

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 15. marts 2023 blev i sag nr. 99004:

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

Forsikringstageren har bådforsikring. Han har i klageskema af 23/11 2022 til nævnet bl.a. anført:

"Skadesdækning afvist grundet 'langsom indsigning', hvilket ikke er sandsynligt, påvist eller dokumenteret. Se venligst vedhæftede bilag.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erstatning, som den der er forsikret for."

I brev af 19/12 2022 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"[Klageren] har tegnet kaskoforsikring for sin båd i Søassurancen Danmark A/S med en forsikringssum på kr. 900.000 og en selvrisiko 10 % af skadeudgiften minimum kr. 10.000, jf. police af 15. august 2020 (bilag 6) samt tilhørende forsikringsbetingelser der vedlægges som **bilag A**.

Sagen drejer sig om, at Klager er utilfreds med Selskabets afvisning af at yde erstatning på kaskoforsikringen for båden i forbindelse med at Klagers båd sank den 24. maj 2022.

Sagens forløb

Selskabet modtog skadeanmeldelse på havaritelefonen om morgenen den 24. maj 2022, og anmodede indledningsvis [bådkonsulent1] om at tage sig af sagen, hvorefter [bådkonsulent1] i samarbejde med havnen iværksatte bjærgning af Klagers båd. Samme dag overtog [bådkonsulent2] ved skibssingeniør ... (besigtiger) sagen og besigtigelsen på vegne Selskabet fra [bådkonsulent1].

Om morgenen den 24. maj kl. 7 flød båden, men lå dybt med agterenden og sank forholdsvis hurtigt herefter (bilag 1, side 3).

Dagen efter, den 25. maj 2022, modtog Klager mail med Besigtigers rapport og meddelelse om, at skaden på båden ikke var omfattet af kaskoforsikringen, idet årsagen til skaden var langsomt indtrængende vand. Dog var der dækning for vragfjernelse (bilag 1, side 17).

Klager har selv ombygget og istandsat båden og havde kort tid forinden skaden forlænget båden med en badeplatform samt påsat en søventil fra badeplatformen og ind i agter rum/styremaskine.

Ved besigtigelsen den 24. maj 2022 fandtes under Besigtigers gennemgang, og ved løft af båden og hold af denne i stropper, ingen tegn på hurtig vandindtrængen. Derimod blev det konstateret, at en søventil var åben. Søventilen går fra en nylig påsat badeplatform (lukket kasse) til styremaskine. Der blev tillige under vandlinjen konstateret efterfuget samling på badeplatformen og at platformen sædvanligvis lå tæt på vandlinjen.

Det findes mere end overvejende sandsynligt at årsagen til at båden er sunket er langsomt indtrængende. Der er kommet vand i kasse under badeplatform samt en åben søventil, hvorved båden har ligget tungt agter. Da platformen over tid ligger langt nede har vandet kunnet løbe derfra ind gennem spygat agter og ned i salon, hvorved båden er sunket hurtigt derefter (bilag 1, side 8-9).

Der har ikke i øvrigt været muligt at finde nogen konkrete kaskoskader ved båden, som har kunnet give anledning til hurtig vandindtrængen og synken.

Fundene og det samlede billede indikerer, at der indledningsvis er trængt vand ind i båden over tid og at vandet efterhånden har trukket båden så langt under vandlinjen, at der har kunnet komme vand ind gennem bådens skrogåbninger, hvorved båden afslutningsvis er sunket hurtigt, bilag 1, side 8 samt fotos med forklarende tekst side 8-13 og illustrationer side 12-13.

Klager var uenig i Besigtigers konklusioner og fremsatte ved sin advokat sine bemærkninger hertil den 16. september 2022 (bilag 2), hvor Klager blandt andet oplyser at den omhandlede søventil altid er lukket.

Besigtiger kommenterede på Klagers bemærkninger den 16. oktober 2022 (bilag 3), som af Selskabets advokat den 17. oktober blev sendt til Klagers advokat sammen med en fastholdelse af afvisningen af skaden (bilag 5,1).

Selskabet bestrider at søventilen op til skadens opståen var lukket, idet den ene af de tilstedeværende fra [marineservice] den 24. maj var nede i styrerummet, hvor han fandt ventilen åben, tog billede heraf, lukkede ventilen og straks på stedet viste billedet til Besigtiger (bilag 3, side 2).

Billedet af den åbne ventil ses i Besigtigers første rapport af 25. maj (bilag 1, side 13 nederst).

Klagers advokat kontaktede herefter selskabets advokat telefonisk og sendte den 3. november 2022 mail (bilag 5,2 nederst) med Klagers indsigelser (bilag 5,2, side 2-4) og fotos visende bådens stand forinden skaden (bilag 10).

Selskabet forelagde Klagers indsigelser for Besigtiger, som meddelte at Klagers indsigelser ikke gav anledning til at ændre Besigtigers opfattelse af årsagen til skaden. Selskabet fastholdt på dette grundlag afvisningen af skaden (bilag 5,2, øverst).

Vragfjernelse

Selskabet og Klager havde fra skadetidspunktet og nogle måneder frem en del korrespondance vedrørende udgifter til bjærgning, fjernelse og transport af båden.

Det fremgår af de til policen knyttede særlige forsikringsvilkår under punktet 'Vragfjernelse', at forsikringen omfatter udgifter til fjernelse af vrag med op til kr. 100.000 (bilag 6, side 2).

Dagen efter skaden afviste Selskabet kaskoskaden, men meddelte samtidig Klager, at Selskabet var indstillet på at yde dækning for vragfjernelse (bilag 1, side 17).

Selskabet har afholdt udgifter hertil med kr. 162.200, som opgjort i mail sendt til Klager den 7. juli 2022, der vedlægges som **bilag B**. Det fremgår af opgørelsen, at der er en egenbetaling for Klager på kr. 62.200 (162.200 fratrukket kr. 100.000 i alt kr. 62.200). Selskabet har dog frafaldet at opkræve hele beløbet, idet Selskabet alene har opkrævet Klager kr. 16.220, svarende til gældende selvrisko på 10% (bilag B). Klager har endnu ikke betalt den opkrævede selvrisko på kr. 16.220 til Selskabet.

Forsikringsaftalen

Det fremgår af særlige forsikringsvilkår på policen under punktet 'Særlige forhold', at: *'Forsikringen dækker ikke skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør.'*, bilag 6, side 3, 2. afsnit.

Endvidere fremgår det af forsikringsbetingelserne punkt 3.4 b, at kaskoforsikringen dækker: *'Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.'*

Søassurancen dækker ikke den skete skade, da årsagen til at båden synker er langsomt indtrængende vand, hvilket er undtaget forsikringsaftalen. Det fastholdes således, at der ikke er dækning for den opståede kaskoskade, idet der er tale om vandindsivning over tid.

For så vidt angår vragfjernelse dækkes denne udgift i henhold til policen, dog op til maksimum kr. 100.000 og med en selvrisko på 10% af skadeudgiften minimum kr. 10.000 pr. skade (bilag 6, side 2). Selskabet har valgt kulant at erstatte en del af den udgift som oversteg maksimum.

Afgørelse

Selskabet konkluderer at det er mere end overvejende sandsynligt, at årsagen til skaden er langsomt indtrængende vand. Selskabet fastholder, at der ikke er dækning for den opståede skade."

Klageren har i brev af 28/12 2022 til nævnet fremsat bemærkninger til udvalgte dele af selskabets svarbrev. Af klagerens bemærkninger fremgår bl.a.:

"Undren fra alle sider, over at der blev skiftet surveyor under forløbet.

...

Kl. 7.00 var skibet nærmest sunket helt. Hang kun i trosser. Synker ekstremt hurtigt. Ca 1 time.

...

Badetrin (platform) af træ er spændt oven på trimflap, og har ikke forbindelse til nogen ventiler eller rum.

...

Store dele af skibet, herunder maskinrum, blev ikke undersøgt af [bådkonsulent2]. Den omtalte 'søventil' var lukket, og har iøvrigt ikke adgang til søen. Heller ikke adgang til badetrin (platform).

...

Omtalte kasse er trimflappen. Det er en lukket kasse. Den omtalte ventil er altid lukket, og den er heller ikke en søventil, men udluftsventil mellem 2 rum. Det lille sus der kommer da den åbnes (som bekræftes af [bådkonsulent2] i rapport af 16.9.22) viser at der kun var luft, og ingen vand i trimflappen. Evt. vand i de små rum, ville ikke kunne tvinge spygat under vand. Vandtætte og højt placerede døre til salon, gør ikke vandindtrængning den vej muligt. Stævnen gik ned til sidst, hvilket bevidner luft i sallon (lukaf).

...

Undersøgelse ikke færdiggjort, og ikke særlig grundig. Væsentlige dele af båden ikke undersøgt.

...

