

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 24. maj 2023 blev i sag nr. 98943:

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 lystfartøjsforsikring. Han har i klageskema af 10/11 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Der er kommet vand i mit drev på grund af udefra kommende objekt og drevet er nu 'dødsdømt'. Jeg har forespurgt 2 stk. bådmekanikere, vedr. først skade på et blad på min duoprop og derefter muligheden for at dette har afstedkommet utætte pakdåser på drevet og det mener de begge.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erkende at det er en udefra kommende hændelse der gør at drevet er ødelagt og jeg ikke har misligholdt mit drev, dvs. handlet uforsvarligt."

I brev af 24/11 2022 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"[Klageren] havde tegnet kaskoforsikring for sin båd i Søassurancen Danmark A/S med en forsikringssum på kr. 330.000 og en selvrisiko på kr. 7.300 i perioden 4. november 2020 til og med 31. august 2022. Policen vedlægges som **bilag A** og forsikringsbetingelserne som **bilag B**.

Sagen drejer sig om, at Klager er utilfreds med Selskabets afvisning af at yde erstatning på kaskoforsikringen for skade på bådens drev.

Sagens forløb

Selskabet modtog Klagers skadeanmeldelse den 12. oktober 2022 (bilag 1, side 4-8) og bekræftede samme dag modtagelsen (bilag 1, side 2). Selskabets skadebehandler oplyste Klager, at skaden ville blive gennemgået i skadeteamet og bad samtidig Klager om billeder af skaden samt en eventuel reparationspris.

Selskabet lod herefter båden besigtige den 19. oktober 2022 ved rådgivende skibssingeniør [selskabets bådkonsulent] (Besigtiger), som udfærdigede rapport den 25. oktober 2022 (bilag 2), hvori det konkluderes at skaden på drevet er opstået grundet utæthed ved simmerringe (pakdåser) og at drevet over tid/ved brug er blevet 'vasket ud' og skaden derved opstået.

Det fremgår endvidere af rapporten at *'Drevet er fra 1992 og normalt et godt drev men vil kræve vedligehold i form af simmerringe og ny olie ellers kan dette ske.'* (bilag 2, sidste side), ligesom det fremgår af rapporten, at drevet var rustent (bilag 2, side 11).

Den 27. oktober 2022 sendte Selskabet Besigtiger rapport til Klager og meddelte under henvisning til rapporten og forsikringsbetingelserne, at skaden ikke var dækket idet den var opstået som følge af slid (bilag 1, side 1).

Klager meddelte den 31. oktober 2022 Selskabet, at Klager var uenig i Selskabets afslag, idet Klager var af den opfattelse at skaden på drevet skyldes udefrakommende årsager (bilag 1, side 9). Samtidig oplyste og dokumenterede Klager arbejde udført på båden på værft vinter/forår 2021, hvor værftet udskiftede trimcylindre og øverste pakdåse i gearvælger og fandt utæt drev.

Det skal blot bemærkes at på fakturaen fra værftet (bilag 4) ikke ses skiftning af simmerringe/pakdåser.

Selskabet forelagde Klagers observationer og indsigelser af 31. oktober for Besigtiger, som fastholdt at skaden ikke var dækningsberettiget (bilag 1, side 11).

I dagene 1. til 4. november 2022 pågik der korrespondance mellem parterne, idet Klager kontaktede [marineservice 2] og forelagde korrespondancen for Selskabet og Besigtiger. Besigtiger besvarede henvendelsen og fastholdt, at der er tale om at Klager i lang tid har sejlet uden olie og med vand i drevet, hvilket over tid har ødelagt drevet. Årsagen til vand i drevet er utætte simmerringe/pakdåser. Simmerringe/pakdåser burde have været udskiftet forinden som en del af almindeligt vedligehold.

Selskabet fastholdt på den baggrund, at der ikke er tale om en dækningsberettiget skade (bilag 1, side 21-28), idet drevet var tørt og meget rustent indvendigt og bar stærkt præg af at have kørt uden olie i længere tid.

Det er uden betydning for Selskabets vurdering i nærværende sag, hvorvidt Klager havde en forventning om, at værftet året forinden havde foretaget det fornødne vedligehold af drevet.

Forsikringsaftalen

I henhold til forsikringsbetingelsernes punkt 3.1.b er skader på bådens maskineri og motor omfattet, *'dog ikke drift- eller slitageskader'* (bilag B, side 4).

Selskabet er enig i, at drevet er beskadiget, men Selskabet finder at der er tale om en *drifts- eller slitageskade*, hvilket helt er undtaget forsikringsdækning, jf. forsikringsbetingelserne punkt 3.1.b.

Ankenævnet for Forsikring

3.

98943

Derudover skal det bemærkes, at Klager ikke har sandsynliggjort en dækningsberettiget skadeårsag og at bådforsikringen derudover i det hele undtager hændelsen, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 3.5.g, idet den ikke omfatter:

'Driftsskader, slitage eller anden indefra kommende skadesbegivenhed på maskine, motor, anlæg og teknisk udrustning, samt skade på dette som følge af mangelfuld vedligeholdelse eller forkert betjening' (bilag B, side 6).

Og/eller forsikringsbetingelsernes punkt 3.6.h, idet kaskoforsikringen tillige ikke dækker skade som følge af:

'Slid, alder, råd, rust, tæring, orm, svamp, osmose eller andre årsager som kan ligestilles hermed' (bilag B, side 6-7).

På baggrund af ovenstående fastholder Selskabet afgørelsen – og dermed afvisningen – allerede fordi den opståede skade ikke ses omfattet af bådforsikringen eller for den sags skyld nogen af de dækningsberettigende forsikringsbegivenheder under bådforsikringen. Skaden er dermed ikke omfattet af forsikringsaftalen. Endvidere er skaden opstået som følge af slitage/brug, hvilket er undtaget flere steder i forsikringsaftalen."

Klageren har den 25/11 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Jeg har efterfølgende talt med [marineservice 1], og de blev ikke glade ved bemærkningen *'de har nok glemt at fylde olie på drevet'* og bemærkede ligeledes, at jeg jo nok ikke kunne sejle 2 halve sæsoner uden olie på drevet. Deres bemærkning var også at med deres erfaringer ville et ødelagt propelblad, og de ryster det giver, kunne ødelægge en pakdåse."

Klageren har den 28/11 2022 til nævnet videre bl.a. bemærket:

"Jeg har i denne weekend skulle foretage vinterkonservering af motoren på min båd. I den forbindelse skal motoren opstartes og dette lykkedes ikke pga. af saltvand i starteren.

Jeg indkøbte og monterede ny starter, original til Volvo Penta, i april, 2022, starten af dette års sæson.

Min mekaniker fortæller at årsagen til at der er kommet vand i starteren formentlig også stammer fra det knækkede blad på min propel. De ryster der er kommet har formentlig også ødelagt pakdåsen oppe ved akslen fra motoren og ud i drevet. Der var intet vand eller rust i den gamle starter men nedslidte kul, så jeg mener helt klart at det er det ødelagte blad på propellen der er årsag til miseren."

Selskabet har i brev af 9/12 2022 til nævnet bl.a. bemærket:

"Skade på drev

Selskabet fastholder det tidligere anførte.

Skade på starter – ny skade

Klager oplyser at der nu er konstateret vand i starteren, som dermed er beskadiget. Selskabet har forelagt dette for Besigtiger, som på det foreliggende grundlag har vurderet det nye forhold og den 1. december 2022 udfærdiget rapport herom. Rapporten vedlægges som sagens **bilag C**.

På baggrund af Besigtigers rapport vurderer Selskabet, at den beskadigede starter intet har med nærværende sag at gøre, idet nærværende sag vedrører beskadiget drev og der er ikke årsags-sammenhæng mellem disse to forhold. Det nu anmeldte forhold på starteren anser Selskabet som værende en ny skade, som er anmeldt til Selskabet ved Klagers indlæg af 29. november 2022. Forholdet skal således ikke behandles via Ankenævnet, da Selskabet skal have mulighed for at tage stilling til anmeldelsen og skaden.

Selskabet kan dog oplyse, at Selskabet anerkender skaden på starteren som værende en dækningsberettiget skade, der er omfattet af kaskoforsikringen. Som det fremgår af rapporten (bilag C, side 9) ses der på det foreliggende grundlag at være flere muligheder for udbedring af skaden afhængig af dennes omfang. Selskabet kan tilbyde en kontanterstatning på grundlag af mulighed 1 (bilag C, side 9) på kr. 4.700 svarende til overslag kr. 12.000 incl. moms fratrukket selvrisko kr. 7.300.

Klager bedes med henvisning til sagsnr. ... meddele Selskabets skadebehandler ..., hvorvidt Klager ønsker den tilbudte kontanterstatning. I fald Klager ikke ønsker skaden på starteren afsluttet med en kontanterstatning som tilbudt, bedes Klager til skadebehandler fremsende overslag på udbedring af skaden."

I brev af 12/12 2022 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"Jeg fastholder, som tidligere nævnt, at der ikke er tale om manglende vedligehold af drevet, hvilket besigtiger også bemærker i mail, dateret 03.11.2022, *'Jeg er helt med på du intet forsætligt har gjort i denne sag'*, samt svar fra [selskabets medarbejder] i mail, dateret 04.11.2022, *'også selvom du, som du selv skriver, ikke har handlet forsætligt'*.

Besigtiger fastholder, at det ikke har noget med rystelserne at gøre, at simmerringe i pakedåsen er utætte, men [marineservice 2] fastholder ligeledes, at et knækket blad kan afstedkomme rystelser, kraftige nok til at ødelægge tætheden i en pakedåse.

Jeg har ligeledes talt med [marineservice 1] og forelagt hende bemærkningen *'hvis altså ikke de har glemt at fylde gearolie på igen'* hvilket hun selvfulgelig dementerede.

Hvis det var tilfældet at [marineservice 1] havde 'glemt' at fylde gearolie på, ville jeg, ifølge ..., aldrig være kommet fra ... til ... havn.

[Marineservice 2], bekræfter ligeledes dette, da han tidligere har oplevet et drev, der sejlede fra en kortere rute, og kun nåede til ..., inden den gik i stå, da der var en mekaniker, der havde glemt at fylde gearolie på, dette indrømmede vedkommende dog også, da den ene troede, den anden havde gjort det.

Konklusionen er, at hvis [marineservice 1], efter at have serviceret mit utætte drev og sendt det afsted uden gearolie, så ville jeg ikke kunne sejle 2 halve sæsoner.

Da jeg for nylig skal opstarte min båd for at foretage vinterkonservering, opdager jeg, at der er kommet vand i min starter. Jeg monterede ny starter i foråret 2022, idet kullene var nedslidt på den gamle starter. Ved udskiftningen var der ikke tegn på vand i den gamle starter, denne blev skiftet som led i almindeligt vedligehold.

Jeg har forelagt dette for [marineservice 2], og bedt ham om at besigtige min båd. Hans konklusion er stadig, at der er en god sammenhæng mellem ødelagt pakdåse i drev og utætheder, der giver vand i starter, at det kan stamme fra de kraftige ryster ved det knækkede blad.

Undertegnede og mine to gaster, tidligere beskrevet i min anmeldelse, kan bekræfte at der var meget kraftige ryster i hele båden da bladet knækkede.

Jeg mener, at vi har ramt noget i vandet, vraggods eller lign., der har knækket del af bladet og den knækkede del af bladet har så forårsaget hullet i bælgen. Rysterne har ødelagt pakdåser m.m. der giver utætheder, både i drev og ved aksel fra motor.

Besigtiger nævner at der må være sket en stille udskiftning mellem olie og vand, men dette ville betyde, at jeg skulle have set olie i vandet, og det har jeg ikke.

