

# Finansklagenemnda Skade

## Avgjørelse FinKN 2023-503

26.6.2023

Tryg Forsikring NUF

Lystbåt/fiskebåt

Skade på båt ved kjøring i bølger – tilfeldig ytre påvirkning? – fal. 4-9.

Sikrede meldte om skade på sin fritidsbåt 5.9.22. I skademeldingen ble det oppgitt at skaden skjedde 3.9.22 i forbindelse med at båten ble truffet av en større bølge. Under den påfølgende saksbehandlingen hos foretaket ble det gjennomført en samtale med sikrede hvor sikrede utdypet at skaden oppstod mens han kjørte utaskjærs hvor det var åpent hav og større bølger. Han forklarte videre at han hadde forsøkt å svinge unna/manøvrere båten i bølgene, men at den ene dønningen traff båten slik at den brått stoppet opp. Hastigheten var på dette tidspunkt over 40 knop. Basert på opplysningene i saken avsto foretaket kravet med henvisning til at årsaken til skaden var høy hastighet til sjøs, ikke tilfeldige ytre forhold. Foretaket anførte herunder at skaden var oppstått som følge av grov uaktsomhet. Sikrede var uenig, og fremholdt at skaden skyldtes en tilfeldig ytre påvirkning. Nemndas flertall kom under tvil til at skaden skyldtes en tilfeldig ytre påvirkning, men at foretaket kunne avkorte erstatningen med 50 % som følge av grov uaktsomhet.

---

### Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning av skade på båt.

Sikrede har kaskoforsikring for båt med blant annet følgende vilkår:

#### 2.1. KASKO

**Følgende er dekket**

**På sjøen eller i opplag**

Når båten er på sjøen eller i opplag dekkes skade på båten som oppstår ved:

- grunnstøting eller sammenstøt
- stranding, kantring eller synking
- hærverk (skadeverk)
- infisert drivstoff (dieseldyr)
- brann, eksplosjon, kortslutning og lynnedslag
- tyveri, brukstyveri eller forsøk på tyveri av eller fra båten
- annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning

Sikrede meldte om skade på båten 5.9.22 og forklarte i skademeldingen at skaden skjedde 3.9.22 da båten ble truffet av en større bølge. Selve skaden/skadehendelsen ble beskrevet slik:

Var ute med båten lørdag ettermiddag. Hadde god driv med båten, traff en større bølge med baugen av båten så det ble brå stopp. Det resulterte i at tilt på motor ble defekt og motorfeste ble sprukket, og vindskjerm ble bøyd/defekt samt. et vindu som er ute av stilling pga passasjer veltet rett inn i det ved sammenstøt med bølge.

Båten ble fraktet til verksted og besiktiget av foretakets takstmann 22.9.22. Det er opplyst at verkstedets representant bemerket at de aldri hadde sett slike skader forårsaket av kjøring i bølger. Foretaket avtalte derfor en egen samtale med sikrede for å avklare hendelsesforløpet ytterligere. Fra samtalen 28.10.22 gjengis:

Var ute og kjørte, innaskjærs og litt rundt forbi, hadde vært ute på hytta. Skulle innover og kjørte litt her og der og var bare en tur ute med båten. Det var fint vær, det var noen dønninger. Når man kjører innaskjærs og ut i åpent hav var det litt bølger. Det som skjedde var at vi kom forbi en holme og skar utover og der kom det flere dønninger, vi hoppet på det ene dønningen og forsøkte å svinge unna til høyre og traff med båten på neste dønning, og det ble da brå stopp. Hastigheten var over 40 knop, båten går i 46 knop.

Ft forklarte videre: Han trodde det var tilten som var gåen, og visste ikke om skadeomfanget bak og at det var så ille. Det er første båt jeg har, båten ble kjøpt i år. Ft forklarte at han tok båtførersertifikat i år. En vindskjerm ble også skadet. Passasjeren ble dyttet til siden når det traff skrått på bølgen og traff denne så den ble skeiv. Ft forklarer at han ble redd når han traff første bølge og svingte så båten landet skjevt på neste bølge.