Indikationer og fund, der skulle dokumentere langsom indtrængning er ikke til stede. Indtrængning over tid, er ikke en korrekt beskrivelse, da det sker ekstremt hurtigt. Alle skrogåbninger, ventiler og haner var lukkede. Div. luftindtag mm, er placeret lang over dæk.

...

På alle billeder (inkl. det omtalte), er den omtalte ventil/hane lukket. Den er ikke en søventil (har ikke adgang til søen), men forbinder 2 små lukkede rum.

...

Korrespondance (konflikt) fortrinsvis mellem [bådkonsulent2], [kranfirma], havnefoged og [kommune].

...

Ved den rigtige planlægning, ville prisen [for vragsfjernelse] have været under 100.000,- kr.

...

[Selskabets tekst:] *'Dagen efter skaden afviste Selskabet kaskoskaden, men meddelte samtidig Klager, at Selskabet var indstillet på at yde dækning for vragsfjernelse (bilag 1, side 17).'*

En så hurtigt udarbejdelse af rapport og afgørelse, kan umuligt laves så hurtigt, og dermed være grundig og retvisende. At skibet herefter var et vrage, var alene selskabets beslutning.

...

Modtaget [opgørelse for vragsfjernelse] langt senere i kopi pr. brev, da det blev sendt med fejl i mailadresse. Betaling afvist. Ved den rigtige planlægning ville prisen have været under 100.000. Selvrisko 10.000,- kan modregnes i erstatning.

...

'Vandindsivning sker på meget kort tid. Årsagen er en ukendt pludselig årsag.'

...

Prisen, tidshorisonten, planlægning og processen efter at skibet er efterladt på kajen, er under al kritik. Uprofessionel og voldsomt fordyrende planlægning. Skibet reelle vægt og mål, ligger langt under angivelsen fra transportfirma. Flytning mellem ... Kommunes arealer, ville kunne udføres under samme betingelser som almindelig entreprenør transport, uden følgebiler, polititilladelser, drejning af lysmaster mm. Urimeligt at forsikringstager bliver modregnet så høj selvrisko.

...

'Mere end overvejende sandsynligt', er langt fra det samme som helt sikkert!! Det er ikke kun usandsynligt, men decideret umuligt at årsagen til forliset kan være langsomt indtrængende vand. Det har på ingen måde, været muligt at dokumentere langsomt indtrængende vand.

Tidshorisonten for forliset er meget kort. Skibet sank ekstremt hurtigt. Fra flugtende vandlinje (ingen vand i skib) til skibet står på bunden, er der en meget kort tidshorisont. Skibet er forlist af en ukendt pludselig årsag. Årsagen ville sandsynligvis være påvist, hvis [bådkonsulent2] havde færdiggjort sit arbejde med de undersøgelser der var aftalt til at blive udført om morgenen den 25-05-2022. Vigtige informationer og formodninger fra bl.a. havnefoged og [bådkonsulent1], blev heller ikke medtaget i rapport. [Selskabets advokats] og [bådkonsulent2's] beskrivelser hænger ikke sammen. Modstridende oplysninger."

Selskabets advokat har i brev af 17/1 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"Selskabet modtog skadeanmeldelse på havaritelefonen om morgenen den 24. maj 2022, og kontaktede indledningsvis [bådkonsulent1] ved ... [Interim-Besigtiger], idet ... bor ... forholdsvis tæt på hvor båden var sunket i [by]. Selskabet anmodede [bådkonsulent1] om at få igangsat bjærgning, indhente oplysninger om hændelsesforløbet og danne sig et overblik over eventuelle behov og muligheder for akut skadebegrænsning og hvad der ellers var behov for nu og her.

Selskabet og Interim-Besigtiger har samarbejdet gennem mange år. De senere år har Interim-Besigtiger dog ikke ønsket at foretage fysiske inspektioner grundet ...

Interim-Besigtiger iværksatte i samarbejde med havnen bjærgning af Klagers båd og kontaktede [bådkonsulent2] ved skibssingeniør ... (Besigtiger), som var på en anden opgave [område]. Besigtiger ankom lidt op ad dagen, hvor Besigtiger – efter aftale med Interim-Besigtiger forinden og på stedet – overtog sagen og besigtigelsen.

Det kan oplyses at Interim-Besigtiger er enig med Besigtiger i samtlige Besigtigers konklusioner.

Selskabet fastholder af alle de i sagen tidligere anførte grunde, at der ikke er dækning for den opståede skade."

I mail af 13/2 2023 fra klageren til nævnet hedder det bl.a.:

"Mener tydeligt nok at det er belyst, at skibet IKKE er forlist grundet 'langsomt indtrængende vand' men ekstremt hurtigt af en 'ukendt pludselig årsag'."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen. Af rapport af 25/5 2022 fra bådkonsulent2 fremgår bl.a.:

"Indledning

Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Søassurancen Danmark, foretaget besigtigelse i sagen den 24. maj 2022, sag overtaget fra [bådkonsulent1] kl. 15.00.

Ved ankomst var [kranfirma] til stede ...
[dykkerfirma]
[marineservice] – ... bestilt til Konservering af maskine – afventer
Havnefoged ...

Undertegnede har tidligere kendskab til skibet under ... (brand) og har ligeledes billeder fra skibet herunder.

Bjærgning forløb planmæssigt, skibet henlå langs kaj og kunne fra kajsiden løftes/pumpes op. Efter bjærgning henlå skibet stadig dybt med slagside og årsagen ikke fuldstændig kendt hvorefter det blev besluttet mht. synken igen og yderligere forurening at løfte skibet op på kajen. Efter aftale med havnefoged var dette en mulighed – men kort tid da skibet står i vejen for trafikhavnen. Vi bør være behjælpelig overfor havnen.

...

Skades begivenhed/historik

Undertegnede har ikke set en anmeldelse. Oplyst denne er telefonisk anmeldt vagttelefon tirsdag morgen 24. maj – og [bådkonsulent1] sat på sagen til at få den bjærget.

Ved ankomst oplyser ft undertegnede:

Købt 5 år siden for kr. 37.000 – ældre russisk slæbelogs fartøj som ft i 3 år har opbygget og herefter forsikre op til søsætning aug. 2020. – se indtegnings historik.

Ft oplyser der i motorrummet er 3 pumper med automatik/ 1000 AH – men ligeledes vandtætte skot. Agter skot ind til styremaskine og toilettank. – vandtæt. Motorrum skot.

Øvrige sektion kahyt kan nås via agter spygat langs dæk.

Ft oplyser han for nylig har forlænget skibet med en badeplatform som består af en op svejst stål-kasse med træ som top og rundt. (Ligeledes se tidligere billeder.)

Denne har han haft problemer med indsigning og den er fuget og sat træ under.

Ft oplyser det som 'kondens i badeplatform' og derfor sat en søventil på fra denne og ind i agter rum/styremaskine for udluftning.

Det er oplyst skibet henlå tungt med agter og ifølge [bådkonsulent1] flød den 24.05 kl. 07.00 men lå dybt med agterenden og efterfølgende gik det hurtig ned. Ejer skulle have en video der viser hændelsen ant fra en [person] (i følge [bådkonsulent1] – ikke set herfra).

Tidligere billeder i skibet der viser ombygning.

...

Besigtigelse

Efter skibet er pumpet op.

Årsag til Synken:

Der er ikke konstateret nogen steder hvor vandet kommer 'hurtig ind – defekt søventil, slange ol under vandlinje – efter længere tids søgen blev der åbnet op ned til styremaskine rummet agter. I dette rum blev der yderligere konstateret at der var en søventil som stod åben ind til badeplatform pontonen (lukket kasse agter som består af stål kasse med træplader på toppen) som nu er sat på skibet.

Ft forklarer at søventil er sat på for at undgå kondens i platformen agter. Ft oplyser han har konstateret kondens via en tidligere inspektions luge i toppen af platformen som nu er lukket. Ligeledes er der forsøgt at smører tec 7/ sika ol tætningsmiddel på agter ved platform – (er vil ikke noget man gør mht. kondens men noget man gør hvis man har et problem med tæthed.)

I styremaskine rummet agter er der et skot som lukker af til resten af skibet og fyldes dette med vand kommer det ikke ind til pumper i maskinrummet – derfor ligger skibet tungt med agter da det bliver opdaget.

Undertegnede vurderer at så snart platform over tid er langt nede så kan det løbe fra platform og ind igennem spygat agter og derfra langs salon skot og ned i salon – ind i skibet og så synket det hurtig herefter.

Der er ligeledes konstateret forskel imellem billeder fra januar 2022 omkring manuel lænse pumper – disse er nu forhøjet med rør udvendig bunden til lige omkring vandlinje – ft oplyser han har en hane indvendig som han lukker men det er ikke en anbefales værdig måde at lave skroggennemføringer på.

