

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-726

27.6.2025

If Skadeforsikring NUF

Lystbåt/fiskebåt

Dekningsmessig skade på båtmotor – tæring – resultatansvar?

Sikrede fikk motorproblemer 18.7.24, og båten ble etter avtale med foretaket slept til verksted 19.7.24. På grunn av ferieavvikling ble motoren først undersøkt 30.7.24. Ved undersøkelsen ble det avdekket sjøvann i sylindern, og videre tiltak ble vurdert som nytteløse, da motoren hadde stått med vann i systemet i 14–15 dager. Feilsøking viste at vannet hadde trengt inn gjennom tæringsskader i bukkhornet ved eksosmanifolden. Foretaket avsto kravet med henvisning til at skaden skyldtes tæring, som var unntatt fra dekning både under kasko- og motor-/girskadeforsikringen. Det ble også anført at sikrede ikke hadde dokumentert en plutselig og uforutsett skade. Sikrede på sin side hevdet at det hadde oppstått en plutselig og uventet hydrolock, som kunne ha forårsaket en mekanisk skade. Etter sikredes syn utelukket ikke det forhold at årsaken var gradvis tæring, at skaden i seg selv var dekningsmessig. Det ble videre anført at foretakets håndtering førte til at en begrenset skade utviklet seg til et totalhavari. Foretaket opprettholdt sitt avslag og avviste at det på noe tidspunkt hadde overtatt omsorgsansvaret for motoren. Nemnda kom i sin vurdering til at skaden var omfattet av unntaket for tæring, og at det heller ikke var sannsynliggjort at totalhavariet hadde oppstått plutselig. Videre kom til nemnda til at foretaket ikke var ansvarlig for en eventuell forsinkelse/feil fra verkstedets side.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for kondemnert båtmotor.

Sikredes båt er forsikret med kaskoforsikring, som ifølge pkt. 5.4 omfatter bl.a.:

- skade ved sammenstøt, kantring, synking eller annen tilfeldig, plutselig ytre påvirkning,

Båten er også dekket med motor- og girskadeforsikring, som ifølge pkt. 5.5 omfatter:

kostnader til reparasjon av mekanisk eller elektronisk skade i motor, girkasse og kraftoverføring som hindrer fortsatt fremdrift av båten og som skjer plutselig og uforutsett.

Forsikringen dekker ikke skade som

- skyldes eller er en følge av, gradvis forringelse, råte, korrosjon eller annen tæring, slitasje, eller issprengning

Forsikringen unntar i pkt. 5.7:

- den del av skaden som skyldes materialtretthet, råte, korrosjon eller annen tæring. Dog erstattes følgeskaden dersom årsaken til skad faller inn under foregående punkter,
- ...
- skade på motor alene, med mindre skaden er en følge av brann, lynnedslag, eksplosjon, tyveri, hæverk, sammenstøt, eller at skroget også har vært utsatt for kantring, eller synking eller ved brudd på rigg/mast eller det er angitt i forsikringsbeviset,

Forsikringen har følgende oppgjørsregler i pkt. 10:

Kan skaden repareres erstattes reparasjonsomkostningene. Er det etter lfs mening ikke lønnsomt å reparere de enkelte deler, skiftes de med likeverdige, - eller i det alt vesentlige likeverdige-, deler. Hvis reparasjonen skjer ved innsetting av nye deler, og de utskiftede deler er forringet som følge av tidligere ikke utbedrede skader, slitasje, gradvis forringelse, korrosjon, konstruksjonsfeil, materialfeil e.l. gjør lf et skønnsmessig fradrag for forbedringen. Ved innsetting av nye deler i rigg, gjøres alltid minst et fradrag etter bestemmelsene i dette kapittel.

Er en fullstendig reparasjon umulig, eller det vil medføre urimelige omkostninger i forhold til skadens innvirkning på fartøyets funksjon eller sjødyktighet, avgjør lf hvorledes reparasjonen skal utføres. Ved reparasjon har sikrede krav på å få brakt fartøyet i sjødyktig stand. Det kan ikke kreves erstatning for tap som følge av at det etter reparasjonen er forringet i verdi, eller er forringet som regattabåt.

