

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-951

2.9.2026

Allianz Global Corporate & Specialty SE v/Pantaenius A/S

Lystbåt/fiskebåt

Grunnstøting – sannsynliggjort unntak fra all risk dekning – fal. §§ 1-5 og 21-2.

Sikrede grunnstøtte med forsikret seilbåt og krevde erstatning for skade på seilbåtenes rigg i form av profilskade på masten. Sikrede hadde tegnet en all risk forsikring. Både sikrede og foretaket innhentet flere takstrapporter for å belyse skadeårsaken. Foretaket avslo krav om dekning med henvisning til sin takstrapport, hvor det fremgikk at det ikke var noen ytre påvirkning på masten relatert til grunnstøtingen. Sikrede mente på sin side at rapportene han hadde innhentet dokumenterte at masten ble utsatt for belastning ved grunnstøtingen, noe som medførte at masten ble deformert permanent. Nemndas flertall kom til at skaden var omfattet av sikredes forsikring, da foretaket ikke hadde sannsynliggjort at noen av unntakene i all risk dekningen kom til anvendelse. Flertallet kom videre til at foretaket var ansvarlig for sikredes utgifter som følge av brudd på kravet til forsvarlig saksbehandling, jf. fal. §§ 1-5 og 21-2.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade på seilbåt etter grunnstøting.

Sikredes forsikring hadde følgende ansvarsbærende klausul:

Forsikringsselskapet bærer all risiko som det forsikrede er utsatt for i forsikringstiden.

Sikrede sendte 4.4.21 skademelding til foretaket med følgende forklaring:

[...] vi besluttet å finne ankringsplass på sørsiden av øya da det var meldt vind fra nord om natten. Vi har revet seilene og går sakt for motor inn bukten [...] for å søke en god ankringsplass [...]. Vi følger babord side av bukten, kart og kartplotter er kontrollert og skipper, som står til rors, har konstant overblikk på kartplotter. Det er ingen avtegnede grunner men siden vi er ukjente i dette farvannet går vi sakte for motor. Plutselig smeller det kraftig, båten bråstopper, deretter gjør båten en bevegelse mot babord, nytt smell og risting i båten. Skipper får raskt oversikt og konstaterer at båten står fast på en stein rygg. Båten sitter på ryggen men det lykkes å bakke samtidig som vi var fullt ror. Sakte glir vi av ryggen slagside. Det kjennes som om kjølen glir over flere humper før vi er fri og kan manøvrere fritt.

Skaden gjaldt grunnstøting 24.8.19, og sikrede krevde erstatning for profilskade på masten.

Foretaket bekreftet 7.4.21 at skadesak var opprettet.

Verkstedet som undersøkte seilbåten i juni 2021 uttalte følgende i Rapport 1 datert 15.9.21:

On June 30th, we inspected the main mast [...].

During the accident (the boat hitting the rock), a lot of stress was transferred to the mast. All these forces had to decompress somehow. During the impact, the mast had to move forward, but this was not possible due to the standing rigging (wires), which is holding the mast in place. All this power had to be relieved and as this couldn't happen at spreader height, it moved below that, at the lower part of the mast, where there are no wires to secure it in place.

As a result, the forces compressed the mast and as the mast extrusion is more flexible on side moves, the mast is now permanently deformed to starboard side.

Foretaket innhentet deretter en egen Rapport 2 som anga følgende:

Further to our inspection on 24.09.2021, on board the [seilbåten til sikrede], whilst she was lying afloat in the harbor of [...], we noticed the following.

The main mast of the yacht showed a significant bent. The bent of the profile below the spreaders was directed to the STB side, the bent from the spreaders until the top was directed to the PS.

Inspecting the profile as far as possible, we couldn't detect any external influence which could be incident related.

Inspecting the shrouds and the terminals, we couldn't detect any overloading and/or stretching of the shrouds, which could be incident related.

Inspecting the turnbuckles at side we noticed that their tuning was not at all symmetric. Due to this fact the tuning of the rigg provoked asymmetric forces at the rigg. The intermediates of the top were not inspected.

Inspecting the mast step we noticed a lowering and a shifting of it, as a result of a normal wear.

