

Datum uitspraak: 21-01-2009
Datum publicatie: 05-02-2009
Rechtsgebied: Civiel overig
Soort procedure: Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie: watersportverzekering, uitleg "storm", causaal verband in het verzekeringsrecht, schadeoorzaak.

Uitspraak

RECHTBANK ROTTERDAM

Sector civiel recht

Zaak-/rolnummer: 295923 / HA ZA 07-2872

Uitspraak: 21 januari 2009

VONNIS van de meervoudige kamer in de zaak van:

[eiser],

wonende te [woonplaats],

eiser,

advocaat mr. J. Kneppelhout,

- tegen -

de naamloze vennootschap UNIGARANT N.V.,

gevestigd te Hoogeveen,

gedaagde,

advocaat mr. P.H.Ch.M. van Swaaij,

Partijen worden verder aangeduid als "[eiser]" respectievelijk "Unigarant".

1 Het verloop van het geding

De rechtbank heeft kennisgenomen van de volgende stukken:

- de dagvaarding van 9 november 2007 en de daarbij overgelegde producties;
- de conclusie van antwoord, met producties;
- de conclusie van repliek, met een productie;
- de conclusie van dupliek, met een productie;
- de akte uitlating productie van 11 juni 2008 van [eiser], met een productie;
- de bij gelegenheid van de pleidooien op 1 december 2008 overgelegde pleitnotities en producties.

2 Het geschil

[eiser] vordert, bij vonnis, uitvoerbaar bij voorraad:

- a. "te verklaren voor recht dat de schade die [eiser] ten gevolge van het Evenement heeft geleden, primair is veroorzaakt door storm in de zin van de Voorwaarden en subsidiair door een van buiten komend onheil;
- b. te verklaren voor recht dat de tussen [eiser] en Unigarant geldende polis dekking biedt voor de volledige schade die [eiser] heeft geleden ten gevolge van het Evenement;
- c. Unigarant te veroordelen tot vergoeding van de schade die [eiser] tengevolge van het Evenement heeft geleden en waarvoor de polis dekking biedt, meer in het bijzonder Unigarant te veroordelen tot betaling van € 58.532,46 (zegge achtenvijftigduizend vijfhonderdentweeëntig euro en zesenvestig eurocent), US \$ 43.222,45 (zegge drieënveertigduizend tweehonderdtweeëntwintig Amerikaanse dollar en vijfenvestig gulden) en ANG 12.608,53 (zegge twaalfduizend zeshonderdenacht Antilliaanse guldens en drieëndertig gulden), te verminderen met het eigen risico van € 2.269,00 en een veronderstelde verbetering oudvoor nieuw en te vermeerderen met de verschuldigde wettelijke rente. [eiser] vordert betaling in euro waarbij de koerswaarde dient te worden vastgesteld op de dag der algehele voldoening;
- d. Unigarant te veroordelen tot betaling aan [eiser] van de buitengerechtigde incassokosten ad € 1542,00;
- e. Unigarant te veroordelen tot betaling van de kosten van dit geding."

Unigarant heeft de vordering van [eiser] gemotiveerd weersproken en concludeert tot afwijzing daarvan, met veroordeling van [eiser], bij vonnis, uitvoerbaar bij voorraad, in de kosten van de procedure.

3 De beoordeling

3.1 Tussen partijen staan onder meer de volgende feiten vast:

- a. [eiser], een ervaren zeiler, is eigenaar van een zeiljacht, type Nautor Swan 441R, bouwjaar 1979, genaamd "[het zeiljacht]" (hierna: "het zeiljacht").
- b. [eiser] heeft ter zake van het zeiljacht een verzekeringsovereenkomst gesloten met Unigarant. Unigarant trad daarbij op in haar hoedanigheid van gevolmachtigde van UVM Verzekeringsmaatschappij te Hoogeveen.
- c. Het polisblad met polisnummer 2872152 omschrijft de dekking als "WA Basis Casco". Voorts vermeldt het polisblad een verzekerd bedrag Casco van € 117.98300 en een eigen risico per gebeurtenis van € 2.26900.
- d. Op de verzekeringsovereenkomst zijn van toepassing de Voorwaarden Watersportverzekering WSP 302 (hierna: "Voorwaarden").
- e. De van de Voorwaarden deel uitmakende "Bijzondere Verzekeringsbepalingen voor de rubriek CASCO"

vermelden onder meer het volgende:

"ARTIKEL 13. DEKKING

plusdekking:

Verzekerd is schade ontstaan door:

13.1. (...)

c. storm en/of hagel, waardoor het vaartuig beschadigd wordt. Onder storm wordt verstaan wind met een snelheid van ten minste 14 meter per seconde (windkracht 7);

(...)

basis cascodekking

Verzekerd is/zijn:

13.6.a. de onder artikel 13.1. t/m 13.5. (plusdekking) bedoelde gebeurtenissen;

b. alle materiële schade door beschadiging of verlies door alle van buitenkomende onheilen;

c. schade tijdens deelneming aan zeilwedstrijden. Hierbij geldt -boven een eventueel vrijwillig eigen risico- per gebeurtenis een verplicht eigen risico van 1% van het verzekerd bedrag. Dit 'wedstrijd eigen risico' geldt vanaf een half uur voor het startsein tot een half uur na de finish. Tijdens de wedstrijden gelden de voor het betreffende vaarwater van kracht zijnde wettelijke bepalingen;

(...)

ARTIKEL 14. SCHADEVERGOEDING

(...)

