

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-756

25.8.2021

If Skadeforsikring NUF

Lystbåt/fiskebåt

Sprekker i skrog – dokumentert plutselig skade?

Sikrede meldte om skade i form av sprekkdannelse på båt den 28.9.20. Skaden hadde ifølge sikrede oppstått i forbindelse med sammenstøt med grov sjø. Selskapet avsto krav om erstatning, og viste til innhentet takstrapport hvor det bl.a. fremgikk at båten hadde en svakhet ved konstruksjonen, og at sprekkdannelsene hadde oppstått gradvis. Senere anførte sikrede at han kunne dokumentere når og hvordan skaden oppstod. Ifølge selskapet var tidspunktet sikrede viste til utenfor selskapets forsikringsperiode. Nemnda kom til at sikrede ikke hadde dokumentert at skaden skyldtes en dekningsmessig hendelse.

Saksfremstilling

Sikrede har tegnet kaskoforsikring for båt. Det fremgår av pkt. 4.4 i forsikringsavtalen under overskriften "Kaskoforsikring" at forsikringen:

Dekker skader som har oppstått plutselig som følge av:

- grunnstøting (se også punkt 4.5 vedrørende utgifter til kontroll av skrog etter grunnstøting)
- sammenstøt og kollisjon
- synking
- kantring
- brudd på mast eller bom
- feilfylling av bensin på dieseltank eller diesel på bensintank
- drivstoff infisert av dieseldyr
- annen tilfeldig, plutselig ytre hendelse
- i tillegg til dekningsmessige hendelser nevnt i 4.3 Delkaskoforsikring.

Videre følger det av pkt. 5.1 om "Generelle unntak" at forsikringen ikke dekker:

- Skade som importør, selger, reparatør eller transportør er ansvarlig for. Fører sikredes krav ikke frem, og skaden ellers er erstatningsmessig, dekker If likevel skaden.
- Den del av skaden som skyldes materialtretthet, råte, korrosjon eller annen tæring. Dog erstattes følgeskaden dersom årsaken til skaden faller inn under punkt 4.2 - 4.4.

Etter opptak av båten høsten 2020 oppdaget sikrede skade på båten. Skaden ble meldt til selskapet like etter. I skademeldingen forklarte sikrede bl.a. at:

Skaden må ha oppstått ved sammenstøt med grov sjø som medførte omfattende sprekkdannelse i skrog. Ingen tegn på grunnstøting. Har ikke vært tegn til at sprekkdannelsene medførte lekkasjer inn til lense rom/pumpe bak i båten.

(...)

Omfattende sprekkdannelse i skrog under båten. Sprekkene ser ut til å gå på tvers av båten ved et av step'ene. Ved inspeksjon av N. ble det også funnet sprekker inn i båten.

Selskapet ba sikrede redegjøre nærmere for om båten hadde vært utsatt for noen spesielle hendelser i forbindelse med skadene. Som svar skrev sikrede at:

Jeg kan ikke relatere skadene til en spesifikk hendelse hvor jeg i ettertid oppdaget at det hadde skjedd noe med båten. Båten har hjemmehavn i F båthavn i L. og kjøres jevnlig fra L. til hytta jeg har i K. og omegn. Det kan til tider være krapp sjø på denne strekningen og da kan det oppstå betydelige "slag/støt" i båten. Jeg regner med at skaden kan ha oppstått i forbindelse med et slikt "slag/støt".

N. oppdaget skaden da de skulle i gang med å stoffe båten etter opptak.

Selskapet avslo krav om dekning den 7.10.20. Som begrunnelse viste selskapet til innhentet takstrapport fra besiktigelse gjennomført den 29.9.20, hvor det fremgikk at:

Skadeårsak/hendelsesforløp: Under vinteropplag og rengjøring/spyling avdekkes det flere omfattende sprekkdannelser under skroget og innvendig innerliner i kabinen. Sprekkdannelser under skroget er tverrgående og i hovedsak ved flere step under skroget, samt flere innvendige gjennomgående sprekkdannelser på innerliner i kabinen beskrevet under bildevedlegg. Det er ingen tegn til skader på hverken skrog eller undervannshus på motor som tyder på at båten har vært utsatt for en plutselig ytre hendelse, for eksempel under bruk, i fortøyning, under løft, buksering eller lagring. Her har helt tydelig skroget en svakhet/svikt ved konstruksjon/sammenføyninger/forsterkninger slik at det oppstår gjentakende vibrasjoner i skroget som forårsaker disse skadene under bruk ved kjøring i sjøen. Disse sprekkdannelsene/krakeleringer må trolig ha oppstått gradvis slik dette omfattende omfanget vurderes. ved besiktigelsen ble det også avdekket tilsvarende skader i skroget på identisk båt i skadesak (...) som heller ikke skyldes en plutselige ytre hendelse. Dette er helt klart en svakhet/svikt ved skroget slik båten er levert fra verftet og oppstår ikke som en plutselig ytre påvirkning under bruk. Undertegnede anbefaler at disse feilene og følgeskadene som oppstår i skroget reklamerer ovenfor produsent da skroget ikke opprettholder nødvendig styrke for å være sjødyktig. Skroget er CE-merket og godkjent for motorstørrelse inntil 350 kg og båtkategori C.

