662/02

Den 30. december 2002 blev i sag nr. 57.913:

xxxxx xxxxxxx
xxxxxxxxxxxxx x
xxxx xxxxxxxxxx

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 for brud i masteprofilet.

Selskabet har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til, at skaden ikke skyldes pludselige eller ydre omstændigheder som defineret i forsikringsvilkårene.

Klageren er utilfreds med selskabets afgørelse og har i klagen til nævnet bl.a. anført:

> "Jeg synes generelt at det ikke fra Codans side har fået en fair behandling.
>
> ...
>
> Kort efter skaden gjorde vi alt hvad der kunne gøres for at sikre masten, sætte spiler og fokkefald frem i klamperne for at sikre at masten ikke faldt ned, for at undgå yderligere skader, dette var ikke let i den kraftige vind med kraftig sø. Havde vi ikke gjort dette var masten røget overbord.
>
> Vedr. forespørgsel til taksator og skadekontor om hvordan Codan vil reagere hvis masten var gået overbord og vi havde været nødt til at kappe denne og droppe den på havbunden, fik jeg at vide at så var sagen anderledes og den så ville være blevet dækket.
>
> Jeg mener at jeg er berettiget til erstatning for den ødelagte mast – samt det ødelagte rullforstag. Dette udfra at vi til fulde har levet op til den passus, som siger det på-

hviler forsikringstageren at begrænse skadeomfanget mest muligt, havde vi ikke gjort dette var skaden nok blevet dobbelt så dyr."

Over for nævnet har selskabet i skrivelse af 20/3 2002 bl.a. anført:

"Klager anmelder telefonisk skaden den 10. september 2001 og fremsender skriftlig skadeanmeldelse den følgende dag, jf. bilag A.

Den 19. september 2001 besigtiger vor havarikonsulent båden.

Af havarikonsulentens rapport fremgår det, at masten var monteret på en ekstra bagplade på den indvendige side af den oprindelige mindre bagplade. Dette har bevirket at den nye bagplade ikke har haft godt anlæg mod bagside af masteprofilet og at boltene derfor ikke har haft den optimale styrke. Samtidig er masten blevet svækket af at der har været boret huller i denne. Boltene har derfor sandsynligvis arbejdet sig nedad gennem masteprofilet for til sidst at briste p.g.a. udskæringen for skiveboxen.

På baggrund heraf afviste vort selskab at skaden var dækningsberettiget, idet vi ikke fandt at skaden var opstået som følge af en pludselig og ydre omstændighed som defineret i forsikringsvilkårenes punkt 10, jf. bilag V side 6.

Samtidig tilbød vi at betale for en nærmere undersøgelse af masten hos ..., hvilket klager indvilligede i.

...

Samlet set må skaden tilskrives tidligere skade i terminalen og den derefter gennemførte reparation.

På baggrund af konklusionerne i rapporten [af 14/1 2002] afviste vort selskab at dække skaden, idet vi ikke finder, at skaden er opstået som følge af en pludselig og ydre omstændighed.

Efter en fornyet gennemgang af sagen må vi fastholde vores afgørelse, idet vi til støtte herfor yderligere henviser til Ak 52.732, Ak 53.546, Ak 51.992 samt Ak 54.584."

I rapport af 14/1 2002 fra Force Technology hedder det i konklusionen:

"**Konklusion**

Ved undersøgelse kunne det konstateres, at der ved udrivning af bagpladerne var sket en deformation af boltene, i særlig grad de to, som sad i den senest tilføjede bagpladeforstærkning. Boltene var trukket ned gennem profilets forkant, hvor der lå en svejsning.

Skaden var formentlig opstået, fordi der var fremkommet en revne ved det øverste boltehul i den ekstra bagpladeforstærkning. Der var mest sandsynligt tale om en revne forårsaget af spændingskorrosion, som i aluminiumlegeringer kan opstå ved en kombineret påvirkning af natriumklorid (salt) og trækspændinger.