NIET VERZEKERD IS:

(...)

onvoldoende zorg

14.14. schade als gevolg van aan verzekeringnemer te verwijten onvoldoende onderhoud van en/of onvoldoende zorg voor de verzekerde zaken. Hiervan is in ieder geval sprake indien het diefstalrisico niet zoveel mogelijk wordt beperkt door ligplaats en stalling onder direct toezicht, beveiliging van motor, wielblokkering en disselslot op trailer en dergelijke."

f. Op 7 oktober 2006, terwijl [eiser] onderweg was van Curaçao naar Bonaire, is het zeiljacht ontmast (hierna: "het evenement").

g. [eiser] heeft het evenement en de daaruit voortvloeiende schade gemeld aan zijn tussenpersoon. Deze heeft de melding doorgezonden naar Unigarant.

h. Unigarant heeft naar aanleiding van de schademelding een deskundige ingeschakeld. De deskundige, [deskundige] van Flyingfish Ventures Ltd, heeft op 15 oktober 2006 een onderzoek ingesteld en op 18 oktober 2006 aan Unigarant gerapporteerd.

i. Het rapport van 18 oktober 2006 van [deskundige] vermeldt onder meer het volgende:

"THE INCIDENT

This report of the incident is compiled from an interview with the owner/captain and survey of the damage to the vessel. All times are local.

On the morning of Saturday 7th October 2006 the subject yacht left the Seru Boca Marina, Curacao at 0745 hours and proceeded to sea. The destination was Bonaire with an expected passage distance of 40 nautical miles and a time of seven to eight hours.

The yacht was on a delivery trip to Bonaire where the owner intended to race. The yacht was not racing at the time of the incident. The owner had one crew on board, [persoon 1].

At 0900 hours the yacht was about one nautical mile from the Curacao coast and close to the eastern end of the island in approximate position 12d 01 m North and 68d 47m West in a depth of about 500metres.

The wind was blowing from the East at 25 knots with gusts to 30 knots; the seas were running at about 2,5 metres and confused.

The yacht was on a course of 150 degrees magnetic with the wind on the port side, the main had one reef in and the number 3 genoa (100%) was set. The yacht was making 6 knots through the water.

Without any warning the mast collapsed over the starboard side of the boat taking with it all sails and rigging. The mast initially bent but did not completely separate and was in any case attached to the boat by the rigging. The owner telephoned the Curacao Coast Guard and notified them of the situation. He did not request assistance and did not put out a 'Mayday' as they were not in distress. He was contacted shortly afterwards by the Citizens Rescue Organisation, CITRO, a volunteer sea rescue organisation that offered him life saving assistance, he told them it was not required at this time.

The owner and his crew assessed the situation and realised that with the rig in the water and the sea that was running it was not possible to salvage the rig. By this time the mast had broken about 1 metre above the deck and was attached by the halliards and wires only at this point. The danger of damage to the boat by the mast battering the hull was a real possibility and the decision was made to cut the rig away. This was achieved by removing clevis pins where possible, cutting the rod rigging using a bolt cropper which was on board, and cutting rope halliards with a knife where necessary.

Once the rig was clear of the yacht they checked for trailing lines in the water before starting the engine and

heading back to the marina in Curacao. The yacht arrived back at the Seru Boca marina at about 1030 hours.

No injuries were reported and no other vessel was involved in the incident.

CAUSE OF THE FAILURE

The chain plate attachment on the port side failed, this chain plate supports the masthead, mid and lower shrouds. When this came away with all these shrouds attached to it the mast had no support on its windward side and collapsed to leeward and into the sea.

The chain plates consist of a stainless steel deck plate that has six bolts of 12 mm diameter through the deck to a bracket below. These bolts have a slotted screw type head, threaded body with a nut below and are sometimes referred to as machine screws.

On the port side bolts numbers 5 and 6 did not pass through the lower plate with a nut but were fastened into the lower plate by screwing into a tapped hole. This was clearly from original build and it is not believed that this contributed to the failure. The bracket below is through bolted to the bulkhead and has a tension bar to a substantial aluminium framework that takes the loading from the mast.

The point of failure occurred where the bolts pass through the deck. The bolt grouping is three forward and three aft.

Of the three aft, numbers 1 through 3, there was no sign of significant existing deterioration but of mechanical failure due to excessive loading in the dymasting. Of the three forward all showed some signs of existing deterioration before the failure. The bolt inboard of the three, number 4, had failed at the interface between deck and chain plate almost through the diameter of the bolt, only 10% of the material remained and this would represent no significant strength.

The mid bolt, number 5, failed inside the deck and the condition of the bolt and the extent of the existing failure will not be known until the lower plate is dismantled and the remains of the bolt can be fully inspected.

The bolt on the outboard side, number 6, is showing about 40% existing deterioration at the interface between deck and chain plate and was in all likelihood the only bolt on the forward face of the plate that had any significant strength.

In the windy conditions that the yacht was sailing in this bolt failed when part of the head came away and the entire loading was applied to the remaining half of the head, this was distorted allowing the plate to lift. The forward edge of the plate would have had no support and all the loading would have been applied to the three aft bolts with a class 2 lever action, the aft edge of the plate being the fulcrum, resulting in much higher than normal loading. This excessive and not designed for loading caused the heads of the bolts to fail, deforming them so that they passed through their fastening holes.

The deterioration on the three forward bolts was caused by crevice corrosion (see note 1 below) and in the later stages stress corrosion cracking (see note 2 below) probably contributed to the failure. The only way to see this gradual failure of the bolts would have been to dismantle the chain plates. A normal external inspection of the rig and chain plates would not have revealed this condition that is likely to have been deteriorating for several years.

In brief the gradual failure of the three forward bolts by corrosion and fatigue resulted in sudden excessive loading on the undamaged fastenings and the resulting catastrophic failure.

I have arranged to have the remains of the bolts removed and FedEx'd to me for further inspection and if necessary they can be sent to a metallurgist in Holland for further analysis.

Note 1. Crevice Corrosion - this is a problem with stainless fasteners used in sea water applications, because of the low PH of salt water. Chlorides pit the passivated surface, where the low PH saltwater attacks the exposed metal. Lacking the oxygen to re-passivate, corrosion continues. As is signified by its name, this corrosion is most common in oxygen restricted crevices, such as under a bolt head.

Note 2. Stress Corrosion Cracking SCC - Under the combined effects of stress and certain corrosive environments stainless steels can be subject to this form of corrosion. The stresses must be tensile and can result from loads applied in service. The most damaging environment is a solution of chlorides in water such as sea water, particularly at elevated temperatures. Temperatures as low as 30 to 40 oC have been involved. This form of corrosion is only applicable to the austenitic group of steels and is related to the nickel content. Grade 316 is not significantly more resistant to SCC than is 304.

