

Ankenævnet *for* Forsikring

Den 13. december 2023 blev i sag nr. 99356:

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 klageskemaet af 10/2 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Grundstødning/påsejling af sten!! Jeg prøver at komme fri ved egen maskinkraft, dette kan ikke lade sig gøre. Konstaterer kraftig vandindtrængen, hvorefter mine 3 hovedpumper tændes!! Jeg dykker ned for at se hvad der er sket, kan konstatere jeg står på grund mellem bunden og en stor sten.

Jeg kommer ombord og kontakter straks SOK for assistance, de kommer efter ca 2 timer og bjærger skibet flot igen. I mellemtiden etablerer jeg nødgeneratoren 2 nødpumper, for at sikre total forlis, det lykkedes at holde maskinrum frit for vand, og vi kan derfor sejle ved egen hjælp og maskinkraft til ... havn, hvor vi kommer op på bedding.

Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?

Erstatning jævnfør min police, jeg har forsøgt at fremkomme med et forlig dog uden held. Samtidig undlader selskabets advokat at svare på mine spørgsmål."

I brev af 6/3 2023 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Påstand:

Indklagede fastholder sin afgørelse, der var en erstatningsberettiget betaling på kr. 104.825,00 til Klager.

Indklagedes bemærkninger til klageskriftet:

Indklagede er ikke helt klar over, hvad Klager konkret ønsker at opnå, når han påstår: *'Erstatning jævnfør min police, jeg har forsøgt at fremkomme med et forlig'*. Klager bør **opfordres** til at præcisere sin påstand.

Indklagede gør endvidere gældende, at selskabet ikke har besvaret Klagers klage (under sagsbehandling) og at selskabets advokat undlader at svare på Klagers spørgsmål. Indklagede mener at have besvaret alle Klagers relevante spørgsmål dels i sin korrespondance med Indklagede og dels med de til Indklagede fremsendte skadesrapporter fra sagen.

Indklagedes supplerende sagsfremstilling:

Twisten drejer sig om, hvilke skader der er dækningsberettigede efter Klagers forsikringspolice efter en grundstødning af hans hos Indklagede forsikrede trækutter årgang 1949.

Indklagede har betalt Klager for de skader på trækutteren, Indklagede mener kunne henføres til grundstødningen og efter policen. Indklagede har i sin bedømmelse heraf henholdt sig til 3 eksterne firmaers vurdering af skaderne og har betalt erstatning til Klager efter den mest gunstige skadesvurdering for Klager efter følgende forløb:

Den 28. juni 2022 modtog Indklagede en skadesanmeldelse på en grundstødning den 26. juni 2022 på det i sagen omhandlede skib (**bilag A**). Skibet – en trækutter årgang 1949 – var grundstødt under sejlads med Klager som fører og var påført nogle skader, som følger heraf.

Indklagede kontaktede straks den eksterne skadesbesigtiger [taksator 1] for en vurdering af skaderne. [Taksator 1] besigtigede skibet på land den 28. juni 2022 i ... Havn.

Efter indhentelse af reparationsoverslag fra Klagers værft i ... udfærdigede [taksator 1] sin skadesrapport den 7. juli 2022, der samtidig blev sendt til Klager.

Skadesrapporten med bilag fra [taksator 1] vedlægges som **bilag B**.

Skadesrapporten gennemgik reparationsoverslaget fra Klagers værft i ... og konkluderede, hvilke skader [taksator 1] fandt dækningsberettigede efter policen (se oversigten i skadesrapportens 'KONKLUSION'). Dog havde [taksator 1] under afsnit 'BESIGTIGELSE' i skadesrapporten stillet sig tvivlende overfor, om skader på skibets propeller hidrørte fra grundstødningen, men valgte at lade tvivlen komme Klager til gode og medtog propellerskaden som dækningsberettiget med 30 % efter afskrivning, jfr. forsikringsbetingelserne (skade nr. 5 i Skadesrapporten (bilag B)).

Skadesrapporten (bilag B) opgjorde detaljeret under afsnit 'ØKONOMI' de enkelte skader og med hvor meget grundstødningsskaderne var forsikringsdækket. Herefter udgjorde skaderne kr. 94.048,75 inkl. moms, der efter fradrag af selvrisiko kr. 24.000,00 blev fordelt med kr. 70.048,75 til Klager. [Taksator 1] undtog nogle påberåbte skader fra forsikringsdækning, da de ikke kunne henføres til grundstødningen.

Den 12. juli 2022 havde Klager indsigelser til [taksator 1's] skadesrapport, jfr. **bilag C**.

Samme dag den 12. juli 2022 besluttede Indklagede at igangsætte en '2. opinion' af skaderne ved den eksterne skadesbesigtiger, rådgivende skibsinspektør [taksator 2] fra ..., jfr. **bilag D**.

Samme dag den 12. juli 2022 besigtigede [taksator 2] skibet i ... og udarbejde sin skadesrapport den 15. juli 2022, der vedlægges som **bilag E**.

De af Indklagede påberåbte skader fra grundstødningen var i skadesrapporterne indelt i Zone 1, Zone 2 og Zone 3 og propellen på trækutteren. [Taksator 2] vurderede det økonomiske i skaderne efter det samme prisoverslag fra [værft] i ..., som [taksator 1] havde modtaget (se bilag B).

[Taksator 2] vurderede i sin skadesrapport (bilag E sidste side) omfanget af de dækningsberettigede skader og det økonomiske overslag heri til at udgøre en erstatning på kr. 100.000,00 + moms med fradrag af selvrisiko kr. 24.000,00 eller i alt en erstatning på **kr. 101.000,00**. For specifikation af denne skadesopgørelsen se **bilag F** (tilbud fra [propelfirma] og overslag fra [værft]), der for så vidt angår overslag fra [værft] var det samme overslag, som er fremlagt i [taksator 1's] skadesrapport, men påført [taksator 2's] håndskrevne beregninger). Tilbuddet fra [propelfirma] i [taksator 2's] skadesrapport var blevet større (ny propel grundet ferie og tid; kr. 103.000 + moms) end skønnet hos [taksator 1] (repareret propel; kr. 78.062,50). Klager har dog kun afholdt en mindre egen betaling på propeller reparationen.

Med baggrund i [taksator 2's] skadesrapport (bilag E) besluttede Indklagede den 19. juli 2022 overenstemmende en kontant erstatning til Indklagede på **kr. 101.000,00**, hvilket blev meddelt Indklagede, jfr. **bilag G**.

Klager var dog ikke tilfreds med Indklagedes beslutning og havde problemer med vandindtrængen i trækutterne, efter denne var søsat efter udført reparation hos [værft].

[Taksator 2] checkede sin skaderapport hos ekspert [taksator 3] (tidligere ... værft i ...) for en '3. opinion', der i e-mail af 27. juli 2022 fandt [taksator 2's] skadesrapport '*proffessionelt og korrekt udført*'. Se korrespondancen herom i **bilag H**.

Indklagede rykkede den 1. september 2022 for Klagers tilbagemelding af Indklagedes fremsendte tilbud om kontanterstatning, jfr. **bilag I**.

I september 2022 forelå faktura fra [værft], der resulterede i, at Søassurancen korrigerede sit tidligere tilbud på kontanterstatning op med kr. 3.060,00 + moms, således at erstatningsberegningen var som følger: kr. 103.060 + moms = 128.825,00 minus selvrisiko kr. 24.000,00 eller ialt en beslutning på en kontanterstatning på kr. 104.825,00 (se Klagers fremlagte bilag; email af 22. september 2022 fra Indklagede/...), hvilket beløb er udbetalt Indklagede i november 2022.

Klager protesterede mod denne erstatningsopgørelse, hvilket Indklagede ikke kunne imødekomme, hvorfor nærværende klage er fremkommet.

Anbringender:

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende at

- de fra kaskoforsikringens undtagne skader, jfr. skadesrapporterne, ikke er opstået ved grundstødningen, jfr. skadesrapporterne (men antagelig nærmere er udtryk for manglende vedligehold eller forkert udførte arbejder på trækutterne), idet bemærkes at
 - kaskoforsikringen omfatter 'Fartøjets skrog', jfr. policens punkt 3.1 a)
 - skader på skibet efter grundstødning dækkes, jfr. policens punkt 3.4 a)
 - at fartøjet kun skal sættes i samme stand, som rimeligt modsvarer den, som fartøjet havde umiddelbart før skaden skete, jfr. policens punkt 6.2 a)
 - skaden kun dækkes, hvis den er pludselig opstået og en tydelig udefrakommende hændelse, jfr. policens punkt 3.4 d)
 - kaskoforsikringen ikke dækker slid, alder, råd, rust, tæring, orm, svamp, osmose (glasfiberpest) eller andre årsager som kan ligestilles hermed, jfr. policens punkt 3.6 g)

og særligt for propellen, at den alene dækkes med en erstatningsprocent på 30 %, da den er mere end 15 år, jfr. policens punkt 6.5 d).

Indklagede har i sin bedømmelse og afgørelse af sagen fulgt de 3 besigtigelsesmænds vurdering af, hvilke skader der kunne henføres til grundstødningen, og hvilke påberåbte mangler/skader der ikke kunne henføres til grundstødningen."

