

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 1. marts 2023 blev i sag nr. 98151:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 19/4 2022 bl.a. anført:

"Vores båd blev angrebet af en spækhugger ud for ... kyst, vi fik ødelagt drevet og roret, og mistet skruen på drevet. Båden blev sejlet for sejl til en marina ved ... i [land]. Jeg kontaktede forsikrings-selskabet som oplyser at de ikke takserer båden i udlandet, men vi skal få den lavet og så takserer de den når den kommer til Danmark, altså vores 'taksator' i udlandet må være værftet der skal lave båden? (De var oplyst om hvilke dele der skulle laves og havde fået et prisoverslag). Vi får monteret en ny skrue og kan efterfølgende konstatere, at det ikke kun er skruen men hele drevet der er ødelagt, der er metalspånere og indtrængt vand i olien i drevet, det er også blevet skævt og værftet siger der kun er en ting at gøre, at få et nyt drev. Roret har jeg selv repareret efter spækhuggeren havde taget en bid af det. (Efterfølgende i Danmark fandt jeg ud af den havde slået hele rorstammen skæv). Dette har jeg selv lavet uden at søge erstatning da sagen hos dem var afsluttet nu?

Jeg forstår ikke hvordan Tryg kan takserer en båd der er repareret.

Værftet sagde at Tryg skulle montere drevet på en båd for de kunne se det var skævt. Dette har Tryg ikke ville efterkomme. Jeg har også spurgt Tryg om hvor jeg kan læse, at man selv skal betale for sine skader, og at de ikke takserer i udlandet, dette står i deres vedtægter som kun de ansatte har rådighed over, er deres svar til det. Havde jeg vidst det havde jeg aldrig tegnet forsikring hos dem. Da det ikke er alle der lige ligger inde med flere 100.000 hvis uheldet er ude.

Da jeg skriver en klage til Trygs klageafdeling får jeg at vide der kommer nye øjne på sagen af chefen for bådafdelingen. Da jeg får svar fra dem, undrer det mig at det er præcis samme svar som hele tiden, så jeg ringer til dem, hvor hun oplyser at hun har gået sagen igennem med ... (ham der har haft sagen hele tiden) og med ... (som er taksatoren) så ingen nye øjne på sagen. De skriver

også at de har snakket med to bådreparatører, jeg kan ikke få oplyst hvilke og jeg kan ikke få en udtalelse fra dem på skrift, jeg undrer mig over hvordan de kan vurdere en skade de ikke har set?

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Jeg vil opnå fuld erstatning, da skaden er sket, at Tryg ikke ville sende en taksator ned at se båden da den var ødelagt må være deres hovedpine, som desværre er blevet min nu."

I brev af 1/7 2022 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Klageren har tegnet forsikring hos selskabet. Der henvises til betingelserne i **bilag A**.

Klageren er utilfreds med, at selskabet ikke har ville taksere hans båd andre steder end i Danmark. Herunder er klageren ikke tilfreds med, at man ikke vil anerkende, at omfanget af skaden alene kan relateret til den oplyste hændelse/angreb af en spækhugger.

Selskabet har afvist, at der er krav om, at taksator skal sende ud besigtige skader i udlandet. Der er i den konkrete sag anerkendt erstatningspligten for skade på propel og montering heraf. De af klagere yderligere krav er enten ikke omfattet af forsikringsdækningen.

Sagsfremstilling

Selskabet har d. 17. maj 2021 modtaget en telefonisk anmeldelse fra klageren. Klageren har ringet for at høre til dækning grundet påsejling/angreb fra spækhugger. Det er telefonisk oplyst, at dette er sket nær [udenlandsk by].

Klageren har skrevet spurgt til dækning af de følgeudgifter, som der har været og vil være for klageren. Dette fremgår af **bilag B**. Selskabet har gennemgået disse krav, og pr. mail d. 19. maj 2021 afvist disse krav. Denne afvisning kan ses i **Bilag C**.

Klageren har henvist til dækning af transportomkostninger af båden. Dette fremgår af **bilag D**. Selskabet har oplyst klageren, at der er dækning til transport til nærmeste havn/værft. Selskabets svar kan ses i **bilag E**.

Selskabet vælger på baggrund af sagens/klagerens oplysninger, at sende en á conto udbetaling til klageren på 25.000 kroner. Selskabets begrundelse og bemærkninger kan ses i **bilag F**.

Klageren henvender retur, og oplyser, at skaden er mere omfangsrig end først antaget, da der også er sket skade på sejldrevet. Det er således ikke kun gearkassen. Selskabet fastholder overfor klageren, at det er klageren selv, som skal sørge for, at drevet bliver transporteret til Danmark. Der er ikke forsikringsdækning for transport.

Undersøgelsen af sejldrevet sker ved [marineservice 2].

Undersøgelsen viser, at der ikke er konstateret nogen skade eller fejl på den udvendige del af drevet. Der er ved den indvendige undersøgelse konstateret en del slitage på kobling samt gearleje og leje. Denne slitage har ikke nogen sammenhæng mellem den af klageren oplyste skade. Denne afvisning af skade på sejldrevet kan ses i **bilag G**.

Klageren har efterfølgende indsendt bilag/regninger og opgjort det samlede krav på 51.595,78 kroner. I tillæg til denne opgørelse og bilag er klageren kommet med dine kommentarer til afvisningen. Disse kommentarer kan ses i **Bilag H**.

Selskabet har d. 3. februar 2022 gennemgået samtlige krav, herunder også taget stilling til klagerens bemærkninger til afvisningen. Der er henvist til, at de oplyste fund på sejldrevet ikke har nogen relation til den oplyste skade. Skaden på propel er opgjort til 14.512,45 danske kroner. Da dette beløb overstiger allerede tilkendt á conto beløb på 25.000 kroner, så er klageren ikke berettiget til yderligere. Selskabet gennemgang af kravene kan ses i **Bilag I**. Selskabet bemærker yderligere i deres mail af 7. februar 2022, at der ikke er fundet nogen fejl eller mangler i drevet. Herunder ej heller, at dette skulle være skævt. Denne mail kan ses i **bilag J**.

Klageren er fortsat ikke tilfreds med denne vurdering har specifik bedt om oplysninger om, hvem, som har foretaget disse undersøgelser og deres resultater. Klagerens henvendelse til den klageansvarlig afdeling kan ses i **bilag K**.

Den klageansvarlig afdeling (Kvalitet) har i deres besvarelse henvist til, at skaderne er besigtige af 2 uvildige parter. Der er ved på baggrund af udtalelser/vurderingerne fra disse parterne fundet anden skade end almindelig slitage. I forhold til selve hændelsesforløbet, så følger det af det almindelige forsikringsregler, at det er kravstiller, som har bevisbyrden. I den konkrete er det vurdering, at der ikke fundet dokumentation på det af klageren oplyst spækhugger angreb. Hertil er også medtaget, at der ikke er fundet nogen skade på skroget/bunden hvor gearbenet er monteret. Kvalitetsafdelingen har fastholdt den trufne vurdering, og medgiver yderligere, at klageren selvfølgelig kan beholde den allerede tilkendte á conto erstatning, også selvom dette overstiger den erstatning, som klageren reelt var berettiget til. Kvalitets vurdering af klagen kan ses i **Bilag L**.

Det fremgår af de oplyste bilag fra undersøgelserne hos [marineservice 1] i ... samt [marineservice 2] i ..., at drevet er blevet behørigt gennemgået. Der er ved disse undersøgelser fundet slitage ved kobling og gearhjul i drevet. Denne slitage har medført, at der er fundet spåner i olien. Undersøgelserne viser yderligere, at der ikke er konstateret nogen skævhed i drevet eller propelaksel. Resultatet af disse undersøgelser kan ses i **Bilag M, N og O**.

Forsikringsbetingelser

Det følger af punkt 5.2, at der som udgangspunkt er kaskodækning for bådens skrog, motor og udenbordsbrev.

Det følger af punkt 5.4, at der er dækning for kaskoskade, hvis dette sker ved en pludselig udefrakommende skade eller kollision. Dette kræver dog, at der sammenfald mellem årsag og virkning.

I samme punkt er angivet, at forsikringen dækker udgifter til nødvendig bugsering.

Kaskoforsikring dækker ifølge punkt 5.4 dog ikke, hvis skaden vurderes som opstået som følge af slid, alder, råd, rust eller andre årsager, som kan sidestilles hermed.

Det følger endelig af punkt 7.1, at kunden ved anmeldelse skal sandsynliggøre og dokumentere sit erstatningskrav.

Selskabets vurdering

Det følger af forsikringsaftalelovens § 22 og betingelserne punkt 7.1, at det er klageren, som har bevisbyrden for, at tingene forholder sig, som det er anført af klageren.

Klageren har i sin anmeldelse og senere bilag argumenteret for, at den omfattende skade på blandt andet sejldrev alene skyldes påsejling af en spækhugger. Der er i klagerens indsendte bilag fremsendt en regning på samlede 51.595,78 kroner.

Selskabet har i forbindelse med gennemgang af klagerens mange krav henvist til, at der alene er dækning for bugsering af båden til nærmeste havn. Der er henvist til betingelserne punkt 5.4. De yderligere mange krav, som ikke kan relateres til skade på både er der argumenteret for. Selskabet henviser til betingelserne i **bilag A** samt selskabet gennemgang af de oplyste krav i **bilagene C, E, G, I, J samt L**. Det er hertil henvist til, at der ikke i klagerens police eller betingelser er et sådant krav om, at selskabet skal befragte en taksator til at foretage en besigtigelse i udlandet.

