

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-188

25.2.2021

Lloyds of London (Fender Marine AS)

Lystbåt/fiskebåt

Vanninntrenging i båt – ytre fare? – plutselig og tilfeldig skade?

Under bruk registrerte sikrede vanninntrengning i båten. Etter kort tid ble motorrommet fylt med vann. Det ble iverksatt en redningsaksjon hvor det lyktes i å redde båten fra å synke. Sikrede meldte saken til selskapet og krevde vannskadene dekket. Sikrede viste til at båten skrog var intakt og fritt for lekkasjer, og at den plutselige vanninntrengningen skyldes en kombinasjon av uheldig flytestilling som følge at båten ikke lot seg bringe opp i planende stilling, lavt fyllingspunkt ved maskinromsluker og til dels høye bølger inn aktenfra. Selskapet avsto kravet fra sikrede og viste til at det ikke var dokumentert at vanninntrengningen skyldtes en tilfeldig og plutselig ytre fare. Nemnda kom til at vannskaden skyldtes en dekningsmessig hendelse.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for kaskoskade på båt.

Sikrede har forsikring med følgende dekning:

6.1 Forsikringsgiver svarer for

(...)

Standardkasko - Alle ytre farer som fører til tilfeldig og plutselig fysisk tap av eller skade på båten, og det utstyr som er beskrevet i forsikringsbeviset.

6.2 Forsikringsgiver svarer ikke for

6.2.1 Tap, skade, ansvar eller omkostninger påført med vilje eller med sikredes tillatelse, eller som er forårsaket av sikredes handling eller unnlatelse eller

(...)

ii) Tap, skade eller utgifter forårsaket av vann, unntatt når dette er som en følge av en plutselig inntrenging i båten

Den 24.4.18 oppdaget sikrede vanninntrenging i båten under en kort seilas. Båten hadde i forkant av seilasen vært på land hos verkstedet A. Båt og Motor AS i flere uker, for vedlikeholdsarbeid samt oppgradering av elektriske installasjoner. Da båten ble sjøsatt og motoren startet, gikk en alarm som viste lavt drivstofftrykk. Elektriker ble tilkalt i et forsøk på å finne og utbedre feilen. Sikrede har forklart at den elektriske feilen ikke lot seg finne eller utbedre. I fagkyndig rapport innhentet fra selskapet er hendelsen beskrevet slik:

The motor yacht was relaunched at around midday on 24 April 2018 and whilst alongside the quay, the engines and generator were started and run. The starboard main engine gave a low fuel pressure alarm for the No.8 injector and a number of hours were spent with the assistance of an electrician attempting to rectify the fault. During this period it was understood that the port & starboard main engines were run on a number of occasions and for various periods of time up to 30 minutes. The electrical fault on the starboard main engine could not be rectified and it was reported that the safety cut-out prevented the engines from being used at full power.

Som følge av den elektriske feilen gikk motorene i "safety mode" og måtte derfor kjøres tilbake til sikredes båtplass på lave turtall. Det var under denne turen at vanninntrengingen skjedde. Mot slutten av turen ble det observert elektriske feilmeldinger i styrekonsollen. Sikrede så da at badeplattformen akter var under vann, og at motorrommet var fylt med vann i en slik grad at girboksene var oversvømt. Sikrede klarte akkurat å manøvrere båten til kai før motorene stanset med kraftige smell.

Båten ble fortøyd, og sammen med brannvesenet klarte redningsselskapet å få pumpet sjøvannet ut av båten. Båten ble etter dette slept tilbake til A. Båt og Motor AS.

Det ble deretter foretatt en befaring av takstmann A., som ifølge sikrede ikke kunne finne noen umiddelbar årsak til vanninntrengningen. A. Båt og Motor AS mente på sin side at det kunne være lekkasje fra kjølevanns-/sjøvannspumpene.

Skaden ble meldt til selskapet, som anmodet B. om å besiktige båten og utarbeide en rapport over hendelsen:

From the photographs it was noted that the garage door was partially submerged and it was considered that this would have contributed to downflooding into the engine room.

(...)

The garage door arrangement was inspected and it was noted that there was only a shallow perimeter drain channel and a removeable support channel providing weathertight sealing. It was noted that with the aft deck awash with water, as was reported at the time of the incident (and confirmed from the short video footage), significant downflooding would have occurred into the engine room through the lower part of the garage door.

(...)

