

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-197

21.2.2025

Tryg Forsikring NUF

Lystbåt/fiskebåt

Innførsel av båt – sannsynliggjort eierskap – lovlig interesse?

A og B kjøpte en båt sammen i 2019. Deretter gikk båten charter i Karibia. A og B bestemte seg så for å innføre båten til Norge for å drive chartervirksomhet med B sitt selskap, C AS. Ifølge tolldokumentene ble båten innført av C AS. Det ble ikke betalt toll ved innførsel. Etter innførsel tegnet A forsikring på båten i eget navn. Båten var også registrert på A og B i skipsregisteret. Det oppstod så en skade på båten. Foretaket avslo ansvar fordi A og B eide båten da den ble innført til Norge, og fordi båten ikke var fortollet. Det ble vist til unntaket i vilkårene for gjenstander som ikke er tolldeklarererte. Klagerne avviste imidlertid at de eide båten ved innførselen. De fremla en kjøpekontrakt som angivelig viste at båten var overført til C AS. Klagerne anførte at de reelle eierforholdene måtte være avgjørende. Da C AS var reell eier, avviste klagerne at det skulle vært betalt toll ved innførselen. Ifølge klagerne var A forsikringstaker fordi A og B fortsatt var registrert som eiere av båten i skipsregisteret. Klagerne mente at de hadde informert foretaket om charterplanene og eierforholdene ved tegning av forsikringen. Foretaket avviste imidlertid at klagerne hadde informert dem om eierforholdene eller planene om chartervirksomhet ved tegning. Nemnda tok ikke stilling til hvem som var eier av båten, men viste til at dersom båten var solgt til C AS, var klagerens økonomiske interesse i båten opphørt fra det tidspunkt eiendomsretten gikk over. Dersom klagerne var eier av båten, var skaden ikke dekningsmessig ettersom det ikke var betalt toll for båten.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på seilbåt.

Klagere i denne saken er A og B som er sameiere i den skadede båten. A har som forsikringstaker tegnet båtforsikring med følgende vilkår:

6.1 LOVLIG INTERESSE

Forsikringsavtalen omfatter bare lovlig interesse som kan verdsettes i penger.

Gjenstander anskaffet i utlandet og ført inn til Norge uten tolldeklarasjon til en verdi som overstiger grensen for tollfri innførsel, er i sin helhet unntatt fra selskapets erstatningsplikt. Tilsvarende gjelder for gjenstander hvor det er utført tjenester eller reparasjoner i tilknytning til gjenstanden. Ved innførsel av flere gjenstander erstatter selskapet de gjenstander som har en samlet verdi under grensen for tollfri innførsel, dersom vilkårene for selskapets erstatningsplikt ellers er oppfylt. Grensene for tollfri innførsel er det som til enhver tid er fastsatt i tolloven med tilhørende forskrifter.

A og B kjøpte båten sammen sommeren 2019 via selskap S. Kjøpesummen var EUR 474 754. Båten ble levert i Frankrike og gikk deretter i chartertrafikk i Kariben en periode.

A og B bestemte seg senere for å innføre båten til Norge for å drive chartervirksomhet. Planen var ifølge klagerne at Bs selskap, C AS, skulle overta båten og drive chartervirksomheten. B er eneaksjonær i selskapet. Partene er uenige om båten ble overdratt til C AS før båten ble innført til

Norge. A og B har fremlagt en kjøpekontrakt datert 2.8.23 mellom dem og C AS. Avtalt kjøpesum var kr 9 000 000. Det er også fremlagt en faktura fra A/B til C AS på samme beløp.

G AS ble engasjert til å bistå med innførselen til Norge. Det er fremlagt tolldeklarasjon datert 24.8.23. Ifølge tolldeklarasjonen var C AS mottager av båten. C AS fikk fritak fra merverdiavgift, og det ble derfor ikke betalt toll ved innførsel.

I forbindelse med innførselen til Norge ønsket klagerne å bytte foretak for båten. A tok kontakt med Tryg på vegne av C AS og tegnet forsikring. Partene er uenige om hva som ble sagt angående båten eierskap og planene om chartervirksomhet ved tegning.