Sikrede klaget på selskapets avgjørelse, som opprettholdt sitt avslag under henvisning til vilkårspkt. 4.4.

Sikrede krever erstatning for skade på båten og anfører i det vesentligste at beskrivelsen og påstanden gitt av takstmannen er særdeles lite dokumentert, og at takstmannen ikke synes å ha satt seg inn i hvilken båttype det er snakk om. En påstand om at en slik båt ikke kan være utsatt for en plutselig ytre hendelse faller på sin egen urimelighet. Båten blir brukt regelmessig i områder hvor det er kjent at spesielle bølgeforhold kan gi ytterligere mulighet for skade. Skaden har et stort omfang, men siden skaden ikke medførte at det lakk urovekkende mengder vann inn i båten, eller at den sank, er det ikke mulig å tidfeste nøyaktig når hendelsen har funnet sted. Sikrede henviser til FSN-2777, hvor nemnda ga båteier medhold uten at skaden kunne spores tilbake til konkret hendelse.

I krav om nemndbehandling viser sikrede til at den opprinnelige skaden med meget høy sannsynlighet skjedde (mer enn 50 % ref. FinKN 2019-239) på havfisketur 22.7.17, og dermed er dekket av kaskoforsikringens vilkår pkt. 4.4, "sammenstøt, kollisjon" eller "annen tilfeldig, plutselig ytre hendelse". Reparasjon av skaden kan ikke gjøres gjeldende for leverandør av båten siden denne var mer enn fem år gammel da skaden ble oppdaget og er dermed utenfor gitte garantier og kjøpsloven. Det vises også til kaskoforsikringens vilkår pkt. 5.1. "Fører sikredes krav ikke frem, og skaden ellers er erstatningsmessig, dekker If allikevel skaden". Følgeskader av den opprinnelige skaden i 2017 er også dekket av vilkårenes pkt. 5.1. "Dog erstattes følgeskaden dersom årsaken til skaden faller inn under punkt 4.2 – 4.4".

Selskapet avviser krav om dekning av skaden og anfører i det vesentligste at sikrede ikke har kunnet henvise til en konkret tilfeldig, plutselig ytre hendelse som har ført til den skaden som båten har fått. Sikrede viser til at båtens generelle bruk gir muligheter for denne type skade. Det er sikker rett at det er kravstiller som har bevisbyrden for at båten har vært utsatt for en skade som skyldes en hendelse som er omfattet av forsikringen. Dette er ikke bevist.

Selskapet viser videre til at båten ble besiktiget av takstmann samtidig med en annen tilsvarende båt med omtrent tilsvarende skader. Heller ikke den andre båteier kunne referere til en hendelse utover vanlig bruk. Sikredes båt skal ha blitt ferdig produsert mai 2015, mens den andre var ferdig i mars 2015. Båtene kan derfor ha vært under produksjon samtidig. Takstmann mener begge har svakheter slik de ble levert fra verftet, og at dette er årsaken til skadene på begge båtene.

Selskapet viser også til at dersom skaden inntraff i 2017, var det utenfor selskapets avtaleperiode.

Sekretariatets konklusjon: Sekretariatet avgjorde saken i medhold av delegert avgjørelsesmyndighet, jf. lov om godkjenning av klageorganer for forbrukersaker § 22. Sekretariatet ga følgende begrunnelse:

Begrunnelsen for vår avgjørelse

Spørsmålet i saken er om selskapet er ansvarlig for å dekke skader på din båt.

Innledningsvis vil vi bemerke at vi ikke innehar båtflagkyndig ekspertise. Vi foretar heller ikke befaringer eller egne utredninger når det gjelder faktum, og vi må således legge til grunn det som fremkommer av dokumentasjonen som er fremlagt i anledning saken.

Ifølge vilkårpunkt 4.4 dekker kaskoforsikringen skader som har oppstått "*plutselig*". I tillegg til at dette vilkåret må være oppfylt, må skaden også ha oppstått som følge av et av de opplistede vilkårene i strekpunktliste under punkt 4.4. Her er det relevant å se hen til "*sammenstøt og kollisjon*" eller "*annen tilfeldig, plutselig ytre hendelse*".

Formuleringen "*plutselig*" betyr at skaden må ha oppstått raskt i motsetning til skader som utvikler seg over tid, men sier ikke i seg selv noe om hvor raskt utviklingen må skje. Nemnda har tidligere 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 2021-188, 2018-891 og 2017-375**.

