Merivahingonlaskija
Dispaschören
The Average Adjuster in Finland

EV 5/2016, annettu 19.9.2016

A:n Buster B –vene, joka oli varustettu 40 hv:n Yamaha F40FET-perämoottorilla, upposi A:n kesämökillä. A:n mukaan vene oli ollut uppoamishetkellä kiinni, keula poijuun ja perä maihin kiinnitettynä. Veneen oli A:n mukaan täytynyt upottaa alueella ollut ukkosmyrsky, joka oli täyttänyt veneen vedellä ja lopulta upottanut sen. A:n ottaman laajan venevakuutuksen vakuutusehtojen mukaan myrskystä tai rajuilmasta aiheutuneet vahingot katsottiin korvattavaksi vahinkotapahtumaksi. Veneen ollessa kiinni laiturissa, poijussa tai telakoituna korvattavan vakuutustapahtuman katsottiin vakuutusehtojen perusteella sattuneen, jos tuulen nopeus oli ylittänyt vahinkohetkellä 15 m/s.

Vakuutusyhtiö teki kielteisen korvauspäätöksen, koska sen mukaan veneen uppoamisen pääasiallinen syy oli materiaalin kuluminen ja veneeseen kiinnitetty liian suuri perämoottori. A:n ottaman venevakuutuksen vakuutusehtojen mukaan vakuutus ei korvannut vahinkoa, joka oli aiheutunut veneelle tai sen osalle siinä olleesta suunnittelu-, rakenne-, valmistus-, asennus- tai materiaaliviasta, puutteellisesta kunnossapidosta, aineen kulumisesta, ruostumisesta, hapettumisesta, syöpymisestä, lahoamisesta, aineen väsymisestä, muuttumisesta, sienettymisestä tai vastaavasta vähitellen tapahtuvasta ilmiöstä. Vakuutusehtojen suojeluohjeen mukaan veneen valmistajan moottoritehosuositusta oli myös noudatettava. Yhtiön mukaan A:n vene oli ollut varustettu 40 hv:n moottorilla, kun veneen valmistajan verkkosivujen mukaan vuosimallia 1980 olevaan Buster -veneeseen olisi saanut kiinnittää korkeintaan 20 hv:n moottorin. Yhtiön näkemys oli, että veneen peräpeiliin oli todennäköisesti tullut joskus pieni osuma, josta osoituksena oli peräpeilin alareunasta löytynyt patti. Osuman takia peräpeilin hitsaussauma oli hiljalleen alkanut revetä. Kovan tuulen vuoksi vene oli mahdollisesti päässyt liikkumaan aallokossa, jolloin peräpeilin hitsaukset olivat pettäneet lopullisesti ja vene oli uponnut. Yhtiön mukaan veneen hitsaussaumoissa ja pohjassa oli ollut havaittavissa ajanpatinaa ja hapettumia. Veneen kunto oli puutteellinen, ja liitokset olivat repeilleet myös yläosasta. Veneen pohjan ja peräpeilin kulma oli repeytynyt. Myös moottorikalvon kulmissa oli havaittavissa repeytymiä.

A teki vakuutusyhtiölle vaatimuksen kielteisen korvauspäätöksen muuttamiseksi. A:n vaatimus toimitettiin myös Vakuutus- ja rahoitusneuvonnalle sovittelua varten. A:n mukaan kyse oli Buster B -mallisesta veneestä, johon sai valmistajan suosituksen mukaan asentaa 35 hv:n moottorin. Veneessä ollut 40 hv:n moottori oli A:n mukaan yhtä painava kuin saman valmistajan 30 hv:n moottori. Näin ollen A katsoi veneessä olleen moottorin vastanneen valmistajan suosituksia. A:n mukaan veneen peräpeilin