I forhold til de skader, som klageren har gjort gælder er sket på båden. Så har disse krav været vurderet af 2 eksterne parter. Undersøgelser viser, at der korrekt er sket skade på propel, men at der ikke er fundet nogen skævhed eller skaderne, som kan relateres til den påsejling, som klageren oplyser, at der er sket. Selskabet henviser til deres besvarelse i **bilagene G, I, J samt L**. Selskabet henviser yderligere til de 2 eksterne parters undersøgelser/udtalelser i **bilagene M N og O**.

Selskabet har tilkendt klageren en á conto udbetaling på 25.000 kroner. Det blev senere konstateret, at den reelle erstatning, som klageren var berettiget til, var mindre. Selskabet har dog oplyst klageren, at dette beløb naturligvis ikke skal tilbagebetales. Selskabet henviser til **bilagene F samt L**.

Det følger af blandt andet kendelse 81346, at det er klageren, har bevisbyrden for, at den skete kaskoskade har relation til den hændelse, som klageren har angivet som årsag. Det er selskabet vurdering, at klageren ikke i sine bilag eller dokumentation har løftet denne bevisbyrde. Selskabet henviser til de undersøgelser, som er foretaget, og de fund, som er konstateret.

Selskabet finder således samlede, at der er truffet en korrekt vurdering.

Sammenfatning

Det er sammenfaldende selskabets opfattelse, at klageren jfr. forsikringsaftalelovens § 22 ikke har løftet bevisbyrden for, at der er sket en skade som angivet af klageren. Selskabet har i samarbejde med 2 eksterne parter undersøgt de dele, som klageren selv oplyser, at der sket skade på. Klageren har tidligere modtaget en erstatning, som var højere end det, som klageren har været berettiget til."

Klageren har i brev af 15/7 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Uoverensstemmelser i jeres taksering af drev

Jeg vil starte med at sige at de nye udtalelser I har fra [marineservice 1] (bilag M) og [marineservice 2] (bilag O) ikke stemmer overens med deres udtalelser tilbage fra 9-10 mdr. siden (bilag G).

– I bilag M siger [marineservice 1] nu at han har haft drevet inde til adskillelse, og han har fundet vand i olien samt slitage. I bilag G som er fra da han så drevet (det gjorde han tilbage i september 2021), skriver [marineservice 1], at han ikke har kunne finde nogen fejl på sejldrevet hverken ud-

vendigt eller indvendigt, selvom der også står at han ikke har haft skilt drevet fra hinanden. Nu har han også fundet vand i olien? Hvilket er meget underligt, da drevet var fuldstændig tørt for olie, det har stået uden olie siden maj måned 2021 og har været åbent både i top og i bund prop, da det skulle være helt tomt for olie da det skulle transporteres med til Danmark på en sejlbåd.

– [Marineservice 2] oplyste mig da jeg var ude at snakke med dem efter deres undersøgelse af drevet, at de havde fundet skader/slitage i gear huset. Men at disse skader ikke ville give metal spåner i gear olien som vi så i [land]. Det er første gang jeg bliver oplyst om jeres bilag N hvor [taksator] siger jeg har prøvet at påvirke dem til at lave en anden vurdering, dette er ikke korrekt, jeg spurgte dem hvordan de havde undersøgt drevet, hvortil de svarer de kun har skilt det og ikke testet det? Jeg ville have dem til at montere drevet på en båd, så de kunne se det var skævt. Dette har jeg sagt til [taksator] hele tiden de skulle gøre, for det var den eneste måde man kunne se det var blevet slået skævt fik jeg af vide fra ... (værkfører på det [udenlandske] værft) dette ville de ikke efterkomme for det havde [taksator] ikke bedt dem om.

I bilag N står der I ikke kan udelukke en gammel skade da båden er 17 år, båden er fra 2005, men søsat i 2009 første gang, og motoren havde på daværende tidspunkt da angrebet skete kun kørt 500 timer, der opstår ikke slitage på kun 500 timer sejlads med et Volvo drev, og jeg havde en bådinspektør på båden der gennemgik den 2 mdr. før skaden skete og der var ingen tegn på tidligere skader, forsikringsfirma har fået tilsendt den rapport der blev lavet.

– Hvis propellen er i rotation og den bliver stoppet brat af eks. en spækhugger der bider i den, så vil det svageste led gå i stykker da det ikke kan dreje rundt mere, i dette tilfælde vil det være gearhus/kobling som er det svageste punkt. Propellen var blevet bidt/slået helt af, formentlig også dette der har gjort drevet skævt.

Jeg synes at det har virket som om gennem hele forløbet at [taksator] har bestemt hvad både [marineservice 2] og [marineservice 1] har skulle sige. Også derfor han ikke har ville efterkomme at montere drevet på en båd. [Taksator] sagde allerede til mig fra start af han ikke troede på et spækhuggerangreb, selvom der var over 1000 angreb ud for ... kyst sidste år.

Udtalelse fra værft i [land]:

Jeg har fået ... fra værftet i [land] til at sende hans vurdering af skaden. Se bilag: udtalelse fra værft [land].

Grundig gennemgang af sag:

– I har ovenikøbet også lavet en grundig gennemgang af sagen for at finde ud af dens ægte hed hvor I har snakket med dem der var ombord, denne sag blev afsluttet den 2/6-2021. Se bilag: grundig gennemgang af sag.

Erstatningsbeløb, regninger fra værft:

– Jeg har sendt regninger fra værftet på i alt 17.320,31 euro x 7,5 = 129.902,3 dkk den 21/9-2021 til [taksator]. Og ikke 51.595,78, som I skriver. Disse penge jeg søger erstatning for. Se bilag:

- regning fra værft.
- kvittering sejldrev
- kvittering montage af sejldrev
- kvittering propel
- kvittering kran op kran ned og på land under rep.

Fejlagtig oplysninger når man tegner forsikring:

– Ang. taksering og betaling af skader sket i udlandet ville det være på sin rette plads at alle forsikringstager fik oplyst at I ikke takserer skader eller betaler for skadens omfang i udlandet. Dette er en meget væsentlig del, da det ikke er sjovt for nogen at skulle betale flere 100.000 af egen lomme (måske endda blive nødt til at låne penge i banken). Jeg mener I fører jeres forsikringstager bag lyset ved at holde denne del skjult. Jeg mener også at når I ikke vil sende en taksator til udlandet, så må min taksator være værftet (...) som der vurderer skadens omfang og hvad der skal laves for det bliver godt igen. I kan jo ikke takserer noget hvor skaderne er udbedret når båden kommer til Danmark, nu havde jeg heldigvis et billede af bid i roret, men hvis I så roret i dag ville I ikke kunne ane at der havde været taget en bid af det."

Selskabet har i brev af 23/8 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Selskabet har gennemgået klagerens bemærkninger i henhold til de oplysninger, som selskabet er i besiddelse af. Selskabet har yderligere været i dialog med [marineservice 1] og [marineservice 2].

[Marineservice 1]

Reparatøren fastholder overfor selskabet den tidligere vurdering af sagen. Drevet blev delvis adskilt og der kunne konstateres slitage på lejer. Der var ca. 0,5 L olie tilbage i drevet som blev opsamlet. Det er korrekt, at drevet ikke blev totalt adskilt da det blev valgte og sende drevet til [marineservice 2] for yderligere undersøgelse.

Dette blev også oplyst til klageren. Klagerens påstande omkring vurderingen hos [marineservice 1] er derfor ikke korrekt.

[Marineservice 2]

[Marineservice 2] adskilte drevet og kunne hurtigt konstatere at der var slitage i drevet som var årsag til der var spåner i drevet. Aksler blev udmålt og der kunne ikke konstateres skævhed på denne.

[Marineservice 2] er aut. Volvo Penta forhandler og har mere end 30 års erfaring med reparation af Volvo Penta Drev.

Ifølge [marineservice 2] er det ikke nødvendigt og montere drevet på en båd for og kontrollere skævheder i drevet. Hvis drevet skulle være slået skævt, burde der også være skader på skroget hvor drevet monteres, men dette kan ikke konstateres.

I forhold til bilag N

Det er selskabets vurdering, at man ikke med sikkerhed kan udelukke, at der har været en tidligere skade på drevet. Det faktum, at båden er undersøgt af en inspektør inden købet har ingen betydning i denne sag, da den rapport der laves ved et salg primært er en visuel kontrol af båden.

Selskabet henviser hertil, at motor og drev ikke ved denne kontrol af både foretager en adskilles for undersøgelse af fejl/slitage.

I forhold til skadeårsagen

Det kan være vanskeligt og vurdere skaden på propellen da den ikke findes. Propellen sidder på en aksel med stråler og er fastspændt med en møtrik. Ved skader hvor propellen rammer en hård genstand, en sten eller større drivtømmer eller ved en grundstødning er det ofte kun propellen der tager skade og falder af akslen, men det sker meget sjældent at hele propellen er væk.

Det faktum, at propellen er mistet, er dog ikke årsagen til der efterfølgende kunne konstateres spåner i olien, disse spåner er kommet over en længere periode som følge af almindelig slitage.

