786/07

Den 31. december 2007 blev i sag nr. 71.435:

xxxxxx xxxxx xxxxxxxx
xxxxxxxxxx xxxx xxx xxx xxx
xxxx xxxxxxxx

mod

Søassuranceforeningen
"Ærø" G/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afgivet sålydende

u d t a l e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring i Søassuranceforeningen "Ærø" G/S, klager over selskabets afvisning af at yde dækning for en anmeldt skade på masten.

Selskabet er ikke tilsluttet Ankenævnet for Forsikring, men nævnet har i medfør af § 2, stk. 1, 2. punkt, i nævnets vedtægter besluttet at afgive en udtalelse.

Selskabet henviser til, at skaden skyldes mastens konstruktion.

Det fremgår af sagen, at klageren den 18/10 2006[12] i skadeanmeldelse til selskabet anførte:

> "Mandag d. 16. oktober 2006, var undertegnede og S.N. ved at tage masten af min Sagitta 35.
>
> (S.N. har i over to arbejdet hos S. M. i H. og arbejder i dag med eget yacht management firma).
>
> Da masten er kommet op af hullet i dækket og er blevet lagt på bukkene, ser S.N. og undertegnede at der lige under mastekraven er en svejsning som er vinkelret på mastens længderetning.

Med S.' kendskab til master og deres konstruktion kigger han nærmere på denne samling. Vi konstaterer at svejsningen på begge sider af agter siden er revnet. Vi konstaterer endvidere at svejsningen er udført korrekt, i det masten og bundstykket er skævt sat sammen.

Den er 1 1/2 mm forskydning ved agter kanten. Endvidere er bundstykket også skævt når masten lægges op på for kanten er bundstykket 15 20 mm til bagbord.

Vi forsøgte at trykke på masten og ved almindeligt tryk med en hånd åbner revnerne sig ved bagkanten.
Efter aftale med S. afriggede vi masten for løbende rig, og kørte røret på til S. M.

Her ligger den og afventer hvad der sker i sagen.

Der kan endvidere oplyses følgende:

Jeg købte båden i maj 2006 og da var den tilrigget. Svejsningen er når masten er på båden ikke synlig af to grunde:

Svejsningen sidder lige der hvor masten går igennem dækket.

Endvidere er svejsningen dækket af gummiklodser i mastehullet, så havde vi løftet i mastekraven havde vi Ikke kunne se svejsningen."

Som følge heraf anførte selskabet i e-mail af 23/10 2006[12A] til klageren:

"Vi har modtaget Deres skadeanmeldelse pr. mail dateret den 18. oktober d.å. Vi har gennemgået sagen og må meddele Dem, at skaden ikke er en dækningsberettiget skade. De må henvende Dem til sælger af båden med Deres krav."

Klageren anførte herefter i e-mail af 27/10 2006[13] til selskabet:

"Efter at S. M. har undersøgt masten og jeg har været i kontakt med de tidligere ejere af båden, fremsender jeg hermed følgende skadesanmeldelse.

På vores sommertur gik vi på grund i Bøgestrømmen.

Skadesdato: torsdag d. 29. juni 2006. kl. 21:45
Vindstyrke 1. m/s fra skiftende retninger.
Strøm: 0 knob.
Bådens fart ved grundstødningen ca. 4 knob

Grundstødningen skete på vej fra Skovshoved til Vordingborg. Vi gik for motor, og da jeg har sejlet mange gange tidligere i Bøgestrømmen var farten afpasset efter at der findes sandøer som flytter position hele tiden. (afhængig af strøm og vindforhold)

Kl. 21:45 rør vi grunden, jeg sætter øjeblikkelig maskinen i bak, men lige der efter rammer vi endnu en sand ø som får båden til at ligge stille. Med maskinen i bak kommer vi fri, ved at vende og sejle tilbage ad den rute vi kom.

Herefter sejler vi mod syd og efter 200 meters sejlads lægges kursen om mod Vordingborg Havn igen.

Da vi ramte grunden havde vi de to ledefyr til indsejlingen til Vordingborg Havn over ret, hvilket betød at vi lå på en position hvor dybden iflg. søkortet skulle have været ca. 2,4 meter. Sagitta'en stikker 1,85 meter.

Da jeg på daværende tidspunkt ikke kendte mastens konstruktion, og spændingen af masten ikke havde ændret sig troede jeg at der ikke var sket noget.

Ved aftagning af masten d, 16. oktober kunne jeg konstatere, og dette er bekræftet af S. M., at svejsningen i maste hullet efter grundstødningen var begyndt at revne."

Besigtigelseskonsulent S.A.H. besigtigede herefter klagerens båd på vegne af selskabet, og anførte som følge heraf i foreløbig havarirapport af 6/11 2006[14]:

"Ved besigtigelsen er følgende konstateret.

1. Mindre skrab på ballastkølen forkant stb. side. Ingen skader ved overgang ballastkøl/bund. (træk og stukskader) konstateret jævnes, slibes og efterbehandles .

