

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-222

5.3.2021

Lloyds of London (Fender Marine AS)

Lystbåt/fiskebåt

Skade på drev og fremre propell – tap av akterpropell – tilfeldig og plutselig ytre fare?

Sikrede oppdaget at akterpropellen på båten var borte, samt at det var skader på drevet. Sikrede mente han hadde støtt mot en fast eller flytende gjenstand, og at det var årsaken til bl.a. de senere påviste skader på propell og tap av akterpropell. Selskapets takstmann konkluderte imidlertid med at båten ikke var utsatt for ytre farer som kunne føre til at festeanordningen løsnet. Takstmannen fant videre at skaden i drevet var forårsaket av en maskinskade. Selskapet avsto erstatning på bakgrunn av takstmannens vurdering. Nemnda kom til at sikrede ikke hadde sannsynliggjort at skadene/tapet skyldtes en dekningsmessig hendelse.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for skade på båt.

Sikredes forsikring omfatter:

Alle tilfeldige og plutselige ytre farer som fører til fysisk tap av eller skade på båten og det utstyr som er beskrevet i forsikringsbeviset.

Sikrede hørte et dunk med påfølgende fall i motorens turtall under kjøring av båten og oppdaget at akterpropellen var borte. Det var også skader på drev. Båten ble transportert for demontering og undersøkelse av mulig årsakssammenheng til firma S.M. Selskapet oppnevnte takstmann T. for å besiktige båten.

Den gjenværende propellen (fremre propell) og drevet ble senere fraktet til firma L.S. Den 27.11.19 møtte sikrede, selskapet og takstmann for felles befaring hos firma L.S. Etter møtet ble det besluttet å sende propellen til et firma som drev med materialteknikk og skadeanalyser for videre undersøkelser.

Selskapet avsto den 7.2.20 krav om dekning av skade med bakgrunn i at det ikke hadde inntruffet et forsikringstilfelle som var omfattet av vilkårene. Selskapet viste bl.a. til innhentet uttalelse fra takstmann:

Tap av akterpropell:

Jeg fastholder egen oppfatning om at ingen "ytrefare" denne båten kan ha vært utsatt for, kan føre til at festeanordningen løsner. Festeanordningen for denne type Volvo- drev består av innvendig gjenget propellkon & låsebolt. Propellene sitter på hver sin "splinete" (rille) akse, og vil ikke kunne bli "dratt med rundt" slik at festeanordningen blir påvirket. Etter min mening kan ikke propellen ha vært "skrudd" til med rett moment sammen med bruk av egnet låsevæske.

Skade fremre propell:

Som vist på bilder, er denne skadet ved tæring:

Drev:

Ref sendte bilder, hvor noen er påført forklarende tekst, kan ikke jeg se at dette er annet enn en det som anses for en "Maskinskade". (som ikke er påvirket av en ytre fare). Det har vært diskutert hvorvidt kjøring

med tap av en propell kan føre til en form for skjevbelastning, som igjen kan føre til skade på tannhjul & lager i drev. Erfarne folk jeg har snakket med, mener det ikke vil ha noen betydning om et DP- drev går med 1 eller begge propeller på plass. Lager/tannhjuls- havari skjer relativt ofte i DP drev, sammenlignet med eksempelvis marinemotorer og annet teknisk utstyr om bord i båt.

Det er også fremlagt et teknisk notat vedrørende propellen:

Konklusjon

Den observerte skaden er å betrakte som en kavitasjons skade som framkommer under bruk. Det kan ikke påvises noen "slagskader" på propellen.

Lett forklaring på kavitasjon:

Kavitasjon kan også forårsake hurtige opptæring av metalliske materialer når den foregår på overflaten av dem, noe som skaffer store problemer bl.a. for vannturbiner og hurtiggående propeller. Ved sammenklappingen av boblene blir oksygen, som opprinnelig var løst i vannet, og som ble frigjort med dampen, presset inn mellom metallets korngrenser under det høye trykket som oppstår, slik at en sterk korrosjon fremkommer. Fenomenet representerer årlig betydelige tap; derfor blir det ofret store summer på forskningen av området.

På denne propellen er det som er registrert som en kontakt skade en typisk kavitasjons skade som framkommer under bruk/ drift av propeller i sjø vann.

I dette tilfellet ser det ut som om at det har vært utført en del "kosmetiske" reparasjoner av støpe godset, dette har medført noe poredannelse i materialet i forbindelse med " reparasjonen" og dette er områder er tydeligvis lettere for og blir påvirket av bruken/ kavitasjonen.

Sikrede klaget til Finansklagenemnda 14.5.20.

Sikrede krever dekning for tap av propell og skade på propell drev og anfører at propellen falt av fordi han traff noe i vannet. Dette må være årsaken til de skadene som oppstod. Lederen av firma S.M., som først demonterte båten etter skaden, var enig i en slik konklusjon. Takstmannen mener at akter propell ikke var festet, men vedlagte bilde viser tydelig at det sitter en rest igjen på akslingen.

