815/09

Den 16. marts 2009 blev i sag nr. 74.499:

xxxx xx xxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxx

mod

Codan Forsikring A/S
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har lystfartøjsforsikring med kaskodækning i Codan Forsikring A/S, klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for en anmeldt skade på den forsikrede båds mast og sejl.

Selskabet har henvist til, at skaden ikke er dækningsberettigende, idet den ikke skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag.

Det forsikrede fartøj er en sejlbåd af typen Karavel 10 meter, byggeår 1979.

Den 16/6 2008 modtog selskabet via internettet en af klageren udfyldt skadeanmeldelse, hvoraf bl.a. følgende fremgår:

"**Generelle oplysninger vedrørende skaden**
…
Hvor er skaden sket?
Til vands
…
Hvilken dato er skaden sket?
14/06-2008

I hvilken periode er skaden sket?
KL.1100

Oplysninger om skaden
Er skaden sket?

Under sejlads

Hvordan er skaden sket, og hvorfor?
Udførlig beskrivelse:
Ved at der sprang en vantskrue under dæk som holder top og undervanter

Er skaden sket under kapsejlads?
Ja

Vindretning
VSV

Vindstyrke
8-10 SKM

Sø
0.5M

Strøm
1 KN S

Er der sket yderligere skade på selve båden?
Ja

Hvilken?
Der er et hul på 30x20 cm i sb dæk.
…
Generelle oplysninger
Har du yderligere oplysninger eller kommentarer, kan du skrive dem her.
Båden blev renoveret i 2004 hos B.
Sejl er fra 2004 Fok og Store.
…"

På selskabets foranledning blev båden herefter besigtiget af A.B., Yacht-Enterprise, som på baggrund heraf udfærdigede havarirapport af 30/6 2008. Af denne rapport fremgår bl.a.:

"**FARTØJ - FORSIKRINGSTAGER**:

Generel stand: God stand under hensyntagen til alder og type.

Forsikringstager har ejet fartøjet i 3 sæsoner.

Fartøjet er ant. i 2004 ombygget med en anden køl / bund, samt ændret cockpit, i forhold til en 'standardbåd' af den aktuelle type.
…
HAVARIÅRSAG - HÆNDELSESFORLØB:
Forsikringstager har bl.a. oplyst følgende vedr. havariets opståen.

Fartøjet deltog i lokal kapsejlads rundt om Mors.

De havde forud for havariet sejlet bidevind på sb. halse i ca. 20. min.
Pludselig og uden varsel, og uden 'ekstraordinære ydre påvirkninger' lød der et brag, hvorefter en del af det sb. sidedæk omkring røstjernsbeslagene blev revet ud af dækket pga. træk i de luv sidestag. Herefter knækkede masten, og mast, rig og sejl væltede overbord på bb. side.

Besætningen frigjorde straks al mast og rig, og lod alt gå overbord for at undgå yderligere skader på fartøjet.
Forsikringstager bliver herunder klar over, at havariet skyldes at en vantskrue der forbinder røstjernsbeslaget på undersiden af sidedække, med en indstøbt forstærkning på den indvendige skrogside, var knækket.

BESIGTIGELSE MV.:
Forsikringstagers bekendte og undertegnede besigtigede fartøjet i forening. Forsikringstager var bortrejst på ferie udenlands.

Skaderne på fartøjet blev inspiceret, og registreret.
Det var helt entydigt hvad der havde forvoldt det aktuelle havari (se evt. fotobilag).
Alle dele med andel deri, var tilstedet ombord i fartøjet og kunne derfor inspiceres.

Undertegnede medtog den knækkede del af en vantskrue, for nærmere undersøgelse og fotografering på vort kontor.

Nærmere undersøgelse:
Den knækkede del af vantskruen blev undersøgt nærmere på vort kontor.
Der tale om et stykke gevindstang hvor der på den ene ende er påsvejst en gaffel.

Ved visuel undersøgelse af brudfladen (m. 8 * forstørrelse) var det tydeligt at se, at der for en stor del af brudfladens vedkommende var tale om en udmattelsesbrud der var opstået over tid.
Der var endvidere korrosion på dele af ovennævnte udmattelsesbruds overflade.
Den øvrige del af brudfladen var et restbrud, der var opstået i havariøjeblikket.

Vantskruen har endvidere haft en meget ringe styrke fra første færd, da denne er fremstillet meget dårligt.
Den udførte svejsning har ikke haft den tilsigtede / forventelige styrke, da der er sket en meget dårlig sammenbrænding af materialerne i de to emner der skulle svejses sammen.
Ydermere har producenten efterfølgende fjernet en del af svejsesømmen ved efterbearbejdning, for at opnå en pæn overflade på emnet.
Resultatet af ovennævnte er, at det 'bærende' areal af svejsesømmen der skulle 'samle' de to dele (gaflen og gevindstykket), reelt udgør mindre end 20% af det tilsigtede 'bærende' areal.

