

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2023-676

19.9.2023

If Skadeforsikring NUF

Lystbåt/fiskebåt

Skade på drev og propell – plutselig ytre?

Sikrede hørte et kraftig dunk i båten den 11.7.22 og trodde han hadde kjørt på noe. Dette mente han hadde ført til skade på båten drev og det ene propellbladet. Skadene ble meldt til foretaket. Foretaket avsto kravet og mente at skaden på drevet ikke skyldtes en "plutselig, tilfeldig og ytre hendelse". Foretaket viste til uttalelser fra egen takstmann om at skaden hadde oppstått over tid. Når det gjaldt skaden på propellbladet, mente foretaket at det ikke var dokumentert årsakssammenheng mellom hendelsen den 11.7.22 og skaden på propellbladet. Det ble vist til takstmannens uttalelse om at det var elding i såret og foretaket mente derfor det var en eldre skade som ikke kunne dokumenteres å ha oppstått i forsikringstiden. Sikrede var uenig og innhentet flere sakkyndige uttalelser som han mente dokumenterte at skadene skyldtes en "plutselig, tilfeldig og ytre hendelse". Nemnda kom til at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 115 374

Saksfremstilling

Saken gjelder spørsmål om skade på drev og propeller på sikredes båt er dekket av sikredes kaskoforsikring.

Det følger av sikredes kaskoforsikrings vilkårs pkt. 4.4 at den omfatter:

I tillegg til brann, tyveri -og hæververkskader dekker kaskoforsikringen skader som har oppstått plutselig som en følge av:

- 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

Sikrede meldte skade på sin båt (Nimbus 230 R, 2009-modell) den 16.7.22. Av skademeldingen fremgikk det at skaden skjedde den 11.7.22. Videre at:

Var på dagstur til B, to gjester i tillegg til min kone og meg. Kjørte hjemover og lå i "kø" ut av [...sundet]. Det kom et kraftig dunk i båten, trodde vi hadde kjørt på drivved el, men ingenting å se i kjølvannet. Ingen videre indikasjon på at noe var galt og fortsatte derfor mot hjemmehavn ([...kroken]). Økte farten, da vi var klar av fartsbegrenset område og lå i plan da vi opplevde en form for ulyd/vibrasjon i båten i tillegg til ytterligere

dunk i skroget. Stanset båten da vi var ute av skipsleden. Jeg gikk i vannet og dykket ned under båten for å se om det var noe som hadde hengt seg fast, men ingen ting å observere. Fortsatte i lav hastighet, 5-6 knop, til hjemmehavn. Sjekket daglig at båten ikke tok inn vann, men for å eliminere eventuelle problemer valgte vi å ta opp båten på henger i går kveld. Virker som om det "ratler" når man dreier om propellene (duo prop)

Ved beskrivelse av skaden i skademeldingen skrev sikrede følgende:

Ingen, for oss, synlige skader, men som tidligere beskrevet var det en vibrasjon i båten ved høyere hastighet (da vi lå i plan), ingen vibrasjon ved 5-8 knop, men det kom gjentakende dunk i skroget med ujevne mellomrom i denne farten. Med båten på henger virker det som om det er noe ratling når man snurrer propellene. Kan ikke huske at dette var tilfelle i våres da vi stoffet båten.

Båten ble besiktiget ved (J.M.) den 25.7.22. Av takstrapporten fremgikk det at skaden på drev ble vurdert som slitasje. Videre fremgikk følgende om skadeårsak/hendelsesforløp:

Båten er fraktet på båtenger til verkstedet etter det ble avdekket ulyd/vibrasjon under fremdrift. Drevet er demontert og det er avdekket sponpartikler og lagerkomponenter i drevolje, det er synlige skader på lagersats som på et tidligere tidspunkt må ha vært håndtert av utenforstående da det er synlige merker etter bruk av verktøy på dette. Lagerhavari skyldes ingen plutselig ytre påvirkninger da det er tydelige merker på dette etter håndtering, det er heller ingen tegn til ytre skader på hverken propellblader eller undervannshus som kan ha påvirket dette, samt splinehylse i u-huset er helt uskadet og er ikke utsatt for ytre belastninger. Konklusjon etter diagnose av drevet er at skader har oppstått som følge av lagerhavari på aksel i drivlinje i drevet, dette skyldes ingen form for plutselig ytre påvirkninger og har utviklet seg over tid ved bruk.