I denne sag er det klagerens besætning, som har henvist til, at skaden ene og alene kan tilregnes et angreb fra en spækhugger der har bidt eller ramt propellen.

Selskabet henviser til, at klageren ikke har løftet bevisbyrden for, at den oplyste skade er opstået, som angivet af klageren. Selskabet tager yderligere afstand fra klagerens oplysninger om, at [marineservice 1] eller [marineservice 2] er blevet bedt om, at komme med bemærkninger eller udtalelser til fordel for selskabet. Selskabet henviser hertil, at udtalelserne fra værftet i [land] ikke kan anses som dokumentation."

I brev af 27/8 2022 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"Indledningsvis vil jeg sige jeg aldrig har følt mig så meget snydt og så dårlig behandlet som jeg er blevet hos Tryg gennem denne sag: Der kommer nye forklaringer fra jer hver gang. I tror ikke på hvad man fortæller jer. Hver gang I har haft noget at fortælle mig omkring sagen har I ringet, så man ikke har noget på skrift fra jer. Ligeledes er I utrolig lang tid om at svare på mails, og når man ligger i en havn i [land] der koster 500,- i døgnnet, og I ikke dækker denne udgift: Så har man været nødsaget til at ringe til jer og få ting bekræftet telefonisk, så disse ting er heller ikke på skrift? Ang. jeres svartid, er denne ankesag vel et meget godt eksempel på I trækker ting i langdrag (hentyder til alle jeres ønske om forlængelse af svartid).

[Marineservice 1]:

I holder fast i at [marineservice 1] ikke kommer med en ny udtalelse efter sagen er endt i ankenævnet? Hvordan kan I gøre det når vi har et tidligere (bilag G) fra jer hvor der står ordret citeret: Drevet blev som aftalt undersøgt for skader/fejl hos [marineservice 1]. Her kunne man ikke konstatere skade på sejldrevet hverken på den udvendige del samt indvendige del. Drevet har dog ikke været adskilt.

Nu siger [marineservice 1] at de har delvist adskilt drevet og fundet slitage samt vand i olien 0,5 liter ca.

Jeg ved 100 % sikkert at der ikke har været en eneste dråbe olie på drevet. Og [taksator] jeres taksator ringede til mig og sagde at der ikke var noget galt med drevet, det virkede 100 %, det havde [marineservice 1] oplyst til ham. Dette vidste jeg ikke passede så jeg insisterede på at drevet skulle undersøges og han sagde vi kunne sende det til [marineservice 2] i ...

[Marineservice 2]:

Da jeg snakkede med [marineservice 2] efter gennemgang af drevet havde de ikke lavet nogen måling på om der var skævhed på akslen, de havde visuelt set at akslen drejede med rundt når man drejede på den i gear huset. (Dette viste de mig også).

Og der har ikke noget at være skader på skroget for at en aksel kan blive skæv. Akslen og skroget har slet ikke berøring med hinanden, akslen sidder i sejldrevet som går op gennem et hul i skroget hvor gearhuset sidder i toppen som er monteret på motoren, så ingen forbindelse mellem skrog og aksel.

Min og andre (bådsagkyndige jeg har forhørt mig hos) teori: Spækhuggeren har angrebet båden, bidt/slået i/til skruen som så er stoppet med at dreje rundt og faldet af, dette hårde stop på propellen har så udløst et ødelagt gear/kobling hus, da tandhjul og lejer er stoppet med dreje rundt da spækhuggeren bider/slår, og også dette slag/og hurtige stop har givet en skæv aksel.

Bevis materiale:

Jeg har dokumentation på: spækhuggerbid i roret, ødelagt sejldrev, udtalelser fra folk om bord, udtalelse fra værft i [land] som har set mange skader efter spækhugger angreb, alene sidste år var der over 1000 registrerede angreb. Vi lå på [lands] største værft som også er autoriseret Volvo penta mekaniker. De har haft et utal af både på værft efter angreb.

Værftet i [land] er de eneste specialister som der har set skaden mens den var der, hvordan kan I ikke anse deres udtalelse som dokumentation? (Så er jeres udtalelser fra 'mekanikere/[taksator]' da slet intet værd).

Jeg ved ikke hvad jeg skal have af dokumentation for at I stopper med alle jeres løgne over for mig?

Jeg er helt uforstående overfor I ikke har haft kontaktet værftet i [land] selv, for at få et indblik i sagen. I kan ligeledes gå ind på [hjemmeside] der er et kort hvor alle registrerede spækhugger angreb vises. Så kan I se hvor stort et problem det er blevet."

Selskabet har i mail af 9/9 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Klageren henviser i forhold til [marineservice 1], at der ifølge klageren ikke var en eneste dråbe på drevet. Der er yderligere fra klagerens side henvist til, at drevet ikke blev delvist adskilt. Selskabet henviser venligst klageren at dokumentere disse påstande."

Klageren har i brev af 11/9 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Dokumentation for: [Marineservice 1] kommer med falske anklager og nye udtalelser efter sag er endt i ankenævnet.

Først fremgår det af dokument (kvittering propel) at alt olie på drevet blev tapet af i [land], der blev skiftet pakning, og ny olie på. Da de tapper olien af, finder de metalspånere og vand i olien. Metalspånernerne ved de ikke hvor stammer fra, og skriver derfor på samme regning at de ikke kender: the overhaul state of saildrive. Vandet kommer, fordi propel og div. pakninger er smadret efter spækhuggeren har bidt/slået til drevet.

[Marineservice 2] – kunne heller ikke forklare hvor metal spånernerne kom fra.

Efter de har monteret ny propel, nye pakninger og ny olie starter de motoren op, her kan de se at sejldrevet/akslen har taget skade og hele drevet/propellen hopper pga. det er skævt.

Ankenævnet for Forsikring

9.

98151

Så hvis der havde været noget som helst olie på drevet, så var det i hvert fald helt frisk og uden en dråbe vand i, da olien er helt ny.

Men olien bliver tappet af igen, da drevet skal afmonteres og sendes med retur til Danmark. Drevet ligger nede i båden bundet fast om et bord så det ikke kurer rundt og smadrer båden på vej hjem til Danmark. Jeg så i [land] hvordan drevet stod og dryppede af i en spand i flere måneder så vi undgik vi ville få olie i båden under transporten hjem.

Med hensyn til at [marineservice 1] ikke har delvist adskilt drevet, vil jeg henvise til [taksator] som sagde at de ikke havde skilt drevet ad kun visuelt inspiceret det og derfor gik med til vi fik det undersøgt bedre hos [marineservice 2], dog vil han stadig ikke efterkomme værftet i [lands] ønske om at drevet skulle monteres på en motor og startes op for man kunne se skaden. Derudover vil jeg henvise til jeres egen mail besked til mig som ses her (bilag G afvisning sendt til klageren), her skriver I selv drevet har dog ikke været adskilt.

Jeg efter spurgte hvilke dokumentationer I ville have for at erkende den skade og dette var hvad i vendte tilbage med, så jeg håber I kan erkende skaden nu, og vi kan afslutte denne sag efter 1,5 år."

Af mail af 6/10 2022 fra selskabet til nævnet fremgår bl.a.:

"Klageren har i sine bemærkninger henvist til det skaden ene og alene kan være forårsaget af en spækhugger. Klageren bedes på denne baggrund, og på baggrund af det hændelsesforløb, som er beskrevet af klageren venligst oplyse følgende:

1. Hvorfor er konstateret spåner i olien. Hvis dette ikke kan tilregnes slitage?
2. Hvis hændelsen er sket, som beskrevet af klageren, hvorfor der er så alene sket en 'begrænset' skade på roret, og ikke på skroget/bunden?"

Hertil har klageren i brev af 9/10 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Spørgsmål 1: hvorfor er der metal spåner i olien?"

Det er der faktisk ikke nogen der ved? Men burde I have fundet ud af, jeg havde jo drevet med hjem til jer? Men I har jo kun kigget på gear huset? [Marineservice 2] udtalte at det de havde set ikke kunne give decideret metalspåner i olien. Derudover er drevet aldrig blevet skilt ad, det er kun gearhuset der er blevet skilt? Så mit bedste bud er at spånerne stammer fra en skade der er kommet på den indvendige del af drevet som er opstået i forbindelse med drevet/akslen er blevet slået skæv, så vil akslen kører op ad den indvendige side af drevet når den drejer rundt og 'slår sig'.

Eller nede i den nederste kobling/udveksling som går fra drev til aksel der kan det være nogen tandhjul der er gået i stykker ved at propellen er blevet stoppet i sin drejning af spækhuggeren og så vil tandhjulene gå i stykker?

Derudover synes jeg mere I skal fokusere på drevet/akslen er slået skævt, da dette er årsagen til drevet skulle skiftes? Men dette ville I have kunnet se hvis I havde takseret båden i [land], som jeg bad jer om, eller havde monteret drevet på en båd/motor som værftet sagde I skulle, desværre har I ikke ville lytte til hverken værftet i [land] eller mig. Men dette er klart da I har for vane at

prøve at fjerne bevismateriale fra den skadelidte. (Desværre ser og læser jeg først om hvordan I fjerner bevisbyrden i dr kontant programmet 25 august 2021 efter vi har haft en skade.)