Der var ikke anført noget navn eller logo på vantskruen, der kunne identificere producenten.

Sluttelig skal det fremhæves, at vi finder at den aktuelt anvendte vantskrue er lige det mindste henset til dens placering og belastning (samt konsekvens af evt. sammenbrud).

KONKLUSION:
Bruddet i den aktuelle vantskrue er opstået over tid som et udmattelsesbrud.
Vantskruen har endvidere haft en meget ringe styrke fra første færd, da denne er fremstillet meget dårligt.

Ved en nøje forudgående visuel inspektion af vantskruen, ville det med stor sandsynlighed have været muligt at opdage bruddet der var under udvikling.

BESKADIGELSER:
Følgende beskadigelser er konstateret på fartøjet:

Mast og rig:
1. Komplet mast og rig, inkl. stående og løbende rigning, bom, kicker mv. smidt overbord.

Sejl:
2. Storsejl, type Elvstrøm Dracon årg. 2004 mistet.
3. Fok, type Elvstrøm Pentex årg. 2004 mistet.

Fartøj:
4. Hul i sb sidedæk under og omkring røstjern, areal ca. 20*25 cm. (yderligere areal med dellaminering mv. omkring hul).
5. Vantskrue mellem beslag på underside af sidedæk og faststøbt forstærkning på skrogside, knækket.

REPARATIONSOMKOSTNINGER:
Der er endnu ikke indhentet rep. overslag i sagen, da det endnu er uklart i hvor stort omgang de opståede skader er dækningsberettigede af den aktuelle kaskoforsikring.

Herfra vil vi umiddelbart anslå rep. omk. til ca. at andrage følgende:		
Mast og rig, max udbetaling for gældende police (25% af f.sum)	22.500,00	
Sejl, anslået ca. efter div. aldersfradrag (-30%), reduceret til max.	22.500,00	
Fartøj, anslået ca.	25.000,00	
Anslået ca. i alt, inkl. moms, kr.	**70.000,00**	**70.000,00**"

Ved skrivelse af 15/7 2008 til klageren anerkendte selskabet at dække skaden på bådens skrog. Selskabet afviste derimod at dække mast og sejl.

I en herefter af klageren til selskabet fremsendt e-mail af 17/7 2008 hedder det:

"Vi har i dag modtaget haveriraport fra jer og Y.
VI kan ikke forstå den afgørelse i er kommet frem til. Der bliver nævnt der ikke er logo på de vantskruer som er på båden, jeg har kontaktet en udstyrsforetning der oplyste at 70 % af det der bliver solgt i dag er uden logo .Det er en 10 mm vant skruge som har en brudstyrke på 4.5 ton og på riggen er der max 1,5 ton så forholdet passer.Der bliver også nævnt at der ikke har været visiuelt inspektion af vantskrugen.Det er ikke korekt. Efter at have sejlet i mange år og vundet mange mesterskaber ved jeg udmærket hvor vigtig det er at riggen er i orden og som A. nævnte er båden i god stand.
SKROG. hul i sb sidedæk er ikke 20x25 cm men 25x40 cm og delaminere ud under fender listen .Da jeg selv er bådbygger forstår jeg ikke A.s overslag på 25000 kr.
Jeg kan ikke se det ikke er en pludesekig opstået skade og har rådspurgt hos M. bådbyggeri i Å. , han har samme opfattelse som jeg .
Håber vi kan finde en løsning som kan tilfredsstille begge parter."

Klagerens skrivelse blev forelagt A.B., Yacht-Enterprise, der som følge heraf udarbejdede supplerende rapport af 18/7 2008, hvoraf bl.a. følgende fremgår:

"**SUPP. OPLYSNINGER:**
Herfra har vi følgende supp. oplysninger / bemærkninger, efter gennemsyn af nævnte skrivelse.

- Forsikringstager oplyser at den havarerede vantskrue havde en brudstyrke på 4,5 ton.

  En vantskrue af et anerkendt fabrikat (f.eks. OS eller BlueWave), og med de aktuelle dimensioner (10 mm. eller 7/16 tomme), kan have en brudstyrke på mellem 2350 kg. og 4700 kg.
  Den aktuelle vantskrue er uomtvisteligt af dårlig udførelse / kvalitet, og har derfor en meget lavere brudstyrke.