2. Revner i masterør lige i dæksgennemføringen. Der er tale om en revne i en vandret - rundgående svejsning. Masterøret har på et tidspunkt været skåret over enten for forlængelse eller afkortning.

Der er tale om en revne der følger savskæret under den dårlig udførte svejsning, med dårlig gennembrænding.
Det kan konstateres, at de to sammensvejste masterør ikke er korrekt sammenlagt, inden hæftningen, således at der er tale om mindre forskydning.
Desuden har man ved sammensvejsningen undladt at svejse i hulkehlen, hvilket er en alvorlig svækkelse, og som virker som kærvdannelse, hvorfra revnerne kan løbe.
Der er tale om særdeles dårligt samlinger af masterøret, udført på det absolut dårligste sted. man har kunne vælge . Der kan næppe være tale om arb. udført af professionel mastefirma.
Der er efter vor mening tale om en skjult fejl som forsikringstager har købt med fartøjet, og som desværre ikke blev opdaget ved købsgennemgang, da området var skjult af mastekrave og gummikiler. Salgsgennemgang foregik med masten sat.
Masten er i sin tid fremstillet af et tysk mastefirma AMBAU. Firmaet er for længst ophørt.

Konklusion:
Udbedring af skade på ballastkølen kan udbedres for et beløb der ikke overstiger policens selvrisiko.

Skaden på masten kan efter vor mening ikke betegnes som en skade der er dækket under kaskoforsikringen, idet fartøjet, med den observerede sammensvejsning af masten, ikke kan betegnes som værende i sødygtig stand. Det vil være klogt at få udarbejdet en rapport over mastens og svejsningens tilstand, fra enten Teknologisk Institut eller Force Instituttet, såfremt forsikringstager fastholder, at der efter hans mening er tale om skade."

Maskiningeniør J.L. fra Teknologisk Institut udførte herefter ikke destruktiv undersøgelse af masten og anførte som følge heraf i skrivelse af 30/1 2007[17]:

"Den ikke-destruktive undersøgelse er udført i henhold DS/EN 1435:1998 og DS/EN 1435/A1:2002 klasse B (prøvningsspecifikation). Omfanget af prøvning af 100 % af svejsning.

Resultatet af prøvning viste, at svejsningen er behæftet med rodfejl (mangelfuld gennembrænding) og revner.

Konklusion
På baggrund af den ikke-destruktive undersøgelse vurderes det, at svejsningen ikke opfylder acceptkrav til DS/EN 30042 niveau B/C. Endvidere vurderes det, at denkonstaderede rodfejl er opstået som funktion af svejsefejl, og dermed har eksisteret i svejsningens levetid."

Selskabet anførte herefter i skrivelse af 5/2 2007[18] til klageren:

"Idet vi henviser til vore forsikringsbetingelser § 3.6.j afviser vi hermed ovenstående skade, da det drejer sig om en fejl under vore betingelser § 3.6.j. Vi anbefaler, at køber og sælger afgør sagen på fornuftig vis.

Med hensyn til udbedring af skade på ballastkølen, kan denne udbedres for et beløb, der ikke overstiger policens selvrisiko. Vor surveryor, S.Aa.H."

Klageren har ved skrivelse til nævnet af 13/3 2007[1] over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet skal dække den anmeldte skade på masten.

Selskabet har ved skrivelse af 19/3 2007[2] fastholdt sin afgørelse over for nævnet.

Klageren anførte herefter i skrivelse af 9/4 2007[3] til nævnet:

"Ærø har i hele sagen ikke bestridt at der har været en grundstødning, de har heller ikke bestridt at båden sejlede med en fart af mellem 4 og 5 knob.

Med hensyn til at afvise skaden som værende dækket af undtagelsen i § 3.6 j, vil jeg anføre at brugen af den, kræver at der beviseligt skal være tale om at en af følgende betingelser:

materialefejl
konstruktionsfejl
fabrikationsfejl
skader omfattet af garantiorden

Materialefejl kan afvises da masten er lavet af aluminium og der er til svejsningen anvendt det rigtige materiale.

Konstruktionsfejl. Masten er samlet af to stykker maste rør, og der er indlagt et inderrør. Svejsningen er ifølge S. M. af en super håndværksmæssig karakter, og et virkeligt fint stykke arbejde.

Fabrikationsfejl masten har i hele dens levetid været lavet på den oplyste måde. Den har beviseligt stået i 30 sæsoner. Hvis der skulle være tale om en fabrikationsfejl, må jeg som lægmand kræve at en sådan er tydeligt for mig, så jeg ikke køber en båd med udstyr jeg ikke kan forvente af få forsikret.

Ifølge Ærø's egen foreløbige havarirapport hedder det:
'i det fartøjet, med den observerede sammensvejsning af masten, ikke kan betegnes som værende i sødygtig stand'.
Der er ikke ført bevis for at masten ikke har været produceret på denne måde. Endvidere kræver det en speciel undersøgelse af masten for at kunne konstatere hvordan svejsningens tilstand er. Dette er ikke noget man kan kræve af en almindelig køber, der sammen med sit finansieringsinstitut har gjort hvad man med rimelighed kan kræve for at undersøge bådens tilstand. Jeg vil endvidere fremføre at jeg først i forbindelse med denne sag, har modtaget en kopi den foreløbige havarirapport.