murtumakohdat olivat pettäneet ylöspäin. Jos uppoamisen syynä olisi ollut moottorin paino, murtumat olisivat A:n mukaan olleet alaspäin. Lisäksi A:n mukaan veneen moottorin perä oli hioutunut maalittomaksi n. 15 cm korkeuteen asti ja veneen uppoamispaikan pohja oli juuri 15 cm syvyyteen asti ollut pitkälti pehmeää hiekkaa. 15 cm syvyydestä lähtien pohja oli A:n mukaan kovempi. Tästä pystyi A:n mukaan päättelemään, että vene oli keulastaan edelleen kelluneena hakannut aallokossa pohjaa ja moottorin perä ja veneen takasauma oli ottanut iskuja vastaan. Iskut olivat hioneet veneen maalittomaksi ja nostaneet moottoria ja peräpeiliä ylöspäin aiheuttaen murtumat peräpeiliin. A:n mukaan veneen hapettuminen oli alumiinille normaali ominaisuus, joka suojasi eikä kuluttanut venettä. Yhtiö oli vakuuttaessaan veneen tiennyt siinä olleen ajanpatinaa. Jos veneessä olisi ollut yhtiön kuvailemia vaurioita ja yhtiön mainitsema patti, jossa oli sormenmentävä reikä, olisi ongelmia ollut A:n mukaan havaittavissa jo aikaisemmin. Uppoamisen oli A:n mukaan täytynyt johtua ukkosmyrskystä, joka oli täyttänyt veneen aaltojen ja tuulen voimasta vedellä.

Vakuutusyhtiö kertoi vastauksessaan Vakuutus ja rahoitusneuvonnan uudelleenkäsittelypyyntöön pyytäneensä Ilmatieteen laitokselta vahinkohetken tuulitiedot. Vakuutusehdoissa katsottiin korvattavan vakuutustapahtuman sattuneen, jos tuulen nopeus oli vahinkohetkellä yli 15 m/s. Ilmatieteen laitokselta saatujen tuulitietojen mukaan vahinkopaikkaa lähimmällä mittausasemalla tuulen nopeus ei ylittänyt vahinkohetkellä vakuutusehdoissa mainittua 15 m/s rajaa. Yhtiö myönsi pitäneensä A:n venettä virheellisesti Buster -veneenä, johon valmistajan mukaan sai kiinnittää vain 20 hv:n moottorin. Kyseessä oli tosiasiassa Buster B -vene. Yhtiö totesi kuitenkin, että veneen suunnitteluaikana 70–80-luvulla, kun perämoottorin maksimitehoksi määritettiin 35 hv, perämoottorit olivat kaksitehoisia. Yhtiön mukaan esimerkiksi kaksitahtinen 35 hv:n Johnson perämoottori vuodelta 1984 painoi 69 kg, kun vahinkohetkellä veneessä ollut Yamaha F40FETL, vuosimallia 2011, painoi 98 kg. Yhtiön mukaan viranomaisten näkemys oli ollut, että moottori oli ylisuuri. Lisäksi vene oli yhtiön mukaan varustettu apumoottoritelineellä ja massiivisilla uistelu- ja vapatelineillä, minkä vuoksi veneessä oli ollut huomattavasti kiinteää lisäkuormaa. Yhtiö oli pyytänyt venekorjaajan arviota vaurioista valokuvien pohjalta. Venekorjaaja mukaan, vaurioiden lähtökohta oli peräpeilin vanerin lahoaminen. Lahonnut perävaneri oli korvattu pienillä vanerinpaloilla, jotta moottorin kiinnityspultit oli saatu kiristettyä. Venekorjaaja piti peräpeilin teknisesti puutteellista asennusta vaurioiden syynä. Yhtiö oli pyytänyt myös vahinkotarkastuksia suorittavan yhtiön edustajan näkemystä. Edustajan kanta oli, että veneen uppoamiseen oli ratkaisevasti vaikuttanut ajan kuluessa tapahtunut aineen muuttuminen sekä teknisesti väärin toteutettu peräpeili ja moottorin kiinnitys. Yhtiön ei muuttanut kielteistä korvauspäätöstä.