Ved demonteringen af drevet tog vi aftapningsskruen for drevet af, og der kom ca. en kop vand ud.

Vedr. rapporten fra [selskabets bådkonsulent] på svar, dateret 09.12.2022, side 2, *'Hvis man den 27.8 ødelægger bælgen vil man ikke få skader på drevet – dette er bælgen der fyldes med saltvand – og kan ødelægge gennemføringsleje samt kryds.'*

Der har aldrig været på tale at bælgen blev ødelagt den 27.08.2022. Det var denne dag båden stoppede med at sejle og derfor blev det datoen for oprettelsen af skaden. Jeg har tidligere i mailkorrespondancen, på mail, dateret 31.10.2022, oplyst, at jeg var på min sidste tur i 2021 fra ... havn til ..., og det formentlig er her, der er slået hul i bælgen.

På side 3, skriver besigtiger vedr. teksten fra [marineservice 1] *'at jeg jo nok ikke kunne sejle 2 halve sæsoner uden olie på drevet:'* at *'Undertegnede mener faktisk dette er en sandsynlighed ud fra beskaffenhed på drevet men det kan ikke i dag bevises. Al olien kommer ikke bare ud af et drev som her – vand kommer normalt ind og der vil gå meget lang tid før alt smøring olie er total udvasket og drevet rustet som tilfældet her – drevets pakdåser har intet med sammerring i trompet at gøre når vi efterfølgende taler starter problematik'.*

Jeg kan ud fra ovenstående ikke se anden belysning af sagen, end den jeg i samråd med mine rådgivere har konkluderet, nemlig at der ved episoden ved den knækkede propel sker utætheder, og derved går der lang tid før smøring/olie er udvasket og drevet dermed rustet.

For god ordens skyld skal det bemærkes, at [marineservice 1] har renoveret drevet og under denne renovering er der ikke fundet rust, og må derfor være kommet efterfølgende.

Jeg fastholder, med støtte fra [marineservice 2], at der er sammenhæng mellem det utætte drev og vand i starter, og derfor mener jeg er dækningsberettiget på trods af § 3.6 pkt. h) idet det er en udefra kommende hændelse der er årsag til rusten i drevet og nu også i starteren.

Ankenævnet for Forsikring

6.

98943

Efterfølgende er jeg i skrivelse af 09.12.2022 fra [selskabets advokat], tilbudt erstatning for vand i starter. Der skrives i mailen, at forsikringsselskabet anerkender skaden på starteren som værende en dækningsberettiget skade, der er omfattet af kaskoforsikringen. Der skitseres to forskellige muligheder for udbedring, men jeg tilbydes billigste løsning, hvilket er kontanterstatning svarende til 12.000 kr. fratrukket selvrisko på 7.300 kr.

1. mulighed: Afmontering af starter og opugning af evt vand i svinghjulshus – smører bedst mulig og montere ny starter. Overslag ca kr. 10-12.000,00 inkl. moms.

2. mulighed: Man skal have maskine løftet ud af skibet og have udskiftet lejre i trompet samt simmerringe, dertil rensede dæmper og rengøring svinghjul og og knast inden evt rust på denne. Genmontering med ny starter.

Prisleje overslag:

Starter replacement kr. 7.042

Div lejre, simmerringe, rengøring kr. 2.000,00

Løn – ca. 3 dage udtagning/rep/ilægning - ca 15.000,00 + moms.

Kran 2 x ca kr. 2.500,00 + moms. (kr. 25.000 inkl. moms)

Samlet overslag for rep efter vand siver fra kadan ind til starter kr. 34.042,00 inkl. moms.

I skrivelsen står der 'I fald Klager ikke ønsker skaden på starteren afsluttet med en kontanterstatning som tilbudt, bedes Klager til skadebehandler fremsende overslag på udbedring af skaden.' Jeg står uforstående over for, at der anmodes om overslag, da [selskabets bådkonsulent] allerede har udarbejdet dette under ovenstående pkt. 2.

Jeg mener, at denne nyopdagede skade bør inddrages i den allerede verserende sag, da der er en sammenhæng mellem skaderne.

Fotos af starter indkøbt i april 2022 vedhæftes, inkl. kopi af faktura dateret 06.05.2022.

I henhold til ovenstående fastholder jeg mit krav om fuld erstatning nyt drev samt ny starter."

Selskabets advokat har i brev af 21/12 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Drev

Selskabet fastholder afvisningen af skaden på drevet.

Klager har i længere tid har sejlet uden olie og med vand i drevet, hvilket over tid har ødelagt drevet. Drevet var tørt og meget rustent indvendigt og bar stærkt præg af at have kørt uden olie i længere tid.

Årsagen til vand i drevet er utætte simmerringe/pakdåse(er). Simmerringe/pakdåser burde have været udskiftet forinden som en del af almindeligt vedligehold. Det skal blot bemærkes at på fakturaen fra værftet fra maj 2021 (bilag 4) ses ikke skiftning af simmerringe/pakdåser.

Starter

Nævnsbehandling

Med henvisning til Nævnets vedtægters § 4, stk. 3, er det Selskabets opfattelse at forholdet vedrørende starteren ikke er egnet til behandling ved Nævnet, idet Selskabet ved anmeldelsen har anerkendt at dække skaden. Der foreligger således ikke uenighed, hvorefter behandling ved Nævnet må anses for unødigt.

Uanset at skaden på bælgen er anmeldt samtidig med skaden på drevet, og dermed forinden klage til Nævnet, så er skaden på starteren først anmeldt efter der er indgivet klage til Nævnet. Selskabet har forinden indgivelsen af klagen, således ikke haft mulighed for at forholde sig til skaden på starteren. Også af denne grund ses forholdet ikke at kunne behandles af nævnet.

Selvstændig skade

Som det fremgår af Besigtigers første rapport (bilag 2) er der skade på bælg i form af hul i bælgen. Denne skade er umiddelbart dækningsberettiget, men afvises på daværende tidspunkt som værende under selvrisko (bilag 2, side 13, 'Økonomi').

Klager oplyser til Nævnet den 29. november 2022, at starteren nu er konstateret beskadiget, da der er saltvand i starteren. Selskabet meddeler herefter den 9. december 2022, at Selskabet anser skade på starteren som værende uden sammenhæng med skaden på drevet, men at skaden på starteren derimod er relateret til skaden på bælgen.

Besigtiger har i sin rapport (bilag C), som er udfærdiget på baggrund af ny oplysning om skade på starteren, redegjort for at skade på starter kan opstå ved hul i bælg, idet bælgen grundet skaden fyldes med saltvand, der kan – hvis simmerring bliver utæt – lejre bagved, hvorefter saltvandet siver ind i svinghjulet og kan ligge sig i svinghjulhuset, hvilket over tid bevirker at starter ødelægges (bilag C, side 5, nederst).

Selskabet anser skaden på bælgen – og nu herunder også starteren – som værende en selvstændig skade, idet der ingen årsagssammenhæng er mellem hullet i bælgen og skaden på drevet, der skyldes utætte simmerringe/pakdåser. Selskabet finder dog at der kan være årsagssammenhæng mellem skaden på bælgen og skaden på starteren.

Selskabet har ved kendskab til forholdet vedrørende starteren straks anerkendt skaden på starteren.

Opgørelse

På grundlag af Klagers anmeldelse/beskrivelse af 29. november 2022 og Besigtigers rapport af 1. december 2022 (bilag C), anerkendte Selskabet skaden på starteren og tilbød Klager en kontant-erstatning alternativt at fremsende overslag på udbedring af skaden til Selskabet.

Besigtiger har i sin rapport (bilag C) skitseret to forskellige muligheder for reparation af skaden. Besigtiger har overfor Selskabet beskrevet, at mulighed 1 umiddelbart vil være mulig og tilstrækkelig i langt de fleste tilfælde, men dette er dog afhængig af de konkrete omstændigheder, hvorfor det vil være den enkelte reparatør, som vurderer hvad denne finder er nødvendigt til udbedring af skaden på starteren.

Ankenævnet for Forsikring

8.

98943

Selskabet gentager hermed sit tilbud om en kontanterstatning på kr. 4.700. I fald Klager ikke ønsker dette, bedes Klager til Selskabet fremsende et tilbud fra Klagers reparatør på udbedring af skaden, hvorefter Selskabet vil forholde sig til dette."

Klagerens advokat har i brev af 6/1 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Undertegnede indtræder i sagen, som advokat for [klageren]. Undertegnede har i den forbindelse modtaget en kopi af sagens akter.

På baggrund af min gennemgang heraf, er det min opfattelse, at rapport udarbejdet på foranledning af selskabet af [selskabets bådkonsulent] af 25. oktober 2022, ikke kan danne grundlag for en vurdering af sagen.

Det er på denne baggrund min opfattelse, at selskabet skal genoptage behandlingen af sagen, samt træffe en ny samlet afgørelse, samt at Ankenævnet for Forsikring bør udsætte sagens behandling på afventning heraf.

Såfremt selskabet afviser at genoptage sagens behandling, anmodes Ankenævnet for Forsikring om at træffe afgørelse om, at de anmeldt skader skal anerkendes som dækket af min klients kaskoforsikring, og skal udbetale min klient den erstatning, som herefter tilkommer ham, med tillæg af renter.

...

SAGENS FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER:

I forbindelse med, at min klient 4. november 2020 erhvervede båden ..., blev denne sejlet til [marineservice 1] med henblik på at få monteret en bovpropel. I forbindelse hermed blev der konstateret en utæthed ved bådens drev, som blev udbedret af [marineservice 1].

Utætheden medførte at klargøringen af båden tog længere tid end forventet, hvorfor min klient modtog en faktura på et mindre beløb, end det arbejde der rent faktisk var udført, under hensyntagen hertil, jf. faktura af 31. maj 2021 fra [marineservice 1], idet der på dette tidspunkt kun var en halv sæson tilbage. Ovenstående kan bekræftes af [marineservice 1] ved ...

Båden blev herefter sejlet fra [marineservice 1] til hjemhavnen i ... uden problemer.

På bådens sidste tur til ... sidst på sommeren 2021 fik båden en propelskade i forbindelse med, at min klient sejlede under [bro]. Det fremgår af sagens akter, at 'hele båden rystede' i forbindelse hermed, samt at min klient mener, at skaden skyldes, at båden ramte et eller andet. Min klient var på båden, sammen med to vidner.

Båden blev herefter taget op af vandet og min klient skiftede propellen, som blev indkøbt ved [marineservice 3]. Billeder af propellen er tidligere sendt til Ankenævnet for Forsikring og selskabet.

Faktura på ny propel af 4. april 2022 vedlægges.

I forbindelse med søsætningen i foråret 2022 kunne båden ikke starte, hvorfor der på dette tidspunkt blev foretaget en udskiftning af starteren i båden. På dette tidspunkt var der ikke vand i starteren.

Båden sejlede herefter en halv sæson uden problemer.

Det fremgår herefter af sagens oplysninger, at den 13. oktober 2022 stoppede motoren på båden på vej ud af ... Fjord, samt at min klient i denne forbindelse ikke kun startede motoren igen.

Båden blev herefter af ... trukket til hjemhavnen, ... Havn, hvorefter min klient ca. 3 uger senere fik assistance til at få båden op af vandet.

Da båden kom op af vandet, konstaterede min klient, at drevet var fyldt med saltvand, hvorefter skaden blev anmeldt til selskabet. Det fremgår tillige af sagens oplysninger, at min klient efterfølgende har konstateret, at starteren på båden tillige var fyldt med saltvand.

ÅRSAGEN TIL SKADEN:

Det fremgår af rapport udarbejdet [selskabets bådkonsulent] den 25. oktober 2022, at det vurderes, at årsagen til skaden er utætte pakdåser (simmerringe), samt at dette skyldes manglende vedligeholdelse af båden/drevet.

