

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-768

30.8.2021

Gjensidige Forsikring ASA

Lystbåt/fiskebåt

Skade på gir/clutch – plutselig og uforutsett skade oppstått ved ytre påvirkning? – unntak for slitasje?

Sikrede meldte om skade til selskapet den 21.7.20 etter at giret/clutchen på hans fritidsbåt havarerte. Ifølge sikrede hadde skaden oppstått som en følgeskade av tidligere uhell i 2013 og 2018 hvor det var kommet tauverk i propellen. Selskapets takstmann befarte skaden og konkluderte med at skaden skyldtes slitasje. Som følge av dette avslo selskapet erstatning under henvisning til at forholdet ikke var dekningsmessig under kaskoforsikringen. Sikrede var uenig og anførte at skaden måtte ses i sammenheng med tidligere hendelser. I den forbindelse ble det vist til innhentede uttalelser fra importøren av giret, samt verkstedet som hadde reparert tidligere skader. Nemnda kom til at sikrede ikke hadde dokumentert at skaden skyldtes en dekningsmessig hendelse.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 24 993

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på båt.

Sikredes kaskoforsikring omfatter:

Dekkes

Hvilke skader?

- Annen plutselig og uforutsett skade oppstått ved ytre påvirkning
- ...

Dekkes ikke

- Slitasje og skader som utvikles gradvis

Sikrede meldte om skade til selskapet 21.7.20 etter at giret/clutchen på båten havarerte.

Skademeldingen sier at det dreide seg om en følgeskade av tidligere uhell med tauverk i propellen:

Jeg fikk tau i propellen som medførte overbelastning av gir og propellsystem. Den gangen ordnet jeg det selv. I går havarert "forover" clutchen som en følge av tidligere skade i 2018, om det var en ytre påvirkning er også mulig. Giret har bakover clutch som er ok, og med vribar propell, slik at jeg kom meg hjem uten assistanse.

For å skifte gir må motor løftes delvis ut, hvor mange timer et verksted estimerer for jobben vet jeg ikke ennå. Prøver å få tak i brukt gir for å redusere kostnaden. ...

Selskapet rekvirerte takstmann A.Ø., som befarte det demonterte giret 21.7.20, og konkluderte med følgende:

Girkasse er besiktiget, girkasse åpnet for og se på clutch, det er stor slitasje på slite lameller både forover og bakover clutch pakker.

Jeg kan ikke se at dette har sammenheng med tidligere skader, clutch er utslitt. Oljen ser fin ut ingen tegn til brent olje eller andre havari i clutchpakker en normal slitasje.

Selskapet informerte 9.9.20 sikrede om at det var tale om en slitasjeskade – ikke en skade som var forårsaket av en ytre påvirkning. Som begrunnelse ble det vist til en vedlagt e-post fra takstmann A.Ø. datert 8.9.20:

Det er lokalisert clutch pakke for forover og bakover gir.

Det som er undersøkt er clutchpakker, det er for stor klaring på clutchpakker, forover pakke er det så stor klaring i at det ikke kobler inn, for lite friksjon. Ref det båt eier sier, jeg har ikke testet giret, men besiktiget det når det blei demontert.

Det er avdekket at friksjonsbelegg i clutch lameller er slitt. For stor klaring. Ref :B mek verksted.

Når gir er i inngrep og tau kommer i propell som er anslagsvis skjedd flere ganger, skal demper plate ryke eller motor stopper. Får man slipp i clutch pakke skal denne være skadet ut over normal slitasje.

Det er ikke avdekket varmgang i mellomlegg til clutchlameller under besiktigelse, derfor mener jeg at dette ikke er en plutselig ytre skade, men slitasje over tid.

Jeg vil presisere at dette er slite deler som skal byttes når man får slipp/sluring i gir.

Sikrede var uenig, og bemerket samme dag:

Å få tau i propellen, er ikke det en ytre skade? Den første gangen medførte dette overhaling av omstyring. Denne skaden dekte Gjensidige. Som følge av skaden, ble girkassen etter mye redusert, men kunne likevel brukes.

Hvordan kan jeg så vite at dette er en skade som følge av tau i propell? Jo, før dette hendte, hørte jeg et "rykk i girkassen" og aksling begynte umiddelbart å rotere, (dette er som normalt).

Etter skade var det ingen rykk, og aksling begynte først å rotere etter 10 – 15 sekund. I tillegg måtte propellen stå i nøytral stilling. Jeg har forsøkt flere ganger å forklare dette til Ø..., men han forstår/vil ikke forstå.

Et gir med fast propell, vil slites over tid, og det kan jeg akseptere, men et med hydraulisk vribar propell slites det minimalt. Dette tar Ø... hensyn til. Han ser ikke forskjell på disse to systemene.

Den 21.9.20 oversendte sikrede en uttalelse fra importøren av giret. I vurderingen fra R.H. datert 11.9.20 står det bl.a.:

Det er ikke enkelt å gi noe entydig svar på dette, spesielt ikke siden vi ikke har sett giret.