THE DAMAGE AND RECOMMENDATIONS

This surveyor inspected the damage to the yacht with the owner and the following was noted.

1. The entire rig; mast, boom, standing and running rigging, spinnaker pole, boom vang, sails and mast mounted

- electrics was lost over the side. This will need replacing in its entirety.
2. The port chainplate is missing and will require replacement along with all fastening bolts.
 3. Stanchions 2 through 6, total five and the lifelines on the starboard side were damaged beyond repair and will require replacing.
 4. The aluminium rail that is fastened over the hull to deck join and has the stanchions mounted on top of it has lifted slightly from the deck and will need rebedding and refastening.
 5. The stainless steel tubing of the pulpit is deformed and no longer securely attached to the deck. This will need replacing.
 6. The stainless steel tubing of the starboard pushpit is deformed and one of the welds has cracked, this can be repaired.
 7. The stainless steel tubing dodger frame over the companionway is deformed, this can be repaired.
 8. The spinnaker pole lower mount was bolted to the deck and this was removed by force in the dismasting causing localised damage to the deck. The bracket will need to be replaced and the deck repaired.

COSTS

I am preparing a spreadsheet giving full details of equipment lost, its age, estimated cost of replacement and suggested betterment deduction.

ADDITIONAL RECOMMENDATIONS

In addition all chainplates should be dismantled and checked for any deterioration, repairing as necessary. Fastening bolts should be replaced. This work will be to owners account.

HISTORY

The present owner purchased the yacht in September 1999. In the period from purchase to the dismasting the mast had not been removed from the yacht. It was reported that the rig was inspected aloft at least once a year and no deterioration was found in this time apart from surface corrosion on the backstay in 2001 when this stay was changed.

This surveyor examined receipts for equipment on the boat and it would appear that the standing rigging was replaced in its entirety in 1990. It is not known if the chainplates were dismantled at this time.

There was no survey available for the yacht, the owner did not commission one at the time of purchase and it was not required for insurance purposes.

As previously noted the deterioration of the bolts that failed would not have been visible without dismantling of the chainplates and their fastenings, an action that may have been recommended every 10 years by a professional surveyor but is not normal maintenance for an owner to undertake.

SUMMARY AND OBSERVATIONS

In this surveyors opinion the dismasting caused all the damage described above.

The yacht was well maintained prior to the dismasting.

Note that there is no rigging company in Curacao where this yacht is based and that the rig and expertise to fit it will need to be brought in from outside the island."

j. Bij brief van 20 oktober 2006 heeft Unigarant [eiser] medegedeeld dat de polis geen dekking biedt voor de opgelopen schade. De brief vermeldt onder meer het volgende:

"Uit de bevindingen van de deskundige is gebleken dat een tweetal schroeven van de bakboord wandputting in de loop der tijd door corrosie een dusdanig sterkteverlies had opgelopen dat deze de optredende krachten op de verstaging bij relatief normale belastingen niet meer kon opvangen. De RVS bevestiging op het dek is vervolgens losgekomen en over de koppen van de overige vier schroeven heengetrokken waarna de steun wegviel en de mast over de zijde ging.

Tevens is uit het onderzoek gebleken dat de schroeven nog origineel waren. De verstaging werd weliswaar door uzelf visueel geïnspecteerd doch de aan corrosie onderhevige vlakken waren niet zichtbaar. Alleen door regelmatig loshalen van de schroeven is de staat te controleren. Uit de verklaringen blijkt dat dit niet is gebeurd in de periode dat het schip bij ons is verzekerd.

Op de bij onze maatschappij gesloten polis is schade aan het schip verzekerd door een aantal genoemde oorzaken, waaronder van buiten komende onheilen. In deze situatie echter is er geen sprake van een van buiten komend onheil. De mast is overboord gegaan in normale weersomstandigheden waarbij een schip in normale staat van onderhoud geen schade hoeft op te lopen. De schadeoorzaak is enkel en alleen gelegen in de sterktevermindering van de schroeven van de dekbevestiging ten gevolge van corrosie.

Ik moet u dan ook mededelen dat de polis helaas geen dekking biedt voor de opgelopen schade zodat er geen uitkering zal worden verleend."

k. [eiser] heeft het rapport van 18 oktober 2006 van [deskundige] ter beoordeling voorgelegd aan de heer [persoon 2] van [bedrijf 1] (nl). Het rapport van 2 april 2007 van [persoon 2] vermeldt onder meer het volgende: "Introductie:

Van [persoon 3] werd opdracht ontvangen om middels beoordeling van het aangeleverde inspectierapport,

aangevuld met nader onderzoek bij de fabrikant en inspectie van aangeleverde bouten van het jacht in kwestie, de volgende vragen te beantwoorden:

1. Beoordelen of verzekerde de verplichting heeft regelmatig onderzoek te doen naar de konditie van de bouten in de wandputtings aan boord van zijn jacht.
 2. Onderzoek te doen naar de kwaliteit en de sterkte van de aangeleverde bouten waarmee de wantputting was vastgezet.
 3. Beoordelen of de ontmasting een rechtstreeks en enig gevolg is van een eventuele verzwakking van de bouten danwel dat er voor de ontmasting nog bijzondere omstandigheden nodig geweest moeten zijn.
- (...)

Omstandigheden expertise:

Aangeleverd is het Survey Report van Flying Fish Ventures Ltd, opgemaakt door [deskundige], dd. 18 oktober 2006 alsmede de Polis aanvraag en Verzekeringopolis Unigarant 2872152, Polisvoorwaarden, en diverse correspondentie tussen opdrachtgever en vertegenwoordigers van de verzekeraar alsmede de nog aanwezige bouten waarmee de wantputting bevestigd was.