Klageren har i brev af 9/3 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"Indklagedes bemærkninger til klageskrift:

Indklagede mener at have besvaret klagers spørgsmål.

Indklagede bedes fremlægges dokumentation for besvarelsen af de af klager stillede spørgsmål i skrivelse til 'Søassurancen' November 2022.

Følgende spørgsmål står stadig ubesvaret:

1. Indledningsvist skal jeg dog bede Dem bekræfte, at De jf. FAL's § 32 stk. 3, vil være indforstået med, at afholde rimelige udgifter til advokatbistand såfremt der udenretsligt ikke kan opnås enighed i denne sag.
2. De bedes endvidere for god ordens skyld bekræfte, at den indtrufne hændelse er omfattet af den etablerede forsikring.
3. For så vidt angår omfanget af den skade der er sket på fartøjet, skal jeg bede Dem redegøre for, hvad De mener der kan henføres til skadebegivenheden og såfremt De fastholder, at kun dele af den opståede skade på fartøjet kan henføres til hændelsen, den saglige begrundelse herfor.
4. De bedes specifikt redegøre for hvilke skader De ikke anser som en følge af grundstødningen og hvorfor.
5. Endelig skal jeg anmode Dem om, at redegøre for på hvilket grundlag og med hvilken hjemmel De har foretaget en reduktion i erstatningsforslaget i forhold til den foreliggende reparationspris. De bedes redegøre specifikt for de enkelte punkter hvor De tilbyder mindre end den fakturerede reparation.

Indklagede har behændigt undgået at svare på de rejste spørgsmål og jeg forventer uddybende svar på alle punkter og hvis indklagede ikke formår dette, da en realitetsbehandling og imødekommelse af det rejste erstatningskrav.

Indklagedes supplerende sagsfremstilling:

Det er korrekt at der har været 2 taksatorer på skibet, ingen af D'herrer har dog været ombord på skibet da det lå i vandet, alle vurderinger er således 'subjektive' som det i øvrigt også er beskrevet i rapporten fra bl.a. [taksator 1].

Klager står uforstående overfor hvordan [taksator 3] kan udtale sig om skibets vedligeholdelsesmæssige stand, idet han aldrig har været ombord på skibet, og hans udtalelser er efter min opfattelse en meget 'arrogant' måde at nedgøre mit skibs tilstand på og samtidig, uden belæg, at bekræfte sine kollegaers rapporter.

Det tangerer 'kartel'-lignende tilstande inden for denne gruppe af taksatorer og specialister når man uden besigtigelse eller nærmere kendskab til skibet og skaden, i den grad kan bekræfte hinanden.

Anbringender:

Indklagede gør gældende at, 'de fra kaskoforsikringens undtagne skader, jf. skaderapporterne, ikke er opstået ved grundstødningen (men antagelig nærmere er udtryk for manglende vedligehold eller forkert udført arbejde på trækutteren)...

Klager er ikke enig, idet skibet jo netop kom lige fra en tur på bedding, hvor det efter en grundig gennemgang og kalfatring, udskiftning af div. is forhudnings plader, primning, bundmaling, udskiftning af anoder, servicering af propel, udskiftning af 'svinger montageklodser' udvendig og indvendig, samt almindelige vedligeholdelsesmæssige opgaver, herunder også kitning og maling af fribord.

Billeder fra [taksator 1] taler jo sit eget sprog herom. I øvrigt var en af hans bemærkninger ved vores møde, at han endda gerne ville komme i betragtning som evt. 'køber' i det han aldrig havde set så nydeligt et skrog på en trækutter..... skibet er dog ikke til salg.

Derudover kan der yderligere fremlægges dokumentation for alle udførte arbejder med flere billeder hvis der måtte være behov.

Vedligeholdelse er, siden købet af skibet i 1999, udført hvert 2/3 år under kyndig vejledning af [værft].

Den i øvrigt ikke underbyggede påstand om manglende vedligeholdelse må således klart tilbagevises. Skibet blev ilagt d. 20.6.2022 og lå således stille i vandet, uden vandindtrængen.

Vi påbegyndte sejlturen imod vores hjemhavn, da hændelsen med påsejling/grundstødning skete.

Indklagede gør gældende at fartøjet skal sættes i samme stand, som rimeligt modsvarer osv...

Klager er enig heri og det er egentlig også det der stilles krav om 'et tæt skib efter grundstødning' og ikke andet.

Hvis der måtte være behov, finder der adskillige videofilm hvor det tydeligt fremgår hvor vandet kommer fra.

De 2 rapporter beror på 'subjektive vurderinger' og den sidste rapport er efter min opfattelse helt uvedkommende, idet pågældende aldrig har set skibet.

Igen må jeg understrege at de mekaniske skader og revner på Ters inde i propellen ikke skyldes slid men direkte påvirkning af skruen ved påsejling, dette har [taksator 1] jo også fået beskrevet fra [propelfabrik].

Jeg accepterer dog de 30 % erstatning for opretning og svejsning af propelblade.

Jeg fastholder således mine krav om fuld skadesdækning på vandindtrængen og de 30 % dækning af propel/blad skaden, samt 100 % dækning på ters skaderne."

Selskabets advokat har i brev af 13/4 2023 til nævnet bl.a. bemærket:

"Ad Klagers spørgsmål

Klager mener i sit svar, at 5 spørgsmål fra ham er ubesvaret. Indklagede mener at have besvaret alle Klagers relevante spørgsmål.

Til de opremsede spørgsmål 1. til 5. bemærkes, at Indklagede mener, at spørgsmålene 2. til 5. er besvaret i de fremlagte skadesrapporter. Indklagede har ikke mere at tilføje.

Hvad angår Klagers spørgsmål 1 (FAL § 32 stk. 3) bemærkes, at Klager ifølge sin police er forsikringsdækket med retshjælp. Tilsagn om retshjælp vurderes konkret først efter ansøgning fra Klagers advokat, hvis denne vil påtage sig en retssag om tvisten, jfr. policebetingelserne. Dækningen (f.eks. maksimal dækning og selvrisko m.v.) følger policens bestemmelser. Er betingelserne for at opnå retshjælp opfyldt på ansøgningstidspunktet, meddeles der retshjælp til Klager på de i policen anførte vilkår.

Ad Indklagedes supplerende sagsfremstilling

[Taksator 3] har kommenteret [taksator 2's] skadesrapport.

Klager fremsætter flere udokumenterede postulater (f.eks. arrogante udtalelser, kartel lignende tilstande), som Indklagede ikke behøver at besvare, i og med de er udokumenterede.

Ad Anbringender

Indklagede henholder sig til de indhentede skadesrapporter, der begrundet Indklagedes afgørelse i sagen fremfor Klagers ønske om dækning i sagen.

Ad Erstatningsopgørelsen ('..samme stand, som rimeligt modsvarer osv..')

Klagers økonomiske krav er stadig ukonkret opgjort."

Ankenævnet for Forsikring

7.

99356

Hertil har klageren i brev af 12/5 2023 til nævnet bl.a. anført:

"Indledningsvis vil jeg dog gerne kvittere for den udmærkede service der er blevet mig ydet fra SØ-assurancens skadeafdeling.

Der savnes stadig svar fra indklagedes advokat på følgende spørgsmål:

2. *De bedes endvidere for god ordens skyld bekræfte, at den indtrufne hændelse er omfattet af den etablerede forsikring.*
3. *For så vidt angår omfanget af den skade der er sket på fartøjet, skal jeg bede Dem redegøre for, hvad De mener der kan henføres til skadebegivenheden og såfremt De fastholder, at kun dele af den opståede skade på fartøjet kan henføres til hændelsen, den saglige begrundelse herfor.*
4. *De bedes specifikt redegøre for hvilke skader De ikke anser som en følge af grundstødningen og hvorfor.*
5. *Endelig skal jeg anmode Dem om, at redegøre for på hvilket grundlag og med hvilken hjemmel De har foretaget en reduktion i erstatningsforslaget i forhold til den foreliggende reparationspris. De bedes redegøre specifikt for de enkelte punkter hvor De tilbyder mindre end den fakturerede reparation.*

Indklagede misforstår bevidst spørgsmål:

1. *Indledningsvist skal jeg dog bede Dem bekræfte, at De jf. FAL's § 32 stk. 3, vil være indforstået med, at afholde rimelige udgifter til advokatbistand såfremt der udenretsligt ikke kan opnås enighed i denne sag.*

Dette spørgsmål vedrører, som det fremgår, ikke retshjælpsdækning, men FAL's § 32. Det er tilsyneladende for meget at forvente at indklagedes advokat svarer på de rejste spørgsmål, men vi kan lade dette spørgsmål ligge til Ankenævnets afgørelse foreligger.

Det må konkluderes, at indklagede ikke er i stand til at svare konkret på de stillede spørgsmål og jeg overlader til Ankenævnet, at drage konsekvensen heraf.

Med hensyn til skibets vedligeholdelsesstand vedlægges udtalelse fra [værft] v/... hvoraf blot skal fremhæves **'Det er efter vores vurdering et af de mest velholdte og bedst passede træskibe'**

Udtalelsen indeholder også den efterspurgte dokumentation for [taksator 1's] adfærd, som ikke behøver yderligere kommentarer herfra.

