Ankenævnet *for* Forsikring

Den 23. januar 2019 blev i sag nr. 92445:

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxxxxx

mod

Lloyd's
V/Søassurancen Danmark A/S
Skolegade 1
5960 Marstal

afsagt

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren har lystfartøjsforsikring. Han har i klageskemaet af 14/6 2018 til nævnet bl.a. anført:

> **"Kort redegørelse for sagen**
> Historik. Båden har været kaskoforsikret i Søassurancen Danmark gennem mange år, også forud for vores overtagelse i 2014. Vi har blot fortsat i det selskab som de forrige ejere havde. Lørdag den 21. april 2018 rigges båden til i … Havn. Mast og rig gennemses af flere personer inden masten påsættes. I perioden fra søsætningen har båden sejlet flere hundrede af km for sejl, fra … til … og har gennemført en række lange sejladser bl.a. til … og … samt flere småsejladser fra … havn i løbet af de mere end 14 dage fra søsætning til mastehavariet.
>
> D. 7. maj sker forliset, da … sejler båden for motor ud fra … havn. Ved sejlsætningen godt 300 m ud for havnen knækker t-stykket på det forreste wire til masten øverst oppe (forstaget) (se foto 5) uventet og pludseligt. Dette får masten til at falde ned over bådens cockpit i bådens bagbords side.
>
> Skaden anmeldes samme dag til Søassurancen af … D. 16.maj 2018 gennemfører … inspektionen af vores forsikringsskade i … Havn i rollen som taksator for Søassurancen Danmark A/S. D. 18. maj afviser … forsikringssagen på vegne af Søassurancen Danmark. d. 28. maj indgiver … klage over afgørelse og beder Søassurancen udtale sig om udvalgte dele af selskabets forsikringsvilkår og begrundelsen for afslag. 1. juni fastholder Søassurancen sit afslag, og nægter at besvare de tillægsspørgsmål som forsikringstager har rejst for at blive klar over hvad der nærmere ligger til grund for afgørelsen.
> …
> **Hvad vil du konkret opnå hos selskabet?**

Vi kræver derfor afgørelsen omstødt af Søassurancen Danmark A/S og at Søassurancen Danmark A/S udbetaler polices dækning, jf. Forsiringsaftaleloven §24 til køb af en ny mast samt at omkostninger dækkes til at udbedre de dertil afledte skader på vores båd og rig, der er opstået forbindelse med masteforliset bl.a. ved røstjern og dæk."

I mail af 20/6 2018 fra selskabet til nævnet hedder det bl.a.:

"Det fremgår af havarirapporten, at skaderne på mast, rig m.v., er forårsaget af udmattelsesbrud i T-stykket øverst i forstaget, der har været under udvikling over længere tid. Båden har således på havaritidspunktet været usødygtig, dvs. defekten i T-stykket har været til stede, da båden senest forlod havn. Endvidere har årsagen til havariet været slid, alder, rust, tæring, hvilket tydeligt fremgår af fotos af brudstedet på terminalen (fotos 3, 4, 5 og 6). De af [besigtigelseskonsulent] konstaterede fejl og mangler ved båden er alle opstået over en lang periode ved bådens benyttelse.

Der er således ført det nødvendige bevis for, at årsagerne til havariet kan henføres under de undtagelser, der er beskrevet i forsikringsbetingelserne § 3.6 a), g) og h), hvorfor dækning er afvist korrekt overfor klager (forsikringstager) af [besigtigelseskonsulent] i mail af 2018-05-18."

Klageren har i mail af 26/6 2018 til nævnet bl.a. anført:

"I Søassurancen egne forsikringsvilkår §3.5, stykke e, står der følgende
§3.5 Under sejlads og henliggen i vandet jf. § 1.3 dækker kaskoforsikringen tillige:
Stk e) Skade som følge af, at mast, bom og spilerstage knækker under sejlads, forudsat at riggen, terminaler og wirer har været i ordentlig stand og forsvarlig sat.

Da mast, rig, terminaler og wire var ordentligt og forsvarligt sat fastholder vi, at ovenstående vilkår er gældende.

