635/01

Den 17. december 2001 blev i sag nr. 55.320:

xxx xxxxxxxx
xxxxxxxxxxx xx x
xxxx xxxxxxx

mod

Codan Forsikring
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystbådsforsikring i Codan Forsikring, klager ved sin advokat over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt kaskoskade på fartøjets mast.

Af havarianmeldelse af 27/7 2000 fremgår bl.a.:
"

Havaridato: *18/7-2000*	Klokkeslet: *17:30*	...	Vindstyrke: *6-8 m/sek*	Vejr: *Klart*
...	Sø: *Ringe*	...	...	...

...

Skadesbeskrivelse: På kurs 355º svarende til sejlads på kryds beholden fart ca. 4,5 knob, høres pludseligt et brag fra masten. Få sekunder herefter bøjer masten omkring salingshornene mod styrbord, brækker og går overbord på styrbord side."

Klagerens advokat er af den opfattelse, at der er tale om en "pludselig skade", at de fremlagte rapporter ikke klart imødegår denne konklusion, og at selskabet ikke ved tegning af forsikringen har taget forbehold for den benyttede vantkonstruktion.

Af rapport af 4/9 2000 fra Teknologisk Institut fremgår bl.a.: "Vantet er af rodrig-typen, dvs. en rustfast stålstang med diameter 5 mm. ... **Resultater** Bruddet på vantet er meddelt at være sket umiddelbart under den påvalsede terminal, som derefter forsvandt ved havariet. Brudfladen indeholder 3 karakteristiske områder: to muslingeformede revnvækstområder og et restbrud. Se nedenfor. Vantet er således knækket ved udmattelse med dobbeltsidig bøjning som belastningsmodus. Restbruddets størrelse antyder at belastningsamplituden har været relativ høj. ... At vantet er knækket i denne position kan tilskrives den geometriske kærv, som opstår, når tværsnittet øges ved påvalsningen af terminalen. En faktor som yderligere forstærker risikoen for dannelse af udmattelsesrevner er den spalte mellem terminal og vant, som ikke kan undgås ved den anvendte sammenklemningsmetode. Som det ses af billederne af det modsatte og uskadte vant, er overfladen svagt rødbrun omkring terminalåbningen, hvilket er tegn på korrosion af vantoverfladen – såkaldt spaltekorrosion, som opstår når den rustfaste ståloverflade ikke tilføres ilt i tilstrækkeligt omfang til at opretholde den beskyttende kromoxid-film, som fungerer som rustfast ståls naturlige korrosionsbeskyttelse. Derved forskydes den kemiske balance i spalte og især under indflydelse af klorid fra havvandet opstår korrosionsangreb i form af grubetæring. Dette ses efter demontage af terminalen på det intakte vants overflade – se fotos nedenfor. **Konklusion** Mastehavariet er sket som følge af et udmattelsesbrud på det ene undervant. Vantet har været udsat for en dobbeltsidig bøjningspåvirkning under sejlads, som sammen med begyndende korrosionsangreb i spalten mellem vant og terminal har ført til dannelse og vækst af udmattelsesrevner. Restbruddets størrelse antyder såvel høj spændingsamplitude i forbindelse med udmattelsesrevnevæksten, men også tilstedeværelsen af en vis spændingskoncentration, hvilken kan tilskrives spalten og den forekommende korrosion. Amplitudens størrelse kan have forbindelse med forspændingen i vantet, men det kan ikke udelukkes at korrosion på revnefladerne kan fremme restbruddet. Under alle omstændigheder har dette brud været undervejs i en længere periode, men valget af rod-rig og den uheldige terminalmontage, som efterlader en spalte, har gjort det vanskeligt at detektere revnedannelsen."

Af havarirapport af 4/9 2000 fra Yacht-Enterprise fremgår bl.a.: "**Konklusion:** På baggrund af P.P.'s beskrivelse af havariforløbet, er det vort indtryk at mastehavariet er opstået som en følge af at det bb. undervant sprang umiddelbart under T-terminalen der er

påvalset toppen af undervantet. Efterfølgende er brudfladen på det bb. undervant undersøgt af Teknologisk Institut, ligesom der sb. undervant er undersøgt for evt. revnedannelser samme sted (umiddelbart under T-terminalen). Rapporten fra Teknologisk Institut slår fast at årsagen til det knækkede undervant, skyldes revner og brud har været under udvikling igennem længere tid. Kopi af rapporten vedlægges."

Af Yacht-Enterprises supplerende kommentarer af 30/11 2000 fremgår bl.a.: "**KOMMENTARER:** På Deres anmodning skal vi fremkomme med følgende kommentarer hertil.

- Vedr. begyndende korrosionsangreb i spalten ved den påvalsede terminal, skal det nævnes at dette er helt normalt for den pågældende terminaltype, uanset om denne er påvalset rodrig eller wirerig, og uanset om denne har været neddykket i vand i forbindelse med havari eller været 'opretstående' som ved alm. rigning. De er således ingen tvivl om, at den af TI konstaterede korrosion også har været til stede forud for havariet.