Det angivelige ukonkrete erstatningskrav fremgår af mine tidligere skrivelser:

Jeg fastholder således mine krav om fuld skades dækning 100 % på vandindtrængen, samt 100 % dækning på ters skaderne og de 30 % dækning af propel/blad skaden.

Derudover har jeg i forbindelse med selve skaden brugt mere end 80 timer aktivt med båden, etablering af pumper, skadestop, affugtning, rengøring af motorrum og kahytter i bunden af skibet, samt deltagelse hver gang skibet op og ned for at sikre skibet.

Dette bør efter min mening også værdisættes i et eller andet omfang. Kravet fremgår tydeligt jf. tidligere vedlagte Bilag/fakturaer."

Af brev af 26/5 2023 fra selskabets advokat til nævnet hedder det bl.a.:

"Klager synes at mangle svar på en række spørgsmål. Indklagede mener allerede at have svaret herpå, men for god ordens skyld knytter Indklagede følgende kommentarer til klagerens opremsede spørgsmål i kommentaren fra 12. maj 2023 som følger:

Ad 2 – Ja, hændelsen som der er ydet forsikringsdækning til, er omfattet af den etablerede forsikring. Det fremgår også af, at Indklagede har udbetalt erstatning i sagen til Klager.

Ad 3 – Indklagede henviser til sagens skadesrapporter og den omfattende korrespondance i sagen, der også er fremlagt i sagen, herunder **bilag J**. Indklagede mener, at skadesrapporterne og korrespondancen klart har besvaret spørgsmålet.

Ad 4 – Indklagede henviser til sagens skadesrapporter og den omfattende korrespondance, der også er fremlagt i sagen, herunder **bilag J**. Indklagede mener, at skadesrapporterne og korrespondancen klart har besvaret spørgsmålet.

Ad 5 – Indklagede henviser til sagens skadesrapporter og den omfattende korrespondance, der også er fremlagt i sagen, herunder **bilag J**. Indklagede mener, at skadesrapporterne og korrespondancen klart har besvaret spørgsmålet.

Ad 1 – Jeg misforstår ikke bevidst Klagers spørgsmål om FAL § 32 stk. 3. Til Klagers orientering vedlægges udskrift fra lovsamlingen Karnov om FAL § 32 med noter (**bilag K**). Det fremgår af note 117 heri, hvorledes bestemmelsen skal forstås, når en sag som her er underlagt Ankenævns behandling. Indklagede har den 20. september 2022 oplyst Klager om klagevejledning i sagen til Ankenævnet for Forsikring ved Indklagedes endelige afgørelse af forsikringsdækning, jfr. **bilag J**.

Den udaterede udtalelse/tilstandsvurdering af skibet fra [værft] til sin kunde [klageren] om skibets vedligeholdelsesstand og om Indklagedes [taksator 1] har Indklagede ingen bemærkninger til, udover at Indklagede ikke er enig heri."

Nævnet har fået forelagt yderligere korrespondance fra parterne – breve/emails af 12/6 2023 og 23/6 2023 – samt bilag i øvrigt fra sagen. Af skadeanmeldelse af 28/6 2022 fremgår bl.a.:

"Havaridato

26-06-2022 ... ca. 11.00

...

Hvordan opstod skaden?

Vi sejlede fra ... mod nord og ramte pludselig en sten der ragede ca 1 meter op over havbunden ud for ..., stop fast og måtte anmode SOK om bjærgnings assistance. Efter ca. 2 timer hvor skibet havde stået/ligget lidt skævt og slået sig imellem bund og sten blev vi bragt flot, og kunne ved egen hjælp og men en ekstra pumpe i motorrum, sejle retur til ..., hvor skibet i går blev taget op for besigtigelse.

Beskrivelse af skadens omfang

Visuelt er der skader på strøgkøl og sokkel til ecco-lod, men der er mange steder der var vandintrængen særligt i motorrum og front af skibet. Værftet går her til morgen i gang med en grundig undersøgelse af hele skibsbunden/kalfatring mm. for skader."

Af skadesrapport af 7/7 2022 fra taksator 1 fremgår bl.a.:

"Besigtigelse

Besigtigelse af, Kutter, 45 Fod, fra 1949, 73 år gammel i ... havn d. 28. juni, båden lå på land. Jeg besigtiger sammen med reparatør og FT. Jeg besigtiger kun udvendig, da jeg ikke kunne komme op i båden.

Der er sket skade på:

Skade nr. 1: Strårkøl.

Skade nr. 2: Spuns i Hæl.

Skade nr. 3: Svingerklods.

Skade nr. 4: Kalfatring.

Skade nr. 5: Propel.

Skaden er sket ved grundstødning. Båden er blevet utæt med vandintrængen til følge.

Jeg kan se skader på strårkøl og hæl. Jeg kunne ikke se skade på svingerklods. Bådebyggeren har med kridt tegnet på skroget de steder hvor han mener der skal kalfatres. Jeg har ikke set nogle steder hvor værket er skubbet ud, og malingen oven på værket er de fleste steder helt intakt, så her har der ikke fundet kompression sted. Båden er delt op i 3 zoner. Zone 2 og 3, har ingen sammenhæng med den anmeldte skade. Jeg har ikke rigtigt et overblik over hvornår og hvilke områder der er gået efter for spir og udført vedligeholdelse på skroget, da der ikke er nogen synsrapport over dette. Men efter min mening er det normalt vedligeholdelsesarbejde at gå planker og spir igennem for løstsiddende og tæring. Flere af is-pladerne var tæret, hvilket tyder på at båden og også spirne ikke er beskytten nok mod galvanisk tæring. Propellen var ikke anmeldt som skade fra starten, da jeg blev gjort opmærksom på dette tog jeg på endnu en besigtigelse. Jeg så nogle svage buer og mange tæring og reparationer på propellen under første besigtigelse, og da skaden ikke var anmeldt, gik jeg ud fra at dette var gamle skader. Jeg har svært ved at finde en sammenhæng mellem grundstødningen og skaden på propellen, da den sidder meget langt oppe og er godt beskyttet, og der er ingen tegn på at noget har ramt skroget i dette område. Jeg kan ikke afvise at det er raster fra træstrårkølen som har ramt skruen i forsøg på at komme af stenen.

Ovenstående besigtigelse er foretaget uden destruktive indgreb, brug af værktøj og igen mekaniske tests er udført. Denne rapport er udarbejdet efter bedste skøn og overbevisning på grundlag af de forhold og oplysninger der var tilstede ved besigtigelsen, men med undtagelse af forhold der ikke kunne besigtiges. Besigtigelse foretaget og rapport udfærdiget uden præjudice og med forbehold for assurandørens erstatningspligt i.h.t. gældende police.

...

Skade 1: Hæl, mærker efter grundstødning.

...

Skade 2: Ekkolod/svingerklods, ingen synlige skader, udover skader fra værktøj brugt til at fjerne pladen med.

...

Skade 3: Stråklø, mærker efter grundstødning.

...

Skade 4: Kalfatring. jeg kan kun meget få steder se at kalfatringen har taget skade af grundstødningen.

...

Skade 4: Propel

...

Skade 4: Her et eksempel på et afmærket område, som er med i tilbuddet, men som ikke er en skade, men manglende vedligeholdelse/dårlig kalfatring.

...

Skade 4: Her et andet eksempel på et afmærket område, som er med i tilbuddet, men som ikke er en skade, men manglende vedligeholdelse/dårlig kalfatring.

...

Tæring: Tæring i isforhudning tyder på manglende galvanisk beskyttelse.

...

Konklusion

Skade nr. 1: Stråklø, er dækket, der er overensstemmelse mellem grundstødning og skade.

Skade nr. 2: Ekkolod/svingerklods, er ikke dækket, der er ikke overensstemmelse mellem grundstødning og skade.

Skade nr. 3: Hæl, er dækket, der er overensstemmelse mellem grundstødning og skade.

Skade nr. 4: Kalfatring - skal kun kalfatres i de områder hvor skaden er dækket, dvs. 25 % af Zone 1.

Skade nr. 5: Propel er dækket, erstatningsprocenten er 30%. da propellen er over 15 år

...

Skaden er dækningsberettiget

§ 3.1 Kaskoforsikringen omfatter følgende

b) Fartøjets maskineri og motor, dog ikke drift- eller slitageskader.

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

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

§ 6.5 Faste afskrivningsregler

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

...

Økonomi

Selvrisiko = 24.000,- kr.

Egenbetaling = 114.187,45 kr.

SØDAs andel = 70.048,75 kr.

Ankenævnet for Forsikring

11.

99356

...