Ligeledes er det konstateret at udtag til toilet i styrerummet går ud med en slange via et åbent system og i dag er hævet yderligere op med slange og skruer.

[Fototekster:]

- Toilet udtag hævet op med slange
- Platform agt og spygat ind til skibet og langs salon skot. Kommer platform ned under vand står vand ind her og så går det stærkt.
- Vand ind på dæk via dette spygat og ind i salon via rød pil.
- Toilet tank slange – vand i styremaskine rum – toilet.
- Platform tæt på normal vandlinje ud fra begroning på denne.

- Begroning ligger ved finger/ pil. – efterfuget med sort siks/ tec 7 ol ved grøn pil.
- Fuget og boltet sammen i område under vand.
- ...
- Ny søventil som var åben ind til badeplatform – er der vand i platform fyldes styremaskine med vand!
- ...
- Foto marts platform under bygning. Rør til læns ikke svejst på siden. (grøn pil)
- Foto maj – rør sat på for at forhøje udtag – men ligger stadig kun i vandlinje.
- Badeplatform under bygning.
- Platform med træ på – rundt.

Konklusion synken:

Vand i stål/trækasse agt – konstruktionen med platformen der ligger i vandoverfladen og søventil ind til styremaskine får skibet til at ligge tungt agter med vand indsvingning via træet over tid, når skibet kommer længere ned kommer vand ind af spygat samt mulig andre gennemføringer og så går det naturligt stærkt med synken som følge af skibet er under normal vandlinje.

Ligeledes kan i dag ses at der er lagt en pionere 8 jolle op på platformen samt der i dag er sat ruller på denne og spil på cockpitarm. Alt sammen noget der gør skibet yderligere belastet/ligger dybt agt.

Undertegnede vurderer efter skibet er bjærget og set flydende at konstruktionen ved overbygning kan være u-sødygtig med hensyn til stabilitet samt der er flere konstruktioner som ikke kan anbefales.

Der er ikke konstateret nogen større hul/vandindtrængen og synken er over tid som følge af utæt platform og åben ind til styre maskine. Med eksponentiel stigning som følge af spygat.

Skaden er som følge af langsomt indtrængen vand under betingelser 'særlige forhold' desværre ikke dækket af deres kaskoforsikring.

Vragfjernelse i sagen og udgifter hermed er dog igangsat 24. maj 2022 og på nuværende tidspunkt henstår skibet på kajen i [by] hvorefter selskabet tilbyder, yderligere dækning til fjernelse af skibet fra kajen og til opmagasineringsplads i nærområde efter forudgående prisindhentelse og accept fra selskabet/undertegnede.

Utakseret police – handelsværdi.

Der er tale om et 'one off' skib som ft selv har ombygget over flere år. Ft er ... og materialer i skibet bærer præg af materialer/stål/alu der kan 'bruges' og ikke så meget materialer som kosmetisk finish under avertering. Ankerspil er trailer spil, atypiske løsninger mm.

En handelsværdi vil ikke stå en til en med tid og materialer.

Undertegnede vil ikke vurdere en realistisk handelsværdi over kr. 300.000,00.

...

Ankenævnet for Forsikring

9.

99004

Status

Rapport til hovedkontoret /ft efter aftale.

Skibet står på molen og skal fjernes men intet sat i gang på nuværende – der skal trækkes en hurtig afgørelse i sagen mht. maskine ikke er konserveret og flytning fra kajen."

Af mail af 7/7 2022 fra selskabet til klageren fremgår bl.a.:

"Vi er nu ved at afslutte din skadessag og betale den sidste regning til ... kraner.

Den samlede betalte økonomi i sagen er:

... [dykkerservice]	DKK 45.750
... marine	DKK 12.421,88
... kran	DKK 49.508,06
... kran	DKK 57.820,88
<i>Ialt kr.</i>	<i>DKK 162.200,85</i>

Din selvrisiko udgør 10 % af skadesbeløbet ialt kr. 16.220. Beløbet bedes indbetalt netto 8 dage ..."

Klageren har i notat af 16/9 2022 benævnt "FT's kommentarer og betragtninger til [bådkonsulent2's] rapport af 25.5.2022" bl.a. anført:

"Skades begivenhed/historik

Størstedelen af dette afsnit er ikke korrekt. Fejlfortolkning af udokumenteret løs snak, blandt flere personer på kajen.

FT er under forløbet nærmest kun tilskuer og meget fåmælt. Var i form for chock og ikke i stand til at deltage særlig aktivt. Ligeså gjorde [bådkonsulent2] ingen, eller kun få notater, men tog kun billeder under bjærgningen. FT er ikke anført som værende en del af aktionen, hvilket også fremgår i rapportens indledning.

Besigtigelse og Konklusion synken:

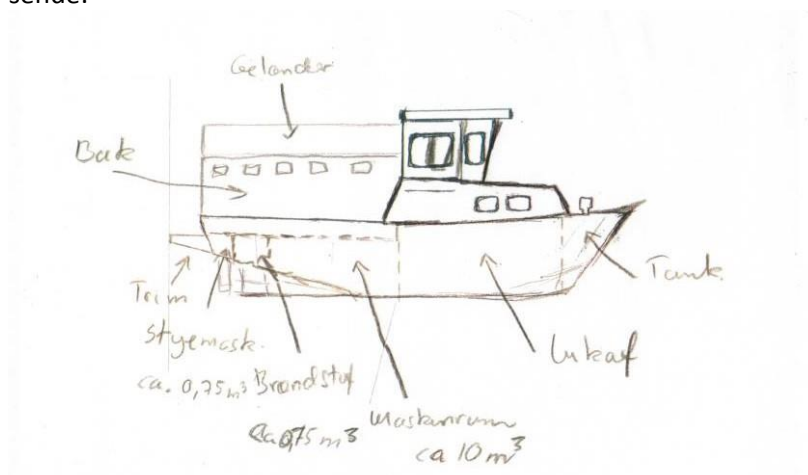
Hovedkommentar:

[Bådkonsulent2] undersøgelser var så mangelfulde, at han ikke med sikkerhed burde kunne udelukke 'steder hvor vandet kom hurtigt ind'. Tidsmæssigt er det en kendsgerning, at det hele gik så hurtigt, at vandet ikke kan være andet end 'kommet hurtigt ind', og dermed dækningsberettiget. Det hele virkede som om, [bådkonsulent2] var bestilt til at finde den konklusion, [bådkonsulent2] hurtigt endte med at have.

Tekniske bemærkninger m.v.:

[Bådkonsulent2's] fotos og egne skitser (s. 12-13) er helt utilstrækkelige. [Bådkonsulent2] har f.eks. ikke målt op og beregnet rumindhold og dermed vandets tyngde og betydning for kræng-

ning osv. (dermed intet belæg for [bådkonsulent] konklusion). Nedenstående skitse er mere retvisende:

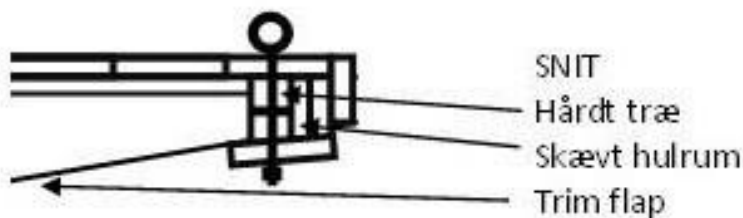


Trimflap (i skibets agterende) med ledeplader (meget velfungerende) er afstivet, så det bliver en lille lukket kasse. Også lukket for at undgå hjørner og kanter, hvor der kan opstå store mængder begroning (trimflap er udstyr/hjælpeforanstaltning og betragtes som sådan!). Den er monteret med en rustfri ventil med lås. Ventilen er altid lukket. Den kan fra styremaskine bruges til udluftning af det lille rum i trimflap (lettere kondens i lukkede rum kan være en realitet, og ikke nødvendigvis et problem). Hanen er altid lukket, og var lukket ved hævnning af skibet, som det også fremgår af [bådkonsulent2's] foto (s.13; taget ned i det lille rum med styremaskine) i rapport. Det er altså en helt fejlagtig og misvisende tekst, der står under [bådkonsulent2's] foto! Hanen blev efterfølgende låst op, åbnet og lukket igen, af deltager i redningen. Her hørtes kun kortvarigt en svag susen.