Mast har været opbevaret forsvarligt indenfor hos Yacht Service … mastehal, mens wirer/ vant og hækstag og forstag har været opbevaret indendørs. Hverken rig, wire eller mast har været udsat for frost i løbet af vinteren.

Ved afrigning (oktober 2017) og tilrigning af båden (april 2018) er bådens udstyr, rig gennemgået grundigt af 3 personer. Der har absolut ikke været synlige tegn på skade af t-stykke ved denne gennemgang, hvorfor der ikke er indkaldt en smed eller en professionel rigger til at vejlede os. Derfor har rig, terminaler og wire været sat ordentligt og forsvarligt og båden derfor sødygtig.

Det er svært at se visuelt opdage og identificere et brud i proces på et t-stykke, ligeledes at følge en eventuel udvikling i et brud, som denne forsikringsankesag omhandler:

- For det første: Bruddet er startet på indersiden af t-stykket, der vender ind mod masten og der er mindre end 5mm afstand mellem masten og brud i t-stykket, når masten er monteret.
- For det andet: Der hvor brud på t-stykket er startet er delvist skjult af blokken til vores spiler-fald i mastetop og fald til vores forsejl. Der er derfor svært at se og ligeledes følge udvikling i et brud på t-stykke når masten er monteret.
- For det tredje: Når masten først er sat, er der 10,5 meter fra dækshøjde til hvor bruddet er startet. T-stykkets bredde er 1cm og det er praktisk talt umuligt at kunne se en mindre

revne udvikle sig på 10 meters afstand på et stykke metal som er mindre end 1 cm bredt. Dette vil en professionel rigger med perfekt syn eller en kyndig person ikke kunne se.

Når [besigtigelseskonsulent] i sin rapport skriver at bruddet har eksisteret i længere tid, er ikke nødvendigvist givet at dette brud er synlig for det blotte øje ved en grundig gennemgang af rig. Dette er særligt gældende når t-stykket til forstaget er afmonteret og ikke udsat for kraftig belastning.

Foto af mastetop og forstag, inspektion fra dæk: Foto 1: 6.7.2014, Foto 2:4.5.2018.

Foto 1 og 2 viser at det ikke har været muligt at forudse brud i t-stykke forud for haveri, da det ikke er visuelt muligt at konstatere eller følge udviklingen i en revne i t-stykke når masten er monteret af følgende årsager:

1) Afstand fra mastefod til brud på t-stykke er mere end 10 meter, gør det umuligt at tilse t-stykkets tilstand løbende
2) Den lille afstand på 5mm mellem vant og mast hvor brud er startet kan ikke besigtiges på 10 meters afstand når mast og rig er monteret.
3) Området hvor brud på t-stykke har været, er delvist skjult af fald til forsejl og spiler

Vi fastholder at §.3.5 stk e) er gældende og at båden har været sødygtig ved søsætning.
…
Foto 3 viser at der ikke er nogle skader i gel-coat inden renovering af båd i 2014. Foto 4 viser at der ikke er nogle skader i gelcoat efter renovering af båd. Foto 5 viser at der er skader i gelcoat efter mastehaveri 2017.

Foto 3: 17.9.2014 : ingen skader af befæstning af vant s.b.side
Skader i renovering efter haveri ved befæstning af vant
Foto 4: 12.5.2018 skadet befæstnng af vant s.b. side efter havari

Bilag 1 [klagerens besigtigelsesrapport] af 13.6. understøtter dette.

Det knækkede for-stag med t-stykke: Foto 5a, b, c.
Ødelagt mast og windex: Foto 6a og 6b samt Foto 8
…
Vi har læst ankenævnet for forsikrings afgørelse af sag 86736 mod … og mener ikke at vores sag kan sidestilles med denne sag. Vi, forsikringstagere, har været særligt opmærksomme på mastens og riggens tilstand igennem flere år i forbindelse med af- og tilrigning af båd.

Det er oplagt, at ikke alle mastehaverier kan forklares med ovenstående forsikringsvilkår, da disse begreb netop skal fortolkes i forhold til de konkrete omstændigheder.