Værftet i [land] sagde at en fejlfinding og en reparation af et skævt slået drev med metalspåner i, nok ville ende med at blive dyrere end at få et nyt drev, derfor har de ikke undersøgt drevet for at finde ud af hvad og hvor meget der var ødelagt inde i det.

Spørgsmål 2, hvorfor er der kun sket skade på ror og drev og ikke på skrog?

Der sker angreb dernede ved ... hver dag og ca. 95 % af alle skaderne er kun på roret og selvstyren. Der er kun 1 båd der er sunket i de 2 år denne hændelse har stået på, og den gik ned for ca. 1,5 måned siden. I sjældne tilfælde angriber de også propellen. Men der er ingen tilfælde hvor der er sket skader på skroget ud over den ene båd der gik ned for nyligt. Jeg er i kontakt med 5 andre danske både der er blevet angrebet i år og alle med rorskader og ødelagte selvstyrer kun heldigvis. Den sidste blev angrebet for 14 dage siden.

Så til det spørgsmål må svaret være: fordi det ikke er skroget spækhuggerne går efter, men roret. Dette vil du også kunne læse i alle avisartikler omkring dette fænomen. Eller I kunne tage en tur til værfterne i ... som dør med disse skader hver dag.

Og ja det lignede en begrænset skade på roret kun med et bid. Men som jeg tidligere har sagt så viste det sig da jeg fik båden på land i Danmark at hele rorstammen var blevet skæv, dette fandt jeg ud af da jeg tog roret af sidste vinter. Dette har jeg selv repareret.

– Desuden mener jeg stadig at I laver ulovlige forsikringer som I siger skal dække i hele Europa, hvordan kan I mene man er dækket, når I først vil taksere en skade når den kommer hjem til Danmark? Så er skaden blevet lavet og betalt af ejeren. Så er det nemt at sige der ikke er nogen skade sket. Jeg vil stadig gerne se de vedtægter I siger I har hvor der står I IKKE takserer i Europa og at man selv skal betale for at få lavet sine skader hvis de så sker uden for de danske grænser?"

I brev af 10/11 2022 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Selskabet skal starte med at fastslå, at selskabet på ingen måder har forsøgt eller direkte påvirke det svar, som er kommet fra [marineservice 2]. Denne påstand fra klagerens side tager selskabet afstand fra.

[Marineservice 2] har været aut. Volvo Penta forhandler og reparatør i over 30 år og har en meget stor erfaring med reparationer af Penta drev.

Det er klagerens vurdering, at der er ingen der ved hvorfor der er spåner i olien.

Dette er ikke korrekt da [marineservice 2] hurtigt kan konstatere at der var en del slitage i gear/drevet ved koblingerne, og dette var årsagen til spåner i olien denne slitage er opstået over en længere periode som følge af almindelig brug.

Klageren mener spåner i gear/drev er kommet i forbindelse med skaden. Selskabet finder ikke dette sandsynligt, da drevet vil stoppe driften umiddelbart efter uheldet.

[Marineservice 2] har grundigt undersøgt drevet og gearkasse og kunne kun konstatere slitage i koblingen i gear/drevet. Aksler er udmålt og der kunne ikke konstateres skævheder på disse. Der

kunne ikke konstateres skade på div. tandhjul og gearhjul, hvis der var skade på disse, ville aksler og tandhjul ikke kunne dreje ubesværet rundt.

Selskabet har igen været i kontakt med [marineservice 1] og de fastholder sin tidligere udtalelse hvor drevet har delvist været adskilt og der kunne konstateres slitage på lejer og der var spåner i den restolie der var på drevet. Selskabets taksator kræfter, at denne olie kunne ses, og at der var spåner i olien.

Selskabet gør gældende, at det er klageren, som har bevisbyrden for, at der er sket en dækningsberettiget hændelse. Dette betyder også, at klageren skal føre bevis for, at den konkrete skade ene og alene kan relateres til det af klageren oplyste hændelsesforløb. Selskabet vurderer ikke, at bevisbyrde er løfte ved oplysninger fra værftet i [land] eller, at de indsendte billeder.

Det faktum, at der som oplyst af klageren har været angreb fra spækhugger gør ikke, at det også har været tilfældet i den konkrete sag. Den mindre skade der er på roret viser ikke med sikkerhed at dette skyldes en spækhugger.

Det er selskabet vurdering, at de oplyste fund ved besigtigelse, som beskrevet af selskabet, ikke kan relateres til det hændelsesforløb, som oplyst af klageren.

Selskabet henviser til kendelse 57338. Nævnet fandt i den konkrete sag, at klageren ikke havde sandsynliggjort af det mulige oplyste sammenstød med et marsvin var årsagen til den oplyste skade.

Selskabet fastholder på dette grundlag deres afvisning."

Klageren har i brev af 22/11 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Alt hvad I har bedt om af dokumentation, har jeg leveret til jer. Og bidet i roret stemmer overens med andre bidmærker i ror efter spækhuggerbid. Hvad hvis man kører et rådyr over, skal man så have filmet hændelsen for at I dækker og tror på der kom et rådyr? Det er svært at lave en bevisbyrde hos jer når I ikke engang selv ved hvad for et bevis I vil have?

Der er lige en fransk båd der gik ned efter en spækhugger angreb for 2-3 uger siden. Spækhuggeren fik bidt hele drevet af her, heldigvis slap vi mere heldigt ved den kun fik bidt skruen af. (Så ja skaden stoppede også vores drift efter skaden. Men heldigvis kan man godt sejle uden motor drift når det er en sejlbåd). Så det med skaden ikke stoppede driften, ved jeg ikke hvor I har fra?

Det er også flot af [marineservice 1] at han ændrer sin udtalelse og ikke vil kendes ved den første han har skrevet? Og [marineservice 2] som I siger I ikke har påvirket til deres svar, kommer med en anden udtalelse til jer end de gjorde til mig da jeg var forbi dem. Det er vel lige så ulovligt at I får dem til at sige hvad de skal udtale og får dem til at gemme/ikke opdage bevismateriale, som jeres forsikring er? (Forsikring i hele Europa, men dækker kun i Danmark. – vedtægter som kun de ansatte har rådighed over osv.)

I jeres besked til mig den 28/11-2021 fremgår der kun billeder af gear/koblings hus (også det eneste I har undersøgt). I burde have dårlig smag i munden både hos Tryg og [marineservice 2] for ikke at undersøge tingene ordentligt, for at undgå at opdage skaden.

Jeg har snakket med en mekaniker på en bådmesse som siger at det er 100 % sikkert at det slitage/skade der er i koblingshuset er opstået i forbindelse med at drevet er stoppet med at rotere rundt, så vil de 'svageste ting' gå i stykker.

Den eneste udtalelse som der burde gælde, er den fra [land], da de er den eneste autoriseret Volvo penta forhandler og reparatør der har set skaden og prøvet drevet på en motor.

Jeg har selv skilt drevet ad nu:

- først kan jeg se at drevet aldrig har været skilt da alle pakninger og bolte er som groet sammen.
- så ser jeg at der nederst i drevet/akslen er nogen store dybe rider på indersiden i drevet som kommer fra tandhjulet der har kørt op af siden, tydeligt tegn på akslen er skæv. Se vedhæftet billede (skade indvendig drev).

Hvorfor er det at I ikke kommer med de dokumentationer som jeg beder om at få? Når jeg leverer alt dokumentation I vil have?

Jeg vil gerne have:

- Indsigt i jeres vedtægter som kun ansatte har rådighed over: vi takserer ikke skader uden for de danske grænser, man skal selv betale for at få udbedret sin skade uden for Danmark.
- Dokumentation på udmåling af akslen hos [marineservice 2] (en udmåling kan ikke laves ved bare at dreje rundt på et tandhjul, der skal man montere motoren og få akslen til at lave mange omdrejninger i minuttet. I en bil kan du heller ikke se en aksel er skæv ved selv at stå og dreje dækket, men kører du eksempel 80 km/t vil du mærke bilen hopper.
- Dokumentation på vand i olien hos [marineservice 1]."

Af brev af 21/12 2022 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Klageren fastholder, at båden blev angrebet af en spækhugger. Der henvises til et andet tilfælde, som overgik en fransk båd. Klageren henviser yderligere til, at andre forsikring end fra den fra [land] ikke bør gælde i den aktuelle sag.

Vores besvarelse

Vi skal venligst henvise til jfr. betingelserne punkt 5.4, at det er klageren, som bevisbyrden for, at den oplyste skade er opstået som følge af en dækningsberettiget hændelse. Her blandt andet som følge:

- At båden synker, kæntrer, strander, støder på grund eller uden for kollision
- At der sker en pludselig udefrakommende skade på bådens skrog

Klageren har som dokumentation for, at båden har været angrebet af spækhugger henvist til tilfælde, som er overgået andre både. Det er selskabet fortsatte vurdering, at klageren ikke med henvisning til tidligere angreb, og en udtalelse fra [land] ikke løfter bevisbyrden for, at der er tale om en dækningsberettiget.

Vi kan naturligvis ikke afvise, at der i området været sådan angreb på både, herunder også, at dette har forvoldt en skade på bådene.

Den konkrete sag skal dog ikke vurderes ud, hvad der er sket med andre både, men hvad der helt konkret kan konstateres og er dokumenteret med klagerens båd.

