

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2022-296

28.3.2022

If Skadeforsikring NUF

Næringsliv

Transport- og marineforsikring – synkeskade – dekningsomfang.

Sikredes båt sank i fortøyningen ved sin faste båtplass den 24.10.20. Basert på informasjon i pristilbudet fra verksted engasjerte selskapet takstmann som konkluderte med årsaken til vanninntrengingen var at det manglet en liten trebit i dørkplaten slik at regnvann og sjøsprøyt rant ned i kjølen på fartøyet. Selskapet avsto dekning under henvisning til at kravet om plutselig og uforutsett fare ikke var oppfylt da råten i dørkplaten hadde oppstått over tid. Det ble også vist til sikredes ansvar for å utbedre feil som endrer risikoen og båtens sjødyktighet. Sikrede var uenig og innhentet en ny fagkyndigvurdering som la til grunn at båten sank som følge av groe i én av to treneringer til det selvlensende dekket, og at hullet i dørkplaten ikke hadde noe med forliset å gjøre. Nemnda kom til at skaden ikke var dekningsmessig da synkingen ikke hadde oppstått plutselig.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 160 902

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for synkeskade på båt under transport- og marineforsikring.

Sikrede har forsikret sitt "fiskefartøy. I vilkårene for næringsfartøy under 15 meter står det bl.a.:

5 Hvilke skader som erstattes

5.1 Farefeltet

Forsikringen omfatter, med de unntak som er nevnt nedenfor, tap oppstått i direkte tilknytning til bruken av forsikringsgjenstanden, når denne i forsikringstiden plutselig og uforutsett rammes av en fare.

Har fartøyet ved begynnelsen eller utløpet av en forsikring svakhet eller skade som på dette tidspunkt er ukjent, ansees denne svakhet eller skade, i den utstrekning den blir årsak til nytt havari, som en fare som har rammet fartøyet ved havariet, eller på det tidligere tidspunkt da svakheten eller skaden ble kjent.

...

8.9 Sikredes plikt til å holde fartøyet skikket for sikker seilas

Sikrede skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i sikredes organisasjon og på det enkelte fartøy, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til sikrede og den aktiviteten han driver. Sikkerhetsstyringssystemet skal også inneholde sikredes plikter slik de fremgår av annet til fjerde ledd nedenfor.

Fartøyet skal vedlikeholdes kontinuerlig. Sikrede skal minst én gang hvert halvår inspisere fartøyet grundig for rust, slitasje, tæring, råte eller "naglesyke". Dersom slike svakheter oppdages, skal sikrede utbedre dem uten unødig opphold. Sikrede skal spesielt påse at områdene rundt eksosrør, kjølevannsinntak og bunnventiler er fri for rust. Det samme gjelder skott og andre deler av fartøyet som er vanskelig tilgjengelig for besiktelse.

Sikrede skal skrive egenrapport om inspeksjonene med angivelse av dato for inspeksjonen, utført vedlikehold, oppdagede svakheter og hva som er gjort for å utbedre disse. Egenrapportene skal oppbevares i to år og ved skade eller tap fremlegges for assurandøren på dennes anmodning.

Sikrede må før avgang sørge for at fartøyet er skikket for sikker seilas, herunder at fartøyet utstyr og last plasseres slik at fartøyet stabilitet opprettholdes. Utstyret og lasten må sikres på en slik måte at det ikke forskyver seg og gjør fartøyet ustabil under gange. Springer fartøyet lekk mens det er flott, har sikrede bevisbyrden for at han har holdt fartøyet skikket for sikker seilas.

Sikredes båt sank i fortøyningen ved sin faste båt plass den 24.10.20, og saken ble meldt til selskapet samme dag. I samråd med selskapet ble båten deretter sendt til verksted for utbedring av skaden.

I pristilbudet fra verkstedet datert 27.10.20 ble det notert at det var observert "tæring i skrog". Basert på denne informasjonen engasjerte selskapet takstmann R.J., som befarte skaden den 16.11.20 og utarbeidet skaderapport. Fra takstmannens vurdering hitsettes:

Bakgrunn

Båt og motor rapportert sjøvannsfyllt. Tredørk kan minne om samme type dørk som i tilhengere/varehengere. Ifølge H... var eier ombord båten dagen før nedsynkningen. Båten kan ha vært baktung uten at eier har merket dette i form av påbegynt vannsamling i dobbelbunn. Nedsynkningen har uansett skjedd fort sier H...

...