- Vores rig har løbende været under grundigt gennemsyn ved afrigning og tilrigning af båden hvert år. I 2014 hvor en professionel rigger riggede mast på i … havn var der ingen bemærkninger til svagheder i rig, t-stykker, wire eller mast.
- Mast og rig har været opbevaret forsvarligt i afrigget tilstand over vinterperioden. Wire og t-stykker opbevaret indendørs.
- Yderligere har der ikke været konstateret nogle synlige svagheder i t-stykke ved tilrigning af mast og det har ikke været muligt løbende at følge udviklingen i et brud, da der er min-

dre en 5mm synlighed mellem t-stykke bruddet og masten – og at dette brud har fundet sted 10 meter fra dæk.

Der er ikke tale om forsæt eller grov uagtsomhed, usødygtighed eller manglende tilsyn med rig. Det var ikke forventeligt og heller ikke forudsigeligt, at mastehaveri ville opstå. Båden var/er sødygtig ved søsætning og vi har gjort alt hvad vi kunne for at foregribe / afværge et mastehaveri.

Vi har bedt Søassurancen uddybe deres egne betingelser og grundlaget for at afvise at udbetale forsikringspolicen – men de ønsker ikke at besvare følgende:

Spørgsmål vedr. rimelighedskriteriet i §3.6
Vi som forsikringstager har tegnet forsikringen for at være dækket økonomisk for vores manglende teknisk specialviden og almindelig uagtsomhed. Hvis vi var tekniske eksperter i metallers egenskaber fra teknologisk institut var det ikke nødvendigt med dyr kasko bådforsikring. Dette mener vi ikke er en rimelig forudsætning for at eje en mindre kølbåd.

I forbindelse med afrigning i efterår 2017 og tilrigning i forår 2018 er der IKKE observeret slid, fejl eller mangler med det blotte øje på t-stykket som siden er knækket. Heller ikke, da rig blev påsat af professionelle riggere i … havn 2014 og derfor havde pågældende t-stykke i hånden til gennemsyn.

A) Finder Søassurancen Danmark A/S, det rimeligt, at man som lystsejler skal indsende sin rig til teknologisk institut en gang årligt for at få lavet en stress-test af metalstykker og få en kyndig vurdering om der eksisterer *skjult* slid eller fejl på rig, wire og t-hooks, når man som lystsejler ikke kan se slid eller fejl med det blotte øje?

Søassurancen bedes også uddybe om §3.6 også gælder hele båden i alle dens enkeltdele (masteprofil, mastefod, masteunderstøtning, røstjern og andre befæstninger, skrog, ror, køl, kølbolte) og om dette er rimeligt at man som bådejer skal have teknologisk institut til at gennemse alle dele for ikke synlige fejl for at være forsikret?

B) Hvis Søassurancen Danmark selv synes dette er et rimeligt krav, hvor ofte skal man så indsende sin rig og mast til teknologisk institut for at I vil kalde en båd sødygtig, hvor en fejl ikke er observeret? Årsagen til at jeg spørger er netop at dette ikke står skrevet i Søassurancen Danmarks forsikringsvilkår.

C) Er det rimeligt at man som lystsejler med en mindre kølbåd skal være lige så kyndig som teknologisk institut, for at man kan eje en sødygtig båd?

Spørgsmål vedr. Hvem er kyndig til at lave vurdering af rig?
[Selskabets besigtigelseskonsulent] skriver 'at bruddet med sikkerhed har været under udvikling igennem en længere periode' og 'at defekten har været synlig for en kyndig person, ved grundig inspektion da masten blev tilrigget i foråret 2018'.

a) Hvilken type kyndig person skal man være, for at I mener, at man vil kunne opdage en skjult svaghed i et t-stykke. Er det bådebygger, konstruktør, rigger, bådforhandler, taksator for Søassurancen Danmark eller noget fjerde? Dette står ikke klart for os på baggrund af jeres afgørelse.