Som nevnt over, er det du som har bevisbyrden for at det har oppstått et forsikringstilfelle, jf. bl.a. **FinKN 2017-310**. Det vil si at det er opp til deg å dokumentere at det har oppstått en skade og et tap som dekkes av forsikringen. I beviskravet ligger det et krav om sannsynlighetsovervekt. For at noe skal anses bevist, må det fremstå som overveiende, det vil si mer enn 50 % sannsynlig, se **FinKN 2019-239**.

Bevisbyrden innebærer i denne saken at du må kunne dokumentasjon at sprekkdannelsene oppstod "*plutselig*", og i tillegg at de oppstod som følge av "*sammenstøt og kollisjon*" eller "*annen tilfeldig, plutselig ytre hendelse*".

Selskapet har fremlagt en takst hvor det fremgår at skaden skyldtes "*en svakhet/svikt ved konstruksjon/sammenføyninger/forsterkninger slik at det oppstår gjentakende vibrasjoner i skroget som forårsaker disse skadene under bruk ved kjøring i sjøen. Disse sprekkdannelsene/krakeleringer må trolig har oppstått gradvis slik dette omfattende omfanget vurderes.*" Videre uttaler takstmann at "*Dette er helt klart en svakhet/svikt ved skroget slik båten er levert fra verftet*".

Slik vi forstår uttalelsen over, har skaden i form av sprekkdannelsene, skjedd over tid. Du har ikke fremlagt dokumentasjon som tilsier at selskapets takst er feil, eller sannsynliggjort at skaden oppstod plutselig som følge av et av de opplistede punktene i 4.4. Vi må derfor legge til grunn det som fremgår av takstrapporten. Se også **FinKN 2021-440** hvor nemnda uttalte at:

Sikrede viser til at tæring ikke kan være årsaken til propellhavariet fordi propellens offeranoder blir kontrollert hvert år, og da senest i mai 2019. Dette er ikke tilstrekkelig til å dokumentere at selskapets takst er feil.

Saken har også flere likhetstrekk med en nylig avsagt avgjørelse i Finansklagenemnda Skade, **FinKN 2021-406**. Nemnda konkluderte med det var sannsynliggjort at sprekkdannelse på skrog hadde oppstått som følge av kjøring over tid, slik at vilkårpunktet om "gradvis forringelse" kom til anvendelse. Se for øvrig også sak **FSN-6880**, hvor nemnda uttalte at:

Nemnda legger til grunn at skrogskaden skyldes at en gammel skade er dårlig reparert, slik at båtens normale bruk over tid har ført til sprekkdannelse. Den rapport som sikrede har innhentet endrer ikke dette forhold. Om skroget ble skadet pga. en opprinnelig konstruksjonsfeil eller på grunn av tidligere

reparasjoner er uten betydning, da det ikke er sannsynliggjort at skaden oppstod ved en tilfeldig, plutselig, ytre påvirkning.

Vi kan ikke se at sak **FSN-2777** får betydning for vår konklusjon, slik du har anført i din klage. I den saken kom nemnda til at skaden hadde oppstått ved at en båt hadde støtt mot en kai. Dette var det dekning for i vilkårene. Bakgrunnen for bevisvurderingen sier ikke nemnda noe om, men vi forstår det slik at sikrede hadde fremlagt bevis eller dokumentasjon for sin påstand om støtning mot en annen fast gjenstand i form av kai, noe som ikke er tilfelle i denne saken. Det avgjørende var i alle tilfeller om unntaket om konstruksjonsfeil i forsikringsvilkårene kunne komme til anvendelse. Det er som nevnt selskapet som må bevise at unntak i forsikringsvilkårene kan påberopes, og vilkårene for dette var ifølge nemnda ikke oppfylt.

Vi har etter dette kommet til at det ikke er tilstrekkelig sannsynliggjort at skaden oppstod "*plutselig*". Vi kan heller ikke se at det er sannsynliggjort at skaden oppstod som følge av "*sammenstøt og kollisjon*" eller "*annen tilfeldig, plutselig ytre hendelse*", slik at ingen av de relevante punktene i streklisten under 4.4 anses oppfylt. Selskapet er etter dette ikke ansvarlig for å dekke skaden på din båt.

Dersom vi skulle komme til at skaden var dekningsmessig etter punkt 4.4, mener vi uansett at selskapet kan gjøre gjeldende unntak i punkt 5.1 om skade som selger er ansvarlig for. Ifølge takstmann hadde båten en svakhet, som det også har vist seg at andre tilsvarende båter har. Takstmann mener derfor at svakheten var tilstede da båtene ble levert fra verftet, og at dette var årsaken til skaden. Slik vi vurderer saken, må unntaket i punkt 5.1 derfor komme til anvendelse.

Etter dette har vi kommet til at klagen ikke kan føre frem.

Sikrede klaget avgjørelsen til nemnda, jf. tredje ledd i pkt 11 i saksbehandlingsreglene. Det er ikke lagt frem ny dokumentasjon av betydning for nemndas avgjørelse.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for skrogskader på båt.

Nemnda slutter seg enstemmig til sekretariatets konklusjon.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

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