829/09

Den 19. oktober 2009 blev i sag nr. 75.489:

xxx xxx xxxxxxx
xxxxxxxxxxx xxx xxxxxxxxxx
xxxx xxxxxxxx

mod

Topdanmark Forsikring A/S
Borupvang 4
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har bådforsikring i Topdanmark Forsikring A/S, klager over, at selskabet har afvist at yde forsikringsdækning for en anmeldt kaskoskade på den forsikrede båds ror.

Selskabet, der har tilbudt klageren 5.000 kr. pr. kulance, henviser til, at skaden på roret er opstået som følge af træthedsbrud.

Det fremgår af sagen, at skaden på klagerens båd, en Oyster 37, opstod den 12/5 2008.

I selskabets besigtigelsesrapport dateret 22/5 2008 hedder det bl.a.:

> "Skadeårsag:
> Iflg. forsikringstager mister han pludselig styring af fartøjet, og opdager at roret er væk.
> Efterfølgende rekvireres hjemmeværnskutter fra S. over Lyngby Radio, og fartøjet bugseres til havn på S.
> …
> Ved besigtigelsen konstateres at rorstammen er brækket ca. 35 cm oppe i rorbrønd.
>
> Rorkvadrant afmonteres af reparatør og resterende del af stamme afmonteres.
> Det konstateres at stamme er brækket på det sted, hvor diameter nedtrappes fra ca. ø 64 til ø 35.
> Det vurderes at rorstammen har været svejst ved brudfladen, og at der er tale om et træthedsbrud.

2. 75.489

Det vurderes at stammen er udført ved at der er en 'inderstamme' med en diameter på ca. 35 mm og at diameter på stammen i området fra overkant af rorblad og ca. 35 cm op, har været øget til ca. 64 mm ved at der udvendig har været påsvejst et emnerør.
At der har været en svejsning vurderes ud fra udseende af brudflade.

Der er ikke tegn på skrog på at noget har ramt ror/skrog.

Reparation:
Komplet nyt ror fremstilles og monteres.
Om det er muligt at få et nyt ror leveret fra Oyster Marine i England er ikke undersøgt.

Opgørelse:
Pris på nyt ror vurderes til 40.000 - 50.000 kr. incl. moms
Med baggrund i at der er tale om en aldersbetinget skade (træthedsbrud) meddeltes forsikringstager pr. telf. at skaden iht. forsikringsbetingelser ikke er omfattet af kaskodækning.
Iht. aftale med S.H. blev pr. kulance tilbudt kr. 5.000,- kontant.
Forsikringstager meddelte at han ikke var tilfreds med denne afgørelse og ville klage til forsikringsankenævnet."

Klageren uddybede herefter hændelsesforløbet i mail af 8/6 2008 til selskabet således:

"Beskrivelse af skadens opståen og forløb: Turen hvor ulykken skete startede med afsejling fra E. fredag den 9. maj. Kl. 16.30 ankom vil til H. og kl. 17 kom min søn J.I. med 2 af vores børnebørn. Lørdag den 10. sejlede vi i næsten vindstille mod S. Kl. 14 ankrede vi op for at spise frokost og bade. Da vi skulle forlade stedet kunne vi konstatere at vi var drevet og \\\ 'stod\\\' på nogle sten. Vi kunne selv komme let - men med megen besvær - det tog 20-25 min. og vi måtte bruge megen motor (den er 55 hk). Vi ved, at vi havde både køl og ror på sten (roret stikker ca. 15 cm mindre end kølen. Den 12. sejlede vi fra S. til E., havde sejlet ca. 6 mil på kryds. Hører en kraftig mislyd og mistede herefter styringen af båden. Ingen reaktion på styring af båden. Båden gik op i vinden. Vi vidste ikke hvad der var sket og var bange for at vi kunne have læk. Kaldte på kanal 16 og fik via Lyngby radio kontakt med en lystsejler A. - men Marinehjemmeværnskutteren D. meldte at de lå 4,5 mil syd for os. De ville komme os til undsætning."

I skrivelse af 2/9 2008 til klageren afviste selskabet at dække skaden med følgende begrundelse:

"Taksator er enig i at der ikke er tale om slitage. Han henviser til sin rapport af 22. maj d.å. at der er tale om et træthedsbrud og supplerer med N.R. (skibsing.) som deltog ved besigtigelsen, gav udtryk for at være enig i den betragtning.

Det fremgår af den øverste del af rorstammen, som sad tilbage i rorbrønd, og som blev udtaget ved besigtigelsen, at der ved brudstedet var rester af en svejsning, og da samtidig diameter på underste rorleje i skroget havde en diameter på ca. 64 mm, må det helt sikkert antages at på brudstedet har stammediameter gået fra 35 mm til 64 mm ved at der var påsvejset et udvendigt rør på underste del af stammen.