Beregning/taksering					
	Erstatningsprocent	Enhed	Enhedspris u. Moms	Pris uden Erstatningsprocent	Pris med Erstatningsprocent
Bedding op og ned	100 %	1	kr. 4.080,00	kr. 4.080,00	kr. 4.080,00
Ståddage på beddingsvogn	100 %	18	kr. 450,00	kr. 8.100,00	kr. 8.100,00
Zone 1, Mandetimer Opklodsning for adkomst	100 %	22	kr. 547,00	kr. 12.034,00	kr. 12.034,00
Mandetimer Zone 1; Kalfatring, rabatning	25 %	37	kr. 547,00	kr. 20.239,00	kr. 5.059,75
Beg Zone 1	25 %	15	kr. 82,00	kr. 1.230,00	kr. 307,50
Værk zone 1	25 %	5	kr. 139,00	kr. 695,00	kr. 173,75
Mandetimer: Spurs i hæl	100 %	16	kr. 547,00	kr. 8.752,00	kr. 8.752,00
Egetræ	100 %	1	kr. 500,00	kr. 500,00	kr. 500,00
Skumlim	100 %	1	kr. 50,00	kr. 50,00	kr. 50,00
Dokskruer Rustfri 160 mm	100 %	10	kr. 25,00	kr. 250,00	kr. 250,00
Mandetimer: Skifte stråkel	100 %	16	kr. 547,00	kr. 8.752,00	kr. 8.752,00
Bagetræ	100 %	1	kr. 500,00	kr. 500,00	kr. 500,00
Tjærefil	100 %	1	kr. 45,00	kr. 45,00	kr. 45,00
Dokskruer Rustfri 120mm	100 %	30	kr. 16,50	kr. 495,00	kr. 495,00
Sigma Vikote 18 primer til stråkel	100 %	1	kr. 118,00	kr. 118,00	kr. 118,00
Mandetimer: Bundmaling og spraymaling af propel	0 %	6	kr. 547,00	kr. 3.282,00	kr. 0,00
Bundmaling, Bravo II, 5 l.	0 %	2	kr. 1.840,00	kr. 3.680,00	kr. 0,00
Hempel Prop primer 0,5 l. spray	0 %	2	kr. 160,00	kr. 320,00	kr. 0,00
Hempel Prop NCT 0,5 l. spray	0 %	2	kr. 249,60	kr. 499,20	kr. 0,00
Mandetimer: Udfugning af svingerklods	0 %	24	kr. 547,00	kr. 13.128,00	kr. 0,00
Egetræ	0 %	1	kr. 450,00	kr. 450,00	kr. 0,00
Tec 7	0 %	1	kr. 123,20	kr. 123,20	kr. 0,00
Rustfri syrefast spurskrue 6 x 120	0 %	6	kr. 8,26	kr. 49,56	kr. 0,00
Mandetimer: Demontering af propel	100 %	3	kr. 547,00	kr. 1.641,00	kr. 1.641,00
Mandetimer: Kørsel med propel	100 %	4	kr. 547,00	kr. 2.188,00	kr. 2.188,00
Reparation af propel ved Kørsel Propeller A/5	30 %	1	kr. 62.450,00	kr. 62.450,00	kr. 18.735,00
Mandetimer: Montering af propel	100 %	4	kr. 547,00	kr. 2.188,00	kr. 2.188,00
Støvnvænsted	100 %	2	kr. 100,00	kr. 200,00	kr. 200,00
Kørsel	100 %	205	kr. 4,00	kr. 820,00	kr. 820,00
Diverse slibe-, beskyttelses- og hjælpematerialer	25 %	1	kr. 1.000,00	kr. 1.000,00	kr. 250,00
Zone 2 Mandetimer: Kalfatring, rabatning	0 %	8	kr. 547,00	kr. 4.376,00	kr. 0,00
Beg zone 2	0 %	3	kr. 82,00	kr. 246,00	kr. 0,00
Værk zone 2	0 %	1,5	kr. 139,00	kr. 208,50	kr. 0,00
Zone 3 Mandetimer: Kalfatring, rabatning	0 %	6,5	kr. 547,00	kr. 3.555,50	kr. 0,00
Værk zone 3	0 %	1	kr. 139,00	kr. 139,00	kr. 0,00
Beg zone 3	0 %	2,5	kr. 82,00	kr. 205,00	kr. 0,00
I alt				kr. 166.588,96	kr. 75.239,00
Moms				kr. 41.647,24	kr. 18.809,75
I alt inkl. Moms				kr. 208.236,20	kr. 94.048,75
Selvtisiko					kr. 24.000,00
Egenbetaling					kr. 114.187,45
SØDAs andel					kr. 70.048,75

...

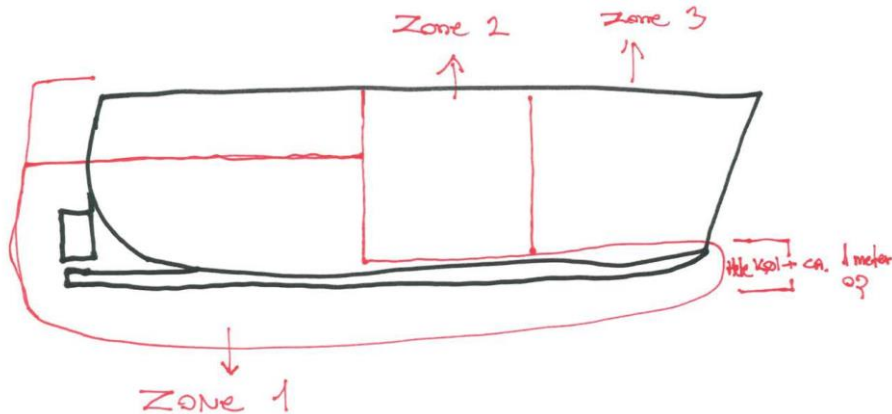
Tilbud

...

Ankenævnet for Forsikring

12.

99356



Klageren har i mail af 12/7 2023 til taksator 1 bl.a. bemærket:

"Først nu har jeg fået din rapport, og jeg må sige jeg mildest talt er forbløffet over din vurdering af skaderne.

1. Jeg har og værftet har en helt anden opfattelse af vore aftaler om kalfatring, i det vi jo på det første møde netop aftalt at agter delen frem til støtterne på vognen i midten var tydeligt påvirket af grundstødningen og i kampens hede accepterede jeg vi opdelte hele skibet i 3 zoner som tegnet og beskrevet, dog skulle hele kølen eftergået op imod de første planker.

At du så yderligere reducere med 75 % hører ingen steder hjemme.

2. Strøgkølen / Skaden er vi enige om fuld dækning

3. Ekkolod Klods og transducer var tydeligt skadet se dit eget billede hvorfor ikke dækning her??

4. Skrue totalskadet se beskrivelse fra ... propeller!!!

Alt i alt er min opfattelse af dine subjektive vurderinger (som du jo selv beskriver dem) helt uacceptable !!!

I øvrigt kan jeg kun finde 2 forbehold i min police, hvor der tales om max beløb for bjærgning og erstatning ved skader på sejl og rig!!!"

I mail af 12/7 2023 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Jeg har netop vendt din mail med vores skadechef, det er besluttet at lave en 2. opinion. [Taksator 2] fra ... er sat på sagen og vil kontakte dig snarest.

På den baggrund vil han modtage sagen uden nogle informationer, andet end det som [taksator 1] modtog i 1. omgang. Han vil dog modtage det overslag som er modtaget fra [propelfabrik] samt det overslag fra [værft]."

Af rapport af 15/7 2022 fra selskabets rådgivende skibssingeniør/taksator 2 fremgår bl.a.:

"Vedrørende Grundstødning med skader på straahæl, samt skruetøj

...

Indledning

Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Søassurancen Danmark, foretaget besigtigelse i sagen den 12. juli 2022.

Sagen drøftet med ft, [klageren] i telefonen d. 12 juli, da han er i ... kan han ikke være tilstede, undertegnede vurderer dog heller ikke dette er nødvendigt for en besigtigelse og vurdering af skader ud fra tilsendt materiale.

Skibet er under reparation og undertegnede har ikke opholdt denne.

For vurdering er der modtaget billeder i sagen fra besigtigelsen 28 juni samt overslag fra [værft] med zone inddeling og priser fra ... på ny propel/ reparation. Propel vurderes ud fra billeder 4 juli.

...

Besigtigelse

12 juli. Skibet står på bedding, ... er i gang med kalfatring og ... er i gang med straahæl.

Zone 1 på tegning er besigtiget:

Zone 1 går omkring skruebossen agterskib ca. op til VI og køl, spunding frem til stævnen. Billeder fra den 28. juni er set. Stråkøl er rykket af skibet fra agt hæl og frem til før midtskibs.

Forreste del af straakøl har ikke tegn på kollision med sand, sten og vurderes at skibet har stået med agterskibet/hælen i sten og evt. som ft oplyser i klemme imellem sten.

Område der kan være berørt af hændelsen i kalfatring er ved skruebossen og ved spunding agt/frem midtskibs - ft oplyser omkring vandindtrængen omkring særligt motorrum og dette kan evt. være opstået eller forværret ved dette – men primær årsag til det sker er dårlig værk/kalfatring.

Der foreligger mange billeder af hændelsen og disse viser ikke kalfatring er berørt af dette, det ses tydeligt på billeder at værk, antifouling ikke har arbejdet og vil ikke kunne (såfremt værk/kalfatring er i orden) skades ved dette.

Agt ved bjørn er skibet beslået på billeder fra 28 juni og under besigt den 12 juli ses udkradset værk i større nåde her.

Straahæl er på billeder 28 juni skadet og relateret. Billeder af propel viser slag på blade og relateret.

Zone 2, Zone 3 besigtiget

Der foreligger et billede med zone inddeling herunder zone 2 og zone 3, skibet er besigtiget i dette område og der er ikke skader der er relateret til denne hændelse.