- Ved vor besigtigelse af fartøjet med forsikringstager og dennes broder, antog alle parter at bruddet var opstået umiddelbart under den påvalsede terminal. Der blev ikke foretaget nogen nøjagtig opmåling ved denne lejlighed, men det blev alene kontrolleret af parterne ved 'øjemål', da stagene lå ved siden af hinanden. Da undertegnede klippede enden af det knækkede undervant, blev der foretaget en egentlig opmåling, og denne viste at bruddet var sket umiddelbart under terminalen.

- Forud for vor afklipning af rigdele, kontaktede undertegnede forsikringstagers bror, der havde fået fuldmagt i sagen pga. forsikringstagers bortrejse. Ved denne henvendelse nævnte forsikringstagers bror ikke noget om evt. begrænsninger i omfanget af vor afhentning af materiale fra riggen, for belysning af havariårsagen.

- Det er endvidere undertegnedes indtryk, at rapporten fra TI meget klart og tydeligt fastslår at havariårsagen er et udmattelsesbrud i rodriggen, umiddelbart under terminalen, hvilket også tydeligt fremgår af de af TI optagne foto. Undertegnede skal hertil bemærke, at jeg endnu aldrig har set et brud på en rodrig, der ikke var opstået umiddelbart under terminalen, ved anvendelse af den aktuelle terminaltype. Af samme grund anvendes den aktuelle terminaltype ikke længere."

I skrivelse af 27/2 2001 fra klagerens advokat til nævnet hedder det: "Af Teknologisk Instituts konklusion, der naturligvis bygger på det forelagte materiale i den stand, det havde ved forevisningen, hvorom jeg henviser til korrespondancen med Codan, fremhæves at 'vantet har været udsat for en dobbeltsidet bøjningspåvirkning under sejllads, som *sammen med* (min fremhævning) begyndende korrosionsangreb i spalten mellem vantet og terminal har ført til dannelse og vækst af udmattelsesrevner'. Af konklusionen

i øvrigt tyder de forbeholdene udtryk på at spændingsårsagen ikke klart kan fastlægges og at betydning af korrosion ikke er sikker. Samtidig anføres i konklusionen at bruddet kan have forbindelse med 'valget af rodrik og den uheldige terminalmontage', hvorved bemærkes at selskabet ikke i forbindelse med tegning af forsikring har taget forbehold for konstruktionen, uanset at båden i øvrigt før min klients ejertid har været anvendt til kapsejlads med forventet stor bøjningspåvirkning, hvilket dog ikke har været tilfældet efter min klients køb af båden. Som det fremgår af korrespondancen skete bruddet 'pludselig' og uventet i stille vejr, uden at der tidligere havde været antydning af begyndende brud eller korrosion. ... m.h.t. Yacht-Enterprises supplerende kommentar af 30. november 2000, næstsidste afsnit, hvori anføres at den omtalte terminaltype ikke længere anvendes bemærkes at det omtalte forhold tilsyneladende ikke var kendt da forsikringen uden forbehold blev tegnet."

Af skrivelse af 22/3 2001 fra selskabet til nævnet fremgår: "Med baggrund i Yacht-Enterprises uddybende kommentarer til sagen samt i særdeleshed Teknologisk Instituts rapport, fastholdt vi ved brev den 18.12.2000 vores afgørelse i sagen. Det skal tilføjes/-uddybes, at Teknologisk Instituts konklusion på årsagen til bruddet af vantet, er baseret på de konkrete undersøgelser der er foretaget af selve brudfladen, og det har derfor ingen betydning hvor selve brudpunktet på undervantet har været. Ligeledes oplyses det i rapporten fra Teknologisk Institut, at korrosion i rustfaste ståloverflader opstår, når der ikke tilføres ilt i tilstrækkeligt omfang til at opretholde den beskyttende kromoxid-film, hvilket i relation til den aktuelle sag vil sige, at den konstaterede rustdannelse ikke kan være sket efter bruddet, idet brudfladen herefter har haft rigelig adgang til ilt, og dermed haft den naturlige korrosionsbeskyttelse. Det er fortsat vores opfattelse at skaden ikke kan henføres til forsikringens dækningsomfang, beskrevet i lystfartøjsbetingelsernes punkt 10, idet vi særligt skal bemærke, at det udfra Teknologisk Instituts rapport er entydigt, at bruddet på vantet har været undervejs i en længere periode, og således ikke kan betragtes som være opstået som følge af en **tilfældig og pludselig ydre årsag.**"

Af forsikringsbetingelserne fremgår: "**Sejladsskader 10. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen:** ... – skader, der skyldes, at mast, bom eller spilerstage knækker under sejlads. Det er dog en betingelse, at riggen har været i orden og forsvarligt sat, og at bruddet skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag."

Nævnet udtaler:
Det påhviler den sikrede at sandsynliggøre, at der foreligger en af forsikringen omfattet forsikringsbegivenhed.

På baggrund af de fremlagte rapporter finder nævnet det ikke godtgjort, at bruddet på masten skete som følge af en tilfældig og pludselig ydre årsag. Med henvisning til de gældende forsikringsbetingelser kan nævnet herefter ikke kritisere selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning, hvorfor

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Jørgen Nørgaard