C AS arbeidet med å få offentlig støtte og inngå samarbeidsavtaler for chartervirksomheten. Selskapet mottok støtte fra kommune D og inngikk samarbeidsavtaler med flere selskaper.

Klagerne oppdaget i januar 2024 en vannskade på båten. Ifølge skademeldingen var sannsynlig skadeårsak is i lykkeventil. Foretaket sendte en takstmann til å undersøke skadene. Ifølge notatet ble takstmannen forklart at båten ble sjøsatt den 5.1.24, og at båtklubben hvor båten lå fortøyd hadde registrert at den fikk slagside i løpet av natten.

Foretaket engasjerte utreder som gjennomførte en telefonsamtale med forsikringstaker A. Ifølge uttrederens notat sa forsikringstaker at båten var privateid, og at planen var at den skulle brukes i næring fra 1.3.24.

Saksbehandler anmodet forsikringstaker om å sende inn dokumentasjon på hvordan båten var finansiert, eierforhold, kjøpekontrakt og tolldokumenter. Forsikringstaker svarte:

Båten er finansiert på følgende måte: * salg av 2 leiligheter, den ene var min, den andre var medeiers * salg av MC* lån med pant i hytte* lån med pant i hus* annen egenkapital i form av oppsparte midler* salg av driftsmidler i eget firma [C AS] * tok opp ekstra lån på tomt som deleier hadde, pluss at vi tok opp noen smålån for å toppfinansiere. Etter kjøp og overtagelse av båten har vi oppgradert båten betraktelig som har bidratt til at båten har økt i verdi fra kjøpesum. Det er ikke lån eller pant i båten. Båten eies av meg og [B] 50/50. [...]

Han la også ved et bilde av en utskrift fra Skipsregisteret datert den 10.6.22, tolldokumenter datert 24.8.23, nasjonalitetsbevis datert 18.7.22, faktura fra spedisjonsfirma datert 8.9.23 og kjøpekontrakt datert 28.2.19. Forsikringstaker forklarte at båten var unntatt mva. fordi den skulle brukes i næring.

Foretaket avslo kravet og anførte at båten var privateid av A og B ved innførsel til Norge i august 2023. A og B var registrert som eiere i Skipsregisteret, og A var forsikringstaker for båten under en privat forsikringsavtale. Foretaket mente derfor at det var gitt uriktig informasjon til tollvesenet i forbindelse med innførsel, noe som medførte at båten var uriktig fortollet uten innkreving av merverdiavgift. Foretaket viste til vilkårenes pkt. 6.1.

Forsikringstaker klaget på avslaget og hevdet at båten av praktiske grunner var registrert på ham og B som privatpersoner. Betalingshistorikk viste at firmaet hadde betalt sin andel. Han skrev følgende:

Fra vi bestemte oss for å ta den inn til Norge, har det hele tiden vært med tanke om å bruke den i næring i firmaet, med mål om å kunne leve av dette. 02.08.2023 ble det derfor utarbeidet og sendt faktura til oss fra selskapet, slik at båten ble eid 100 % av selskapet. Se vedlegg. At det samtidig ikke ble endret eierskap i Norsk Skipsregister er rett å slett en forglemmelse fra vår side, noe vi faktisk ikke tenkte over før denne saken dukket opp.

Forsikringstaker mente derfor at de ikke hadde gitt uriktige opplysninger til tollvesenet ved innførsel. Videre skrev forsikringstaker at båten var forsikret i hans navn fordi selskapet ikke hadde betalt kjøpesummen og B eide selskapet.

Båten ble 24.1.24 registrert på C AS i Skipsregisteret.

Utredet anmodet klagerne om opplysninger om finansiering av kjøpet i 2019 og dokumentasjon på salget i 2023, og dessuten om regnskapet for C AS og hovedboken til kontoen for båten.

Forsikringstaker svarte følgende angående dokumentasjon på salget i 2023:

Det er ikke foretatt noen betalinger fra [C AS] i forbindelse med salget/overdragelsen da dette blir ført som gjeld i regnskap 2023 til oss fra selskapet.

Salgssummen 9.000.000,- minus selskapet sin eierandel i sum 1.394.706,-.