Det som kan sies er at om du får tau i propellen og motoren fortsetter å gå med låst propell vil lamellene slites veldig raskt.

Det vanlige er da at de også blir svært varme på kort tid, gjerne så varme at de smelter sammen.

Så finnes det jo variabler og grader av dette som f.eks hvor lenge det var innkoblet etter blokkering osv.

Lang innkoblingstids skyldes gjerne en kombinasjon av slitte lameller og thrustskiver, men det er vanskelig for oss å si om den aktuelle slitasjen/skaden skyldes tau eller normal slitasje.

Selskapet videresendte uttalelsen til takstmann den 15.9.20 og ba om en kommentar til det som fremkom:

Se vedlagt uttalelse fra H.. Importør fra FT.

Jeg har forespurt T... H... også. Han skriver følgende:

Dette er vel en 1985 modell? Da er komponenten som i følge Ø... er utslitt ca. 35 år gammel. Da er meget sannsynlig at skaden skyldes slitasje? Er alderen korrekt, fastholder vi avslaget og viser til Ø... takstrapport.

Er den deles som er slitt fra 1985?

Takstmannen besvarte henvendelsen samme dag og oppsummerte skaden slik:

Som jeg tidligere har skrevet i takstrappreport er det ikke tegn til brent olje eller varmgang i clutch pakker.

Med en slik overbelastning som beskrevet under er det heilt klart at slim og metall flater hadde endret farge og olje hadde blitt forurenset (lukket brent).

Slik jeg ser det er det ikke informert om at giret har blitt byttet tidligere og alder er da satt ut i fra alder i forsikrings informasjon på saken altså 1985.

Jeg mener dette er en slitasje over tid og kan ikke hevdes som en ytre skade når en komponent har for lengst holdt sin levetid.

Overhaling på disse komponentene må påregnes etter bruk over så mange år.

Sikrede påklaget avgjørelsen til selskapets kundeombud, som fastholdt avslaget 30.9.20.

Saken ble brakt inn for Finansklagenemnda 15.11.20. Vedlagt klagen fulgte bl.a. en artikkel fra Sunnmørsposten datert 13.10.20 om en ambulansebåt som fikk teiner i propellen, samt en skaderapport fra verksted datert 31.10.13. I sistnevnte skaderapport er bl.a. følgende notert:

Viser til 32 HV propellanlegg som vi fikk tilsendt etter havari av tauverk i propellen.

...

Reverseringen har tydelig hatt varmgang, spesielt i bakerste lagerhus. Lagera måtte skiftes, og alle tetninger i lagerhus og hydraulikksystem måtte skiftes på grunn av varmgangen.

Om varmgangen delvis skuldast slitasje, eller om det utelukkende er resultat av at det er fått tauverk på propellen, er ikkje råd å sjå.

Sikrede kommenterte selskapets tilsvaer 2.12.20, og vedla bilder av en ny lamellplate:

Det at jeg reparerte skaden selv, som står i innledning fra Gjensidige, er heller ikke korrekt.

Verksted Rapport fra W... M... (fabrikk som laget propell og hydraulisk omstyring) og utførte reparasjonen den gang er vedlegg nr 3, i tidligere innsendte dokumenter. Jeg demonterte anlegget og kjørte dette til W.. M... sitt verksted. Gjensidige dekket reparasjonen, uheldigvis for meg valgte jeg ikke reparasjon av giret, da jeg mente det kunne brukes videre.

For å illustrere hva som er galt med giret, har jeg lagte ved et bilde av en ny lamellplate, dette er ikke bilde fra mitt defekte gir, men fra en ny plate.

Platene i mitt gir er ikke demontert, så overflaten på disse ser en ikke. I rapport fra Gjensidige står det at det ikke er avdekket brent olje i mellomlegget mellom platene, hvordan kan de påstå dette når en ikke ser flaten?

Selskapet innhentet på denne bakgrunn en ny kommentar fra takstmann:

Ikke avdekket brent eller forurenset olje. Oljen som var i gir kasse under besiktigelse hadde ingen tegn til forurensing, hadde det vært varmgang som følge av lav friksjon eller andre feil ville oljen endre farge og lukt.

Det er ikke avdekket andre skader en slitte clutchpakker.

Det som er avdekket er for stor klaring på clutchpakker, det er en service del i Gir kassen som trenger vedlikehold når den er utslitt.

Jeg kan ikke se at Clutchpakke er utsatt for en overbelastning i denne saken.

Det er ikke avdekket skade på Demper plate, denne er ikke besiktiget av undertegnede men verksted har skiftet girkasse og det er ikke gitt tilbakemelding om at denne er skadet.

Demperplate står i mellom motor og Gir. Senteret på demperplate skal knekke ved for stor belastning. Det har ikke oppstått i denne saken.

...

