Ankenævnet for Forsikring

Den 17. juni 2015 blev i sag nr. 87059:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

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

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring i Codan Forsikring A/S. Han klager over selskabets afvisning af at yde forsikringsdækning for kaskoskade på båd.

Klageren anmeldte den 23/7 2014 telefonisk, at der var kommet noget ind i skruen på hans båd, og at den derfor var indleveret til et værft. Der blev efterfølgende konstateret skade på roret og skrueakslens lejebuk. Selskabet har afvist dækning med henvisning til, at skaden på roret skyldes alder og brug, mens skaden på lejebukken skyldes alder og konstruktionsfejl.

Af klageskemaet dateret 3/12 2014 fremgår bl.a.:

> ” Mandag d. 21. juli på vej til … fra … i en ... Umiddelbart nord for … startes maskinen op og sejlene stryges og kursen ændres mod SV, I strømskellet passerer vi igennem nogle tangplamager, der lyder en kraftig dump lyd, motoren ryster kraftigt og vi mister styringen med roret. Jeg kobler skruen fra stopper maskinen og ankeret smides. Der kontrolleres om der er vand indtrængen, hvilket heldigvis ikke er tilfældet, motoren besigtiges, uden synlige fejl. Ved en start af motoren er alt normalt, men ved tilkobling af propellen er der kraftige rystelser, hvorfor propellen frakobles og motoren stoppes. Vi kan konstatere at rorstammen følger rorpinden, men at roret tilsyneladende ikke følger disse bevægelser. Umiddelbart ved jeg ikke hvad vi har været udsat for, men er dog ikke i tvivl om, at der er noget der har haft fat i både ror og propellen. En tysk sejler prajes og vi bliver bugseret til …, for 500 kr. (ingen kvittering).
> Ingen åbne værfter på …, men … Yachtværft har åbent. I samtalen med …, … Yachtværft A/S udtalte han efter at have hørt om kendelsen ’Der var for ham ikke nogen tvivl om, at båden havde været ude for en kollision. Han mente at det var mest sandsynligt, at det var tovværk eller fiskegarn, der var kommet om roret og i skruen
> Tirsdag d. 22. juli, tilrigges et nødror og der sejles til … Yachtværft.

23. juli, Klubbens bestyrelsesmedlem, …, kontaktede Codan, og giver en mundtlig orientering om havariet og at båden er på … Yachtværft A/S. Codan oprettede et skades nr.
Efterfølgende kontaktes …Yachtværft, som får Codans skadesnummer og der blev igangsat optagning for besigtigelse. Ligeledes aftales det med værftet, at de sammen med Codan rekvirerer at båden kunne blev besigtiget af en Codan taksator.
Efter båden blev taget på land, kunne det konstateres, at skrueakslens lejebuk var slået løs af bådens bund, ligeledes at roret ikke fulgte rorpindens bevægelser.
Codans taksator bad … Yachtværft om at fremsende reparations tilbud og dokumentation for skaderne. I forbindelse med dette arbejde blev udført, var meldingen fra …, … Yachtværft A/S. 'Der var både friske brud og brud af ældre dato, på medbringer i roret. men det var udelukket at de friske medbringere ville bryde sammen ved almindelig sejlads (Belastning)', dette bekræfter værftets indtryk af at der har været unaturlige påvirkninger på såvel ror som lejebuk.
12. august: Codans taksator besigtiger skaderne på … Yachtværft.
I en efterfølgende telefon samtale med taksator …, oplyste han, at det var slitage, samt en fejlkonstruktion af roret, hvilket han dog senere trak tilbage og blot mente, at ror designet var en meget dårlig konstruktion. Ligeledes mente han, at måden leje bukken var lavet på, var forkert og dårligt udført, idet det var en sammenblanding af bronze og rustfrit stål; Vi mener derimod at det er helt naturligt med en anvendelse af bronze og rustfrit stål. Eksempelvis anvendes skrueaksler næsten altid i rustfrit stål og langt de fleste propeller og lejebukke er af bronze. Samtaler med …, … Yachtværft A/S, havde dog været af en noget andet version af skaderne, hvorfor jeg bad om en kopi af de foto taksatoren, henviste til under telefonsamtalen. Det fik jeg senere tilsendt, dog i så ringe en opløsning at det var svært at se detaljer.
Efterfølgende er det dog lykkedes at fremskaffe nogle alternative foto af de skadede områder, i en langt bedre opløsning, optaget på og af værftet, hvilket har givet et langt bedre billede af skaderne, end det der kunne ses på de af taksatorens fremsendte foto i lav opløsning, ligeledes har jeg haft flere samtaler med bådebygger …, der lige som jeg ikke er i tvivl om at der er tale om et Havari, både fordi man kan se at der er friske brud på 2 af de 4 medbringerplader der skulle holde roret i korrekt position i forhold til rorstammen (se bilag 2 foto 4 – 5), både jeg og … er af den overbevisning, at det er det originale ror der var på båden.
At tale om en fejl- eller dårlig konstruktion af et roret efter 40 år, er ikke relevant, nej roret svigtede efter at være udsat for en kollision, der tilførte roret unaturligt store påvirkninger, det fremgår ligeledes af bilag 2 foto 1 - 3b at vedligeholdelsen af klubbens båd var i top.
Der er ligeledes på leje bukken tydelige tegn på at den har fået et kraftigt slag fremad og nedad (se bilag 1 foto 3 og 4), lige som det var klart for både mig og … at det er den oprindelige lejebuk skibet er bygget med, idet der aldrig har været en indvendig støbning af lejebukken.