Skadeomfang:

Båten er selvlensende med drening i babord og styrbord aktre ende. Derifra med hver sitt uttaksrør.

Babord uttaksrør fantes tett med skjell og marin groe. Styrbord uttaksrør fantes åpen.

Båten rapportert baktung i forbindelse med nedsynkning i sine faste fortøyninger. Sjøvannsnivå til og med ratt i førerposisjon (mesteparten av selve rattet under sjøvann).

Skadeårsak:

Liten trebit tilhørende dørken manglet på aktre del av styrbord drenering.

Derved regner regnvann direkte inn i dobbelbunn istedenfor uttaksrør for selvlensing.

Båten blir tyngre og tyngre i sjøen. Liten trebit har sannsynligvis råtnet over tid og revet seg etterhvert som båten blir eldre.

Babord uttaksrør har ikke fungert (tett) og ikke bidratt med selvlensing

Selskapet avsto kravet 7.12.20 med den begrunnelse at råten i dørkplaten hadde oppstått over tid. Det ble videre vist til sikredes ansvar for å utbedre feil som endrer risikoen og båtenes sjødyktighet i henhold til vilkårene pkt. 8.9.

Sikrede var uenig og skrev følgende til selskapet samme dag:

Må si jeg ble veldig overrasket og lei meg da jeg så dere mener at det er min oppgave å teste båtenes sjødyktighet for skader som verken jeg eller C H på A... B... kunne vite eller se var der. Jeg var om bord i båten og sjekket fortøyninger tirsdagen før den sank. Hadde den da ligget lavt i vannet ville jeg ha lenset den. Hvordan skaden inntraff, og hvordan jeg eller A... B... skulle kunne avverge den eller hindret at båten sank, forstår jeg ikke. Normalt ligger selvlensende båter uten problem, ute uten å bli lenset i måneder. At den råteskade trebiten som nok har råtnet innenfra inntil den spratt inn eller løsnet skulle være forutsett av meg eller de som har tatt vedlikehold/service på båten, uten at vi kunne vite det; er for meg en gåte.

Jeg kjøpte båten hos R... f..., nå E... , og hadde båten oppe årlig der, til de overførte vedlikehold av båtene til A.. ved C... H... Siden da har båten vært på service hos dem. På grunn av tidligere uhell har båten vært under nøye vedlikehold. Sist Juli 2020, var den til inspeksjon/service av motor og skrog, med skifting av sinker, bunnsmøring ets hos A... B.... Jeg ba da C... H... om at de måtte sikre at blåskjell ikke fikk feste seg i dreneringshullene som går fra de omtalte brønnene ba bak og ut gjennom skroget. Det gjorde ham. Brønnene var da åpne, og drenerings området renses og sprayet de med stoff som skulle hindre groe.

Område fra brønnene der råten nå er oppdaget og ut gjennom skroget var virkelig i fokus; rengjort sprayet. Ingen; verken meg som var flere turer innom, C... eller de som fysisk rensset og bunnsmurte båten kunne se at det var noe som kunne være galt der; om ikke ville det blitt oppdaget der og da. C... sier at de nå har hatt båten på sjø og att den ikke tar inn vatn gjennom skroget. Tæringene som dere nevner som er synlig opplyser han er i hovedsak på de langsgående stabilisatorlistene under båten som mest sannsynlig er av en dårligere legering en selve båten. Båten er tett og heil i skroget uten nevneverdig slitasje eller korusjon.

Selskapet besvarte henvendelsen 8.12.20 og viste til at:

Den type råte som er observert nå i høst tar tid å utvikle seg, og vi mener at dette burde vært oppdaget. Vi erstattet din forrige synkeskade i 2017, som muligens også skjedde som følge av vannfylling under dørken, før den gikk ned da selvlensingssystemet kom under vann og fylte båten.

Denne ble erstattet da det ikke på noe tidspunkt fremkom opplysninger som tydet på at skaden ikke skulle være dekket under forsikringen. Når det nå gjøres en råteobservasjon som medfører vannlekkasje inn i kjølen, blir det utslagsgivende for If sitt erstatningsansvar, og vi har derfor gitt avslag.

Både H... og takstmann opplyser at det ikke er et automatisk lense-system i disse båtene som pumper ut vann som finner vei inn i kjølen, og at det angivelig er en kjent sak for dem som har kunnskap om Buster-båtene. Jeg mener at det er viktig å understreke at If ikke betviler at du har gjennomført periodisk vedlikehold/service på båten, samt har ført tilsyn med fortøyninger og båtens posisjon i vannet. I vårt arbeid med denne saken, har vi fått forståelse av at synkingen skjer relativt hurtig når vannfylling i kjølen har nådd et visst nivå.