Det fremgår tillige, at '*Drev er ikke trykprøvet eller kontrolleret simmerringe (pakdåser)*'.

Af selskabets afvisning fremgår det, at selskabet har lagt vægt på, at der ikke af faktura af 31. maj 2021 fremgår udskiftning af simmerringe, hvorfor afvisningen er begrundet med, at skaden efter selskabets opfattelse skyldes manglende vedligeholdelse af båden.

Dette bestrides.

Til støtte herfor gøres det gældende, at [marineservice 2] bekræfter at det er sandsynligt at årsagen til skaden på drevet skyldes skaden på proppen i 2021.

Dette underbygges af, at det af selskabets egen rapport fremgår, at olien formentlig er sevet ud og tid, hvilket tillige kan forklare, at der forefindes rust i drevet.

Det gøres videre gældende, at selskabet ikke har taget ordentlig og konkret stilling til, hvorvidt skaden på drevet kunne være forårsaget i forbindelse med skaden på propellen i 2021.

Det gøres videre gældende, at konklusionerne i rapporten af 25. oktober 2022 fra [selskabets bådkonsulent] bygger forkerte forudsætninger, idet der ikke her er taget stilling til, hvorvidt simmerringene var utætte, foretaget en trykprøve, hvorvidt utætheden kunne skyldes skaden i 2021, ligesom rapporten indeholder billeder af et drev, der intet har med nærværende sag at gøre.

Rapporten kan derfor ikke danne fyldestgørende grundlag for selskabets afgørelse om afvisning, idet der bør indhentes en ny rapport, alternativt fra en ny fagkyndig, som tager stilling til de faktiske omstændigheder, som gennemgået ovenfor, herunder om der er sandsynligt, at skaderne er forårsaget i 2021.

Det bemærkes videre, at min klient har dokumenteret, at der blev foretaget et eftersyn af drevet i 2021, hvorfor selskabets anbringende om manglende vedligeholdelse er udokumenteret.

Til støtte herfor gøres det gældende, at der ved vedligeholdelse af en båd, bør kunne lægges til grund, at en professionel, her [marineservice 1], i forbindelse med den konstaterede utæthed ved drevet, har gennemgået drevet efter forskrifterne, samt såfremt det var nødvendigt, foretaget udskiftning af simmerringe (pakdåser) mv. og påfyldt olie.

Det har endvidere formodningen mod sig, at arbejdet på båden hos [marineservice 1] i foråret 2021 ikke var i orden, idet problemerne med drevet først blev konstateret i oktober 2022, i hvilken perioden min klient ikke har konstateret problemer hermed.

Endelig gøres det gældende, at skaden på starteren, som er anerkendt af selskabet, er en følge af skaden på drevet, hvorfor selskabet ikke er berettiget til at opkræve dobbelt selvrisko.

I det omfang, at selskabet ikke genoptager sagsbehandlingen, herunder undersøger ovenstående, bør Ankenævnet for Forsikring på baggrund af det ovenstående anførte træffe afgørelse om, at selskabet ikke har godtgjort, at skaden på drevet skyldes manglende vedligehold, hvorfor skaden skal anerkendes.

Ankenævnet for Forsikring bør endvidere træffe afgørelse om, at selskabet ikke har godtgjort, at skaden på starteren ikke er en følge af skaden på drevet, således at selskabet kan kræve dobbelt selvrisko.

Endelig bør Ankenævnet for Forsikring træffe afgørelse om, at min klients udgift til skift af propellen, kr. 7.332,40 inklusive moms, tillige skal medregnes i opgørelsen af den erstatning, som min klient er berettiget til, som følge af hændelsen ved turen til ... i 2021."

Hertil har selskabets advokat i brev af 16/1 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"Sensommeren 2021 fik Klager en skade på bådens propel, da Klager sejlede under [bro]. Klager købte den 4. april 2022 en ny propel og udskiftede den beskadigede med den nye.

Forår 2022 – efter udskiftning af beskadiget propel – søsatte Klager båden og konstaterede problemer med starteren, som herefter blev udskiftet. Der kunne ikke konstateres vand i den starter, som blev udskiftet.

Den 13. oktober 2022 stoppede motoren og det blev herefter konstateret, at drevet var fyldt med saltvand og beskadiget. Klager anmeldte skade på drev og bælge.

Den 19. oktober 2022 blev båden besigtiget og rapport udfærdiget den 25. oktober 2022 (bilag 2).

Det fremgår af rapporten under konklusionen (bilag 2, side 13), at skaden på drevet blev afvist og skaden på bælgen blev anerkendt samt at der ikke er nogen form for sammenhæng mellem skaden på drevet og skaden på bælgen. Udgiften til udbedring af bælgen vurderedes værende under selvriskoen på kr. 7.300.

Klager indgav klage til Nævnet over afvisning af skaden på drevet og klagesag blev oprettet den 10. november 2022. Selskabet afgav sit svar på klagen den 24. november og den 29. november 2022 kom klager med sine bemærkninger samt oplysning – og dermed anmeldelse – om at der nu er skade på starteren.

Selskabet indhentede en ny rapport (bilag C) hos Besigtiger og anerkendte den 9. december 2022 skaden på starteren. Samtidig hermed fremsatte Selskabet tilbud til klager på erstatning for skaden på starteren alternativt at Klager fremkom med overslag på udbedring.

Beklageligvis har hverken Klager eller Selskabet på noget tidspunkt – før nu ved seneste indlæg fra Klagers advokat – drøftet skaden på propellen, som ifølge Besigtiger (bilag 2, side 12) er en ældre skade. Skaden på propellen har ikke tidligere været anmeldt til Selskabet, som dog er indstillet på at erstatte denne skade.

Det bemærkes af Klagers advokat, brev side 2 under afsnittet 'Årsagen til skaden', at Besigtigers første rapport (bilag 2) indeholder foto af et drev der ikke er Klagers. I fald klagers advokat henviser til billedet nederst på side 6, er der ikke uenighed herom. Det fremgår også af rapporten, at det netop er et 'foto af tilsvarende type drev monteret' og under fotoet er tillige noteret, at fotoet er fra en annonce.

Selskabet har haft forelagt sagen for Besigtiger, som er skibssingeniør, adskillige gange og der er udarbejdet to rapporter. Besigtiger er ikke i tvivl om, at der ikke er årsagssammenhæng mellem skade på propel/bælg/starter og skade på drev.

Selskabet fastholder afvisningen af skaden på drevet, som skyldes utætte simmerringe.

Nævnsbehandling

Det er Selskabets klare opfattelse at forholdene vedrørende starteren, bælgen og propellen ikke er egnet til behandling ved Nævnet, idet Selskabet på tidspunktet for anmeldelse har anerkendt at dække skaderne. Der foreligger således ikke uenighed, hvorefter behandling ved Nævnet må anses for unødig.

Selskabet finder der kan være årsagssammenhæng mellem skaden på bælgen og skaden på starteren og anser disse som værende en selvstændig skade, hvorefter der for disse forhold tilsammen gælder én selvrisko på kr. 7.300. Selskabet er efter omstændighederne tillige indstillet på at medtage skaden på propellen herunder.

Opgørelse af anerkendte skader: propel, starter, bælg

Der er med seneste indlæg og anmeldelse af skade på propel samtidig fremlagt kopi af faktura for en ny propel samt olie (bilag 5). Det fremgår af fakturaen, at Klagers udgift til propel har været kr. 5.446,40 + moms i alt kr. 6.808.

Besigtiger har på grundlag af foto (bilag 3) vurderet, at propellen var ældre end 8-10 år, hvorefter der afskrives minimum 50 % af nyværdien, jf. tabellen i forsikringsbetingelsernes punkt 6.4.d (bilag B, side 9), svarende til kr. 3.404.

Da Klager fortsat ikke har fremlagt overslag på udbedring af skade på starter og bælg, er det ikke muligt for Selskabet på nuværende tidspunkt at opgøre skaden endeligt, idet Klager ikke har ønsket at acceptere Selskabets tidligere fremsatte tilbud.

Klager bedes fortsat fremsende overslag på udbedring af skade på starter og bælg fra reparatør, som vurderer hvad reparatøren finder er nødvendigt til udbedring af skaden på starteren og bælgen. Når Selskabet kender den samlede udgift for skade på propel, starter og bælg kan erstatnin-

gen beregnes, idet Selskabet grundet omstændighederne er indforstået med at der fra denne samlede udgift skal trækkes én samlet selvrisiko på kr. 7.300."

I brev af 6/2 2023 fra klagerens advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Det er i den forbindelse noteret, at Forsikringsselskabet anerkender skaden på propellen, skaden på bælgen og skaden på starteren, samt at der alene beregnes én selvrisiko.

Parternes uenighed angår herefter alene, hvorvidt skaden på drevet, skal anerkendes på forsikringen.

Det er fortsat klagers opfattelse, at skaden på drevet bør dækkes af forsikringen, idet denne formentlig er en følgeskade efter skaden på propellen, jf. tillige det anførte herom i brev af 6. januar 2023.

SUPPLERENDE BEMÆRKNINGER:

Klager har anmodet [marineservice 1] om at være behjælpelig med at besvare en række spørgsmål med tilknytning til nærværende sag. Svarene vedlægges.

Heraf fremgår det, at [marineservice 1] i 2021 foretog udbedring af en utæt trimcylinder, som var årsag til tab af olie.

Til støtte for klagers synspunkter i nærværende sag, kan f.eks. fremhæves følgende fra [marineservice 1] svar:

- ad spørgsmål 9: *'når et blad på en propel knækker og båden sejler videre, går svingningerne op i drevet og smadrer pakdåser, simmeringe, lejer oa.'*
- ad spørgsmål 14: *'Korrosionsprocessen starter omgående.'*
- ad spørgsmål 16: *'Den fejlede intet, da vi havde båden til service.'*
- ad spørgsmål 17: *'Det er højst sandsynligt årsagen.'*

Klager har anmodet [marineservice 2] om at udarbejde et tilbud på reparation af drevet mv. Tilbuddet vedlægges.

Klager har endvidere anmodet [marineservice 2] om at være behjælpelig med besvarelse af en række spørgsmål med tilknytning til nærværende sag. Svarene vedlægges.

Til støtte for klagers synspunkter i nærværende sag, kan f.eks. fremhæves følgende fra [marineservice 2] svar:

- ad spørgsmål 2: *'Ja.'*
- ad spørgsmål 3 og 4: *'Man kan jo ikke se om den har ramt noget i vandet og der ved slået akslen skæv. Så ja.'*
- ad spørgsmål 11: *'Det er min opfattelse at en aksel med ubalance eller skævhed vil kunne ødelægge pakdåser og der ved vil olie sive ud.'*

På baggrund af de indhentede svar fra to forskellige professionelle virksomheder, fastholdes det herefter, at den af Forsikringsselskabet indhentede rapport ikke kan danne fyldestgørende grundlag for selskabets afgørelse om afvisning.

Ankenævnet for Forsikring

13.

98943

Det bemærkes videre, at min klient har dokumenteret, at der blev foretaget et eftersyn af drevet i 2021, hvorfor selskabets anbringende om manglende vedligeholdelse er udokumenteret og i bedste fald selvmodsigende.

Det har formodningen mod sig, at arbejdet på båden hos [marineservice 1] i foråret 2021 ikke var i orden, idet problemerne med drevet først blev konstateret i oktober 2022, i hvilken perioden min klient ikke har konstateret problemer hermed.

I det omfang, at selskabet ikke genoptager sagsbehandlingen, herunder undersøger ovenstående, bør Ankenævnet for Forsikring på baggrund af det ovenstående anførte træffe afgørelse om, at selskabet ikke har godtgjort, at skaden på drevet skyldes manglende vedligehold, hvorfor skaden på drevet skal anerkendes."