Rummet med styremaskine (samme foto), som også bruges til spildevand er meget lille. En voksen mand, kan knapt være i det. På [bådkonsulent2's] tegning (13 øverst) er rummet tegnet meget for stort, i forhold til resten af skibet. I dette rum er der 2 pumper. Den ene er en pumpe af rustfri stål. Pumpen tænder automatisk med flyder. Pumperne kan også tændes manuelt for totaltømning af spildevand. Udløb herfra er inde i skibet, forsynet med svane Hals og kontraventil. Uden på skib, er udløbet ført i et rustfrit stålør, som er ført op til sikker højde. Uden på det, er der trukket kraftig armeret slange med klokobling. Desuden er der i rummet en flyder, der ved forhøjet vandstand, tænder alarm med lyd og roterende lys. Det ses og høres tydeligt over og omkring hele skibet. På [bådkonsulent2's] foto i rapport, som er taget i styrehus, ses tydelig blå roterende lamper, som oplyser hele styrehuset ved stigende vandstand. Havde der været tale om langsom indtrængning, havde enten FT eller andre bemærket alarmen (der går dagligt mange mennesker på kajen forbi skibet, og skibet tilses dagligt. Dagen før var alt normalt). I skibets lukaf, i styrehus, og på dæk var der flere steder monteret krængningsmålere (af den type som på billedet herunder. Fintfølende). Både på langs og tværs. FT ville under ophold dagen før, have bemærket hvis skibet var ude af trim, og det var det IKKE. Alt var stabilt, og der var ingen unormal vægtfordeling. Vandlinjerne flugtede.

(Kommentar til fotos s. 11 og 12): Gammelt badetrin af træ som er udvidet lidt, og spændt oven på trim flap. Det er lidt skævt, og ved fastspænding opstår en skæv sprække mellem 2 stykker træ. For at undgå hulrum og kant, hvor der kan opstå begroning, fyldes dette med fugemasse, inden det spændes sammen. Herefter danner det en stærk og beskyttende agterfender. Ligeså sprøjter der ikke skruvand op ved det sidste bræt. Fugemasse er **ikke** brugt til tætning af skib, og har slet **ikke** forbindelse til konstruktion. [Bådkonsulent2's] postulat s. 8, 2. afsnit, er derfor ikke korrekt!

Var der mistanke om utætheder i skib, ville det omgående være trukket på bedding. Se desuden denne opbygningskitse af træet:



I tiden inden forliset er der foretaget flere prøvesejladser. Heraf 2 gange 1,5 time med fuld belastning fortløjret ved kaj. Her blev hele skibet grundigt inspiceret indefra (alle rum under vandlinjen også besigtiget, og pumperne som tømmer automatisk, blev testet og de fungerede), og alle funktioner gentagne gange afprøvet. Ligeså længere prøvetur i [farvand] mod ... (26.03.22). Skibet var herved klargjort, alting stod skarpt og tæt, og dermed klar til sommerens ture. Når skibet ikke er på tur, bliver det tilset og/eller taget ophold på, min. 1-2 gange i døgnet.

Omtalte rør der er hævet (5. afsnit s. 8): Det ene rør er udløb til manuel lænse pumpe. Den pumpe og gennemføringer er skibet født med. Rør er ført op for bedre kunne visuelt iagttage virkning fra skibet ræling, hvis der blev brug for den. Pumpen har indbygget kontraventil og er afspærret med skydeventiler og forsynet med svane hals på indvendig side af skib. Det andet rør er også monteret for bedre visuelt at kunne iagttage kølevandets returløb. Anbefalet af hensyn til, øget sikkerhed for kontinuerlig drift af motor. Alle ventiler under vandlinje på skibet er altid lukkede, medmindre de er i brug.

Foto fra maskinrum, af manuel original lænsepumpe, skydeventiler og svane halse:

...

Vægten af Pioner jolle med tilbehør, har absolut ingen påvirkning. Vejer mindre end et stort barn. Skibet ligger fuldstændig vandret i vandet, både på tværs og langs, og er ens og meget stabilt til begge sider.

Skibet er før søsætning tykkelsesmålt, opmålt, synet og beregnet af en autoriseret 'Consulting Naval Architect', og hans rapport er godkendt af SØA. Ligeledes har samme firma, udarbejdet en tjekliste for FT, med grundlag i bl.a. bek. 1008-956 og søfartsstyrelsens synsskema. Listen er fulgt under vedligeholdelse og restaurering af skibet. Krængningstest (privat udført) har vist en rigtig god stabilitet (G punkt); endda bedre end krævet for passagerskibe. Deraf opfylder skibet langt højere sikkerhedskrav, end krævet for lystfartøjer og fritidsskibe.

Bjærgning (kommentarer til [bådkonsulent 2's] indledning og hele forløbet:

Den 24.05.22 overtog [bådkonsulent2] jobbet efter det var sat professionelt i gang, af havnen og [bådkonsulent1]. [Havnefoged] og [bådkonsulent1] kvalificerede input, information, viden og formodninger, blev ikke undersøgt af [bådkonsulent2], eller refereret i rapporten.

[Bådkonsulent1] orienterede sig og informerede FT og [havnefoged]. [Bådkonsulent1] fortalte, at en pludselig begivenhed som denne ofte er et sammenfald af flere omstændigheder. Det kunne være *'mistet strøm, kortslutning, mindre brand, en forkert sø eller uvejr, defekt ventil, stævnør der skyder pakning ud, osv'*. [Havnefoged] luftede muligheden for bevidst hærværk/sabotage, med henvisning til tidligere episoder og problemer på kajen.

[Bådkonsulent2] kom fra et andet job, og virkede som aftenen gik, træt og stresset. Allerede inden skibet var helt oppe, virkede det nærmest som om at skibet allerede var dødsdømt og årsagen besluttet. Undersøgelsen gik overfladisk og hurtigt, og inden solnedgang sendte han alle folk hjem. Næste dag var rapporten allerede klar (ikke særligt grundigt arbejde), og han dukkede ikke (som ellers lovet) op igen. Derimod blev skibet efterladt meget usikkert (støttet af paller), på vejen ved kajen. Her stod skibet efterladt i mere end 4 uger.

På dagen for forliset, indstiller [bådkonsulent2] aktionen ved solnedgang, og efterlader skibet usikret, på vejen ved kajen, med alle døre og luger åbne. Det **uden** at have undersøgt maskinrummet mm. I rapporten står der, at der er ingen defekte søventiler, slanger el.lign., men [bådkonsulent2] eller andre undersøgte **ikke** stævnørret eller bunden ved kølen for dette (for farligt). Heller ikke maskinrummet gik han igennem, da han og mekanikere mente det ville være for 'klamt og ulækkert'. Der blev taget et meget uklart billede ned i rummet (s. 18 nederst), som det eneste. Ligeså er maskine, gear mm. ikke konsumeret (skulle de af [bådkonsulent1] tilkaldte mekanikere ellers have gjort). [Bådkonsulent2] siger han er træt, og siger han skal skynde sig til et andet job. Her efterlades skibet i mere end 4 uger, uden opsyn og yderligere sikring, med alle døre og luger åbne. [Havnefoged] rykkede løbende for handling, men intet skete.

I den lange periode forringes skibets stand væsentlig, da det efterlades med en meget stor mængde væske og slam. Det store rum i stævn, alle kistebænke, drikkevandstank og brændstoftank var helt fyldt. I lukaf stod vandet et godt stykke over dørk, og i maskinrum en stor mængde slam. Et sted mellem 15 og 20 m³. Ligeså er en stor mængde proviant, inventar, udstyr og personlige ejendele i perioden gået tabt. Denne beslutning anses for at en meget fordyrende omgang. Der stod både en tilrigget blokvogn og en bedding (reserveret af [bådkonsulent1]) klar til at modtage skibet, samt folk ([bådkonsulent1's] mekanikere) til at redde værdier for flere hundrede tusinde kroner. På den måde blev der også være en ekstra omkostning på ny booking af kran og ekstra special transport. Desuden er det yderst ydmygende over for FT og dennes familie og venner, at efterlade skibet (deres livsværk) usikkert på paller, med stævnen halvt ude på vejen, på for tiden [bys] mest trafikerede vej. Endda hen over Kristi Himmelfarts ferien, Pinsen og starten på sommeren, hvor der på [vej] befandt sig rigtig mange mennesker og køretøjer. Dette var også stik imod anvisninger fra, og aftaler med ... Kommune. Ingen information fra SØA til FT i perioden. Alle aftaler lavet med ... Havn. Først 25.7.22 modtager FT brev fra SØA, hvori det meddeles at skibet et totalskadet og forsikring opsiges. Det virker ulogisk at totalskade skibet, uden at ville udbetale erstatning.

Kommunikation med transportfirma, mens skibet er i [bådkonsulent2's] varetægt og efterladt på vejen. Her luftes [bådkonsulent2's] planer om skrotning. Uklar og fejlbehæftet formulering. Det giver ikke mening, at først afvise skaden, og senere beholde skibet i mere 4 uger, og beslutte at det skal skrotes.

...

'Hej [person fra kranfirma] og [klageren]

Vi har drøftet sagen og finder ikke at det vi tilbyder at kører den væk fra kajen til en nærliggende opmagasineringsplads så den ikke står i vejen på kajen, betyder at vi skal dække den skal kører væk fra havnen og dermed kræve træbeskæring mm. så må man kunne henstille den på vinterpladsen/ afsides havneområde indtil den bliver skrottet ol.

