassurancen Danmark som er blevet afvist med en meget lavt sat kontant erstatning, hvilket understreger pkt. 2.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg forventer at Søassurancen Danmark dækker alle udgifter til udbedring af de påførte skader fra påsejlingen. Jeg har ingen forventning om at standen efter udbedringen er bedre end den var før påsejlingen, men jeg forventer heller ikke at den er forringet. Jeg forventer ligeledes at der bliver lavet en grundig undersøgelse for indre skrogskader af en uvildig glasfiberspecialist med ekspertise indenfor undersøgelser af delamineringer/indre skrogskader.

Jeg forventer at Søassurancen Danmark giver en kontant erstatning på:

Reparation af skader iht. tilbud [værft] (29.190,53 dkr. + moms). Undersøgelse af indre skrogskader [glasfiberspecialist] (6.000,- dkr. + moms). Afmontering/Reparationer af aptering efter inspektion af indre skrogskader (Anslået 10.000,- dkr. + moms).

Samlet kontant erstatning på 45.190,53 dkr. excl. moms, alt 56.488,20 dkr. samt forbehold for at sagen kan genåbnes, såfremt at undersøgelsen for indre skrogskader/delaminering viser sig at

være berettiget, med fuld dækning af omkostninger til udbedring af indre skrogskader på [værft] og hvis [værft] ikke kan lave opgaven så på et andet værft i overensstemmelse med begge parter."

I brev af 28/1 2022 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"[Klageren] har tegnet lystfartøjsforsikring med policenr. ... gældende fra den 12. oktober 2020 med forsikringsbetingelser nr. 2019-2 ... hos Lloyds v/Søassurancen Danmark ... Klagers båd blev påført en skade den 24. juli 2021, da den blev påsejlet af en anden båd, der ligeledes er forsikret i Selskabet.

Selskabet har anerkendt, at Klager på sin bådkaskoforsikring har dækning for de ved påsejlingen opståede skader, herunder at der ikke fratrækkes selvrisiko, idet der er en erstatningsansvarlig kendt skadevolder, som har anerkendt at være erstatningsansvarlig for påsejlingen og de dermed opståede skader.

Klager og Selskabet er uenige i hvilke skader klagers båd blev påført ved uheldet samt selskabets opgørelse heraf og om påsejlingen har medført, at yderligere undersøgelser er påkrævet for afdækning af skadeomfang.

Forløb

Selskabet modtog klagers skadeanmeldelse og rekvirerede en ekstern taksator, ... v/skibssingeniør ..., som besigtigede skaden og udfærdigede havarirapport den 28. august 2021.

Det fremgår af havarirapportens side 11, konklusion, at Taksator kunne konstatere skade der kunne henføres til påsejlingen, i form af lokalt skrab på lønningskant samt et mindre hak i teaklønning. Derudover kunne der konstateres ældre skader både omkring malet fribord ved anker samt mere agt for skaden og på teak lønning.

Af havarirapportens side 11 og 12 fremgår det endvidere, at Taksator vurderede reparationsudgiften som en andel af udbedring af både nye og ældre skader og at udgiften til andelen af reparationen (Teak/proppe/udskiftning af forreste 2 meter ny/gl skade – dækningsandel på teak udskiftning med ældre skader. Pletmaling lokal ved skrab) blev anslået til kr. 12.500. Selskabet tilbød herefter Klager ved udbedring at erstatte kr. 12.500.

Den 14. november 2021 meddelte Klager til Selskabet, at Klager andet havde indhentet tilbud på udbedring af skader hos [værft] samt tilbud fra [glasfiberspecialist] på en undersøgelse for nærmere afdækning af, om der ved påsejlingen var opstået delaminering og/eller revner i skroget. Klager fremsatte krav om erstatning på i alt kr. 46.690,50 for udbedring af skader samt udgift til yderligere undersøgelse.

Selskabet forelagde Klagers meddelelse med de to tilbud for Taksator, som på grundlag af det modtagne materiale samt henvendelse til reparatører foretog en revurdering, hvorefter Selskabet i mail af 3. december 2021 tilbød Klager at erstatte 21.924,06 rundet op kr. 22.000 svarende til udbedring af skaderne påført ved påsejlingen.

Selskabets Taksator vurderede risikoen for at påsejlingen skulle have forårsaget delaminering og/eller revner i skroget, som værende minimal, særligt henset til kraftpåvirkningen ved påsejlingen samt de derved opståede skader, som var blevet konstateret ved besigtigelsen, hvorfor Sel-

skabet fastholdt afvisningen af at afholde udgifter til en nærmere undersøgelse af skroget, da dette fandtes unødvendigt.

Klager meddelte i mail af 11. december 2021 til Selskabet, at Klager var uenig med Selskabet i vurderingen af skaden og fremsatte et forligstilbud til Selskabet, hvilket Selskabet i mail af 14. december 2021 afslog, genfremsatte det tidligere tilbud om erstatning på kr. 22.000 og oplyste om klagemulighed til Ankenævnet for Forsikring.

Skadeopgørelse

Klager har i sin klage til Nævnet angivet, at Klagers påstand er erstatning svarende til det fulde beløb på tilbud på udbedring af skader fra:

A: [Værft], ved ..., udbedring af skader kr. 36.488,16

A1) Klampe agter bagbord side (bådens venstre side bagerst)

A2) Skrammer på fribord (fra vandlinje op til ræling) fra midtskibs og frem i styrbord side (bådens højre side)

A3) Teak Lønningsliste styrbord side (bådens højre side) helt fremme

B: [Glasfiberspecialist], undersøgelse af indvendigt skrog incl. reparation/udbedring efter undersøgelse, kr. 20.000.