Inspectie details:

Het inspectierapport dd 18 oktober is inhoudelijk beoordeeld, tezamen met het aangeleverde beeldmateriaal en de bevestigingsbouten in referentie met de door de verzekerde aangegeven omstandigheden ten tijde van het incident. De sterkteberekening van de werf m.b.t. de toegepaste constructie van de wantputtings is opgevraagd en beoordeeld in vergelijking met andere, soortgelijke jachten en gangbare ontwerpnormen. Vervolgens zijn de diverse stellingen van de schade-expert zowel als van de verzekeringsmaatschappij beoordeeld en vergeleken.

Beoordeling Ad vraag 1- of verzekerde de verplichting heeft regelmatig onderzoek te doen naar de konditie van de bouten in de wandputtings aan boord van zijn jacht.

Algemeen aanvaard en gehanteerd, hoewel qua tijdspanne verschillend per verzekeringsmaatschappij, is de noodzaak om elke 15 a 20 jaar het staand want van een zeiljacht voorzorgshalve te vernieuwen. In het geval van [persoon 4] is deze periode over het algemeen korter, doch dit slaat rechtstreeks op de eigenschappen van de gebruikte verstaging en niet op de bevestigings- danwel aangeheijingspunten. Onder het staand want worden de tuidraden verstaan die de mast overeind houden. Niet vast omschreven en derhalve onduidelijk is in dit geval of deze verzorgings- en onderhoudseis zich uitstrekt tot de constructie-delen waaraan het staand want bevestigd is. Als algemene gehanteerde werkwijze schijnt de interpretatie van deze onderhoudsinstructie te zijn dat het eigenlijke staand want vervangen dient te worden met de door de verzekeraar aangegeven regelmaat, doch niet langer dan per 15 a 20 jaar en dat ten tijde van deze vervanging de vaste constructiedelen alsmede de mast zelf door een deskundige beoordeeld dienen te worden op deugdelijkheid en konditie.

In zijn rapport bevestigt de schade-expert deze zienswijze met de stelling:

([het zeiljacht] page 6 of 13)

There was no survey available for the yacht, the owner did not commission one at the time of purchase and it was not required for insurance purposes.

As previously noted the deterioration of the bolts that failed would not have been visible without dismantling of the chainplates and their fastenings, an action that may have been recommended every 10 years by a professional surveyor but is not normal maintenance for an owner to undertake.

Hij geeft hier ook al voorzicht aan dat het losnemen en demonteren van de wantputtings een actie is die wellicht aanbevolen had kunnen worden om elke tien jaar te doen, maar dat deze actie geen standaard uitgevoerde dan wel voorgeschreven onderhoudsroutine is.

Van belang in deze is ook de in deze alinea gegeven stelling omtrent het ontbreken van een inspectie rapport ten tijde van aankoop en in dekking name. Er was geen inspectierapport en dat is toen ook niet door de verzekeraar geëist. Deze heeft dus ook de toen geldende konditie van het jacht als voldoende en up-to-date aangenomen. In de aangeleverde polisvoorwaarden is nergens enige instructie te vinden waaruit de verzekerde had moeten opmaken dat hij verplicht was om periodiek het staand want en de bijbehorende konstruktiedelen te laten vervangen danwel te laten inspecteren.

Het feit dat dit (gedeeltelijk) toch regelmatig gebeurd is binnen de algemeen geldende minimum vervangings- c.q. inspectieperiode van 10 jaar is een bewijs van goed en zorgvuldig onderhoud door verzekerde.

Conclusie:

Hoewel er een zekere verplichting bestaat om met enige regelmaat het staand want voorzorgshalve te vervangen en de overige delen op konditie te inspecteren en waar nodig te vervangen dan wel repareren of servicen, is deze instructie in onderhavige polis niet opgenomen. De als minimum gehanteerde vervangings- c.q. inspectietermijn van 10 jaar is na het moment van in dekking name nog niet verstreken; verzekerde had dus in gevolge deze termijn ook nog geen nadere actie hoeven ondernemen. Doordat verzekerde desondanks toch jaarlijks e.e.a heeft laten inspecteren heeft hij in dezès zeker aan zijn zorgplicht voldaan.

Beoordeling Ad vraag 2. Onderzoek te doen naar de kwaliteit en de sterkte van de aangeleverde bouten waarmee de wantputting was vastgezet

Navraag bij de werf leert dat er uitgegaan wordt van een dynamische belasting onder normale omstandigheden op de wantputting van 3.500 kgf. De zes bouten tezamen hebben een treksterkte van 20.300 kgf tot de vloeigrens. De vloeigrens is het moment waarop de bouten onder invloed van de uitgeoefende kracht gaan vervormen. Aangenomen moet worden dat wanneer er vervorming van de bouten optreedt, er een zodanige verandering in het dynamisch krachtenspel optreedt dat breuk nagenoeg direct zal optreden.

De basis sterkteberekening is korrekt en de gebruikte faktor 5,8 maal de benodigde sterkte is een algemeen aanvaarde veiligheidsfaktor voor een jacht van dit type.

Twee van de aangeleverde 5 bouten vertonen duidelijke sporen van het door de schade-expert ook geconstateerde "Crevis Corrosion". Dit is waar corrosie ontstaat in haarscheuren van het RVS materiaal onder inwerking van de Chlorides uit zout water in omstandigheden waar het RVS materiaal niet genoeg zuurstof krijgt om zelf deze corrosie te voorkomen. Het optreden van deze verslechtering was niet zichtbaar zonder de wantputtings te demonteren, zoals ook door de schade expert gesteld.

Het is aannemelijk dat de zesde bout die als eerste gebroken is hetzelfde corrosie patroon heeft vertoond. De overige drie bouten vertonen een beter beeld.

Het controleren van de bouten op nog aanwezige treksterkte is niet relevant. De originele sterkte berekening was korrekt en de bouten gaven in goede conditie de benodigde trekkracht. De drie in goede conditie verkerende bouten zijn ook niet gebroken.