Vi kan acceptere blokvogn pris 14.000,00

Kran til læsning og lodsning 12.900

Samt evt. følgebiler hvis den kortvarigt skal ud af havneområde.

Priser ekskl. moms.

CC Selskabet.

Mvh. [bådkonsulent 2]'

Som eneste grund til afvisning af skaden er anført følgende: **'Skaden er som følge af langsomt indtrængen vand under betingelser 'særlige forhold' desværre ikke dækket af deres kaskoforsikring' – som klart og indlysende af mange årsager, ikke kan være grunden.**

Der var ingen vand i det ene af de omtalte rum (trimflap). Ellers havde hanen ikke 'suset', da den blev åbnet – se ovenfor. Det var det rum, hvor der i følge rapporten skulle have været langsom indtrængen?

Selv hvis man antog, at der var vand i rummet (som der ikke var!), ville vægten af den evt. samlede mængde vand, der ville kunne være i trimflap og styremaskinrum kun påvirke agterenden lidt, og slet ikke så meget, at agter spygat kommer under vand. Havde der været langsom indtrængen, og skibets agterende langsomt havde 'sat' sig lidt, ville dette være bemærket. Skibet ligger så det nemt kan ses fra begge sider af havnen, og nemt kan 'flugtes af'. Her er folk, både sen aften og meget tidlig morgen.

Dækket på skibet er selvlæsende, så vand der evt. kommer ind via spygat, vil forsvinde hurtigt. Det vil også skulle løbe opad, for at nå de omtalte døre og luger langt fremme på skibet. De omtalte døre og luger, er desuden helt tætte. De spændes til, og er forsynet med nye pakninger. Ved indgang til lukaf, er der et meget højt trin op (alt dette kan ses på [bådkonsulent2's] foto i rapport, s. 20 nederst tv.). Luge til motorrum er hævet et stykke over dæk. Andre adgange, såsom luftindtag og udstødning er placeret langt over dækshøjde. Evt. vand ved styremaskine ville også være pumpet ud med spildevand. På [bådkonsulent2's] tegning i rapport er anført, at lukaf er bagerst i skibet. Det er ikke korrekt. Det ligger forrest, foran maskinrum. Det er her, at der er et meget højt trin op, til vandtætte døre med nye pakninger.

Tidsforløbet:

Kl. 6.15 kommer første melding, om at skibet er ude af trim, og inden for 15 min. er skibet godt på vej ned. Inden for en time, er det sunket helt. Inden da har skibet hængt i forreste trosse et stykke tid. Fra alle sider er der enighed om, at skibet sank **ekstremt hurtigt**.

Skærmpoint fra [lokalmedie]: *'Den har lige været på bedding, og er egentlig sund og rask, så det giver ingen mening. (Havnefoged ...). ... På meget kort tid sank en stor båd i ... Havn tirsdag formiddag. Da havnefoged ... mødte ind på arbejde klokken syv, lå den dybt, men var endnu ikke sunket. En halv time senere stod båden på bunden. – Det gik relativt stærkt, forklarer han tirsdag formiddag til avisen.'*

...

Maskinrummet må være fyldt meget hurtigt, hvilket ikke vil være muligt ifølge [bådkonsulent2's] konklusion om hvordan vandet er kommet ind.

Kl. 4.10 (og selvfølgelig dagen før, hvor FT var ombord) ligger skibet normalt.

... ([medarbejder] hos [kranfirma]) har skrevet dette til [familiemedlem] som FT kender: *'Kl. 4.10 lå [båd] oven vande som den plejer siger ... [medarbejder] hos [kranfirma]'*.

Ingen meldinger før 6.15 hvor FT begynder at få opkald fra flere om at vandlinjen ikke helt flugter. 6.18 skriver ... fra havnen, at båden hænger meget, og 6.28 står agterenden nærmest på bunden. 6.43 hænger stævnen i trosserne, og inden kl. 7.00 står skibet nærmest på bunden. Se skærmpoint herunder.

...

Billeder (taget af en ung mand, ..., der har sendt det til FTs [familiemedlem]). Han havde mulighed for at være hurtigt fremme ved skibet) taget fra 6.28, kort tid efter første melding, om at skibet er ude af trim:

...

Øvrige bemærkninger:

FT m.fl. forstår ikke, at [bådkonsulent2] skriver så kritisk om skibets opbygning osv.

Den 8.03.22 var [bådkonsulent2] om bord på skibet, for at besigtige en mindre brandskade. Her udførte han et grundigt og dygtigt stykke arbejde. Han fik rundvisning på hele skibet og kom kun med positiv feedback om skibets stand, værdi og udførelse generelt. I ugerne efter blev skibet bundmalet, og gjort klar til søsætning (søsat 22.3.22).

Udgifter til bjærgning (som påvirker, og unødigt forhøjer selvrisko):

Til ... Marine er betalt kr. 12.421,88. Her er **intet** arbejde udført, såsom konservering af motor.

Til Dykkerservice er betalt kr. 45.750,00. Fair pris for veludført arbejde.

Til [kranfirma] er betalt for bjærgning 49.508,06. Fair pris, hvis det havde været incl. læsning på blokvogn eller bedding samme aften. Kran holdt standby mange timer, og 2 blokvogne hele natten. Alle køretøjer og mandskab, stod til rådighed, uden at blive brugt.

Til [kranfirma] er betalt for fjernelse fra kajen kr. 57.820,88. Denne udgift løber helt løbsk. Samme opgave kunne være løst samme aften, da blokvogn og kran stod tilrigget til opgaven. Kun lille merpris. I et forløb på mere end 4 uger en der løbet en del unødvendige ekstra udgifter på.

Målangivelser for transporten er langt over reelle mål. Der er medregnet ting og sager, så som fendere der hænger ud over skibet, master mm. I vægten er indregnet løftet, incl. stort løfteåg (ifgl. kranfører) og meget store mængder vand og slam. Transporten i anden omgang ville kunne være udført, med den rigtige forberedelse, med en lav trailer uden følgevogn, og en væsentlig mindre kran. Realistisk pris: 12.500,- (sammenlignet med tidligere og lignende transporter).

Hvis [bådkonsulent2] havde administreret de ressourcer der var til rådighed rigtigt på aftenen, ville skibet havde været konsumeret, rengjort og tørret for de samme midler. Herefter havde det enten ligget i vandet, eller været på bedding (som planlagt af [bådkonsulent1]). Øvrige reparationer, ville ligge inden for et rimeligt niveau. Hele bjærgningen incl. kørsel, ville kunne være udført for max. 100.000,- hvis [bådkonsulent2] havde handlet ansvarsfuldt.

[Bådkonsulent2] håndtering har påført SØA, FT, og ... Kommune mange unødige udgifter og ulemper. Der er udvist skarp kritik fra ... Kommunes jurister over [bådkonsulent2's] håndtering af forløbet. Juristerne har været i dialog med SØA. Det efter gentagne henvendelser fra [havnefoged] (på vegne af havn og FT) til [bådkonsulent2], for at få flyttet og ikke mindst, sikret skibet.

Der er en bred og klar fornemmelse af, at det var besluttet på forhånd, at diagnosen var: *'Skaden er som følge af langsomt indtrængen vand under betingelser 'særlige forhold'*, og at dette bruges som standard begrundelse ved skibsforliser i havn. [Bådkonsulent2's] rapport virker hverken uvildig eller grundig.

'Skaden er som følge af langsomt indtrængen vand under betingelser 'særlige forhold' er angivet som eneste årsag. Da dette umuligt kan være grunden til forliset, er FT dermed berettiget til fuld udbetaling af forsikringssum.

Korte kommentarer til skibets værdi:

Vedr. [bådkonsulent2's] kommentarer i rapport vedr. udstyr, som bl.a. ankerspil, kan det oplyses at wirespil er helt normalt at bruge på stålskibe. Apterling er lavet med flot finish, så det passer til skibets stil. Af nye, pæne, lækre, gode, lette materialer. Ligeså er [bådkonsulent2] prissætning i rapporten, som taget ud af luften. Fastlægning af sum og vurdering, er lavet i tæt samarbejde med SØA, og afspejler en realistisk vurdering. Der er pt. en rigtig stor søgning på den type skibe, der er fremstår i orden. Ved forliset fremstår skibet med absolut alt i udstyr, totalt renoveret, ny service, nymalet, rengjort, provianteret og klar til sæson.

Båd af samme type og stand til salg; dog lidt større: [Annonce på båd med pris på 1.750.000 kr.]"

Bådkonsulent2 har i et dateret notat bl.a. anført:

"Svarskrivelse fra [bådkonsulent2] til FT's kommentar og betragtninger til [bådkonsulent2's] Rapport af 25.5.2022 dateret 16.9.2022

...