A vetosi merivahingonlaskijalle toimitetussa kirjelmässä edelleen sääolosuhteisiin. A:n mukaan vahinkopaikkaa lähimpänä olevaan tuulenmittauspisteeseen oli ollut matkaa 20

km. Myrskyn jälkeen rannassa oli A:n mukaan kaatuneena kaksi tukkipuun kokoista mäntyä ja lukemattomia katkenneita ja pudonneita puunoksia. A piti outona, että 10 m/s tuuli kaataisi puita. A:n mukaan Ilmatieteen laitoksen mittaamat tuulet eivät voineet saada tapahtunutta vahinkoa aikaiseksi. A:n mukaan vahinkotarkastaja ei ollut käynyt vahinkopaikalla. A myönsi nykyaikaisten moottorien olevan painavampia kuin vanhat. A uudisti kuitenkin väitteensä, jonka mukaan saman valmistajan 30 hv:n moottori on täsmälleen saman painoinen kuin 40 hv:n moottori. A katsoi, että koska vene oli ollut vahinkohetkellä kiinnitettynä, 5 hv:n ylitys ei ollut vaikuttanut vahingon syntymiseen. A:n mukaan vakuutusyhtiön mainitsemassa viranomaispäätöksessä oli ollut kyse Trafin päätöksestä, joka koski elokuun 2014 jälkeen rekisteröityjä veneitä. A totesi yhtiön mainitsemien uistelutelineiden ja apumoottoritelineen painaneen yhteensä 100 kg. Veneen rekisteröintipainoa laskettaessa yhden henkilön painoksi laskettiin A:n mukaan 70 kg, ja kun tämä kerrottiin kuudella, oli veneen kantokyky 420 kg. A:n mukaan veneessä oli ollut täysikokoinen alkuperäinen perävaneri, joka oli koko veneen levyinen ja alkoi 21 cm veneen pohjasta ja jota oli vahvistettu lisävanerilla venettä kiinnitettäessä. Työ oli A:n mukaan tehty Buster-veneitä ja Yamaha-moottoreita myyvässä ja huoltavassa merkkiliikkeessä. A:n mukaan vakuutustarkastajan ottamissa kuvissa kyseistä vaneria ei ollut näkynyt eikä kyseisistä kuvista kukaan pystynyt määrittämään peräpeilin ja moottorin asennusta virheelliseksi.

Vakuutusyhtiö totesi vastineessaan voimassa olevan oikeuden mukaan korvauksen hakijalla olevan näyttötaakka siitä, että kyseessä oli vakuutusehtojen perusteella korvattava vakuutustapahtuma. Yhtiön mukaan A ei ollut osoittanut veneen uppoamisen aiheutuneen ennalta arvaamattomasta, ulkoapäin äkillisesti vaikuttavasta tapahtumasta, joka olisi vakuutusehtojen mukaan oikeuttanut korvaukseen. Yhtiö viittasi vastineessa myös vahinkotarkastuksia suorittavan yhtiön tarkastuskertomukseen, jonka mukaan veneen peräpeilin vahvikevaneri, jonka olisi pitänyt ulottua peräpeilin kulmasta kulmaan, peräpeilin ylälaitaan ja alalaidasta n. 10–15 cm pohjan syvimmästä kohdasta mitattuna, puuttui kokonaan. Puuttuva peräpeilin vahvikevaneri oli tarkastuskertomuksen mukaan korvattu moottorin kiinnityskohtaan asetetuilla erillisillä vaneripaloilla. Yhtiön mukaan tämä kiinnitystapa oli täysin virheellinen ja aiheuttanut huomattavaa rasitusta pohjan ja peräpeilin kulman saumaan sekä moottorikalvon kulmien saumoihin. Yhtiö kiisti A:n väitteen, jonka mukaan veneessä oli ollut täysikokoinen ja alkuperäinen vaneri. Tämä oli selvästi todettavissa vahinkotarkastuksia suorittavan yhtiön valokuvista. Näin oli todennut myös yhtiölle näkemyksensä esittänyt venekorjaaja sekä vakuutustarkastuksia suorittaneen yhtiön tarkastaja.