Selskabets advokat har i brev af 27/2 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Selskabet har forelagt Besigtiger spørgsmål og svar fra [marineservice 1] og [marineservice 2] (bilag 7-8).

Besigtiger har herefter forelagt problematikken for ... fra Havneservice, Marinecenter ... [havneservice], som er autoriseret Volvo Penta forhandler. Det omhandlede drev er et Volvo Penta. Mail med spørgsmål samt svar og bilag fremlægges som **bilag E-F**.

Det fremgår af bilag E, at Havneservice finder de faktiske fund stemmer overens med det forløb, som Besigtiger i sine rapporter (bilag 2 og bilag D), har beskrevet, og som Selskabet har lagt til grund for at afvise dækning af skaden på drevet.

Blot for en god ordens skyld fremlægges Besigtigers mailkorrespondance af 16. og 20. februar 2023 med uddybende forklaringer til Selskabets advokat, som **bilag G**.

På dette grundlag fastholder Selskabet afvisningen af skaden på drevet, idet det fastholdes at årsagen dertil er utætte simmerringe.

Anerkendte skader

Klager har indhentet tilbud på udbedring lydende på kr. 34.093,75 (bilag 10). Selskabet har ingen bemærkninger til tilbuddet, der dermed anerkendes som værende prisen for udbedring.

Når udbedring er foretaget, kan kopi af betalt faktura – udstedt til Klager – sendes til Selskabet, som herefter vil afregne den dækkede skade med fradrag af gældende selvrisiko på kr. 7.300."

Hertil har klagerens advokat i brev af 13/3 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"Parternes uenighed angår således fortsat, hvorvidt skaden på drevet tillige skal anerkendes som en skade omfattet af forsikringen.

SUPPLERENDE BEMÆRKNINGER:

Indledningsvist synes såvel Forsikringsselskabet, besigtiger og [havnecenter] at befinde sig i en vildfarelse om, hvor på båden de i nærværende sag skader har fundet sted.

Ankenævnet for Forsikring

14.

98943

Det er således flere steder i bilagene fremlagt af Forsikringsselskabet anført, at skaden på propellen sidst på sommeren i 2021 var på bådens forreste propel.

Dette er ikke korrekt.

Skaden på propellen var på bådens bagerste propel.

Endvidere har min klient gjort gældende, at skaden på drevet – som blev opdaget efter konstateringen af skaden på bælgen – formentlig er forårsaget af skaden på propellen i 2021.

Forsikringsselskabet og besigtiger ... har endvidere i forbindelse med stillingtagen til sagen vurderet, at skaden på drevet ikke skyldes manglende vedligehold. Korrespondancen er tidligere fremlagt med titlen 'Dialog med Søassurancen' og det anførte fremgår af mail dateret 1. november 2022 til min klient.

Det har således formodningen mod sig, at skaden nu alligevel hævdes, at skyldes min klients manglende vedligehold, herunder idet der er fremlagt dokumentation i form af faktura fra [marineservice 1].

Besigtiger anfører tillige i rapporten i bilag C, at det er sandsynligt, at båden har sejlet to halve sæsoner uden olie. Til støtte herfor henvises til, at alt olien var udvasket.

Dette bestrides, som værende usandsynligt og i bedste fald udtryk for en efterrationalisering.

Til støtte herfor kan henvises til, at starteren som dokumenterbart blev udskiftet i foråret 2022, tillige var fyldt med rust, da skaden på bælg og senere drevet blev konstateret.

Min klient har i nærværende sag løftet bevisbyrden for, at skaderne på båden, herunder drevet, er sket i forbindelse med en forsikringsdækket begivenhed.

Forsikringsselskabet har imidlertid ikke løftet bevisbyrden for, at skaden på drevet skulle være sket som følge af min klients manglende vedligehold eller som følge af fejl eller forsømmelser i forbindelse med det udførte arbejde på [marineservice 1] i 2021.

Det forhold, at forskellige fagpersoner i branchen ud fra den fremlagte dokumentation, er uenige om de mulige årsager til skaden på drevet, bør ikke komme min klient som forbruger til skade.

Endvidere synes Forsikringsselskabet og besigtiger, jf. tillige det ovenfor anførte om korrespondancen af 1. november 2022 at skifte mening om, hvorfor skaden på drevet skal afvises. Dette bør i sig selv føre til at min klient for medhold i nærværende sag for Ankenævnet, således at skaden på drevet skal dækkes af den tegnede forsikring."

I brev af 27/3 2023 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Besigtiger oplyser til Selskabet, at skaden på bådens propel var på det man i fagsprog anser for værende bådens forreste propel.

Besigtiger forklarer og illustrerer det således: Man skal se drevet i sejlretning. Den forreste propel sidder på den kraftige aksel (mod stævnen) og de bagerste er på den tynde aksel.

Modelfoto

Forreste propel - kraftig aksel.

bagerste propel (tynd aksel)

Det fastholdes, at det er den forreste propel der er skadet (se bilag 3).

Besigtiger oplyser at man kan sejle længe med problemet i drevet netop fordi olie udvaskes over tid. Besigtiger gør endvidere opmærksom på, at man ikke må blande skaden på bælg transomleje og starter sammen med vand i drevet. Dette har det aut. Volvo penta værksted, Havneservice, til-lige besvaret under spørgsmål 7 (bilag E, side 2).

Det fastholdes at man ikke får vand i drevet ved en skade på en bælg. En skadet bælg giver skader ved gennemføringsleje og muligvis ved starter, men ikke i drevet. Man ødelægger ikke drevet, som i nærværende sag, ved at der mangler et stykke på den forreste propel. Den forreste propel sidder på den kraftigste aksel og disse er aluminiums propeller, hvilke er 'bløde' i forhold til for eksempel rustfri stålpropeller.

Det skal blot bemærkes, at tidspunktet for hvornår der er en utæthed i drevet og der kommer vand i dette, ligger lang tid før skade på bælg, gennemføringsleje og starter. Drevet var ved besigtigelsen helt rustent og totalt udvasket og det tager lang tid for at dette sker.

Besigtiger tillader sig at være tvivlende overfor Klagers advokats bemærkning om, at der er forskellige fagpersoner indover, idet man tilsyneladende ikke ved at den forreste propel er den der sidder forrest i sejlretningen.

Selskabet fastholder at skaden på drevet ikke er dækket, idet skaden er begrundet i slitage/brug, hvilket er undtaget forsikringsaftalen."

Af brev af 29/3 2023 fra klagerens advokat til nævnet fremgår bl.a.:

"Til støtte for min klients synspunkt om, at skaden på drevet opstod i forbindelse med skaden på propellen, er der i sagen fremlagt svar på spørgsmål fra [marineservice 1] og [marineservice 2], som allerede er fremsendt til såvel Ankenævnet og forsikringsselskabet.

Det er således min klients opfattelse, at det knækkede blad på propellen medførte ubalance, som medførte at pakdåserne blev ødelagt, og der således kunne komme vand i drevet og udvaske olien.

Det er af forsikringsselskabet gjort gældende, at rusten i drevet er dokumentation for manglende vedligehold, samt at skaden på drevet ikke er en følge af skaden på propellen. Dette er min klient uenig i, herunder idet den starter som blev monteret i november 2022, allerede på nuværende tidspunkt, i marts 2023, ses anløbet af rust.

Endelig vedlægges til støtte for min klients uddrag fra vejledning om propellen - Volvo Duo Prop Type A4 Front DP280-290, som kan findes i sin helhed på hjemmesiden: <https://rudespropeller.dk/vare/volvo-duo-prop-type-a4-front-dp280-290/>

Heraf fremgår det under punktet 'matchet med perfekt balance':

'Nøglen til succes er balancen mellem de forreste og bageste propeller. Gennem omfattende ingeniørmæssig erfaring om fremdrift og afprøvning er resultatet et perfekt match mellem drivlinje og propeller.'

Hver propeltype er udviklet udelukkende til en bestemt motor og drev. De forreste og bageste propeller skal fungere i perfekt harmoni for at levere optimeret ydeevne. Volvo Penta har udført omfattende afprøvning for at sikre et perfekt match gennem hele drivlinjen. Forkert balance fører til overdrevent slid på drivlinjen. Derfor er det så vigtigt altid at vælge originale Volvo Penta Duo-prop-propeller.

Ovenstående om vigtigheden af balancen i propellen kan endvidere genfindes i bl.a. Volvo Pentas originale vejledning (engelsk) [propeller-guide.pdf](#). Heraf fremgår det bl.a. af vejledningens side 13 og 15:

'Precise balancing of each propeller gives minimal vibrations, quiet and smooth operation. It is also essential for efficiency and minimizes wear on the drivetrain.'

og

'Shock-absorbing rubber bushing in the hub reduces vibration, turning and pulling forces and minimizes stress on the drivetrain caused by gear-changes and propeller impact.'

og

'This is the perfect upgrade for enhanced performance, strength and durability. It provides better acceleration and higher top speed due to greater strength and thinner blades - versus a comparable aluminum propeller. The high strength stainless steel adds excellent durability and corrosion resistance. Complete with shock-absorbing rubber bushing and galvanic isolation makes it perfectly matched for the DPS-drive and the ultimate choice for demanding boaters.'

- *Enhanced acceleration and top speed versus a comparable aluminum propeller.*
- *Excellent strength, durability and corrosion resistance.*
- *Galvanic isolation protects the drive from corrosion caused by the propellers.*
- *Shock-absorbing rubber bushing reduces vibrations and stress on the drivetrain.*
- *Three-blade front propeller and three-blade rear propeller.*
- *Type F has straight splines, type FH has helical (spiral) splines.'*

Volvo Penta oplyser således – som indsat ovenfor – i deres vejledning, at propellen er afgørende for bådens balance, samt at en ordentlig propel medfører færre rystelser i båden, samt har betydning for at der ikke opstår overdrevent slid på drivlinjen eller korrosion.

Min klient beskrivelse af rystelser i båden i forbindelse med skaden på propellen, samt den efterfølgende konstaterede skade på bl.a. drevet, må anses for at være forårsaget af det knækkede propelblad og dermed være en skade dækket af forsikringen.

Ankenævnet for Forsikring

17.

98943

Der foreligger i øvrigt ikke i sagen oplysninger, som kan understøtte forsikringsselskabets synspunkt om, at skaden er forårsaget som følge af manglende vedligehold. Opmærksomheden henledes på, at forsikringsselskabet har bevisbyrden for, at skaden på drevet ikke er dækket af forsikringen.

Min klients omkostninger til advokat opgøres og sendes til forsikringsselskabet ved sagens afslutning."

Selskabets advokat har i brev af 31/3 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Advokatomkostninger

Klagers advokat meddeler at Klagers omkostninger til advokat opgøres og sendes til Selskabet ved sagens afslutning.

Selskabet afviser i det hele at skulle dække nogen af Klagers advokatomkostninger i forbindelse med sagens behandling ved Nævnet.

Der henvises til forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3, herunder Karnovs note 117. Der henvises endvidere til det under punkt 4 anførte i artiklen af Carsten Sennels, U 2020B.275.

Det skal blot bemærkes, at Klagers advokats mellemkomst fra den 6. januar 2023 under sagens behandling ved Nævnet, ikke har givet anledning til at ændre på afvisningen af skaden på drevet.

Selskabet havde forinden Klagers advokats mellemkomst anerkendt skade på starter og bælg. Det forhold at Klagers advokat på vegne Klager anmeldte skaden på propellen – og Selskabet kulant i et forsøg på at skære sagen til, har valgt at ville erstatte denne uden hensyntagen til gældende selvrisko – kan ikke ændre herpå.