Kommentar til hovedpunkter

Skadesbegivenhed/ Historik

Ft var til stede og de informationer der er noteret side 3 i rapport, er det som der er oplyst og blev noteret af undertegnede fra ft – jeg ved ikke om det var fordi ft som han selv siger var i 'chok' han nu ikke vil vedkende sig dette – men jeg må da give ham ret i han ikke var særlig meddelsom og svarende ikke 'første gang' på spørgsmål omkring hans konstruktioner, placeringer af ventiler mm.

Besigtigelser og konklusioner synken:

Hovedkommentar:

Undertegnede har bjerget skibe siden ... og er ikke uvant med dette og de problematikker der kan være ved fejlsøgning, og kan kun undres ft mener det er 'mangelfuldt' da han selv citat 'under forløbet nærmest kun er tilskuer og meget fåmælt, var i form for chok og ikke i stand til at deltage særlig aktivt'.

Dertil deltog [marineservice] ligeledes i en fejlsøgning og den var på inden måde mangelfuld eller hurtig.

Tekniske bemærkninger:

Der er kikket på vandlinjer (VL) – samt begroning platform kanter der viser hvor dybt skibet faktisk har lagt i vandet op til hændelse (begroning sker over tid, herunder Vertical, Longitudinal center of gravity) VCG, LCG, samt GZ betragtet – der er kikket på billede fra 7. md 2020 – med tidligere badeplatform (s.6) samt dennes placering, der er kikket på billeder fra hvorledes ft har været nød til at hæve tidligere skrogføringer og billeder med forskel fra sidste bedding til synken samt stabilitet under bjærgning, dertil hvorledes skib henlå efter aflastning af stropper og undersøgelser – så dette giver fint en retvisende billede for en skibssingeniør til at vurdere på.

Yderligere:

Ud fra billede data og fotos

Skibet blev holdt i stropper omkring vandlinje (VL) højde fra ca. 18.10 til 19.40 der blev lyst ind via motorrumms luge bedst mulig, lyttet til evt. piblen, bevægelser i vandspejl indvendig ingen tegn på hurtig vandindtrængen – (løber heller ikke ud af skroget ved løft herunder flere løft og tilretning stropper og vand i skibet), i tidsrummet deltog [marineservice], [person] samt 2 mekanikere fra [marineservice] (var rekvireret af [bådkonsulent1]) og til sidst blev der åbnet ned til agter rum – da dette blev åbnet konstateret man at der var en søventil til den nye påsatte platform (eller trim som han kalder det) der stod åben og vandet løb fra denne og ind i agter rummet. – den blev her efter lukket som på billede.

Dette kan verificeres af [marineservice], ... og ... som var ham der var nede i rummet og lukke den og tog et billede på sin tlf med op til undertegnede.

Foto 19.41 fra ... i agter rum samt foto fra ... tlf efter han lukkede den og kom op. 19.50.

Så det er forkert som ft skriver den altid er direkte lukket.

Og grunden til man kortvarig hører en svag susen da man åbner og lukker er netop at vandtrykket 'ude' som følge af nedsunken platform er højere end i luften platform og derved prøver at udligne imellem åbne og lukket positioner – faktisk kun en bekræftelse på man har et problem med utæthed her!

Ft egen foto, sms i kommentar og betragtninger side 6 oplyser ligeledes 'din båd hænger meget med agter stavnen'!

Ft bemærkninger side 2 i øverst med svanehal og kontraventiler, rotorlys og lyd så er det da underligt skibet under billeder og sms info hænger som det gør med nedsunken agterskib hvis ikke det er bordfyldt i disse rum.

Kommentar til midt side 2.

Nu er det jo ret tydeligt den fugemasse der er var påsmurt side 11 og 12 i rapport er påsmurt efterfølgende og efter den er bund malet – der er nok en årsag hertil, hertil var ft selv ret obs på denne kant på platformen da den kom på land. Ft talte om problemer med 'kondens' som han kaldte det og måtte tømme rum som følge af dette.

[Fototekster:]

- Begroning ved tommeltot viser hvor dybt platform lå i vandet op til synken og sort sporadisk fugemasse foretaget EFTER bundmaling!
- Vandlinje – ligger ved blå pil.
- Bemærk ligeledes hvorledes man hæver vandlinje så den nu er op til træ lige under dæk fordi skibet ligger dybere og dybere efterhånden som man forøger displacementet på skibet. – se forskel på vandlinjer side 6, 2020 (hvor gl platform var) samt forskel vandlinjer side 15 i rapport og gennemføringer ft har ført op i rør til tæt på vandlinje.
- Vandlinje ved blå pil.
- Skroggennemføringer der efter sidste bedding er sat på skibet for at fører disse højere op. Ligger tæt på vl. Ft oplyser det er for at man bedre kan betragte dem – kontraventiler er ikke en sødygtig måde at lave dette på – glemmer man at lukke en ventil efterfølgende kan denne være utæt og give indsvivning.

Bjærgning (kommentar til [bådkonsulent2] indledning og hele forløbet)

Side 3 i ft Kommentar og betragtninger.

Der kan være flere årsager til et skib synken som ft ligeledes oplyser – men derfor er det jo netop man undersøger dette i stropper inden løft – herunder ligeledes løftet med meget vand ombord. For at se om det løber ud af skroggennemføringer ol, syn under henstående efterfølgende – det ændre altså ikke på hvad vi kunne konstatere og angive som årsag til synken i rapport.

Fra side 3 – [bådkonsulent2] kom fra et andet job

Undertegnede er på ingen måde enig i ft udlægnings, og skibet lækkede ikke vand ved køl, stævnør, undertegnede var hjemme kl 23.45, tidlig op og arbejdede hele dagen efter på ft sag.

Ft har således dagen efter den 25. maj kl. 16.03 fået en afgørelse omkring årsag og dækning således han viste hvorledes han skulle forholde sig til sagen herunder også vagfjernelse.

Korrespondance omkring det efterfølgende arbejde med flytning foreligger og der er ft skrivelse og egne dragne konklusioner side 7 forkerte – jeg fik jo netop ikke lov til at flytte den fra kajen over til nærliggende plads og man skal indhente tilladelser mm.

Fra side 4 – som klart og indlysende af mange årsager, ikke kan være grunden.

Der var jo netop vand agter rum og dette er der vidner på – skibet går ned med agter som også ses på billeder.

Når et skib synken så vil det altid gå hurtigt til sidst som følge af flere skrogennemføringer, åbninger kommer under vand dette er helt naturligt – men årsagen er stadig langsom vandindtrængen op til det begynder at tage vand hurtig ind og oftest her andre personer først bliver opmærksomme.

Tidsforløb side 5

Ingen kommentar ud over allerede nævnt ovenfor.

Øvrige Bemærkninger side 6 nederst:

Undertegnede er af en anden opfattelse.

Skibets stand, materialer, materialevalg, opbygning mm kan ses på billeder i rapport.

Udgifter til bjærgning side 7 samt korte kommentar til skibets værdi.

Dette er ft udlægning og konklusioner i sagen – undertegnede er af en anden opfattelse."

Af brev af 17/10 2022 fra selskabets advokat til klagerens advokat fremgår bl.a.:

"Retshjælpsdækning

Den tegnede forsikring omfatter ikke retshjælpsforsikring, idet båden er over 20 år gammel, jf. Særlige forsikringsvilkår under punktet Særlige forhold. Der kan allerede af den grund ikke meddeles retshjælp til afholdelse af syn og skøn."

I mail af 31/10 2022 fra klageren til egen advokat hedder det bl.a.:

"Som FT læser det bliver det mere og mere klart, at [bådkonsulent1] blev taget af opgaven, og [bådkonsulent2] indsat med det formål at stille diagnosen 'langsom indtrængning' og samtidig udelukke andre årsager. Ved solnedgang på forlis dagen, konkluderede [marineservice] folk, at undersøgelse af maskinrum ikke var muligt, grundet slam. De aftalte med [bådkonsulent2] at de dagen efter kunne undersøge og sikre motorrummet, efter rengøring og slamsugning. Det blev sandsynlig afblæst, nok af den grund, at fandt man en årsag her, ville diagnosen være en anden. Forliset vil hermed være dækningsberettiget.

[Bådkonsulent2] betegner FT som ... (*bare en ... som ikke har forstand på skibe. Dermed ikke så meget kommunikation*).

FT har flere års erfaring fra ..., og kan godt vurdere om tingene er lavet ordentligt og sikkert, og går aldrig på kompromis med sikkerhed og kvalitet. FT har tidligere været med til flere havari og survey opgaver. En sådan opgave vil normalt være meget mere grundig, og årsagen væsentlig bedre belyst. Ligeledes vil det være belyst hvilke årsager der er udelukket.