Inspecting the gooseneck we noticed that there was a shifting of its attaching plate at the mast, as a result of bad handling during sailing downwind.

We investigated the pictures and the documentation of the declared grounding, and noticed that the forces provoked couldn't have affected the profile of the mast, due to their size and their dimension.

Conclusively, we are in the opinion that there was for sure a significant bent at the mast profile of the yacht. This bent was due to the asymmetric tuning of the rigg, and the shifting of the mast step. The declared grounding, as well as the sailing after that in rough weather conditions maximized the findings.

In order to ascertain if the deformation is plastic or elastic, the mast should be removed from the yacht and reinspected.

I februar og mars 2022 var det korrespondanse mellom sikrede og foretaket knyttet til nye befaringer og undersøkelser av seilbåten.

I august 2023 var seilbåten inne til inspeksjon ved et verksted i Sverige, uten at rapporten etter inspeksjonen har blitt fremlagt.

Foretakets takstmann vurderte foreliggende dokumentasjon i Rapport 3 datert 15.4.25:

Det ble funnet en bøying av hoved-masten under salingen mot Sb side, og en bøying mellom salingen og mastetoppen mot Bb side.

Videre ble det registrert at riggen ikke var symmetrisk justert, hvilket gjør at det oppstår asymmetriske krefter i riggen. Som over tid vil skade masteprofilen.

Profilen ble inspisert og det ble ikke oppdaget noen ekstern påvirkning som kunne være hendelsesrelatert.

Ved denne besiktigelsen ble bildene og dokumentasjonen av den erklærte grunnstøtingen gjennomgått.

Konklusjonen var 'at de fremkalte krefter ikke kunne ha påvirket mastes profil på grunn av dens størrelse og dimensjon'.

[...]

Da jeg besiktiget båten i [...] sommeren 2024, fant jeg det ikke veldig åpenbart/iøynefallende at masteprofilen var bøyd. Kanskje master har vært bøyd i lengere tid, og at man ble klar over det først da man undersøkte den.

Det er ikke sannsynliggjort at skadene på masteprofilen ble påført under den erklærte grunnstøtingen, og skaden anses ikke dekningsmessig.

Foretaket avsto kravet 22.4.25 med henvisning til at det ikke var noen ytre påvirkning på masten som kunne relateres til grunnstøtingen i 2019 og derfor ikke en skade dekket av kaskoforsikringen.

Sikrede innhentet ny sakkyndig uttalelse, Rapport 4 datert 11.12.25:

Konklusjonen til tidligere involverte takstmenn, synes å ha landet på at skadene har oppstått som følge av feil eller skjev justering eller avbalansering av riggen, og ikke kan ha noen sammenheng med grunnstøtingen i ... 2019. Etter 45 år som megler og takstmann på fritidsfartøyer, har jeg aldri sett tilsvarende skader som følge av feiljustering av rigg, eller 'uansvarlig' seiling i grov sjø.

Historisk kan jeg imidlertid bekrefte at det ikke er uvanlig at slike skader kan oppstå som følge av grunnstøting eller sammenstøt. Enkel fysikk tilsier at riggen ved sammenstøt useres for et betydelig moment i fartsretningen, som utsetter både mast, rigg og røstjern og ikke minst innfesting av akter stag for ekstreme belastninger, som ikke sjelden viser seg enten som deformering av masteprofil, ofte som bulk eller bue i nedre del over dekk / mastefot, eller som sprekkdannelser i bakkant og nedre del av masten. [...].

Når det gjelder dette fartøyet [...] er det av stor betydning å være klar over at dette er en langkjølet båt som med fulle tanker veier ca. 15 tonn. Den er svært solid bygget og vil ved en grunnstøting, som i dette tilfellet, kun få overfladiske skader i skroget. Bilder viser at treffpunktet ligger ca. 80 cm. over kjølen nederste punkt. Skroget har så løftet seg opp på skjæret, falt noe over mot st.b. på side og skrenset videre et kort stykke før det har falt til ro. Bildene viser skrogskadene, som faller sammen med eiers forklaring om at han opplevde to smell rett etter hverandre. Bevegelsesenergien vil i støtøyeblikket forplantes opp til riggen, som blir utsatt for et betydelig moment i fartsretningen, med deformering som følge.