På det pågældende sted har der derfor været en form for kærvvirkning, som har forårsaget relativt høje spændinger, hvilket med stor sikkerhed har givet en udmatning af materialet, med bruddet til følge."

Klageren tilskrev herefter producenten O.M. Ltd. i mail af 4/11 2008 med følgende forespørgsel:

> "When sailing from Sj. to E. in May this year the rudder came away from the stock and sank. We were able to make port with assistance.
>
> The issue is one of insurance.
> The insurers are 'Top Danmark' based in Copenhagen. They are saying that the accident is caused by a manufacturing fault - and are therefore not accepting cover.
>
> We anticipate that, knowing Oyster's high reputation, this is unlikely to be so. And we are writing to you to ask you to comment, if you would be so kind.
>
> It would be interesting to know how many boats of yours were constructed using this design.
>
> We should explain that the stainless steel hollow bottom section of the stock came away from the solid higher part of the stock with a 'clean' or 'sharp' break at the weld horizontally.
>
> It would be helpful if you would write to us in a form that we can copy and pass on to the insurers."

O.M. Ltd. besvarede klageren i mail samme dag således:

> "We built over 40 of this model of boat. It was a series production with all being built to the same specification. As far as I know this is the first instance of a rudder failure of this nature.
>
> This boat is nearly 30 years old. If there was a manufacturing fault the problem would have revealed itself long before now. I suspect that at some time the rudder has received a knock. This could have had two effects - one to possibly weaken the weld between the two parts, and secondly to possibly allow water into the area of the weld which would start corrosion which would again weaken the weld. This weaken weld subsequently failed - but not because of a manufacturing defect.
>
> To suggest that a failure like this on a 30 year old boat is down to a manufacturing defect is fatuous, and it is not an allegation that they can prove."

Klagerens advokat anførte herefter i skrivelse dateret 5/12 2008 til selskabet bl.a.:

> "… fremsender jeg vedlagt kopi af e-mail fra Producentværftet O.M., hvor værftet tager stilling til spørgsmålet om, hvorvidt skaden kan skyldes rorstammens oprindelige konstruktion, herunder nærmere som af Dem hævdet en konstruktionsfejl.
>
> Værftet afviser, at der kan være tale om en konstruktionsfejl.
>
> Værftet fremsætter en formodning om, at skaden kan skyldes korrosion efter et stød mod roret med en svækkelse af svejsningen mellem de to dele af rorstammen.
>
> Som bekendt kunne der ikke konstateres rust på brudstedet."

Over for nævnet har klageren i klageskema dateret 22/1 2009 bl.a. anført:

"Vi sejlede på pinsetur til H. og derfra til S. og derefter hjem til E. På turen fra H. gjorde vi ophold og lå for anker på lavt vand og roret 'hang' på nogle sten …og opholdt os derefter på S. 5 sømil fra S. tabte vi roret. Sejlede på kryds i 6-8 sek/m."

Heroverfor har selskabet i skrivelse af 4/2 2009 til nævnet bl.a. bemærket::

"Topdanmark modtog vor forsikringstagers telefoniske anmeldelse den 13. maj 2008, dagen efter at rorstammen var brækket. Her blev der ikke talt om at båden var stået på grunden inden hændelsen.

Ligeledes ved besigtigelsen den 20. maj i K. hvor vor frelancetaksator H.P. deltog, nævnte vor forsikringstager intet om at fartøjet havde været på grund. Vi har i forlængelse af klagen kontaktet taksator om han havde konstateret skader på båden efter en grundstødning. Han oplyser at han ville havde observeret skader på kølen vi båden havde været på grund.

Topdanmark betalte en erstatning på kr. 5.000 set ud fra at forsikringstager havde reddet båden til S. samt fået sejlet båden med nødror samt med et ledsagerfartøj til K. [besigtigelsesstedet].

Vi afviste dækning af skaden da det ikke er en forsikringsbegivenhed men der er tale om et træthedsbrud."

Hertil har klageren i skrivelse modtaget i nævnet den 16/2 2009 yderligere anført:

"Torsdag før pinse sejlede min kone og jeg til H. for at hente min søn og to af vores børnebørn. Den følgende dag sejlede vi til S. - undervejs sejlede vi sydøst for S. og kastede anker. Vi sejlede for motor da der var meget lidt vind. Vi lå meget tæt på kysten for oplevelsens skyld (eventyr for børnene) og konstaterede først, da vi skulle sejle at roret hang på nogle sten. Båden blev umiddelbart før vi købte den forsynet med en ny 55 hk Volvo motor og en 7.5. hk bovpropel. Det er efter båden størrelse en stor motor. Da vi skulle fri brugte vi bovpropel og motor - drejede rundt med bovpropel og holdt selvilg. fast på roret.

Båden er meget solid og tung og udstråler soliditet - og har som den første båd jeg har haft som bådejer i mellem 45 - 50 år L. certifikat - og ingen skader.

