/09

Den 29. juni 2009 blev i sag nr. 75.121:

xxxx xxxxxx
xxxxxxx xx
xxxx xxxx

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 i Codan Forsikring A/S, klager over selskabets afvisning af at yde dækning til en brækket mast.

Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at skaden ikke skyldes en pludselig hændelse, men derimod er en overbelastningsskade.

Det fremgår af sagen, at masten på klagerens lystfartøj brækkede under en kapsejlads den 14/6 2008. Af selskabets havarirapport af 30/6 2008 fremgår:

"**VEJRFORHOLD:**
Ifølge forsikringstager 8-10 m sek. fra SW'lig retning, moderat sø.

HAVARIÅRSAG - HÆNDELSESFORLØB:
Forsikringstager har bl.a. oplyst følgende vedr. havariets opståen.

Fartøj deltog i kapsejlads M. Rundt.
De havde i ca. 15 min sejlet på sb. halse på en sydlig kurs. De sejlede for fuldt storsejl og fuld genua.

De vendte over til bidevind på bb. halse, og var i færd med at hele sejlene helt ind.
Endnu inden dette var gjort., knækkede fartøjets [mast] lige over dækket og væltede overbord på fartøjets sb. side.
Besætningen fastgjorde et tov med en fender i masten, hvorefter de frigjorde alle stag og vant på fartøjet og lod det hele gå overbord (ekskl. bom og kicker).

Et hjemmeværnsfartøj bjergede efterfølgende mast, rig og sejl, og sejlede delene i land i T.

Da forsikringstager gennemgik mast og rig, bemærkede han at det bb. undervant var knækket lige under den T-terminal der var fæstet i masten under det nederste salingshorn.

BESIGTIGELSE:
Forsikringstager og undertegnede besigtigede mast og rig, sejl og fartøj på 3 forskellige lokaliteter. Forsikringstager beskrev hændelsesforløbet som ovenfor beskrevet.

Mast og rig:
Delene blev besigtiget i bådehal i N.
Det knækkede undervant blev medtaget af undertegnede, for nærmere undersøgelse og fotografering på vort kontor.

Sejl:
Genua og storsejl henlå hos sejlmager i Å.
Der var en lille skade på storsejlet, og en større skade på genuaen, ligesom begge sejl var noget tilsmudsede af ophold i vand og bjergning mv.

Fartøj:
Fartøjet henlå i vandt hos M. Værft A/S i Å.
Dette blev gennemgået, og de umiddelbart synlige skader blev registreret.
Det blev efterfølgende aftalt med reparatøren, at denne skulle landsætte fartøjet for at kontrollere om der var skader på dettes undervandsskrog.

Nærmere undersøgelse:
Det knækkede stag blev efterfølgende undersøgt nærmere på vort kontor.
Der er tale om en Ø = 7 mm rustfri stålwire, type 7*19.
Denne wire består inderst af 7 spundne ståltråde hvoromkring der er spundet yderligere 12 ståltråde (i alt 19 kordeler).

Wiren er sandsynligvis knækket ved enden af den påvalsede T-terminal (terminalen er forsvundet ved havariet).
Ved visuel undersøgelse af brudfladerne på de enkelte kordeler (ståltråde) (m. 8 * forstørrelse), kunne der på min. 10 af disse konstateres tydelige og sikre tegn på helt eller delvist udmattelsesbrud / revner opstået over tid.
På flere af brudfladerne var der endvidere opstået nogen korrosion, på udmattelsesbrudenes flader.

KONKLUSION:
Brudfladerne på den knækkede stålwire (de enkelte kordeler / ståltråde) viser med al tydelighed, at der for en stor dels vedkommende er talt om udmattelsesbrud der er opstået over længere tid. Nogle af brudfladerne, eller dele af brudfladerne er nye, og det var dem der knækkede på havaritidspunktet d. 14. juni 2008 (restbruddene).

Den aktuelle wire var således svækket i væsentlig grad forud for sejladsen d. 14. juni 2008.
Det var ikke forud for havariet muligt for forsikringstager, at fastslå ved visuel undersøgelse at wiren var svækket.

Det er vor umiddelbare vurdering, at den aktuelle mast og rig, kan være den oprindelige tilbage fra 1986."

Selskabet anførte som følge heraf i skrivelse af 15/7 2008 til klageren:

"I forbindelse med den anmeldte skade omkring en brækket mast har vi modtaget rapport fra firmaet Yacht-Enterprise, Å. v/ A.B., og til din orientering har vi vedlagt en kopi.