For så vidt angår tilbuddet fra [værft] ved ... er det specificeret i tre punkter, hvilke Selskabet har forholdt sig til således:

Ad A1: Selskabet har afvist og fastholder afvisning.

Der er tale om en ældre skade, der tidligere er repareret ved en limning. Limningen/reparationen er efterfølgende gået op, men dette er af Taksator vurderet som værende en ældre skade, der ikke kan relateres til den omhandlede påsejling. Der henvises til fotos nederst side 8 og øverst side 9 i Taksators rapport samt mailkorrespondancen side 5, 2. og 3. afsnit fra oven, hvor Taksator har angivet med rød skrift.

Punkt 1 udgør i alt kr. 3.676,60 incl. moms.

Ad A2: Selskabet har delvist anerkendt og delvist afvist, hvilket fastholdes.

Selskabet anerkender at påsejlingen har forårsaget et skrab/ridse ved runding på bådens styrbord side på malet fribord. Der henvises til Taksators rapport med fotos på side 4 og 6 samt mailkorrespondancen rød skrift nederst side 2 og fotos side 3, hvoraf det fremgår at den omhandlede skade alene er langs runding frem på båden og at det kun er overflade, som skal lakeres. Selskabet har anerkendt at erstatte lakering af overflade af skade langs runding frem i båden.

Tilbuddet indeholder derudover udbedring af andre skader i lakeret fribord, herunder skade 5-10 cm ned af fribord, som tillige skal spartles før lakering. Der henvises tillige til mailkorrespondancen side 4. Selskabet har anerkendt at dække hvad der svarer til ca. 50 %.

Punkt 2 udgør i alt kr. 21.775,00 incl. moms.

Ad A3: Selskabet har anerkendt, hvilket fastholdes.

Punkt 3 udgør i alt kr. 11.036,56 incl. moms.

Ad B: Selskabet har afvist denne udgift, hvilket fastholdes.

Selskabet anser denne udgift for helt unødvendig, idet Klagers og skadevolders beskrivelser af påsejlingen sammenholdt med de derved faktisk konstaterede skader ikke bør give – og heller ikke giver Taksator eller [værft] – anledning til nogen mistanke om eventuelle yderligere skader og dermed en nærmere undersøgelse heraf. Der henvises til Taksators rapport side 7 og mailkorrespondancen side 2.

Selskabet bemærker, at der for sagen gælder sædvanlige forældelsesregler. I fald Klager indenfor den almindelige forældelsesfrist på 3 år konstaterer og godtgør, at påsejlingen forårsagede skader udover de skader, som er konstateret og anerkendt på nuværende tidspunkt, har Klager krav mod Selskabet. Dette omfatter tillige en eventuel rimelig udgift, som afholdes i forbindelse med en sådan konstatering.

Forsikringsaftalen

Det fremgår af Forsikringsbetingelserne punkt 3.4.a, at skade som følge af kollision er dækket på kaskoforsikringen.

Og videre under punkt 6.2.a, at ved delvis/partiel skade kan Selskabet vælge at lade skaden reparere eller erstatte den med et kontant beløb, således båden sættes i samme stand, det vil sige svarende til den stand båden havde før skaden.

Selskabet fastholder at erstatning til Klager for skaden kan ydes med kr. 22.000,00."

Klageren har ved brev af 18/2 2022 til nævnet fremsat bemærkninger til udvalgte punkter i selskabets svarbrev. Af klagerens bemærkninger fremgår bl.a.:

"[Bemærkninger til: 'særligt henset til kraftpåvirkningen' i selskabets sagsfremstilling:]

Taksatorens vurdering her er subjektiv og mangelfuld. Den mangler almindelig hensyn til de basale fysiske love, hvor Newtons 2. lov der beskriver hvordan et legeme, der bliver påvirket af en kraft F med en acceleration a , som er proportionel med F . Accelerationens proportionalfaktor er lig legemets masse.

$F = a \times m = N$, hvor F er kraften for påsejlingen målt i N (Newton), a er accelerationen for skadevolders fartøj målt i m/s og m er massen af skadevolders fartøj målt i Kg (vægten). Vægten på skadevolders fartøj, en ... er ca. 35 tons. Accelerationen af skadevolders fartøj anslås til 4-5 knob eller omregnet til metrisk ca. 2,3 m/s². $F = 2,3 \times 35.000 = 80.500$ N eller ca. 8.200 kgf.

Påsejlingen er altså sket med en kraft på ca. 8.200 kgf som vores båd har skulle optage i skrogets konstruktion, som overført til kajen gennem bb agter fortøjning.

Der er altså en overordentlig høj risiko for at påsejlingen kan have medført delamineringsskader og der kan ikke herske tvivl om at bb agter fortøjningsklampe har optaget større last end den er konstrueret til.

Dette sammenholdt med Taksators mangelfulde og meget subjektive vurdering af skadens omfang ved kun at have vurderet skaden visuelt udefra og ikke indefra (hans undersøgelser og billede dokumentation er fra forkahytten, hvor påsejlingen sker bag ved bad/toilettets kabineindsats), hvor revner og hairlines visuelt vil vise om der er risiko for en delaminering og yderligere undersøgelse med ultralydsscanning.

