

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-949

1.9.2026

Watercircles Forsikring ASA

Lystbåt/fiskebåt

Skade på rigg ved brudd – innfortolke krav om plutselig ytre påvirkning – fal. § 2-2 bokstav d.

Sikrede meldte om skade på seilbåten sin etter mastehavari som følge av at forstaget røk eller løsnet. Forstaget hadde løsnet fra dekk, og riggen hadde falt som følge av det. Masten ble totalskadet, og bolten til forstaget var antatt løsnet eller røket. Foretaket avslo dekning med henvisning til at det ikke forelå en plutselig ytre påvirkning, og at unntaket for skade som skyldes materialtretthet uansett kom til anvendelse. Subsidiært anførte foretaket brudd på sikkerhetsforskrift om vedlikehold av seilbåten. Sikrede bestred at det var et krav om plutselig ytre påvirkning i vilkårenes ordlyd, samt at materialtretthet ikke var dokumentert. Videre anførte sikrede at det ikke forelå brudd på vedlikeholdsplikten. Nemnda kom til at skaden var dekningsmessig da det forelå brudd på rigg og da det ikke kunne innfortolkes et krav om plutselig ytre påvirkning når dette ikke fremgikk av ordlyden. Nemnda kom videre til at foretaket ikke hadde sannsynliggjort at unntaket for materialtretthet kom til anvendelse. Nemnda kom for øvrig til at sikkerhetsforskriften ikke var tilstrekkelig klar til at den kunne påberopes.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på seilbåt.

Sikrede hadde kaskoforsikring med følgende vilkår:

4.3 Kaskoforsikring

som gjelder skade som er nevnt under pkt 4.2 og dessuten

- skade som er en følge av at fartøyet har vært utsatt for sammenstøt, kantring, synking eller annen tilfeldig, plutselig ytre påvirkning.
- skade på rigg ved brudd og følgene av dette.
- skade på fartøy og tilbehør som har inntruffet under transport forårsaket av en tilfeldig, plutselig ytre påvirkning.

Vilkårene hadde unntak for:

den del av skaden som skyldes materialtretthet, feilmontering, råte, korrosjon eller annen tæring. Dog erstattes følgeskaden dersom årsaken til skaden faller inn under pkt 4.1 - 4.3.

Forsikringen hadde følgende sikkerhetsforskrift:

5.2.1 Sikkerhetsforskrift

vedlikehold/bruk/tilsyn/transport/opplag

- Fartøyet skal være konstruert, utstyrt og vedlikeholdt i forhold til hvorledes den anvendes. Dessuten skal forskrifter gitt av offentlig myndighet, klassifikasjonsselskap eller produsent overholdes. Dette gjelder bl.a. regler om
- fartsområde,

- hastighet,
- minstealder for fører,
- lanterneføring,
- motorstyrke,
- båtførerbevis
- høyhastighetsbevis
- passasjerantall. (jf sjødyktighedsloven av 9. juni 1903 nr. 7, § 2, fritids- og småbåtloven av 26. juni 1998, nr 47 og forskrift 580 av 14. juni 1996 om produksjon og omsetning mv. av fritidsfartøy).

Sikrede meldte 29.7.25 om skade på båten til foretaket med skadedato samme dag. Sikrede opplyste at det gjaldt «Mastehavari som følge av at forstaget røk eller løsnet».

Båten ble satt på verksted etter skaden. Verkstedet uttalte 3.9.25 følgende om hendelsesforløpet:

Mastehavariet skjedde i slutten av juli i år. Båten har vært hos oss siden hendelsen. Vi har løftet av masten med seil og forstag, og ryddet opp i tauverk og øvrige komponenter som lå løst på båten. Årsaken til hendelsen er noe uklart, men forstaget har løsnet fra dekk. Den holder hele riggen stående, og uten den vil den falle.

Etter besiktigelse 9.9.25 utarbeidet foretaket skaderapport med følgende omtale av skadeomfang:

Total skadet mast, bom og stående rigg, skader på rekkestøtter, ratt, pidestall, instrumenter monter på mast, seiltøy, gelcoat skader på dekk

Rapporten konkluderte slik:

Besiktiget båten i havna på verksted, det er store skader på båten etter hendelsen.

Rig er å anse som total skadet etter hendelsen, samt kabler og vindex.