Verkstedet oversendte prisoverslag til foretaket på samlet kr 140 016 eks. mva. for utbedring av skadene på motor/tiltstag, vindskjerm og akterspeil.

Foretaket avslo kravet 17.11.22 med den begrunnelse at skaden ikke skyldtes en "tilfeldig ... ytre hendelse" jf. vilkårene pkt. 2.1. Sekundert ble det anført at skaden var fremkalt ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd:

#### **Vår vurdering**

Skadetilfellet er først og fremst vurdert mot begrepet; annen tilfeldig, plutselig ytre påvirkning. Vilkaaret er kumulativt, som betyr at alle tre begrepene (tilfeldig, plutselig og ytre) må være oppfylt. Vi ser at plutselig begrepet er oppfylt, men mener at tilfeldig ytre begrepene ikke er oppfylt.

Det er ikke oppgitt at båten har hatt noe sammenstøt med fast eller flytende gjenstand, og har heller ikke slagmerker etter et slikt sammenstøt. Båten har ikke kantret, da den landet med kjølen ned og landet "på rett kjøll". Du har opplyst at kjører rundt med båten i et område som går innaskjærs og følgelig er mer i le, og områder hvor du er utaskjærs og har åpent hav med større bølger. At det kommer større bølger når man kommer til et område med åpent hav må kunne forventes, og at hastigheten tilpasses etter de til enhver til gjeldende forhold man møter til sjøs. Det var ikke tilfeldig at båten tok av gitt båtens hastighet og opplyste større bølger. Det kan heller ikke anses som tilfeldig at et område med åpent hav har større bølger enn et roligere område innaskjærs som ligger i le.

Vi mener at årsaken til skaden er høy hastighet til sjøs og ikke tilfeldige ytre forhold. Vi viser i sakens anledning til avgjørelse FSN-4464 hos finansklagenemda.

#### **Konklusjon**

Under henvisning til vilkår, og den forsikringsavtale som gjelder, kan vi ikke imøtekomme kravet. Vi har også vurdert saken opp mot grov uaktsomhet.

Sikrede påklaget avgjørelsen 1.12.22 og skrev blant annet:

Jeg kan ikke godta avslaget deres. Som jeg har forklart tidligere så kjørte jeg ikke uforsvarlig når skaden skjedde. Den forsikrede båten er bygd for fart og forholdene var greie. Skaden skjedde da det plutselig kom noen bølger som var mye større enn de andre bølgene. Jeg mener jeg var maksimalt uheldig og kan ikke forstå at en slik skade ikke skal dekkes under kaskoforsikringen.

Opplysningene i klagen ble vurdert 14.12.22, hvor foretaket erkjente delvis ansvar for skadene forårsaket ved at en passasjer ble kastet inn i deler av båten. Sikrede fikk derfor utbetalt kr 9 258 etter fradrag for egenandelen for disse skadene. For de øvrige skadene på motor og motorfester ble avslaget opprettholdt med samme begrunnelse som tidligere:

Vi har stor forståelse for at skaden oppleves som plutselig for deg.

Selskapet er imidlertid av den oppfattelse at begrepene tilfeldig og ytre ikke er oppfylt. Det er ikke objektivt upåregnelig at det er bølger på sjøen. Bølger varierer i størrelse og oppstår naturlig i farvann hvor det er vær

og annen båttrafikk. Båten er konstruert for å skulle ferdes på sjøen og tåle belastningen hvis den føres forsvarlig og etter forholdene.

Vi ser likevel at de passasjerer faller inn i deler av båten, så kan dette tolkes som plutselig, ytre påvirkning og tilfeldig, derfor velger vi likevel å dekke delene som er skadet på grunn av dette. Takstmann har taksert disse skadene til 20258 kroner. Avtalt egenandel på 11000 kroner. Vi kan derfor utbetale kr 9258 kroner i erstatning. ...