...

[Bemærkninger til selskabets punkt 'A1':]

Taksators vurdering er misvisende og forvirrende, da tilbud fra [værft] omhandler opretning af klampen efter at den blev trukket skæv ved påsejlingen og ikke lønningslisten som Taksator har taget billeder af og henviser til i havarirapport. Det ville have været forventeligt at taksator havde a minimum indsigt i de fysiske belastninger der flyttes rundt i bådens konstruktion ved en vinkelret påsejling af fartøjet der ligger langskibs fortøjret til kaj. Den største del af kraften fra påsejlingen vil forplante sig til fortøjningsklampen bb agter samt dynamisk i skrogets konstruktion.

Tilbud fra [værft] omhandler opretning af klampen og ikke reparation af lønningslisten.

Forsikringstager fastholder krav om erstatning iht. tilbud fra [værft] som anvist af Taksator.

...

[Bemærkninger til selskabets punkt 'A2':]

Taksator forvirrer med sine mange billeder af fribordet i havarirapporten hvad der er skaden fra påsejlingen og hvad der ikke er. Tilbud fra [værft] omhandler kun udbedring af skader fra påsejlingen hvorfor Forsikringstager ikke kan acceptere at Selskabet kun dækker 50 %. Forsikringstager fastholder at skaden skal dækkes med 100% af tilbuddet fra [værft].

...

[Bemærkninger til selskabets punkt 'B':]

Selskabets konklusion er baseret på flere fejl.

- 1) Skadevolders beskrivelse af påsejlingen hænger ikke sammen med skadesomfanget. Det bør Taksator kunne gennemskue, i stedet for at lægge skadevolders usandsynlige beskrivelse til grund for hændelsesforløbet. Det må være klart for enhver, at skadevolders beskrivelse af at det skulle være skadelidtes fender der har forårsaget skaden, ikke er korrekt. Det er en fysisk umulighed, at en fender hvis formål er at agere beskyttelse kan lave skader i andet materiale. – Skaden er forårsaget ved direkte påsejling og en stor kraftoverførsel mellem de to fartøjers skrog uden afbødning fra en eventuel fender. Skadevolders fartøj vejer mere end 3x så meget som skadelidtes fartøj i forholdet +35 tons til 11 tons, der er altså tale om meget store fysiske kræfter der er overført ved sammenstødet.
- 2) Taksators fotodokumentation i havarirapporten er fejlagtig og mangelfuld, da billeder af den indvendige side er taget i forkahytten, mens påsejlingen og den udvendige skade på fribordet er ud for det forreste badeværelse/toilet hvor der ikke er mulighed for at inspicere uden brug af endoskop kamera og ultralydsscanning.
- 3) Taksators billede viser ligeledes ikke den indvendige side af skroget med bagsiden af et tekstil der er en del af apteringen. Igen er Taksators billede dokumentation misvisende og forvirrende og har ingen reel afklarende berettigelse.

- 4) [Værft] har ikke undersøgt skroget for delamineringsskader hvorfor det er en urigtig henvisning. Forsikringstager fastholder at der er særdeles god grund til at få fartøjets skrog ultralydsscannet og endoskop undersøgt på indersiden (Inderside af skroget er ikke tilgængeligt pga. badeværelseskabinens konstruktion) for skjulte fejl og delamineringsskader i skrogkonstruktionen."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af selskabets taksatorrapport af 28/8 2021 udarbejdet af ekstern skibssingeniør fremgår bl.a.:

"Vedrørende Skader efter påsejling ... havn.

...

Indledning

Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Søassurancen Danmark, foretaget besigtigelse i sagen den 5. august i ... Skadevolders [båd] ligger ikke i havnen – men skadelidte har taget billeder af skibet efter hændelsen – herunder blå maling.

Skadevolder oplyser endvidere om hændelsen: '*... Skaden skete lørdag d 24-7 og det blæste en del da vi var ved at ligge til foran skadelidte vinden pressede os lidt tæt på ham og vi ramte en af hans fendere som lavede et par mærker i kantlisten på dækket på hans båd. Det er hvad jeg så der var sket. ...*'

Skades begivenhed

Se anmeldelse.

'... Vi er desværre i dag blevet påsejlet i ... havn af en større motorbåd, en ... på ca. 53 fod vil jeg tro. Modpart har erkendt hele skylden og har udleveret sine forsikringsoplysninger, se vedhæftede. Tidspunkt for skaden: 24. juli 2021 kl.: ca. 14:15. Vindstyrke: ca. 8-9 m/s.

Skadelidte (os) lå fast fortøjret til ydermolen (øst-vest kajen/gæstekajen) i ... havn da skadevolder (motorbåd ...) ved havnemanøvre påsejler os på vores styrbord side med sin bagbord side og med stor kraft flår en fender af, samt laver flere skader på fribordet (glasfiber), samt dybe mærker i lønningslisten (teaktræ), samt rammer vores anker der kiler sig fast i ankerbeslaget.

Det er min vurdering af lønningslisten kan udskiftes og at skaderne på den forreste del af fribordet kan repareres og genlakeres. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere skadernes omfang på fribordet, men der er flere tydelige blå mærker på skadevolders båd efter at have været i kontakt med vores fribord.