Reparasjon kan ikke påbegynnes uten lfs samtykke.

lf kan avgjøre hvor reparasjonen skal foretas.

lf har rett til å bestemme at reparasjon skal foretas.

Sikrede fikk problemer med båtmotoren 18.7.24 og meldte sak til foretaket per telefon samme dag.

Det ble opplyst at motoren ble kjøpt ny i 2014, og at all service var utført av mekanikere ved forhandler og båtverksted A. Sikrede hadde videre vært i kontakt med importøren, som anbefalte å sende motoren til fabrikken i Sverige for nærmere undersøkelse. Verkstedet A hadde ifølge sikrede mulighet til å demontere motoren og forestå forsendelsen til produsenten for videre vurdering.

Etter avtale med foretaket ble båten 19.7.24 slept til verksted A for undersøkelse. Undersøkelsen først gjennomført den 30.7.24 pga. ferieavvikling og vanskeligheter med å skaffe mekaniker. Mekanikeren observerte ved undersøkelsen sjøvann i sylinder. Den påfølgende dagen skal takstmann ha blitt informert, og det ble besluttet at det ikke var hensiktsmessig å iverksette ytterligere førstehjelpstiltak, ettersom motoren da hadde stått med vann i systemet i 14–15 dager.

Båten ble 16.8.24 heist på land. Mekaniker avdekket etter feilsøk at årsaken til vanninntrengingen var «tærehull» i bukkhornet knyttet til eksosmanifoldet. Fra skaderapporten utarbeidet 19.8.24 hitsettes:

Motoroljen hadde kommet ut peilerøret, dette pga økt veivhustrykk. Motor ble forsøkt 'tørnet' for hand men stoppet på et punkt. Det ble da mistenkt væske i sylindere og en dyse ble tatt ut, der ble det funnet saltvann. Ladeluftkjøler ble demontert og trykktestet, denne ble funnet i orden.

Vi demonterte deretter eksosmanifold og 'bukkhorn', der var det mye vann og saltkrystaller på innsiden, det var det også i alle eksosportene i topplokket. Vi trykktestet manifold og bukkhorn hvor det ble avdekket en stor lekkasje i bukkhornet. Vi kappet dette i to og kunne avdekke 2-3 tærehull hvor vannet rant fritt rett inn i eksos (se vedlagt video).

Eksosmanifold og bukkhorn er konstruert med en innerkappe (hvor eksosen går) og en ytterkappe (kjølekappe for vannet strømmer). Når det oppstår en lekkasje mellom disse kappene så vil vannet trenge inn i eksosen og inn over stempeltoppen, og vann/væske kan ikke komprimeres og det oppstår en såkalt hydra-lock.

Når en hydra-lock oppstår med motor i gang eller under oppstartsfase med startmotor så er det store krefter i sving. Det kan resultere i for eksempel knekt stempelfjærer, bøyd veivstaker, sprekk i stempel etc.

Hva som er følgeskaden av hydra-locken i dette tilfelle er bare spekulasjoner, men mistenker at det enten er sprekk i stempel eller defekte stempelfjærer siden resultatet av de medfører til økt veivhustrykk.

For å finne ut det totale skadeomfanget så må motor ut av båten og demonteres totalt.

Foretaket avsto kravet 25.8.24 med henvisning til at forsikringen ikke dekket skade som skyldtes tæring, jf. vilkårenes pkt. 5.5.

Sikrede sendte spørsmål til importør 21.8.24 om lekkasje i bukkeben mellom manifoil og turbo var et kjent problem, hvorpå importøren svarte 26.8.24:

Nei. Dette er ikke et kjent problem.

MD VGT motorene har støpte manifolder i sjøbestandig aluminium. Vi har ikke hatt noen tilsvarende skader på noen MD motorer i Norge, som jeg er kjent med.

Sikrede innhentet også rapport fra B utarbeidet 28.8.24. Fra rapporten hitsettes:

Conclusion:

Heat Exchanger was opened mechanically from the outside. The examination of the exhaust pipe shows that some corrosion/hole was previously covered with unknown material from outside through the frost plug. Looks like corrosion have started from seawater side and afterwards gone through to exhaust manifold and caused corrosion inside the exhaust pipe as well.