Endeligt hedder det i J.T.I.'s rapport, at det **'vurderes'** at svejsningen ikke opfylder acceptkravet til DS/EN 30042 niveau B/C. Jeg vil gerne have oplyst hvordan denne standard har relevans for masten på vores båd. Der er ikke og har aldrig været en kvalitetsstandard for master. Der er ikke krav i hverken police eller i forsikringsbetingelserne om at en mast for at den skal kunne forsikres skal opfylde DS/EN 30042 niveau B/C eller nogen anden standard. Masten er som nævnt over 30 år gammel.

Konstruktionen af masten er efter datidens teknologiske niveau i orden. Der er lavet et inderrør som er med til at aflaste svejsningen og svejsningen er ikke inden grundstødningen behæftet med synlige fejl. Masten var på produktionstidspunktet i orden. Ydermere er alle de nævnte undersøgelser og standarder indført efter masten er produceret i 1976.

Endeligt er masten ikke dækket af nogen garantiordning.

Jeg må derfor fastholde at Ærø er erstatningspligt efter forsikringsbetingelsernes § 3.5 a, og skal erstatte masten på vores båd samt betale omkostningerne til at genetablere glasfiberskallen rundt om kølen. Masten var beviseligt ikke revnet ved overtagelsen i maj 2006. Masten har stået på båden i 30 sæsoner, grundstødningen er den udefra kommende hændelse, der gør at masten revner i svejsningen. Det er endvidere ikke sandsynligt at de to tidligere ejere, som begge er uddannede ingeniører, skulle have sejlet rundt med en revnet mast, da de begge ville kende risikoen ved at gøre dette. Endelig giver bådens generelle vedligeholdelses standard et klart billede af en båd der er velplejet og på alle punkter er en sødygtig sejlbåd og derfor dækket af den tegnede kaskoforsikring."

Som følge heraf anførte selskabet i skrivelse af 20/4 2007[4] til nævnet:

"Forsikringstager skriver i sin redegørelse til Nævnet - citat: 'Masten var beviseligt ikke revnet ved overtagelsen i maj 2006'.

Vi er fortsat af den mening, at forsikringstager har købt et fartøj med en skjult fejl. Forsikringstager køber fartøjet liggende i vandet med masten sat.

Ved købet har forsikringstager fået fartøjet besigtiget af S.-Consult v/C.L., som vedrørende mast og rig i rapporten skriver - citat: 'Mast samt sejl er set fra dækket og sejl under bom presenning'.

Hverken C.L. eller køber/forsikringstager har haft mulighed for at konstatere, at masten var samlet ved svejsning, da denne samling befinder sig i dæksgennemføring og afdækket/skjult af mastekiler.

S. M. (hvor masten befinder sig) har optisk kunnet vurdere mastesamlingen og svejsningen og da der (også fra S. M.s side) har hersket stor tvivl om fabrikatet på masteprofilen, er det os bemærkelsesværdigt, at S. M. kan give udtalelse om indlagt inderrør, da røret ikke er af den sædvanlige konstruktion, som anvendes ved skæftning.

Intet optisk tyder på dette (nitter fra et sådant rør vil normalt være synlige på ydersiden) og som fremsendte fotos viser, er dette ikke tilfældet.

Ovenstående udtalelse har vi forelagt Teknologisk Institut og C. Inspection.
Røntgenfilmen fra den tidligere udførte scanning af masten viser et inderrør, hvor diameter på inderrøret er så lille, at det på ingen måde giver støtte til mastens styrke på det pågældende sted (diameter på støtte på inderrør er væsentlig mindre end det er på selve masten). Rapport og forklaring til filmen fremsendes separat.

Hvad angår den håndværksmæssige vurdering af svejsningen, vil vi henvise til Teknologisk Instituts fremsendte rapport."

Klageren og selskabet fremsendte herefter yderligere skrivelser til nævnet til støtte for deres påstande[5-10].

Nævnet har modtaget billeder[24] af den anmeldte skade til brug for sin behandling af sagen.

Af forsikringsbetingelserne[23] fremgår bl.a.:

"**3.5 I sejladstiden dækker kaskoforsikringen tillige**

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

...

3.6 Kaskoforsikringen dækker <u>ikke</u> skade som følge af

...

j) Materiale- eller konstruktionsfejl, fabrikationsfejl og skader omfattet af garantiordning."

Nævnet udtaler:

Indledningsvis bemærkes, at det påhviler forsikringstager som den erstatningssøgende at sandsynliggøre, at der foreligger en dækningsberettigende skade.

7. 71.435

Efter sin gennemgang af sagen - herunder havarirapport samt udtalelse fra Teknologisk Institut - finder nævnet, at det ikke af klageren er sandsynliggjort, at revnen i masten har en i forhold til forsikringsbetingelsernes pkt. 3.5 dækningsberettigende hovedårsag. Nævnet kan derfor ikke pålægge selskabet at udbetale erstatning.

Marianne Højgaard Pedersen