Ten gevolge van de verminderde effectieve diameter door de corrosie in de diverse bouten is de treksterkte van (het restant van) deze bouten op overschreden waardoor er ruimte gekomen is in de bevestiging van de wantputting. De vervolgens ontstane hefboomwerking tezamen met de dynamische schokbelasting hebben vervolgens de treksterkte van de drie nog in goede conditie verkerende bouten overschreden en waarschijnlijk mede door de veranderde trekrichting is de wantputtingsplaat over de koppen van deze drie bouten heengetrokken. Er is geen konstruktieve berekening mogelijk danwel gebruikelijk van het berekenen danwel schatten van zulks mogelijk optredende krachten onder invloed van deze dynamische schokbelasting waarbij ook nog eens de trekrichting verandert. De enige mogelijkheid om hier onderzoek naar te doen zou het nabootsen van deze konstruktie zijn in een testopstelling.

Conclusie:

Origineel was de sterkte berekening met een veiligheidsfaktor van 5.8 voldoende.

Door veroudering c.q. corrosie van de bouten echter is de konstruktie verzwakt waardoor er onder hoge belasting ruimte kon optreden die ongecontroleerde schokbelasting en hefboomwerking veroorzaakte waardoor de drie resterende bouten die zelf een goede conditie hadden dermate beschadigd raakten dat de konstruktie faalde.

Theoretisch echter hadden deze drie bouten de normaal optredende belasting moeten kunnen houden.

Beoordeling Ad vraag 3. - of de ontmasting een rechtstreeks en enig gevolg is van een eventuele verzwakking van de bouten danwel dat er voor de ontmasting nog bijzondere omstandigheden nodig geweest moeten zijn

Zoals bovenstaand ook al aangegeven hadden de drie onaangetaste bouten die nog in goede conditie verkeren de in normale omstandigheden op de wantputting optredende krachten moeten kunnen opvangen.

Derhalve kan gesteld worden dat er of sprake is geweest van abnormale omstandigheden die extra krachten op de wantputting hebben uitgeoefend of dat er door het vervormen van de drie aangetaste bouten een verandering van de trekkracht op de wantputting is ontstaan waardoor de uitgeoefende krachten door de hefboomwerking vele malen groter geworden zijn dan berekend. Mits de afgerukte wantputting voor onderzoek wordt teruggevonden dan wel aangeleverd is deze vraag niet onomstotelijk te beantwoorden. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om in een testopstelling de berekende belastingen na te bootsen en te meten, waarbij het proces van de hefboomwerking na het oprekken van de verzwakte bouten nagebootst wordt, of waar het optreden van heftige schokbelasting de effecten hiervan nabootst. De uitvoering hiervan gaat echter moeizaam doordat drie van de bouten hij het incident verloren gegaan zijn, of waarvan de exacte verslechtering niet meer na te bootsen is. De kosten van zo een test konden echter wel eens hoger uitvallen dan de geclaimde schade.

Conclusie:

Niet onomstotelijk vast te stellen zonder uitgebreid nader onderzoek.

Samenvattend:

Verzekerde heeft aan zijn zorgplicht voldaan en de konstruktie was deugdelijk ontworpen. Wanneer ten tijde van de aanvang zeereis op bewuste dag er geen speling in de wantputting dan wel verminderde spanning in de verstaging is geconstateerd heeft verzekerde mogen aannemen dat het schip nog steeds opgewassen zou zijn tegen de te verwachten omstandigheden van de reis. Het is zeer aannemelijk dat het daadwerkelijk breken c.q. zich loswerken van de bouten van de wantputting zich onder invloed van de gerapporteerde zware omstandigheden in een zeer kort tijdsbestek tijdens onrustige zeegang heeft voorgedaan waardoor er geen tijdige aktie mogelijk was die de schade had kunnen voorkomen."

1. [eiser] heeft een klacht bij Unigarant ingediend ter zake van de weigering van de dekking. Bij brief van 9

augustus 2007 heeft Unigarant die klacht afgewezen. De brief van 9 augustus 2007 vermeldt onder meer het volgende:

"De feiten

Verzekerde is op 7 oktober 2006 om circa 8.00 uur met zijn vaartuig van Curaçao naar Bonaire vertrokken. Verzekerde was in het gezelschap van [persoon 1], een ervaren zeiler. Tegelijkertijd met verzekerde vertrok nog zo'n tiental andere schepen naar Bonaire. Ongeveer twee zeemijlen zuidwest van Punt Kanon werd het weer slechter. De zee werd onrustig met korte hoge golven, en af en toe werd een windkracht 7 of meer gemeten. Omstreeks 9.30 uur is het schip van verzekerde ontmast; de (steek)mast is geknikt en overboord gevallen en het gehele tuig is in het water beland. De schade bedraagt circa € 56.000,= .

Het expertiserapport

Nadat verzekerde de schade heeft gemeld, heeft Unigarant N.V. in haar opdracht op 15 oktober 2006 een expertise laten uitvoeren. De bevindingen van de expert staan vermeld in het "Report of Marine Damage Survey" d.d. 18 oktober 2006, De expert heeft, onder andere, geconstateerd dat:

(...)

Standpunt Unigarant N.V.

Mede op grond van vorenstaande heeft Unigarant N.V. zich op het standpunt gesteld, en stelt zij zich op het standpunt, dat de schade aan het vaartuig van verzekerde veroorzaakt is door de sterktevermindering van de schroeven (door corrosie) van de dekbevestiging. Een dergelijke gebeurtenis is niet aan te merken als een gedekt evenement In de zin van de polisvoorwaarden.

Meer In het bijzonder is Unigarant N.V., van mening dat artikel 13.1.c van de bijzondere verzekeringsbepalingen voor de rubriek casco niet van toepassing is omdat het vaartuig niet beschadigd is door storm en/of hagel. Ten tijde van het ongeval waaide er bij vlaggen weliswaar een wind met een kracht van 7 of soms meer, doch zulks is niet de rechtens relevante oorzaak van de schade aan het vaartuig.

Er is ook geen sprake van een situatie zoals genoemd in artikel 13.6.b van de bijzondere verzekeringsbepalingen voor de rubriek casco. Er is in casu geen sprake van een van buiten komend onheil; er heeft zich immers geen bijzondere, buitengewone, afwijkende omstandigheid voorgedaan tengevolge waarvan er schade aan het vaartuig van verzekerde is ontstaan. Met andere woorden, er is geen sprake van een onvoorzien en/of abnormaal evenement.