- Undertegnede skriver ikke at der ikke har været foretaget inspektion.
  Vi skriver derimod at ***'Ved en nøje forudgående visuel inspektion af vantskruen, ville det med stor sandsynlighed have været muligt at opdage bruddet der var under udvikling'.***

- Vedr. størrelsen af hullet i dækket, beskriver undertegnede det direkte hul, hvorimod forsikringstager nærmere beskriver arealet af hul og flænger som jo selvfølgelig er større end vor angivelse.
  Derudover kommer der som vi har beskrevet, et endnu ikke fastsat areal omkring hul / flænger, hvor der også er skader i glasfiberlaminatet.

Der er ikke indhentet prisoverslag / tilbud i sagen, men undertegnede har alene foretaget en skønsmæssig ansættelse af umiddelbart forventede rep. omk. (ekskl. transport o. lign).
Det er fortsat vort skøn, at en forsvarlig reparation til bådens aktuelle standard, vil kunne udføres for ca. dette beløb.
Dette alene for at angive en ca. beløbsramme, for forsikringsselskabets videre behandling og stillingtagen i sagen."

Ved skrivelse af 30/7 2008 til klageren fastholdt selskabet den tidligere meddelte afgørelse.

Sagen blev den 19/8 2008 indbragt for nævnet.

Af den af klageren affattede klageskrivelse fremgår:

"Det der er sket er følgende, jeg sejlede kapsejlads, pludselig sprang der en vantskrue, som sidder under dækket, vantskruen holder rustjernsfæstning, da vantskruen sprang rykkede den beslaget op igennem dækket , hvorved masten brækkede.

Jeg meldt sagen til Codan forsikring og forventede at de ville dække skaden, kort efter havde jeg besøg af taksator A.B., som besigtiget båden og tog vantskruen med.

Omkring 14 dage efter fik jeg brev Codan om at de ikke ville dække skaden på mast og sejl, da A.B. havde fundet ud af at vantskruen var meget dårligt fremstillet, samt at svejsesømmen var slebet ned.

Det undre mig meget da det er en vantskrue som er beregnet til 4,5 tons og belastning ved max belastning på riggen er 1,5 tons ,samt at der ingen tegn var på vantskruen om at den skulle være svag. Hvilket A.B. skriver i hans rapport. Samtidig kan jeg oplyse at båden er ombygget ved B.Y.D., H. og de der plejer at bruge materialer som altid overholder kravene.

Fra Codan har jeg modtage flere ankesager hvor de har vundet sagen, fordi der har været korrosion på vanterne, alle sager har været over dæk hvor der er mulighed for at se om der er sket en skade.

Dette er ikke muligt på min båd, da vantskruen sidder under dæk helt op at skroget, dette medfører også at vantskruen sidder på et tørt sted og derfor ikke bliver svækket på grund af salt. Den eneste mulighed jeg har for at efterse en vantskrue er at afmontere den og sende den til røntgen, men da kan da ikke være rigtig at man skal gøre det for at opfylde forsikring betingelserne.

Derfor mener jeg at Codan afviser skade på forket grundlag, og beder Jer kigge på den."

Selskabet har over for nævnet fastholdt sin afgørelse og har til støtte herfor i skrivelse af 1/9 2008 bl.a. anført:

"Med henvisning til udredningerne i de to rapporter fra AB, må vi fastholde, at skaden skyldes et udmattelsesbrud, og ikke en tilfældig og pludselig ydre årsag, hvorfor der ikke foreligger en dækningsberettigende skade på mast og sejl. Til støtte for vores afgørelse skal vi henvise til AK 68943 og AK 70997."

Nævnet har fået forelagt de fotos, der er vedlagt sagen.

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"**Hvad omfatter kaskodækningen**
8. Kaskodækningen omfatter direkte følger af:
- Sejlads i sejladsperioden, se pkt. 10 – 11

…
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.

…
- skader, der sker på sejl som en direkte følge af et erstatningsberettiget mastebrud.

…
11. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen ikke:
…

- skader, der skyldes manglende vedligeholdelse, rotter, mus, glasfiberpest (osmose), fabrikations-, materiale- eller konstruktionsfejl eller skader, der er omfattet af en garantiordning."

Nævnet udtaler:
Indledningsvis bemærker nævnet, at det påhviler sikrede at sandsynliggøre, at der foreligger en af forsikringen omfattet forsikringsbegivenhed.

Efter sin gennemgang af sagen finder nævnet at måtte lægge til grund, at skaden skyldes et udmattelsesbrud og ikke en tilfældig og pludselig ydre årsag. Med henvisning til de gældende forsikringsbetingelser kan nævnet derfor ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning på rig og sejl.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

J. Hermann