Selskabet afviser klagerens påstande om, at der er ændringer eller at selskabet skulle have fortalt [marineservice 2] eller [marineservice 1] for at give ændret forklaringer.

I den konkrete sag er vand i olien fysisk set af selskabets taksator. Det er yderligere klart, at der er konstateret mekanisk skade, hvilket er undtaget jfr. betingelsernes punkt 5.4.

I forhold til reparationer i udlandet, så henviser selskabet til betingelsernes punkt 7.3. Selskabet henviser yderligere, at der hverken i klagerens police eller i betingelser foreligger en sådan aftale, at klageren kan forlange, at der skal taksering i udlandet. Det følger i stedet af punkt 7.3, at selskabet kan forbeholde sig retten til at anvise reparatør, og at selskabet skal have mulighed for at besigtige skaden, før en reparation påbegyndes."

Klageren har i brev af 22/12 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Jeg har ikke brugt den franske båd som dokumentation for vi blev angrebet af en spækhugger, men brugt andre tilfælde af angreb som historier, da Tryg Forsikring fra start af har grint af mig, da de ikke tror på spækhugger angreb.

Derudover vil jeg mene at min bevisbyrde ikke kan blive større da hændelsen 'desværre' ikke er filmet. Jeg har tydeligt billede af spækhugger bid i roret. (Bilag: billede af bid i ror). Tryg Forsikring har lavet en udvidet undersøgelse af sagen hvor de 'afhørte' besætningen (bilag: grundig gennemgang af sag). Jeg har en udtalelse fra værftet i [land]. (Som er de eneste der har set skaden på båden) (bilag: udtalelse værft [land]).

Tryg Forsikring kunne have sendt en taksator til [land] så de kunne se skaden, men dette ville de ikke. Og da drevet kommer til Danmark vil de yderligere ikke taksere det, som værftet havde forlagt de skulle? De har end ikke haft skilt drevet ad, kun åbnet gearhuset?

Jeg har dokumenteret tydelige skader af skævt drev (bilag skade indvendig drev).

De siger end også der er fundet vand i olien, dette har jeg også dokumenteret ikke kan lade sig gøre, da olien var taget af drevet i [land]. (Bilag: dokumentation for drevet var tomt for olie). Og hvis de så fandt vand i olien vil det også være helt normalt efter sådan en skade hvor propellen bliver bidt/slået af og drevet bliver skævt.

I fastholder også at [marineservice 1] ikke ændrer sin udtalelse. Dette har jeg også dokumentation for de gør. (Bilag: G og bilag: M) Her ændrer [marineservice 1] udtalelse fra at drevet ikke har været skilt og ingen skade til drevet har været delvist skilt og vand i olie.

Hvorfor bruger I så ikke jeres punkt 7.3 med selskabet skal have mulighed for at besigtige skaden, før en reparation påbegyndes.

– Det punkt bruger I nok ikke, fordi I prøver at komme uden om ethvert erstatningskrav og dette bliver minimeret når I ikke vil se skaden. Og når I så får mulighed for at se skaden i Danmark, lukker I øjnene for skaden og prøver at lade være med at taksere skaden. Men i stedet prøver I at se

Ankenævnet for Forsikring

14.

98151

om I kan finde en anden årsag til skaden. (Ikke en gang at skille et drev ad som er blevet ødelagt, hvordan kan I finde på ikke at skille det)."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder fotos. Af faktura af 25/4 2021 (vedr. sejl-drev) fra det udenlandske værft fremgår bl.a.:

Nome do Cliente Customer Name Mr. [REDACTED]	Marca do(s) Motor(es) Engines Brand Volvo Penta	Data Date 2021/04/25
Modelo do Barco Vessel Model [REDACTED]	Modelo do(s) Motor(es) Engines Model [REDACTED]	Oficina Workshop: [REDACTED]
Nome do Barco Vessel Name [REDACTED]	Horas Motor(es) Engines hours [REDACTED]	

Refª	Descrição Description	Qt.	Preço Unit. € Unit Price €	Valor Total € Total Value €
23370780	New Volvo Penta Saildrive 150S	1	6 938,00 €	6 938,00 €

...

Sub-TOTAL s/ iva	6 938,00 €
23% I.V.A/VAT	1 595,74 €
Total €	8 533,74 €

Af faktura af 18/5 2021 (vedr. propel) fra det udenlandske værft fremgår bl.a.:

	Marca e modelo: 0			18/05/2021
Refª	Descrição	Qt.	P. Unit.	P. Total
23478972	Hélice 3 pás	1	363,00	363,00
3593663	Retentor	2	31,70	63,40
889672	O'ring	2	1,80	3,60
3855081	O'ring	1	1,10	1,10
0	Gearbox oil / Lt.	7	8,00	56,00
0	Urgent transport / Mileage	1	80,00	80,00
0	Grease, cleaning products	1	5,00	5,00
0	Tow in the Marine	2	60,00	120,00
0	Travel lift - Suspension	2	155,00	310,00
0	Travel lift extra hour	2	88,00	176,00
	Official mechanical Volvo Penta service, to change propeller, sealings on propeller shaft; Metals parts indicated on drain plug and water found in oil. We unknw the overhaul state of saildrive and customer is advised			
0		1	288,00	288,00
0	ATF Volvo Oil - 1Lt.	1	10,80	10,80

...

Sub-Total €	1476,90
23% IVA	339,69
Total €	1816,59

Selskabet har i mail af 19/5 2021 til klageren bl.a. anført:

Ankenævnet for Forsikring

15.

98151

"Bådforsikringen dækker ikke udgifter udover skaden på båden, indboet ombord på båden hvis dette er skadet, eller eventuelle transportudgifter. Vi kan derved ikke være behjælpelig med din udgift for mandskab og havnen.

Jeg har sendt din mail med overslaget videre til vores bådtaksator som kontakter dig angående det videre forløb."

Af mail af 19/5 2021 fra klageren til selskabet fremgår bl.a.:

"I dækker transport af båd skriver du. Kan I få den transporteret hjem til Danmark så? Jeg er i fuld gang med at prøve og få fat i en ny gearboks. Mekanikeren dernede siger der ikke er nogen i Europa. Men har et par kontakter jeg lige prøver.

Jeg har os yderligere udgifter til ny propel + div pakninger og lejer for ca. 15.000. Disse regninger har jeg betalt allerede."

I mail af 20/5 2021 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Jeg har virkelig brug for hjælp og synes I er svære at få fat på. De kan ikke skaffe reservedele ned i ... Jeg er selv på sagen og har fundet en gearboks til den motor. Den koster 41.000,-, forhandleren sagde han kun kunne se der var en på lager i Europa. Jeg har ikke 41.000 at ligge ud + forsendelse til ... Jeg har allerede lagt 15.000 ud for reservedele til drevet dernede.

(Hvor skal jeg sende regninger til)?

Plus 32.000 har jeg betalt for at få mandskabet hjem. Dette mener jeg jo os er en del af skaden. Det må gerne gå lidt hurtigt, det koster mig 500,- hver dag båden ligger i havn dernede. Dette burde I os dække? Båden kan jo ligesom ikke sejle pga. skaden."

Selskabet har i mail af 20/5 2021 til klageren bl.a. bemærket:

"Angående dit spørgsmål omkring transport, er det kun til nærmeste havn/værft. Udklip fra dine forsikringsbetingelser.

...

Som jeg har kunnet forstå på din anmeldelse, har I sagtens kunne sejle båden i havn."

Selskabet har i mail af 20/5 2021 til klageren videre bl.a. anført:

"For god ordens skyld skal jeg bekræfte vores aftale.

De dele der er udskiftet på værftet i [land] skal du tage med til DK. Du oplyser der findes en Penta gearboks i EU som du vil bestille og få den monteret på værftet. Den udskiftede gearboks skal med hjem til DK. Hvis der er taget foto af skaderne, skal disse mailes til undertegnede.

Div. faktura samt udlæg der er modtaget i forbindelse med reparationen mailes til undertegnede. Når båden er ankommet til DK og disse bilag er modtaget laves der en samlet opgørelse på skaden.

Jeg anviser i dag kr. 25.000,- som en aconto udbetaling til skaden.

Ankenævnet for Forsikring

16.

98151

Som oplyst på tlf. er der forbehold for skaden indtil der er lavet en samlet vurdering af skaden samt omfang og årsag."

Af faktura af 13/7 2021 (vedr. kranservice) fra det udenlandske værft fremgår bl.a.:

	Marca e modelo:	0	13/07/2021	
Refª	Descrição	Qt.	P. Unit.	P. Total
0	Tow berth - Travel lift	1	60,00	60,00
0	Travel lift - Up (30/May)	1	155,00	155,00
0	Craddle on land (until 7 days)	1	85,00	85,00
0	Craddle on land (after 7 days) / day	42	5,67	238,14
0	Parking on land (30/May-17/July)	49	30,00	1470,00
...				
	Sub-Total €			2008,14
	23% IVA			461,87
	Total €			2470,01

Af faktura af 19/7 2021 (vedr. udskiftning af sejldrev) fra det udenlandske værft fremgår bl.a.:

	Marca e modelo:	0	19/07/2021	
Refª	Descrição	Qt.	P. Unit.	P. Total
	Travel lift - Down (20/July)	1	155,00	155,00
	Craddle on land (after 7 days) / day	3	5,67	17,01
	Parking on land (18/July-20/July)	3	30,00	90,00
	Gearbox oil	1	28,00	28,00
	Gasket 665	2	0,95	1,90
	Screw 167	6	0,60	3,60
	Flexibile coupling 314	1	803,00	803,00
	Junta 110	2	10,20	20,40
	Junta 104	1	11,30	11,30
	Official Volvo Penta service to change saildrive	1	2400,00	2400,00
	Lubrificating and cleaning products	1	15,00	15,00
	Mounting kit Rubber for hull	1	85,30	85,30
	Seawater hose / Mt.	2	14,00	28,00
	Sub-Total €			3658,51
	23% IVA			841,46
	Total €			4499,97

Selskabets taksator har i mail af 28/11 2021 til klageren bl.a. anført:

"Drevet blev som aftalt undersøgt for skader/fejl hos [marineservice 1] i ... Her kunne man ikke konstatere skade på sejldrevet hverken på den udvendige del samt indvendig del. Drevet har dog ikke været adskilt.