Vi ser da bort fra vurdering av grov uaktsomhet etter Forsikringsavtalelovens paragraf 4-9 punkt 2 på disse skadene, men vil ved eventuell videre klage ønske å stå fritt i forhold til vurderingen av grov uaktsomhet.

Konklusjon

Under henvisning til vilkår, og den forsikringsavtale som gjelder, kan vi ikke imøtekomme kravet for skade på motor og motorfester.

**Sikrede** krever dekning for skade på motor og motorfester under kaskoforsikringen. Båten er konstruert for å tåle høy fart, og kjøreforholdene på skadetidspunktet var normale. Ved kjøring fra innaskjærs til utaskjærs kom det likevel noen bølger som var mye større enn de andre bølgene, og sikrede oppdaget ikke hvor store de var før det var for sent. Før dette tidspunkt hadde bølgene vært som forventet. Det sentrale for saken må derfor være at skaden oppstod som følge av at det plutselig kom noen bølger som var mye høyere enn de andre bølgene. Siden de ekstraordinære bølgene kom plutselig, og bølger er en klar ytre påvirkning, har sikrede krav på dekning under kaskoforsikringen.

Ellers har sikrede merket seg foretakets anførsler om at skaden er forårsaket av grov uaktsomhet. Dette spørsmålet er imidlertid ikke nærmere kommentert av sikrede da spørsmålet ligger utenfor det Finansklagenemnda er bedt om å ta stilling til i klagen.

**Forsikringsforetaket** avviser ansvar for ytterligere erstatning og viser til at skaden ikke skyldes en "tilfeldig plutselig og ytre påvirkning" jf. vilkårene pkt. 2.1. Kravet om at påvirkningen må være "tilfeldig" innebærer at påvirkningen som forårsaker skaden må være objektivt upåregnelig eller uventet. Skaden har etter det opplyste skjedd ved kjøring av båten i svært høy hastighet (over 40 knop) på vanlig sjø under normale forhold. Faktum er derfor svært lik nemndsavgjørelse med referanse FSN 4464 hvor sikredes båt gikk rundt 360 grader som følge av høy fart i rundt 50 knop. Båten fikk skader som følge av kontakt med vannet, men nemnda kom til at årsaken til skaden var høy fart til sjøs – ikke tilfeldige, ytre forhold.

I sikredes tilfelle er det i likhet med nemndsavgjørelsen heller ikke bestridt at det var normale forhold på sjøen på skadetidspunktet. Selv om skadene oppstod i kontakt med vannet da båten bråstoppet, er hovedårsaken til skaden at sikrede holdt for høy hastighet – og skader som følge av høy fart er ikke omfattet av forsikringen. Det er også vist til FSN 7113 som gjaldt spørsmål om skaden var forårsaket av "plutselig tilfeldig innstrømming av vann til fartøyet", og vurderingstemaet var om innstrømmingen av vann var objektivt upåregnelig.

Det avgjørende etter vilkårene er derfor om påvirkningen (bølgene) er en objektivt upåregnelig eller uventet påvirkning på båten. Normale bølger må anses som en ventet og objektivt påregnelig påvirkning på en båt på sjøen. At dønningene er større utenskjærs enn innenskjærs er vanlig, og bølgene i seg selv er en helt ordinær påvirkning på enhver båt som ferdes på åpen sjø. Det er heller ikke fremlagt dokumentasjon som tilsier at bølgene var ekstraordinære på skadetidspunktet.

Foretaket anfører også at skaden er fremkalt ved grov uaktsomhet hos sikrede, og at det er grunnlag for avkortning etter fal. § 4-9 annet ledd.

**Finansklagenemnda Skades begrunnelse**

Sikrede krever dekning for skader på motor og motorfeste som følge av bråstopp da båten traff en bølge.