Forsikringstagers kommentar til Søassurancen Danmarks kommentarer til klage
Søforsikringen skriver ifht. sagen vedr. mastehaveri, at båden har været usødygtigt på havaritidspunktet. Som beskrevet i klagen er sødygtighed et forhold som skal fortolkes i forhold til kontekst og ikke noget de er givet de-facto fx når et mastehaveri opstår. Dette argumenterer vi for i vores klage.

Båden er som bekendt ikke sunket i forbindelse med mastehaveri ved … Havn – Derfor tilbageviser vi påstanden og vi argumenterer for at båden er sødygtig, også da mastehaveri indtræf. Dette gælder både ved optagning af båden i efteråret 2017, ved søsætning i forår 2018 og da mastehaveri indtræf d. 7. maj 2018.

At bruddet i T-stykket har været til stede på dagen da båden forlod havnen i … den 7. maj – er måske rigtigt som Søforsikringens konklusion set i bakspejlet og som ingen veje fører. Som beskrevet i vores klage, er har det ikke været muligt at efterse en eventuel skade på et t-stykke, eller forudse mastehaveri …
…
Når [selskabets besigtigelseskonsulent] i sin rapport skriver at bruddet har eksisteret i længere tid, er ikke nødvendigvist givet at dette brud er synlig for det blotte øje ved en grundig gennemgang af rig. Dette er særligt gældende når t-stykket til forstaget er afmonteret og ikke udsat for kraftig belastning.

… fra …, ekspert i metalkonstruktioner og skibsdesign, har udtalt sig i sagen, og skriver at skaden er af ældre dato, men at han stiller sig tvivlende overfor om en lægmand eller en professionel for den sags skyld, ville kunnet have spottet dette ved en simpelt visuel gennemgang af riggen. Jf. nedenstående mail send til forsikringstager … og ...

> *'Hej …*
> *De nævner da ikke noget om det arbejde/besigtigelse som jeg har udført. De holder sig til kommentarerne fra …, som vel er forsikringens synsmand, og så tager de ikke stilling til eventuelle følgeskader.*
>
> *Jeg er glad for at vi fik spottet fejlene/det knuste glasfiber under rustjernene, og at dette er blevet udbedret, således at I ikke sejler ud i endnu et mastehavari grundet et beskadiget dæk.*
>
> *Jeg kiggede lidt på det billede af T-stykket, som I fremsendte, og jeg har nok en tendens til at give forsikringen ret i, at dette er et brud der er sket over længere tid. Men jeg stiller mig tvivlende overfor om en lægmand eller en professionel for den sags skyld, ville kunnet have spottet dette ved en simpelt visuel gennemgang af riggen.*
> *…'*

Som beskrevet i vores klage har udvist særlig opmærksomhed i forbindelse med til- og afrigning af masten, hvor vant og t-stykker ved af- og tilrigning er blevet efterset og blevet opbevaret indendørs. Der er tale om et haveri som ikke kunne forudses eller forbygges i dette tilfælde og der er ikke tale om grov uagtsomhed som [selskabets besigtigelseskonsulent] forsøger at illustrere."

Selskabet har i mail af 4/7 2018 til nævnet bl.a. bemærket:

"Årsagen til havariet er nu fastlagt til at være et gammelt brud i terminalen – se [selskabets besigtigelseskonsulent] rapport side 3 og [klagerens konsulent] mail af 2018-06-22 citeret i klagers kommentar.

Der er således ført det fornødne bevis for, at undtagelserne i forsikringsvilkårenes §§ 3.6 a) 'ikke sødygtigt fartøj', j) 'materialefejl' og g) 'slid / alder - rust' har været årsagen til havariet.

Om sødygtighed bemærkes, at sødygtighedsmangel kun forudsætter, at manglen (her bruddet) fandtes ved afgangen fra sidste havn, hvilket er ubestridt i og med, at der er tale om et brud, der har været under udvikling over lang tid."

Nævnet har fået forelagt bilag fra sagen, herunder fotos.

Af havarirapport af 26/5 2018 udarbejdet af selskabets konsulent fremgår bl.a.:

"Fartøj:
Bådtype: BB 10 meter.
…
Bygge år: 1980.
…
Fartøjskategori: Sejlbåd med finnekøl og spaderor, kravelbygget m. spejl, bygget af grp.
Generel stand: Jævn stand henset til alder og type.
…
Havaridato:
7. maj 2018.
…
Vejrforhold:
Let vind, ca. 3 m. sek. ifølge ...