Vi aftalte herefter at få drevet adskilt og undersøgt for fejl/skader hos [marineservice 2] som er aut. Volvo Penta forhandler og har mange års erfaring i Volvo Penta Motorer samt drev.

Ved min besigtigelse oplyste mekanikeren at han ikke kunne konstatere skade eller fejl på den udvendige del af drevet.

Efter adskillelse af den indvendige del af drevet kunne mekanikeren konstatere en del slitage på koblingen samt gearhjul og lejer. Dette som følge af almindelig brug. Der er ingen sammenhæng mellem den anmeldte skade og de fejl samt slitage der kunne konstateres på indvendig del af drevet.

Jeg har fået oplyst af ... hos [marineservice 2] at du har været på værkstedet og fået oplyst ovenstående. ... oplyste også du har taget taget drevet med fra værkstedet.

Den anmeldte skade på sejldrevet afvises.

De udgifter der ligger i forbindelse med undersøgelse af drevet hos [marineservice 1] samt hos [marineservice 2] afholdes af Tryg. Jeg har bedt begge værksteder om og sende fak. til Tryg.

Jeg er også bekendt med der ligger en del udgifter i forbindelse undersøgelse af skaden samt omfanget af denne i [land]. Det er primært optagning samt undersøgelse af skaden samt søsætning igen. Denne del vil blive behandlet i skadeafdelingen for både."

Klageren har i mail af 28/11 2021 til selskabets taksator bl.a. bemærket:

"Ja plus udgifter til ny propel og reparation af bid i roret. Og så er det ikke alm. slitage der er i gear/koblinger. Drevet og motoren har kun kørt 500 timer. Du oplyste mig at de havde sagt ude hos [marineservice 1] at det drev det kunne ikke slides op det var verdens stærkeste drev havde de sagt.

Derudover synes jeg det er for dårligt at man forsikrer sin båd i Europa, men man ikke kan få den takseret andre steder end i Danmark?

...

Og så synes jeg det er for dårligt at det har været mig som kunde der har stået for alt kommunikation med værftet i [land], når det ligesom var jer der er forsikringsselskab?"

I mail af 3/2 2022 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Vi har nu gennemgået skaden igen og fremsender hermed vores afgørelse.

Hvad er der sket?

Den 17. maj 2021 modtog vi din anmeldelse telefonisk. Du oplyser, at din båd ... var blevet angrebet af en spækhugger den 13. maj 2021.

Du havde hyret en skipper fra ... Han antog at skaden var sket på denne måde, da alle ombordværende blev væltet omkuld ved angrebet og da din skipper så en spækhugger kort tid efter angrebet.

Det blev anmeldt, at båden herefter ikke havde nogen fremdrift. Båden kom til havn ved hjælp af en påhængsmotor og ved hjælp af sejl, da vinden tillod det.

Den 18. maj blev Tryg informeret om, at skadesomfanget var følgende:
Skade på roret, propellen fra sejldrevet var væk og skade på gearkassen og sejldrevet.

Hvad dækker forsikringen?

...

Hændelsen, hvor din båd ... enten har påsejlet noget eller været udsat for et spækhuggerangreb, er derved omfattet kaskoforsikringen.

De forskellige faktura og krav

Vi har gennemgået alle fremsendte fakturaer, samt vores taksators vurdering og 2 forskellige bådreparatørers gennemgang af dit sejldrev.

Du har rejst krav for dækning af udgiften til hjemtransport, optagning med lift, opbevaring, søsætning, sejldrev & gearkasse, skade på roret samt propellen.

Tilbud nr. 2115 - pålydende 56.000 kr. vedrører udgiften til hjemtransport. Hjemtransporten er bestilt den 23. februar 2021 og er således en udgift, som var bestilt og aftalt forud for skaden. Derfor er det en udgift, som Tryg ikke kan dække.

Fakturaen dateret den 18. maj 2021 på 1.816,59 euro vedrører udgift til ny propel - en Helice 3 pas, nogle pakninger (retentor) og o ringe, montering af propel og forsegling på propelaksel/sejldrevsaksel, bugsering, lift og optagning/søsætning. Vi er indforstået med at betale hele fakturaen.

Ud fra oplysningerne på fakturaen har vi forstået, at optagning og montering af propellen blev foretaget samme dag. Endvidere fremgår det, at der i samme forbindelse blev udført kontrol af sejldrevet.

Der blev fundet rester af både metalspåner samt vand i olien ved undersøgelsen af sejldrevet. Det tyder på, at der var tale om slitage og værftet har ikke kunnet finde frem til årsagen. Fakturaen bekræfter således ikke, at værftet konstaterede skade på sejldrevet efter uheldet.

Faktura dateret 25. april 2021 - her fremgår køb af et sejldrev. Dette sejldrev blev således købt forud for skaden den 13. maj 2021, hvorfor vi ikke kan erstatte fakturaen på 8.533,74 euro. Endvidere har både [marineservice 2] og [marineservice 1] besigtiget det oprindelige sejldrev, som var taget med hjem. Der er foretaget 2 x udvendige og 1 x indvendige kontrol af sejldrevet. Ingen af reparerterne har kunnet konstatere nogen skader på sejldrevet. Vi finder også, at der er i overensstemmelse med den undersøgelse, som blev foretaget af værftet i [land].

Faktura dateret 13. juli 2021 på 2.470,01 euro. Her foretages der igen optagning med lift (den 30. maj 2021) med henblik på opbevaring på land, indtil sejldrevet blev leveret og monteret. Eftersom der, jf. ovennævnte ikke er skade på sejldrevet, vil denne udgift ikke være dækket. Havde der ikke

Ankenævnet for Forsikring

19.

98151

været en fejl/slitage på sejldrevet, burde båden kunne været sejlet hjem allerede efter montering af propellen den 18. maj 2021.

Hvad kan vi erstatte

Tryg har 20. maj 2021 lavet en aconto udbetaling til dig på 25.000 kr., som hjælp til skaden.

Vi har modtaget dokumentation for skade på følgende:

- Skade på ror - udgift kendes ikke, men du oplyste os pr. mail den 18. maj 2021, at du selv vil udbedre skaden, når båden kom op til vinter.
- Skade på propel - den forsvandt efter kollisionen - udgift for propel, dele, optagning samt montering - 1.816,19 euro omregnet til danske 13.512,45 kr.

Ud fra det fremsendte har værftet kunne udskiftet propellen den samme dag, som båden blev taget op af vandet og Tryg skal derfor ikke betale for opbevaring. Tryg er derved maksimalt forpligtet til at betale 13.512,45 kr., da det svarer til reetablering af det, som blev skadet ved kollisionen.

A conto udbetaling på 25.000 kr. overstiger derved det erstatningsberettiget beløb og vi kan derfor ikke tilbyde at betale yderligere erstatning.

Bemærk, at vi i denne skaden ikke har opkrævet din selvrisiko, men skulle der ske en fremtidig skade, vil denne selvfølgelig blive opkrævet."

Selskabet har i mail af 7/2 2022 til klageren bl.a. anført:

"Jeg har nu gennemgået det seneste fremsendte.

Uagtet om fakturaen er dateret den 25. april 2021 eller 25. maj 2021, så ændrer det ikke på vores afgørelse, da der hverken er konstateret skade fra det [udenlandske] værft eller de to danske bådreparatører.

Vi kan også henvise til teksten i fakturaen fra det [udenlandske] værft, hvor propellen blev monteret.

Official mechanical Volvo Penta service, to change propeller, sealings on propeller shaft; Metals parts indicated on drain plug and water found in oil. We unknow the overhaul-state of saildrive and customer is advised		1	288,00
0			

Jeg har endvidere undersøgt din oplysning om, at sejldrevet skulle være skævt med vores taksator ... Dette afkræfter taksator.

Der er blevet brugt forskellige måleredskaber til opmåling/test og der er ingen af bådreparatørerne, der har fundet fejl eller at drevet var skævt. Vi må derfor fastholde vores afvisning af at dække drevet."

Selskabets taksator har i mail af 9/2 2022 til selskabets sagsbehandler bl.a. anført:

"Efter aftale med [klageren] bad jeg ham og aflevere drevet til undersøgelse for skade/fejl hos [marineservice 1]. [Marineservice 1] kunne ikke konstatere fejl/skade på drevet eller på propelaksel.