Ratt er mulig å reparere men reparasjonen vil være synlig da karbon mønsteret ikke vil være mulig og gjenscape likt. Skader på rekke 7 støtte stag må skiftes ut og mulig wirene, pidestall demonteres og støpes opp brudd i innfestning til bølge, alle 3 instrument skjermer er skadet, ripet opp carbon holder boks. Skader på dekk slipes og coates opp. Seiltøy har flere gjennomgående hull, dette er laminerte seil som ikke kan repareres tilbake i samme styrke.

Det ses sammenheng med forklaring at det er bolt til forstaget som har løsnet eller røket av under seiling. Brakett sitter igjen i baugen og er hel, mot del sitter i bunn av forstaget, denne vises å ha slitasje etter belastning/bruk. Bolten er borte. Enten utslitt eller løsnet i fra brakettene.

Det er ingen tegn til en plutselig ytre påvirkning eller hendelse.

Bolten er enten utslitt eller har løsnet av bruk over tid.

Bildene i rapporten viste blant annet brudd i masterør og hull til bolten.

Foretaket avslo erstatningskravet 17.9.25 med henvisning til at takstmannen mente skaden var oppstått som følge av «manglende vedlikehold (råte, korrosjon eller annen tæring)». Videre skrev foretaket:

Vi kan videre ikke se at denne skaden har oppstått som følge av tilfeldig, plutselig ytre påvirkning, men som takstmann skriver inntruffet over lang tid. Dette vises ved at hullet til bolten til forstaget er utvidet og slitt.

Foretaket viste til vilkårene pkt. 4.4.1 og påberopte også brudd på sikkerhetsforskriften i pkt. 5.2.1 om vedlikehold i forhold til båtens anvendelse, jf. fal. § 4-8, og mente det var grunnlag for full avkortning av erstatningen.

Sikrede påklaget avslaget 26.9.25 og viste til at mastehavariet ikke skyldtes dårlig vedlikehold, at det ikke var et vilkår om plutselig ytre påvirkning ved skade på rigg ved brudd, og at sikkerhetsforskriften som var påberopt dessuten ikke var tilstrekkelig presis og påberopt for sent.

Foretaket gjorde en ny vurdering 10.10.25 uten å endre sitt standpunkt. Det ble vist til at bolt som løsnet fra forstag ikke utgjorde et «brudd» på rigg, og videre at:

For øvrig er selskapet av den oppfatning at alternativet 'skade på rigg ved brudd og følgene av dette' må leses i kontekst med de øvrige alternativene, slik at det stilles krav til at skaden også må være forårsaket av tilfeldig, plutselig ytre påvirkning.

Foretaket anførte at skaden uansett ble rammet av unntaket i pkt. 4.4.1 for skade som skyldes materialtretthet fordi dette var en nødvendig betingelse for at forstaget løsnet. Videre opprettholdt foretaket brudd på sikkerhetsforskrift som grunnlag for 100 % avkortning.

Sikrede innhentet en sakkyndig uttalelse 3.11.25:

Basert på hvordan toggelen i bunn av forstaget ser ut, er det helt tydelig for meg at bolten har delvis falt ut, for så å til slutt falle helt ut. [...].

At bolten faller ut skyldes at låsesplint har blitt revet ut. Vi ser ofte manglende splinter i rekkewire, grunnet fortøyingstau som hekter seg fast i splinten. For båter med assymetrisk spinnaker anser jeg det som sannsynlig at spinnakerskjøter, tackline og fortøyingstau er sannsynlige årsaker til at splint har blitt revet ut.

Hullet i bolten er noe ovalt som følge av belastning, er helt å forvente på den siden som står igjen og tar hele forstagsbelastningen. Dog er dette ikke relevant for skaden, da det ikke er brudd i stålet på toggel.

Toggelen har helt tydelig blitt slipt. Dette antas å være for å kunne feste toggel til forstagsfeste i båten og må ikke forveksles med slitasje. Siden det ikke er brudd i toggel på grunn av sliping er det rimelig å anta at toggelen holder nødvendig styrke.

Splinter om bord bør sjekkes jevnlig. Det kan allikevel ikke utelukkes at splinten er revet ut kort tid før masten faller ned. Min oppfatning er derfor at splinten blir revet ut som ved et uhell, som båteier kanskje ikke har mulighet til å unngå.