Sikredes forsikring omfatter:

**Følgende er dekket**

**På sjøen eller i opplag**

Når båten er på sjøen eller i opplag dekkes skade på båten som oppstår ved:

- grunnstøting eller sammenstøt
- stranding, kantring eller synking
- .....
- annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning

Sikrede har forklart at han "traff en større bølge med baugen av båten så det ble brå stopp". Forsikringen omfatter skade som oppstår ved "annen tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning". Det er uklart for nemnda om begrepet "påvirkning" her refererer til skadeårsaken eller til forsikringstilfellet/den skadevoldende begivenheten. Foretaket bruker dels uttrykket "påvirkning", dels uttrykket "hendelse" i sin korrespondanse. Dette tilsier at det dreier seg om forsikringstilfellet. Samtidig diskuterer det vilkårene om bl.a. "tilfeldig" i forhold til bølgene, som er skadeårsaken. Det har også dekket skade på båten som følge av at passasjerer under bråstoppen falt inn i den. Her må det være passasjerenes fall som er forsikringstilfellet, mens bråstoppen er påvirkningen.

Uttrykket "påvirkning" betyr noe som "virker" og peker i retning av at faren materialiserer seg, og ikke i retning av årsaken, som refererer til faren/årsaken til forsikringstilfellet. Vilråene sier også "annen" påvirkning, og annen må da referere til de øvrige begivenhetene som er gjengitt i vilråene, f.eks. "kantring", som er den begivenhet som utløser foretakets ansvar, dvs. forsikringstilfellet. Hvis båten hadde kantret pga. møtet med en bølge, vil skade som følge av dette være dekket etter annet strekpunkt. Spørsmålet blir i så fall om "bråstopp" pga. møte med en bølge er omfattet, dvs. om bråstopp er en "tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning".

Det er ikke tvil om at bråstoppen var plutselig. Nemnda mener også at bråstopp med båt i møte med bølger er klart påregnelig med den hastigheten båten hadde, men dette er et spørsmål om grov uaktsomhet, jf. nedenfor. Objektivt sett kan det ikke regnes som påregnelig å bråstoppe ved kjøring i åpen sjø. Spørsmålet er da om en bråstopp kan regnes som en "ytre" påvirkning. Det er klart at bølgen er en ytre påvirkning, og bråstoppen er derfor en følge av en ytre påvirkning. Bråstoppen er imidlertid ikke i seg selv en ytre påvirkning. Ut fra ordlyden er derfor bråstoppen ikke omfattet av vilråene. På den annen side vil heller ikke kantring, som er omfattet, i seg selv være en ytre påvirkning, og vilråene dekker som nevnt "annen ... ytre påvirkning" enn bl.a. kantring. Det er derfor uklart for nemnda hva som egentlig ligger i kravet om ytre påvirkning slik disse vilråene er formulert. En slik uklarhet må gå utover foretaket. Sammenhengen i vilråene tilsier at bråstopp pga. bølger har samme karakter som kantring som følge av bølger og derfor må regnes som et forsikringstilfelle ut fra den redigeringen som er valgt. Nemnda mener derfor under tvil at skaden er omfattet av vilråene.

Foretaket anfører videre at sikrede har fremkalt skaden ved grov uaktsomhet, og at det derfor kan avkorte i erstatningen etter fal. § 4-9.

En forutsetning for at foretaket skal kunne avkorte pga. grov uaktsomhet etter fal. § 4-9, er at det har reklamert i samsvar med fal. § 4-14:

Hvis forsikringsforetaket vil gjøre gjeldende at det etter en av reglene i dette kapitlet er helt eller delvis fri for ansvar eller har rett til å si opp forsikringen, skal det i et skriftlig dokument gi forsikringstakeren eller sikrede beskjed om sitt standpunkt. Beskjeden skal gis uten ugrunnet opphold etter at foretaket ble kjent med det forhold som medfører at regelen kan anvendes. I denne forbindelse skal foretaket også gi orientering om adgangen til å benytte utenrettslige tvisteløsningsordninger, eventuelt om andre muligheter for å få prøvd saken utenfor domstolene.

Forsømmer forsikringsforetaket å gi slik beskjed, mister det retten til å påberope seg forholdet.