... har kradset flere stød ud og lokal kalfatre hvor denne er dårlig men det er aldersrelateret – undertegnede finder dog heller ikke der vil være større utætheder her.

Generelt:

Generelt vurderer undertegnede der er tale om vedligehold i værk/kalfatring Zone 2 og 3 og dette går undertegnede ud fra værftet inden opstart for en god ordens skyld og faglighed oplyser ft, herunder om han vil have dette lavet.

Zone 1 er meget op streget af ... og igen er det primære her vedligehold – men undertegnede finder det rimeligt man går ind i en andel af dette herunder omkring skruebossen, bjørnen, samt selvfølgelig straaakøl og propel reparation iht betingelser – øvrige områder er vedligehold.

Fotos

- Område ikke skadesrelateret.
- Straahæl og lokal kalfatring spunding relateret – bund i øvrigt eller omkring forhudning – ikke relateret.
- Straahæl samt spunding, rundt ved bjørn kan accepteres/blå streg og ned op og agterud – resten er vedligehold og R betyder rabattes og K betyder kalfatring – R/K over streg er vedligehold!
- Stb for skib – vedligehold.
- Antifouling ikke berørt – alm. vedligehold.
- Svinger var kradset op! – kan ikke vurdere dette – men kan ikke se nogen årsagssammenhæng med dette under blå streg og agterud ok – resten er alm. vedligehold
- Straakøl relateret
- Ingen skadesrelateret skader – alm. vedligehold
- Relateret.
- Relateret blå pil og nedefter.
- Propel laves normalt med skader som her – men kan ikke vurderes i dag herfra. Så må gå ud fra priser ... og afskrivning iht tabel.
- Kan ikke vurdere – har ikke se billede af en skade og ud fra klods ikke relateret.
- Klods ved svinger 12 juli. – ældre skader
- 12 juli – ... kalfatre. – slår værk i – ikke relateret
- ... laver en del stød – alm. vedligehold.
- Ældre skader.
- Gaber ved skruebossen og bjørn – var beslået i område – vælger en andel af dette selv om det visuelt er mest vedligehold på tidligere billeder.
- GI værk kradser ud ved bjørn, skruebos.
- Ok til rep her ved spunding.

Konklusion

Skibet har skader på straaahæl som skal skiftes til frem lige før midtskibs. Spuning kalfatring samt accepteret op langs skrue/køltræ. Propel dækning iht betingelser.

Ankenævnet for Forsikring

15.

99356

Påhængsmotorer, drev og propel vil uanset stand ved totalskade eller delskade blive erstattet med følgende procent af nyværdien for tilsvarende ny genstand – ældre og 15 år – erstatningsprocent = 30.

Økonomi

Dækning propel iht betingelser, samt dækning delvis områder i Zone 1.

Optagning, søsætning samt stå dage.

Reparation overslag består af 4 sider som er gennemgået og sammenholdt med skaden på [båd] Zone 1, har undertegnede valgt en 50 % dækning men skader er primært vurderet som vedligehold på kalfatring og dette skal ses som et maks dækket beløb ud fra tilsvarende skader mere end overslags priser fra [værft].

Tilbud side 1 dækket op til kr.	44.848,00
Tilbud side 2 dækket op til kr.	17.492,20
Tilbud side 3 dækket op til kr.	37.296,00 (inkl. propel andel)
Tilbud side 4 dækkes op til kr.	

Samlet dækning ekskl. moms. kr. 99.636,20 + moms.

Afrundet dækning kr. 100.000 + moms = kr. 125.000 - Selvrisiko iht police.

Til info så har ft selv afholdt udgift overfor ... på propelreparation - ... informeret.

...

Tilbud

...

[Propelfabrik:]

Vare	Tekst	Antal Enhed	Salgspris	I alt
062063	Nød-reparation uden garanti af propelblade 3-stk. blade i MnBz CU-2 har bladtipper bukket, en del buler og hak som desværre ikke kan svejses pgs. af-zinkning/tæring. 1 blad har åbnet sig 0,58 mm i fod/sælen og er blevet revnetestet. Der er ingen revner, men foden skal rettes op. 1 stk. tap i bladfor er 0,2 mm deform. Propellen vil blive reduceret med 10 mm i diameter fordi den ikke kan svejses. Nød-opretning, slibning og afbalancering.	1,00 Stk	37.715,00	37.715,00
062063	Reparation af Ters 1 spor i ters har åbnet sig 0,98 mm, hvilket betyder at alle 3 spor skal fræses op 2 mm.	1,00 Stk	12.570,00	12.570,00
062063	Fræstiling af 3 stk. kullseklodser på oværmål Vi gør opmærksom på at det er tvivlsomt om vi kan nå at reparere propellen før vi går til 2 ugers sommerferie! Vi kan tilbyde 1 stk. Ny komplet 3-bladet CP-Propelhoved med blade ø 890 mm i NiAlBz CU-3. Pris kr. 103.000,00 + moms Leveringstid ca. 12 uger	3,00 Stk	4.055,00	12.165,00

30% dækning maks!
= 30900 + m

Ankenævnet for Forsikring

16.

99356

...

[Værft:]

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
Bedding op og ned, [redacted] ✓	1	stk.	4.080,00	4.080,00
Ståddage på beddingsvogn, [redacted] ✓	18	stk.	450,00	8.100,00
Zone 1				
Mandetimer: Opklodsning for adkomst, fjerne plader på hælen og rundt om slingerklods (meget besværligt pga. kamsøm), $\frac{1}{2}$ -afmontering af resterende ødelagt stråklø, gennemgang af bund og opmærkning, herefter opdeling i zoner, udregning af overslag	22	Time	547,00	12.034,00 (✓)
Mandetimer: Kalfatring, rabatning og begning Zone 1	37	Time	547,00	20.239,00
Beg Zone 1	15	Kilo	82,00	1.230,00
Værk zone 1	5	Kilo	139,00	695,00
Mandetimer: Spuns i hæl	16	Time	547,00	8.752,00 ✓
Egetræ	1	stk.	500,00	500,00 ✓
Skumlim	1	stk.	50,00	50,00 ✓
Dokskrue Rustfri 160 mm	10	stk.	25,00	250,00 ✓

44848

...

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
Mandetimer: Skifte stråklø inkl. primer	16	Time	547,00	8.752,00 ✓
Bøgetræ	1	stk.	500,00	500,00 ✓
Tjærefilt	1	Meter	45,00	45,00 ✓
Dokskrue Rustfri 120mm	30	stk.	16,50	495,00 ✓
Sigma Vikote 18 primer til stråklø	1	Liter	118,00	118,00 ✓
Mandetimer: Bundmaling og spraymaling af propel	6	Time	547,00	3.282,00 ✓
Bundmaling, Bravo II. 5 l. 5 L	2	stk(10)	1.840,00	3.680,00 50% 1.840,-
Hempel Prop primer 0,5 l. spray	2	stk.	160,00	320,00 ✓
Hempel Prop NCT 0,5 l. spray	2	stk.	249,60	499,20 ✓
Mandetimer: Udtagning af svingerklods, fremstilling af ny svingerklods, montering af svingerklods og montering af svinger	24	Time	547,00	13.128,00 $\frac{1}{2}$
Egetræ	1	stk.	450,00	450,00 $\frac{1}{2}$
Tec 7	1	stk.	123,20	123,20 $\frac{1}{2}$
Rustfri syrefast spunskrue 6 x 120 mm	6	stk.	8,26	49,56 $\frac{1}{2}$
Mandetimer: Demontering af	3	Time	547,00	1.641,00 ✓

17.492,2

Ankenævnet for Forsikring

17.

99356

...

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
propel ✓				
Mandetimer: Kørsel med propel til [redacted] og snakke med dem om evt. rep. og pris.	4	Time	547,00	2.188,00 ✓
Reparation af propel, [redacted] 30%.	1	stk.	20.000,00	20.000,00 30900,- se bilag
Propeller anslået pris				
Mandetimer: Montering af propel ✓	4	Time	547,00	2.188,00 ✓
og fylde med fedt				
Stævnørersfedt	2	stk.	100,00	200,00 ✓
Kørsel	205	km.	4,00	820,00 ✓
Diverse slibe- beskyttelses- og hjælpematerialer	1	stk.	1.000,00	1.000,00 ✓
Zone 2				
Mandetimer: Kalfatring, rabatning og begning Zone 2	8	Time	547,00	4.376,00 } %
Beg zone 2	3	Kilo	82,00	246,00 }
Værk zone 2	1,5	Kilo	139,00	208,50 }
Zone 3				
Mandetimer: Kalfatring, rabatning og begning Zone 3	6,5	Time	547,00	3.555,50 } %
Værk zone 3	1	Kilo	139,00	139,00 }

37.296,-

...

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
Beg zone 3	2,5	Kilo	82,00	205,00

...

(Momsfri beløb: 0,00 Momspligtigt beløb: 124.138,96)

Subtotal : 124.138,96
25,00% moms : 31.034,74
Total DKK : 155.173,70 "

Selskabet har i mail af 19/7 2022 til klageren bl.a. anført:

"Rapporten fra [taksator 2] er modtaget (vedhæftet).