Den tekniske rapporten vedrørende den gjenværende propellen utelukker kun at propellen var ødelagt utvendig. Konklusjonen fra takstmannen sier ingenting om "bosset" inne i propellen, som etter sikredes oppfatning og mekanikeren på L.S.s oppfatning er ødelagt.

Takstmannen har ikke kompetanse til å uttale seg om hva som kan skje inne i et drev når det blir bråstopp i akslingen. Når det da er skadet boss på propellen, er det tydelig at noe har skjedd med den. I tillegg var det også et merke på underhuset, som også er et tegn på at sikrede har truffet noe. Drevene og propellene får dessuten service hvert år. Drevene er fra 2012 og har stått ett år på land.

De separate forklaringene er konklusjoner på enkeltdeler, men ikke på selve hendelsen. Sikrede førte båten da dette skjedde og mener det må være en annen forklaring enn det selskapet legger til grunn, i og med at tap av propell, skade på drev og skade på fremre propell skjedde samtidig. Takstmannen har ikke målt akslingen for eventuell skjevhet. En slik måling ville dokumentert at sikrede hadde krav på dekning.

Sikrede har bedt om å få det havarerte drevet tilbake fra firma L.S. Siden forsikringsselskapet ikke har akseptert skaden, må drevet derfor være hans eiendom. Selskapet ba sikrede levere drevet til L.S fordi det skulle besiktiges av en annen takstmann.

Selskapet avviser ansvar og anfører at skadene ikke er omfattet av forsikringen. Selskapet viser til uttalelser fra takstmannen om at ingen ytre farer båten kan ha blitt utsatt for kunne forårsake slik skade, og videre at akter propell ikke kan ha vært "skrudd" til med rett moment sammen med

bruk av egnet låsevæske. Selskapet anfører at skaden på drevet er maskinskade som ikke har sammenheng med tap av aktre propell.

Selskapet viser videre til vedlagte rapport som konkluderer med at skaden (hakkene) på den fremre propellen er kavitasjonshull og ikke støtnings- eller slagskader.

Selskapet anfører videre at sikrede selv fraktet drevet og den gjenværende fremre propellen til L.S uten medvirkning fra selskapet eller takstmann. Siden drevet var flyttet til L.S. av sikrede, var takstmann innom også der for å undersøke det ytterligere sammen med L.S. Selskapet har ingen interesse i å skulle beholde dette.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for tap av propell og skade på propell og drev.

Sikredes forsikring omfatter:

Alle tilfeldige og plutselige ytre farer som fører til fysisk tap av eller skade på båten og det utstyr som er beskrevet i forsikringsbeviset.

Taksten har følgende omtale av skadene:

Tap av aktre propell:

Jeg fastholder egen oppfatning om at ingen "ytre fare" denne båten kan ha vært utsatt for, kan føre til at festeanordningen løsner. Festeanordningen for denne type Volvo- drev består av innev . gjenget propellkon & låse bolt. Propellene sitter på hver sin "splinete" (rillete) akse, og vil ikke kunne bli "dratt med rundt" slik at festeanordningen blir påvirket. Etter min mening kan ikke propellen ha vært "skrudd" til med rett moment sammen med bruk av egnet låsevæske.

Skade fremre propell:

Som vist på bilder, er denne skadet ved tæring:

Drev:

Ref sendte bilder, hvor noen er påført forklarende tekst, kan ikke jeg se at dette er annet enn en det som anses for en "Maskinskade". (som ikke er påvirket av en ytre fare). Det har vært diskutert hvorvidt kjøring med tap av en propell kan føre til en form for skjevbelastning, som igjen kan føre til skade på tannhjul & lager i drev. Erfarne folk jeg har snakket med, mener det ikke vil ha noen betydning om et DP- drev går med 1 eller begge propeller på plass. Lager/tannhjuls- havari skjer relativt ofte i DP drev, sammenlignet med eksempelvis marinemotorer og annet teknisk utstyr om bord i båt.

Nemnda forstår dette slik at tapet av aktre propell ikke er forårsaket av en ytre fare, men skjedde fordi propellen ikke var skrudd riktig til. Skade på fremre propell var videre forårsaket av tæring, som ikke er en ytre fare. Dette støttes av den tekniske rapporten som sier at det ikke kan påvises "slagskader" på propellen, men at det dreier seg om kavitasjonsskader som følger av bruk. Skade på drevet utgjør en maskinskade som ikke er forårsaket av ytre fare.

Nemnda kan ikke se at sikrede har fremlagt noen teknisk rapport som tilsier at takstrapporten er gal. At sikrede er uenig med rapporten er ikke tilstrekkelig til å bevise at innholdet er feil.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

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