Vedhæftede billeder af skadevolders police, båd og aftegninger på hans fribord efter kontakt med vores fribord. Venligst bekræft anmeldelse, samt hvordan vi kommer videre med vurdering/udbedring af skaderne. ...'

...

Skadevolders motorbåd og skadelidte sejlbåd agter for denne ved rød pil. Ridse på motorbåd ud for cockpit agt (blå maling blå pil.) Skadelidte rammer under indsejling på plads foran skadelidte.

Besigtigelse

...

[Fototekst:] Blå maling – (skadelidte er malet blå)

[Fototekst:] Passer godt med skrab i malingslag ved pile på runding – kanten lønning. Ligeledes vurderer undertegnede godt hans fenderliste – skruer ol – man lave et hak i teaklønningslisten – der

var et hak som var frisk i teaskade.

[Fototekst:] Nyt hak – mærker i teakliste.

[Fototekst:] Undertegnede vurderer normalt man kan slibe denne skade op – ft ønsker den forreste del af teak lønningen udskiftet – 2 meter imellem skarringer. (blå streger)

Generelt:

[Bådtype] har generelt store problemer med de flækker ved teak lønning hvor pullerter er fæstnet og ligeledes store problemer med utætheder under denne liste samt generelt kondens i innersektion.

[Fototekst:] Revnet i teak ved pullert – gl skade. I samme stykke som der er et nyt hak i.

Ft er nervøs for om skibets konstruktion kan blive skadet ved dette og det er ikke sandsynligt skibets fribord på nogen måde bliver delamineret eller utæt ol ved en påsejling af denne karakter – der er tale om et skrab i malet overflade og skader som her vil ikke kunne give nogen form for delaminering.

[Fototekst:] Under dæk er der ikke konstateret nogen nye skader – alm. skader efter velkendt problem med fugt på disse modeller – mørk garnering ved køjesider.

Under besigt oplyser skadelidte også at den bagerste pullert er revnet løs ved dette – denne er besigtiget og der er ikke nye skader ved denne revnet både i bb side og ved stb side og brud i teak er ældre. Karakter på den forreste skade vil aldrig kunne rykke en pullert på en 47 fods båd skæv og løs agter – konstruktionen er årsagen.

[Fototekst:] Ældre skade agt i bb side.

[Fototekst:] Ældre skade agt i bb side – ikke dækket.

[Fototekst:] Ældre skader og hak ved stævn område.

[Fototekst:] Ældre skade.

[Fototekst:] Ikke nye skader konstateret.

Konklusion

Undertegnede finder skadevolder har forårsaget skrab lokal på lønningskant iht foto side 4. Herunder forårsaget et mindre hak i teaklønning i forreste længde stav.

Der er ældre skader både omkring malet fribord ved anker samt mere agt for skaden og på teak lønning men der er også skadet der er nye og som også ses i blå streg på modpart båd.

Undertegnede vurderer følgende rep omkostninger iht økonomi som en andel af udbedring af skader.

...

Økonomi

Reparatør – eget valg.

Kontanterstatning – Teak/propper/udskiftning af forreste 2 meter ny/gl skade – dækningsandel på teak udskiftning med ældre skader. Pletmaling lokal ved skrab – afsat beløb så kan man tone lidt og ilægge farver flere steder så generel udtryk er pænt – 12.500,00 inkl. moms."

Af tilbud af 20/10 2021 fra værft til klageren fremgår bl.a.:

"Hermed overslag på reparation af skader efter besigt og snak med dig den 8/10 på din båd ...

Besigt havde til formål at prissætte omfang af reparation på følgende steder:

1. Klampe løs agter bb side.
2. Skrammer på fribord midtskibs og frem i styrbord side. Lakeret blå overflade. Lak producent og type ukendt.
3. Teak lønningsliste styrbord side helt fremme. Udskiftning.

...

1: Klampe bb side agter.

Følgende udføres:

- Tilgang gennem kistebænk laves. Lem fjernes.
- Klampe afmonteres.
- Forskudte huller rengøres og fyldes med glasfiber forstærket epoxy.
- Klampe monteres igen.
- Tilgang afsluttes.

Der tages forbehold for større laminatskader omkring klampe.

...

Bådebyggerarb. ...	2.640,00
Salg forbrugsmaterialer ...	207,00
Salg miljøafgifter ...	94,28

2. Skrammer langs fribord styrbord side.

Skader i lakeret fribord ip mod dæk. Midtskibs ca 70 cm i runding mellem dæk og ruf, samt 5-10 cm ned af fribord. Skaden skal spartles før lakering. Skader langs rundning frem i skibet. Kun overflade, som skal lakeres. Arbejdet udføres på kaj.

Følgende udføres:

- Områder afdækkes.
- Ødelagt overflade fjernes.
- Spartles med epoxy.
- Slibes jævnt.
- Lak tones og påføres ved fadning henover sund overflade.
- Finish laves ved sammenslibning og polering.
- Oprydning.

Bådebyggerarb. ...	14.040,00
Lakmaterialer/toning ...	1.250,00
Salg forbrugsmaterialer ...	1.565,00
Salg miljøafgifter ...	565,00

Ankenævnet for Forsikring

11.

97708

3. Udskiftning af teak lønning styrbord side for.

Teakliste på 260x7,5x2,5 cm udskiftes fra naturlig samling agter frem til afslut.