2. Hvad vil De konkret opnå hos selskabet? (skal udfyldes)
Vi ønsker at Codan lever op til sit ansvar som beskrevet i kaskoforsikringen, og erkender at skaderne på såvel ror som lejebuk, er sket ved en kollision med en ukendt genstand, og ikke på grund af konstruktionsfejl. Vi ønsker således at Codan påtager sig den dækning de har forpligtiget sig til jævnfør kaskoforsikringen, ved kollision og eller ved hændeligt uheld, idet det ikke kan fastslås hvilken genstand kollisionen er sket med."

Selskabet har i brev af 26/1 2015 til nævnet heroverfor bl.a. anført:

"Vi har anmodet Yachtkonsulent … […] om at besigtige båden og vurdere skaden, og har modtaget besigtigelsesrapport af 18.08.

Ved hans besigtigelse d. 12.08. var ror og lejebuk afmonteret.

For så vidt angår roret, kunne der konstateres 4 gennemgående brud ved medbringere i rorbladet. Endvidere kunne konstateres, at ror ikke var forsynet med noget stop, således at rorudslag først er stoppet, når bladet rammer kanten af skegget. Ved de tre brudflader var det tydeligt, at der var tale om gamle brud. Kun et af bruddene var helt nyt, og det har medført, at styringen er mistet. Rorbladet har således været kraftigt svækket pga. alder. … anfører, at skaden ikke er umiddelbart synlig, men at han vil mene, at det har kunnet mærkes på roret, at nogle af medbringerne var brækket.

For så vidt angår lejebukken kunne … konstatere, at der var tale om en uhensigtsmæssig konstruktion. Lejebukken har reelt kun været lamineret fast til bådens skrog på den udvendige side, og ikke gennemgående og fastlamineret eller forsynet med en flange med bolte mod skrog.

… konkluderer i sin rapport, at der med sikkerhed er tale om aldersrelateret svaghed i konstruktionen, men det kan ikke afvises, at skaden blev udløst af, at der blev sejlet ind i en tangbræmme.

Vi har i brev af 08.10.2014 meddelt forsikringstageren, at vi ikke kan anerkende skaden. Vi har henvist til forsikringsbetingelsernes punkt 11, hvorefter skader, der skyldes klimapåvirkning (fx tæring, rust og frostsprængning) samt skader, der skyldes alder og manglende vedligeholdelse, samt fabrikations- og konstruktionsfejl er undtaget. Vi har anført, at årsagen til skaderne på ror og lejebuk skyldes alder og brug, og for lejebukkens vedkommende tillige en dårlig konstruktion.

Klageren har i mail af 10.10. gjort indsigelse over vores afgørelse. Vi har i mail af 21.10. fastholdt vores afgørelse.

Foranlediget af klagen har vi gennemgået sagen på ny, og indhentet supplerende oplysninger fra …, men finder ikke grundlag for at ændre vores afgørelse.