Avgjørelsen ble påklaget, men selskapets kundeombud oppretthold sin tidligere beslutning.

I forbindelse med at saken ble brakt inn for Finansklagenemnda vedla sikrede en skaderapport fra takstmann A.V. datert 21.4.21 hvor skadeårsaken oppsummeres slik:

Jeg var spurt om jeg kunne ta en "second opinion" på en skjærgåds jeep som hadde tatt inn vann og delvis sunket i slutten av 2020 ...

Båten, en Buster Magnum har vert tatt på land for bunnsmurning og vedlikehold hvert år, A... B... bekrefter dette. I 2020 ble også drenerings hullene til det selvlensende dekket høytrykks vasket, og satt inn med bunnstoff for å hindre at de skulle tette igjen med blåskjell.

Dette har tydeligvis ikke fungert, og som du ser på bilde 2 er det ene drenerings hullet (barbord side) tette av blåskjell. /Styrbord sier er helt åpen) Slik jeg ser det har båten tatt inn vann på grunn av at regnvann har samlet seg på dekk, og dessverre har båten hellet mot barbord. Dette har gjort at det skulle lite til for at båten skulle helle mer og mer. Uheldigvis var denne dreneringen tette, og båten har blitt skeivere og skeivere.

Det er som ekstra uheldig på Buster Magnum båtene av eldre årgang har en ... Hva jeg vil kalle grov konstruksjons feil. Og mange slike båter har sunket ved kai. Feilen er at dobbelt bunnen til båten ikke er "isolert" med vanntett skott, men bare med en liten kant som hindrer vann fra å renne ned i dobbelt bunnen. Se bilde 3. Som du ser å er ikke kanten noe særlig høy, og om det regner så er det et stort dekk som samler vann. Det tar nok ikke lange tiden å få denne båten til å helle så mye på en god vestlandsk regnby, at vannet renner over denne kanten.

Det har vært nevnt at årsaken til at båten gikk ned stammer fra et lite hull i akterkant på den selvlensende dekk dreneringen på Styrbord side. Se bile 4. Dette hullet har mest sannsynlig kommet når båten har blitt berget/lenset for vann da du kan se at aluminiumen under hullet er helt blank, altså har den ikke vært utsatt for lys eller vann. Det ble benyttet en ganske stor kraftig lensepumpe til dette arbeidet.

Konklusjon

Båten har gått ned på grunn av groe i en av to treneringer til det selvlensende dekket, og båten har hellet så mye at det har runne vann over kanten som skal hindre vann i å komme ned i dobbeltbunn. Forliset har ingenting med hullet bak lensebrønnen å gjøre.

Jeg er rimelig sikker at vi kunne ha fremprovosert et nytt forlis med å tette babord drenering på nytt, og så brukt en spyleslange til å simulere regnvann.

Sikrede krever dekning for synkeskaden. Skaderapporten til takstmann A.V. viser at konklusjonen til selskapet og selskapets takstmann må være feil. Det er her konkludert med at hullet i dørkplaten mest sannsynlig har oppstått når båten ble berget/lenset for vann da det ble observert

at aluminiumen under hullet verken hadde vært utsatt for lys eller vann. Siden hullet ikke eksisterte da båten sank, må det legges til grunn at skaden har oppstått plutselig og uforutsett i henhold til vilkårene. Selskapet har ikke vist til eller forsøkt å forklare hvorvidt trebiten manglet da båten sank slik at det regnet vann direkte inn i dobbeltbunnen. Det har heller ikke undersøkt om det regnet mye den dagen båten sank eventuelt i dagene før, og om det rent faktisk regnet vann ned i hullet.

Videre er det påpekt at sikrede er en meget erfaren båteier, og båten har vært på land for bunnsmøring og vedlikehold hvert år. I 2020 ble dreneringshullene til det selvlensende dekket høytrykksvasket, og det ble satt inn med bunnstoff for å hindre at de skulle tette seg igjen med blåskjell. Båten ble dessuten besiktiget og kontrollert daglig eller med maks to–tre dagers mellomrom. Før båten sank var det ikke noe sikrede ved befaring/ettersyn kunne tolke som en risiko for at båten skulle synke, og det er ellers grunn til å tro at andre båteiere ville varslet om at båten lå unormalt lavt i vannet. Det som skjer om natten er likevel noe annet. Hvis det hadde kommet regnvann inn i dobbeltbunnen, ville båten blitt tyngre og tyngre i sjøen, og dersom den hadde ligget dypere i vannet enn vanlig, ville det satt i gang den elektriske lensepumpen som er i bunnen.