Hændelsesforløb:
Forsikringstager og medejer/… … har beskrevet hændelsesforløbet således i den skr. anmeldelse til selskabet. Det var … der var ombord da hændelsen indtraf.

> *'Vi har sejlet med sejl 4 gange efter søsætningen den 23.4.18 fra … Havn. I dag mandag sejlede jeg ud af vores hjemhavn … (plads …) ca 200 m øst for havnen og havde stadig motor kørende for at holde båden i vindøjet da jeg rejste storsejlet og rullede genuaen ud. Netop da faldt masten med fuld rigning ned over mig i cockpittet. Jeg bjærgede mast og sejl ind til molen ved … Væft i …, hvor et par folk hjalp mig at får frigjort masten og hejst den op fra dækket på en buk ved slæbestedet. Et par kyndige folk kunne fortælle mig at T-stykket der holder forstaget var knækket oppe ved mastetoppen.'*

Ved besigtigelsen forklarede [klageren] endvidere følgende:

- At mast og rig havde været afmonteret i den forgangne vinter. Båden havde stået i hal i …, masten ligget i en reol/mastehus, og den stående rig havde været afmonteret og vinteropbevaret i … sommerhus i ...
- At de under foregående sejladser havde bemærket at bomfæstet der var nittet fast på masten var løst, og de havde drøftet hvorvidt dette var 'normalt' eller en fejl.

- At … på havaritidspunktet havde bemærket at storbommen pludselig var i en meget lavere position end vanligt, og derfor ville bjerge genuaen ned på dækket. Da han slækkede genuafaldet vippede masten bagover og ned på dækket/ud i vandet på bb. side.

Besigtigelse mv.:
Forsikringstager og undertegnede besigtigede fartøjet i forening.

Som tidligere oplyst i den skr. anmeldelse til selskabet, var årsagen til havariet en knækket T-terminal i forstaget. Den ene del af den knækkede terminal var monteret på forstaget, den anden del var faldet ned igennem masterøret og lå i mastefoden. Begge dele blev undersøgt visuelt (også med loop m. 8 * forstørrelse).

Brudfladen fremstod uden 'mekaniske skader/påvirkninger'. Dvs. at brudtypen med sikkerhed kunne fastslås. Brudfladen indeholder 2 karakteristiske områder (se billede nedenfor): et muslingeformede revnevækstområde (meget stor del af den samlede brudflade) og et restbrud (meget lille del af den samlede brudflade).

Terminalen er således knækket ved udmattelse med enkeltsidet udbøjning som belastningsmodus. Bruddet er startet 'indvendig' i T-terminalens bue (ved den gule pil) og vandret udefter (nedefter på billedet). Restbruddets størrelse (mellem de to grønne pile) antyder, at belastningen har været lav da terminalen knækkede helt over. Bruddet har med sikkerhed været under stadig udvikling igennem en længere periode (se den betydelige misfarvning på brudfladen ved den gule pil), indtil det fuldstændige sammenbrud på havaritidspunktet. Det er undertegnedes helt klare vurdering, at defekten har været synlig for en kyndig person, ved grundig inspektion da masten blev tilrigget i foråret 2018.
…
Fartøj samt mast og rig blev også inspiceret, og div. skader og forhold blev registreret. Ligeledes blev karakteren af observerede forhold drøftet.

Konklusion:
Havariårsager er med sikkerhed et udmattelsesbrud opstået over tid, i en T-hook øverst i forstaget.

Sagen er forelagt Søassurancen Danmark, der har afvist at yde forsikringsdækning med henvisning til de gældende forsikringsbetingelser. Dette bl.a. pga. følgende:

Pkt. 3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skader som følge af:

a) At fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet - også hvis forsikrede ikke har vidst dette.
Pga. den defekte rig / T-hook har fartøjet ikke været sødygtigt, også selvom forsikringstager ikke vidste det.
g) Slid, alder, råd, rust, tæring, rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed.
Sammenbrud af T-hook skyldes slid og alder.
h) Skade på genstande som følge af almindelig brug, vejrligets påvirkning, samt ridser, småskrammer og tilsmudsning.
Defekten er en følge af almindelig brug over en lang periode.