Da er selskapet skyldig oss 7.605.294,-

Gjelden skal betales ned fortløpende til oss av driften av charter som vi forhåpentlig kan starte opp med fra mars i år.

Forsikringstaker forklarte også:

Jeg muligens feil-formulerte meg/mangelfullt angående eierforholdet. Siden båten ikke er 100% betalt av firmaet ennå, og vi ikke har kommet i gang med næringsvirksomheten slik at selskapet skaffer inntekter å kan starte på nedbetaling gjeld, å at båten ikke er solgt til eksternt firma men overdratt til C AS, å vi selv skal stå for næringsvirksomheten (charter), så føler man jo på ett visst eierforhold.

Utredet kontaktet regnskapsfører i C AS, som ifølge samtalenotatet forklarte følgende:

Båten ble kjøpt 01.07.2021 og regnskapsført med kr 4 617 000. Dette skulle deles mellom eierne av båten og det er gjort korrigeringer i regnskapet hvor selskapet har regnskapsført og betalt kr 1,2 millioner for sin andel av båten. De kr 1,2 millionene er depositum på åten og ble betalt for selskapet sin driftskonto i 2021. Det er ikke betalt mer for båten fra selskapet sin konto.

Det har vært mye frem og tilbake med båten. Regnskapsfører har sagt til eierne at hele båten bør stå i selskapet. Det har vært lite regnskapsføring siste året da hun ikke har fått bilag på aktivitet. Eneste som ligger i regnskapet for 2023 er bankgebyrer og slikt småting.

Ifølge notatet var regnskapsføreren ikke kjent med noe eierskifte på båten.

Foretaket fastholdt så avslaget med i det vesentlige samme begrunnelsen som tidligere.

Klagerne klaget på ny og viste til at foretaket ble gjort kjent med hensikten med innførselen av båten og planene om chartervirksomhet ved tegning. Det ble diskutert at han skulle forsikre båten i sitt navn frem til 1.3.24, da de skulle ha båten på land og gjøre den klar til charter for norske forhold. Klagen førte ikke frem.

I forbindelse med behandlingen for Finansklagenemnda er det fremsatt ny dokumentasjon. Klagerne har innhentet en uttalelse fra ny regnskapsfører hos C AS. Ifølge regnskapsføreren var det dårlig samarbeid mellom tidligere regnskapsfører og C AS. Regnskapsføreren forklarte at det vesentligste av regnskapsrelaterte arbeider ble levert på etterskudd – hvis det i det hele tatt ble tatt hånd om. Det var avdekket alvorlige mangler og feil ved tidligere regnskapsføring i selskapet. Ifølge regnskapsføreren gjaldt dette også rådgivning og assistanse vedrørende innførsel av båten, samt dokumentasjon og bokføring relatert til dette.

Klagerne krever dekning for skade på båten og bestrider at unntaket for gjenstander som er innført til Norge i strid med gjeldende tollregelverk kommer til anvendelse, jf. vilkårene pkt. 6.1. Eiendomsretten til båten var gått over til C AS før innførsel til Norge. A og B solgte båten til C AS for kr 9 000 000 før innføringen til Norge, jf. kjøpekontrakt datert 2.8.23. Partene utarbeidet kontrakten uten juridisk bistand, og har i etterkant laget en bekreftelse på at kontrakten skal forstås slik at eiendomsretten ble overført til C AS. At båten ikke er privateid underbygges også av at den er uegnet for privat bruk grunnet størrelsen. Videre viser selskapets regnskap fra 2023 at båten tidligere ble brukt til chartervirksomhet i Karibia. Båten ble importert til Norge for å brukes

til chartervirksomhet. De reelle eierforholdene er avgjørende for eiendomsrettens overgang, og ikke registreringen i skipsregisteret. Båten er derfor lovlig innført og fortollet. Foretaket har en tung bevisbyrde for at klagerne har jukset med avgifter ved innførsel.

Klagerne viser også til at foretaket har avvist dekning under rettshjelpdekningen fordi foretaket mener at båten er eid av C AS. Foretakets vurdering av ansvar i vannskadesaken er påvirket av et ønske av å slippe utbetalinger.

Klager bestrider regnskapsførerens kommentar om at hun ikke var kjent med noe eierskifte på båten. Regnskapsfører oversendte 9.10.23 tolldeklarasjon i saken for oppbevaring.