On thorough inspection of the motor yacht to ascertain the cause of the flooding of the engine room, the following was found:

The hull was inspected over the full extent of the underwater surface and was found to be free from indications of contact damage and other defects likely to cause or result in water ingress. Internally, one of the transverse frames in the engine room was found to be locally delaminated and split; however, the absence of any hull damage confirms that hull integrity is not an issue.

(...)

The raw water inlets for the port and starboard main engines were found to be secure and the ball valves were found to operate, albeit a little stiffness was noted.

The interconnecting pipes and hoses on the raw water cooling circuits were in sound condition with no evidence of any leakage evident.

(...)

In accordance with our recommendations, the port and starboard stern gland cooling water inlet hoses were pressurised with water to approximately 4 to 6 bar whilst the propeller shafts were rotated by hand. During the tests it was found that the mechanical seal faces remained tight with no evidence of any water leakage with water correctly discharged through the stern bushes and the wet exhaust outlets. On this basis it was concluded that the stern gland seals were not the source of the water ingress which resulted in the flooding of the engine room

I tilleggsrapporten til B. ble båtenes to sjøvannspumper ble nærmere undersøkt:

Based on our initial inspection of the two water pumps at A ... Boat & Motor A/S, ... Norway, on 27 June 2018, and our further inspection and testing of the two water pumps at M ... Powersystems, Sutton-in-Ashfield, UK, on 06 December 2018, the undersigned Surveyor is unable to agree with the Owners' allegation that the water pumps were the cause of the flooding of the engine room.

Selskapet avsto krav om dekning den 12.2.19 under henvisning til at det ikke var påvist eller sannsynliggjort at skaden skyldtes en ytre fare. Selskapet viste også til at i lys av rapportene var det ikke sannsynliggjort at lekkasje fra sjøvannspumpene var årsaken til vanninntrengningen.

Sikrede engasjerte C., som under overskriften "sannsynlig hendelsesforløp" på s. 11, konkluderte med at:

Beskrivelser av seilas og hendelser ombord under havariet, samt dokumentasjon fra filmer og bilder fra hendelsen støtter i sterk grad et hendelsesforløp der aktre maskinromsluke litt etter litt blir neddykket og til slutt kommer hydrostatisk under vann. En rekke uheldige forutsetninger som redusert fart, redusert oppdrift i badeplattform samt vær og bølger inn fra hekken har over relativt kort tid ført til ein situasjon med hurtig progressiv (til slutt momentan) fylling gjennom flere ubeskyttede åpninger.

Vi har som basis for denne vurderingern også gjennomgått rapportene fra B, som har inspisert båten fysisk og funnet at skrogets integritet var intakt. Vi kan derfor vanskelig se andre mulige forklaringer til vannfyllingen enn det vi beskriver som sannsynlig hendelsesforløp.

Sikrede klaget saken inn for sekretariatet hos Finansklagenemnda den 29.5.20. I tillegg til innsendte rapporter og dokumenter, har sekretariatet mottatt tre korte videoer som bl.a. viser båten idet den har begynt ta inn vann.

Sikrede krever dekning for skaden under kaskoforsikringen og viser til at båtens skrog iht. til rapportene fra B. og C. var intakt og fritt for lekkasjer, og at den plutselige vanninntrengningen skyldes en kombinasjon av uheldig flytestilling som følge at båten ikke lot seg bringe opp i planende stilling, lavt fyllingspunkt ved maskinromsluker og til dels høye bølger inn aktenfra. Dette er omfattet av vilkårene, jf. at forsikringen etter pkt. 6.2.1 ii omfatter "plutselig (vann)inntrengning i båten". Dette er heller ikke bestridt fra selskapets side.

Selskapet og sikrede er *enige* om at skaden er forårsaket av plutselig inntrengning av vann. Både selskapet og sikrede synes også omforent om at vanninntrengningen ikke har funnet sted på noen "objektivt sett normal" måte, men på en objektivt sett upåregnelig måte.

Selskapets innsigelser til rapport C. bygger på feil faktum idet det kan bevises at fartsanslaget og vindstyrken ikke var slik selskapet har lagt til grunn.

Vilkårene for utbetaling av erstatning er oppfylt, jf. **FKN 2010-385**. Sak **FSN 7032** har ingen overføringsverdi til denne saken.