Jeg kan med bakgrunn i ovenstående imøtegå tidligere takstmenns uttalelser om at slike skader ikke oppstår som følge av sammenstøt, men tvert imot sannsynliggjør at skadene på [sikredes seilbåt] nettopp skyldes uhellet i ... 2019.

Uttalelsen ble ikke kommentert av foretaket.

Sikrede innhentet så en uttalelse fra marinaen seilbåten hadde ligget i fra 2011 til 2023, datert 6.2.26:

We are aware that the rigger [personnavn] inspected your rig. This person died a few years ago and therefore cannot provide a statement on the matter.

We can, however, confirm that checks were carried out by [the rigger] on the rig of the aforementioned sailboat. It is difficult to date these checks, but as far as we remember, they were carried out annually up to the time of the grounding accident.

After this, the rigg was checked by [personnavn] once. This was on recommendation from our boatyard as this rigger is considered one of the best in the [...] area.

We can also confirm that [the sailboat] was in very good condition and the mechanic [...] had regular checks and performed work on the boat.

Foretaket kommenterte ikke uttalelsen.

Sikrede krever dekning for skaden og anfører at de innhentede rapporter i tilstrekkelig grad sannsynliggjør at det er årsakssammenheng mellom grunnstøtingen og skaden på seilbåten rigg. Foretaket har gjennomgående benevnt grunnstøtingen som liten/lett og med det påvirket de sakkyndige uttalelsene. Foretaket er også ansvarlig for kostnader til advokatbistand.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og bestrider at det er dokumentert at grunnstøtingen, som skjedde ved lav fart for motor og uten belastning av riggen, har ført til skjevheter i masteprofilen. Det er tvert imot sannsynliggjort at riggen var asymmetrisk justert, noe som over tid kan skade masteprofilen.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

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

Finansklagenemnda Skades flertall, Trine-Lise Wilhelmsen og Hege Sundby, bemerker:

Flertallet mener sikrede må gis medhold.

Sikredes forsikring har følgende dekningsbeskrivelse:

Forsikringsselskapet bærer all risiko som det forsikrede er utsatt for i forsikringstiden.

Dette er en all risk forsikring som omfatter alle farer som ikke er særlig unntatt. Flertallet forstår saken slik at foretaket ikke bestrider at seilbåten var utsatt for en grunnstøting som i utgangspunktet er dekket av all risk forsikringen, men at partene er uenige om hvorvidt riggskadene ble forårsaket av nevnte grunnstøting eller er en følge av asymmetrisk justering, som kan skade masteprofilen.

Spørsmålet blir da om foretaket har sannsynliggjort at skadene er unntatt fra sikredes forsikring. Forsikringen unntar i § 5 nr. 1:

Tap eller skade på grunn av feilkonstruksjon, feilproduksjon, fabrikasjonsfeil eller materialfeil, som følge av normal slitasje og elde, korrosjon, rustdannelse og elektrolyse. Dette unntaket gjelder bare selve de defekte eller slitte delene, ettersom tap eller skade på andre deler av den forsikrede gjenstanden som skyldes feilen eller slitasjen er dekket i henhold til disse betingelsene.

Det er fremlagt motstridende takstrapporter når det gjelder årsaken til skadene.

Rapport 1 uttaler at masten ble utsatt for belastning ved grunnstøtingen, som medførte at masten ble deformert. Det fremgår ikke at det var noen feil eller slitasje ved seilbåten som medvirket til skadene.

Rapport 2 konkluderer på samme måte med at masten er bøyd, men at skaden på masteprofilen ikke kan relateres til grunnstøtingen. Asymmetrisk justering ble imidlertid konstatert, samt at mastefoten hadde flyttet på seg og sunket på grunn av alminnelig slitasje/normal bruk. Det ble konkludert med at dette var årsak til riggskaden.

Rapport 3 støtter seg på konklusjonen i rapport 2 om at kreftene ved grunnstøtingen ikke kunne påvirket mastens profil på grunn av dennes størrelse og dimensjon, og at asymmetrisk justering hadde skadet masteprofilen over tid.

