

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-722

14.7.2021

MS Amlin Insurance S.E.

Lystbåt/fiskebåt

Vanninntrengning i båt – plutselig ytre fare?

Sikrede oppdaget vanninntrengning i sin fritidsbåt. Skaden ble meldt til selskapet dagen etter, og båten ble fraktet til et båtverksted som konkluderte med at en direkte årsak til havariet var vanskelig å gi. Selskapet avslo å dekke skaden, med den begrunnelse at det ikke var dokumentert en plutselig ytre hendelse/fare som årsak til skaden. Nemnda kom til at sjøvann var en ytre fare, men at sikrede ikke hadde sannsynliggjort at sjøvannet hadde ført til "plutselig" inntrengning i båten.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for skade etter vanninntrengning i båt.

Sikredes forsikring har følgende dekningsbeskrivelse:

6.1 Forsikringsgiver svarer for

Alle tilfældige og plutselige ytre farer som fører til 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

(i) skade som skyldes frost, nedbør, kontakt med is, båten er nediset eller innefrosset, temperaturforandringer, snøras fra tak, sammenfall av bygning hvor båten er lagret som følge av snøtyngde, unntatt tilfeller hvor bygningen er eiet av tredjemann.

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

Sikrede meldte 26.2.20 om vanninntrengning i sin fritidsbåt med følgende forklaring i skademeldingen:

Da jeg i går 25 februar kjørte en sjekkrunde rundt båthavna til "H" Båtforening hvor min båt ligger i brygge, oppdaget jeg at båten lå litt tungt i sjøen, sett bakfra. Jeg hastet om bord og oppdaget da at motorrommet var halvfullt av vann, det var også vann i sideskott og 5-10 cm over dørk inne i cabinen fra motorromskott og ca. 1,5 meter forover.

Jeg fikk umiddelbart organisert lensepumpe og senere på dagen fikk jeg tømt båten helt ved hjelp av mindre pumpe. Kan estimere total vannmengde til ca. 500-800 liter vann.

Jeg kjørte forbi båten i morges og det så ut som den lå høyt og fint i vannet, skal sjekke mere i ettermiddag.

Av bildene kan dere se at det er en del «grønske» og avleiringer rundt om i motorrom, skott og hovedstrømbryterskap. Vannet var halvveis oppe på motor og dynamo, starter og boksen til motorhjerne har alle vært utsatt for vann.

Fikk du link fra dropbox? slik at dere kan få se bilder og video i full oppløsning.

Hadde en skadesak på båten i 2018, sender med noen dokumenter jeg sendte i denne saken også.

Båten har ikke vært brukt siden slutten av oktober 2019, jeg byttet olje og filter november 19. Ellers kan nevnes at jeg sjekker båten ukentlig og ved uvær.

Jeg var i motorrommet i midten av januar 20 og da var alt tørt og fint. Og jeg måker snø og is av båten ved behov.

Båten ble deretter fraktet til MC., som uttalte at:

Vi har fått Bella 26 fra "S" i "H". Å konkludere med en direkte årsak til havariet er vanskelig å gi. Etter at båten var lenset tom har den ligget uten vanninnsig i flere måneder. Slik den har gjort tidligere, før havariet.

Det vi har fått opplyst er mye ising og ekstrem frost i perioden da båten sank. En meget gangbar teori er skrog gjennomføring til ekkolodd giver. Når man sliter og drar litt i denne vil man kunne få passasje, (se bilde) Har det ligget mye is rundt og under plattformen å dratt/slitt i gjennomføring ser jeg for meg en mulig start på det hele. Med mye tyngde bak og selvlensing kommer langt nok ned går tingene fort. I dette tilfellet er nok båten berget fra totalforlis i siste liten.

Har ikke tatt så mye bilder inni båt, men alt elektrisk bak er selvsagt defekt. Motor sitter fast og lar seg ikke rikke en liten mm engang. Mistenker det kan ha kommet vann inn eksosbend bak. Aksling til drev har også stått under vann så her er nok både lager og knute modent for skiftning.(...)