Der er således ikke forhold, som giver Selskabet anledning til at ændre på det altovervejende udgangspunkt om, at hver bærer egne omkostninger i forbindelse med behandlingen af sager i Ankenævnet for Forsikring."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af klagerens skadeanmeldelse af 12/10 2022 fremgår bl.a.:

"Skadesdato:

27.08.2022

...

Hvordan opstod skaden?:

På vej ud af ... fjord stoppede båden og jeg kunne ikke starte motoren igen. Jeg kontaktede ... og blev trukket hjem til egen havn i ...

Efter ca. 3 uger fik jeg assistance til at få båden op af vandet og efterfølgende taget drevet af. Det viste sig at drevet var fyldt med saltvand pga. et hul i bælgen. Bælgen er i meget god stand. Huller er opstået af noget udefra kommende. Jeg har leveret drevet til [marineservice 3], og de har desværre 'dødsdømt' det. Jeg har taget drevet med hjem igen.

Beskrivelse af skadens omfang: Ødelagt drev.

...

Hvad er årsag til skaden: Hul i bælgen forårsaget af udefrakommende genstand."

Af rapport af 25/10 2022 fra selskabets bådkonsulent fremgår bl.a.:

"Båd type Polar 290. ... Årgang 1992. 290 drev (DPE – skadet.)

...

Drevet har været ved [marineservice 3] – de har totalskadet dette. Sagen drøftet med [marineservice 3].

...

Vedrørende Defekt Volvo Drev.

Indledning

Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Søassurancen Danmark, foretaget besigtigelse i sagen den 19. oktober 2022. Skibet er besigtiget i ... – herunder bælg og beskaftenhed af denne undersøgt. Drevet er besigtiget i ft garage skur.

...

Besigtigelse

...

Skibet er landtaget iht billeder. Bælg er besigtiget – denne har spor efter vand har stået i denne – der er ikke spor efter olie er trykket ud i den.

Hvis man den 27.8 ødelægger bælgen vil man ikke få skader på drevet – dette er bælgen der fyldes med saltvand – og kan ødelægge gennemføringsleje samt kryds.

Der er konstateret et hul i bælg ved spændebåd og der er lidt begroning på en flade og ren på flere flader – åbnet mere op. Man kan få vand i olie i drevet hvis øverste pak dase er utæt – men så er der oftest også oliespor.

[Fototekster:]

- Bælgen er tør efter rustvand fra kadan – intet tegn på gearolie (olie i denne)
- Hul i bælgen ved pil – se foto af tilsvarende type drev monteret
- Foto fra annonce i ... – kr. 32.000 (gearing kendes ikke) (29.000 DBA) ...
- Blå pil – rustvand på brud – rød pil ren ved gummi. Der er konstateret en bælg der er defekt – dette vil inden for normal service give rusten kadan og man skal evt. have gennemføringsleje Gimbal (roller bearing 12 skiftes og vandspor i olie – ikke yderligere.)
- Dette forårsager ikke olien i drevet 'forsvinder helt' og der sidder bag ved denne en simmering/pakdase nr. 19 som skal holde drevet tæt.
- **Vand i drevet:** Vand i drevet forsages som følge af defekte simmerringe ved propelaksler punkt 37 eller punkt 40 samt oftest ved Simmerringe gearvælger. Når drevet som her er helt 'vasket ud' har drevet kørt længde på vand og til sidst sætter de sig øjensynlig i gearsættet/ skiftekløen i toppen.
- Simmerringe for olie og vand inderst punkt 37
- Simmerringe for olie og vand lille aksel. punkt 40
- Kadan – ved øverste leje. – simmerring bag denne.
- Egn på vand – drev rusten som følge af vand over tid.

- Rusten kron/spidshjul og et drev der har kørt på vand over tid som følge af utætte simmerringe/pakdåser.
- Der skal olieskift til hvert år iht forskrifter fra Volvo.
- Ældre mærker på finne efter berøringer over tiden – alu er glat i mærkerne og ikke nye skader.

Konklusion

Der er efter undertegnedes vurdering tale om et drev der er utæt i simmerringe (pak dåser) ved en af de ovennævnte simmerringe (pak dåser), drevet bliver over tid/ brug 'vasket ud' – der er tale om vedligehold og skaden vil ikke være dækket på drevet.

Drevet er fra 1992 og normalt et godt drev men vil kræve vedligehold i form af simmerringe og ny olie ellers kan dette ske. Nyt drev koster omkring 100.000,00 og brugte drev ligger omkring kr. 25-30.000,00. Obs på gearing kan variere.

Hul i bælgen forårsager ikke de skader som ses her på drevet. (Skader ved gennemføringslejlre.) [Marineservice 3] stoppede opgaven da der var rust i drevet iht billeder – der var ingen olie i drevet men en smule vand – det var ikke adskilt da de modtog dette. Drev ikke trykprøvet eller kontrolleret simmerringe (pakdåser).

Økonomi

Ikke dækket. Der er tale om en skade ved bælg som ligger under selvrisko og vand i drevet sker over tid som følge af defekte pakdåse(er) er ikke dækket."

Klageren har i mail af 31/10 2022 til selskabet bl.a. anført:

"Jeg har modtaget jeres afgørelse og synes ikke om at der står manglende vedligehold.

...

Jeg købte båden i november 2020 og fik transporteret hjem hen over julen. I januar 2021 sejlede jeg den til [marineservice 1], for at få monteret en bovpropel. Under turen derned bemærkede jeg at der kom olie eller lignende ud bag på båden og jeg bad Marinecenteret undersøge hvad det var.

De oplyste mig derpå at det var en trimcylinder der var defekt, og jeg bad om at få den udskiftet. Under arbejdet med dette skulle drevet demonteres og de oplyste mig at drevet var utæt. De brugte en masse timer med at få det rensat og rengjort, har ikke set fotos fra dette arbejde, og jeg har dermed forventet, i god tro, at drevet er servicert.

Grundet Covid situationen fik jeg ikke båden før slutningen af maj måned, 2021, dvs. en kort sejlersæson. Vedhæftet er faktura fra [marineservice 1].

Jeg har dags dato taget kontakt til [marineservice 2] fra ... med henblik på at få fat i et nyt drev til ny sejlersæson, tiden går, og i den forbindelse spurgte han om jeg havde duoprops til båden, og der oplyste jeg ham at jeg havde indkøbt nye til sæsonen 2022, idet jeg på den sidste tur i 2021, sammen med ... og ..., sejlede en tur til Undervejs på denne tur, på tværs af ..., sejlede vi under [bro] med ca. 22 knob og lige under broen begyndte båden at 'slå' helt vildt. Jeg tog farten af og sejlede derefter kun 5 knob resten af turen, også hjem dagen efter. Da båden kom op viste det sig at der var et blad på den ene propel, der var knækket, se vedhæftede foto, og [marineservice 2], mener helt klart at disse vibrationer kan have ødelagt pakdåsen.

Jeg mener at jeg har gjort hvad jeg kunne i forhold til vedligehold af drevet, serviceret ved [marineservice 1], og mener derfor stadig at det er udefra kommende årsager der ligger til grund for skaden på drevet."

I mail af 1/11 2022 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Vi har modtaget svar fra besigtiger [selskabets bådkonsulent], som, efter det er vendt i skadeteamet, hermed fremsendes:

'Foto af skadet blad på alu propel er taget 9 oktober 2021. På foto er der ikke nogen tegn på utætheder.

Det er ikke normalt man får skæv aksel ved en skade på vedhæftet foto – den inderste aksel er meget kraftig og alu er blød – vi kan se skæve aksler ved stålpropeller, men med stor sikkerhed ikke her – ligeledes er fjeder stadig til stede ved simmerringe, og mange drev kører faktisk med små utætheder uden at tabe olien.

Dette har intet med en pakdåse at gøre – og [marineservice 2] er velkommen til at ringe til mig i sagen, hvis vi skal drøfte dette.

...

Jeg kan godt se på din faktura – [klageren], at det ikke er 'manglende vedligehold fra din side' – men det ændrer desværre ikke på, hvad jeg kan se under besigtigelse – lang tids kørsel med vand i drev, og her er det egentlig underligt du ikke har set oliefilm på vandet – hvis altså ikke de har glemt at hælde gearolie på igen.' "

Af mail af 1/11 2022 fra marineservice 2 til klageren fremgår bl.a.:

"Derimod har jeg lavet og repareret både samt motorer i 25 år også hos ... og i den forbindelse støder man selvfølgelig også på drev og fejl.

Jeg kan kun sige at et manglende skrueblad vil resultere i voldsomme rystelser som udmærket kan ødelægge en pakdåse. (Skal dog sige at jeg ikke har set skaden men kun billeder.)

Men akslen skal jo selvfølgelig måles op for skævheder, hvis ikke dette allerede er gjort? Ligeledes bør man jo trykprøve drevet så man kan se hvor vandet kommer ind."

Klageren har i mail af 2/11 2022 til selskabet bl.a. bemærket:

"Jeg tillader mig hermed at videresende svar fra [marineservice 2].

...

Jeg har ikke lagt mærke til eventuel oliefilm på vandet, og har ikke med fuldt overlæg sejlet med et utæt drev, havde jo heller ikke forventet at det var utæt efter at det er service ret.

Vedhæftet foto af duoprops, er lige efter båden er taget op af vandet oktober 2021, og inden propeller er demonteret, så der kan vel ikke ses utætheder her?"

Ankenævnet for Forsikring

21.

98943

I mail af 3/11 2022 fra selskabets bådkonsulent til klageren hedder det bl.a.:

"Nu var drevet rusten som på billeder da ... fik det ind så derfor gav det ikke nogen mening at bruge mere tid på dette.

Jeg ser vel ca. 50 drevskade om året siden 1999 – så ved godt hvad dette vil give af rystelser og skader og dette '*stykke af et blad*' (ikke et blad) giver altså ikke skader på pakdåser ved den kraftige inderste aksel.

...

De 2 sidste linjer i mit svar er desværre stadig min afgørelse."

Af mail af 3/11 2022 fra klageren til selskabets bådkonsulent fremgår bl.a.:

"Er din konklusion at [marineservice 1] ikke har fyldt olie på drevet ved service???

Vedr. manglende pakdåser på fakturaen, kan jeg/vi ikke vide om de har vurderet at pakdåserne ikke havde behov for udskiftning.

Jeg kan oplyse at da 'fligen' blev slået af bladet ved 22 knob, gav det voldsomme rystelser i hele båden, hvorfor jeg hurtigt fik taget farten af, så [marineservice 2's] konklusion om at det er her de er slået i stykker lyder sandsynlig.

Jeg fastholder at jeg intet forsætligt har gjort i denne sag og mener at jeg er forsikret mod udefra kommende skader, og alternativt må min forsikring søge regres ved [marineservice 1], hvis du fastholder at de har glemt at fylde olie på drevet efter servicering."

Hertil har selskabets bådkonsulent i mail af 3/11 2022 til klageren bl.a. bemærket:

"Min konklusioner at du har sejlet med vand i drevet i lang tid som så ødelægger drevet over tid – dette sker ikke ved en pludselig udefra kommende hændelse.

Jeg bemærker også at du aldrig har set nogen oliefilm eller lign og det er jo lidt underligt at alt olien er 'fuldstændig forsvundet' på et drev der ikke er mere utæt end det er tæt på dit billede af propellen og du sejler med nye propeller uden at mærke noget.

Jeg er helt med på du intet forsætligt har gjort i denne sag og syntes også det er ærgerligt men jeg ser det altså som punkt 3.6.h som [selskabets sagsbehandler] tidligere har oplyst 27. okt."

Af rapport af 1/12 2022 fra selskabets bådkonsulent fremgår bl.a.:

"Vedrørende Defekt Volvo Drev – efteranmeldelse på defekt starter.

...