Den er gennemgået i vores skadesteam som beskrevet i rapporten er propellen pga. alder dækket med 30 % = 38.625 kr. inkl. moms. Skader og markeret områder er gennemgået.

Vi har besluttet at tilbyde dig en **kontant erstatning på 125.000.- kr. minus din selvrisiko 24.000.- kr. Total 101.000.- kr.**"

Af mail af 19/7 2022 fra selskabet til taksator 2 fremgår bl.a.:

"Forsikringstager har lige ringet, vil du kontakte ham asap, båden er sat i vandet og der er voldsom vandindtrængen han kunne godt tænke sig du kom forbi og så det?"

Ankenævnet for Forsikring

18.

99356

Klageren har i mail af 21/7 2022 til selskabet bl.a. anført:

"Vandindstrømningen udviklede sig i går eftermiddags voldsomt, så voldsomt at 2 ud af mine 3 hovedpumper kørte konstant, jeg aftalte derfor med værftet at båden skulle op igen med det samme, idet jeg ikke kunne tage ansvaret for at den blev liggende flydende.

Kl ca. 16.45 var båden igen på land, der blev sat 2 båd-byggere på opgaven og ved midnat var de færdige, båden blev lagt i vandet igen til morgen og nu ser alt meget bedre ud der siver kun ganske lidt vand ind 3/4 steder fra ikke mere end der normalt kommer efter en landtur.

Så status er nu at båden igen ligger i vandet og 1 lille 1/2" pumpe kan følge med vi lader nu båden lille i fred og ro til i starten af næste uge, for at se om resten ikke fortager sig"

I mail af 26/7 2022 fra klageren til selskabet hedder det bl.a.:

"Beklager, men historien fortsætter.

I går, mandag, så det ud til at skibet igen var 98 % tæt, kun med ganske små forventelige indtrængen af vand (meget små mængder) primært i motorrum, vi valgte derfor at prøvesejle for at teste propel stigning/omdrejningstal m.m. samt ekkolod efter genmontage. Alt dette virkede perfekt, dog med nogle små justeringer.

Efter at være kommet til kaj igen, kunne vi igen konstatere kraftig indtrængen af vand imellem køl-bjælke op første/anden plankelag flere steder. Skibet blev igen taget op i beddingen, og her kunne man igen se vandet komme ud af kalfatringen flere steder (se billeder).

Her til morgen fortsætter de med at tætnes, i håbet om vi snart er i bund med opgaven.

Jeg må indrømme, at jeg ikke længere er sikker på om dette skib igen bliver forsvarligt at sejle med!

Jeg var ude i 5-6 sek. meter vind, med ca. 1 meter bølger, hvis dette kan få kalfatringen til at løsne sig flere steder, tør jeg ikke tænke på hvad der vil ske i hårdt vejr!

Jeg har nu talt med 2 bådebyggere, 'uafhængigt af hinanden', ingen af dem kan forstå jeres holdning og opfattelserne fra jeres taksatorer/vurderingseksperter.

De beskriver denne hændelse på følgende måde:

Når et træskib af denne størrelse og tonnage står på grund på en sten/hårdt underlag igennem flere timer, er det forventeligt, at der sker forplantningsskader fra kølen og op igennem hele skibet til ca. 30 cm over vandlinjen.

Det betyder således også at is forhudning m.m. skal afmonteres for at kunne konstatere om der er skader i kalfatringen i disse områder.

Skibet skal som minimum undersøges i selve skade-området og som hovedregel ca. 2-3 meter på hver side af skadeområdet i længderetning.

Som du kan se på billeder, er vi nu i gang."

Taksator 2 har i mail af 22/7 2022 til selskabet bl.a. bemærket:

"Vand som her så har værftet lavet en fejl hvis du spørger mig.

Hvis man nogen sinde har været ombord på en trækutter i kraftig sø 'sagging/Hogging', skibe med last der 'vrider sig' og skibet som her der er kalfatret så ved man at stød, kalfatring ikke på nogen måde vil kunne blive skadet ved dette.

Hvis det tjæret værk/beg er som det skal være/forseglet bliver det ikke skadet ved dette. Det er dog altid aldrig godt at stå på bedding over tid mht. udtørring og vil nok tage lidt mere end i starten.

Stød er faktisk ofte nogen af de steder kalfatring er stærkest da man her laver det som 'bedst beskrevet 2 S formet' reparationer med hver sin retning).

Jeg har været fair og dækket 50 % af zone 1 og det syntes jeg stadig er korrekt.

Herunder var åbning ved skruen/bjørn faktisk stor og var også tidligere sat en plade over.

Utætheder ved forhudning er ikke relateret – men den tørre dog ud og dette område er mere udsat for sol.

Jeg kunne godt have tænkt mig billeder – ud fra værftet arbejder til kl.

Det med svinger kunne jeg på besigtigelses tidspunktet ikke se – men klods er dårlig og kunne også forstå dette skulle de igen lave om.

Når man ikke overhoved kan se antifouling bevægelse så er det altså svært at se nogen sammenhæng.

Syntes værftet må lidt på banen som en reklamation og så kan det godt være vi også skal hjælpe lidt pga udtørring – men det må vi se på når de endelige timer/slutfaktura kommer."

Taksator 3 har i mail af 27/7 2022 til taksator 2 bl.a. anført:

Ankenævnet for Forsikring

20.

99356

"Jeg har nu gennemgået din rapport på ovennævnte havari og fundet rapporten proffesionelt og korrekt udført.

Fartøjet er ikke begsprængt nogensteder i nåderne.

Zone 2 og 3 er overhovedet ikke relateret til havariet. [Taksator 2] har været venlig og måske accepteret lidt for meget til udbedring af havariet.

Samtidig skal det oplyses at sådan et ældre fartøj ikke må stå på beddingen i 3 uger i sommer varmen, hvilket udtørre fartøjet alt for hurtigt og dermed bliver læk når det søsættes.

Jeg vil heller ikke undlade at gøre opmærksom på at forskibet ikke er klodset korrekt på beddingsvognen, hvilket også skaber lækager, hvor fartøjet trykkes for hårdt.

Såfremt du måtte have flere ting uddybet omkring fartøjet er du altid velkommen."

Af værftsfaktura af 13/9 2022 til klageren med klagerens håndskrevne notater fremgår bl.a.:

"Reparationer efter grundstødning

...

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
Bedding op og ned, [redacted]	2	stk.	4.080,00	8.160,00
[redacted] havn				
Ståddage på beddingsvogn, [redacted]	23	stk.	450,00	10.350,00
[redacted] havn				
Zone 1 samlet:				
Opklodsning for adkomst, fjerne plader på hælen og rundt om svingerklods, afmontering af ødelagt stråkøl, gennemgang af bund og opmærkning, herefter opdeling i zoner, udregning af overslag, kalfatring, rabatning og begning i to omgange pga. læk efter søsætning (blød bund efter grundstødning), spuns i hæl, skifte stråkøl, primer og bundmaling. Udskiftning af svingerklods, afmontering af propel, kørsel med propel til [redacted] og afhentning i [redacted] grundet hastesag, montering af renoveret propel.				
Mandetimer	146	Time	547,00	79.862,00
Mandetimer overtid: ekstra	18	Time	820,50	14.769,00

...

100%

Ankenævnet for Forsikring

21.

99356

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
landsætning og kalfatring				
Beg Zone 1	18,5	Kilo	82,00	1.517,00
Værk zone 1	5	Kilo	139,00	695,00
Egetræ, spuns i hæl	1	stk.	500,00	500,00
Skumlim	1	stk.	50,00	50,00
Dokskrue Rustfri 160 mm	10	stk.	25,00	250,00
Træ til stråkl	1	stk.	500,00	500,00
Sigma Vikote 18 primer til stråkl	1	Liter	118,00	118,00
Tjærefilt	1	Meter	45,00	45,00
Borup Tagtæt	1	kg.	79,12	79,12
Dokskrue Rustfri 120mm	30	stk.	16,50	495,00
Bundmaling, Bravo II. 5 l.	2	stk.	1.840,00	3.680,00
Egetræ svingerklods	1	stk.	450,00	450,00
Tec 7	1	stk.	123,20	123,20
Rustfri syrefast spunskrue 6 x 120 mm	6	stk.	8,26	49,56
Propeller:	1	stk.	37.715,00	37.715,00
Nød-reparation uden garanti af propelblade.				
3-stk. blade i MnBz CU-2 har bladtipper bukket, en del buler og hak som desværre ikke kan svejses pga. af-zinkning/tæring. 1 blad har åbnet sig 0,58 mm i				

100%

OK Afslutning

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
fod/sølen og er blevet revnetestet. Der er ingen revner, men foden skal rettes op. 1 stk. tap i bladfor er 0,2 mm deform. Propellen vil blive reduceret med 10 mm i diameter fordi den ikke kan svejses. Nød-opretning, slibning og afbalancering.				
Propeller:	1	stk.	12.570,00	12.570,00
Reparation af Ters.				
1 spor i ters har åbnet sig 0,98 mm, hvilket betyder at alle 3 spor skal fræses op 2 mm.				
Propeller:	3	stk.	4.055,00	12.165,00
Fremstilling af 3 stk. kuliseklodser på overmål				
Stævnørersfedt, bøtte	1	stk.	700,00	700,00
Kørsel	205	km.	4,00	820,00
Diverse slibe- beskyttelses- og hjælpematerialer	1	stk.	850,00	850,00
Zone 2				
Mandetimer: Kalfatring, rabatning	7,5	Time	547,00	4.102,50

100%

250%

Ankenævnet for Forsikring

22.

