628/01

Den 27. september 2001 blev i sag nr. 54.922:

xxxx xxxxx xxxxxxxx
xxxxxxxxxxxx xxxx xx x
xxxx xxxxx

mod

Codan Forsikring
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har flyforsikring i Codan Forsikring, klager over selskabets behandling af en anmeldt skade på en propel.

Selskabet har i skrivelse af 19/2 2001 redegjort for sagen således: "I juli 1998 indtræder der skade på klagers flypropel i form af en revne, hvilken skade anmeldes den 28. november 1998 til NAC, der behandler skaden på vort selskabs vegne. I perioden mellem skadens indtræden og det tidspunkt hvor vi bliver bekendt med skaden har Hangar 5 Air Service bedømt den skadede propel som værende kassabel, indkøbt ny propel og påmonteret den på flyet. Omkostningerne hertil udgjorde efter det oplyste kr. 25. 000,-. Efter anmeldelsen af skaden valgte NAC at lade den beskadigede propel undersøge hos Scanaviation, der konkluderede, at propellen kunne repareres i overensstemmelse med gældende forskrifter, hvilket også skete. Propellen blev senere kontrolleret af F.O. flyservice og godkendt. Omkostningerne til reparation af propellen udgjorde kr. 5.500,- + 1.100,- for af-/påmontering af propel eller i alt kr. 6.600,-. Der er mellem parterne enighed om skaden er dækningsberettiget, og uenigheden drejer sig således alene om, hvorledes erstatningen skal opgøres. Det fremgår bl.a. af forsikringsbetingelserne punkt 26, 2: 'Selskabet har ret til efter eget valg at erstatte skaden: 1. Ved reparation eller udskiftning af skadede dele.....' 4. Erstattes skade ved reparation af gangtids- eller kalendertidsbestemte dele eller komponenter modregnes værdien af eventuel opnået gang-

tids- eller kalendertidsforbedring..... 7. Driftstab, ...samt eventuel værdiforringelse efter reparation erstattes ikke. Selskabet har i nærværende sag valgt at opgøre erstatningen som reparation. Efter gennemført reparationen opnår forsikringstageren, at propellen er godkendt til yderligere 1800 timers flyvning, og der opnås således en gangtids/kalendertidsforbedring afhængig af det antal flyvetimer propellen har gennemgået siden forrige eftersyn og den indtrufne skade. I nærværende sag havde den pågældende propel fløjet 1429 timer siden forrige eftersyn og der resterede således 371 timer før eftersyn skulle have været gennemført, hvilket eftersyn ville have påført forsikringstager en udgift på kr. 5.500,- til reconditionering af propellen, såfremt skaden ikke var indtruffet. Gangtidsforbedring for forbrugt tid kan herefter opgøres som følger:

$$\frac{1429,- \times 5.500,-}{1800} \qquad \text{kr.} \quad 4.366,38$$

Da reparationsudgiften på kr. 6.600,- med fradrag af gangtidsforbedring på kr. 4.366,38 ikke overstiger den til policen tilknyttede selvrisiko på kr. 4.000,-, har vort selskab meddelt i november 1998, at vi ikke kan tilbyde at udbetale erstatning i nærværende sag. Det forhold at propellens levetid muligt er nedsat i forhold til propellens levetid inden skaden indtrådte, finder vi ikke er et forhold, der berettiger til yderligere erstatning, jf. udtrykkeligt punkt 26,4 i forsikringsbetingelserne, hvorefter værdiforringelse som følge af reparation ikke er dækket af forsikringen. Vi bemærker i den forbindelse at propellen efter reparation kan anvendes i mindst yderligere 1800 flyvetimer, hvilket normalt svarer til 6-9 kalenderår. Det er ikke korrekt som anført af klager, at propellen bliver ulovlig ved foretagelse af almindelig løbende vedligeholdelse af propellen, idet der ved fastsættelse af minimumsmål for propeller er taget højde for, at der kan foretages løbende vedligeholdelse af propellen inden for de 1800 flyvetimer propellen er godkendt til, selvom propellen dermed måtte komme under de fastsatte mindstemål. Propellen er derfor efter reparationen godkendt til 1800 timers yderligere flyvning, og der vil derfor ikke være grundlag for en kassering af propellen ved den almindelige løbende vedligeholdelse af propellen."

Klageren er utilfreds med selskabets afgørelse. Af klagen til nævnet fremgår bl.a.: "Ved normal brug vil en propel være udsat for en mindre men konstant nedslidning. Denne nedslidning er ganske minimal, og måles i hundrededele millimeter. Ved næste eftersyn - som rutinemæssig udføres for hver 50 timers flyvning - kan jeg forvente at den renove-

rede propel, som ved monteringen var slebet helt ned til minimum mål, bliver opmålt til at være under mindstemål og som følge heraf kasseret. Eftersom der ved reparation af skaden er slebet ca. 8-9 mm materiale væk, er det åbenbart at der inden skaden var mange tusinde flyvetimer tilbage på propellen. Min anke angår det forhold at jeg inden skaden indtrådte, havde en propel hvor der resterede mange tusinde flyvetimer, medens der i den reparerede propel ikke resterer flyvetid af betydning. ... Jeg ønsker konkret at opnå helt eller delvis erstatning for indkøb og montering af ny propel. Jeg ønsker ikke at flyve videre med den renoverede propel, som ganske vist ved montering formelt er lovlig, men efter kort tids brug vil være både ulovligt og flyvesikkerhedsmæssig uforsvarligt at operere med."

Forsikringsbetingelserne indeholder bl.a. følgende bestemmelser: "**26. Erstatningsopgørelse** ... Selskabet har ret til efter eget valg at erstatte skade: 1. ved reparation eller udskiftning af skadede dele ... 4. Erstattes skade ved reparation eller udskiftning af gangtids- eller kalendertidsbestemte dele eller komponenter, modregnes værdien af eventuel opnået gangtids- eller kalendertidsforbedring. ... 7. Driftstab, afsavn og rejseudgifter samt eventuel værdiforringelse efter reparation erstattes ikke."

Nævnet udtaler:
Nævnet har gennemgået sagen og finder på det foreliggende grundlag ikke at kunne pålægge selskabet at udbetale yderligere erstatning.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Marianne Højgaard Pedersen