Årsagen skal være 100 % belyst, og ikke kun 'overvejende sandsynlig'. En uvildig, grundig, retvisende og veludført rapport, vil umuligt kunne være færdig på langt under et døgn. [Bådkonsulent2] rapport er på ingen måde uvildig, grundig og retvisende.

Det er den store, der med alle midler prøver at tryne den lille. Det ville være godt at kende den reelle årsag, men alle andre grunde, forpligter forsikringsselskab til at udbetale fuld erstatning. 'Langsom indtrængning' er af [bådkonsulent2] ikke dokumenteret, men på flere områder, kun et gæt. [Bådkonsulent2] har ikke kunne fremvise et billede eller anden dokumentation indefra, der viser hvor han mener, vandet har kunnet sive langsomt ind. Det burde være en simpel opgave at føre et kamera ind, og tage et billede af det sted, hvor han mener vandet er sivet ind.

Derimod har FT påpeget rigtig mange grunde til at 'langsom indtrængning', umuligt kan være grunden. [Selskabets advokat] skriver også, at det kun er overvejende sandsynligt.

Når man læser om sager, på bl.a. siden hos Ankenævnet For Forsikring, hvor dækning er afvist grundet 'langsom indtrængning', er det som regel følgende der gør sig gældende: Manglende vedligehold, manglende opsyn, tilgroning ved div. ventiler, dobbelt skrogede misligholdte skibe, gamle træskibe mm.

Det er på ingen måde tilfældet i denne sag, på et sundt og velholdt stål skib, som besigtiges, og/eller tages ophold på dagligt.

Fra [selskabets advokats] brev: *'Det vurderes på grundlag af de foretagne besigtigelser og de i sagen foreliggende rapporter udarbejdet af [bådkonsulent2], at årsagen til den opståede skade med overvejende sandsynlighed er langsomt indtrængende vand'*. **DET VIL SIGE AT DET IKKE ER BEVIST ELLER DOKUMENTERET.**

'Ved besigtigelsen den 24. maj 2022 fandtes under gennemgang, og ved løft af båden og hold af denne i stropper, ingen tegn på hurtig vandindtrængen. DET MESTE AF VANDET VAR PUMPET UD AF MASKINRUM MED DYKKERFIRMAS PUMPE, INDEN SKIBET BLEV HÆVET FRI AF VANDET. DERMED KAN DET IKKE SIKKERHED SIGES, AT DER IKKE VAR TEGN PÅ HURTIG VANDINDTRÆNGEN. ER DER TØMT VAND FRA MASKINRUM, NÅR DET LØFTES OP, KAN DET HELLER IKKE LØBE UD.

Derimod blev det konstateret, at en ventil var åben. Søvventilen går fra en nylig påsat badeplatform (lukket kasse) til styremaskine. JA LIGE NETOP EN LUKKET KASSE. DERFOR INGEN VANDGENNEM-TRÆNGNING.

Der blev tillige under vandlinjen konstateret efterfuget samling på badeplatformen og at platformen sædvanligvis lå tæt på vandlinjen. NORMALT AT EN TRIMFLAP LIGGER VED HÆKBØLGEN, OG ET BADETRIN LIGGER VED VANDLINJEN.

Fundene og det samlede billede indikerer, at der indledningsvis er trængt vand ind i båden over tid og at vandet efterhånden har trukket båden så langt under vandlinjen, at der har kunnet komme vand ind gennem bådens skrogåbninger, hvorved den afslutningsvis er sunket hurtig' INDTRÆNGNING OVER TID KAN UMULIGT VÆRE TILFÆLDET I DENNE SAG. SKIBET ER UNDER FLERE GANGE DAGLIGT OPSYN. DESUDEN FORSYNET MED ALARMER OG AUTOMATISKE PUMPER. TIDSHORISONTEN BEVIDNER AT DER PÅ INGEN MÅDE ER TALE OM 'LANGSOM INDSIVNING'.

For at skære det helt ud i pap:

1. Der hvor der er træ og fugemasse ved agter afslutningsliste, er der ingen adgang til lukket kasse. Derfor ingen indsvivning.
2. Selv hvis der er vand i lukket kasse, vil det kun påvirke skibets trim meget lidt. Lille mængde og tyngde.
3. Selv hvis vandet løber gennem blå udluftningshane til styremaskine, vil det også kun påvirke skibets trim lidt. Kun lille mængde vand kan være ved styremaskine, og spygat ville ikke komme under vand. Vandet vil ikke kunne komme længere frem i skibet, grundet skot ved brændstoftank. Brændstoftank helt tæt (Der var næsten ingen brændstof i vandet efter forliset).
4. Selv hvis spygat kommer under vand, vil vandet ikke kunne komme ind i maskine og lukaf, grundet tætte luger og høje kanter, samt højt hævede udluftninger. Dækket er desuden selv-lænsende.

Ved udført krængningstest bevæger 12 voksne mænd sig rundt på skibet i samlet flok, langs skibets kant. Ved denne operation kommer spygat ikke under vand. Den samlede vægt af disse mænd, er større end vægten af det vand der kan været i lukket kasse og styremaskinerum til sammen.

Bemærkninger til [bådkonsulent2] nye rapport af 16.09.22

[Bådkonsulent2] fokuserer nu også mere på skibets deplacement. Skibet har det samme deplacement (og dødvægt), som det hele tiden har haft, siden det blev godkendt af SØA, inden søsætning. Som det også kan ses på side 21 i [bådkonsulent2's] havarirapport, stikker skibet ca. 0,9 mtr. Ifølge målebrev som også er godkendt af SØA, har skibet en dybgang på 1,2 mtr. Første maledede vandlinje, var lavet på 'slump', efter skibet blev sandblæst og malet. Efterfølgende var det mere praktisk at male linjen, så den fulgte skibet nye fenderliste. Der hvor skibet lå til kaj, er der rigtig meget strøm, og kajen vender mod syd. Derved blev skibet begroet langt over vandlinjen. Dermed hensigtsmæssigt at male højt. [Bådkonsulent2] nævner i ny rapport flere muligheder, for 'langsom indtrængen', men ingen af [bådkonsulent2] postulater er dokumenteret, men er derimod af FT dokumenteret til ikke at være sandsynlige.

Den kortvarige svage susen der høres, når ventilen til den lukkede kasse åbnes, vidner om en tæt tank. I en lukket og tæt tank, vil der altid være et mindre under eller overtryk, grundet temperatur forandringer. Det kan sammenlignes med at, når man skruer låget af en tom olietønde, kommer altid et lille sus. I lukkede uisolerede rum, vil der altid opstå mindre kondens. Det er ikke betragtet som et problem. Alle fotos, samt kranførerens assistent bekræfter at blå hane var lukket ved hævnning. Det kunne ses fra kaj, da styremaskine rummet blev pumpet delvis fri for vand (side 2).

[Bådkonsulent2] beskriver (side 2) '*der blev lyst ind via motorrumms luge bedst mulig*'. Det er ikke muligt at besigtige rummet, uden at man er i det. Rummet er rigtig stort, og man kan bevæge sig hele vejen rundt om motoren. *Bedst muligt via motorrumms luge* (som beskrevet at [bådkonsulent 2]), er slet ikke godt nok til at afdække rummet. Det er umuligt at besigtige forholdene i rummet udefra, og slet ikke foran, agter og styrbord for motor og gear. Det var derfor at det blev aftalt at motorrummet skulle rengøres, slamsuges og undersøges.

Rummet med styremaskine, fyldes først med vand, efter at skibet er sunket. Derfor har det ikke udløst alarm og pumper (side 2).

Skibet går ned med agterenden først, da tanken og lukaf i stævn, har stor opdrift. Maskinrummet er blevet fyldt med vand meget hurtigt, og det kan ikke være sket via dækket (side 7). Skibet er bygget med tætte luger, og høje udluftninger og selvlænsende dæk, så det kan sejle i høj sø, med periodevis vand på dæk.

Afslutningsliste agter, er spændt på efterfølgende, for at afværge utilsigtet sprøjt fra hækbølgen. Bemærk de afrundede hjørner. Kun med fuge grundet skævhed og hulrum mellem 2 stykker træ. Træ mod træ, uafhængig af stålkasse (side 2) (beskrevet med illustration i FTs rapport side 1). Fuge er ikke påsmurt som beskrevet (side 2), men overskud der er presset ud, da træet skrues sammen.

Kontraventiler er indbygget i manuel pumpe. Pumpe er altid afspærret med skydeventiler (Side 6). Øvrige kontraventiler som ekstra sikkerhed. Absolut ingen indsvining her.

FOTOSERIE VEDHÆFTET, SOM VISER SKIBET GODE STAND OG KVALITET."