Vakuutusyhtiön mukaan ns. ”patin” kohdalla ei veneessä ollut mitään sisään painumaa. Tämä osoitti yhtiön mukaan sen, että sauma oli ensin auennut, jonka jälkeen veneeseen oli päässyt vettä sisään ja vene oli uponnut. Auennut saumakohta oli veneen upotessa

tai sitä maalle siirrettäessä, esimerkiksi kiveen osuessaan, levinnyt lisää. Vahinkotarkastuksia suorittavan yhtiön valokuvista oli voinut yhtiön mukaan myös todeta, että veneen perän maali ei ollut hioutunut maalittomaksi, kuten A oli väittänyt, vaan kyseessä oli normaalista kulumisesta aiheutunutta hilseilyä lähes koko veneen pohjan alueella. Jos maali olisi ollut hioutunut, olisi vene ollut valokuvissa yhtiön mukaan siltä kohtaa kiiltävä. Yhtiö piti selvänä, että kun veneen peräpeili oli 3 mm:n paksuista ja kun painava perämoottori ja apumoottori olivat rasittaneet veneen peräpeiliä koko peräpeilin kattavan vahvikevanerin puuttuessa, oli venettä käytettäessä sauma alkanut vähitellen antaa periksi. Yhtiö totesi tällaisten puutteellisesta kunnossapidosta aiheutuneiden ja vähitellen ajan kuluessa tapahtuvien ilmiöiden olevan suljettu rahoitusehdolla vakuutuksen korvauspiirin ulkopuolelle. Yhtiö toisti vastineessaan, että mitattu keskituuli oli ollut vahinkopaikkaa lähimmällä mittausasemalla korkeimmillaan 10,7 m/s, joten kyseessä ei ollut korvattava myrskyvahinko.

A vastasi vakuutusyhtiön vastineeseen veneen peräpeilistä otetulla kuvalla. A:n mukaan vahinkotarkastaja oli ottanut kuvat ainoastaan vauriokohdista, jolloin perävaneri ei näkynyt. A kiisti yhtiön väitteen, jonka mukaan perävaneria ei ollut veneessä lainkaan. A:n mukaan kuvassa näkyi Busterin oma, saman ikäisiin ja -kaltaisiin veneisiin verrattuna täysin identtinen perävaneri.

Vakuutusyhtiö ilmoitti pyytäneensä A:n lisäselvityksen perusteella venekorjaajalta uuden lausuman. Yhtiö kertoi yhtyvänsä venekorjaajan näkemykseen, jonka mukaan perän tuenta on täysin riittämätön ilmoitetulle konekoolle. Yhtiö totesi, että A:n veneen kaltaisissa Buster-veneissä perän alumiinilevyn vahvuus on 2,5 mm, ja kun siihen asennetaan moottori, joka nostaa veneen liukuun, tulee moottorin olla todella hyvin kiinni ja tukea perää eikä rasittaa sitä lisää, kuten yhtiö katsoi kyseessä olevassa tapauksessa käyneen. Yhtiö viittasi myös venekorjaajan lausuntoon, jonka mukaan A:n veneen kaltaisista Buster-veneistä puuttui perän kolmiotuet, joten konetehoa ei tullut kyseessä olevassa veneessä nostaa vanhemmiten vaan päinvastoin laskea. Kun tällaisella perällä varustettua venettä rasitettiin vähänkin ylisuurella moottorilla, oli tuloksena vakuutustarkastusyhtiön kuvien kaltainen tilanne, jossa perälevy on alhaalla käytännössä täysin irti. Yhtiö uudisti näkemyksensä, jonka mukaan kyse ei ollut vakuutusehtojen mukaisesta korvattavasta vakuutustapahtumasta, vaan rajoitusehdolla korvattavuuden ulkopuolelle suljetusta tapahtumasta.