Af rapporten kan vi forstå, at årsagen til mastehavariet var, at det bagbord undervant knækkede, hvorved masten brækkede lige over dækket.

Som det fremgår af rapporten oplyser konsulenten, at der på mere end halvdelen af de ialt 19 kordeler var tydelige og sikre tegn på udmattelsesbrud/revner opstået over tid, hvilket kunne ses ved at der var korrosion på brudfladerne, mens resten af kordelerne havde tegn på nye brud, det vil sige brud opstået på havari-tidspunket.

Det er således klart vores opfattelse, at wiren er blevet svækket over tid, og at de sidste dels intakte og dels i forvejen svækkede kordeler til sidst ikke har kunnet modstå belastningen.

Under punkt 10 i forsikringsbetingelserne 'kaskoforsikring for sejlbåde' fremgår det, at forsikringen under sejlads i sejladsperioden omfatter skader, der skyldes at mast, bom eller spilerstage knækker.
Det er dog en betingelse, at riggen har været i orden og forsvarligt sat, og at bruddet skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag.

At det er en betingelse for dækning, at bruddet på masten skal skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag, betyder at der alene er dækning når skaden er en direkte følge af en uventet udefra kommende årsag, hvilket ofte vil være en ikke forberedt sø eller vindspring, som forårsager en unormal belastning af riggen/masten.

I henhold til ovennævnte kan årsagen til den skete begivenhed ikke betragtes som værende pludselig og udefrakommende, men derimod opstået over en længere periode, hvorfor skaden på masten ikke kan henføres til forsikringens dækningsomfang.

Ud over mastehavaridækningen som beskrevet ovenfor, omfatter forsikringen dækning af skader på masten under sejlads som følge af at fartøjet kolliderer, grundstøder, strander, synker eller kæntrer.

Med hensyn til skade på sejlene, så er disse alene dækket under sejlads, hvis skaden på dem sker ved et dækningsberettiget mastebrud, dette fremgår ligeledes af punkt 10 i forsikringsbetingelserne, og således er hverken skaderne på mast eller sejl dækket ved den aktuelle hændelse.

Under sejlads omfatter policen dækningen 'ulykkelig hændelse' på skroget, så denne del af skaden er derimod dækket af forsikringen.

Vi kan oplyse, at vi i den forbindelse er indforstået med, også at dække skaderne på pulpit, sceptre, og lanterne, selvom disse reelt ikke er en del af skroget.
Eventuelt skade på ror og undervandsskrog der kan relateres til skaden, vil ligeledes være dækket, men omfanget af dette var ikke til at se ved besigtigelsen, da fartøjet lå i vandet."

Klageren anførte herefter i udateret skrivelse til selskabet:

"**Mastehavariet:**
Jeg har nogle få korrektioner til hændelsesforløbet beskrevet i rapporten:
Havariårsag - Hændelsesforløb:

- De havde i ca. 15 min. sejlet bidevind på sb. halse

- De vendte over til bidevind på bb. halse, og var på kurs, med bagstag og genua sat….
- Besætningen fastgør et tov med en fender til klampen nederst på masten....
- Et hjemmeværnsfartøj bjærger efterfølgende, med meget stor besvær masten, som under bjærgningen brækker under nederste saling....
- Da forsikringstager gennemgår mast og rig, bemærker han at det bb undervant var knækket lige under den T-terminal…Jeg kan umuligt fastslå at staget var knækket lige under terminalen, det ville kræve en nøjagtig opmåling.

Nærmere undersøgelser:

- Der er tale om en Ø =7 mm. Rustfri stålwire, type 7*19. Det er ikke korrekt, wiren er type 1*19.
- Wiren er sandsynligvis knækket ved enden af den påvalsede T-terminal . Der er ikke foretaget opmåling af staget, så brudstedet er ikke fastslået.

Kommentar til konklusionen om mastehavariet:
Havarirapporten konkluderer at mastehavariet skyldes et brud på underste bagbord vant.

Jeg mener ikke man med sikkerhed kan drage denne konklusion, på følgende baggrund:

1. Hvis bb. undervant ved bruddet var frigjort fra masten, ville den nemt kunne hales indenbords. Der var ikke fastgjort nogen anden line til staget.