Unigarant N.V. wordt in haar voornoemde standpunten gesteund door het feit dat geen van de schepen waardoor verzekerde die ochtend werd vergezeld schade heeft opgelopen.

Conclusie

Uw brief, met bijlagen, van 1 augustus is voor Unigarant N.V. geen aanleiding haar eerder ingenomen standpunten te herzien. Unigarant N.V. zal, derhalve, geen gehoor geven aan uw verzoek om de klacht van verzekerde gegrond te verklaren en tot uitkering van de door verzekerde geleden schade over te gaan."

3.2 [eiser] grondt zijn vordering op de verzekeringsovereenkomst. [eiser] stelt daartoe dat door storm, althans door een van buiten komend onheil, schade aan het zeiljacht is ontstaan. Die schade dient in de visie van [eiser] op grond van de inhoud van de verzekeringsovereenkomst door Unigarant aan hem te worden vergoed.

3.3 Unigarant verweert zich primair met de stelling dat de schade geen gevolg is van een op de verzekeringsovereenkomst gedekt schade-evenement. Subsidiair beroept Unigarant zich op een uitsluiting wegens aan [eiser] te verwijten onvoldoende onderhoud van en/of onvoldoende zorg voor het zeiljacht. Meer subsidiair voert Unigarant aan dat de schade in ieder geval mede een gevolg is van een niet op de verzekeringsovereenkomst gedekte schadeoorzaak, op grond waarvan [eiser] geen aanspraak kan maken op volledige vergoeding. Daarnaast betwist Unigarant de gestelde omvang van de schade.

3.4 Unigarant beroept zich uitdrukkelijk niet op het feit dat zij bij het sluiten van de verzekeringsovereenkomst slechts is opgetreden als gevolmachtigde en niet als risicodragers.

3.5 Ingevolge artikel 13, aanhef en lid 1 onder c, Voorwaarden is verzekerd schade ontstaan door storm. Daarbij is "storm" als volgt gedefinieerd: "Onder storm wordt verstaan wind met een snelheid van ten minste 14 meter per seconde (windkracht 7);".

3.6 Unigarant voert aan dat van storm als bedoeld in de Voorwaarden eerst sprake is in het geval van een gemiddelde windsnelheid van 14 m/s, dan wel 28 knopen of meer, overeenkomend met 7 Beaufort. Ook [eiser] stelt dat de gemiddelde windsnelheid bepalend is (conclusie van repliek onder 4.1). De rechtbank dient deze gezamenlijke uitleg van partijen te volgen.

3.7 Voornoemde gezamenlijke uitleg van partijen laat de vraag open over welk interval de gemiddelde windsnelheid dient te worden berekend. Ook dit dient door uitleg te worden bepaald. Hierbij komt het aan op de

zin die partijen over en weer redelijkerwijs aan de desbetreffende bepaling mochten toekennen en op hetgeen zij dienaangaande van elkaar mochten verwachten. Partijen hebben zich daar niet over uitgelaten. Gelet op de strekking van de verzekeringsovereenkomst gaat de rechtbank uit van een te berekenen gemiddelde over een kort interval. Immers, met de verzekering wordt beoogd een voorziening te treffen voor het geval een onzeker voorval schade veroorzaakt. Schade kan niet alleen worden veroorzaakt door het onzekere voorval van harde wind die gedurende langere tijd achtereenvolgens aanhoudt, doch tevens door het onzekere voorval van harde wind die van relatief korte duur is. Gelet op de wijze waarop "storm" in de Voorwaarden is gedefinieerd mocht [eiser] erop vertrouwen dat een windsnelheid van ten minste 14 m/s gedurende een kort interval als "storm" in de zin van de Voorwaarden zou kwalificeren. Het ligt immers niet in de rede dat de eigenaar van een zeiljacht zich wel zou willen verzekeren tegen het risico van schade als gevolg van een constante zeer harde wind, maar niet tegen schade als gevolg van een bij vlagen zeer harde wind. Indien een verzekeraar het eerste risico wel, maar het tweede niet zou willen verzekeren, mag van die verzekeraar worden verwacht dat zulks in de polisvoorwaarden op voldoende duidelijke wijze tot uitdrukking wordt gebracht.

3.8 [eiser] heeft zijn stelling dat ten tijde van het schade-evenement sprake was van een gemiddelde windsnelheid van 14 m/s of meer onderbouwd met enkele schriftelijke getuigenverklaringen van zeilers die op 7 oktober 2006 op hun zeiljachten gelijktijdig hetzelfde traject aflegden als [eiser] en die ten tijde van het evenement in de nabijheid van diens zeiljacht voeren (productie 3 bij dagvaarding). De ene getuigenverklaring vermeldt een constante windsterkte van 28 knopen, met uitschieters van 35 knopen en de andere getuigenverklaring vermeldt windsnelheden die omstreeks 09:00 uur varieerden tussen 26 tot 32 knopen.

3.9 [eiser] heeft zijn stelling nader onderbouwd met een e-mail van 31 oktober 2006 van de Meteorologische Dienst Nederlandse Antillen & Aruba. Weliswaar vermeldt de e-mail van de Meteorologische Dienst lagere windsnelheden (minuutgemiddelden) dan de overgelegde getuigenverklaringen, maar de e-mail van de Meteorologische Dienst vermeldt tevens:

"Aangezien we op 7 oktober onder invloed stonden van een zuid-zuid-oostelijke windstroming, kan aangenomen worden dat de windsterkte over open zee ten zuiden van Curaçao wat hoger geweest kan zijn dan hetgeen op HATO Airport gemeten is."

3.10 Unigarant heeft tegen deze onderbouwing door [eiser] slechts ingebracht dat [eiser] zelf in zijn schademelding van 8 oktober 2006 een windsnelheid heeft vermeld van "20-25 knopen met uitschieters naar plm. 27 knopen". Tijdens de pleidooien heeft [eiser] hieromtrent desgevraagd medegedeeld dat hij de door hem opgegeven windsnelheid niet aan meetapparatuur had ontleend, maar slechts op basis van zijn ervaring had geschat.