Tolldeklarasjonen viser at båten ble innført til C AS. I tillegg viser regnskapene for 2023 at båten er balanseført. Klagerne anfører at regnskapsføreren har blitt feilreferert eller så har hun uttalt seg feil.

Klagerne anfører at foretaket var kjent med at hensikten med innførselen til Norge var å drive chartervirksomhet. Klagerne sa også ifra om at båten ble overført til C AS ved innførsel. Partene avtalte at båten skulle forsikres på A frem til 1.3.24, da salget av båten ikke var registrert i Skipsregisteret. Etter det skulle båten forsikres på selskapet C AS. Som den profesjonelle parten kan foretaket ikke lukke øynene og ta imot betaling for forsikringen og deretter unndra seg ansvar ved å vise til faktiske forhold som det var kjent med ved tegning.

I forbindelse med nemndbehandlingen anfører klagerne at foretakets risiko er uendret av om C AS eller klagerne er forsikringstakere. At A står oppført som forsikringstaker må anses som en formell feil. Videre anfører klagerne at lovverket for tolldeklarerer er knyttet til bruk, altså om båten skal brukes i næring eller ikke. Det er ikke omtvistet at båten skulle brukes til næring.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at unntaket for gjenstander som er innført i strid med gjeldende tollregelverk kommer til anvendelse, jf. vilkårene pkt. 6.1. Det er ikke sannsynliggjort at båten ble lovlig fortollet ved innførsel til Norge. Forsikringstaker oppga til utreder at han og B eide båten sammen. Dette underbygges også av opplysninger i Skipsregisteret. Videre har regnskapsfører for C AS opplyst at hun ikke var kjent med noe eierskifte på båten. Det er ikke fremlagt dokumentasjon på transaksjoner som tilsier at eierskapet reelt sett er overført til C AS. Det burde også fremgå av ligninger og offentlige regnskap for 2023 dersom salget i august 2023 var reelt. Ettersom båten var privateid, ble det gitt uriktig informasjon til tollvesenet i forbindelse med innførselen. Dette har medført at båten ble uriktig fortollet uten innkreving av merverdiavgift.

Foretaket bestrider at det var kjent med hensikten med innførselen og planene om chartervirksomhet ved tegning. Klageres fremtidige planer er uansett ikke relevant for hvilket eierforhold som forelå da båten ble innført, herunder om båten var lovlig fortollet.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig for skade på båt.

Det er uklart for nemnda hvem som eier båten. I løpet av saken har forsikringstaker gitt ulike forklaringer på hvem som er eier, og de fremlagte vitneforklaringer og andre bevis taler i begge retninger. Nemnda behøver imidlertid ikke ta stilling til dette fordi den er kommet til at skaden uansett ikke er omfattet av forsikringen.

Det fremgår av forsikringsbeviset at A er forsikringstaker. Det følger videre av Båtforsikring pkt. 1 at forsikringen gjelder for den som er nevnt i forsikringsbeviset. Dette betyr at fal. § 7-1 tredje ledd om medforsikring for eier registrert i båtregisteret ikke gjelder, jf. fal. § 7-1 fjerde ledd. Forsikringen omfatter i så fall kun As økonomiske interesse i båten.

Klagerne var registrert som eiere av båten i Skipsregisteret frem til foretaket avsto dekning. Det er da en presumsjon for at klagerne også er reelle eiere av båten, jf. FinKN 2015-028. I så fall gjelder forsikringen for As økonomiske interesse i båten, men ikke for Bs interesse som medeier siden B ikke var medforsikret.

Med disse utgangspunktene blir dekningsspørsmålet som følger:

Dersom selskapet C er reell eier av båten, har klagerne ikke krav på erstatning etter forsikringsavtalen. Det er et grunnleggende forsikringsrettslig prinsipp at man må ha en økonomisk interesse i gjenstanden for å ha krav på erstatning. En økonomisk interesse i en gjenstand forutsetter at man har en rettighet i gjenstanden. Dersom det legges til grunn at klagerne har solgt båten til C, har deres økonomiske interesse i båten opphørt fra det tidspunkt eiendomsretten gikk over, jf. eksempelvis FinKN 2024-541 og 2018-035. Klagerne har derfor ikke krav på erstatning om C er eier av båten.