Følgende udføres:

- Fortøjnings klampe for afmonteres.
- Gamle liste fjernes.
- Ny laves.
- Tilpasses og monteres.
- Fuge laves i samling agter.
- Fortøjnings klampe monteres.

Bådebyggerarb. ...	7.020,00
Massiv teak. ...	906,25
Salg forbrugsmaterialer ...	621,00
Salg miljøafgifter ...	282,00
Samlet tilbud excl. moms:	29.190,53
Beløb uden moms	29.190,53
Moms	7.297,63
Tilbudtotal	36.488,16"

Klageren har sendt nedenstående mail af 14/11 2021 til selskabet, og taksator er ved mail af 2/12 2021 fremkommet med bemærkninger hertil. I det følgende er klagerens mail i normal skrift og taksators bemærkninger i *kursiv*.

"Jeg har haft kontaktet [to værfter] som de nævnte værfter i rapporten fra jeres taksator. [Det ene værft] har udtalt at de ikke har kapaciteten til både i vores størrelse eller kompetencerne til at lave skaderne på skroget (lakeringen) og har derfor ikke givet tilbud. [Det andet værft] har besigtiget skaderne og givet et tilbud på udbedring.

[Taksator:] *'Fint herfra.'*

Opsummering af hændelsen:

Tidspunkt for skaden: 24. juli 2021 kl.: ca. 14:15. Vindstyrke: ca. 8-9 m/s.

Skadelidte (os) lå fast fortøjret til ydermolen (øst-vest kajen/gæstekajen) i ... havn da skadevolder (Motorbåd ...) ved havnemanøvre påsejler os på vores styrbord side med sin bagbord side og med stor kraft flår en fender af, samt laver flere skader på fribordet (glasfiber), samt dybe mærker i lønningslisten (teaktræ), samt rammer vores anker der kiler sig fast i ankerbeslaget. Vi bemærker ikke i første omgang at klampen i diagonalt modsat (bagbord, agter) stedet for påsejlingen er blevet trukket skævt ved påsejlingen. Påsejlingen var så kraftig at jeg mistede balancen nede i kahytten hvor jeg var ved at udføre en rutinemæssig gennemgang af motoren.

Det er min vurdering af lønningslisten (styrbord foran) der blev ramt ved påsejlingen kan udskiftes og at skaderne på den forreste del af fribordet kan repareres og genlakeres. Klampen der er trukket skæv, kan rettes op og gennemgående huller i glasfiberen til boltene der holder klampen på plads, kan støbes op med en armeret epoxy, hvorefter nye huller til de gennemgående bolte kan

bores i den nye epoxy. Revner i lønningslisten (bagbord, agter) kan limes, eftersom revnerne var der i forvejen og havde været limet.

[Taksator:] *'Hændelse som ligeledes er beskrevet i skadesanmeldelse. – undertegnede vurderer på hvad der kan konstateres af skader nye som gamle skader under besigt, sammenholdt med ft forklaring samt modparts forklaring, fotos.'*

Omfanget af udbedring:

Professionel undersøgelse af indre skrogskader med henblik på delaminering, indvendige hair-cracks, mv. udført med inspektionskamera og ultralyd belyst i rapport –

[Taksator:] *'Dette er helt op til ft, skibet er besigtiget og der er ikke nogen delaminering, indvendige haircracks eller andet der kan være forbundet med denne skade og dens synlige karakter udvendig – dette er ligeledes drøftet med [medarbejder fra værft] som er helt enig med undertegnede. – men helt op til ft om han vil bruge penge til yderligere undersøgelser ved ... det er hans valg.'*

Reparation af udvendige skrogskader på fribordet –

[Taksator:] *'Punkt 2: (fra tilbud [medarbejder fra værft])*

Skrammer langs fribord styrbord side. Skader i lakeret fribord ip mod dæk. Midtskibs ca. 70 cm i runding mellem dæk og ruf, samt 5-10 cm ned af fribord. Skaden skal spartles før lakering. Skader langs rundning frem i skibet. Kun overflade, som skal lakeres.'

[Taksator:] *'Kommentar herfra:*

Sagen drejer sig om: Skader langs runding frem i skibet. Kun overflade, som skal lakeres.

Under besigt konstateret jeg ældre skader midtskibs foto 2514 samt flere punkter der var lappet (2538 ca. 10 cm nede på fribord som lokal malet trekanten) og flere hak i stævn (foto længere nede).

Modpart har forårsaget en ca. 70 cm ridse ved runding hvor teak skaden er og ikke andet se foto 2538. (her kan man ligeledes også se en ældre rep under på samme billede (trekant).)

Dette er forårsaget ved kollision. Img 2500 og img 2512, 2538 ny skade og reparation under den.

Dette er ældre skader og flere ældre hak i stævn.

Dette er en ældre skade midtskibs, (2514) ikke dækket.'

Reparation af lønningsliste (styrbord, foran).

[Taksator:] *'Fra [medarbejder fra værft]. Udskiftning af teak lønning styrbord side for. Teakliste på 260x7,5x2,5 cm udskiftes fra naturlig samling agter frem til afslut. Følgende udføres: -Fortøjnings klampe for afmonteres. -Gamle liste fjernes. - Ny laves. - Tilpasses og monteres. - fuge laves i samling agter. - Fortøjnings klampe monteres.*

[Medarbejder fra værft] har vurderet det til kr. 8.829,25 + moms og det er rimelig nok ved komplet udskiftning – men som også skrevet i rapport under konklusion så har modpart forårsaget et min-

dre hak i lønning side 5 i rapport men problemer er at den er flækket ved pulleret side 6 og det er ældre skader undertegnede har derfor anvist en andel til rep af denne lønning.

