

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-598

10.6.2025

Tryg Forsikring NUF

Lystbåt/fiskebåt

Maskinskade – oppstått som følge av plutselig, ytre påvirkning?

Sikredes båt ble skadet som følge av at den falt ned fra bukker den var satt på i forbindelse med opptak på land den 11.6.20. Foretaket dekket utbedring av skader på skrog etter hendelsen. Den 12.7.21 tok sikrede kontakt med foretaket på ny, og opplyste om at turboen i båtens motor var ødelagt. Foretaket avsto å erstatte skaden 26.7.21. Etter foretakets syn var det ikke sannsynliggjort årsakssammenheng mellom at båten falt ned og motorskaden. Avslaget ble påklaget av sikrede. Etter klagebehandling opprettholdt foretaket avslaget den 30.8.21. Sikrede engasjerte deretter advokat, og det ble rettet en ny henvendelse til foretaket 6.4.22. Foretaket foretok en ny vurdering av saken og avsto kravet i brev 25.5.22. I brevet ble det vist til tidligere oversendt informasjon om klagemuligheter. Sikrede fastholdt at skaden på turboen var en dekningsmessig følgeskade av hendelsen 11.6.20. Foretaket anførte prinsipalt at krav i saken var foreldet, jf. fal. § 8-5 (2). Subsidiært anførte foretaket at det ikke var dokumentert at vilkårene for ytterligere erstatning var oppfylt. Nemnda kom til at skadene på turboen ikke var dekningsmessige, og viste til at det ikke var tilstrekkelig sannsynliggjort at skadene var en følge av fallet fra bukkene.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: ca. kr 150 000

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for skade på turbo under sikredes båtforsikring.

Sikrede har fritidsbåtforsikring med blant annet følgende vilkår:

2. TILFELLER SOM KAN GI RETT TIL ERSTATNING

2.1. KASKO

Følgende er dekket(...)

Transport, slipp og løft

Skade på båten, oppstått ved tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning i forbindelse med transport, slipp eller løft, er dekket.

Hjemtransport av nyanskaffet båt, kjøpt utenfor Norge, er ikke dekket.

(...)

Sikredes båt ble skadet 11.6.20 under slippsetting da båten falt ned fra bukkene den var satt opp på. Skademeldingsskjema datert 3.8.20 opplyste blant annet at skaden var oppstått på «skrog og kanskje motoren».

Foretaket bekreftet dekning og dekket utbedring av kaskoskadene ved M.

Sikrede kontaktet 12.7.21 foretaket pr. telefon, og opplyste om at turboen i båtens motor var ødelagt. Hun mente dette hadde sammenheng med skaden som oppstod i juni 2020.

Foretaket innhentet uttalelse fra takstmann C datert 12.7.21. Uttalelsen opplyste at båten ble undersøkt av mekaniker i 2020, og at det da ikke ble funnet feil:

[D]en gang båden blev skadet var der en motor mand ude og undersøge båden inden den sejlede omkring Skagen og hant fandt ingen fejl.

De eneste fejl der blev fundet var lejer ved skrue aksler som M værft har udskiftet.

Jeg kan ikke se hvordan den skade i bunden af båden har noget med turbo at gøre.

Måske fordi turboen har stået stille snart et år, men kan ikke se at det har noget med skaden at gøre.

Foretaket avslo dekning i e-post 26.7.21, som også viste til sikredes klagemuligheter og informerte om foreldelsesfristen på seks måneder i fal. § 8-5.

Sikrede påklaget avslaget på telefon dagen etter, men foretaket opprettholdt sin vurdering i e-post 14.8.21.

Sikrede henvendte seg på nytt til foretaket 17.8.21. Foretaket noterte at hun hevdet hun og hennes mann var uskyldige i skaden, og at takstmann i D hadde bedt dem kjøre båten til A. Hun anførte at støttebeina på motoren var vridd, og at motoren ikke var festet slik den skulle, slik at skaden inntraff. Hun anførte til slutt at hun hadde avskrevet seg alt ansvar, formentlig i forbindelse med kjøring av båten.