Under enhver omstendighet ville en råtnet del vist seg da det selvlensende dekket ble høytrykksvasket i 2020 om den hadde eksistert. Hadde takstmannen rådført seg med de som hevet båten, ville han også mest sannsynlig få bekreftet sannsynligheten for at hullet ble laget av den store lensepumpen som ble brukt under heving. Forutsatt at båten sank som følge av en konstruksjonsfeil, er dette heller ikke noe sikrede kan gjøre noe med, og en slik svakhet ved båten kombinert med groe i det selvlensende dekket må anses omfattet av forsikringsdekningen. Undersøkelser på nett viser at andre forsikringsselskap har dekket tilsvarende skader på denne båttypen som følge av konstruksjonsfeil påpekt av takstmann. Det er også anført at sikrede har krav på dekning av advokatkostnader.

Sikrede anfører at nemnda må ta stilling til saken i henhold til gjeldende saksbehandlingsregler, og at det er enighet mellom sikrede og selskapet om at forsikringen dekker skadetilfellet. Uenigheten mellom partene knytter seg til hvorvidt vilkårene pkt. 8.9 og 5.1 er tilfredsstillende.

Sikrede anfører at det ikke er riktig at det er tale om en næringsbåt (fiskebåt), og at sikrede driver aktiv næringsvirksomhet med båten som fisker. Båttypen ble valgt fordi den kan holde høy hastighet også i høy sjø, noe sikrede også formidlet til selskapet da forsikringen ble tegnet (før båten sank første gang). I den forbindelse stilte sikrede spørsmål ved om båten kunne benyttes til fiske, men det er utenkelig at denne typen båt beskrives som næringsfartøy for fiske. Båter som registreres som fiskerfartøy har en spesiell registrering som denne båten ikke har, og sikrede er heller ikke med i fiskermanntallet. For øvrig står det i forsikringsbeviset at fartøyet for det meste ligger i havn, noe som uansett indikerer at forsikringen ikke bare omfatter skader som oppstår under fiske.

Hva gjelder skadeårsaken mener sikrede at ingen av de påberopte årsakene fra selskapets takstmann sin side fremstår som årsaken til synkeskaden. Sikrede er derfor kritisk til selskapets saksbehandling, særlig fordi undersøkelser viser at konklusjonen til selskapets takstmann er i strid med hva som teoretisk kan ha skjedd. Hullet i dørkplaten som mest sannsynlig oppstod under heving av båten etter skaden ville uansett ikke sluppet inn vann i noen grad før etter mange måneder. Det er heller ikke avdekket råte eller andre svakheter i dekket.

Selskapet har avvist kravet og vist til at det ikke er dokumentert at skaden omfattes av transport- og marineforsikringen. Ifølge vilkårspkt. 5.1 må skaden på båten inntreffe plutselig og uforutsett for at selskapet skal kunne holdes ansvarlig for tapet. Takstmannen har i dette tilfellet konkludert

med at båten sank som følge av at regnvann trengte inn igjennom et hull i dørkplaten på båten. Siden uttaksrør for selvlensing var gjengrodd av blåskjell, ble vannet hindret fra å renne ut gjennom disse rørene. Denne vanninntrengingen har foregått over tid, ikke plutselig og uforutsett slik vilkårene krever. Selskapet er ikke enig i at det er like sannsynlig at hullet i dørkplaten har oppstått i forbindelse med heving/berging av båten.

Det er videre riktig at båten var utsatt for en lignende hendelse da den sank ved kaien i 2017 – noe som tilsier at sikrede bør vise ekstra aktsomhet. Etter vilkårene og sikkerhetsforskriftene pkt. 8.9 er selskapet pliktig til å holde fartøyet skikket for sikker seilas ved kontinuerlig vedlikehold og utbedre feil som endrer risikoen. At båteier renser dreneringsrørene må anses som en selvfølgelig del av dette vedlikeholdet. Uttaksrørene befinner seg kloss under overflaten, og det er en enkel operasjon å sjekke disse og fjerne eventuelle skjell eller andre hindringer. Bildene fra takstmann viser at det er grodd alger på bruddflatene på dørkplaten, noe som indikerer at skaden ikke er av nyere dato. Ved at sikrede ikke har reparert dørkplaten samt unnlatt å rensedreneringsrørene har sikrede brutt vilkårene i pkt. 8.9.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for synkeskade på fiskebåt.