Da vi frigjorde alle stag, for at droppe masten, måtte vi også afmontere vantskruen på bb. undervant.

2. Hvis bb. undervant var frigjort fra masten, og nu også frigjort fra båden, vil den gå til bunds, og forsvinde i den meget mudrede bund, toppen af storsejlet viste senere at den havde været ca. en meter nede i mudderbunden.

Staget forsvandt ikke, men var med ind efter bjærgningen.

3. Hvis bb. undervant sprænger, og masten derefter knækker, vil der sandsynligvis lyde to brag, et fra staget og umiddelbart derefter et fra masten.

Der lød kun et brag, da masten brækkede lige over dækket.

4. Hjemmeværnskutteren fortalte at de havde haft meget stort besvær med at bjærge masten, og de 70m2 sejl som stadig var fastgjort til masten. De fortalte at masten brækkede i to stykker under bjærgningen.

Det er bjærgningen der brækker masten under nederste saling. Jeg kan med billedmateriale dokumentere, at masten, fra brudstedet over dækket, er i et stykke, da vi lader den gå.

5. Bruddet under nederste saling viser meget tydelig, at bb. fæste for undervantets T-terminal, har været udsat for voldsomme påvirkninger, og er nærmest flået i stykker.

Hvis wiren var sprunget, ville der ikke være nogen påvirkning af fæstet, og det ville være intakt, bortset fra bruddet, som i sb. side.

6. Der er, omkring brudstedet, meget tydelige mærker efter noget som har været snoet omkring stedet.

Det kunne være bb. undervant, der under bjærgningen har været omkring masten, og derved er sprunget.

Jeg er i gang med at indhente yderligere oplysninger, om bjærgningen af masten, fra hjemmeværnskutteren, men da skipperen er på sommerferie, kan jeg først få kontakt med ham, når han kommer hjem.

I mellemtiden ønskes mastebruddet, under nederste saling, undersøgt mere omhyggeligt af en mastekyndig, uvildig person. Jeg vil også gerne anmode om en kopi af det billedmateriale A.B. har af bruddet på wiren.

Jeg kan derfor ikke acceptere Codans afslag på dækning af mast, rig og sejl."

Selskabets havariekspert anførte herefter i supplerende redegørelse af 27/8 2008:

"**Vedr. afsnit Nærmere undersøgelser:**

- Det er korrekt som anført af forsikringstager, at wiren er af type 1 * 19.
  Det er en skrivefejl i vor rapport, at der står 7*19.
  Vor beskrivelse af wirens 'opbygning' er korrekt beskrivelsen af en wire af type 1*19.

- Det beskadigede undervant er opmålt her på vort kontor.
  Den tilbageværende synlige del af wiren har en længde på mellem 464,5 og 466,5 cm.
  Den påvalsede gevindterminal har en længde på ca. 18 cm. Dette giver en totallængde på mellem 482,5 og 484,50 cm. Ifølge producentens originaltegning, er længden af wiren, fra undersiden af den nedre gevindterminal til indfæstningspunktet i masten 493,0 cm.
  På denne baggrund vurdere vi, at bruddet er sket lige ved enden af den øvre terminal (T-hook) Forsikringstager kan evt. sammenholde ovennævnte længder med længderne på det andet undervant.

Vedr. afsnit Kommentar til konklusion om mastehavariet:

Ang. pkt. 1 & 2: Jeg kan følge forsikringstagers synspunkt, men i det konkrete tilfælde må det sprængte undervant have været i bekneb/klemme i øvrige dele af mast, rig og sejl, og derved bjerget ombord på hjemmeværnskutteren.

Ang. pkt. 3: De to hændelser sker med meget kort interval, og lyden vil formentlig opfattes som en begivenhed. I andre lignende sager, har jeg endnu ikke oplevet at sejlerne har hørt to brag, men altid kun et.

Ang. pkt. 4: Jeg er fortsat at den overbevisning af masten knækkede ved dækket og knækkede /bøjede ved sallingen i havariøjeblikket.
Masterøret kan sagtens være knækket helt over ved undervantsindfæstningen under bjergningen af masten.

Ang. pkt. 5 Brudstedet ved undervanternes indfæstning viser med sikkerhed, at masterøret er bøjet/knækket fra bb. side mod sb side.
Kompression / sammenpresning på bb. side, og trækbrud på sb. side.
De rustfri vantindfæstninger (hulplader) er også sprængt derved, helt som sædvanligt ved den type havarier.
Vantindfæstningerne bliver revet over, da de er fastnittet i masterøret på hver side af brudstedet.
Vi ser bruddet som typisk for et sprængt undervant, i dette tilfælde det bb.