Reparation af fortøjningsklampe (bagbord, agter).

[Taksator:] *'Punkt 1 klampe dette går jeg ikke ind i – båden har ligget med fender langs kajs kaj og bliver snittet/påsejlet af en motorbåd sejler ind og ligger foran denne – der er ikke skader i forskibet hvor det er ramt der kan betyde at man trykker skibet så meget ind i kaj at fender mod kaj ikke optager dette og skulle forårsage en pullert agt går løs som følge af agter skulle blive rykket fra kajen.*

Her er det vigtig at se på der ikke engang er gelcoat eller grp skader i forskibet hvor kraften er klart størst men et skrab i maling på runding og ikke andet – ligeledes se foto side 8 nederst og 9 øverst i rapport ældre skader på lønning fordi pullert arbejder.'

Overslag fra [værft] vedhæftet.

Bådkonsulent ... tilbyder at lave en rapport for 6.000 kr. + moms der afdækker om der er delaminering i skroget efter påsejlingen - Rapporten vil beskrive om der er delaminering, revner eller 'haircracks' der kan føre til fremtidige fugtskader, hvilket at der er en relativ risiko for eftersom at påsejlingen er sket i samme område som toilet/bad kabinen. Undersøgelsen vil blive foretaget med inspektionskamera hvor der bores huller i apteringen til gennemføring af inspektionskamera, samt ved hjælp af scanning med ultralyd. Bemærk at reparationer af huller i apteringen efterfølgende skal udbedres af værft og pris for dette arbejde ikke er medtaget i [værfts] tilbud. Denne omkostning vurderes til 6-10.000 kr. + moms.

[Taksator:] *'Nej – der er intet at komme efter her og det ved jeg [medarbejder fra værft] også er helt enig i – men igen det må ft selv bestemme.'*

Påviser undersøgelsen af indre skrogskader at der er delaminering og/eller haircracks, revner indvendigt kan skadeomfanget sandsynligvis beløbe sig til 2-300.000 kr. eller mere.

[Taksator:] *'Ingen kommentar.'*

De samlede udgifter til udbedring af de synlige skader, samt undersøgelsen af skjulte/indre skrogskader beløber sig til 45.190,50 kr. + moms.

[Taksator:] *'Der er lavet en rapport med en andel af dækning på nye skader i områder med ældre skader. Det er op til selskabet at revurdere sagen.'*

Jeg er som tidligere nævnt uddannet ... med særlig viden indenfor kompositmaterialer og kan lave meget selv. Jeg kan derfor tilbyde en akkord på reparation af de synlige skader af såvel glasfiber arbejde som det traditionelle bådebyggerarbejde uden at der på nogen måde bliver gået på kompromis med kvaliteten af det udførte arbejde til fordel for både Søassurancen Danmark og jeg selv.

[Taksator:] *'Undertegnede er uddannet skibssingeniør og har synet netop denne skibsmodel og dens svagheder i mange år og dette ligger til grund for rapporten.'*

Forslag til afslutning af forsikringssag.

Sagen afsluttes med forbehold for om rapporten fra undersøgelsen af indre/skjulte skader i skrog konstruktionen kan udelukkes med et kontant beløb på 39.190,50 kr. til skadelidte + omkostninger til bådkonsulent ... i alt 46.690,50 kr. (Beregningsgrundlag tilbudspris u/moms fra [værft] + omkostninger til [bådkonsulent] m/moms + omkostninger til reparation af aptering fra undersøgelsen).

Viser rapporten at der er skjulte/indre skader i skrogkonstruktionen genåbnes forsikringssagen og skrogskaderne udbedres på værft for regning af Søassurancen Danmark.

[Taksator:] *'Som tidligere nævne så er ft velkommen til at bruge tid og penge på [bådkonsulent], det er hans valg og ikke dækket.*

*Såfremt ft ønsker dette som en kontanterstatning og skulle undertegnede komme med et forslag så ville undertegnede **acceptere punkt 3 og 50 % af punkt 2 svarende til kr. 17.539,25 u/moms.**' "*

Selskabet har i mail af 3/12 2021 til klageren bl.a. anført:

"Ud fra disse kommentarer er sagen endnu engang vendt i vores skadesteam med vores skadeforfrem. Som beskrevet nederst, kan Søassurancen Danmark acceptere dækning med beløb 17.539,25 kr. ex. moms = 21.924,06 kr.

På den baggrund tilbydes du en kontant erstatning på 22.000.- kr.

Ønsker du kontant erstatningen, bedes du venligst bekræfte det på mail, samt sende dit reg.- og kontonummer, så beløbet kan overføres til din konto, hvorefter vi lukker sagen til fuld og endelig afgørelse."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"3.4 Under sejlads og henliggen i vandet jf. § 1.3 dækker kaskoforsikringen også:

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

...

6.2 Delvis/partiel skade

a) Reparations- eller kontanterstatning.