Der var i det aktuelle område store spændinger på grund af den konstruktive udformning af forstærkningen. Afstanden på ca. 3 mm mellem den ekstra bagplade og aluminiumprofilet samt det faktum, at der ikke var møtrikker på boltene, øgede muligheden for deformation af aluminiumprofilet rundt om hullet og for bøjning af boltene. Desuden var der en relativt lille afstand mellem de to koniske boltehoveder.

Primær årsag til skaden må tilskrives den tidligere skade i terminalen og den derefter gennemførte reparation. Skaden havde formentlig udviklet sig over en vis tidsperiode."

Hertil anfører klageren i skrivelse af 2/4 2002 til nævnet bl.a. følgende:

"Vedr. ekstra bagplade - Dennes funktion var udelukkende at holde den nye originale bagplade på plads. De nye boltehuller er af samme størrelse og med samme indbyrdes afstand, som det er blevet udført på nyere master af samme konstruktion. Det Codan siger er at der er udført en reparation p.g.a. tidligere skade er kun den at den gamle bagplade var gået løs, d.v.s at nitterne var gået fra og at den så var bøjet.

Det at Codan skriver at boltene sandsynligvis har arbejdet sig ned gennem masten gennem nogen tid er jeg stadig uforstående for, for så kunne det ikke lade sig gøre at sejle med båden, da vi så ikke kunne hale bagstagene korrekt p.g.a. disses længde.

Den nye mast er nu ved at blive monteret, så kan Codan's taksator og skadechef komme over og se at, hvis Codans udlægning af skaden skal være gældende, så skal jeg have nye kortere bagstagswirere.

Kan en analyse hos Force være noget værd ? - Efter at masten har ligget tæt på kajen i Kerteminde i een måned udsat for havgus, dette fremmer påvirkningen af den anførte NATRIUMKLORID (SALT) samt at den har ligget yderligere 2 1/2 måned udendørs hos Nordic Mast, Aabenraa. - Dette tror jeg ikke!

Jeg erfarede efter at jeg skulle tage stilling til at der blev skåret et stykke ud af masten, at det havde været muligt at reparere denne, ved at der blev sat en ny top på, dette kan nu ikke lade sig gøre, grundet de udtagne stykker af masten. - Dette burde taksator have sagt / vidst da det så ville have været muligt at reparere denne til en lavere pris !! - Dette har i den nuværende situation forværret min situation i sagen - med en højere reparationsudgift til følge.

Den henvisning til tidligere afvisninger, finder jeg ikke at de har noget med min sag at gøre AK 54584 og 52732 manglende ringe/splitter ?? AK 51992 røstjernsbøjle."

I skadeanmeldelsen hedder det:

"På bidevind (kryds) fart 63/4 til 1/knob – bankede 1-2 gange gennem 2 svære søer, i 2. sø lød der et kraftigt brag fra masten et eller andet sted. Kunne se, at forstagsprofilen var trukket fra hinanden flere steder, gav ordre til at slække fok og storsejl, vi sad med løsgjorte skøder i hænderne, så der hurtigt kunne slækkes ud, faldt straks af, for at få trykket taget af forstaget. Jeg troede at, det var forstaget der var gået, vi satte straks 'nødstag' dvs. spilerfald og det ekstra fæhle fald i klamperne for at støtte masten herunder mistede vi det ene spilerskøde. Sejlede herefter i havn, til mastekranen for at gå op der og se hvad der var sket, det var texmalhullet i masten der var gået – kollideret med mastetoppen, hvor mastetransducer – vind – gik i stykker."

Nævnet har fået forevist fotos

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**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:

På baggrund af rapporten af 14/1 2002 finder nævnet ikke at kunne lægge til grund, at bruddet skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag, jf. forsikringsbetingelsernes pkt. 10.

Derfor

b e s t e m m e s:

---

Klagen kan ikke tages til følge.

Jørgen Nørgaard