Sikrede skrev til foretakets takstmann 21.11.25 og ba om tilbakemelding på den sakkyndige uttalelsen som var innhentet, uten at tilbakemelding ble gitt:

(Foretaket) har, slik jeg har forstått dem, forstått din rapport slik at årsaken til at forstaget løsnet fra røstjernet i front beror på langvarig slitasje, og har under henvisning til dette avslått dekning. Forstaget var bare 3 år gammelt da jeg kjøpte båten, og jeg er derfor overrasket over din konklusjon om at en riggbolt kan bli utslitt over en periode på kun tre år. Jeg har tidligere hatt seilbåter hvor riggen har stått i 30 år uten at toggel eller bolter har vært nevneverdig slitt, og jeg har derfor forelagt din rapport til [sakkyndig], et anerkjent riggselskap [...].

De er ikke uenig i din konklusjon om at bolten er løsnet i fra brakettene, men bestrider at dette kan skyldes slitasje.

Etter deres skjønn er en større sannsynlighet at splinten som holder bolten på plass er brukket eller revet ut av et tau, og at bolten deretter har jobbet seg ut av toggelen. Den synlige slitasjen i toggelen synes å være et resultat av at toggelen først har løsnet på den ene siden av toggelen, bøyd og rettet ut toggelen og deretter blitt hengene en liten stund før også denne siden har løsnet fra bolten.

Saken ble brakt inn for Finansklagenemnda 10.12.25.

Sikrede krever dekning for havari av mast og anfører at dette er omfattet av vilkårene som skade på rigg ved brudd. Sikrede bestrider at foretaket har sannsynliggjort at årsaken til mastehavariet var slitasje. For skader på rigg ved brudd oppstilles det ikke krav om plutselig ytre påvirkning. Det foreligger i ethvert tilfelle ikke brudd på sikkerhetsforskrift knyttet til vedlikehold og denne kan uansett ikke påberopes fordi den er for vag og er påberopt for sent.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at det ikke foreligger «brudd» på rigg. Det er den løsnebolten som er «skaden», og derfor foreligger ikke skade på rigg ved brudd. Dessuten må et krav til plutselig ytre påvirkning innfortolkes i vilkåret når forsikringsvilkårene ses i sammenheng. Uansett er skaden unntatt fordi den skyldes materialtretthet.

Siden skaden kunne vært unngått med tilstrekkelig vedlikehold, kan foretaket også avkorte eventuell erstatning i sin helhet for brudd på sikkerhetsforskrift. Sikkerhetsforskriften om vedlikehold må leses i sammenheng med resten av sikkerhetsforskriftens pkt. 5.2 og er da tilstrekkelig presist utformet. Den er påberopt rettidig.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig for skadene på sikredes seilbåt.

Sikredes forsikring omfatter «skade på rigg ved brudd og følgene av dette».

Nemnda forstår skadesituasjonen slik at det oppsto mastehavari under en seiltur. Forstaget løsnet fra dekk. Forstaget støtter opp masten og holder riggen stående, og da staget løsnet falt riggen. Dette førte til omfattende skader på seilbåten i form av blant annet mastebrydd, totalskadet bom og stående rigg, skader på rekkestøtter, ratt, pidestall, monter på mast, seiltøy og skader i gelcoat på dekk.

Seilbåtens rigg består av hele systemet som driver båten fremover, og inkluderer master, bommer, seil, tauverk og vaiere/stag. De fremlagte bildene viser brudd i masterør. Masten er en del av riggen, og det foreligger da skade på rigg «ved brudd». Riggen anses totalskadet etter hendelsen, som karakteriseres som mastehavari.

Foretaket anfører at det er den løsnebolten som er skaden.

Foretakets takst sier bl.a.:

Det ses sammenheng med forklaring at det er bolt til forstaget som har løsnet eller røket av under seiling. Brakett sitter igjen i baugen og er hel, mot del sitter i bunn av forstaget, denne vises å ha slitasje etter belastning/bruk. Boltene er borte. Enten utslitt eller løsnet i fra brakettene.

Det er ingen tegn til en plutselig ytre påvirkning eller hendelse.
Boltene er enten utslitt eller har løsnet av bruk over tid.

Rapporten omtaler slitasje på bolt og uttaler at det ikke er tegn til plutselig påvirkning eller hendelse. Dekningen omfatter imidlertid «skade på rigg ved brudd og følgene av dette», og det er ikke krav om plutselig ytre påvirkning eller hendelse. Det er heller ikke krav knyttet til årsaken til bruddet – det er nok at det foreligger «brudd». Det er derfor ikke relevant om bruddet er forårsaket av at en bolt har falt ut. Bruddet fremgår klart av bildene, og er også omtalt i takstgjennomgangen.