Der er pr. mail fremsendt skr. afvisning og begrundelse derfor til forsikringstager d. 18. maj 2018.
…
Reparationsomkostninger:
Der er ikke indhentet rep. overslag eller tilbud i sagen. Det er vort umiddelbart forsigtige skøn, at såfremt der kan ske reparation af alle berørte dele, at da andrager omkostningerne ca. kr. 50.000,-. Skal der ske udskiftning af masterøret, da er de samlede omkostninger angiveligt omkring kr. 100.000,-."

Af besigtigelsesrapport af 13/6 2018 indhentet af klageren fremgår bl.a.:

"Besigtigelsen
Båden er inspiceret i … havn d 11. juni 2018 af ... Tilstede var medejer ... Besigtigelsen har til formål at klarlægge eventuelle skade i området omkring røstjernene og disse forstærkninger i forbindelse med et havari, hvor masten brækkede af da forstagets T-terminal brækkede. Besigtigelsen har til formål at klarlægge eventuelle skader og er foretaget uden demontage af nogen art og bygger udelukkende på undertegnedes faglige skøn og vurdering.

Ejerens beskrivelse af hændelsen
Medejeren …, fortæller at forstaget knækket på en dagssejlads uden for …, hvilket resulterede i at masten væltede bagover og ud til bagbord side. Masten lå i vandet, stadig forbundet til båden via sidevantene og bakstaget. Efter et stykke tid blev masten med hjælp fra en anden båd, lagt op på båden igen og båden bugseret ind.

Bådens stand udvendig
Udvendig er røstjernene i henholdsvis styrbord og bagbord side blevet inspiceret. Der kunne på inspektionstidspunktet konstateres en konstruktionsmæssig forskel mellem styrbord og bagbord side, hvor der er blevet konstateret en ekstra forstærkning i styrbord side i form af et fladjern monteret oven på dækket, som vist på nedenstående Figur 1.
…
Ved undersøgelse af styrbord sides røstjern, kan der konstateres et vrid af fladjernet ind mod centerlinjen af båden, og en tvundet fordybning i glasfiberen på indersiden af røstjernsforstærkningen som illustreret på nedenstående Figur 2. Selve forstærkningspladen som er monteret på dækket, sidder nu ikke i plan med dækket og bærer præg af at være blevet udsat for en overbelastning i form af et træk parallelt med dækket ind mod centerlinjen af båden. Glasfiberdækket omkring røstjernet er trykket ned på indersiden af røstjernet.
…
Ved undersøgelse af bagbord sides røstjern, kunne der ikke konstateres nogle visuelle tegn på overbelastning i området omkring denne. Små stjernelignende krakeleringer i glasfiberen kan dog ses strålende ud fra centrum af selve hullet til røstjernet, hvilket indikerer at røstjernet er strammet en smule for hårdt under montering, men der er ingen tegn på uhensigtsmæssige belastninger ud over dette.

Bådens stand indvendig
Under dækket i begge sider i området omkring rustjernsbefæstningen blev der undersøgt for strukturelle skader.

Begge sider er slidte og en smule rust er at finde, i den T-profil der forbinder dækket med vantskruen monteret under dæk, som vist på nedenstående Figur 3. Der er ingen visuelle tegn på

overbelastning af laminatet omkring eller selve røstjernsforstærkningen i hverken bagbord eller styrbord side.

Konklusion
Ved inspektion af røstjernene i begge sider og området omkring disse, er der tegn på overbelastning af styrbord røstjern over dækket, der kunne tyde på at styrbord røstjern har haft et uhensigtsmæssigt træk parallelt med dækket ind mod centerlinjen. Det anses for overvejende sandsynligt at denne belastning er overført til røstjernet i forbindelse med mastehavariet beskrevet ovenfor.