Sikrede krever dekning for skade på giret og anfører at skaden er en følge av hendelsene i 2013 og 2018 hvor han fikk tauverk i propellen. Det foreligger to uavhengige vurderinger som bekrefter sikredes oppfatning om at girhavariet skyldes en slik plutselig ytre påvirkning, ikke normal slitasje.

Den innhentede uttalelsen fra importør av giret underbygger at tau i propellen kan være årsak til skaden, da det her er opplyst at lamellene vil slites veldig raskt dersom man får tau i propellen og motoren fortsetter å gå med låst propell. Verkstedet som reparerte skaden i 2013 har også en annen oppfatning enn selskapets takstmann. Båten er dessuten utstyrt med en hydraulisk vribar propell som slites minimalt, noe som tilsier at skaden uansett ikke kan skyldes slitasje.

Sikrede er kritisk til takstmannens vurdering av skaden på flere punkter, samt måten besiktigelsen av giret ble gjennomført på. Takstmannen har bl.a. ikke sjekket metallflatene i giret, og eventuelt forurenset olje er byttet ut for lengst siden sikrede skifter olje to ganger i året. Sikrede stiller også spørsmål ved hvorfor det ikke er andre fagkyndige med særskilt kompetanse på gir/clutch som har vurdert skaden.

Selskapet avviser ansvar og anfører at skaden ikke er dekket av kaskoforsikringen. Det er sikrede som kravstiller som må dokumentere sitt krav, og det er ikke fremlagt dokumentasjon som tilsier at selskapets takstmann har vurdert skaden feil. Takstmannen har etter nærmere undersøkelser av det demonterte giret konkludert med at de funn som er gjort tilsier at skaden skyldes slitasje, ikke ytre påvirkning. Den innhentede uttalelsen fra importøren av giret er ikke bygget på en inspeksjon av giret, og sier heller ikke noe konkret om den aktuelle skaden – kun hva som kan være årsaken. Betraktningene om at en overbelastning som følge av tau i propellen ville ført til at lamellene ble så varme at de smeltet, bekrefter for øvrig takstmannens vurdering da det ikke er funnet spor til varmgang i lamellene. Siden giret er fra 1985, må det uansett påregnes sliteskader og bytte av slitedeler. Normale slitasjeskader dekkes ikke av kaskoforsikringen.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for skade på gir.

Sikredes forsikring omfatter "Annen plutselig og uforutsett skade oppstått ved ytre påvirkning", men unntar skader som skyldes slitasje. Nemnda forstår selskapet slik at det ikke bestrider at skaden er omfattet av forsikringen såfremt den skyldes at båten fikk tau i propellen. Spørsmålet er derfor om dette er bevist.

Selskapets takstmann har konkludert med at det ikke er sannsynlig at skaden på girkassen har sammenheng med at båten tidligere fikk tau i propellen. Takstmannen mener den tekniske undersøkelsen av giret og de funn som her ble gjort tilsier at det er tale om en vanlig slitasjeskade som ikke har oppstått ved ytre påvirkning. Undersøkelsen avdekket stor slitasje på slitelameller både på forover- og bakoverclutch. Det var heller ikke tegn til brent olje eller varmgang i clutchpakker. Takstmannen anfører at dersom skaden var en følge av tau i propellen ville clutchpakken vært skadet ut over slik normal slitasje.

Sikrede anfører at skaden på giret må ses i sammenheng med tidligere havarier, og at skaden har oppstått som følge av tauverk i propellen. Sikrede viser til vurderingen fra H som sier at hvis motoren fortsetter å gå med låst propell fordi man har fått tau i propellen, vil lamellene slites veldig raskt. Sikrede viser også til at vurderingen fra W.M. tilsier at skaden har en ytre årsak, uten å begrunne dette nærmere.

Uttalelsen fra importøren av giret bygger på en generell vurdering av hva som kan være årsak til skaden, og presiserer også tydelig at det ikke er enkelt å gi et entydig svar på om skaden kan skyldes tau i propellen. Importøren har i motsetning til takstmannen ikke selv undersøkt giret. Nemnda kan heller ikke se at uttalelsen er i strid med takstmannens vurdering av skaden når den kun peker på en mulig årsak til skaden. Importøren skriver at det vil være tegn til varmgang i clutchpakker om årsaken til slitasjen var tau i propellen. Takstrapporten konkluderer med at det ikke er tegn til slik varmgang. Dette tilsier at importørens hypotese over mulig årsak ikke stemmer.

Heller ikke rapporten til W.M. inneholder opplysninger som tilsier at skaden på giret har sammenheng med propellhavariet i 2013.

Sikrede anfører at skaden ikke kan skyldes slitasje da båten er utstyrt med en hydraulisk vribar propell som slites minimalt. Dette er ikke nærmere dokumentert, og nemnda kan da ikke legge anførselen til grunn.

Slik saken er opplyst for nemnda er skaden derfor en følge av slitasje i den forstand at slitasje er en nødvendig betingelse for skaden. Den er da ikke omfattet av forsikringen.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

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