Indledning

Rapport omhandler svarskrivelse på replik – kommentar fra klager 29.11.2022.

...

Svarskrivelse omkring olie i et drev:

Oprettelses dato 25-11.2022 skriv fra ft omkring olie: *'Hej jeg har efterfølgende talt med [marine-service 1], og de blev ikke glade ved bemærkningen 'de har nok glemt at fylde olie på drevet' og bemærkede ligeledes, at jeg jo nok ikke kunne sejle 2 halve sæsoner uden olie på drevet.'*

Undertegnede mener faktisk dette er en sandsynlighed ud fra beskaffenhed på drevet men det kan ikke i dag bevises. Al olien kommer ikke bare ud af et drev som her – vand kommer normalt ind og der vil gå meget lang tid før alt smøring olie er total udvasket og drevet rustet som tilfældet her – drevets pakdåser har intet med simmerring i trompet at gøre når vi efterfølgende taler starter problematik.

- Foto af rust i drevet.

Svarskrivelse omkring starter problematik:

Det er helt forkert af ft motormand – hvis han mener at et hak som på billede i propelblad vil kunne ødelægge de øverste simmerringe (pakdåse) yderst i trompet og ved de 2 gennemføringsleje – det er simpelthen manglende forståelse for hvorledes et drev fungerer.

Vand i en starter har intet med 'drevets indmad' at gøre men fordi rust over tid på kadan aksel ødelægger simmerring eller disse i forvejen er dårlige. Undertegnede skal i det efterfølgende forklarer hvorfor en starter kan blive beskadiget ved dette.

- Ft foto af propelsæt hvor inderste propel har en skade på et blad. – pil.
- Kik ind i 'Trompet fra svinghjulet – og simmerrung (pakdåse bagside) ses ved blå pil
- Tilsvarende når maskine er udtaget ses hvor trompet sidder på blokken, svinghjulet.

Forklaring på der kan komme vand i starter:

Som skrevet i første rapport så kan man ødelægge et gennemføringsleje når der kommer vand til dette fra bælgen: *'Hvis man den 27.8.22 ødelægger bælgen vil man ikke få skader på drevet – dette er bælgen der fyldes med saltvand – og kan ødelægge gennemføringsleje samt kryds ved kadan'.*

Det der sker er at vandet i bælgen kan sive igennem simmerring hvis den bliver utæt og leje bagved – herefter siver det ind i svinghjulet og der kan ligge sig vand i svinghjul huset som så over tid bevirker at starter bliver berørt af vand når motor/svinghjulet tørner og denne ødelægges som ft oplyser over tid hvor starter bliver berørt af vand.

Nu foreligger der ikke billeder af starter med ft skrivelse og det er lidt uforståeligt om ft skriver omkring 2 starter eller kun en starter.

Går ud fra følgende:

(Starter skiftet april 2022 – nedslidt kul – må være den gl starter han skiftede pga. nedslidte kul – kunne dog være godt at se hvorledes denne så ud)

(ny starter april 2022 – saltvand i starteren – må være den nye starter som ft stadig må have)

Undertegnede har ikke set billeder af nogen af de 2 startere – så kender ikke standen på starter med nedslidte kul – den starter der har fået vand har han ant endnu.

- Kadan
- Simmerring (pakdåse) ind i trompet side 5

Denne del af kadan går ind i simmerring og skal holde evt. vand i bælg ude fra trompet og svinghjul – er denne simmerring defekt kommer vand ind i svinghjulet og kan potentielt ødelægge, kobling, en starter og man skal også have rensset op omkring pak dåse ved krumtap således denne simmerring (pakdåse) over tid ikke rives af rust på krumtap.

Så reparation kan både være omfattende (motor ud forslag 2) eller man kan være heldig at suge vand op og sprøjte konserveringsmiddel ind i svinghjulshuset og en ny eller ombytter starter monteres – ny bælg.

- Hvis simmerringe nr. 5 er utæt kommer der vand ind til lejre via trompet og dette kan ligge sig i svinghjulshuset – hvor saltvand ødelægger starter.
- Dæmperplade på svinghjulet.

Konklusion

1. Drevet eller et stykke af et manglende propelblad har intet med en starter der går i stykker at gøre – drev skaden sker som følge af drev kører uden olie og på vand over lang tid – drevet er ikke dækket iht tidligere rapport.
2. Man kan have en sammenhæng imellem et hul i en bælg og hvis simmerring (pakdåser) i trompet over tid som følge af vand i bælg ødelægges eller de er defekte vil dette kunne give vand i svinghjul huset hvor starter sidder – dette saltvand kan så ødelægge en starter som ft oplyser er sket.

Ofte sker der ikke noget med dæmper og simmerringe på krumtap men man kan i enkelte tilfælde få problemer efterfølgende.

Reparation:

2 muligheder

1. mulighed: Afmontering af starter og opsugning af evt. vand i svinghjulshus – smører bedst mulig og montere ny starter. Overslag ca. kr. 10-12.000,00 inkl. moms.

2. mulighed: Man skal have maskine løftet ud af skibet og have udskiftet lejre i trompet samt simmerringe, dertil rensset dæmper og rengøring svinghjul og knast inden evt. rust på denne. Genmontering med ny starter.

Prisleje overslag:

Starter replacement kr. 7.042

Div. lejre, simmerringe, rengøring kr. 2.000,00

Løn – ca. 3 dage udtagning/rep/ilægning – ca. 15.000,00 + moms.

Kran 2 x ca. kr. 2.500,00 + moms.

(kr. 25.000 inkl. moms)

Samlet overslag for rep efter vand siver fra kadan ind til starter kr. 34.042,00 inkl. moms.

Normalt skal simmerringe i trompet hvis de er i orden sørge for evt. vand ikke kommer ind til starter/svinghjulshuset via trompet – der kan dog ske indsvivning og undertegnede finder man som selskab ud fra der er et fysisk hul i bælgen skal se på en evt. kulance andel på dette område ud fra simmerringe ant er ældre og ikke tætte mere.

Drevet er ikke dækket iht. tidligere rapport."

Af brev af 23/1 2023 fra klagerens advokat til marineservice 1 – med svar fra marineservice 1 her gengivet med kursiv – fremgår bl.a.:

"På vegne af min klient [klageren], skal jeg hermed rette henvendelse vedrørende ovennævnte båd, med anmodning om besvarelse af en række spørgsmål til brug for behandlingen af en forsikringssag.

Min klient købte ovennævnte båd i vinteren 2020, og sejlede den i januar 2021 til [marineservice 1], med henblik på montering af en bovpropel. Under sejlturen blev min klient opmærksom på, at der kom olie ud bag ved båden, hvilket min klient bl.a. bad jer undersøge.

...

2. Kan ovenstående oplysninger bekræftes af [marineservice 1], herunder at det konkret blev undersøgt, hvorfor båden tabte olie?

SVAR: *Det var en utæt trimcylinder*

3. Hvad er den typiske årsag til tab af olie, som beskrevet i nærværende sag?

SVAR: *Utætte pakninger*

4. Kan det be- eller afkræftes hvorvidt [marineservice 1] i 2021 har haft afmonteret drevet?

SVAR: *Vi har ikke afmonteret drevet*

5. Konstaterede [marineservice 1] i 2021 utætheder i drevet? I bekræftende fald, hvad skyldes utæthederne?

SVAR: *Ingen utætheder i drevet*

6. Er det [marineservice 1's] opfattelse, at ovenstående arbejder kan sidestilles med et service af drevet, hvorunder der påfyldes olie og kontrolleres pakninger/simmerringe?

SVAR: *Nej, det var ikke service af drevet, men udbedrelse af utæt trimcylinder.*

7. Er årsagen til, at pakninger/simmeringer ikke fremgår af ovennævnte faktura, at disse ikke blev skiftet? Såfremt disse ikke blev skiftes, bedes årsagen hertil oplyst.

SVAR: *Ikke skiftet. Vi har ikke været derinde*

8. Er det korrekt, at den nævnte faktura blev nedsat, under hensyntagen til reparationstiden? I bekræftende fald, er der reparationer/materialer, som ikke er nævnt på fakturaen?

SVAR: *Ja, fakturaen blev nedsat grundet det tog ekstra lang tid at udskifte trimcylinder, end antaget.*

9. I efteråret 2021 fandt følgende hændelse sted: 'sejlede en tur til ... for en enkelt overnatning. Undervejs på denne tur, på tværs af ..., sejlede vi under [bro] med ca. 22 knob og lige under broen begyndte båden at 'slå' helt vildt. Jeg tog farten af og sejlede derefter kun 5 knob resten af turen, også hjem dagen efter. Da båden kom op viste det sig, at der var et blad på den ene propel, der

var knækket.' Kan hændelsen medføre utætheder i pakningerne/simmerringe i drevet, og vil disse utætheder i givet fald kunne ses?

SVAR: Når et blad på en propel knækker og båden sejler videre, går svingningerne op i drevet og smadrer pakdåser, simmerringe, lejer oa.

10. Kan hændelsen nævnt i spørgsmål 9 medføre en skæv aksel?

SVAR: Ja

11. Hvilke konsekvenser har eller kan en skæv aksel have?

SVAR: Som svaret i spørgsmål 9. Ødelagte pakdåser, simmerringe, lejer.

12. Er det muligt at sejle med båden i perioden fra maj 2021 til august 2022, hvis der ikke var påfyldt gearolie i forbindelse med arbejdet hos [marineservice 1] i 2021?

SVAR: Nej, absolut ikke

13. Hvor længe kan man sejle uden gearolie?

SVAR: Få minutter

14. Hvor længe går der normalt, før alt olie er 'udvasket', således at drevet kan ruste?

SVAR: Korrosionsprocessen starter omgående.

15. Starteren blev skiftet i foråret 2022, og i efteråret 2022 bliver der konstateret saltvand i starteren. Kan dette være forårsaget af skaden på propellen i 2021, eller kan der være andre sandsynlige årsager hertil?

SVAR: Nej, det har intet med det at gøre

16. I 2022 fandt følgende hændelse sted: 'På vej ud af ... fjord stoppede båden og jeg kunne ikke starte motoren igen. Jeg kontaktede ... og blev trukket hjem til egen havn i ... Efter ca. 3 uger fik jeg assistance til at få båden op af vandet og efterfølgende taget drevet af. Det viste sig, at drevet var fyldt med saltvand pga. et hul i bælgen.' Hvordan opstår skader som beskrevet typisk?

SVAR: Det er meget forskelligt. Skærende genstande i vandet, aldringsproces. Den fejlede intet da vi havde båden til service.

17. Er det sandsynligt, at skaden på drevet er en følge af hændelsen i efteråret 2021? Hvorfor/hvorfor ikke?

SVAR: Det er højst sandsynligt årsagen.

18. Kan skaden på propelbladet i efteråret 2021 medføre ødelæggelse af én eller flere simmerringe, herunder ved gennemføringslejet?

SVAR: Ja

19. Har du set tilsvarende skade på drev før, og hvad var årsagen?

SVAR: Ja mange gange. Det sker typisk når man sejler på sten eller lignende.

20. Kan det konstateres, hvornår og hvordan skaden på bælgen er opstået? Hvilke konsekvenser kan en sådan skade på bælgen have?

SVAR: Det kan vi ikke vide. Tæring af drev.

21. Giver sagen i øvrigt anledning til bemærkninger?

SVAR: Vi påfyldte olie som vanligt når man servicerer et drev. Vi konstaterede ingen utætheder. Kunden ville aldrig have kunnet sejle i en hel sæson hvis ikke der var påfyldt olie. Det kan simpelt hen ikke lade sig gøre."