Rapport 4 gir derimot uttrykk for at det er sannsynlig at skadene på seilbåten skyldes grunnstøtingen, og viser til at skadene på sikredes rigg ikke er uvanlige ved grunnstøting, spesielt med hensyn til de konkrete spesifikasjonene for sikredes seilbåt. Rapporten synes å bestride at slitasje eller feil ved materiell eller konstruksjon kan ha ført til skadene, da den konkluderer med at kreftene ved grunnstøtingen nettopp er årsaken til riggskadene.

Flertallet har ikke grunnlag for å vurdere hvilken rapport som gir den mest sannsynlige årsaksbeskrivelsen. Det er derfor uklart for flertallet om skadene er forårsaket av feilkonstruksjon eller materialfeil som følge av normal slitasje og elde, eller grunnstøtingen. Ut fra dette mener flertallet at foretaket ikke i tilstrekkelig grad har sannsynliggjort at unntaket kommer til anvendelse. Skaden er i så fall dekket av forsikringen.

Sikrede krever dekning for utgifter til advokat og sakkyndige vurderinger.

Dekning av advokatkostnader ut over en eventuell dekning under sikredes rettshjelpsforsikring forutsetter at foretaket er erstatningsansvarlig for sikredes pådratte kostnader til advokat.

Et eventuelt ansvar for foretaket på grunn av et uriktig avslag må avgjøres etter forsikringsavtaleloven (fal.) § 21-2 eller reglene om alminnelig erstatningsrett/erstatning i kontraktsforhold, og forutsetter ansvarsgrunnlag, årsakssammenheng og økonomisk tap, jf. FinKN 2025-931.

Etter fal. § 21-2 er foretaket ansvarlig for «økonomisk tap som er forårsaket av at foretaket ikke har oppfylt sine plikter etter fal. § 1-5 første ledd». Etter fal. § 1-5 skal foretaket «opptre faglig forsvarlig ut fra de plikter som gjelder for tjenesten, og det som ellers er avtalt». Flertallet mener

en forsvarlig saksbehandling i en skadesak er at foretaket kommenterer de sakkyndige uttalelser som sikrede fremlegger under oppgjøret. Foretaket har her innhentet to takster som imøtegår uttalelsen fra det verkstedet hvor båten ble reparert. Sikrede fremla deretter en sakkyndig vurdering som støttet den opprinnelige verksteduttalelsen. Flertallet mener foretaket burde foretatt en vurdering av denne uttalelsen og gitt sikrede en begrunnet tilbakemelding for hvorfor det mente deres takster evt. hadde større vekt enn verkstedsuttalelsen kombinert med sikredes takst. Flertallet mener dette er et brudd på kravet til forsvarlig saksbehandling, og at foretaket derfor er ansvarlig for sikredes utgifter etter fal. § 21-2. Flertallet tar ikke stilling til utmålingen.

Nemndas mindretall, Trine Vøien, bemerker:

Mindretallet mener denne saken reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for skriftlig saksbehandling, jf. vedtektene for Finansklagenemnda pkt. 4.1 bokstav d, hvoretter 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 bevisspørsmål», jf. også FinKN 2017-408 og 2018-077.

Det foreligger en rekke sakkyndige uttalelser knyttet til spørsmålet om årsakssammenheng mellom grunnstøtingen i 2019 og funn av skjevhet i masteprofilen. Mindretallet har ikke grunnlag for å ta stilling til hva som er korrekt, men merker seg at de takstrapporter som konkluderer med årsakssammenheng verken omtaler eller vurderer båtenes fart da sammenstøtet inntraff (beskrevet som svært lav og uten seilføring), det forhold at selve båten/skroget ikke ble påført noen form for skade (kun kjølen) og funn som tilsier en forutgående asymmetrisk tuning av riggen. Etter mindretallets oppfatning bør alle disse forholdene belyses med muntlige forklaringer fra de sakkyndige og sikrede selv i en hovedforhandling.

Avgjørelsen er avgitt under dissens.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis medhold.

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