

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2017-739

23.11.2017

Lloyds of London (Norske Sjø)

Lystbåt/fiskebåt

Båt kjørte på land – høy hastighet/uoppmerksomhet? – fal. § 4-9

Under en båttur 3.10.15 kjørte sikrede båt på land med en hastighet på 21 knop. Forut for skadehendelsen antok sikrede at han hadde aktivert autopiloten. Han snudde seg deretter rundt for å ta noen bilder av passasjerene. Før sikrede snudde seg tilbake til førerposisjonen, hadde båten svingt mot styrbord og truffet land. Selskapet mente årsaken til skaden skyldtes sikredes manglende oppmerksomhet og billedtakingen. Etter selskapets oppfatning tilsa disse forhold at sikrede hadde opptrådt grovt uaktsomt og avkortet erstatningen med 60 %. Sikrede bestred at han hadde opptrådt grovt uaktsomt. Subsidiært anførte sikrede at avkortningen var satt for høyt. Nemnda kom til at sikrede hadde opptrådt grovt uaktsomt, men at avkortningen skulle reduseres til kr 500 000.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 990.000

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for skade på motorbåt og spørsmålet om selskapet kan avkorte i erstatningen pga. grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Sikrede kjørte på land med sin motorbåt 3.10.15. Ifølge fremlagt dokumentasjon var han på en båttur hvor han benyttet autopilot den første delen av turen. På høyde med M. fyrlykt deaktiverte sikrede autopiloten for å sette ny kurs mot L.sundet.

Sikrede har forklart at han mener han aktiverte autopiloten på nytt da kursen var lagt om til L.sundet, slik at båten lå på rett kurs. Dokumentasjonen viser at båten på dette tidspunkt holdt en marsjfart på rundt 20-21 knop.

Sikrede har videre forklart at han på vei mot L.sundet ble oppfordret av passasjerene om å ta bilde av dem og derfor snudde seg vekk fra førerposisjonen. Han tok to bilder, og stod med ryggen til fartsretningen i maksimalt ca 15 sekunder. Båten befant seg ca. 200 meter fra styrbord land da sikrede snudde seg.

Til politiet har sikrede forklart at han trolig stod med ryggen mot kjøreretningen i mellom 15-20 sekunder.

Mens sikrede hadde oppmerksomheten rettet bort fra fartsretningen dreide båten mot styrbord og traff land på styrbord side. Autopiloten fungerte ikke. Det er uklart om den var aktivert. Båten fikk store skader i sammenstøtet og ble senere kondemnert.

Selskapet har lagt til grunn at sikrede utviste grov uaktsomhet i forbindelse med ulykken og avkortet opprinnelig med 70 %. Avkortningen ble senere redusert til 60 %.

Sikrede krever dekning for skaden på båten og bestrider at han har utvist grovt uaktsomhet etter fal. § 4-9 annet ledd. Han viser til FinKN 2016-55 og 2012-669. Sikrede anfører at han var sikker på

at han hadde aktivert båten autopilot før han snudde seg og at han ikke hadde noen grunn til å anta at denne ikke fungerte som den skulle. Sikrede bestrider antakelsen i politirapporten om at sikrede "truleg hadde trykka på feil knapp" på autopiloten. Sikrede utelukker ikke at det var en feil ved autopiloten som bidro til at den ikke holdt innstilt kurs.

I motsetning til forklaringen til politiet hevder sikrede at han stod med ryggen til fartsretningen i maksimalt 15 sekunder. Kursendringen skjedde brått, mulig fordi en kastevind tok tak i båten og førte til endret kurs da autopiloten ikke fungerte som forventet. Sikrede viser til innhentet rapport fra A. som dokumentasjon på at vindpåvirkning fant sted.

Sikrede anfører at risikoen for skade var liten. Det var ikke motgående båttrafikk i området, og det var ingen fare for at båten skulle gå på et skjær. Sikrede var godt kjent i det aktuelle farvannet. Autopiloten var innstilt på å gi varslingsignal og korrigere kursavvik dersom dette ble mer enn pluss/minus seks grader. Sikrede la til grunn at kursen ikke ble endret siden det ikke ble gitt noe signal.