Avslaget ble påklaget til foretakets klageombud 28.8.24. Det ble prinsipielt anført at hull i bukkhornet ikke skyldtes gradvis slitasje/tæring, men upåregnelig materialsvakhet. Subsidiært ble det gjort gjeldende at saltvannsskadene utgjorde en dekningsberettiget følgeskade. Atter subsidiært anførte sikrede at skadeomfanget var vesentlig forverret som følge av foretakets manglende skadebegrensende tiltak.

Foretakets kundeombud opprettholdt avslaget 30.9.24.

Sikrede innhentet uttalelse fra fagkyndig C. Fra rapporten datert 16.10.24 hitsettes:

Skade skal ha blitt meldt den 18. juli 2024. Av vurderingen fra IF går det fram at motoren først ble undersøkt av mekaniker den 30. juli 2024. Dette pga ferieavvikling. Da hadde motoren angivelig stått 14-15 dager med saltvann i motoren, og forsikringsselskapets takstmann vurderte at det ikke var lønnsomt å fortsette førstehjelpstiltak.

Undertegnede reagerer på dette. Etter mitt faglige skjønn er det helt avgjørende når det meldes om motorskade å forsikre seg om at motoren ikke blir utsatt for saltvannspåvirkning. Dette må straks avklares og ved mistanke må det settes inn tiltak umiddelbart for å unngå ytterligere skade. Det vil være naturlig å åpne dreneringsplugg og tømme motoren for olje og fylle opp motoren med diesel for å hermetisere den. Motoren må da kinnes, typisk ved bruk av batteri. For å være helt sikker må prosessen gjentas to ganger. At selskapet lar det gå ukesvis før motoren blir undersøkt framstår som en uforsvarlig håndtering.

Dersom motoren hadde vært forsvarlig håndtert uten ugrunnet opphold, er det en reell mulighet for at motoren kunne vært reddet uten større utskiftninger. Motoren skal i følge eier bare ha gått 5-600 gangtimer, som ikke er spesielt mye. Den delen hvor det skal ha oppstått hull er utskiftbar uten større kostnader. Ut i fra mekaniker ... rapport[A] kan det ha oppstått noe mekanisk skade som følge av vanninntrengingen uten at dette er nærmere redegjort for. Ved mistanke om mekanisk skade kan man måle kompresjon i sylindere mv. Men ettersom motoren hadde saltvannsinntrengning over flere uker på dette tidspunktet, så ville en slik undersøkelse ikke latt seg gjøre.

Videre er jeg gjort kjent med [B] ... sin rapport, og jeg har sett bildene av manifoldet etter at dette har vært demontert. Der ser man tydelig spor etter et hull e.l. som har vært forsøkt reparert på en uprofesjonell måte. Motoren skal ha vært kjøpt ny, og det skal kun ha vært gjort reparasjoner fra to mekanikere hvorav den ene er nevnte ..., og noe slikt reparasjonsforsøk kan i følge eier ikke ha skjedd i hans tid som eier. Dermed framstår det som en type produksjonsfeil som har vært der fra motoren ble levert ny fra fabrikk.

Saken ble bragt inn for Finansklagenemnda 5.11.24.

Sikrede krever dekning for skaden under båtforsikringen og anfører at det oppsto en plutselig og uventet hydra-lock, som igjen kan ha forårsaket noe mekanisk skade. Skaden må dekkes selv om den utløsende årsaken til at hydra-lock oppsto kan skyldes gradvis slitasje i bukkhornet/eksosmanifold.

Sikrede anfører at årsaken til at motoren ble kondemnert ikke er lekkasjen i bukkhornet, men de etterfølgende saltvannsskadene. I henhold til pkt. 5.7 i vilkårene er foretaket erstatningspliktig for følgeskader. Foretaket synes å legge til grunn at pkt. 5.7 kun gjelder den ordinære kaskoforsikringen og derfor ikke er relevant ved motorskade. Dette gir etter sikredes syn ikke mening, ettersom punktet inneholder flere generelle begrensninger som må anses å gjelde uavhengig av skadetype, enten det er tale om kaskoskade, personskaade eller motorhavari. Eventuell uklarhet i vilkårene må tolkes i sikredes favør.