Ang. pkt. 6: Herfra anser vi det for usandsynligt, at et undervant skulle kunne blive revet over ved bjergning.
Wiren har en relativt stor brudstyrke selv om den var svækket af tilstedeværende udmattelsesbrud.

Endvidere giver brudfladerne på wiren indtryk at, at der har været et 'helt lige' træk i denne da den sprang, ligesom den tilbageværende del af wiren er helt og ubeskadiget på overfladen (ingen knæk eller skrammer/skader).

Øvrige oplysninger:
Det sprængte undervant, er den eneste defekt der er fundet på mast og den stående rig. Bruddene på masterøret svarer til følgerne af et sprunget undervant (brud ved dæk og undervantsindfæstninger), for en mast der går igennem dækket og står på kølen.

Herfra kan vi ikke på det foreliggende grundlag se nogen anden forklaring på det opståede havari, end det sprængte undervant.
Forsikringstagers udsagn om, at masten kun knak i dæksniveau i havariøjeblikket, er ikke understøttet af nogen nærmere forklaring om hvorledes dette skulle kunne ske."

Klageren anførte som følge heraf i skrivelse af 1/9 2009 til selskabet:

"Kommentar til A.B.'s 'Supp. oplysninger #1.:'

Jeg må stille spørgsmål ved, om det er mit undervant som A.B. har undersøgt.
Han skriver i første rapport at det er en 7*19, og retter det til en 1*19 med undskyldningen 'skrivefejl' - (tja... måske?)

I første rapport var wiren ikke målt, men skønnet til at være sprunget ved T-terminal.

Nu har A.B. opmålt BB-undervant, og skriver 'den tilbageværende synlige del af wiren måler mellem 464,5 og 466,5'. A.B. skriver at jeg kan sammenholde målene med det andet undervant.

Det har jeg nu gjort:

Jeg har målt den synlige del af styrbord undervant til 459,5 cm. DVS mellem 5 - 7 cm kortere.

Det styrbord undervant måler præcist 493 cm fra undersiden af nederste gevindterminal, til T-terminal, hvilket er nøjagtigt det mål producenten opgiver, ifølge A.B.

Hvis det er mit undervant A.B. har målt, kan wiren umuligt være sprunget ved terminalen, så havde den været kortere. Den må derfor være rykket ud af terminalen, hvilket også passer fint med længden på T-terminalvalsningen."

Selskabets havariekspert anførte i yderligere supplerende redegørelse af 2/9 2008:

"• Som tidligere beskrevet, har jeg i min første rapport beskrevet opbygningen af det sprængte undervant. Beskrivelsen er af en wire af type 1*19 (7 og 12 ståltråde spundet til en wire), hvilken jeg ved en fejl har kaldt en 7*19, og ikke rettelig en 1*19.

• I forbindelse med vor undersøgelse af wiren forud for udfærdigelsen af vor Havarirapport af 30. juni 2008 blev wiren ikke opmålt, men det blev skønnet ud fra den anslåede længde på wiren at bruddet var sket lige under den øverste terminal.

- I forbindelse med vor udfærdigelse af vor skr. Supp. Oplysninger #1, blev wiren målt 'løseligt'. Dette blev blot gjort med en tommestok, da vi denne dag ikke havde et målebånd på vort kontor.

  Samme dag rettede vi henvendelse til Nordic Mast A/S og fik her oplyst, at ifølge originaltegningen, var længden af wiren, fra undersiden af den nedre gevindterminal til indfæstningspunktet i masten 493,0 cm.
  (indfæstningspunktet = 'underside' af T-hook - hvor den ligge an mod masten/hulpladen).

  Ud fra vor daværende opmåling af den tilstedeværende del af staget, samt vore visuelle observationer, konkluderede vi igen at wiren var knækket lige ved den øverste terminal.

  På daværende tidspunkt fandt vi ikke umiddelbart anledning til at udføre en mere præcis opmåling af det knækkede stag, da erfaringen har vist os at et stag med den aktuelle type brud / brudkarakteristika er knækket lige omkring det punkt hvor wire og terminal mødes udvendig. På baggrund af den videre diskussion / indsigelse i sagen, var det selvfølgelig en fejl at vi ikke udførte en mere præcis opmåling på daværende tidspunkt.