Af police af 12/8 2020 fremgår bl.a.:

"Forsikringens omfang:	Kasko og ansvarsforsikring.	
	Se 'Særlige forsikringsvilkår'.	
Kasko:	Forsikringssum: (utakseret)	Kr 900.000,-
...		
VRAGFJERNELSE		
Forsikringen omfatter tillige ansvar for fjernelse af vrage (eget skib) – max 100.000 kr.		
Se betingelser for P&I vragefjernelsesforsikring.		
...		
SELVRISIKO		
Selvrisiko udgør 10 %, af skadesudgiften minimum DKK 10.000 pr. skade.		

...

SÆRLIGE FORHOLD

Forsikringen dækker ikke skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør.

Forudsætning for dækning af træbåde, er at fartøjet er tilstrækkelig tæt samt sødygtigt.

Forsikringen omfatter ikke retshjælps dækning, såfremt båden er over 20 år gammel."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"3.1 Forsikringssum

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

...

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

...

b) Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.

...

3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:

a) At fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemannet – også selvom/hvis forsikrede ikke har vidst dette.

...

d) At fartøjet henliggende i vandet, eller henstående på land ikke har været under effektivt og regelmæssigt tilsyn.

...

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

Nævnet udtaler:

Klagerens skib er en ombygget lodsboat, der ifølge policen er årgang 1992. I marts 2022 forlængede klageren skibet agter med en badeplatform, som består af en påsvejset stålkasse ("trim-flap") med træbrædder.

Den 24/5 2022 om morgenen anmeldte klageren, at skibet netop var sunket ved sin havneplads. Selskabets bådkonsulent¹ iværksatte bjærgning i samarbejde med havnen. Om efter-

middagen den 24/5 2022 foretog selskabets bådkonsulent2 besigtigelse. Bådkonsulent2 konkluderede i rapport af 25/5 2022 – fremsendt til klageren samme dato – at skaden skyldes langsomt indtrængende vand, og at skaden derfor ikke var dækket af skibets kaskoforsikring.

Selskabet har med henvisning til besigtigelseskonsulentens rapport fastholdt, at skaden ikke er dækningsberettigende, fordi årsagen til skaden er langsomt indtrængende vand. Selskabet har dækket udgifter på 162.200,85 kr. til vragsfjernelse med fradrag af 10 % i selvrisiko, svarende til 16.220 kr. Selskabet har anført, at selskabet pr. kulance har tilbudt dækning ud over forsikringens maksimumsdækning for vragsfjernelse på 100.000 kr.

Klageren har anført, at selskabet ikke har bevist, at skadeårsagen er langsom indsivning af vand. Skibet sank meget hurtigt – på ca. 1 time. Bådkonsulent2's undersøgelser var utilstrækkelige, og undersøgelserne blev ikke færdiggjort som planlagt/aftalt dagen efter (den 25/5 2022). Væsentlige dele af skibet er ikke blevet undersøgt, og årsagen til forliset er ikke fundet. Konsulenten har ikke undersøgt, om der var sket hurtig vandindtrængen til maskinrummet, ved stævnørøret eller ved bunden ved kølen. Der er ikke belæg for konsulentens konklusion om, at årsagen til forliset er vandindtrængen i trimflap og videre ind i styremaskinrummet gennem en åben ventil. Trimflappen under badeplatformen er en tæt, aflukket kasse. Der er en udluftningsventil ind til styremaskinrummet ved siden af, og denne ventil er altid lukket og var også lukket på skadetidspunktet, hvilket ses på fotos. Selv hvis trimflappen og styremaskinrummet måtte blive fyldt med vand, ville det ikke presse spygattet agter under vand – og selv hvis spygattet agter kom under vand, ville vandet ikke komme ned i maskinrum eller lukaf, da der er tætte luger og høje kanter, og dækket er selvlæsende. Klageren har anført, at skibet er under opsyn flere gange dagligt, og der er alarmer og automatiske pumper ved vandindtag. Skibet lå stabilt og normalt dagen før skaden, da han var ombord, og også kl. 4.10 på skadedagen, da en medarbejder fra kranfirmaet var forbi. Skibet fremstod klargjort og i god stand til sommerens sejlture. Klageren har anført, at bådkonsulent2 har håndteret forløbet ved og efter bjærgningen kritisabelt, idet han ikke sørgede for at få skibet på blokvogn eller bedding samme aften, hvor kranfirmaet stod

klar. Skibet stod herefter uden opsyn 4 uger ved kajen i selskabets varetægt, inden selskabet betalte kranfirmaet for fjernelse fra kajen. Herved forringedes skibets stand væsentligt, og selskabet var skyld i, at udgifterne til vragsjernelse blev unødvendigt store, idet udgifterne ved korrekt håndtering ville have været under 100.000 kr.

Af policen fremgår det, at forsikringen ikke dækker skade eller ansvar for skade, hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand – herunder alle former for nedbør. Forsikringen omfatter tillige ansvar for fjernelse af vrags (eget skib) – max 100.000 kr. Af forsikringsbetingelsernes punkt 3.4.b fremgår det, at forsikringen dækker skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.

Af rapport af 25/5 2022 fra bådkonsulent² fremgår det, at klageren har oplyst til konsulenten, at der har været problemer med indsivning af vand i kassen under badeplatformen, og at der er sat en søventil indvendigt i kassen ind til styremaskinerummet for udluftning af kondens. Konsulenten anfører, at denne søventil stod åben. Der kunne ikke ved undersøgelserne konstateres steder, hvor vandet skulle kunne være kommet hurtigt ind i skibet, idet skibet ikke lækkede vand ved løft. Konsulenten vurderer, at vandindsivning over tid i kassen under badeplatformen og videre ind i styremaskinerummet gennem den åbne ventil har fået skibet til at ligge tungt agter, så vand til sidst har kunnet komme ind af spygat og andre gennemføringer, hvorefter skibet hurtigt er sunket.

Bådkonsulent² har i et efterfølgende notat fastholdt sin vurdering og fastholdt, at søventilen mellem kassen under badeplatformen og styremaskinerummet stod åben. Konsulenten har anført, at dette kan verificeres af medarbejdere fra marineservice, der var nede i styremaskinerummet på undersøgelsesdagen og tog foto af den pågældende ventil, efter at have lukket denne. Konsulenten anfører, at vandlinjer på skroget viser, at platformen generelt lå dybt i vandet op til skibets synken. Endvidere ses sort fugemasse omkring platformen foretaget efter bundmaling. Konsulenten anfører, at klagerens betragtninger om forløbet efter bjærgningen er

Ankenævnet *for* Forsikring

25.

99004

forkerte, idet der ikke forelå den nødvendige tilladelse til at flytte skibet fra kajen over til nærliggende plads på skadedagen.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at der ikke er grundlag for at kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning for skaden på skibet med henvisning til, at skaden skyldes langsomt indtrængende vand, som er en skadeårsag, der er undtaget i policen og forsikringsbetingelserne.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at det fremgår af rapport af 25/5 2022 fra bådkonsulent², at han vurderer, at forliset skyldes, at der over tid er trængt vand ind i den relativt ny-etablerede kasse under badeplatformen, og at vandet har kunnet løbe videre gennem en åben søventil til styremaskinerummet. Herved er agterenden af skibet blevet tung og blevet presset ned, hvorefter vand på et tidspunkt har kunnet løbet ind over dækket til skibets øvrige rum. Af fotos fra pågældende morgen ses, at skibet er sunket med agterenden først. Nævnet finder, at skadeårsagen i den foreliggende situation må anses for at være langsomt indtrængende vand, idet vandet er trængt langsomt ind i kasse og styremaskinerum. Nævnet bemærker, at der ikke foreligger sagkyndige erklæringer til støtte for en anden skadeårsag end beskrevet af bådkonsulent², og der er ikke konstateret andre skader på skibet end beskrevet af konsulenten, som kunne give anledning til væsentligt vandindtag på skibet.

Nævnet finder, at klageren ikke har bevist, at udgifterne til vragsfjernelse har været nødvendigt store, eller at der er sådanne mangelfulde forhold ved selskabets sagshåndtering – efter skibet var blevet bjærget og henstod på kaj – at dette giver grundlag for at pålægge selskabet erstatningsansvar på almindeligt erstatningsretligt grundlag for klagerens tab som følge af skader på skibet og selvrisiko for vraghåndtering.

Nævnet bemærker, at selskabet den 25/5 2022 ved fremsendelse af besigtigelseskonsulentens rapport meddelte, at skaden på skibet ikke er omfattet af kaskoforsikringen. Af rapporten fremgår det videre, at "selskabet tilbyder, yderligere dækning til fjernelse af skibet fra kajen og

Ankenævnet *for* Forsikring

27.

99004

til opmagasineringsplads i nærområde efter forudgående prisindhentelse og accept fra selskab/undertegnede". Klageren havde herefter mulighed for at tage vare på sit skib.

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

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.



Svend Bjerg Hansen