I skriftlig klage på avslaget datert 18.8.21 opplyste sikrede at hun var enig i at skade på turboen ikke kunne ha skjedd da båten ble tatt opp i H. Hun forklarte imidlertid at takstmann C hadde spurt hennes mann og M om båten kunne kjøres til A dersom den ble midlertidig reparert, at M hadde akseptert dette, men at de hadde avtalt å være uten ansvar om noe skulle skje. Sikrede forklarte videre at motoren var i orden da de reiste fra N, og at drivstofforbruket på turen ned var normalt, men at det på turen til A var unormalt høyt. Dette tilsa skade på motoren.

Foretaket gjentok avslaget den 30.8.21. Det var ikke noe i skaderapporten som tilsa at turboen var skadet som følge av hendelsen på verftet året før. Sikrede ble på nytt orientert om klageadgang, samt seksmånedersfristen etter fal. § 8-5 og følgen av fristoversittelse.

Sikrede klaget 6.4.22 på nytt til foretaket og anførte at M – i motsetning til det foretaket hadde lagt til grunn – hadde avkreftet at de hadde gjort noen vurdering av motorene.

Sikrede sendte 13.5.22 nytt brev. Brevet var vedlagt en e-post fra A hos K, som uttalte at turboen var skadet som følge av at et rustflak var falt av og hadde kilt seg i turboen, slik at den ble ødelagt.

Foretakets takstmann kontaktet A, som oversendte bilde av turboen. Bildet viste mye rust innvendig i turboen, og at rustflak innvendig i turboen hadde løsnet, og turboen hadde kilt seg. Ifølge foretaket var det etter takstmannens vurdering tilfeldig om skaden hadde skjedd på vei fra H til A. Takstmannen vurderte at turbobhavari ville skjedd uavhengig av skaden, som følge av aldersslitasje og rust.

Foretaket fastholdt avslaget i brev 25.5.22 som avslutningsvis uttalte:

[F]or ordens skyld viser vi til tidligere oversendt informasjon om videre klagemuligheter.

Sikrede henvendte seg på nytt til foretaket 27.6.22:

Tryg har bevisbyrden for at feilen – som det er sannsynliggjort at skjedd som følge av hendelsen – har skjedd som følge av slitasje og rust og at dette ville skjedd uavhengig av ytre påvirkning. Det er ikke tilstrekkelig å vise til at det forekommer rust.

Det var ytterligere korrespondanse mellom sikrede og foretaket utover sommeren/høsten 2022, uten at foretaket endret standpunkt i saken.

Sikrede skal så ha kontaktet foretaket pr. e-post ved flere anledninger i 2023, der e-postene ble blokkert som følge av mistanke om virus. Henvendelsene ble derfor stående ubesvarte. Da dette ble avdekket ble kontakten gjenopprettet i 2024. Sikrede fremla en sakkyndig vurdering fra P datert 2.3.23:

Heisann og beklager sent svar (F.), har vært borte pga, sykdom.

Men har fått kikket nøye på turboene, i ene akslingen så er det 1,7mm som den har blitt bøyd. Den andre er 1, 1 mm bøyd.

For å få til det her så må det ha vært en kraftig smell, og med tanke på at båten ble mistet, som igjen veier noen tonn så stemmer jo dette overens.

Er også masse sprekker i begge turbinhjul, dette kan komme pga. at skjold som er mellom turbinhjul og lagerhus har gnisst (friksjon) som har gjort dette så varmt at det tilslutt vil sprekke opp.

Litt småskader på kompressorhjul og kompressorkåper. det har gått litt borti- som er forståelig da begge akslingene var bøyd etter sammenstøt.

Turbinhusene var så som så, en liten ripe i ene eksoshuset men det kan gå vekk.

Anbefaler enten renovering eller nye turboer.