Vi har herved lagt vægt på følgende:

Havarirapporter fra …:

- Der er ingen synlige tegn på ror eller lejebuk, som skulle forklare kollision eller anden dækningsberettigende skade
- Der er ingen synlige tegn på ror eller lejebuk efter tovværk eller lignende — hvis båden kom i havn for sejl som oplyst af forsikringstageren, ville et sådan tovværk eller lignende fortsat have befundet sig omkring propellen ved optagningen af båden, ligesom der ville være slidspor i den normale begroning på akslen og/eller propellen
- For så vidt angår roret kunne observeres gamle brud på begge medbringere i styrbord side. På rorets bagbord side kunne observeres dels et frisk brud i underste medbringer, dels et delvist frisk brud i øverste medbringer. Vi er således ikke enige i forsikringstagerens udlægning af foto 4, idet der ved besigtigelsen kunne konstateres delvist gamle brudflader
- Medbringerne har således ikke haft fat i rorstammen i styrbord side, og roret har dermed været kraftigt svækket, da styrken i medbringerkonstruktionen er helt afhængig af, at medbringerne har fat i begge sider af rorstammen. Med svækkelsen i styrbord side vil der ved sejlads opstå bøjningsspændinger, som konstruktionen ikke er beregnet til, og sammenfaldende med materialesprødhed vil medbringerne i bagbord side brække.
- For så vidt angår lejebukken er den - i modsætning til hvad der er tilfældet ved mange andre både - alene lamineret til båden uden fastgørelsen indvendigt i båden

- Lejebukken er muligvis repareret tidligere — dette kunne dog ikke klarlægges endeligt, idet lejebukken var afmonteret, før vi fik mulighed for at besigtige båden
- Det fremgår tydeligt af fotos taget inden, lejebukken blev fjernet helt fra skrogfladen, at der ikke var vedhæftning på størstedelen af laminatet. Vi har efterfølgende fået oplyst, at den blotlægning af konstruktionen, som foto 3 og 4 i klageskemaet viser, skyldes, at værftet har fjernet de løse laminatskaller, og er således ikke udtryk for en påsejlingsskade
- Der var kun brudflader ved agterkant, hvor løse glasfibre stak ud der, hvor de løse laminatskaller havde haft vedhæftning. Øvrig flade viste glasfibermåtte uden vedhæftning, og samtidig tegn på nedbrydning af polyester, således at glasstruktur var tydelig. Denne nedbrydning opstår på grund af indtrængende vand over en længere periode. Denne vandindtrængen har helt sikkert kunnet finde sted gennem de revnedannelser, der var synlige i underliggende fyldstof, men som næppe har været synlige, før de løstsiddende laminatskaller blev fjernet
- At der tidligere har været vandindtrængen fremgår tydeligt af mørke aftegninger omkring revnedannelserne, ligesom lejebukkens metaldel er tydeligt anløben. I kommentar til foto 3 i klageskemaet skal bemærkes følgende:
  Ad zone A: De synlige glasfibre skønnes at stamme fra afrivning af den delvist løstsiddende glasfiberskal, som blev revet af, da fartøjet kom på land og før foto blev taget
  Ad zone B: Der ses tydeligt en revne af ældre dato, hvilket manifesterer sig i den mørke farve, der ikke ville have været der, hvis bruddet var frisk
  Ad zone C : … kan ikke observere nogen sammenpresning, men derimod mørke brud i laminatet, hvilke brud er af ældre dato, jf, under zone B
  Ad zone D : Den synlige revne er fra overgang mellem metal og glasfibermateriale, hvor vedhæftning generelt vil være dårlig
- I kommentar til foto 2 til klageskemaet anfører …, at det alene på grund af afstanden ikke er muligt at vurdere, hvorvidt der er mindre fine revner ved lejebukken, og bemærker endvidere, at da fartøjet sandsynligvis er blevet bundsmurt, vil mindre synlige revner helt 'forsvinde'

Oplysninger fra … Yachtværft:

- Værftet v/… har d. 21.10.14 oplyst at skaderne er aldersrelaterede, og at sejladsen gennem tang gav både ror og lejebuk "dødsstødet"
- … oplyste ved samme lejlighed, at føreren af båden i flere dage inden havariet havde mærket rystelser i båden
- … oplyste endvidere, at båden kom i havn for motor- forsikringstageren har oplyst, at båden kom i havn for sejl
- Værftet v/… oplyste i januar 2015 til …, at det var værftet, der havde afrevet laminatet på båden, hvorfor dette ikke er forvoldt ved påsejling

På dette grundlag må vi fastholde, at såvel ror som lejebuk har været kraftigt svækket forud for den anmeldte hændelse. Det bump, forsikringstageren oplyser at have mærket, kan være sket, da den eneste friske medbringer knækker under passage af en tang-bræmme.