Sikrede hevder også at foretakets håndtering førte til at en begrenset skade utviklet seg til totalhavari. Motorproblemer ble meldt 18.7.24, og det antas at skadene da var reparerbare til moderate kostnader. Først 25.8.24 ble det konkludert med at skaden ikke var dekningsberettiget. I mellomtiden hadde motoren totalhavarert som følge av langvarig saltvannspåvirkning og manglende strakstiltak. Sikrede mener dette fører til et urimelig resultat, da totalhavariet ikke kan tilskrives komponenten med tæringsskader.

Sikrede bestrider at han selv valgte verksted. Det foreligger ingen avtale mellom sikrede og verkstedet, og det var foretaket som dekket kostnadene for arbeid utført i juli/ august 2024. Sikrede hadde ikke nødvendig fagkunnskap til å vurdere skadeomfang eller tiltak, og la til grunn at foretakets takstmann håndterte saken i tråd med krav til rask skadevurdering og nødvendige skademinimerende tiltak. Å legge foretakets tilnærming til grunn innebærer at det ikke har ansvar for skademinimering før det foreligger en endelig konklusjon om dekning. Dette står i motstrid til forsikringsvilkårenes kapittel 10, hvor det fremgår at foretaket bestemmer om, hvor og når reparasjon skal utføres, samt om den er lønnsom.

Foretaket avviser ansvar og anfører at sikrede ikke har sannsynliggjort at det foreligger en plutselig og uforutsett skade som omfattes av kaskoforsikringen, jf. vilkårenes pkt. 5.4 og HR-2024-2040-A. Ifølge foretakets fagansvarlige skyldes skaden tæring på bukkhornet utenfor motoren, noe som igjen har forårsaket lokale saltvannsskader inne i motoren. Foretaket fastholder derfor at forholdet uansett omfattes av unntaksbestemmelsen i pkt. 5.7, hvor det fremgår at kaskoforsikringen ikke dekker «skade på motor alene». Videre anføres det at skaden heller ikke kan dekkes under motor- og girskadeforsikringen, ettersom denne inneholder et eksplisitt unntak for skader som skyldes «tæring», jf. samme pkt. 5.5.

Foretaket påpeker også at det var sikrede selv som valgte verksted. Det ble gjort klart fra foretakets side at motoren måtte demonteres før det kunne ta stilling til hvorvidt skaden var dekningsmessig. Sikrede har etter dette hatt et selvstendig ansvar for å følge opp prosessen med det valgte verkstedet. Det bestrides at foretaket på noe tidspunkt har overtatt omsorgsansvaret for motoren. Foretakets interne takstmann har etter avtale med båteier og via telefon, kun avventet tilbakemelding fra verkstedet vedrørende årsaken til skaden.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig for motorskade på fritidsbåt.

Båten er dekket med kaskoforsikring som ifølge pkt. 5.4 kulepkt. 2 omfatter «skade ved» bl.a. «tilfeldig, plutselig ytre påvirkning». For denne forsikringen gjelder imidlertid unntak i pkt. 5.7 kulepkt. 9 for «skade på motor alene, med mindre skaden er en følge av brann, lynnedslag, eksplosjon, tyveri, hærverk, sammenstøt, eller at skroget også har vært utsatt for kantring, eller synking eller ved brudd på rigg/mast eller det er angitt i forsikringsbeviset». Det er ikke fremlagt informasjon som tilsier at saltvann trengte inn i motoren pga. noen av de forhold som er nevnt her. Kaskoforsikringen kommer i så fall ikke til anvendelse.

Båten er også dekket med motor- og girskadeforsikring, som ifølge pkt. 5.5 omfatter «kostnader til reparasjon av mekanisk eller elektronisk skade i motor, girkasse og kraftoverføring som hindrer fortsatt fremdrift av båten og som skjer plutselig og uforutsett», men har unntak for skade som «skyldes eller er en følge av» bl.a. «tæring, slitasje».