Foretaket fastholdt sitt avslag i saken, men tilbød sikrede en minnelig erstatning på kr 15 000 for å kompensere for lang svartid i saken. Sikrede aksepterte ikke foretakets tilbud om minnelig løsning.

Sikrede krever dekning for skade på turbo, og anfører at skaden skyldes sammenstøtet som førte til skader på skroget, da båten falt ned fra bukkene under slippsetting. Sikrede viser til fagkyndig uttalelse som dokumentasjon. Båten er utstyrt med to motorer med hver sin turbo, som begge er skadet. Det fremstår som svært lite sannsynlig at begge turboer – tilfeldigvis – skulle ha rustet og blitt skadet samtidig som følge av slitasje og elde.

Sikrede bestrider at kravet er foreldet. Partene ble i korrespondanse i september 2022 enige om at sikrede kunne fremlegge dokumentasjon som kunne underbygge skadeårsaken og dermed kravet. Dette var dermed en avtale om at foretaket ikke skulle påberope seg foreldelse dersom årsaksforholdene kunne dokumenteres. Det ble ikke gitt en eksakt frist for slik redegjørelse.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at kravet er foreldet. I foretakets avslag 30.8.21 ble seksmånedersfristen, jf. fal. § 8-5 (2) påberopt. Fristen for å klage utløp 30.1.22. Foretaket bestrider at det har avtalt å foreta en ny vurdering av saken og se bort fra at kravet er foreldet. I 2022 ble sikrede gitt et kort vindu til å fremlegge ny dokumentasjon. Denne muligheten ble ikke benyttet.

Foretaket anfører subsidiært at det ikke er dokumentert at vilkårene for erstatning er oppfylt.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig for skade på turbo, herunder om klagefristen i fal. § 8-5 annet ledd er oversittet.

Sikrede har fritidsbåtforsikring med blant annet følgende vilkår:

2. TILFELLER SOM KAN GI RETT TIL ERSTATNING

2.1. KASKO

Følgende er dekket(...)

Transport, slipp og løft

Skade på båten, oppstått ved tilfeldig, plutselig og ytre påvirkning i forbindelse med transport, slipp eller løft, er dekket.

Hjemtransport av nyanskaffet båt, kjøpt utenfor Norge, er ikke dekket.

(...)

Forsikringen omfatter skade oppstått «ved» plutselig og ytre påvirkning i forbindelse med bl.a. «slipp». Formuleringen «ved» betyr at slippet må være årsaken til skaden, dvs. at slippet må være en nødvendig betingelse for at skaden oppsto.

Det ble ikke dokumentert skade på turboen i forbindelse med reparasjon av skaden på skroget da båten 11.6.20 falt ned fra bukkene under slippsetting.

Sikrede viser til Ps vurdering fra 2023, som bl.a. sier:

For å få til det her så må det ha vært en kraftig smell, og med tanke på at båten ble mistet, som igjen veier noen tonn så stemmer jo dette overens.

Det at skadebildet «stemmer overens» med at båten ble mistet, betyr ikke at fallet ett år tidligere er en sannsynlig årsak til skaden. Vurderingen er dessuten gjort mer enn 1 ½ år etter motorhavariet. Nemnda kan ikke se at denne vurderingen gir tilstrekkelig grunnlag for å sannsynliggjøre at skaden skyldes fallet.

Nemnda viser også til at det gikk mer enn ett år fra fallet fra bukkene til skaden på turboen materialiserte seg. Tidsperspektivet taler i seg selv mot at det foreligger årsakssammenheng. Det er også funnet rust i turboen, som er en mulig skadeårsak. Det er uklart for nemnda om rustflak kom inn i turboen som følge av fallet fra bukkene, eller om rust er en følge av slitasje som uavhengig av fallet ville ført til skade på turboen.

Slik saken er opplyst kan nemnda ikke se at det er tilstrekkelig sannsynliggjort at skaden på turboen er en følge av fallet fra bukkene.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Elisabeth Okkenhaug (bransjerepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).