Vi finder således, at årsagen til skaden er bådens tilstand og ikke en ulykkelig hændelse eller anden dækningsberettigende begivenhed omfattet af punkt 10 i betingelserne for Kaskodækning for sejlbåde. Hertil kommer, at skader, der skyldes klimapåvirkning (fx tæring, rust og frostsprængning), råd, svamp og alder er undtaget i medfør af punkt 11.

Vi må derfor fastholde, at der ikke er godtgjort en dækningsberettigende skade."

Klageren har i brev af 13/2 2015 til nævnet heroverfor bl.a. bemærket:

" Side 1 Afsnit 7
I afsnit 7 konkluderer Codans Taksator fra sin besigtigelse, at der ikke er noget stop på roret. Dette er ikke korrekt. Skæget på forfinnen er stop for roret, hvilket er helt normalt, og gælder således også for alle ....

Ligeledes anfører Codans ekspert, at der for rorets medbringerne var følgende situation: *'Ved de tre brudflader var det tydeligt, at der var tale om gamle brud. Kun et af brudene var helt nyt'*
På side 2 i pind 3 fra havarirapporten kommer samme ekspert fra Codans til den konklusion, at der er to friske brud.
Vi er dog fortsat af den opfattelse, at der ligeledes er friske dele af brud på den tredje medbringer.

Ligeledes giver Codans ekspert her udtryk for: *'at han vil mene, at det har kunnet mærkes på roret, at nogle af nedbringerne var brækket',* hvilket vi anser for meget sandsynligt, og henviser til bilag 5, hvor skibets skipper redegør for dette.

Side 1, afsnit 8
Codans ekspert giver på side 1, afsnit 8 udtryk for at skrueakslens lejebuk er en uhensigtsmæssig konstruktion.
Vi er helt uenige og har tidligere kommenteret udsagnet. Vi kan yderligere understøtte dette med en udtalelse fra Formanden for Dansk … klub, se bilag 6.
…
Kommentarer til 'Havarirapporter fra …'.

Pind 1 og 2
Det er for os klart, at der i tangbæltet sandsynligvis har været gemt en større malflydende genstand, som har kollideret med bådens ror og lejebuk.
Værftets tror, at der var tale om tovværk eller fiskegarn. Hvilken genstand, der er det rigtige er indifferent, men en ting er sikkert, nemlig at der var en kollision, se bilag 5.

Til …s undren over manglende tovværk og slidmærker kan der siges følgende:
- … kom ikke kun, som han antager for sejl til Thurøbund.
- … var først opankret N for … i en del sø og tang, herefter slæbt til … og dagen efter sejlet for sejl fra … til …, dog den sidste ½ Sm. for motor i tomgang, grundet havblik.
- Det skal bemærkes, at der stort set ikke er/var begroning på båden, se foto i bilag 1 og 2.
- Ligeledes fremgår det klart af fotos i bilag 1 at der har været en kollision.

…
Pind 5
Se bilag 5.

Pind 6
Codan har selv bestilt reparationsoverslag ved værftet, og har således selv styret forløbet, samt hvornår de ville sende en taksator til … værft for besigtigelse.
Lejebukken er aldrig skiftet på båden og var således den originale lejebuk.

Pind 7
Som beskrevet i bilag 1, med følgende supplerende bemærkning: Alle de løse laminatskaller der nævnes var ikke tilstede før kollisionen og er således et udtryk for den forvoldte skade.

3. KOMMENTARER TIL SIDE 3.

Pind 1 og 2
Det fremgår helt klart af foto 3 og 4 i bilag 1, at værftet har afrenset alle de beskadigede glasfiberstykker for at afdække skadernes omfang.

Det ses ligeledes af strukturen ikke passer sammen fordi hele lejebukken er slået løs. Der er ingen tegn på tæring eller vand.

Pind 3
Se Bilag 1. Codans holdninger bygger alene på skøn.

Pind 4
Da båden også rent vedligeholdelsesmæssig er en undervisningsplatform, bliver der løbende foretaget en grundig kontrol af alle dele på båden.
Hvis der havde været selv den mindste revne ved lejet, som ved tilstøbningen til bunden, var disse blevet opdaget, men der har IKKE været nogen form for revnedannelse.

Oplysninger fra … Yachtværft:

Pind 1
Dette er i direkte modstrid med udsagn og de oplysninger, vi har modtaget fra samme værft under værftsopholdet, aflevering af båden og efterfølgende sagsbehandling.
Værftet har, iht. Codan, til vores forbavselse fået et nyt syn på sagen nogle måneder efter aflevering af båden.