Nemnda forstår denne klausulen slik at forsikringstilfellet – eller den begivenhet som utløser ansvar for foretaket – er «mekanisk» skade i motor «som hindrer fortsatt fremdrift av båten».

Skaderapporten angir bl.a.:

Vi demonterte deretter eksosmanifold og 'bukkhorn', der var det mye vann og saltkrystaller på innsiden, det var det også i alle eksosportene i topplokket. Vi trykktestet manifold og bukkhorn hvor det ble avdekket en stor lekkasje i bukkhornet. Vi kappet dette i to og kunne avdekke 2-3 tærehull hvor vannet rant fritt rett inn i eksos (se vedlagt video).

Eksosmanifold og bukkhorn er konstruert med en innerkappe (hvor eksosen går) og en ytterkappe (kjølekappe for vannet strømmer). Når det oppstår en lekkasje mellom disse kappene så vil vannet trenge inn i eksosen og inn over stempeltoppen, og vann/væske kan ikke komprimeres og det oppstår en såkalt hydra-lock.

Når en hydra-lock oppstår med motor i gang eller under oppstartsfase med startmotor så er det store krefter i sving. Det kan resultere i for eksempel knekt stempelfjærer, bøyde veivstaker, sprekk i stempel etc.

Hva som er følgeskaden av hydra-locken i dette tilfelle er bare spekulasjoner, men mistenker at det enten er sprekk i stempel eller defekte stempelfjærer siden resultatet av de medfører til økt veivhustrykk.

For å finne ut det totale skadeomfanget så må motor ut av båten og demonteres totalt.

Nemnda forstår skadebildet slik at to–tre tærehull har ført til lekkasje slik at saltvann trenger inn i eksosen og fører til såkalt «hydra-lock» med ukjente følgeskader inne i motoren, og at det var dette som hindret fortsatt fremdrift av båten. Det er uklart for nemnda hva som ligger i begrepet «hydra-lock», men rapporten peker på mulige følgeskader i form av «knekt stempelfjærer, bøyde veivstaker, sprekk i stempel» og mistanke om «sprekk i stempel».

Ut fra den fremlagte informasjon er det klart at båten fikk problemer med fremdrift, men det er uklart om dette er utløst av en mekanisk følgeskade som følge av deadlock. Tærehullene er i seg selv skader, men ifølge foretakets fagansvarlige gjaldt disse bukkhornet utenfor motoren, og det dreier seg da ikke om skade i motoren. Disse hullene var slik saken er opplyst heller ikke tilstrekkelig til å hindre båten fremdrift. Det er derfor uklart for nemnda om det foreligger «mekanisk» skade i motor «som hindrer fortsatt fremdrift av båten». Nemnda behøver imidlertid ikke ta stilling til dette, fordi den finner at skaden uansett omfattes av unntaket for skade som «skyldes eller er en følge av» bl.a. «tæring, slitasje».

Ifølge As skaderapport ble det under trykktesting avdekket omfattende lekkasje i bukkhornet. Ved oppkutting ble det funnet to–tre tæringshull som tillot kjølevann å trenge inn i eksossystemet. Dette forårsaket en hydrolock, som ifølge mekanikeren kan gi alvorlige mekaniske følgeskader ved oppstart eller drift. Rapporten synes å samsvare med undersøkelsen til B, som angir at eksosrøret har hatt korrosjon eller hull som tidligere er forsøkt tettet med et ukjent materiale, påført fra utsiden via frostpluggen. Rapportene tilsier at den opprinnelige årsaken til skaden er tæring. Denne årsaken virket sammen med lekkasje som så igjen førte til at motoren stanset. Unntaket gjelder for skade som «skyldes eller er en følge av» bl.a. «tæring, slitasje». Formuleringen «skyldes» er en årsaksformulering, som ifølge ordlyden innebærer at såfremt tæring er en nødvendig betingelse for skaden, er den unntatt. I dette tilfellet har hull som følge av tæring ført til at kjølevann trengte inn i eksossystemet, som igjen førte til mulige mekaniske følgeskader. Ordlyden gjør ingen unntak for situasjonen der tæringsskaden samvirker med en etterfølgende lekkasje og fører til ytterligere konsekvensskader på motoren. Tæring er generelt en fare som

utvikler seg over tid og fører til skader som også normalt utvikler seg over tid, og som derfor ikke omfattes av en forsikring, jf. også kravet om plutselig skade.