Af mail af 23/1 2023 fra klagerens advokat til marineservice 2 – med svar af 24/1 2023 fra marineservice 2 her gengivet med kursiv – fremgår bl.a.:

"På vegne af min klient [klageren], skal jeg hermed rette henvendelse vedrørende ovennævnte båd, med anmodning om besvarelse af en række spørgsmål til brug for behandlingen af en forsikringssag.

Min klient købte ovennævnte båd i vinteren 2020, og sejlede den i januar 2021 til [marineservice 1], med henblik på montering af en bovpropel. Under sejlturen blev min klient opmærksom på, at der kom olie ud bag ved båden, hvilket min klient bad [marineservice 1] undersøge.

Det er oplyst, at [marineservice 2] skal udbedre skaderne på ovennævnte båd.

1. Hvilke undersøgelser foretages sædvanligvis, når der konstateres tab af olie, som nævnt ovenfor?

SVAR: Ved olie tab bør man kontrollere alle pakdåse og påfyldning samt dræn skrue. evt trykprøv.

2. Kan arbejdet hos [marineservice 1] sidestilles med et service, herunder service af drevet? (faktura vedlægges)

SVAR: Ja

3. I efteråret 2021 fandt følgende hændelse sted: 'sejlede en tur til ... for en enkelt overnatning. Undervejs på denne tur, på tværs af ..., sejlede vi under [bro] med ca. 22 knob og lige under broen begyndte båden at 'slå' helt vildt. Jeg tog farten af og sejlede derefter kun 5 knob resten af turen, også hjem dagen efter. Da båden kom op viste det sig, at der var et blad på den ene propel, der var knækket.' Kan hændelsen medføre utætheder i pakningerne/simmerringe i drevet, og vil disse i givet fald kunne ses?

4. Kan hændelsen nævnt i spørgsmål 3 medføre en skæv aksel?

SVAR: Man kan jo ikke se om den har ramt noget i vandet og derved slået akslen skæv. Så ja.

5. Hvilke konsekvenser har eller kan en skæv aksel have?

SVAR: Vibrationer rystelser og uønsket vand i drev

6. Er det muligt at sejle med båden i perioden fra maj 2021 til august 2022, hvis der ikke var påfyldt gearolie i forbindelse med arbejdet hos [marineservice 1] i 2021?

SVAR: Nej

7. Hvor længe kan man sejle uden gearolie?

SVAR: 3-8 timer afhængig af omdrejninger

8. Hvor længe går der normalt, før alt olie er 'udvasket', således at drevet kan ruste?

SVAR: Kan ikke svar på det. Da det jo afhænger af hullet størrelse

9. Starteren blev skiftet i foråret 2022, og i efteråret 2022 bliver der konstateret saltvand i starteren. Kan dette være forårsaget af skaden på propellen i 2021, eller kan der være andre sandsynlige årsager hertil?

SVAR: Hvis vandet som står i svinghjul kassen ikke er tømt ud. Så ja.

10. I 2022 fandt følgende hændelse sted: 'På vej ud af ... fjord stoppede båden og jeg kunne ikke starte motoren igen. Jeg kontaktede ... og blev trukket hjem til egen havn i ... Efter ca. 3 uger fik jeg assistance til at få båden op af vandet og efterfølgende taget drevet af. Det viste sig, at drevet var fyldt med saltvand pga. et hul i bælgen.' Hvordan opstår skader som beskrevet typisk?

SVAR: En eller flere pakdåser må være beskadiget ellers kan olie ikke komme ud.

11. Er det sandsynligt, at skaden på drevet er en følge af hændelsen i efteråret 2021? Hvorfor/hvorfor ikke?

SVAR: Det er min opfattelse at en aksel med ubalance eller skævhed vil kunne ødelægge pakdåser og derved vil olie sive ud.

12. Kan skaden på propelbladet i efteråret 2021 medføre ødelæggelse af én eller flere simmerringe, herunder ved gennemføringslejet?

SVAR: Bælgen er nok årsagen til at gennemføringslejet er gået til og pakdåser på aksler er nok årsag til vand i drevet.

13. Har du set tilsvarende skade på drev før, og hvad var årsagen?

SVAR: Jeg har set en sidste år, som ikke havde fyldt olie på sine drev, og han sejlede kun 5 timer derefter kunne de ikke dreje rundt mere.

14. Kan det konstateres, hvornår og hvordan skaden på bælgen er opstået? Hvilke konsekvenser kan en sådan skade på bælgen have?

SVAR: Se svar 12."

Af mail af 10/2 2023 fra selskabets bådkonsulent til havneservice – med havneservices svar af 10/2 2023 her gengivet i kursiv – fremgår bl.a.:

"Jeg har brug for en kort og professionel udtagelse fra et Autoriseret Volvo Penta Værksted på et drev der sætter sig aug 2022. Jeg har denne sag hvor en reparatør har udstedt vedhæftet faktura ...17 (2 sider).

Jeg har brug for korte svar på følgende:

1. Skal drevet af for at skifte bælg: (Bellows Kit)

Ja. Drevet skal afmonteres for at kunne skifte bælgen

2. Hvad betyder 2 spider 3860232.

Det er kardang kryds der refereres til. (se bilag)

3. Hvorfor skiftet man disse spider?

Slør/mislyd/ typisk efter at der har været vand bælgen

4. Hvad er o-ring, lock ring og sealing ring iht faktura?
Pakninger og oringe ved kardang (se bilag)

5. Hvad er et pretensioning sleeve og er man inde ved gearolien?
Det er en forspændingsring ved lejet ved kardang. (se bilag)

6. Når du ser overstående billede hvor der er et hak 'ren i bruddet' på forreste propelblad alu DP prop. Vil du så vurdere man på alu propeller bukket den inderste aksel og forsager så store ryster at man. Ødelægger pakdåser og vasker drevet helt ud så det over kort tid rustet som på billedet.

Nej. Ud fra billedet at dømme er den bagerste propel ikke beskadiget. I dette tilfælde er det ikke sandsynligt at den tynde aksel fejler noget, med mindre at den yderste aksel er beskadiget. Derved er det heller ikke sandsynligt at den inderste pakdåse bliver defekt ved denne skade.

7. Hvis man får vand i en bælge vil drevet så udskifte olien i drevet med vand og ruste eller er der en pakdåse i toppen af drevet.

Der er en pakdåse i toppen af drevet. Derfor er det ikke normalt at der kommer vand i drevet via pakdåsen ved kardang, da tætningsfjederen sidder ind mod olien. Det er normalt at pakdåsen til transomlejet går og derved ødelægges lejet i transommen og efterfølgende vand ind i båden via svinghjulshuset, og defekt starter til følge.

8. Er det sandsynligt dette hak/skaden på forreste propel forsager drevet ser ud som på foto med rust i dag.

Nej.

9. Står der gearolie på faktura og den korrekte mængde?
Nej. Der er ikke faktureret olie til drevet på faktura ...17.

10. På drevet der er 'Hak i Propel' ser der dertil ud til der løber gearolie ud af drevet.
Nej. Drevet bære præg af at have været fuld af vand i en længere periode.

11. Vil du vurdere dette hak i propellen efter 3 uger i vandet ville forårsage alt olien 'på sidste tur' løber ud af drevet og efter optagning ser således ud som på foto 'Hak i propel'.

Nej. Det ville være forventeligt at der ville være læk af vand og cremet olie., fra drevet og på jorden."

Selskabets bådkonsulent har i mail af 16/2 2023 til selskabets advokat bl.a. anført:

"Omkring [marineservice 1] svar:

Vedhæftet svar i sagen ud fra jeg skrev til havneservice der er aut. Volvo Penta forhandler.

Efter at have læst [marineservice 1's] svar må man jo blot stille sig undren over om ... fra [marineservice 1] overhoved ved hvad hun svarer på og ikke blot prøver at skyde et evt ansvar fra sig i denne sag omkring drevet og vand i drevet – meget uprofessionelt svaret.

Hendes faktura ...17 beskriver netop et Z-drev der har været aftaget og fået skiftet kadan kryds i toppen samt pak dåser i toppen bag ved bælg og dette gør man kun fordi man har problemer med utæt drev og drevet skal aftages for at man kan lave dette.

Ligeledes mangler der faktisk gearolie på hendes faktura selv om man arbejder hvor dette er og der skal ny olie på efterfølgende.

Men se svar fra havneservice på mine korte spørgsmål på problematik omkring drev. (De har svaret med rødt). Man kan så stille spørgsmål tegn ved om ft drev overhovedet er serviceret som ft antager.

Omkring aksel og propeller som skulle have forårsaget så store rystelser at simmerringe bliver ødelagt

Det er den forreste propel der mangler et stykke af et blad og det er den kraftigste aksel på alu propeller som er bløde i blade – denne skade på foto vil ikke skade aksler.

Men: Lad os nu antage at aksler var så skæve at disse skulle give så store vibrationer at alt olien blot løber ud og drevet vaskes helt ud så det rustner – tjaa så kan man jo kun undres sig over ft sejler med den nye propel monteret. Uden at mærke at aksler skulle være så skæve! han efterfølgende ødelægger drevet – det giver jo ingen mening og så kan man sige så er det ft selv der blot forværrer skaden ved ikke at forårsage dette drev undersøgt og nederste aksel skiftet.

Sagen er ud fra en faglig vurdering helt klar.

Skader man en propel – så tager man skibet på land og undersøger samt skifter disse (her ville man ligeledes se hvid gearolie hvis det var tilfældet med vand i drev – det gør man heller ikke på billede efter optagning). Propel er en skade – første selvrisko og er skaden under dette beløb så anmeldes dette ikke her.

Havde man skadet drev og propel så dækning iht police dækning iht afskrivninger i betingelser og her har jeg ikke noget problem med opgørelse fra [marineservice 2] service nr. 593.

Omkring Bælg:

Bælg og hul i bælg er en isoleret skade.

Hul i en bælg vil kunne skade gennemføringsleje og løbe ind igennem trompet og skade starter – dette tilbud kr. 34.093,75 inkl. moms – selvrisko er det vi er i dækning på denne sag.

Man vil ikke kunne få vand ind i drevet via bælg da det sidder pakdåser (simmerringe) her for netop at forhindre dette. – er faktisk den pakdåse ..., [marineservice 2] beskriver de har skiftet!

Selvrisko:

Skade på propel er en skade – en selvrisko.

Skade på bælg – med følgeskade på starter og gennemføringsleje er en skade – en selvrisko."

Selskabets advokat har i mail af 20/2 2023 til selskabets bådkonsulent bl.a. bemærket:

"[Marineservice 1] har oplyst de skulle skifte trimcylinder, men i spørgsmål 1 spørges der til skiftning af bælge. Hvordan kan det være?"

I mail af 20/2 2023 fra selskabets bådkonsulent til selskabets advokat hedder det bl.a.:

"Hun svarer under punkt 1 det var en utæt trim cylinder og denne er også rigtig nok på hendes faktura.

Men de er jo også punkt 4: Vi har ikke afmonteret drevet. Men deres faktura beskriver jo netop også at de har skiftet bælge og kadan kryds samt pakdåser – så det passer ikke det hun svarer.

Punkt 5 – i hendes svar ingen utætheder i drevet. Men deres faktura har jo netop lavet i toppen af drevet og ft skriver selv i vedhæftet det var utæt – så igen passer hendes svar ikke.

Punkt 6 er også forkert i hendes svar – hun skriver kun cylinder – men glemmer at der er mere på faktura – netop bælge, og rep af toppen på drevet bag ved bælgen.

Punkt 7 – faktura modsiger igen hendes svar de har lavet toppen af drevet ved pakdåser.

Punkt 9 – Hun ved ikke hvad hun taler om – hvis aksler er så skæve at de skulle give rystelser så de ødelægger pakdåser – ja så er de altså også skæve når ft får ny propel på og så vil der altså stadig være rystelse – så det giver ikke nogen mening.