For en sikkerheds skyld efter aftale med [klageren] blev drevet afhentet af [marineservice 2]. [Marineservice 2] er aut. Volvo Penta Forhandler og reparatør med mange års erfaring, reparation af div. Penta drev.

Jeg har ikke kun bedt [marineservice 2] om adskille drevet. [Marineservice 2] blev bedt om og undersøge hele drevet for skader/fejl og dette indebar også en adskillelse af geardelen på drevet og her kunne man hurtigt konstatere der var slitage ved koblingen og gearhjul drevet. Det var også dette der var årsag til der var spåner i olien. Jeg har besigtiget drevet hos [marineservice 2] og talt med mentoren der undersøgte drevet og han oplyste intet om der var skævhed i drevet eller propelaksel.

Værkfører hos [marineservice 2] oplyste, at [klageren] forsøgte og påvirke dem til og komme med en anden vurdering af skaden/fejlen på drevet end hvad der var fakta. Dette ønskede man ikke hos [marineservice 2].

Jeg har i min vurdering af skaden lagt vægt på undersøgelserne hos [marineservice 2].

Man kan bestemt heller ikke udelukke der kan være tale om en gammel skade når båden er 17 år gammel."

Klageren har i mail af 3/3 2022 til selskabet bl.a. bemærket:

"Dernæst er jeres taksator ... ikke samarbejdsvillig. Jeg fik at vide fra værftet i [land] at det gamle drev skulle monteres på en ny båd så man kunne se det ikke virkede og var skævt, det nævnte jeg over for [taksator] men dette har han ikke efterkommet. Jeg har snakket med [marineservice 2] omkring hvordan de har undersøgt drevet og de har ikke haft nogen måleapparater på eller noget af det andet som [taksator] siger der er blevet gjort? De har kun haft skilt den øverste del af drevet fra hinanden og kigget i gearhuset? Der kunne de konstatere at der var nogen slidte dele (men disse dele kunne ikke være skyld i metalspåner i olien sagde de også). Jeg tænker at det er meget normalt at et gear/kobling bliver slidt ved angreb af en spækhugger, der bliver hivet meget hårdt både i frem og tilbage gear hele tiden til den er væk, man havde kunne mærke flere gange man ramte den med propellen. (Først troede man faktisk det var en container der var ramt). Et Volvo drev der kun har kørt 500 timer er ikke slidt."

I mail af 25/3 2022 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Indledningsvis skal jeg oplyse, at vi naturligvis dækker skader sket i udlandet, men vi sender ikke en taksator til udlandet for besigtigelse – det gør vi heller ikke ved bilskader sket i udlandet. Det er muligt at andre selskaber gør det, men der er ikke krav om, at selskabernes sagsbehandling skal ensrettes.

Vi har anerkendt erstatningspligten for skaden på propellen og monteringen af denne, men de øvrige skader skyldes almindelig slitage, hvilket ikke er omfattet af forsikringen. Krav for mandskab mv. er heller ikke omfattet af forsikringen, hvilket du blev orienteret om allerede d. 19. maj 2021.

Vi har indhentet to uvildige udtalelser hos to anerkendte bådreparatører og ingen af dem mener, at skaderne på drev og propelaksel er dækningsberettiget på bådforsikringen. Der er tale om almindelig slitage, som man som bådejer selv skal sørge for at ordne og vedligeholde. Vi har ikke grundlag for at stille spørgsmålstejn ved disse udtalelser, men for god ordens skyld er jeg ved at undersøge, om vi kan få en skriftlig udtalelse fra begge."

Af mail af 28/6 2022 fra marineservice 1 til selskabets taksator fremgår bl.a.:

"Vi havde sejldrevet inde til adskillining og kontrol. Vi kunne konstatere en smule vand i olien, men ingen skader udover almindeligt slid."

Af mail af 1/7 2022 fra marineservice 2 til selskabets taksator fremgår bl.a.:

"Jeg bekræfter at vi har fundet slitage på kobling i sejldrev."

Af mail af 12/7 2022 fra det udenlandske værft til klageren fremgår bl.a.:

"Just a quick email, after a really surprise, knowing your case isn't solve yet (!?!).

When we receive and lift the boat in [by], we saw a clear bite/orca attack in rudder or stern area and no propeller has fitted on saildrive. That is the reason we supply and install a new propeller.

After re-launch and new propeller fitted, the propeller/transmission seems 'to jump' and no power or grip in transmission. At this point, was also obvious the damages are more extensive than a simple new propeller, reason why we fit a new transmission leg."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"5.2 Kaskoforsikring

...

Kaskoforsikringen omfatter:

- Bådens skrog og motorer, som fremgår af din forsikringsaftale.
- Udenbordsdrev, hvis det fremgår af forsikringsaftalen.

...

5.4 Kaskoforsikring kun i sejltiden

Er denne dækning valg, dækker forsikringen skader som følge af:

- at båden synker, kæntrer, strandes, støder på grund eller er ude for en kollision.
- en pludselig udefrakommende skade på bådens skrog.
- at mast, bom eller spilerstage knækker under sejldrev, forudsat at riggen har været forsvarligt sat og vedligeholdt.

...

Pludselig udefrakommende skade

En pludselig udefrakommende skade sker øjeblikkeligt og uventet, dvs., at årsag og virkning er sammenfaldende.

Bjærgning

Forsikringen dækker udgifter til nødvendig bugsering, der gennemføres for at undgå overhængende fare for skade i tilfælde af kollision, grundstødning eller stranding, hvor båden ikke kan manøvrere eller sejle ved egen kraft samt bjærgning af sunken båd.

...

Kaskoforsikringen dækker ikke

Kaskoforsikringen dækker ikke, under sejlads og henliggen i vandet, skade som følge af,

...

- slid, alder, råd, rust, tæring, glasfiberpest (osmose), skadedyr, orm, svamp eller andre årsager, som kan sidestilles med det.

...

- at skaden alene opstår i og er begrænset til mekaniske eller elektroniske dele

...

7.1 Anmeldelse af skade

Du skal straks anmelde enhver skade til os. Ved anmeldelse af en skade skal du sandsynliggøre og dokumentere dit erstatningskrav og give os alle de oplysninger om forhold, der kan have betydning for bedømmelsen af skaden.

...

7.3 Reparation

Hvis vi vælger at lade båden reparere, sættes den i samme stand som før skaden.

Reparation må ikke påbegyndes uden aftale med os.

Udgifter til midlertidig reparation erstattes kun, hvis der kan opnås besparelse for Tryg ved en endelig reparation.

Vi forbeholder os ret til at anvise reparatør og leverandør af reservedele, og vi skal have mulighed for at besigtige skaden, før en reparation påbegyndes."

Nævnet udtaler:

Klageren anmeldte den 17/5 2021, at hans båd den 13/5 2021 blev angrebet af en spækhugger under sejlads i udlandet. Han kunne umiddelbart konstatere, at propellen var tabt, og at der var gået et stykke af roret. Det lokale værft monterede en ny propel på bådens drev, og klageren udbedrede selv bådens ror. Værftet konstaterede herefter, at det var nødvendigt at udskifte hele drevet, hvilket værftet udførte medio juli 2021, idet der var ventetid på et nye drev.

Ankenævnet for Forsikring

23.

98151

Den 20/5 2021 oplyste selskabet, at selskabet vil udbetale 25.000 kr. i acontoerstatning til klageren, og at klageren skal tage det udskiftede drev med til Danmark, hvorefter selskabet vil foretage en samlet vurdering af skaden. Selskabet tog forbehold for skadens omfang og årsag. Drevet er undersøgt i Danmark af marineservice 1 og marineservice 2. Selskabet har meddelt, at selve hændelsen – hvor båden har påsejlet noget eller været udsat for spækhuggerangreb – er omfattet af forsikringen, og at selskabet dækker faktura af 18/5 2021 på 1.816,59 euro vedrørende ny propel. Selskabet har afvist at dække udgifter relateret til udskiftning af drevet. Selskabet har anført, at der ikke er påvist skade på drevet, som kan henføres til den anmeldte hændelse, men alene slitage. Da udgiften til propellen ikke overstiger acontoerstatningen på 25.000 kr., har selskabet afvist at udbetale yderligere.

Klageren kræver dækning for fire værftsfakturaer på i alt 17.320,31 euro – faktura af 18/5 2021 på 1.816,59 euro vedrørende propel, faktura af 13/7 2021 på 2.470,01 euro vedrørende kran-service og opbevaring på land, faktura af 25/4 2021 på 8.533,74 euro vedrørende køb af nyt drev og faktura af 19/7 2021 på 4.499,97 euro vedrørende montering af nyt drev. Nævnet lægger til grund, at faktura af 25/4 2021 er fejldateret og angår et køb af drev, som er foretaget efter skadetidspunktet.