Selskapet avslo 4.6.20 ansvar under forsikringen og viste til at det ikke var dokumentert noen spesiell ytre hendelse/fare som årsak til synkingen. Selskapet mente det heller ikke var sannsynliggjort plutselig vanninntrengning. Subsidiært avslo selskapet som følge av brudd på sikkerhetsforskriftene pkt. 4.2, 4.3 og 4.4.

Sikrede krever erstatning for vanninntrengning i båt og anfører at skaden er omfattet av pkt. 6.1 og 6.2.1 i vilkårene.

Etter ordlyden er det vanninntrengingen som må oppstå plutselig. Det er ikke krav om at også skaden må være plutselig, og heller ikke at vanninntrengningen må være av et visst omfang. Tidsrommet fra vanninntrengingen startet til skade oppstår er dermed uten betydning så lenge det foreligger årsakssammenheng mellom den plutselige vanninntrengingene og skaden, noe som er ubestridt i dette tilfelle.

MC. uttalte at det var mye ising og ekstrem frost i perioden da båten sank. Det er ingen holdepunkter for at lekkasje via skroggjennomføring til ekkolodd er et vanlig forhold på denne båttypen, og det er derfor nærliggende at skaden skjedde som følge av en konkret ytre hendelse. Sikrede anfører at tiden det tok før skroggjennomføringen slo lekk som følge av slite/drakreftene ifra omkringliggende is ikke er avgjørende, jf. FinKN 2018-968 hvor kravet om "plutselig" var knyttet til den utløsende hendelsen (vanninntrengning).

Sikrede anfører at skaden uansett må regnes for å ha oppstått plutselig. Skroggjennomføringen til ekkoloddgiveren ligger omtrent fem cm over vannlinjen ved normale forhold. Som man ser på bildet av skroggjennomføringen uten deksel, er det et betydelig hull i tettemassen. Værrapport fra februar måned viser at det var minusgrader, vindstyrke opp mot kuling og nedbør i perioden da vanninnsiget ble oppdaget. Dagen før vanninnsiget ble oppdaget var det 10,1 mm nedbør. Basert på værrapporten er det nærliggende at det også var bølger i havna som oversteg fem cm i høyde, og som slo mot skrogsiden. Værforholdene kombinert med tyngden fra snø, sludd og is på båten, gir sannsynlighetsovervekt for at skroggjennomføringen lå under havoverflaten, og at vannet ville ha trengt raskt igjennom skroggjennomføringen da denne på et gitt tidspunkt slo lekk. Dette støttes av uttalelsene fra MC.

Sikrede avviser at selskapet kan påberope seg brudd på sikkerhetsforskrifter. Selskapet har ikke redegjort for grunnlaget for anførselen annet enn en generell henvisning til sikkerhetsforskriftene. Sikrede har hatt et omfattende tilsyn til båten, både selv og ved hjelp av andre. Han kan ikke se hvordan han med rimelighet kunne ha handlet annerledes.

Selskapet avviser ansvar og anfører at det ikke har inntruffet en skade som er omfattet av forsikringen. I klagen fremsettes det en rekke argumenter/teorier, men det er ikke sannsynliggjort/dokumentert noen årsak til vanninntrengningen som er dekket av forsikringen. Utgangspunktet i vilkårene er at skaden må være oppstått som følge av en tilfeldig plutselig ytre hendelse.

Båten ble ifølge skademeldingen funnet delvis nedsunken dagen før med mye vann i motorrom et stykke opp på motoren. Det er opplyst at motorrommet ble sist tilsett 13.1. I tiden etter var det flere dager med frost og is og snø oppå båten. Det er videre opplyst at båten ble jevnlig tilsett på avstand (50-100 meter). Da båten ble lenset den 25.2. ved hjelp av en tredjeperson T, uttrykte T. forbauselse over at motorrommet var delvis vannfylt da det fra utsiden ikke var mulig å registrere at båten lå unormalt dypt i vannet. T. hadde observert båten både fra siden og bakfra like før og ikke registrert noe øket dypgående. Det synes således klart at de jevnlige observasjonene av båten fra avstand ikke ville ha avslørt at vann hadde kommet inn i motorrommet. Videre viser grønske og avleiringer i og rundt motoren at vannet har stått høyt her inne over lengre tid.