Pind 2
Se bilag 5.

Pind 3
Det er korrekt, se bilag 5.

Pind 4
Hvis der ikke var nogen skade efter påsejlingen, hvorfor har værftet så afrevet glasfiber?
Nej det har de selvfølgeligt, fordi der var en skade.

4. KONKLUSION.
Vi fastholder således, at Codan Forsikring skal anerkende, at der har været en kollision med et udefineret objekt, og således erkende at der er tale om en dækningsberettiget ulykke, samt leve op til forsikringsansvar jævnfør policen."

Selskabet har i brev af 5/3 2015til nævnet heroverfor bl.a. anført:

" Ad side 1 side 1 nederst i brevet af 13.02.2015:

Det er ikke korrekt som anført af klageren, at Codans havariekspert har konstateret to friske brud. Der er konstateret 3 brud, hvoraf det ene kun delvist var et frisk brud. Roret har således været stærkt svækket forud for den aktuelle sejlads

Ad side 2 øverst (’Ad side 1, afsnit 8’):

I kommentar til, hvorvidt den eksisterende konstruktion er hensigtsmæssig eller ikke, skal vi blot bemærke, at konstruktionen i den omhandlede lejebuk nu er blevet ændret, således at den er ført op gennem bunden og glasfiberarmeret både udvendigt og indvendigt. I bilag 6 betegnes den eksisterende konstruktion da også som ’*...lejebuk monteret som en svag befæstigelse...’*

Ad side 2 midt på (’Kommentarer til ’Havarirapporter fra …’’)

Klageren anfører, at der ’*...i tangbæltet har været gemt en større malflydende genstand, om har kollideret med bådens ror og lejebuk’.*

Vi skal i pointere, at der ingen som helst dokumentation er for denne påstand. Der er således ingen fysiske tegn, der indikerer kontakt med en fremmed genstand.

Klageren anfører, at der på fotos i bilag 1 skulle være dokumentation for en kollision. Vi antager, at der i stedet menes foto 3, idet det her angives at zone A skulle dokumentere en sådan kollision.

Vi skal i den forbindelse henvise til … Yachtværfts besvarelse af spørgsmål 3, hvoraf det fremgår, at zone A efter deres opfattelse var et gammelt brud.

Efter vores opfattelse er det ganske usandsynligt, at en kollision med et objekt under sejlads med båden skulle ramme lejebukken på bagsiden. Som anført er der ikke konstateret nogen indtrykningsskade eller andet tegn, der kunne indikere kontakt med en fremmed genstand.

Vi har i den forbindelse noteret os, at det i bilag 5, 3) anføres at ’*Det skal hertil bemærkes, at der var de to bådebyggere, der på land hev og flåede i lejebukken, så den blev rigtig løs".* Vi skal hertil bemærke, at værftets bearbejdning netop var foranlediget af de forudbestående skader, og at skipperen således bemærker, at lejebukken blev løs ved denne bearbejdning og ikke fordi, den havde ramt et objekt.

For så vidt angår roret, er der heller ikke konstateret nogen tegn på kollision, hvilket klageren da også anførte i sin mail af 18.08.2014, at ’*...der intet synligt er på ydersiden af roret':*

Ad side 2 (‘Pind 6’)

For så vidt angår bestilling af reparationsoverslag skal vi præcisere, at vi ved den telefoniske anmeldelse hertil d. 23.07.2014 bad klageren om at indhente et reparationsoverslag. Vi har ikke igangsat noget som helst — tværtimod var såvel ror som lejebuk allerede afmonteret, da vi fik mulighed for at foretage besigtigelse.

Ad side 3 (’Pind 7’)

Klageren anfører, at de løse laminatskaller ikke var til stede før kollisionen.

Dette er ikke korrekt. Værftet kunne konstatere revner og delaminering, samt ældre skader i konstruktionen. Det er værftet, der river de løse skaller af.

Ad side 3 (’pind 3’ og ’Pind 4’)

Klageren anfører, dels at Codans holdninger bygger på at skøn, dels at der ikke forud for den anmeldte hændelse var nogen form for revnedannelse.

Dette er ikke korrekt - vi henviser her til oplysninger fra såvel værftet som … bestyrket ved de i sagen foreliggende fotos, hvoraf det tydeligt fremgår, at glasfiberen har store ældningsbrud og en sort farve, som alene fremkommer ved længere tids vandindtrængen i konstruktionen, typisk via en revnedannelse i laminatet.”