3.11 De rechtbank is van oordeel dat Unigarant haar betwisting van de stelling van [eiser] dat ten tijde van het schade-evenement sprake was van een gemiddelde windsnelheid van 14 m/s of meer in reactie op de nadere onderbouwing van die stelling door [eiser], niet voldoende gemotiveerd heeft gehandhaafd.

3.12 De rechtbank is van oordeel dat van Unigarant een gedegen onderbouwing van haar verweer dat ten tijde van de ontmasting geen sprake was van "storm" in de zin van de Voorwaarden mocht worden verwacht, temeer nu Unigarant in de brief van 9 augustus 2007, waarbij Unigarant de klacht van [eiser] heeft afgewezen, lijkt uit te gaan van de visie dat de weersomstandigheden ten tijde van de ontmasting wel kwalificeerden als "storm" in de zin van de Voorwaarden.

3.13 De rechtbank stelt op grond van hetgeen hiervoor is overwogen vast dat ten tijde van het schade-evenement sprake was van "storm" in de zin van artikel 13, aanhef en lid 1 onder c, Voorwaarden.

causaal verband

3.14 [eiser] stelt dat storm de rechtens relevante oorzaak van de ontmasting is.

3.15 Unigarant heeft in het kader van haar gemotiveerde betwisting van de juistheid van die stelling een beroep gedaan op de bevindingen van de door haar ingeschakelde expert, alsmede op de conclusies van de door [eiser] ingeschakelde expert.

3.16 Bij het causaliteitsverzoek komt het in het verzekeringsrecht in de eerste plaats aan op hetgeen hieromtrent uit de polisvoorwaarden voortvloeit. Beslissend is wat partijen zijn overeengekomen, welke zin zij redelijkerwijze aan de desbetreffende polisebepalingen mochten toekennen en wat zij van elkaar op dit punt mochten verwachten, en voorts wat, bij gebreke van voorzieningen in de overeenkomst, wet, gewoonte of de eisen van redelijkheid en billijkheid op dit punt vorderen.

3.17 Ingevolge artikel 13, aanhef en lid 1 onder c Voorwaarden is verzekerd schade ontstaan door storm, waardoor het vaartuig beschadigd wordt. [eiser] heeft bij het aangaan van de verzekering geopteerd voor een basis cascodekking. Dit brengt mee dat, anders dan bij een uitgebreide cascodekking, bijvoorbeeld niet verzekerd is materiële schade door beschadiging of verlies door eigen gebrek en de gevolgen daarvan.

3.18 Op [eiser] rust de stelplicht en de bewijslast ter zake van de aan zijn vordering ten grondslag gelegde stelling dat de schade door de gedekte gebeurtenis "storm", subsidiair door een van buiten komend onheil, is veroorzaakt.

3.19 De rechtbank is op grond van de inhoud van de rapporten van de experts van oordeel dat in deze procedure is komen vast te staan dat de onderhavige schade slechts heeft kunnen optreden door verzwakking van de constructie als gevolg van corrosie van de bouten waarmee de bakboord wandputting was bevestigd. In de woorden van de door [eiser] ingeschakelde deskundige:

"Ten gevolge van de verminderde effectieve diameter door de corrosie in de diverse bouten is de treksterkte van (het restant van) deze bouten op overschreden waardoor er ruimte gekomen is in de bevestiging van de wantputting. De vervolgens ontstane hefboomwerking tezamen met de dynamische schokbelasting hebben vervolgens de treksterkte van de drie nog in goede conditie verkerende bouten overschreden en waarschijnlijk

mede door de veranderde trekrichting is de wantputtingsplaat over de koppen van deze drie bouten heengetrokken."

3.20 In de woorden van [deskundige]:

"In brief the gradual failure of the three forward bolts by corrosion and fatigue resulted in sudden excessive loading on the undamaged fastenings and the resulting catastrophic failure."

3.21 De rechtbank neemt voorts in aanmerking het antwoord op de aan de door [eiser] ingeschakelde deskundige gestelde vraag of de ontmastings een rechtstreeks en enig gevolg is van een eventuele verzwakking van de bouten danwel dat er voor de ontmastings nog bijzondere omstandigheden nodig geweest moeten zijn:

"Zoals bovenstaand ook al aangegeven hadden de drie onaangetaste bouten die nog in goede conditie verkeren de in normale omstandigheden op de wantputting optredende krachten moeten kunnen opvangen.

Derhalve kan gesteld worden dat er of sprake is geweest van abnormale omstandigheden die extra krachten op de wantputting hebben uitgeoefend of dat er door het vervormen van de drie aangetaste bouten een verandering van de trekkracht op de wantputting is ontstaan waardoor de uitgeoefende krachten door de hefboomwerking vele malen groter geworden zijn dan berekend. Mits de afgerukte wantputting voor onderzoek wordt teruggevonden dan wel aangeleverd is deze vraag niet onomstotelijk te beantwoorden. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om in een testopstelling de berekende belastingen na te bootsen en te meten, waarbij het proces van de hefboomwerking na het oprekken van de verzwakte bouten nagebootst wordt, of waar het optreden van heftige schokbelasting de effecten hiervan nabootst. De uitvoering hiervan gaat echter moeizaam doordat drie van de bouten hij het incident verloren gegaan zijn, of waarvan de exacte verslechtering niet meer na te bootsen is. De kosten van zo een test konden echter wel eens hoger uitvallen dan de geclaimde schade.

Conclusie:

Niet onomstotelijk vast te stellen zonder uitgebreid nader onderzoek."

3.22 De rechtbank begrijpt uit de rapporten van beide experts dat de wijziging in de richting waarin krachten werden uitgeoefend op de (koppen van de) drie onaangetaste bouten, welke wijziging (hefboomwerking; veranderde trekrichting) is ontstaan nadat de door corrosie aangetaste bouten hun functie niet meer konden uitoefenen, kan verklaren dat de wandputtingsplaat over de koppen van die drie nog in goede conditie verkerende bouten is heengetrokken.