- På baggrund af forsikringstagers seneste skrivelse har undertegnede nu udført en mere præcis opmåling af den tilbageværende del af undervantet, med et centimetermål. Resultater af denne opmåling er, at længden fra undersiden af nederste gevindterminal til brudfladen på wiren er imellem ca. 478,5 og 479,8 cm.
  Der 'mangler' således ca. 13,2 -14,5 cm ifølge oplysningerne fra producenten vedr. 'totallængden'.
  Det vurderer vi fortsat, at det ca. svarer til længden af den del af den øverste terminal der befinder sig under indfæstningspunktet.
  (indfæstningspunktet = 'underside' af T-hook - hvor den ligge an mod masten/hulpladen).

- Den nederste gevindterminal har en længde på 18 cm.
  Når denne længde fratrækkes totallængden giver dette en længde at den 'synlige' wire på det sprængte undervant på 460,5 - 461,8 cm hvor forsikringstager har opmålt det tilsvarende mål på det intakte undervant til 459,5 cm.
  Ovennævnte forhold bekræftet også for undertegnede, at undervantet er sprængt lige under/ved den øverste terminal, således om vi hele tiden har antaget.

- Wiren kan ikke rykkes ud af en korrekt valset terminal.
  Hvis wiren rykkes ud, skyldes dette at terminalen ikke er valset / presset til korrekt diameter, og der er således tale om en produktionsfejl.
  Trækkes en intakt wiren ud af terminalen, vil der endvidere ikke ses udmattelsesbrud på nogle af enderne på wirens kordeler."

Selskabets havariekspert anførte i senere supplerende redegørelse af 8/12 2008:

"Undertegnede er fortsat af den overbevisning at masten knækkede ved dækket og knækkede /bøjede ved sallingen i havariøjeblikket, begge dele som følge af et sprængt bb. undervant.
Masterøret kan sagtens være knækket helt over ved undervantsindfæstningen under bjergningen af masten.
Brudstedet ved undervanternes indfæstning viser med sikkerhed, at masterøret er bøjet/knækket fra bb. side mod sb side.

Kompression / sammenpresning på bb. side, og trækbrud på sb. side.
De rustfri vantindfæstninger (hulplader) er også sprængt derved, helt som sædvanligt ved den type havarier.
Vantindfæstningerne bliver revet over, da de er fastnittet i masterøret på hver side af brudsteddet. Vi ser bruddet som typisk for et sprængt undervant, i dette tilfælde det bb.

Forsikringstager betvivler ovennævnte konklusion, men er endnu ikke fremkommet med alternative forklaringer på hvorledes havariet kunne opstå."

Klageren har ved skrivelse af 18/11 2008 over for nævnet nedlagt påstand om, at selskabet skal anerkende, at den anmeldte skade skyldtes en pludselig hændelse. Klageren har til støtte herfor anført:

"Efter et mastehavari søgte jeg skadesdækning hos Codan, der nægter at dække havariet. Begrundelsen fra Codan er, at havariet skyldes et sprunget undervant (wire), hvor 'havarieksperten' A.B., mener at have fundet en skjult skade, og havariet derfor ikke skyldes en pludselig skade, men en skade der var opstået over tid.

Jeg kan ikke acceptere havarirapportens konklusion, der ensidigt peger på det sprungne undervant, som årsag. Jeg mener der flere ting der peger på at havariet ikke skyldes et undervant der springer, men at masten, af en eller anden grund, kollapser lige over dækket, og springer undervantet, eller mere sandsynligt, undervantet bliver rykket over under en meget besværlig bjærgning af masten.

Fakta: Da vi lod masten gå, var den i et stykke, minus den del som sad i båden. Den brækkede Mast er på dette tidspunkt ca. 15 m lang, og har ca. 70 m3 sejl fastgjort. (Kan bevises med billeder fra havariet). Hvis et undervant springer, vil masten knække hvor wiren er fastgjort i masten. Dette er ikke tilfældet her, masten knækkede lige over dækket.