Bruddet på riggen er etter dette omfattet av vilkårene pkt. 4.3. Følgene av dette er i så fall også dekket i henhold til ordlyden.

Foretaket anfører at det må innfortolkes et krav til plutselig ytre påvirkning i vilkårpunktet «skade på rigg ved brudd og følgene av dette». Nemnda kan ikke se at det er grunnlag for en slik tolkning. Det oppstilles intet krav til plutselig ytre påvirkning i ordlyden, som ellers ville vært naturlig da de øvrige strekpunktene eksplisitt inneholder dette kravet. Hvis foretaket mente at dekning av skade på rigg ved brudd forutsatte en plutselig ytre påvirkning, måtte foretaket ha utformet vilkåret slik at dette fremgikk tydelig av ordlyden.

Forsikringen har imidlertid unntak for «den del av skaden som skyldes materialtretthet».

Det fremgår av saksdokumentene at boltene er borte, og denne er følgelig ikke nærmere undersøkt. Foretakets takstmann skriver at mastehavariet har sammenheng med at boltene til forstaget har løsnet eller røket av. Han vurderer det videre slik at hullet i forstaget der boltene har sittet viser tegn til slitasje etter belastning/bruk og at boltene enten er utslitt eller har løsnet fra brakettene av bruk over tid.

Nemnda forstår takstmannen slik at han konkluderer med at bolten var utslitt eller løsnet fordi hullet til bolten er utvidet og slitt. Nemnda kan ikke se at bildene alene viser tydelig at hullet er utvidet eller slitt. Dette bestrides dessuten av sikredes sakkyndige uttalelse:

Hullet i bolten er noe ovalt som følge av belastning, er helt å forvente på den siden som står igjen og tar hele forstagsbelastningen. [...]. Toggelen har helt tydelig blitt slipt. Dette antas å være for å kunne feste toggel til forstagsfeste i båten og må ikke forveksles med slitasje. Siden det ikke er brudd i toggel på grunn av slipingen er det rimelig å anta at toggelen holder nødvendig styrke.

Nemnda kan ikke se at foretaket i tilstrekkelig grad har sannsynliggjort at det faktisk foreligger materialtretthet. Bolten er ikke undersøkt, og materialtretthet og slitasje bestrides av sikredes sakkyndige. Foretaket har heller ikke gitt tilbakemelding på eller bestridt sikredes fremlagte uttalelse, selv om sikrede etterspurte foretakets kommentarer til denne.

Foretaket anfører at saken må avvises fordi det foreligger motstridende takstuttalelser. Det er riktig at nemnda ofte avviser saker hvor det foreligger motstridende uttalelser, men det er også saker hvor nemnda avgjør motstridende takster med utgangspunkt i bevisbyrderegler. I dette tilfellet mener nemnda at foretakets takst svekkes av at takstmannen viser til at det ikke foreligger plutselig og ytre påvirkning, som det ikke er krav om, og at bolten heller ikke er fremlagt. Ut fra dette er det ikke sannsynliggjort at unntaket kommer til anvendelse, sml. FinKN 2026-61.

Foretaket anfører at erstatningen i ethvert tilfelle kan avkortes med 100 % fordi det foreligger brudd på sikkerhetsforskrift.

Den aktuelle sikkerhetsforskriften angir at sikrede skal sørge for at fartøyet er «vedlikeholdt i forhold til hvorledes den anvendes». Ordlyden «i forhold til hvorledes den anvendes» tilsier at graden av kravet til vedlikehold avhenger av seilbåtens tiltenkte bruk, men angir ingen bestemte kriterier for hva som kreves av sikrede med hensyn til vedlikehold for å oppfylle kravet.

Det følger av fal. § 2-2 bokstav d nr. 3 at foretaket kan utforme sikkerhetsforskrift om «at sikrede eller andre ved bruk, oppbevaring eller vedlikehold av forsikringsgjenstanden skal gå fram på bestemte angitte måter». Et krav om vedlikehold «i forhold til hvorledes» seilbåten brukes er ikke «en bestemt angitt måte» og er derfor i utgangspunktet for upresis til å kunne kvalifisere som en sikkerhetsforskrift. Sikkerhetsforskriften kan derfor ikke påberopes.

Foretaket er etter dette ansvarlig for skadene på båten.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Fanny Helle (forbrukerrepresentant).