Sikredes forsikring omfatter "tap oppstått i direkte tilknytning til bruken av forsikringsgjenstanden" forutsatt at denne "i forsikringstiden plutselig og uforutsett rammes av en fare" jf. vilkårene pkt. 5.1. Forsikringen er utformet som en all risk forsikring som omfatter enhver årsak som ikke er spesielt unntatt, forutsatt at faren rammer plutselig og uforutsett. Spørsmålet blir da om synkingen inntraff plutselig. Begrepet plutselig er ifølge rettspraksis og nemndspraksis oppfylt dersom skaden skjer i løpet av en dag eller 12–13 timer jf. LG-2016-148681 og f.eks. FinKN 2017-375, 2019-1006 og 2020-654.

Nemnda forstår saken slik at partene er uenige om hva som er den bakenforliggende årsaken til at båten sank i fortøyningen. Sikrede har anført at båten sank som følge av groe i én av to treneringer til det selvlensende dekket, mens selskapet har lagt til grunn at regnvann har kommet inn gjennom et hull i dørkplaten og rent ned i kjølen.

Om tidsperspektivet sier selskapets takst:

Bakgrunn

Båt og motor rapportert sjøvannsfyllt. Tredørk kan minne om samme type dørk som i tilhengere/varehengere. Ifølge H... var eier ombord båten dagen før nedsynkingen. Båten kan ha vært baktung uten at eier har merket dette i form av påbegynt vannsamling i dobbelbunn. Nedsynkingen har uansett skjedd fort sier H...

...

Skadeomfang:

Båten er selvlensende med drening i babord og styrbord akter ende. Derifra med hver sitt uttaksrør.

Babord uttaksrør fantes tett med skjell og marin groe. Styrbord uttaksrør fantes åpen.

Båten rapportert baktung i forbindelse med nedsynking i sine faste fortøyninger. Sjøvannsnivå til og med ratt i førerposisjon (mesteparten av selve rattet under sjøvann).

Skadeårsak:

Liten trebit tilhørende dørken manglet på akter del av styrbord drenering.

Derved regner regnvann direkte inn i dobbelbunn istedenfor uttaksrør for selvlensing.

Båten blir tyngre og tyngre i sjøen. Liten trebit har sannsynligvis råtnet over tid og revet seg etterhvert som båten blir eldre.

Babord uttaksrør har ikke fungert (tett) og ikke bidratt med selvlensing

Nemnda forstår dette slik at båten er blitt tyngre og tyngre i sjøen, og at båten kan ha vært baktung uten at eieren har merket det. I så fall har båten gått tyngre og tyngre i vannet frem til den til slutt sank, og synkingen er ikke "plutselig". Dette støttes av selskapets forklaring om at:

I vårt arbeid med denne saken, har vi fått forståelse av at synkingen skjer relativt hurtig når vannfylling i kjølen har nådd et visst nivå.

Sikredes takst konkluderer med:

Konklusjon

Båten har gått ned på grunn av groe i en av to treneringer til det selvlensende dekket, og båten har hellet så mye at det har runne vann over kanten som skal hindre vann i å komme ned i dobbeltbunn. Forliset har ingenting med hullet bak lensebrønnen å gjøre.

Tidsperspektivet er ikke klart omtalt, og det er uklart for nemnda hvor lang tid synkingen har tatt ut fra denne taksten. Nemnda har ikke grunnlag for å uttale seg om hvilken takst som er korrekt, men tidsperspektivet synes klarest angitt i selskapets takst, og sikrede har bevisbyrden for at synkingen inntraff plutselig. I så fall er det ikke bevist at synkingen inntraff plutselig.

Nemnda peker for øvrig på at den aktuelle forsikringen ut fra sin beskrivelse av forsikringsgjenstanden og type vilkår uansett ikke omfatter skaden. Etter pkt. 5.1 er det et krav om at den plutselige og uforutsette faren har oppstått "i direkte tilknytning til bruken av forsikringsgjenstanden". Forsikringsgjenstanden er her et "fiskefartøy" som er forsikret som "næringsfartøy under 15 meter". Formuleringen "forsikringsgjenstanden" må da referere til fiskefartøyet som "næringsfartøy". Sikrede har opplyst at den aktuelle båten ikke er et fiskefartøy, og at han heller ikke driver næringsvirksomhet i form av fiske. I så fall er denne båten ikke dekket av den aktuelle forsikringen.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

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