Verkstedet var enig i takstmannens vurderinger.

Den 27.7.22 avslo foretaket erstatningskravet med den begrunnelse at båten ikke hadde vært utsatt for en hendelse som var omfattet av forsikringen. I avslaget la foretaket til grunn at takstmannen og verkstedet hadde konkludert med at det ikke var noen synlige skader på skrog, propell eller annet som tilsa en plutselig ytre påvirkning.

Sikrede var uenig i takstrapporten og kom med flere bemerkninger. Sikrede anførte at en vesentlig del av hendelsesforløpet var blitt utelatt, herunder at sikrede mente han hadde kjørt på noe i vannet, og at båten fungerte som normalt forutfor hendelsen.

Videre anførte sikrede at båten hadde blitt vedlikeholdt av sakkyndige og henviste til fakturaer tilbake til 2014. Han var uenig i at det var synlige skader på lagersats som tydet på at båten hadde vært håndtert av utenforstående.

Sikrede var videre uenig i takstmannens konklusjon om at det ikke var noen ytre tegn til skade på verken propellblader eller undervannshus. Han anførte at det var en deformasjon på det ene bladet i den bakre propellen som ikke var observert før hendelsen 11.7.22. Til dette skal takstmannen ha svart at han hadde registrert skaden, men at det ikke var en ny skade ettersom han så en elding i såret, samt ingen synlige belastningsskader på drivverk eller splinehylse som hadde noe ved selve drevskaden å gjøre.

Videre i brevet fremgikk det at sikrede hadde forhørt seg med to V.P.-verksteder, som var produsenter av motoren, om de kunne uttale seg om skaden. De skal ha uttalt at DPS-A drev er svært slitesterke. De hadde ved to tidligere tilfeller sett tilsvarende skade på dette lageret som skyldtes at akslingen hadde falt i gulvet, uten at de kunne hevde at det var tilfellet i denne saken. Sikrede har anført at dette tilbakeviser takstmannens vurdering om håndteringsmerker.

Takstmannen kom med tilsvaret til sikredes uttalelser vedrørende takstrapporten. Han uttalte følgende:

Ved besiktigelsen ble drevet undersøkt grundig, her er det ingen tegn til nye ytre skader som skyldes en påkjørsel av noe eller et objekt i sjøen. Det er kun observert en liten deformasjon på den ene propellbladet som har elding i såret og av et omfang som ikke kan medføre noen skader på drivverket.

Propellaksel har ingen kast, propellens boss og spline-hylsen som alle er svakeste ledd er uskadet og har ingen tegn til belastningsskader.

Jeg kommenterer det ene lageret som er beskrevet i rapporten da det ser ut som tidligere håndteringsskader på dette, tidligere historikk på drevet er ukjent for meg men det er kommentert ut fra hva det ser ut som.

Om dette drevet i sin levetid har hatt vanninntrenging på et tidspunkt eller har utført tilstrekkelig vedlikehold som shimsing/trykktest er ikke dokumentert fra FT sin side så det kan jeg ikke kommentere.

Dette er helt klart å anse som en havariskade/maskinskade på drivlinjen og skyldes slik jeg og verkstedet med lang erfaring oppfatter skadens omfang.

I forbindelse med klagen til kundeombudet hos foretaket, engasjerte sikrede W.P. for å gjennomføre en målerapport av propellene på båten. Sikrede ba W.P. om å beskrive det som fremgikk av målerapporten, herunder hvilke skader de fant og hva som sannsynligvis har forårsaket skadene. W.P. kom med følgende uttalelse den 2.9.22:

Jeg viser til din mail fra 1. September med spørsmål om dine skadede propellere. Propellene er det eneste jeg kan uttale meg om. Jeg husker at du mente at du hadde vært borti noe med propellene under kjøring og da tok jeg en målerapport før og etter slik at du kunne se skaden. Det er helt klart at du har vært borti noe, det kan sees på målerapport 110822-2 og 110822-1 som er før reparasjon. Her er det for mye variasjon i stigningen på de forskjellige sektorer og det framgår at det er den framre som har fått mest skade. Det som er skadet her vil gi en ubalanse ved kjøring. Hvor mye eller hva du har vært borti er vanskelig å si noe om og hvordan det har påvirket drevet.