Nemnda forstår sikrede slik at han mener følgeskaden på motoren må regnes som en ny skade som er omfattet av forsikringen selv om hullet ikke er omfattet. Det er uklart for nemnda om sikrede her refererer til de følgeskader som omtales i As rapport eller til det etterfølgende totalhavariet av motoren. Som nevnt er det uklart for nemnda hva denne første følgeskaden består i, men uansett kan nemnda ikke se det er grunnlag for å si at denne følgeskaden er en ny skade og ikke en skade «som følge av» tæring.

Det kan være mer tvilsomt om totalhavariet av motoren, som dels er en følge av tæringsskaden med etterfølgende lekkasje og deadlock, dels av at motoren ble gjenstand for langvarig saltvannspåvirkning i perioden fra 18.7.24 til 25.8.24, må regnes som ny skade. Men det er uansett ikke fremlagt dokumentasjon som tilsier at totalhavariet oppsto «plutselig», og da er det ikke omfattet av forsikringen.

Sikrede hevder at følgeskadene er dekket under pkt. 5.7, som unntar «den del av skaden som skyldes materialtretthet, råte, korrosjon eller annen tæring. Dog erstattes følgeskaden dersom årsaken til skade faller inn under foregående punkter». Nemnda forstår vilkårene slik at pkt. 5.7 gir generelle unntak som gjelder for samtlige dekninger under pkt. 5.2 til 5.5, og at følgeskadene kun dekkes om årsaken til følgeskaden er omfattet av forsikringen. Nemnda mener som nevnt at årsaken til følgeskaden her er tæring, og tæring er ikke omfattet av motorskadeforsikringen. Da kan ikke følgeskaden være dekket av 5.7.

Sikrede anfører at foretakets håndtering av båten var klart uforsvarlig, og at foretaket derfor må bære risikoen for totalhavariet av motoren. Foretaket overtok ansvaret for båten da skaden ble meldt 18.7.24 og er ansvarlig for de merskader som oppsto fordi det tok tid å få motoren reparert. Sikrede viser til fagkyndig uttalelse som understreker at det burde vært iverksatt enkle tiltak umiddelbart for å forhindre skade. Tidlig innsats kunne trolig reddet motoren, og langvarig eksponering for saltvann har gjort det umulig å avdekke eventuelle mekaniske skader.

Nemnda forstår sikrede slik at han mener foretaket er ansvarlig for mulig forsinkelse/feilbehandling hos verkstedet. Det er ikke noe ansettelsesforhold mellom verkstedet og foretaket som kan gi grunnlag for et arbeidsgiveransvar. Spørsmålet blir derfor om foretaket hefter for verkstedet fordi verkstedet utfører reparasjonen på vegne av foretaket. Nemnda har imidlertid kommet til at foretaket ikke er ansvarlig for den skaden som førte til at båten ble satt på verksted. Da kan foretaket heller ikke ha noe ansvar for reparasjonen. Foretaket har ingen plikt til å takserer skaden, og det følger av alminnelige bevisbyrdereregler at sikrede har bevisbyrden for at det foreligger et forsikringstilfelle. Så lenge det ikke er dokumentert noe forsikringstilfelle, er det heller ikke noe grunnlag for ansvar for foretaket. At foretaket som en service dekker undersøkelse av skaden kan ikke påføre foretaket et ansvar. Oppgjørsreglene i pkt. 10 kan heller ikke føre til noe annet resultat. Disse reglene gjelder oppgjøret når skaden er omfattet av forsikringen og sier ingenting om foretakets ansvar når skaden ikke er dekket. Hvis verkstedet gjør en feil, må sikrede derfor forholde seg til verkstedet.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Johannes Straume (næringsrepresentant).