Det forelå ikke brudd på sjøveisreglenes nr. 5 om forsvarlig utkikk. Passasjerene satt i fartsretningen og kunne holde oversikt fremover.

Sikrede anfører at det må kreves kvalifisert sannsynlighetsovervekt for å konstatere at det er utvist grov uaktsomhet som gir grunnlag for avkortning, og dette beviskravet er ikke oppfylt.

Hvis det foreligger grov uaktsomhet, anfører sikrede subsidiært at avkortningen er satt for høyt og må reduseres til 10 %. Uaktsomheten ligger i så fall mot grensen for grov uaktsomhet. Praksis fra Avkortningsnemnda eller Finansklagenemndas viser at avkortning med 60 % er forbeholdt mer graverende tilfeller enn det som var aktuelt i den foreliggende sak. En avkortning på 60 % av forsikringssummen på kr 2.000.000 vil innebære et svært stort tap for sikrede.

Selskapet har anført at det er utvist grov uaktsomhet og opprettholder en avkortning på 60 %. Etter selskapets oppfatning er havariet mest sannsynlig forårsaket av to forhold ved sikredes adferd; manglende forsikring om at autopiloten var påslått og manglende oppmerksomhet om båtføringen som følge av billedtaking av passasjerene i båten.

Det er ikke holdepunkter for å anta at det forelå en teknisk feil med autopiloten. Sikrede har forklart at knappene til autopiloten var "tunge", og det legges til grunn at autopiloten ikke ble aktivert av sikrede forut for sammenstøtet.

Selskapet avviser at nemndspraksisen det er vist til fra sikredes side er sammenlignbare med den foreliggende sak.

Risikoen for skade i den aktuelle situasjonen var stor, og sikrede tok en bevisst sjanse ved å handle som han gjorde. Sikrede må ha befunnet seg nær land på styrbord side når han vendte oppmerksomheten bort fra kjøreretningen.

Sikrede hadde en rekke handlingsalternativer: han kunne ha senket farten, forvisset seg om at autopiloten var på, gått mer tilnærmet "midtfjords" eller latt være eller vente med å ta bildene.

Selskapet bestrider at det gjelder et skjerpet beviskrav og viser til tredje utgave av "Forsikringsavtaleloven med kommentarer" (Lid, Brynhildsen og Nygård) s. 148 samt til HR-2016-2579-A.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet kan avkorte i erstatningen pga. grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Nemnda ser først på om det foreligger grov uaktsomhet. Sikrede kjørte på land under kjøring med en båt på 36 fot i ca. 21 knop. Kjøring med en så stor båt i en slik fart innebærer et betydelig skadepotensiale og krever stor grad av oppmerksomhet knyttet til kjøringen. Sikrede anfører at han var sikker på at han hadde trykket på autopiloten, men nemnda kan ikke se at det er sannsynliggjort at autopiloten ikke fungerte som normalt. Det er mer sannsynlig at sikrede enten ikke satte den på eller trykket på gal knapp. Nemnda kan heller ikke se at det er sannsynliggjort at en så stor båt skal endre kurs på grunn av kraftig vind. Nemnda mener derfor årsaken til kursendringen og skaden er at sikrede ikke aktiverte autopiloten kombinert med at han snudde seg bort fra kjøreretningen i 15-20 sek for å ta bilder. Handlingen fremstår som fullstendig unødvendig og medførte stor skade risiko for båten og personene ombord. I den aktuelle saken gikk båten på land uten å skade andre, men om det hadde ligget en båt i veien kunne ulykken fått et mye verre utfall. Bilder kunne tas mens båten lå stille. Handlingen må derfor etter nemndas oppfatning regnes som grov uaktsom.

Avkortning kan da finne sted under hensyn til skyldgrad, hendelsesforløpet og øvrige omstendigheter. Høy skaderisiko og et enkelt handlingsalternativ tilsier høy avkortning. Samtidig har nemnda forbeholdt avkortning i den størrelsesordenen det her er tale om for situasjoner med selvforskyldt rus, og selve skadebeløpet er veldig høyt. Nemnda mener avkortningen må reduseres til kr 500.000.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis delvis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Birgitte Hagland (nestleder), Elisabeth Okkenhaug (selskapsrepresentant), Vibeke Stiansen (selskapsrepresentant), Paal Bjønness (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).