99356

Tekst	Antal	Enhed	Stk. pris	Pris
og begning Zone 2				
Beg zone 2	3	Kilo	82,00	246,00
Værk zone 2	1	Kilo	139,00	139,00
Zone 3				
Mandetimer: Kalfatring, rabatning	7	Time	547,00	3.829,00
og begning Zone 3				
Beg zone 3	2,5	Kilo	82,00	205,00
Værk zone 3	1,5	Kilo	139,00	208,50
...				
(Momsfrit beløb: 0,00 - Momspligtigt beløb: 195.242,88)			Subtotal :	195.242,88
			25,00% moms :	48.810,72
Vi henviser i øvrigt til vores standardbetingelser udgivet af Skibs- og Bådebyggerierne Arbejdsgiverforening, som kan findes på vores hjemmeside på adressen http://bedding.dk/badebyggeri/alm-betingelser/			Total DKK :	244.053,60

Klageren har i mail af 15/9 2022 til selskabet bl.a. anført:

"Så har jeg fået den endelige slut faktura fra [værft].

Som du allerede ved er der jo kommet nogle ekstra ting på skaden specielt i Zone 1.....

Jeg vedhæfter en faktura kopi med mine kommentarer på, jeg håber således vi kan få lukket sagen nu, da jeg som du jo ved har haft en del udlæg til denne skade for at kunne komme videre, skibet er nu endelig ær og i orden som før grundstødningen og vi har sejlet ca. 5 uger uden de store problemer.

Følgende kommentarer til fakturaen.

Forsikringen skal efter min opfattelse dække følgende som beskrevet.

Zone 1 : 100 %

Zone 2 & 3 : 50 %

Propel: (Opretning og balancering af blade med den afskrivning I allerede har beskrevet).

De 2 revnede 'ters' klodser der er ny fremstillede 100 %, da de er flækket på grund af fremmedlegemer i/ved propellen altså ikke sliddele som er oprettet.

Selvrisko skal selvfølgelig modregnes.

Jeg håber således vi kan få afsluttet sagen hurtigst muligt og imødeser jeres svar.

Det ville også være rart med en form for en aconto betaling fra jer til mig i størrelsen 80/100 T/KR. idet jeg jo har lagt en del penge ud allerede."

I mail af 20/9 2022 fra selskabet til klageren hedder det bl.a.:

"Sagen er vendt med vores skadechef, der er indhentet kommentar fra [taksator 2] fra ... som skriver:

'Sag fra tidligere og dokument fra 19 sep. - i dag kommer jeg frem til kr. 103.060,00 + moms. Vi har tidligere tilbudt kr. 100.000 + moms i sagen. Propel reparation er ters under og en komplet ny koster kr. 103.000 + moms og der dækker ud fra det kr. 30.900 + moms).

Jeg er ikke enig i det er 'en blød bund' men nok mere dårlig kalfatringsarbejde og så også problemer med det var meget varmt på tidspunktet.

Måske de også burde give lidt rabat på deres timer.

Nu vil han have 100 % på zone 1 og 50 % på zone 2 og 3.

Tidligere var det vi dækkede 50 % på Zone 1 og 0 % på Zone 2, 3 og det er stadig aktuelt. Men det hele står herunder fra tidligere. ...'

På den baggrund fastholdes det, at du tilbydes som tidligere tilbudt, dog med mindre ændring til 103.060,- kr + moms = 128.825,- kr. minus selvrisko 24.000,- kr. = 104.825,- kr."

Af et udateret notat fra værft til klageren fremgår bl.a.:

"Udtalelse/tilstandsvurdering af skibet ...:

[Værft] har siden 1998, haft [båd]/[klageren] som fast kunde på værftet, faktisk lige siden fartøjet skulle ombygges fra lystfisker fartøj til sejlene husbåd.

I perioden 1998 til 2003 forestod vi en gennemgribende renovering af skrog, fribord, dæk m.m., herunder blev motor, gearkasse og drivlinje taget ud og hovedrenoveret på ejerens eget værksted. Vi assisterede med udtagning og genmontering.

Fartøjet blev søsat og afleveret endeligt i 2003, hvor det blev testet og fundet i orden og klar til den yderligere aptering, som foregik i hjemhavnen (...) under kyndig vejledning og delvis udførelse af værftets daværende ejer, ...

Siden da har fartøjet løbende hvert andet/tredie år, været på bedding her i ... og vi har løbende skiftet enkelte planker på fribord, isforhudning, stråkl, dæksplanker m.m. Helt almindelig vedligeholdelse, men dog projekter i den mere omfattende ende. Ud over de større arbejder har vi også altid udført kalfatring, rabatning og begning, inden primer, bundmaling, udskiftning af anoder m.m. udførtes af fartøjets ejer.

Det er efter vores vurdering et af de mest velholdte og bedst passede private træskibe, vi har haft og stadig har som kunder her på værftet.

Min oplevelse med [taksator 1] som skulle vurdere skadens omfang beskrives herunder:
[Taksator 1] har desværre også før denne opgave dukkede op, været et emne hernede på værftet. I flere tilfælde har han opført sig utilregneligt og, i mangel af bedre ord: decideret magtliderligt. Så grelt at der i 2019 blev skrevet en klage til forsikringsselskabet over ham.

[Taksator 1] fortsatte i samme stil med [båd], som tydeligvis havde været på grund (ødelagt strå-køl), men ikke ved første øjekast havde beskadiget propellen. Ingen, heller ikke ejeren, bemærkede at den skulle have taget skade ved første besigtigelse.

Jeg tog billeder af båden, da den kom på land, lige efter grundstødningen og regnede herefter pris ud på træarbejdet og gennemgang af bunden og det var først da vi blev gjort opmærksom på at propellen havde været nymalet da den gik i vandet (få timer inden grundstødningen) at det gik op for os at alt malingen var slidt af propellen - og dermed at den altså havde været nede og ramme et eller andet.

Jeg gav selvfølgelig ejeren besked, så snart vi fandt ud af det og fik herefter besked fra ham om at vi bare skulle se at få afmonteret den propel og få den fragtet over til [propelfabrik], hvor jeg havde fået at vide at de var på vej på sommerferie. Så hvis ikke båden skulle strande på land, så skulle den propel bare repareres hurtigst muligt. Jeg gav [klageren] besked på at det jo ikke var med på den oprindelige pris - og at vi øvrigt lige skulle skynde os at give [taksator 1] besked, da jeg tidligere havde haft problemer med ham, når noget uventet var dukket op i forhold til den oprindelige opgave.

Min motormand afmonterede propellen fra morgenstunden dagen efter og jeg kørte den selv til ... kort herefter. Der blev også taget billeder da den var afmonteret og lå i en kasse.

Da jeg så sad i bilen i ..., efter at have afleveret propellen og havde fået et mundtligt overslag af ... fra [propelfabrik], som jeg kunne sige videre til [taksator 1], ringede jeg til ham og blev på det nærmeste overfaldet i telefonen. Han flippede helt skråt og nærmest råbte af mig.

Jeg fik at vide at jeg jo slet ikke måtte røre den propel uden at han havde givet lov til det og at jeg jo nu var erstatningsansvarlig for alt vedr. propellen og at det havde vidtrækkende konsekvenser for hele sagen.

Jeg måtte tale ham til ro og gav ham besked på at jeg jo kun havde gjort som ejeren havde sagt at jeg skulle. Derefter sad jeg troligt i bilen og ventede på at ejeren selv talte med [taksator 1]. [Klageren] ringede så til mig og bad mig sende de billeder jeg havde af propellen, både før skaden, under optagning og efter afmontering, til [taksator 1]. Hvilket jeg gjorde, med det samme, i bilen, inden jeg forlod ...

Efterfølgende mødte [taksator 1] så op hos [propelfabrik] og udviste en adfærd der fornærmede ... i en grad der gjorde at han ikke længere ville arbejde for forsikringen, men kun direkte for kunden ([klageren]) eller [værft]."

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. ...

...

3.2 Under sejlads og henliggen i vandet jf. punkt 1.3 dækker kaskoforsikringen også:

- a) Skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.
- ...
- d) Anden skade på skrog, motor, sejl, rig eller kaleche som skyldes en pludselig opstået og tydelig udefrakommende hændelse.

...

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

...

- d) Anden skade på skrog, motor, sejl, rig eller kaleche som skyldes en pludselig opstået og tydelig udefrakommende hændelse.

...

3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af:

...

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

...

6.2 Delvis/partiel skade

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

...

6.5 Faste afskrivningsregler

...