Fakta: Da Marinehjemmeværnet, med deres hydrauliske kran, bjærger masten, har de, ifølge eget udsagn, meget besvær med at få mast og sejl op på kutteren, og brækker derved masten en gang til. (Flere personer på kajen kan bevidne at besætningen fortæller dette). Masten er knækket på det sted hvor det sprungne undervant er fæstet til masten. Ved denne aktion kan de have sprunget wiren. Der er tydelige tegn på, at fæstet hvor wiren har været fastgjort, er meget deformeret, og der er tydelige tegn på masten, at der har været 'noget' omkring, der har lavet tydelige skrabemærker.

Jeg finder det meget usandsynligt at wiren springer på grund af, som det står i havarirapporten 'har været svækket i væsentlig grad for ud for sejladsen'. Dagen før havariet, sejlede jeg fra L. til T. i kuling, hvor wiren var udsat for meget - meget større påvirkninger end på havaritidspunktet. Hvis wiren var svækket i væsentlig grad, ville den helt sikkert være bristet på denne tur.

Båden er meget velholdt, og har 'kun' sejlet ca. 12.000 sm. Masteeksperter foreskriver, at en rig ved normalt brug, holder mindst 25 - 30.000 sm."

Selskabet har ved skrivelse af 12/12 2008 fastholdt sin afgørelse over for nævnet. Selskabet har til støtte herfor anført:

"Vores forsikringstager har beskrevet, at havariet opstod i forbindelse med kapsejlads M. Rundt. De havde sejlet på sb. halse på en sydlig kurs i for fuldt storsejl og fuld genua. De vendte efter 15 min til bb. halse og var i færd med at hale sejlene ind. Endnu inden dette var gjort, knækkede fartøjets mast lige over dækket og væltede overbord på fartøjets sb. side.

Vi får havariekspert A.B. til at foretage en besigtigelse af mast, rig og sejl, hvilket sker sammen med forsikringstager.

Havariekspert A.B. konstaterer ved besigtigelsen, at brudfladerne på den knækkede stålwire (de enkelte kordeler/ståltråde) med alt tydelighed viser, at der for en stor dels vedkommende er tale om udmattelsesbrud, der er opstået over længere tid. Nogle af brudfladerne eller dele af brudfladerne er nye, og det var dem, der knækkede på havaritidspunktet. Den aktuelle wire var således svækket i væsentlig grad forud for sejladsen den 14. juni 2008.

Vi oplyser i brev af 15. juli 2008, at det er en betingelse for dækning at bruddet på masten skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag. Da der i denne konkrete sag er tale om, at skaden er opstået over tid, finder vi ikke at skaden på masten kan henføre til forsikringens dækningsomfang.

Vores Forsikringstager vender tilbage i brev modtaget af Codan den 25. juli 2008. Forsikringstager frembringer, at det er mere sandsynligt, at staget er sprængt i forbindelse med bjærgning af mast og rig.

Dette tilbageviser vores havariekspert som usandsynligt, og det efterlader i øvrigt at det herefter står fuldstændig uforklaret hvad årsagen så er til, at masten knækker. Korrespondance med forsikringstager har således ikke ændret på vores stillingtagen i sagen.

På baggrund af nærværende sag for Ankenævnet har vi endnu engang forelagt sagen for havariekspert A.B., som er kommet med sine supplerende oplysninger i sagen, jf. bilag ...

På baggrund af de supplerende oplysninger må selskabet således fastholde, at havariet ikke skyldes en pludselig skade men en skade opstået over tid.

I henhold til forsikringsbetingelsernes punkt 10 er det en betingelse for dækning af skader, der skyldes at mast bom eller spilerstage knækker under sejlads, at bruddet skyldes en tilfældig og pludselig ydre årsag.

Selskabet må således fastholde, at der ikke er tale om en dækningsberettiget skade, idet der er tale om udmattelsesbrud, der er sket over længere tid."

Klageren anførte herefter i skrivelse af 2/1 2009 indeholdende billeder af lystfartøjet og den brækkede mast:

"Som det ses ligger masten skråt ned i vandet. Der er ca. 10 meter dybt. Masten er på dette tidspunkt ca. 15 meter.

Masten er ikke, og kan ikke være brækket, ved undervantfæstet, på dette tidspunkt. Billedet viser det, og alle om bord kan bevidne det.

Masten holder båden, og det gjorde den i hele perioden, indtil vi lod den gå overbord. Ankerlinen, som kan ses, holder ikke båden, vi lægger tværs i søen.

Hvis masten brækker oppe ved undervantsfæstet, vil de nederste ca. 4 meter, ikke kunne komme med en kraft der laver et så stort mærke i masteprofilen, ved mødet med septeret i sb. side.