Det anbefales at styrbord røstjern afmonteres og at dette og det underliggende laminat undersøges for skjulte fejl i laminatet og røstjern, med henblik på udbedring af eventuelle skader."

Forsikringsbetingelser nr. 2014-2 indeholder bl.a. følgende bestemmelser:

"3.5 Under sejlads og henliggen i vandet jf.§ 1.3 dækker kaskoforsikringen tillige:
a) Skade som følge af fartøjets kæntring, stranding, grundstødning og kollision.
b) Skade som følge af fartøjets synken, dog ikke hvis årsagen hertil er langsomt indtrængende vand.
c) Anden skade på skroget, som skyldes en ulykkelig hændelse.
d) Skade som følge af, at mast, bom og spilerstage knækker under sejlads, forudsat at riggen har været i orden og forsvarlig sat.
…
3.6 Kaskoforsikringen dækker ikke skade som følge af
a) At fartøjet ikke var sødygtigt, forsvarligt lænset og behørigt udrustet og bemandet – også hvis forsikrede ikke har vidst dette.
…
g) Slid, alder, råd, rust, tæring, rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed.
h) Skade på genstande som følge af almindelig brug, vejrligets påvirkning, samt ridser, småskrammer og tilsmudsning.
…
j) Materiale- eller konstruktionsfejl, fabrikationsfejl og skader omfattet af garantiordning."

Nævnet udtaler:

Klageren har anmeldt, at der den 7/5 2018 skete havari af det forsikrede fartøj, idet et T-stykke/T-terminal øverst på forstaget – den forreste wire til masten – knækkede i forbindelse med sætning af sejl 200-300 meter ud for havn, hvorved masten væltede. Der var på skadetidspunktet let vind, ca. 3 m/s.

Af havarirapport af 26/5 2018 udarbejdet af selskabets konsulent fremgår det, at konsulenten har undersøgt den knækkede terminal med lup. Han anfører, at der på metalbrudfladen ses et

stort revnevækstområde og et lille restbrudsområde, og at terminalen således er knækket ved udmattelse med enkeltsidet udbøjning som belastningsmodus. Restbruddets størrelse antyder, at belastningen har været lav, da terminalen knækkede helt over. Henset til den betydelige misfarvning af dele af brudfladen vurderes bruddet med sikkerhed at have været under stadig udvikling igennem en længere periode. Konsulenten vurderer endvidere, at defekten har været synlig for en kyndig person ved grundig inspektion, da masten blev tilrigget i foråret 2018.

Klageren har indhentet en besigtigelsesrapport af 13/6 2018, hvori der afdækkes følgeskader på fartøjet omkring røstjern, hvor vantewirer til masten fastgøres. Klagerens konsulent har i en mail af 22/6 2018 bemærket, at han har kigget på et billedet af det ødelagte T-stykke, og at han nok har en tendens til at give selskabet ret i, at bruddet er sket over længere tid. Han stiller sig tvivlende over for, om en lægmand eller en professionel ville have kunnet spotte dette ved en simpel, visuel gennemgang af riggen.

Af forsikringsbetingelsernes punkt 3.6.g fremgår det, at kaskoforsikringen ikke dækker skade som følge af "slid, alder, råd, rust, tæring, rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed". Nævnet bemærker, at det for så vidt angår denne undtagelse ikke er en betingelse, at selskabet godtgør, at klageren har handlet uagtsomt i forbindelse med den indtrådte skade.

Efter en gennemgang af sagen finder nævnet, at det er bevist, at hovedårsagen til havariet den 7/5 2018 er et træthedsbrud i T-stykket øverst på forstaget, og at dette træthedsbrud har udviklet sig over længere tid.

Nævnet finder, at denne skadeårsag kan henføres under "slid, alder, råd, rust, tæring, rotter, mus, orm, svamp eller andre årsager, som kan ligestilles hermed", jf. forsikringens undtagelse i punkt 3.6.g.

Nævnet kan herefter ikke kritisere, at selskabet har afvist at yde dækning for den anmeldte skade.

11. 92445

Som følge heraf

b e s t e m m e s :

Klageren får ikke medhold.

Jens Kruse Mikkelsen

Formand