Søassurancen Danmark A/S kan vælge at lade skaden reparere eller erstatte den med et kontant beløb. Fartøjet skal sættes i samme stand, som rimeligt modsvarer den, som fartøjet havde umiddelbart før skaden skete.

b) Rimelige omkostninger ved fartøjets transport til nærmeste reparatør erstattes, hvis transport er nødvendig pga. beskadigelsens omfang.

c) Søassurancen Danmark A/S er berettiget til at anviser anden erhvervsdrivende reparatør end den af forsikringstagerens udpegede, uden at selskabet derved påtager sig ansvaret for skadens håndværksmæssige udbedring."

Nævnet udtaler:

Klagerens båd blev den 24/7 2021 påsejlet på styrbord side, mens båden lå langskibs til kaj. Modparten ramte klagerens båd med sin bagbord side. Selskabet har anerkendt, at skaden er dækningsberettigende.

Klageren har fremlagt et tilbud af 20/10 2021 på 36.488,16 kr. inklusiv moms fra et værft. Tilbuddet omfatter udbedring af 1) klampe agter bagbord side, 2) skrammer på fribord midtskibs og frem i styrbord side og 3) teak lønningsliste styrbord side helt fremme. Selskabet har afvist dækning for punkt 1, anerkendt at dække 50 % af udgiften for punkt 2 og anerkendt at dække den fulde udgift for punkt 3. Selskabet har tilbudt klageren en kontanterstatning på 22.000 kr.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 6.2.a fremgår det, at selskabet kan vælge at lade skaden reparere eller erstatte den med et kontant beløb.

Klageren kræver, at selskabet dækker den fulde udbedringsudgift på 36.488,16 kr. og hertil udgifter på 20.000 kr. inklusiv moms til undersøgelser for indre skrogskader ved glasfiberspecialist.

Nævnet bemærker, at klageren har bevisbyrden for, at der er yderligere dækningsberettigende skader på båden efter påsejlingen den 24/7 2021.

Klampe agter bagbord side

Klageren har anført, at en klampe bagbord side agter – diagonalt modsat stedet for påsejlingen – er blevet trukket skæv ved påsejlingen, fordi kraften for påsejlingen efter vægtstandsprincippet er blevet overført til fortøjningsklampen, som har skullet optage større last, end den er konstrueret til. Ved klampen er der en ældre skade i lønningslisten, som er repareret med en limning, men værftets tilbud angår ikke udbedring af lønningslisten, men kun opretning af klampen.

Af værftets tilbud af 20/10 2021 fremgår det, at tilbuddet omfatter, at klampen afmonteres, forskudte huller rengøres og fyldes med forstærket epoxy, og klampen herefter monteres igen. Prisen for reparationen er 3.676,60 kr. inklusiv moms.

Taksator har i rapport af 28/8 2021 anført, at "[bådtype] har generelt store problemer med de flækker ved teak lønning hvor pullerter er fæstnet ... Under besigt oplyser skadelidte også at den bagerste pullert er revnet løs ved dette – denne er besigtiget og der er ikke nye skader ved denne revnet både i bb side og ved stb side og brud i teak er ældre. Karakter på den forreste skade vil aldrig kunne rykke en pullert på en 47 fods båd skæv og løs agter – konstruktionen er årsagen." I mail af 2/12 2021 har taksator anført, at "båden har ligget med fender langs kajs kaj og bliver snittet/påsejlet af en motorbåd sejler ind og ligger foran denne – der er ikke skader i forskibet hvor det er ramt der kan betyde at man trykker skibet så meget ind i kaj at fender mod kaj ikke optager dette og skulle forårsage en pullert agt går løs som følge af agter skulle blive rykket fra kajen. Her er det vigtigt at se på der ikke engang er gelcoat eller grp skader i forskibet hvor kraften er klart størst men et skrab i maling på runding og ikke andet – ligeledes se foto side 8 nederst og 9 øverst i rapport ældre skader på lønning fordi pullert arbejder."

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at skaderne ved klampen agter bagbord side skyldes påsejlingen den 24/7 2021. Nævnet kan derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at dække udgifterne til udbedring af skaderne ved klampen.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at taksator har vurderet, at når der blandt andet henses til de begrænsede skader i forskibet ved påsejlingsstedet, kan påsejlingen ikke have forårsaget, at en pullert/klampe agter går løs som følge af, at agter bliver rykket fra kajen. Der foreligger ikke sagkyndige erklæringer med anden vurdering, og det af klageren anførte giver ikke i sig selv grundlag for at pålægge selskabet at yde dækning.

Skrammer på fribord midtskibs og frem i styrbord side

Ankenævnet for Forsikring

17.

97708

Af værftets tilbud af 20/10 2021 fremgår det, at tilbuddet omfatter udbedring af "Skader i lake-
ret fribord ip mod dæk. Midtskibs ca. 70 cm i runding mellem dæk og ruf, samt 5-10 cm ned af
fribord. Skaden skal spartles før lakering. Skader langs rundning frem i skibet. Kun overflade,
som skal lakeres." Prisen for reparationen er 21.775 kr. inklusiv moms.

Klageren har anført, at der i tilbuddet fra værftet ikke er medtaget reparation/lakering af ska-
der på fribordet, som ikke er relateret til påsejlingen, og at taksator vildleder med at medtage
ældre skader i sin rapport. Han kræver, at selskabet dækker reparationsudgifterne fuldt ud.