Foretakets brev av 17.11.22 viser til fal. § 4-9 annet ledd og anfører at farten åpenbart har vært for høy til at sikrede har hatt tilstrekkelig oversikt over leden foran seg. Det anføres også at dersom hastigheten hadde vært lavere, ville sikrede hatt betydelig mer tid til å redusere farten når forholdene endret seg. Dette må være tilstrekkelig til å tilfredsstillende 4-14 selv om foretaket ikke angir avkortningens størrelse, jf. NOU 1987:23 s. 104 og FinKN 2015-303.

Varslet er også gitt "uten ugrunnet opphold". Foretaket varslet sikrede 17.11.22 om at det ville avkorte erstatningen pga. grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9. Dette var ca. to og en halv måned etter mottak av skademelding 5.9.22. I denne perioden er det blant annet gjennomført en samtale mellom sikrede og foretaket for å få en oversikt/avklaring av hendelsesforløpet, samt innhentet takst fra foretakets takstmann.

Spørsmålet er da om sikrede har fremkalt forsikringstilfellet ved grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd:

Har sikrede ved annen forsikring enn ansvarsforsikring grovt uaktsomt fremkalt forsikringstilfellet, kan forsikringsforetakets ansvar settes ned eller falle bort. Ved avgjørelsen skal det legges vekt på skyldgraden, skadeforløpet, om sikrede var i selvforskyldt rus, og forholdene ellers.

Rt. 1989 s. 1318 har følgende generelle utgangspunkt for begrepet "grov uaktsomhet":

For at en oppførsel skal kunne karakteriseres som grovt uaktsomt, må den etter mitt syn representere et markert avvik fra forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.

Sikrede har forklart at han kjørte i ca. 40 knop, som tilsvarer ca. 72 km/t. Dette er en veldig høy hastighet ved kjøring av båt og forutsetter at det er lite sjø. Båten var også relativt liten, som øker risikoen ved kjøring i høy fart. Sikrede har forklart at skaden skjedde da han kjørte fra mer skjermet farvann ut i åpen sjø. Han må ha vært klar over at det er mer bølger i åpen sjø enn innaskjærs og burde åpenbart ha senket farten før han kjørte ut i dønningene. Sikrede har vist til at båten har maks fart på 46 knop, men dette betyr ikke at det er forsvarlig å kjøre i tilnærmet maks fart ut i åpen sjø med dønninger. Risikoen ved kjøringen illustreres ved at passasjerene ramlet og betydelige skader på båten uten annen påvirkning enn dønninger. Sikrede hadde et åpenbart og enkelt handlingsalternativ, nemlig å senke farten betydelig før han kjørte ut i åpen sjø. Nemnda mener den høye hastigheten her må regnes som grovt uaktsomt.

Avkortning kan da finne sted under hensyn til blant annet skyldgrad, skadeforløp og omstendighetene for øvrig. Nemnda har delt seg i et flertall og mindretall ved vurderingen av avkortningens omfang.

**Finansklagenemnda Skades flertall, Trine-Lise Wilhelmsen og Merete Anita Utgård, bemerker:**

Flertallet mener avkortningen må settes til 50 %. Det dreier seg om en betydelig skaderisiko, og sikrede hadde et åpenbart og enkelt handlingsalternativ. Det er heller ikke angitt andre skadeårsaker enn altfor høy fart i forhold til bølgene.

**Nemndas mindretall, Alexander Venås, bemerker:**

Mindretallet mener avkortningen må settes til 25 %. Selskapet har ikke, verken i avslaget eller senere, tatt stilling til avkortningens størrelse, og sikrede har derfor ikke hatt foranledning til å kommentere det. Det er følgelig svært vanskelig å ta stilling til spørsmålet om avkortningens størrelse. Slik spørsmålet er sparsommelig opplyst, fremstår ikke sikredenes kjøring mer klanderverdig enn at avkortningen høyst kan settes til 25 %.

Avgjørelsen er avgitt under dissens.

#### **Finansklagenemnda Skades konklusjon**

Sikrede gis medhold.

*Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Merete Anita Utgård (selskapsrepresentant) og Alexander Venås (forbrukerrepresentant).*