Punkt 15 har hun ret i så det modsiger jo også dem i at der er flere forhold.

Punkt 16: Hvordan kan hun skrive den intet fejlede – det er jo dem der har skiftet den til en ny så det er dem der har arbejdet ved den sidst.

Men se også lige hvad ft selv skriver omkring rep af utæt drev og at det skulle være sket på sidste tur sæson 2022 – vedhæftet.

Omkring dit spørgsmål.

Trimcylinder er de 2 cylinder der sidder under drevet og man kan hæve drevet på med disse – de er en isoleret enhed der intet har med denne sag at gøre – grundet til hun skriver omkring disse er at den olie ft oplyser han ser på vandet siger hun nu kun kom fra trimcylinder selv om ft i vedhæftet skriver hun har oplyst drevet dengang var utæt.

Ft skriver

De oplyste mig derpå at det var en trimcylinder der var defekt, og jeg bad om at få den udskiftet. Under arbejdet med dette skulle drevet demonteres og de oplyste mig at drevet var utæt. De brugte en masse timer med at få det rensat og rengjort, har ikke set fotos fra dette arbejde, og jeg har dermed forventet, i god tro, at drevet er serviceret.

[Foto]

Her sidder bælge (sort gummi)

Her sidder det de har skiftet bag ved bælge 9126.

Her sidder trimcylinder 9090 (til at trimme drevet op)"

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"3.1 Kaskoforsikringen omfatter følgende

- a) Fartøjets skrog.
- b) Fartøjets maskineri og motor, dog ikke drift- eller slitageskader.
- c) Fartøjets inventar og sædvanligt udstyr.
- d-h) ...

...

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.

...

3.5 Kaskoforsikringen omfatter ikke

...

- g) Driftsskader, slitage eller anden indefra kommende skadesbegivenhed på maskine, motor, anlæg og teknisk udrustning, samt skade på dette som følge af mangelfuld vedligeholdelse eller forkert betjening.

3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:

...

- h) Slid, alder, råd, rust, tæring, orm, svamp, osmose eller andre årsager som kan ligestilles hermed.

...

6.4 Faste afskrivningsregler

...

- d) Påhængsmotorer, drev og propel vil uanset stand ved totalskade eller tab blive erstattet med følgende procent af nyværdien for tilsvarende ny genstand.

Alder	Erstatningsprocent
0-2 år	100 %
2-3 år	90 %
3-4 år	85 %
4-5 år	80 %
5-6 år	75 %
6-7 år	60 %
7-8 år	55 %
8-10 år	50 %
10-12 år	45 %
12-14 år	35 %
15 år -	30 %"

Nævnet udtaler:

Klagerens båd er fra 1992 og er købt november 2020. Under sejlads i januar 2021 konstaterede klageren, at båden lækkede olie. Marineservice 1 undersøgte båden og foretog blandt andet

udskiftning af en defekt trimcylinder. I sensommer 2021 opstod der pludseligt markante rystelser i båden, da klageren sejlede under en bro med 22 knob. Han gennemførte resten af turen med lav hastighed. Man konstaterede, at et stykke af et propelblad var blevet slået af den forreste propel, hvorfor propellen måtte udskiftes. Under sejlads den 27/8 2022 stoppede bådens motor pludseligt og kunne ikke startes igen. Man konstaterede hul i bælgen, og at drevet var fyldt med vand, rustent og ødelagt. Selskabet har anerkendt at dække skaderne på propel, bælg og starter med fradrag af én gang selvrisiko. Selskabet har afvist at dække skaden på drevet.

Klageren har anført, at skaden på drevet er en følgeskade efter skaden på propellen i 2021. Det knækkede blad på propellen har medført en ubalance/skævhed i akslen, hvilket har ødelagt pakdåser og simmerringe ved drevet på grund af store rystelser. Drevet er blevet utæt, og olien i drevet er blevet vasket ud af indtrængende vand. Drevet er derpå rustet. Klageren har anført, at årsagssammenhængen bekræftes af de besvarelser, han har modtaget fra marinecenter 1 – der reparerede båden i starten af 2021 – og marinecenter 2, der har afgivet tilbud på reparation. Selskabets bådkonsulent har i besigtigelsesrapporten af 25/10 2022 ikke forholdt sig til, at skaden på drevet skyldes skaden på propellen, og der er derfor ikke blevet foretaget undersøgelser for skævhed af aksel, eller trykprøvning af drevet for at finde utætheder. Klageren har anført, at der blev foretaget eftersyn af drevet i 2021 på marinecenter 1, og han bestrider, at skaden skyldes manglende vedligeholdelse af båden.

Selskabet har anført, at der er tale om en drifts- og slitageskade på drevet, hvilket ikke er dækket. Skaden på drevet skyldes, at pakdåser/simmerringe er blevet utætte, og at olien er vasket ud. Pakdåser/simmerringe burde være udskiftet som led i almindelig vedligeholdelse, og der skal skiftes olie hvert år. Drevet var helt tørt for olie, meget rustent og med vand indvendigt. Drevet bar præg af at have kørt uden olie i længere tid. Skaden på drevet har ikke sammenhæng med de øvrige skader, som selskabet har anerkendt at dække. Selskabet har anført, at hverken skaden på propellen eller skaden på bælgen kan medføre, at drevet taber olien og går i stykker.

Selskabets bådkonsulent har i rapport af 25/10 2022 anført, at drevet er utæt i simmerringe (pakdåser). Drevet er over tid/brug blevet vasket ud. Der er tale om manglende vedligehold, og

skaden på drevet er derfor ikke dækket. Drevet er fra 1992 og er normalt et godt drev, men vil kræve vedligehold i form af nye simmerringe og ny olie. Ellers kan dette ske. Hullet i bælgen og saltvand heri forårsager ikke de skader, som ses på drevet. Bådkonsulenten har i rapport af 1/12 2022 anført, at det er en sandsynlighed ud fra drevets beskaffenhed, at marinecenter 1 har glemt at fylde olie på drevet, men det kan ikke bevises. Der vil normalt gå lang tid, før al olien er totalt vasket ud, og drevet rustet. Skaden på starteren kan godt være en følge af den ødelagte bælg, fordi der kan komme vand i svinghjulhuset, hvor starteren sidder.

Marineservice 1 har som svar på klagerens spørgsmål af 23/1 2023 oplyst, at der ved reparationen i starten af 2021 blev fundet en utæt trimcylinder. Drevet blev ikke afmonteret og service-ret, og der blev ikke fundet utætheder i drevet. Når et propelblad knækker, og båden sejler videre, går svingningerne op i drevet og smadrer pakdåser, simmerringe lejer oa. Hændelse med propellen kan medføre en skæv aksel, og hændelsen er højst sandsynligt årsag til skaden på drevet. Der blev påfyldt olie i starten af 2021 – som vanligt ved service. Klageren ville aldrig have kunnet sejle i en hel sæson, hvis der ikke var påfyldt olie.

Marinecenter 2 har som svar på klagerens spørgsmål af 23/1 2023 oplyst, at hændelsen i sensommeren 2021 med propellen godt kan have medført en skæv aksel, da man ikke kan se, om den har ramt noget, som har slået akslen skæv. En skæv aksel kan give vibrationer, rystelser og vand i drev. Hvor hurtigt et drev udvaskes, afhænger af hullets størrelse. En eller flere pakdåser må være beskadiget, ellers kan olien ikke komme ud. En aksel med ubalance eller skævhed vil kunne ødelægge pakdåser, og derved vil olie sive ud.

Havneservice har som svar på spørgsmål af 10/2 2023 fra selskabets bådkonsulent oplyst, at den bagerste propel ud fra et billede at dømme ikke er beskadiget. I det tilfælde er det ikke sandsynligt, at den tynde aksel fejler noget, medmindre den yderste aksel er beskadiget. Derved er det heller ikke sandsynligt, at den inderste pakdåse bliver defekt ved denne skade. Det er ikke sandsynligt, at skaden på den forreste propel har forårsaget, at drevet er blevet rustent og ser ud, som det gør. Drevet bærer præg af at have været fuldt af vand i en længere periode.

Selskabets bådkonsulent har i mail af 16/2 2023 oplyst, at der var tale om en skade på den forreste propel, som er en blød aluminiumspropel på en kraftig aksel. Skaden på propellen vil ikke kunne skade akslen. Antages det, at akslen var blevet så beskadiget og skæv, at markante rystelser fra akslen har kunnet gøre drevet utæt, så ville rystelserne stadig være der efter udskiftningen af propellen. Det har klageren ikke konstateret. Bådkonsulenten har anført, at svarene fra marineservice 1 på klagerens spørgsmål af 23/1 2023 ikke stemmer overens med faktura af 31/5 2021 fra marineservice 1, hvor det fremgår, at der er skiftet bælg, kadankryds og pakdåser, hvorved drevet må have været afmonteret. Svarene stemmer ikke overens med, at klageren den 31/10 2022 har skrevet til bådkonsulenten, at marineservice 1 oplyste, at drevet var fundet utæt.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 3.1.b fremgår det, at forsikringen omfatter fartøjets maskineri og motor, dog ikke drifts- eller slitageskader. Af punkt 3.5.g fremgår det, at forsikringen ikke dækker driftsskader, slitage eller anden indefra kommende skadesbegivenhed på maskine, motor, anlæg og teknisk udrustning, samt skade på dette som følge af mangelfuld vedligeholdelse eller forkert betjening. Af punkt 3.6.h fremgår det, at forsikringen ikke dækker skade som følge af blandt andet slid, alder, rust og tæring.

Som sagen foreligger oplyst, må nævnet lægges til grund, at drevet blev ødelagt af indtrængende saltvand, fordi simmerringe/pakdåser har været utætte. Drevet er over tid rustet, og drevet er gået i stykker.

Nævnet finder, at en skade på drevet ved et sådan hændelsesforløb som udgangspunkt ikke er dækningsberettigende over forsikringen, da der er tale om en drifts- eller slitageskade, jf. forsikringsbetingelsernes punkt 3.1.b, samt skade som følge af rust og tæring, jf. punkt 3.6.h.

Spørgsmålet er herefter, om utæthederne ved simmerringe/pakdåser – og herefter skaden på drevet – er en følgeskade til skaderne på propellen og bælgen, som selskabet har anerkendt at dække.

Nævnet bemærker, at klageren har bevisbyrden for, at der er årsagssammenhæng mellem skaderne på propellen og bælgen og skaden på drevet.

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at der er årsagssammenhæng mellem skaderne på propellen og bælgen og skaden på drevet. Nævnet kan herefter ikke kritisere selskabets afgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at selskabets bådkonsulent efter en besigtigelse af båden og drevet har vurderet, at der er tale om skade opstået over tid som følge af defekte pakdåser på grund af manglende vedligehold. Bådkonsulenten har vurderet, at skaden på et blad af aluminiumspropellen ikke vil kunne give skade på den kraftige aksel, og at rystelser – som følge af en opstået skævhed ved akslen – ville fortsætte efter klagerens udskiftning af propellen, hvilket ikke er konstateret. Bådkonsulenten har vurderet, at den utætte bælge ikke kan føre til vandindtrængen i drevet – hvilket heller ikke understøttes af udtalelserne fra marinecenter 1 og 2.

Nævnet har også lagt vægt på, at besvarelsenerne fra marinecenter 1 og 2 på klagerens spørgsmål af 23/1 2023 ikke ses at være baseret på aktuelle besigtigelser af skaderne. Der er ikke foretaget målinger af skævheder og skade på akslen eller foretaget trykprøvning af drevet for at lokalisere utætheden for derved at sandsynliggøre, at der kan være årsagssammenhæng mellem skaden på propellen og skaden på drevet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Ankenævnet *for* Forsikring

36.

98943



Jens Kruse Mikkelsen

formand