Selskapet anfører subsidiært at det foreligger brudd på sikkerhetsforskriftene pkt. 4.2, 4.3 og 4.4.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for vanninntrengning i sikredes fritidsbåt.

Sikredes forsikring omfatter ifølge pkt. 6.1 "Alle tilfeldige og plutselige ytre farer som fører til fysisk tap av eller skade på båten og det utstyr som er beskrevet i forsikringsbeviset." Videre er det gjort unntak for skade som er forårsaket av vann, "unntatt når dette er som en følge av en plutselig inntrengning i båten.", jf. pkt. 6.2.1 ii.

Formuleringen "ytte fare" betyr "ytte" i forhold til det objektet som er forsikret, jf. FinKN 2021-188, 2016-492 og FKN 2010-385, som alle 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. Det er ubestridt at det var sjøvann som trengte inn i båten, og kravet om ytte er dermed oppfylt.

Vilkårene i 6.1 kan ikke forstås slik at vanninntrengningen i tillegg må være en følge av en ytte fare, jf. FinKN 2021-188.

Spørsmålet blir da om skaden oppstod som følge av plutselig vanninntrengning, jf. pkt. 6.2.1 ii. Nemnda har lagt til grunn at skader som utvikler seg i løpet av én dag eller 12–13 timer er "plutselig", men ikke skader som utvikler seg over lengre perioder, jf. bl.a. FinKN 2018-891, 2017-375 og 2011-434.

Den sakkyndige rapporten har følgende omtale:

Det vi har fått opplyst er mye ising og ekstrem frost i perioden da båten sank. En meget gangbar teori er skrog gjennomføring til ekkolodd giver. Når man sliter og drar litt i denne vil man kunne få passasje, (se bilde) Har det ligget mye is rundt og under plattformen å dratt/slitt i gjennomføring ser jeg for meg en mulig start på det hele. Med mye tyngde bak og selvlensing kommer langt nok ned går tingene fort. I dette tilfellet er nok båten berget fra totalforlis i siste liten.

Uttalelsen tilsier at båten ble berget i siste liten. Dette kan tyde på at den ville sunket raskt etter at man oppdaget at båten lå tungt i vannet. Rapporten sier imidlertid ingenting om hvor lenge vanninntrengningen hadde pågått før dette ble oppdaget. Sikrede har forklart at han var i

motorrommet i midten av januar, og at han kjørte for å se til båten "ukentlig og ved uvær". Sikrede har senere forklart at han "så til båten på avstand omtrent annen hver dag, var nede på bryggen omtrent hver uke og var inne i båten omtrent annen hver uke." Det er uklart for nemnda nøyaktig når sikrede sist så til båten før han oppdaget skaden. Det er også uklart i hvilken grad han ville oppdaget vanninntrengingen dersom han bare kjørte forbi havna. Selv om skaden skal ha vært så synlig at han oppdaget at båten lå tyngre i vannet ved å kjøre gjennom havna den 25.2.20, kan vanninntrengingen likevel ha skjedd over lengre tid.

Sikrede anfører at værforholdene dagen før sikrede oppdaget skaden kan ha påvirket vanninnsiget. Dette er ikke tilstrekkelig til å bevise at vanninntrengingen oppstod plutselig. Også uken før skaden skjedde var det mye regn og nokså like vindforhold som i perioden sikrede oppdaget skaden.

Nemnda kan etter dette ikke se at det er sannsynliggjort at ytre fare i form av sjøvann førte til "plutselig inntrengning i båten". Selskapet er i så fall ikke ansvarlig for å dekke skaden, jf. 6.2.1 ii.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

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