Af besigtigelsesrapport udarbejdet af selskabets yachtkonsulent den 18/8 2014 fremgår bl.a.:

”Skadeårsag:
Ved besigtigelsen er ror og lejebuk afmonteret.
Det konstateres at der er brud ved begge medbringere (fire brud) i rorbladet.
Samtidig konstateres at ror ikke er forsynet med noget stop, således at rorudslag først er stoppet når bladet rammer kanten af skegget, hvilket også tydeligt ses på sider af rorbladet.

Årsag forts.:
Ved besigtigelsen konstateres, at der på de tre brudflader ikke var tegn på at dette var nye brud, men tydeligt var ’gamle’ brud, altså har der kun været et enkelt sted, hvor ’nyt’ brud er opstået, hvorved styring er mistet. Det konkluderes derfor at rorblad har været kraftigt svækket pga. alder. Det kan selvfølgelig ikke afvises at endelige brud sker ved, at der sejles gennem en tangbræmme eller lign., som forsikringstager har anført i deres beskrivelse af havariet.

Vedr. lejebukken konstateres, at denne tidligere har været repareret på en ikke håndværksmæssig korrekt måde og derfor ikke har haft den fornødne styrke, da reelt reelt kun er lamineret fast til skrog på udvendig side, og ikke er gennemgående og fastlamineret eller forsynet med en flange med bolte mod skrog.
Der har altså været tale om en svaghed, som også blev forværret f.eks. ved passage af tangbræmme/tang i skruen.
Reparatør oplyste at lejebuk sad meget løs ved optagning af fartøjet.

Det meddeltes derfor forsikringstager, at det ikke var min vurdering at skader var dækningsberettigede, da der reelt var tale om ’aldersrelaterede skader’.

Skadeomf.:
Rorskade :
Rorstamme havde mistet ’grebet’ i rorbladet da begge medbringere var brækket inde i roret.
Dette er ikke umiddelbart en synlig skade under udvikling, dog vil jeg mene at det har været muligt at mærke på roret at nogle af medbringerne er brækket, da det er ret usandsynligt at alle er brækket på en gang, hvilket besigtigelsen også viste, da de tre brud som nævnt var gamle.

Lejebuk :
Fastlaminering af lejebuk gået løs.

Ved afhugning af laminatet på lejebukken konstateres at er tale om en tidligere dårlig udført reparation.
…
Konklusion:
Der er med sikkerhed tale om aldersrelateret svaghed i konstruktionen, men det kan selvfølgelig ikke afvises, der var dog ikke synlige tegn, at der har været sejlet ind i en tangbræmme som forsikringstager nævner i sin skadebeskrivelse, og at dette er den udløsende faktor. ”

I mail fra yachtkonsulent til forsikringsselskabet af 23/1 2015 fremgår bl.a.:

” Efter endnu en gang at have gennemgået fotos og udtalelser fra værftet kan følgende fastslåes med sikkerhed vedr.:

RORSKADEN :

På øverste medbringer :
Gammelt brud på sb side af medbringer
Delvist gammelt brud i bb side, konstateret ved besigtigelsen.

På underste medbringer:
Gammelt brud på sb side af medbringer
Friskt brud på bb side af medbringer

Konklusion :
Medbringere har ikke haft ’fat’ i rorstammen på sb side
Det kan derfor konkluderes , at der har været sejlet med et kraftigt svækket ror, da styrken i medbringerkonstruktion er helt afhængig af, at medbringere har ’fat’ på begge sider af rorstammen.

Det faktum, at der ikke er synlige bøjninger ved brud, indikerer helt klart at materialet omkring bruddet er blevet sprødt (brækker uden at bukke), dette er en følge af de utallige meget små bøjningspåvirkninger, som kommer ved den mindste belastning på ror/medbringere.
Brud er derfor opstået ved fartøjets anvendelse (træthedsbrud) Afstand fra svejsning til brud, svarer nøje til at der også opstår en mindre ændring i materialestruktur, som er det ’sårbare’ sted for disse små bøjningspåvirkninger. (svejsningens randzone)

LEJEBUK:

Det fremgår tydeligt af fotos taget inden lejebukken blev fjernet helt fra skrogfladen, at der ikke var vedhæftning på størstedelen af de skaller som sad løs , bekræftet af værftet (…) og som værftets folk havde fjernet inden fotos blev taget.
Der var kun brudflader ved agterkant, hvor løse glasfibre strittede frem, der hvor disse skaller/laminat havde haft vedhæftning.
Øvrig flade viste glasfibermåtte uden vedhæftning, og samtidig tegn på nedbrydning af polyester, således at glasstruktur var tydelig. Denne nedbrydning opstår på grund af indtrængende vand, hvilket der helt sikkert har kunnet finde sted gennem de revnedannelser, som også var synlige i underliggende fyldstof, og tydeligvis også påvirket af indtrængende vand, da materialet omkring revner var meget mørke.

