647/02

Den 10. juni 2002 blev i sag nr. 57.211:

xxxxx xxxxxxxx xxxxxx
xxxxxxxxxxxx xxxxxxxx xxx
xxxx xxxxxx x

mod

Codan Forsikring
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Codan Forsikring, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning i forbindelse med skade på klagerens sejlbåd.

Klageren er utilfreds med selskabets afgørelse og har i brev af 30/8 2001 til selskabet anført: "I øvrigt finder vi det besynderligt, at en konstruktionsfejl først viser sig efter 25 år. Derfor mener vi, at Codan er forpligtiget til at betale:

- Et nyt ror
- Op- og isætning af båden
- Og afsavnserstatning, fordi båden nu har stået på land det meste af sejlsæsonen."

I brev af 7/12 2000 til nævnet anfører selskabet: "Forsikringstager, der i vort selskab har tegnet lystfartøjsforsikring, klager over selskabets afgørelse i en sag omhandlende skade på det forsikrede lystfartøjs ror. Den 9. juli 2001 blev vi kontaktet af vores forsikringstager, som oplyste, at hans sejlbåd havde tabt roret under sejlads antageligt ved at han har påsejlet en sten. På dette grundlag anmodede vi havarieekspert H.E.P. om at foretage besigtigelse af fartøjet med henblik på konstatering af skadens omfang og årsag. Besigtigelsen udmøntede sig i en besigtigelsesrapport, hvilken foreskriver, at årsagen til skaden med al sandsynlighed er begrundet i rorets konstruktion, og ikke en udefra kommende påvirkning, som eksempelvis påsejling af en sten. På dette grundlag afviste

vi ved skrivelse af 16. august 2001 at yde vores forsikringstager erstatning for den skete skade, under henvisning til at skaden ikke var omfattet af forsikringens dækningsomfang samt at skader, der skyldes konstruktionsfejl direkte er undtaget af forsikringen. Vores forsikringstager har efterfølgende ved brev af 30. august 2001 opponeret imod vores afgørelse, idet han fastholder, at årsagen til skaden er, at han 'stødte på et eller andet ude i B... vig'. Endvidere påpegede vores forsikringstager at han finder det besynderligt, at konstruktionsfejlen først viser sig efter 25 år. Vi anmodede som følge heraf den 22. september 2001 vores forsikringstager om at dokumentere, hvilke tegn der var på fartøjet, som kunne indicere at skaden skyldes en grundstødning. Som svar herpå har vores forsikringstager ved brev af 7. oktober 2001 oplyst, 'at roret er gået i stykker, da der sad et stykke af roret tilbage på styreakslen' samtidig med at han ønskede at vi førte bevis for, at det ikke var en grundstødning, der var årsag til skaden. Dette brev har vi ved en beklagelig fejl ikke besvaret før vi har modtaget den aktuelle klage. Vi har som følge af brevet samt nærværende klage til Ankenævnet anmodet havariekspert H.E.P. om hans uddybende forklaring til skadeårsagen, hvilken er modtaget 5. december 2001. Heraf fremgår det, at roret er konstrueret med en meget kort medbringer udført af messing eller bronze. Medbringeren har den funktion, at den skal optage hele rormomentet, og belastningerne bliver således ret store på grund af den ringe længde. Derfor mister laminatet efterhånden sin styrke på grund af opstået 'træthed' i materialet, hvilket forstærkes af, at der med tiden vil forekomme vandindtrængen, som er med til at nedbryde glasfiberlaminatet. En sådan vandindtrængen fremstår der således tydelige tegn på, på det aktuelle fartøj, da metaloverfladen er kraftigt 'anløben' på overfladen. Det er H.E.P.'s konklusion, at rorkonstruktionen langsomt bliver svagere med tiden, hvilket slutteligt vil resultere i et brud blot ved almindelig belastning. På vores forespørgsel har H.E.P. efterfølgende oplyst, at fartøjet ikke har nogen tegn eller mærker, som følge af en grundstødning eller anden udefra kommende påvirkning, hvilket han anser for usandsynligt, såfremt en sådan hændelse har været indtrådt. Vi fastholder, at det er overvejende sandsynligt, at roret er tabt, som følge af gentagne påvirkninger af materialet i fartøjets levetid, hvilket slutteligt har medført det aktuelle brud, og at skaden således ikke kan henføres til policens dækningsomfang, punkt 10 i kaskobetingelse."

I besigtigelsesrapporten af 16/7 2001 hedder det omkring skadeårsag samt omfang: "Ved besigtigelsen kunne det konstateres at fartøjet havde været forsynet med den ori-

ginale rorkonstruktion, som der har været mange problemer med, da denne ikke er stærk nok, hvilket er et kendt problem. Det anses derfor for ret sikkert at ror er brækket af, uden at være ramt af noget udefra kommende. … Det må betragtes som værende en tilfældighed at skaden ikke er sket tidligere."

I forsikringsbetingelserne hedder det bl.a.: "**Sejladsskader 10. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen:** - skader, der sker på skroget på grund af en ulykkelig hændelse. - skader, der sker fordi båden synker, kæntrer, strander, støder på grund eller kolliderer. … **11. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen ikke:** … material- eller konstruktionsfejl …"

Nævnet udtaler:
Det påhviler en forsikringstager at sandsynliggøre, at en anmeldt skade er dækningsberettiget. Når henses til det i besigtigelsesrapporten anførte, finder nævnet det ikke sandsynliggjort, at skaden på roret er forårsaget ved påsejling. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at udbetale erstatning, hvorfor

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

p.f.v.

Henning Jønsson