Merivahingonlaskija totesi päätöksessään, että venevakuutukseen sovellettavien todistustaakkasääntöjen mukaan vakuutuksenottajan oli näytettävä korvattavan vakuutustapahtuman sattuminen ja vahingon määrä, kun taas vakuutuksenantajan on näytettävä korvattavuuden poistavien rajoitusehtojen soveltuminen tilanteessa. Tätä todistustaakan jakoa oli merivahingonlaskijan mukaan aikaisemmissa merivahingonlaskijan ratkaisemissa tapauksissa sovellettu siten, että

vakuutuksenottajan oli näytettävä korvattavan vakuutustapahtuman olemassaolo riittävällä todennäköisyydellä, jotta vakuutuksenantajalle syntyi velvollisuus todistaa rajoitusehtojen tarkoittamien olosuhteiden soveltuminen. Merivahingonlaskija totesi, että A oli katsonut veneen uppoamisen aiheutuneen alueella olleen ukkosmyrskyn täytettyä veneen vedellä aaltojen ja tuulen voimasta ja peräpeilin vaurioiden syntyneen uppoamisen seurauksena. Vakuutusehdoissa korvattavaksi vakuutustapahtumaksi katsottiin veneelle myrskystä tai rajuilmasta aiheutuneet vahingot veneen koko ja ominaisuudet huomioon ottaen. Veneen ollessa laiturissa, poijussa tai telakoituna vakuutustapahtuman katsottiin sattuneen, kun keskituulen nopeus ylitti 15 m/s. Vakuutusehdoista ei ilmennyt, miten keskituulen nopeus lasketaan, mutta merivahingonlaskija katsoi, että vakuutusehtojen tuli perustua Ilmatieteen laitoksen tapaan laskea tuulen keskinopeus. Ilmatieteen laitoksen vakuutusyhtiölle toimittaman lausunnon mukaan keskituulen nopeus oli ollut vahinkohetkellä korkeimmillaan 10,7 m/s. Merivahingonlaskija piti mahdollisena, että tuuli oli myötävaikuttanut veneen uppoamiseen, mutta merivahingonlaskijan mukaan ei ollut selvää, että tuuli oli uppoamisen ainoa tai edes pääasiallinen syy. A:n mukaan tuuli oli kaatanut puita rannassa veneen uppoamispaikan lähellä. Merivahingonlaskija kertoi tiedustelleensa keskituulen laskentatapoja Ilmatieteen laitokselta. Merivahingonlaskija katsoi Ilmatieteen laitoksen näkemyksen mukaisesti, ettei keskituuli kaatanut puita, vaan tuulenpuuskat, jotka eivät kuitenkaan yleensä ehtineet nostaa aallokkoa.

Merivahingonlaskija katsoi, ettei A ollut pystynyt osoittamaan, että myrsky oli upottanut veneen. Muuta korvausperustetta A ei ollut asiassa esittänyt.

Merivahingonlaskija totesi veneeseen ja moottoriin liittyvien teknisten seikkojen olleen lähinnä vakuutusyhtiön esittämän vahingon syyn ja vakuutusehtojen mukaisten rajoitusehtojen soveltumisen tarkastelua. Merivahingonlaskija katsoi, että koska A ei ollut osoittanut riittävällä todennäköisyydellä vakuutusehdoissa korvattavaksi määritetyn vakuutustapahtuman olemassaoloa, ei vakuutusyhtiön tarvinnut voimassa olevien todistustaakkasääntöjen seurauksena todistaa oman käsityksensä vahingon syystä todenperäisyyttä sen enempää kuin rajoitusehtojen soveltumista tapaukseen.

Merivahingonlaskija hylkäsi A:n vaatimukset asiassa.

Vakuutusyhtiö määrättiin maksamaan merivahingonlaskijan palkkio ja korvaamaan korvausselvityksen laatimisesta aiheutuneet kulut.