I forbindelse med klagen til Finansklagenemnda, innhentet sikrede ytterligere uttalelser om målerapporten. Sikrede var igjen i kontakt med W.P., og W.P. kom med ny uttalelse den 12.1.23 hvor følgende ble kommentert:

Jeg har fått din mail og venter bare på at jentene på kontoret skal finne arbeidsnotatene. Ellers så har jeg sett på måleresultatene og du har vært borti noe. Det er helt sikkert. Den skaden som ble målt på propellene var nok til at du merker ubalanse men jeg kommer tilbake med hvor mye statisk ubalanse det var.

Sikrede sendte målerapporten til P.T. hvor det ble sagt følgende:

Enligt protokollet från winrace kan man tydligt se att det varit en skada på båda propellrarna. En bräda eller sten. Protokollet efter visar att propellrarna är lagade.

Sikrede fremla videre faktura fra H.Y. fra 18.8.21. Fakturaen var fra tidligere eier. Av fakturaen fremgikk følgende:

Testkjørt båt PGA vibrasjoner i båt/drev. Avmontert drev for sjekk av kryss-disse er ok. Fjernet en del groe/rur på propellere. Montert drev på båt. Sjø satt båt. Sjekket injektorer med returmengde-injektorer er ok.

Sikrede anførte at denne fakturaen viste at drev var kontrollert. Det ble videre opplyst at ved opplegg av båten hadde også motor/drev blitt kontrollert, slik at det hadde vært jevnlig og godt tilsyn.

Sikrede har videre vist til e-post av 27.7.22 fra sikrede til takstmannen hvor det ble lagt ved bilde av propellen. Sikrede henviste til takstrapporten hvor takstmannen mente det ikke er skade på bakre propell. På vedlagte bilde mente sikrede at det var skade på innerste propell. Sikrede hevdet takstmannen ikke besvarte denne e-posten.

L.S.B.M. har i ettertid montert nytt drev på båten. Arbeidet ble utført 9.5.23. Sikrede har lagt ved faktura hvor følgende arbeidsbeskrivelse ble oppført:

Funnet nytt DP-S drev og pakket ut dette, sjekket oljenivå på drev (OK).

Sjekket oppretting av motor, den av ute av sine mål

Rettet opp motor, måtte ned ganske mye i front.

Rengjort alle bolter og skruer samt sjekket girvaier, rengjort og smurte opp vaier i enden mot drev
Smurt inn alle bolter og akslinger med fett.
Montert på drevet, samt justert girvaier
Sjekket trimsensor, trim og flaps, de fungerer.
Montert nye propellere.
Løftet ut båt, og startet opp, motor startet med en gang.
Brukte noe tid for å finne diagnosekontakt, den ligger bak tenningslås.
Sjekket gamle feilkoder, fikk opp feil på turbotrykk, på timetall 490, båten har nå gått 492.
Feilen var innaktiv, og ventil, og wastegate gikk løst, så slettet denne.
Prøvekjørte båten, fikk ingen feilmeldinger og motor fungerer bra.
Fikk ca 4100omdr, og 34,4 knop.

I forbindelse med arbeidet som ble gjort hos L.S.B.M. mente sikrede at feilen på turbotrykk ved timetall 490 sammenfalt med tidspunktet sikrede opplevde uhellet.

Videre har sikrede lagt ved bilde av alarm på instrumentpanel som viser feilmelding om "kolla motorn. Minskat moment". Bildet skal være tatt ved N. 11.7. kl. 16.58, som også sammenfaller med feilen L.S.B.M. så på sitt analyseapparat.

Sikrede spurte L.S.B.M. om disse feilmeldingene kunne indikere at propellene hadde møtt motstand fra et fast objekt. L.S.B.M. svarte følgende:

Hei [sikrede]

Det er vanskelig å være sikker og påståelig i slike tilfeller på hva som har skjedd,
Men at det har skjedd noe som utløste den alarmen ved 490 timer er det jo ingen tvil om.
Den er jo ikke kommet etterpå hva vi kan logge.
Vi hadde heller ingen feil nå med nytt drev og nye propellere.

Jeg vet jo ikke noe om det gamle drevet eller propellene da jeg ikke har sett noen av delene.

Men hvis du fikk store vibrasjoner etter dunk først foran på båten og deretter bak i båten høres det jo ut som du har truffet noe i vannet.