Før løssiddende skaller er blevet fjernet vurderes der ’kun’ at have været mindre synlige revner i overfladen, som med stor sandsynlighed ikke vil vurderes som kritiske af ikke fagfolk.

Kommentar til Foto 3 (lejebuk):
Zone 'A' : Synlige glasfibre vuderes at stamme fra afrivning af den delvist løse glasfiberskal, som blev revet af da fartøjet kom på land, og før foto blev taget.

Zone 'B' : Der ses tydeligt en revne af ældre dato, hvilket helt klart fremgår af den mørke farve, som ikke vil se sådant ud hvis bruddet er friskt

Zone 'C' : Kan ikke se noghet sammenpresset glasfibermateriale, men nogle mørke brud i laminatet af ældre dato (som Zone B)

Zone 'D': Synlig revne er fra overgang mellem metal og glasfibermateriale, hvor vedhæftning generelt vil være dårlig.

Kommentar til Foto 2 fra klargøring af fartøj:
Alene på grund af afstanden er det ikke muligt at vurdere noget ud fra dette, og det fremgår samtidig at fartøjet er blevet bundsmurt, og at mindre synlige revner helt vil "forsvinde" ved maling med antifouling, som er en relativ tixotropisk maling."

Af mailkorrespondance fra februar 2015 mellem selskabet og den medarbejder på skibsværftet, der besigtigede båden, fremgår bl.a.:

"Jeg tillader mig, at rette henvendelse til dig i forbindelse med klarlæggelse af årsagerne til skaderne på ovennævnte lystfartøj opdaget af ejeren den 21. juli 2014, da jeg har forstået, at du har besigtiget fartøjet umiddelbart efter, samt efterfølgende har stået for reparationen af skaderne på fartøjets ror samt lejebuk.

I den forbindelse skal jeg bede dig have ulejlighed med, at svare os på følgende spørgsmål:

Kunne der ved din besigtigelse umiddelbart efter fartøjets landsætning og inden adkomstarbejder konstateres fysisk skade på lejebukken, og i givet fald hvilken/hvilke?

…: Ja, der var revner og delamineringer rundt om lejebukken og den sad løs.

Var omfanget identisk (inden adkomstarbejder) med det omfang der er afbilledet i vedhæftede bilag I (See attached file: BILAG I.docx) ? Hvis ikke, hvordan adskiller det sig?

…: Nej, jeg kan pille det yderste lag glasfiber af med fingrene. Derefter ser det ud som på foto: bilag 1, A+B.

Var skaderne på lejebukken helt friske eller ældre?

…: Der var både friske og ældre. Foto 1C var friskt, foto 1A+B var ældre.

Hvordan er lejebukken efter reparation fastgjort til fartøjet?

…: Vi har støbt den nye lejebuk fast ved at føre den op igennem bunden og glasfiberarmere den både udvendig og indvendigt.

Kunne der ved jeres adskillelse af fartøjets ror konstateres ældre brud i rorets medbringerne, og hvis ja, i hvor mange af fartøjets 'fire' medbringere?

…: Jeg mener at 3 af medbringerne var ældre og anløbne. Den sidste var frisk i bruddet."

Af klagers udaterede mail til bestyrelsesformand for Dansk Balladklub fremgår bl.a.:

"Jeg vil høre, om du før har stødt på, at … skulle have en konstruktionsfejl, der berettiger forsikringsselskaber at undlade at dække skader på lejebukken?
Har du hørt om forbehold for dette fra nogle andre forsikringsselskaber.
Vi vil jo umiddelbart mene, at … går for at være en båd med et sikkert design. Hvilket også er årsagen til, at den blev valgt som klubbåd."

Af udateret mailsvar fra bestyrelsesformand for Dansk Balladklub fremgår heroverfor bl.a.:

"Tak for din henvendelse som jeg besvarer dels som mangeårig … sejler og dels som mangeårigt medlem i bestyrelsen af Dansk … klub.