Selskabet har anført, at det kan anerkende, at påsejlingen har forårsaget et skrab/ridse ved
runding på bådens styrbord side på malet fribord, men at værftets tilbud derudover indeholder
udbedring af ældre skader i lakeret fribord. Selskabet har anerkendt at dække 50 % af værftets
pris på udbedring af skrammer.

Af taksators rapport af 28/8 2021 fremgår det, at taksator har konstateret skrab i blåt maling-
slag på runding ved lønningskant, hvilket passer godt med den blå aftegning, der ses på mod-
partens hvide båd. Taksator har desuden konstateret ældre skader omkring malet fribord ved
anker samt mere agt for skaden. I mail af 2/12 2021 har taksator anført, at "Under besigt kon-
stateret jeg ældre skader midtskibs foto 2514 samt flere punkter der var lappet (2538 ca. 10 cm
nede på fribord som lokal malet trekanten) og flere hak i stævn (foto længere nede). Modpart
har forårsaget en ca. 70 cm ridse ved runding hvor teak skaden er og ikke andet."

Nævnet finder, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at betale yderligere erstatning
for skader i form af skrammer på fribord.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at taksator har vurderet, at det af skrammerne alene er
skrabet i malingslaget på rundingen ved lønningskant, som kan henføres til påsejlingen den
24/7 2021, mens der for de øvrige forhold er tale om ældre skader. Taksator har fremlagt fotos
som dokumentation for henholdsvis nye og ældre skader på fribord. Som sagen foreligger op-
lyst, må nævnet lægge til grund, at værftets tilbud af 20/10 2021 også omfatter udbedring af

skader på fribord, som klageren ikke har bevist skyldes påsejlingen den 24/7 2021, idet der er tale om ældre skader.

Nævnet har også lagt vægt på, at der ikke er grundlag for at kritisere selskabets skøn over, at de forsikringsdækkede skader kan opgøres til 50 % af værftets samlede udbedringspris på 21.775 kr. for skrammer på fribord.

Udskiftning af teak lønningsliste styrbord side helt fremme

Selskabet har tilbudt klageren fuld dækning for udskiftning af lønningslisten i henhold til værftets tilbud, og nævnet lægger derfor til grund, at der på dette punkt ikke længere er tvist mellem selskabet og klageren.

Undersøgelse af indvendigt skrog for glasfiberskader

Klageren har anført, at han har indhentet et tilbud på 7.500 kr. inklusiv moms fra et glasfiber-specialist, der kan udføre ultralydsskanning og undersøgelse med inspektionskamera af skroget i området for påsejlingen. Der vil dertil komme udgifter på anslået 12.500 kr. inklusiv moms til afmontering og reparationer af aptering i forbindelse med undersøgelsen.

Klageren har anført, at påsejlingen er sket med en stor kraft, som bådens skrog har skullet optage, idet modpartens båd er mere end tre gang så tung som hans båd. Der er stor risiko for, at påsejlingen kan have medført delamineringsskader eller fine revner, der kan føre til fugtskader. Dette vil kunne afklares med en ultralydsskanning og en undersøgelse i skroget med et inspektionskamera. Klageren har anført, at taksator kun har undersøgt skadernes omfang visuelt udefra, og at han støtter sig til en meget subjektiv vurdering af skadernes omfang.

Selskabet har afvist at dække udgifterne til yderligere undersøgelser. Selskabet har anført, at det anser en udgift til undersøgelser for glasfiberskader for helt unødvendig, fordi klagerens og skadevolderens beskrivelser af påsejlingen sammenholdt med de faktisk konstaterede skader ikke giver anledning til nogen mistanke om eventuelle yderligere skader.

Ankenævnet for Forsikring

19.

97708

I rapport af 20/10 2021 har taksator anført, at "Ft er nervøs for om skibets konstruktion kan blive skadet ved dette og det er ikke sandsynligt skibets fribord på nogen måde bliver delamineret eller utæt ol ved en påsejling af denne karakter – der er tale om et skrab i malet overflade og skader som her vil ikke kunne give nogen form for delaminering." I mail af 2/12 2021 har taksator for så vidt angår klagerens krav om yderligere undersøgelser bemærket, at "Nej – der er intet at komme efter her og det ved jeg [medarbejder fra værft] også er helt enig i – men igen det må ft selv bestemme."

Nævnet finder, at klageren ikke har antageliggjort, at der kan være skjulte skader på skroget i form af delaminering eller fine revner. Nævnet har herefter ikke grundlag for at pålægge selskabet at bekoste, at der udføres yderligere undersøgelser af skroget ved glasfiberspecialist.

Nævnet har blandt andet lagt vægt, at taksator har vurderet, at "det er ikke sandsynligt skibets fribord på nogen måde bliver delamineret eller utæt ol ved en påsejling af denne karakter". Der foreligger ikke sagkyndige erklæringer med anden vurdering, og der er ikke påvist visuelt konstaterbare forhold ved båden, som giver rimeligt grundlag for antage, at der kan være skjulte skader på skroget.

Nævnet bemærker, at selskabet har anført, at klageren – inden for de almindelige forældelsesfrister – har mulighed for at vende tilbage til selskabet med yderligere krav, hvis han på et senere tidspunkt konstaterer og kan godtgøre, at påsejlingen har forårsaget yderligere skader ud over de skader, som selskabet på nuværende tidspunkt har tilbudt at dække.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Ankenævnet *for* Forsikring

20.

97708

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Thønnings', is written on a light blue rectangular background.

Peter Thønnings