Sikrede har i det vesentlige anført at drevet og propellen på båten har blitt utsatt for en skade som følge av en tilfeldig, ytre plutselig hendelse. Sikrede hevdet at skadene skjedde da han den 11.7.22 hørte et kraftig dunk i båten imens han kjørte den, og da han økte farten opplevde han en ulyd/vibrasjon i båten i tillegg til ytterligere dunk i skroget. Det er videre anført at det ikke kan kreves at sikrede må vite konkret hva propellen har kjørt på. Sikrede har anført at det ikke har vært tidligere skader/utbedringer på drev.

Sikrede mener rapportene, uttalelsene og dokumentene han har fremlagt i saken må legges til grunn for hendelsesforløpet, og at han har sannsynliggjort at det foreligger skader som skyldes en tilfeldig, plutselig ytre hendelse. Sikrede har anført at skaden på bakre propellblad har skjedd i forbindelse med skadetidspunktet 11.7.22. Videre har sikrede anført at foretaket ikke har dokumentert sin påstand om at merkene på lagersats er som følge av at den tidligere har blitt tuklet med av utenforstående.

Forsikringsforetaket har i det vesentlige anført at drevet på båten ikke har blitt utsatt for en skade som følge av en tilfeldig, plutselig ytre hendelse, og det foreligger derfor ikke en skade som dekkes av kaskoforsikringen. Foretaket har videre anført at takstrapporten utført hos J.M. må legges til grunn for vurderingen. Ifølge takstrapporten var det snakk om en havariskade på drevet som har utviklet seg over tid ved bruk. Videre har foretaket anført at fakturaen fra H.Y. bekreftet at

tidligere eier hadde vibrasjoner i båten. Foretaket har anført at det er udokumentert påstand fra sikrede om at det ikke har vært tidligere skader/utbedringer på drev.

Videre har foretaket anført at de er enige i at det er skade på propellen, men det avgjørende er om båten ble utsatt for en hendelse den 11.7.22. I den forbindelse har foretaket anført at rapportene, de sakkyndige uttalelsene og dokumentene som sikrede har innhentet ikke vurderte skadeårsak og årsakssammenheng. Foretaket mener sikrede ikke har sannsynliggjort at det foreligger en skade som følge av en tilfeldig, plutselig ytre hendelse som oppstod i forsikringstiden.

Avslutningsvis har foretaket anført at skade på propellen ser ut til å være som følge av en ytre hendelse, men ettersom det er elding i såret, mener foretaket at skaden er gammel og ikke har årsakssammenheng med hendelsen den 11.7.22. Det er bevismessig uklart når skaden på propellen har skjedd, herunder om det skjedde under forsikringstiden, hva som har skjedd og om skaden ville vært dekket av forsikringen hvis den var blitt meldt på skadetidspunktet. Skaden på propellen ble taksert til kr 4 307, hvor egenandelen uansett var på kr 4 000. Båten ble forsikret fra og med 8.9.21.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig for skade på båt.

Nemnda mener denne saken reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for skriftlig saksbehandling, jf. vedtektene for Finansklagenemnda pkt. 4.1 bokstav d) hvorefter en sak kan avvises fra nemndsbehandling dersom "saken ikke lar seg behandle uten at dette i særlig grad går utover klageorganets effektivitet" og lov om godkjenning av klageorganer for forbrukersaker § 14 første ledd bokstav f). Det følger av Prop. 32 L (2015-2016) under pkt. 10.6.1.3 at avvisningsregelen kan benyttes "der klageorganet ikke anser tvisten å være egnet for deres behandling, for eksempel på grunn av bevissspørsmål", jf. også FinKN 2017-408 og 2018-077.

Nemnda forstår saken slik at partene er enige i at det foreligger skade på propell og drev, men er uenige i om skadene har årsakssammenheng med hendelsesforløpet den 11.7.22, herunder om de skyldes en tilfeldig, plutselig ytre påvirkning. Det er fremlagt flere takstrapporter med motstridende konklusjoner både om skaden skyldes en ytre påvirkning, om den utviklet seg over tid og om det evt. dreier seg om en ny skade oppstått ved støt mot gjenstand i vannet eller en gammel skade. Disse spørsmålene bør belyses med muntlige forklaringer i en hovedforhandling.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

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