3.23 De door [eiser] ingeschakelde deskundige heeft de mogelijkheid genoemd van "abnormale omstandigheden die extra krachten op de wandputting hebben uitgeoefend". [eiser] heeft echter, waar dat wel op zijn weg lag, niet voldoende gemotiveerd gesteld dat zich dergelijke abnormale omstandigheden hebben voorgedaan en dat die omstandigheden de schade hebben kunnen veroorzaken ongeacht de invloed van de door corrosie verzwakte bouten. Weliswaar heeft [eiser] een e-mail van 9 juni 2008 overgelegd van de door hem ingeschakelde expert, waarin deze de visie van [eiser], dat waarschijnlijk is dat de niet door corrosie aangetaste bouten ineens door de plaat zijn getrokken en dat eerst nadien de door corrosie aangetaste bouten zijn bezweken, alsnog lijkt te willen steunen, maar de rechtbank acht het in die e-mail weergegeven, kennelijk gewijzigde, oordeel van de deskundige niet genoegzaam onderbouwd.

3.24 Dat de schokbelasting die kan voortvloeien uit de combinatie van harde wind en heftige golfslag een in de wereld van de jachtbouw onbekend fenomeen is, is gesteld noch gebleken. Aangenomen mag worden dat met de daaruit voortvloeiende krachten bij het ontwerpen van de constructie rekening is gehouden. In dit verband hebben de deskundigen gerapporteerd dat de treksterkte van de bouten in originele staat een zeer aanzienlijke veiligheidsmarge biedt. De door [eiser] ingeschakelde deskundige heeft in zijn eerste rapport immers als volgt gerapporteerd omtrent de treksterkte van de bouten:

"Navraag bij de werf leert dat er uitgegaan wordt van een dynamische belasting onder normale omstandigheden op de wantputting van 3.500 kgf. De zes bouten tezamen hebben een treksterkte van 20.300 kgf tot de vloeigrens. De vloeigrens is het moment waarop de bouten onder invloed van de uitgeoefende kracht gaan vervormen. Aangenomen moet worden dat wanneer er vervorming van de bouten optreedt, er een zodanige verandering in het dynamisch krachterspel optreedt dat breuk nagenoeg direkt zal optreden.

De basis sterkteberekening is korrekt en de gebruikte faktor 5,8 maal de benodigde sterkte is een algemeen aanvaarde veiligheidsfaktor voor een jacht van dit type."

3.25 Van de zijde van [eiser] is bovendien niet betwist de stelling van Unigarant dat het zeiljacht een type betreft dat geschikt is voor de oceaan, voor een windkracht van meer dan 8 Beaufort en voor een golfhoogte van meer dan vier meter; met andere woorden een type zeiljacht dat geschikt is voor veel extremere omstandigheden dan de omstandigheden die zich op 7 oktober 2006 hebben voorgedaan. Bij gebreke van een nadere toelichting van de zijde van [eiser] of van de door hem ingeschakelde expert valt voor de rechtbank dan ook niet te begrijpen hoe de niet aangetaste bouten louter door de gestelde schokbelasting als gevolg van de - niet extreme - weersomstandigheden op 7 oktober 2006 vervormd zouden kunnen zijn. De vervorming van de koppen van die bouten is echter wel verklaarbaar indien rekening wordt gehouden met de negatieve invloed die kon uitgaan van de gewijzigde trekrichting die logischerwijs op de overgebleven bouten ontstond nadat de door corrosie verzwakte bouten hun functie hadden verloren.

3.26 Hetgeen hiervoor is overwogen, neemt uiteraard niet weg dat aannemelijk is dat de weersomstandigheden op 7 oktober 2006 een causale factor zijn geweest voor wat betreft de ontmastings. Immers, bij een veel geringere krachtinwerking op de bouten zou de ontmastings waarschijnlijk (nog) niet hebben plaatsgevonden. De rechtbank concludeert uit de rapporten van de experts echter dat de - niet extreme - weersomstandigheden als causale factor volstrekt ongeschikt waren aan de door corrosie steeds zwakker geworden bouten waarmee de wantputting was bevestigd.

3.27 De rechtbank is op grond van hetgeen hiervoor is overwogen van oordeel dat niet de storm, noch enig van buiten komend onheil, maar de door corrosie verzwakte bouten de (enige) rechtens relevante oorzaak waren van de ontmasting. [eiser] mocht in de visie van de rechtbank redelijkerwijs aan de polisvoorwaarden niet een zodanige betekenis toekennen - en derhalve van Unigarant niet verwachten - dat tijdens "storm" ontstane schade zou worden vergoed, ook indien betreffende schade slechts kon ontstaan als gevolg van verzwakking van de constructie door corrosie, voor welke schadeoorzaak geen dekking bestond. De rechtbank wijst er in dit verband op dat voor een dergelijke dekking ook geen premie was betaald.

3.28 Nu de schade is voortgevloeid uit een niet gedekte oorzaak, dient de vordering reeds op die grond te worden afgewezen. Dat [eiser] naar het oordeel van de door Unigarant ingeschakelde deskundige het zeiljacht naar behoren heeft onderhouden, kan daar uiteraard niet aan afdoen.

3.29 De rechtbank zal de vordering van [eiser] derhalve afwijzen. [eiser] zal als de in het ongelijk gestelde partij worden veroordeeld in de kosten van het geding.

4 De beslissing

De rechtbank,

wijst af de vordering van [eiser];

veroordeelt [eiser] in de proceskosten, tot aan deze uitspraak aan de zijde van Unigarant bepaald op €2.025,00 aan vast recht en op € 3.576,00 aan salaris voor de advocaat;

verklaart dit vonnis voor zover het de kostenveroordeling betreft uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. C. Bouwman, mr. P. de Bruin en mr. J.F. Koekebakker.

Uitgesproken in het openbaar.
[1729; 2009; 1582]

www.bootverzekering24.nl