Selskapet avviser ansvar og anfører at det ikke er bevist at skaden er forårsaket av en ytre årsak. Forsikringen omfatter skader som følge av en plutselig vanninntrengning, jf. vilkårene pkt. 6.2.1 (ii), men da må vanninntrengningen skyldes en hendelse som er omfattet av forsikringen, og det er sikrede som må sannsynliggjøre dette, jf. eksempelvis **FSN 7032**. For å være dekket må vanninntrengningen skyldes en dekningsmessig hendelse, dvs. en tilfeldig og plutselig ytre fare.

Ved kontroll og testing av sjøvannspumpene er det ikke avdekket noen slike feil med dem som har kunnet forårsake den store, plutselige vanninntrengningen. Dersom det sannsynliggjøres at vanninntrengningen faktisk skyldes feil i pumpene, innebærer dette i så tilfelle at skaden må skyldes en "mekanisk feil, gradvis forringelse og/eller slitasje". Skaden vil i så tilfelle være unntatt fra forsikringsdekning ifølge vilkårenes pkt. 6.2.4.

I rapporten fra C. fremgår det at bølger skal kunne ha slått inn aktenfra. Dette fremstår som en helt usannsynlig spekulasjon fordi båten er oppgitt å ha seilt med mellom 11 og 14 knops fart. Bak en så stor båt i den farten vil båten pløye seg gjennom vannet og presse det ut til sidene, og rett bak vil der være et kraftig "kjølvann samt en høyere hekkbølge" lenger bak. Det er etter selskapets oppfatning, tilnærmet fysisk umulig at en vindbølge bak skal ha en hastighet på over 11–14 knop

og "ta igjen" båten, for deretter å skylle innover badeplattformen helt frem til motorromsluken og deretter ned i motorrommet. Og dette uten at noen av de ombordværende skal ha observert noe slikt.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for skade på båt.

Sikredes forsikring omfatter "Alle ytre farer som fører til tilfeldig og plutselig fysisk tap av eller skade på båten", men har unntak for:

- ii) Tap, skade eller utgifter forårsaket av vann, unntatt når dette er som en følge av en plutselig inntrengning i båten

Formuleringen "ytte fare" betyr "ytte" i forhold til det objektet som er forsikret, jf. FinKN 2016-492 og FKN 2010-385, som begge gjelder skade ved at sjøvann trenger inn i båt. Ut fra dette er sjøvann en ytte fare i forhold til en båt som er forsikret.

Selskapet anfører at det er krav om at vanninntrengningen må være en følge av en ytte fare. Nemnda kan ikke se vilkårene gir grunnlag for et slikt krav. Vanninntrengning er i utgangspunktet inntrengning av en ytte fare og derfor omfattet av den ansvarsbærende klausulen. Vilåårene unntar skade som følge av vann, men inkluderer skade som følge av plutselig vanninntrengning. Når sjøvann regnes som en ytte fare i forhold til en båt, kan ikke nemnda se at vilåårene gir hjemmel for et krav om ytte fare i flere årsaksledd.

Spørsmålet blir da om den ytte faren, her sjøvannet, førte til tilfeldig og plutselig skade på båten. Nemndspraksis har lagt til grunn at skader som utvikler seg gjennom et døgn må regnes som "plutselig", men ikke skader som utvikler seg over lengre perioder, jf. bl.a. FinKN 2018-891, 2011-434 og 2017-375.

Det er uklart for nemnda nøyaktig hvor lang tid det tok for vannet å fylle motorrommet i båten, men det er på det rene at det skjedde i løpet av et relativt kort tidsintervall på kvelden den 24.4. Det er heller ikke bestridt at båten var på verksted før den ble sjøsatt, og at det ikke var vanninntrengning på dette tidspunkt. Slik saken er dokumentert, legger nemnda derfor til grunn at skaden var plutselig.

At en skade må være "tilfeldig" innebærer videre at vanninntrengningen må ha skjedd på en måte som avviker fra det man objektivt sett vil kunne forvente, jf. FKN 2010-385, FKN 2009-353 og FSN 7114. Vanninntrengning i båt skal normalt ikke skje og det er ikke fremlagt opplysninger som tilsier at det var objektivt påregnelig at sjøvann trengte inn i båten. Det er uklart hva som var den bakenforliggende årsaken til at vanninntrengningen skjedde, men slik nemnda tolker vilåårene er dette ikke avgjørende. Vilååret om plutselig og tilfeldig er etter dette oppfylt.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Vibeke Stiansen (selskapsrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).