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

<u>Alder</u>	<u>Erstatningsprocent</u>
0-3 år	100 %
3-4 år	85 %
4-5 år	80 %
5-6 år	75 %
6-7 år	70 %
7-8 år	60 %
8-9 år	55 %
9-10 år	50 %
10-12 år	45 %
12-14 år	35 %
15 år -	30 %"

Nævnet udtaler:

Det forsikrede skib er en træbåd fra 1949. Den 26/6 2022 grundstødte skibet, idet det påsejlede en stor sten. Ved hjælp af pumper blev vandet holdt ude af maskinrummet. Efter 2 timer blev skibet bjærget. Skibet sejlede ved egen hjælp i havn, hvor det blev taget op på bedding.

Selskabets taksator 1 besigtigede skibet på land den 28/6 2022. På grundlag af et reparationsoverslag fra klagerens værft vurderede taksator 1, at de dækningsberettigende skader – der kan henføres til grundstødningen – kan repareres for 94.048,75 kr. inklusiv moms. Taksator 2 vurderede på baggrund af samme prisoverslag fra værftet, at erstatningen kan opgøres til 125.000 kr. inklusiv moms. Taksator 2 anførte, at skaderne på kalfatringen i "zone 1" kunne dækkes med 50 %, mens skaderne på kalfatringen i "zone 2 og 3" ikke kunne dækkes, idet der var tale om almindelige vedligeholdelsesarbejder. Selskabet har forelagt taksator 2's vurdering for ekstern taksator 3, der har vurderet, at taksator 2's skaderapport er professionelt og korrekt udført.

Selskabet har herefter tilbudt klageren en erstatning på 125.000 kr. med fradrag af selvrisiko på 24.000 kr. Selskabet har den 20/9 2022 forhøjet erstatningen til 128.825 kr. med fradrag af selvrisiko, efter der foreligger endelig faktura fra værftet.

Klageren er ikke tilfreds med selskabets erstatningsopgørelse. Klageren har anført, at skaderne i zone 1 skal dækkes 100 %, og at skaderne i zone 2 og 3 skal dækkes 50 %. Han er enig i, at den beskadigede propel/propelbladene skal dækkes med 30 %, men han kræver 100 % dækning for skader på ters i propellen. Klageren har anført, at han har brugt mere end 80 timer med skibet i forlængelse af skaden, hvilket også bør værdiansættes. Hertil kommer dækning for advokatombkostninger, jf. forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3, hvis der ikke udenretligt kan opnås enighed om sagen.

Klageren har anført, at der er tale om et usædvanligt velholdt skib, som hvert 2./3. år er blevet vedligeholdt af værft. Skibet kom lige fra en tur på bedding på værftet, hvor der var udført en række vedligeholdelsesarbejder. Ved besigtigelsen gav taksator 1 udtryk for, at skibet var meget velholdt. Klageren stiller ikke krav om mere, end at skibet bringes i samme stand som før skaden. Klageren har anført, at selskabets taksatorer ikke har været ombord på skibet, og at deres vurderinger er subjektive og nedgørende i forhold til skibets stand. Taksator 3 har ikke set skibet. Klageren har anført, at når et træskib af denne størrelse står på grund/hårdt underlag gennem flere timer, er det forventeligt, at der sker forplantningsskader fra kølen op gennem hele skibet til ca. 30 cm over vandlinjen.

Selskabet har anført, at selskabet har betalt klageren for de skader, som selskabet mener kan henføres til grundstødningen og efter policen. Selskabet har henholdt sig til eksterne firmaers vurdering og har betalt erstatning efter den mest gunstige for klageren af disse vurderinger. Selskabet har ladet tvivlen komme klageren til gode i forhold til propellerskaden og ydet en erstatning på 30.900 kr. svarende til 30 % af et tilbud på 103.000 kr. til en ny propel – uanset at klageren har afholdt en mindre egenbetaling til reparation. Selskabet har anført, at det fremgår af punkt 5.6.d i forsikringsbetingelserne, at en mere end 15 år gammel propel dækkes med en erstatningsprocent på 30 %.

Af rapport af 7/7 2022 fra taksator 1 fremgår det, at der ses skader på strårkøl og hæl, som skyldes grundstødningen. Der kunne ikke ses skade på svingerklods. Værftet har med kridt tegnet på skroget, hvor man mener, der skal kalfatres. Taksator 1 har ikke set nogen steder, hvor værket er skubbet ud, og malingen oven på værket er de fleste steder helt intakt, så her har ikke fundet kompression sted. Skibet er delt op i 3 zoner. Zone 2 og 3 har ingen sammenhæng med den anmeldte skade, og der er tale om normalt vedligeholdelsesarbejde at gå planker og spir igennem for løstsiddende og tæringer.

Der ses svage buer og mange tæring og reparationer på propellen, men det kan ikke afvises, at rester fra træstrålkølen har ramt skruen i forsøg på at komme af stenen. Propellen er dækket med 30 %, da den er over 15 år. Skaden kan i henhold til regneark opgøres til 94.048,75 kr. før selvrisko.

Af rapport af 15/7 2022 fra taksator 2 fremgår det, at skibet er under reparation, og at taksator 2 har fået forelagt fotos. I zone 1 er strålkøl rykket af skibet fra agt hæl og frem til før midtskibs. Forreste del af strålkøl har ikke tegn på kollision med sand eller sten, og det vurderes, at skibet har stået med agterskibet/hælen i sten og eventuelt i klemme mellem sten. Kalfatring ved skruebossen og ved spunding agt og frem midtskibs kan være berørt ved hændelsen. Klageren oplyser om vandindtrængen omkring særligt motorrum, og dette kan eventuelt være opstået eller forværret ved dette, men primær årsag er dårlig værk/kalfatring. Der foreligger mange billeder af hændelsen, og disse viser ikke kalfatring er berørt af dette, idet det tydeligt ses, at antifouling ikke har arbejdet og ikke vil kunne skades ved dette, hvis værk/kalfatring er i orden. Zone 1 er meget streget op af værftet, og det er primært vedligehold, men det er rimeligt, at selskabet indgår i en del af dette – herunder omkring skruebossen, bjørnen, strålkøl og propel. I zone 2 og 3 er skibet besigtiget, og der er ikke skader relateret til grundstødningen. Der er tale om vedligehold i værk/kalfatring. Der kan tilbydes 50 % dækning i zone 1 og 0 % dækning i zone 2 og 3. Skaden kan opgøres til 125.000 kr. på grundlag af reparationstilbuddet fra værftet.

Taksator 3 har den 27/7 2022 anført, at han finder rapporten fra taksator 2 professionelt og korrekt udført. Fartøjet er ikke begsprængt i nåderne. Zone 2 og 3 er overhovedet ikke relateret til havariet, og taksator 2 har været venlig og måske accepteret lidt for meget til udbedring af havariet. Taksator 3 bemærker, at skibet kan blive læk, når det står og udtørres alt for hurtigt i 3 uger i sommervarmen på bedding.

Værftet har i et notat oplyst, at værftet i perioden 1998-2003 foretog en gennemgribende renovering af blandt andet skrog. Siden har skibet hvert andet/tredje år været på bedding ved

værftet, og der er løbende skiftet enkelte planker på fribord, isforhudning, stråkøl mm. Almindeligt vedligehold, men i den omfattende ende. Der er også altid udført kalfatring, rabatning og begning, inden primer, bundmaling mv. udføres af fartøjets ejer. Det er et af de mest velholdte og bedst passede private træskibe, som værftet har haft og stadig har som kunde.

Nævnet bemærker, at der er klageren, der skal bevise rigtigheden og størrelse af det krav om forsikringsdækning, som han fremsætter.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at klageren ikke er fremkommet med sådanne faktuelle oplysninger, at nævnet har grundlag for at kritisere selskabets erstatningsopgørelse.

Nævnet har blandt andet lagt vægt på, at skaderne på bådens skrog er gennemgået af taksator 1 og ekstern taksator 2, som har vurderet, i hvilket omfang skibets udbedringsbehov kan relateres til den anmeldte grundstødning. Selskabet har lagt den for klageren gunstigste vurdering til grund. Selskabet har herefter forelagt taksator 2's rapport for ekstern taksator 3, der har vurderet, at rapporten er korrekt og professionelt udført. Nævnet bemærker, at der ikke foreligger øvrige sagkyndige erklæringer, der kan støtte, at grundstødningen var skyld i et større skadeomfang end vurderet af taksator 2.

Nævnet har videre lagt vægt på, at selskabet for så vidt angår propelskaden har opgjort erstatningen på grundlag af prisen for en ny propel. Det fremgår af forsikringsbetingelsernes punkt 6.5.d, at erstatningen for drev og propel ved totalskade eller delskade vil blive erstattet med 30 % af nyværdien for tilsvarende ny genstand.

Nævnet finder, at der ikke er grundlag for at pålægge selskabet at dække advokatomkostninger, jf. forsikringsaftalelovens § 32, stk. 3, idet klageren ikke har godtgjort, at han har afholdt rimelige og nødvendige udgifter til advokat.

Ankenævnet for Forsikring

30.

99356

Nævnet finder, at forsikringsbetingelserne ikke giver nævnet grundlag for at pålægge selskabet at betale kompensation for klagerens eget arbejde og tidsforbrug med at tage vare på praktiske forhold omkring skibet efter skaden. Nævnet bemærker, at klageren ikke har godtgjort, at han ved eget arbejde har udført egentligt udbedringsarbejde.

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.



Jens Kruse Mikkelsen

formand