Vi holdt pinse på S. og min kone og jeg sejlede hjem mandag. Vi har skrevet om hændelsen i mail til Topdanmark af 8. juni (vedlagt) fordi andre gjorde os opmærksom på at der kunne være en sammenhæng.

Roret var jo og derfor kunne hverken jeg eller H.P. se skade. Jeg nævnte det ikke fordi jeg ikke knyttede de to hændelser sammen."

Selskabet har i skrivelse af 24/2 2009 hertil bl.a. bemærket:

"Vores frelancetaksator skriver i sin rapport, at der er tale om et tæthedsbrud, som er et brud der kommer efter de påvirkninger som roret er udsat for over tid.

En grundstødning som forsikringstager efterfølgende mener der ville være årsagen havde vist skader på bådens køl og en sandsynlig bøjning af den akselstump der var tilbage.

Gundstødningskader på ror er generelt skader på glasfiberdelen af rorbladet og bøjninger af roraksel. Det har ikke været tilfældet her, men alene tale om et træthedsbrud som ikke er en forsikringsbegivenhed."

Klageren har herefter i skrivelse modtaget i nævnet den 10/3 2009 hertil bemærket:

"Jeg afviser at der er tale om et træthedsbrud af følgende grunde:

1. Der kan ikke konstateres skader på ror da det ikke findes (bruges som argument af Topdanmark i skrivelse af 25.2.09).
2. Roraksel er ikke bøjet, men firkantet afslutning til nødror er vredet og viser tydeligt at roret har været under voldsomt pres ved brug af nødror.
3. Der er ikke foto af modsatte ende al rorstammen, hvor der er firkant til nødror. Jeg er forstående overfor, at der ved billedet er angivet at brudflade er afrenset. Dette er forkert - kan bevidnes af de tilstedeværende.
4. Oystermarine har ikke på noget tidspunkt været ude for et lignende uheld ved de ca 50 både at samme type - S. har altid sejlet danske farvende - sejlads ved Englands kyster er oftest offscore og der med mere belastende. "

I selskabets skrivelse af 13/3 2009 til nævnet hedder det bl.a.:

"Det er rigtigt at der ikke kan konstateres skader på roret da det er væk, men havde roret været påvirket ved en grundstødning ville der nok også være mærker på kølen.

Der er nævnt at den firkantet afslutning til nødroret er vredet som tegn på at det har været under voldsomt pres. Det må formodes, at det er sket over en længere periode ved sejlads. Hvis det var under en grundstødning der havde forsaget ovennævnte ville glasfiber rorbladet blive så beskadiget, at man kunne mærke det ved sejlads og rorgængeren havde svært ved at styre båden.

Vor taksator har ikke vurderet at det var nødvendigt at tage et foto af rostammen i den anden ende set i forhold til det brud der var. Taksator har taget foto hvor brudfladen er afrenset og ikke afrenset. Foto hvor der står det er afrenset er som jeg ser det blevet afrenset set i forhold til de andre foto vi har."

Nævnet har fået forelagt diverse tegninger og fotos. Klageren har i øvrigt indsendt en artikel omhandlede Oyster 37, herunder klagerens båd ”S.”, hvoraf bl.a. fremgår, at ”S.” er produceret i 1979 og koster 679.000 kr. Om Oyster 37’s svage punkter er anført:

"**Her er Oyster 37's svage punkter**
Oyster 37 er kendt for at være en håndværksmæssig meget solid båd og vi har ikke været i stand til at finde nogen specielt svage punkter på den aktuelle båd. Alle både kan imidlertid tage skade, ved fx en kraftig grundstødning på sten, og derfor skal man altid på en båd ekstra nøje igennem omkring kølkonstruktionen. På 'S.' kunne vi ikke komme ned og vurdere bundstokkene, fordi dørken er skruet på under det faste tæppe."

Af forsikringsbetingelserne fremgår, at kaskoforsikringen, der omfatter ror, bl.a. dækker "Stranding og grundstødning" og "Anden pludselig skade som ikke er nævnt i oversigten". Der er følgende begrænsninger i forsikringsdækningen:

"**Forsikringen dækker ikke skade på båden, der er en følge af,**

…

b. slid, alder, råd, rust, tæring, rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed.
c. skade på genstande som følge af almindelig brug, vejrligets påvirkning, samt ridser, småskrammer og tilsmudsning.
d. materiale- og konstruktionsfejl, fabrikationsfejl og skader omfattet af garantiordning."

Nævnet udtaler:

Nævnet finder, at der til sagens afgørelse kræves en nærmere bevisførelse vedrørende skadeårsagen. Da en sådan bevisførelse ikke kan finde sted for nævnet, men i givet fald bør foregå for domstolene, må nævnet med henvisning til § 4 i nævnets vedtægter afvise sagen.

Derfor

b e s t e m m e s :

Nævnet kan ikke afgøre sagen.

Marianne Højgaard Pedersen