Lejebukkens konstruktion er kendt af … ejere og også personligt i min … Nr. 683, Pascal. Der er ikke tale om en fejlkonstruktion, men om et bevidst valg.

Filosofien i konstruktionen har jeg hørt omtalt som princippet i en knækbolt. Hellere knække lejebukken end forårsage større skader på båden, hvis skruen får fat i en ankerkæde eller lignende.

Men det er evident at … er konstrueret med en lejebuk monteret som en svag befæstigelse, som beskrevet ovenfor."

Af forsikringsbetingelserne fremgår bl.a.:

"Hvad omfatter kaskodækningen

8. Kaskodækningen omfatter direkte følger af:

- Sejlads i sejladsperioden, se pkt. 10 - 11
- Brand, se pkt. 12 - 13
- Tyveri, se pkt. 14 - 15
- Andre særligt nævnte skader, der medfører beskadigelse af båden, se pkt. 16 – 17

9. Kaskoforsikringen omfatter desuden: Retshjælp, se pkt. 18.

Sejladsskader

10. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen:

- skader, der sker på skroget på grund af en ulykkelig hændelse.
- skader, der sker fordi båden synker, kæntrer, strander, støder på grund eller kolliderer.

…

11. Under sejlads i sejladsperioden omfatter dækningen ikke

…

- skader, der skyldes klimapåvirkning (fx tæring, rust og frostsprængning), råd, svamp, alder.
- skader, der skyldes manglende vedligeholdelse, rotter, mus, glasfiberpest (osmose), fabrikations-, materiale- eller konstruktionsfejl eller skader, der er omfattet af en garantiordning.

- skader, der skyldes, at båden ikke har været under regelmæssigt og effektivt tilsyn."

Nævnet har gennemset de fremsendte fotos.

Nævnet udtaler:
Det fremgår af sagen, at klageren den 21/7 2014 konstaterede skade på sin båd. Efterfølgende undersøgelser viste, at bådens rorstamme havde mistet grebet i rorbladet, og fastlaminering af skrueakslens lejebuk var gået løs.

Selskabets yachtkonsulent konkluderede i besigtigelsesrapport af 18/8 2014, at der med sikkerhed er tale om en aldersrelateret svaghed i konstruktionen, men at det selvfølgelig ikke kan afvises, at der har været sejlet ind i en tangbræmme, som klager har nævnt i sin skadebeskrivelse, og at dette er den udløsende faktor. Der var dog ifølge konsulenten ikke synlige tegn herpå. Den samme yachtkonsulent gennemgik fotos og udtalelser på ny, og i mail til forsikringsselskabet af 23/1 2015 konkluderede han, at der havde været sejlet med et kraftigt svækket ror, da styrken i medbringerkonstruktionen var helt afhængig af, at medbringerne havde "fat" på begge sider af rorstammen, og at bruddene i medbringerne er opstået ved fartøjets anvendelse (træthedsbrud).

En skibsværftsmedarbejder, der besigtigede båden umiddelbart efter skaden, anførte på baggrund af selskabets forespørgsel, at han både havde konstateret friske og ældre skader i lejebukken, og at han mente, at tre af rorets medbringere var ældre og anløbne, og at den sidste var frisk i bruddet.

Formanden for Dansk Balladklub har til klageren oplyst, at lejebukkonstruktionen i hans båd er almindelig for den pågældende bådtype.

Det fremgår af punkt 10 forsikringsbetingelserne, at forsikringen dækker skader, der sker på skroget på grund af en ulykkelig hændelse. Undtaget er i henhold til punkt 11 blandt andet skader, der skyldes alder, manglende vedligeholdelse og fabrikations-, materiale og konstruktionsfejl.

Nævnet finder at måtte lægge til grund, at skaderne manifesterede sig efter, at klageren sejlede gennem nogle tangplamager, og et sådant hændelsesforløb kan efter nævnets opfattelse henføres under bestemmelsen i forsikringsbetingelserne punkt 10. Spørgsmålet er herefter, om selskabet har godtgjort, at skaderne hovedsageligt skyldes en af de i punkt 11 oplistede årsager.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at både skade på ror og lejebuk hovedsageligt skyldes alder og/eller manglende vedligeholdelse, og nævnet kan herefter ikke kritisere, at selskabet har afvist dækning. Nævnet har herved blandt andet lagt vægt på udtalelserne fra selskabets yachtkonsulent og medarbejderen på skibsværftet.

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Poul Sørensen