Dette er ikke beskrevet i rapporten.

Mastestumpen lige efter havari, medens 'stumpen' stadig sidder i båden.

Som det ses er masten brækket lige over dækket, det ses også at masterøret er kollapset, med en kraftig indtrykning, som kun kan komme af et meget højt søjletryk. Var masten brækket oppe ved undervantfæstet, ville søjletrykket være minimalt, og masten ville højest sandsynligt ikke være brækket her, og hvis den var brækket, ville masterøret ikke kunne 'folde' på denne måde.

Dette brud er ikke beskrevet i havarirapporten, hvilket undrer mig, da det er et faktum at det var her masten brækkede.

Dette brud kan sikkert give den 'alternative' forklaring om havariårsagen, som A.B. efterlyser.

Bruddet ved undervantfæstet, der ikke skete i havariøjeblikket, er beskrevet, meget udførligt, men de helt tydelige mærker efter undervantet har været viklet omkring brudstedet, er ikke beskrevet.

En mulig årsag til havariet er at masten kollapser lige over dæk, som følge af et meget højt søjletryk, forårsaget af max. vindpåvirkning i vendeøjeblikket, og meget hårdt sat bagstag, da vi skal gå max. højde og fart. Bagbord undervant sprænger enten ved denne påvirkning, eller sprænger ved bjærgning.

På side 3 omtales forventet levetid i sømil og tid:
Den aktuelle mast / rig er ant. fra 1986, og dermed 22 år gammel.
Såfremt den har sejlet ca. 12.000 sømil som anført af forsikringstager, svarer dette til en gennemsnitlig årlig udsejlet distance på ca. 550 sømil.
Med en forventet levetid på mindst 25-30000 sømil som anført af forsikringstager, svarer dette til en forventet levetid på mindst 45 til 54 år.

Jeg mener ikke A.B.'s forsøg på denne fremskrivning giver nogen mening.

Jeg forholder mig til det som er alment kendt, om forventet levetid på mast og rig.

Det er da klart at brugen af båden - konstruktion, antal sømil og vejr der sejles i - spiller en stor rolle i forhold til forventet levetid. Hvis man tager et nyt vant, og lægger det på en tør plads, vil det sikkert holde i mange hundrede år. Hvis man sejler meget, og meget hårdt, vil et vant holde kortere. Hvis riggen er underdimensioneret holder den kortere osv - osv.

Min båd har ikke sejlet så mange sømil som alderen kunne antyde, den lå næsten stille i 7 år, før jeg overtog den i 2000. Derfor har jeg været meget tryg ved mast og rig. Samtidig forholder jeg mig til at der ikke i forsikringsbetingelserne ikke er taget forbehold for alder og sømil. Båden er særdeles velholdt, og bliver checket efter alle forskrifter hvert år.

I en artikel i Bådmagasinet, fra 2005, er problemstillingen beskrevet. I artiklen er masteeksperterne noget uenige, men mener at 20 - 33.000 sømil vil være forventet levetid. At A.B. har indhentet nye oplysninger, kan jeg jo ikke rigtigt bruge til noget, da de ikke har været mig bekendt før hændelsen.

Til slut vil jeg gerne forholde mig lidt til det sprungne undervant.

A.B. skriver: At 10 ud af 19 kordeler viser 'sikre og tydelige tegn' på udmattelses brud. Det kan jeg, ved at analysere de enkelte brud, ikke konstatere. Og vil fastholde at hvis det havde været tilfældet, ville wiren være sprunget, på turen til T. dagen før.

Et andet forhold, er den måde de enkelte kordeler er blevet rykket over på.

Som der også står i havarirapporten, vil en wire normalt sprænge lige ved udgangen af terminalen.

Her vises et billede af en tilsvarende terminal hvor wiren, af samme type er sprunget, på den 'normale' måde.

Det ses tydeligt at alle kordeler er rykket over lige ved udgangen af terminalen, og alle brudflader har samme længde.

Her ses den aktuelle wire fra mit havari, og det ses at brudfladerne ligger meget forskudt, og det faktisk kun er en kordel, den længste, der kan være sprunget ved udgangen af terminalen, alle de andre brud ligger uden for terminalen. Der er ca. 20 mm forskel på brudfladerne.

Dette er ikke et normalt brud."