Klageren har anført, at det udenlandske værft oplyste, at drevet var blevet skævt i forbindelse med skaden, og at eneste mulighed var at udskifte drevet. Marineservice 1 og 2 har ikke fundet de skete skader på drevet, fordi de ikke har adskilt drevet, og fordi de ikke – som anbefalet af det udenlandske værft – har forsøgt at montere drevet for at se, om det var skævt. Ifølge taksators mail af 28/11 2021 har drevet ikke været adskilt hos marineservice 1, men af mail af 28/6 2022 fra marineservice 1 fremgår det, at marineservice 1 havde drevet inde til adskilning og kontrol. Marineservice 1 skriver, at de kunne konstatere vand i olien, men det kan ikke passe, da drevet blev afleveret helt tømt for olie. Klageren har anført, at marineservice 2 har oplyst, at de ikke har adskilt drevet, men kun kigget i gearhuset, og at de ikke har målt for skævheder med et måleapparat. Klageren har efterfølgende skilt drevet ad, og det var tydeligt, at det ikke tidligere havde været adskilt, da pakninger og bolte var som groet sammen. Nederst i drevet sås nogle store, dybe ridser på indersiden, som skyldes, at tandhjulet har kørt op ad siden, fordi

akslen var skæv. Det forklarer, hvorfor det udenlandske værft fandt metalspåner i olien. Båden har kun 500 timers sejlads og er blevet gennemgået 2 måneder før skaden, så der kan ikke være tale om slitage af et Volvo Penta-drev. Spækhuggeren har bidt/slået propellen helt af, og i den forbindelse er der sket skade på drevet. Selskabet må bære en eventuel usikkerhed ved, dels at selskabet ikke har takseret båden i udlandet, dels at selskabet ikke kontaktede det udenlandske værft i forbindelse med skaden. Klageren har anført, at det er et uacceptabelt vilkår – der ikke er beskrevet i forsikringsbetingelserne – at han selv skal håndtere og afregne en dækningsberettigende skade med det lokale værft og først kan få dækning, efter han er kommet tilbage til Danmark.

Selskabet har anført, at klageren ikke har bevist, at båden blev angrebet af en spækhugger, og at en spækhugger har forvoldt skade på drevet. Hvis drevet skulle være slået skævt, burde der også være skader på skroget, omkring hvor drevet er monteret. Selskabet er derfor ikke forpligtet til at dække udgifter til udskiftning af drevet eller udgifter til kranservice og opbevaring i perioden efter, at den nye propel var monteret den 18/5 2021. Drevet er blevet behørigt undersøgt i Danmark af marineservice 1 og 2, der ikke har fundet skævheder eller andre skader ved drevet, men derimod har fundet slitage på kobling og gearhjul og lejer. Denne slitage har ingen sammenhæng med den anmeldte skade. Slitage dækkes ikke af forsikringen. Der er konstateret metalspåner i olien, hvilket er kommet over en længere periode som følge af almindelig brug og slitage. Selskabet har anført, at der ikke er krav om, at selskabet skal sende en taksator ud for at besigtige, når der sker skade i udlandet.

I faktura af 18/5 2021 vedrørende udskiftning af propel har det udenlandske værft anført, at "Metal parts indicated on drain plug and water found in oil. We unknow the overhaul state of saildrive and customer is advised."

Af mail af 28/11 2021 fra selskabets taksator til klageren fremgår det, at "Drevet blev som aftalt undersøgt for skader/fejl hos [marineservice 1]. Her kunne man ikke konstatere skade på sejldrevet hverken på den udvendige del samt indvendig del. Drevet har dog ikke været adskilt. Vi aftalte herefter at få drevet adskilt og undersøgt for fejl/skader hos [marineservice 2] som er

Ankenævnet for Forsikring

25.

98151

aut. Volvo Penta forhandler og har mange års erfaring i Volvo Penta Motorer samt drev. Ved min besigtigelse oplyste mekanikeren at han ikke kunne konstatere skade eller fejl på den udvendige del af drevet. Efter adskillelse af den indvendige del af drevet kunne mekanikeren konstatere en del slitage på koblingen samt gearhjul og lejer. Dette som følge af almindelig brug. Der er ingen sammenhæng mellem den anmeldte skade og de fejl samt slitage der kunne konstateres på indvendig del af drevet."

Af mail af 9/2 2022 fra taksator til klageren fremgår det, at "[marineservice 1] kunne ikke konstatere fejl/skade på drevet eller på propelaksel. ... Jeg har ikke kun bedt [marineservice 2] om adskille drevet. [Marineservice 2] blev bedt om og undersøge hele drevet for skader/fejl og dette indebar også en adskillelse af geardelen på drevet og her kunne man hurtigt konstatere der var slitage ved koblingen og gearhjul drevet. Det var også dette der var årsag til der var spåner i olien. Jeg har besigtiget drevet hos [marineservice 2] og talt med mentoren der undersøgte drevet og han oplyste intet om der var skævhed i drevet eller propelaksel."

Af mail af 28/6 2022 fra marineservice 1 til taksator fremgår det, at "Vi havde sejldrevet inde til adskillining og kontrol. Vi kunne konstatere en smule vand i olien, men ingen skader udover almindeligt slid."

Af mail af 1/7 2022 fra marineservice 2 til taksator fremgår det, at "Jeg bekræfter at vi har fundet slitage på kobling i sejldrev."

Af mail af 22/7 2022 fra det udenlandske værft til klageren fremgår det, at "When we receive and lift the boat in [by], we saw a clear bite/orca attack in rudder or stern area and no propeller has fitted on saildrive. That is the reason we supply and install a new propeller. After re-launch and new propeller fitted, the propeller/transmission seems 'to jump' and no power or grip in transmission. At this point, was also obvious the damages are more extensive than a simple new propeller, reason why we fit a new transmission leg."

Ankenævnet for Forsikring

26.

98151

Ifølge forsikringsbetingelserne dækker forsikringen skade som følge af, at båden synker, kænterer, strander, støder på grund eller er ude for en kollision. Forsikringen dækker ikke skade som følge af blandt andet slid, alder, råd, rust og tæring.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren i fornødent grad har bevist, at bådens drev blev beskadiget og skulle udskiftes som følge af en dækningsberettigende forsikringsbegivenhed den 13/5 2021. Nævnet finder, at selskabet skal yde dækning for klagerens fire fakturaer fra det udenlandske værft på i alt 17.320,31 euro.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på erklæringen af 22/7 2020 fra det udenlandske værft, hvor værftet anfører, at "we saw a clear bite/orca attack in rudder or stern area". Værftet anfører også, at "After re-launch and new propeller fitted, the propeller/transmission seems 'to jump' and no power or grip in transmission. At this point, was also obvious the damages are more extensive than a simple new propeller, reason why we fit a new transmission leg." Det udenlandske værft har således tilkendegivet, at det var åbenbart, at skaderne var mere omfattende end blot en ny propel. Dette er svarende til, hvad klageren har oplyst til selskabet, at han fik at vide af værftet efter skaden.

Nævnet har videre lagt vægt på, at det udenlandske værft i første omgang kun reparerede propellen, og at skaden på drevet blev konstateret af værftet, da man ikke kunne få den nymonterede propel til at fungere korrekt.

Nævnet har også lagt vægt på, at der ikke foreligger sådanne oplysninger fra undersøgelserne ved marineservice 1 og 2, at nævnet har grundlag for at tilsidesætte den skadeomfangsvurdering, som det udenlandske værft har foretaget i forbindelse med udbedringen af klagerens båd. Der foreligger ingen skriftlige erklæringer fra marineservice 1 og 2 i tidsnær forlængelse af deres undersøgelser, men kun ganske kortfattede mails af 28/6 2022 og 1/7 2022. Som sagen foreligger oplyst, kan nævnet ikke lægge til grund, at drevet i forbindelse med undersøgelserne hos marineservice 1 og 2 er blevet fuldstændigt adskilt for undersøgelse af indvendige skader, og at drevet er blevet tilstrækkeligt undersøgt for skævheder.

Ankenævnet for Forsikring

27.

98151

Nævnet bemærker, at selskabet – som en biforpligtelse efter forsikringsaftalen og som en naturlig følge af den loyale samarbejdspligt i et forsikringsaftaleforhold – skal foretage en sagsbehandling med henblik på at oplyse sagen og træffe afgørelse om forsikringsdækning, når en skade anmeldes til selskabet. Bådforsikringen dækker sejlad i Europa, og forsikringsbetingelserne indeholder ikke bestemmelser om, at takseringer og afgørelser på skadesager kun foretages, når båden eller relevante dele af båden er i Danmark. I den konkrete situation meddelte selskabet, at selskabet først ville tage stilling til det nærmere dækningsomfang af skaden, når klageren havde bragt drevet til Danmark for nærmere undersøgelser. Denne fremgangsmåde stillede klageren i en dårlig situation, idet han var nødsaget til at aftale omfanget af reparationsarbejdet med værftet og selv betale fakturaerne, uden først at kunne få en afgørelse fra selskabet om dækningsomfanget. Selskabet kunne i stedet have foretaget en taksering og truffet en afgørelse – mens båden stod på værft – på grundlag af f.eks. fotos og/eller undersøgelser foretaget af en lokal bådkonsulent eller et lokalt værft.

Nævnet finder, at selskabets fremgangsmåde ikke er hensigtsmæssig, idet det ikke på forhånd er aftalt og fremhævet i forsikringsbetingelserne, at selskabets bistand til sagsoplysning og relevante undersøgelser ikke nødvendigvis vil finde sted i forbindelse med, at en beskadiget båd befinder sig i udlandet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Selskabet, Tryg Forsikring A/S, skal dække klagerens fire fakturaer fra værft på i alt 17.320,31 euro. Erstatningen forrentes efter forsikringsaftalelovens § 24.

Klagegebyret tilbagebetales.

Ankenævnet *for* Forsikring

28.

98151

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

Peter Thønnings