Dersom klagerne eier båten, dekker forsikringen As økonomiske interesse i denne. I så fall er det spørsmål om vilkårene pkt. 6.1 kommer til anvendelse:

Forsikringsavtalen omfatter bare lovlig interesse som kan verdsettes i penger.

Gjenstander anskaffet i utlandet og ført inn til Norge uten tolldeklarasjon til en verdi som overstiger grensen for tollfri innførsel, er i sin helhet unntatt fra selskapets erstatningsplikt. Tilsvarende gjelder for gjenstander hvor det er utført tjenester eller reparasjoner i tilknytning til gjenstanden. Ved innførsel av flere gjenstander erstatter selskapet de gjenstander som har en samlet verdi under grensen for tollfri innførsel, dersom vilkårene for selskapets erstatningsplikt ellers er oppfylt. Grensene for tollfri innførsel er det som til enhver tid er fastsatt i tolloven med tilhørende forskrifter.

Etter andre avsnitt gjelder forsikringen ikke for gjenstander som er anskaffet i utlandet og innført til Norge uten tolldeklarasjon til en verdi som overstiger grensen for tollfri innførsel. Vilket må leses slik at gjenstanden må være korrekt tolldeklarerert. Dersom man unnlater å betale toll ved å oppgi uriktige opplysninger til tollvesenet, kan gjenstanden ikke anses som tolldeklarerert. Unntaket er objektivt, og det er ikke krav til skyld. Det har altså ikke betydning om sikrede unnlater å betale toll med vilje eller pga. en misforståelse.

Klagerne har ikke anført at vilkåret er ugyldig, og det er godtatt i nemndspraksis, jf. FinKN 2016-345.

Grensen for tollfri innførsel er kr 6 000. Ettersom båten kostet over kr 6 000, skulle klagerne ha betalt toll ved innførsel. Dette tilsier at båten er unntatt dekning etter pkt. 6.

Klagerne avviser imidlertid at båten er innført til Norge uten tolldeklarasjon. Det vises til tolldeklarasjonen fra 24.8.23. Klagerne anfører at båten er unntatt merverdiavgift fordi den skulle brukes til chartervirksomhet.

Ifølge tolldeklarasjonen innførte C båten til Norge uten betaling av toll fordi båten var fritatt for merverdiavgift. Hjemmelen for fritaket er merverdiavgiftsloven § 6-9 første ledd bokstav a. Bestemmelsen angir at "omsetning" for "fartøy på minst 15 meter til bruk for persontransport mot vederlag" er fritatt merverdiavgift. Ettersom bestemmelsen gjelder fritak for "omsetning", må den forstås slik at den retter seg mot næringsdrivende. En privatperson kan derfor ikke påberope seg bestemmelsen. Klagerne skulle følgelig betalt toll ved innførsel.

Dersom klagerne unnlot å betale toll fordi de trodde at de ikke hadde plikt til det, er dette en rettsvillfarelse som de selv bærer risikoen for, jf. FinKN 2021-562.

Siden det ikke er betalt toll for båten, kan ikke båten anses som tolldeklarerert. Båten er derfor unntatt dekning, jf. pkt. 6.

Klagerne anfører at foretaket er ansvarlig for skaden fordi forsikringstaker informerte foretaket om planene om charter ved tegning. Videre mener forsikringstaker at det ble bestemt at båten skulle forsikres i hans navn. Foretaket bestrider at det ble gjort kjent med hensikten med innførselen og planene om chartervirksomhet ved tegning.

Det er ikke fremlagt dokumentasjon på hva som ble sagt på tegningstidspunktet. Nemnda kan ikke ta stilling til hvilken forklaring som er riktig basert på skriftlig saksbehandling. Klagerne har bevisbyrden for at foretaket er erstatningsansvarlig. I fravær av dokumentasjon, er det ikke sannsynliggjort at klagerne sa til foretaket at de skulle drive charter, og at C var reell eier av båten ved tegning. Følgelig er ikke foretaket erstatningsansvarlig på annet grunnlag enn forsikringsavtalen.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

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