Selskabet anførte herefter i skrivelse af 4/3 2009 til nævnet:

"Vi har nu modtaget vores havariekspert A.B.'s kommentarer til vores kundes skrivelse af 2. januar 2009, og vi kan fremkomme med følgende supplerende bemærkninger i sagen.

<u>Vedrørende billede der viser fartøjet med havareret mast og rig.</u>
Af billedet fremgår det på ingen måde, om masten er knækket et eller flere steder på dette tidspunkt. Det skal hertil bemærkes, at selvom masterøret er knækket ved underste saling, er de to dele af masterøret stadig sammenholdt af tovværk i masterøret og storsejlets forlig.

<u>Vedrørende bulen i masterøret efter fysisk kontakt med et scepter:</u>
Selvom masterøret brækker ved den underste saling, er den øvre og den nedre del af masterøret fortsat sammenholdt af tovværk og storsejl, hvorfor hele riggen går overbord 'som en helhed' og med den samlede vægt/last.

<u>Vedrørende brudkarakteristika i masterøret lige over dækket.</u>
Forsikringstager mener, at den store indtrykning i masterøret lige under det nederste brudsted indikerer, at det var dette brud der opstod først.

Den aktuelle indtrykning/deformation lige under det nederste brudsted er helt sædvanlig ved et havari af den aktuelle type, hvor et undervant springer. Idet undervantet springer, vil trykket sideværts ind på masten fra sallingshornet lige over undervantet øjeblikkeligt få masterøret til at kollapse på dette sted, og indenfor millisekunder vil der opstå chokeffekt/sammenbrud af masterøret lige over dækket.

Vedrørende mærker på mast lige over øverste brudsted.
Vores forsikringstager anfører, at der er opstået skuremærker/slidspor på masterørets udvendige overflade lige over det øverste brudsted. Endvidere at disse mærker er forvoldt af undervantet, der har været viklet omkring masten.

Havariekspert A.B. mener på ingen måde, at der er belæg for denne påstand. Mærkerne er antageligt opstået imens masten lå i havet, eller under bjergningen eller under Hjemmeværnets transport af masten til T., og det vides ikke, hvad der har været viklet omkring masten.

Vedrørende alder på rig.
Vores forsikringstagers tese om at en rig mindst holder 25-30.000 sømil endvidere tesen om, at såfremt man ikke sejler så mange sømil pr. år, holder den tilsvarende i flere år.

Dette er forkert. Tidsfaktoren har i den forbindelse også stor betydning.

En rig, der er udsat for vand (saltvand), vind og vejr, udsættes for såvel korrosion som fysisk belastning. I de syv år hvor riggen ikke har været i brug ifølge forsikringstager, har der ikke været fysisk belastning af denne, men korrosionen har forsat pågået i denne periode. I det aktuelle tilfælde er korrosion i et undervant en væsentlig del af årsagen til skadens opståen.

Vedrørende brudflader på undervant.
Forsikringstager oplyser endeligt, at han ikke kan se udmattelsesbrud på wiren. Ved A.B.'s visuelle iagttagelse af brudfladerne på det sprungne undervant (på de enkelte kordeler) under gode lysforhold med 8 * forstørrelse, kunne han se udmattelsesbrud og korrosion på adskillige af disse.

Forsikringstager bringer et billede af en sprængt wire der 'er sprunget på den normale måde' Havariekspert A.B. tør ikke konkludere, at der er en 'normal' type brud på en wirerig, men tør derimod anføre at en wire som oftest springer i området lige omkring enden af den rustfri terminal (indenfor få millimeter/centimeter derfra).

Forsikringstagers billede af den sprængte wire viser endvidere tydeligt, at der er stor forskel på brudfladerne på de enkelte kordeler. Nogle er udmattelsesbrud opstået over tid, og andre opstod ved belastning i havariøjeblikket, som vi tidligere har anført.

Selskabet må således fastholde at der ikke er tale om en dækningsberettiget skade, idet der er tale om udmattelsesbrud, der er sket over længere tid."

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

13. 75.121

Nævnet udtaler:
Nævnet finder, at der til sagens afgørelse kræves en nærmere bevisførelse vedrørende årsagen til mastebruddet.

Da en sådan bevisførelse ikke kan finde sted for nævnet, men i givet fald må foregå ved domstolene, må nævnet med henvisning til § 4 i nævnets vedtægter afvise sagen.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Marianne Højgaard Pedersen