

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-963

15.10.2021

Eika Forsikring AS

Ansvar

Båtulykke – uaktsomhet?

Den 18.5.19 var skadelidte involvert i en båtulykke. Ulykken skjedde i forbindelse med at utleier av båten skulle demonstrere båtenes funksjoner for skadelidte og skadelidtes to venner, som senere skulle leie båten alene. I løpet av den korte båtturen kantret båten, slik at skadelidte falt i sjøen og skadet kneet. I tillegg ble gjenstander våte og ødelagte. Utleier av båten meldte saken til sitt forsikringsselskap. Selskapet avviste ansvar med den begrunnelse at det ikke forelå uaktsomhet fra utleiers side. Skadelidte innhentet forklaringer fra de involverte og anførte at det var ansvarsbetingende av utleier av båten å foreta en skarp sving i lys av forholdene på skadetidspunktet. Nemnda kom til at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for skade etter båtulykke under utleiers ansvarsforsikring.

Utleier har tegnet privat fritidsbåtforsikring, som ifølge pkt. 2.3 omfatter:

Rettslig erstatningsansvar som sikrede i egenskap av eier eller rettmessig bruker/fører av den forsikrede båten kan pådra seg for skade som i forsikringstiden er voldt på annen person eller ting.

Erstatningsansvar

- Selskapet svarer for rettslig erstatningsansvar som sikrede i egenskap av eier av den forsikrede båten kan pådra seg, for så vidt ansvaret er en følge av skade på annens person eller ting, samt for tilsvarende ansvar som rettmessig bruker/fører av båten i denne egenskap pådrar seg.
- Er skade voldt ved handling som er foretatt i forsikringstiden, svarer selskapet også for følger av handlingen som inntreffer etter at forsikringstiden er ute.
- På den annen side svarer selskapet ikke for følger av skadevoldende handling som er foretatt før forsikringstiden begynte. Er skade voldt ved unnlatelse, regnes den dag den unnlatte handling senest måtte ha vært foretatt om skaden skulle vært unngått.
- Ansvar som på grunn av tilsagn, avtale eller tjenesteforhold faller utenfor det alminnelige –ikke kontraktsmessige – erstatningsansvar er unntatt.

Skadelidte var utsatt for en båtulykke 18.5.19 da utleier av båten skulle demonstrere båtenes funksjoner for skadelidte og hans to venner, passasjer 1 og passasjer 2. Skadelidte ble skadet i et kne, og flere gjenstander ble våte og ødelagte.

Demonstrasjonen fant sted i form av en kort båttur med utleier, skadelidte og to passasjerer. Bakgrunnen var at skadelidte og to andre skulle leie den aktuelle båten uten fører.

Demonstrasjonen var etter det opplyste ikke planlagt, og ingen hadde på seg livvester. Da utleier skulle snu båten for å kjøre tilbake til kai, svingte han til venstre rundt en bøye.

Maksimalhastigheten på turen skal ha vært 22 knop ifølge GPS-plotting. Skadelidte har forklart at svingen til venstre var uventet og svært skarp. Båten kantret til høyre i svingen, og skadelidte havnet i sjøen.

Passasjer 2 kontaktet utleier den 21.5.19 og rettet krav om erstatning for tap av bl.a. fotoutstyr. Han opplyste også at skadelidte fremdeles hadde smerter i kneet etter ulykken.

Utleier sendte saken videre til sitt eget forsikringsselskap. Samme dag fylte han ut et skademeldingsskjema hvor han beskrev hendelsesforløpet slik:

Ulykken skjedde ved opplæring av båt og innseiling til havn. Daglig leder "UTLEIER" førte båten. 3 stk turister med hvorav to av de skulle lære om innseilingen. Person 3 var en venn av de og også med. På vei ut fra havnen må vi runde en stake/bøye. Under fender så velger person nr. 3 "PASSASJER 1" og står i båten uten og sikre seg for og ta bilder. Da båten svinger rundt staken mister vedkommende balansen og faller over i styrbord side mens båten var i sving mot babord. En meget stor mann. Dette resulterte i at båten raskt fikk stabilitetsproblemer. Jeg som fører og de to andre ble også kastet i st.b side samtidig med at jeg dro med meg rattet. Dette medførte vannfylling samtidig med at motor stoppet. Før vi fikk kontroll over situasjonen sank båten pga. alt vannet som strømmet inn.

Selskapet avviste ansvar med den begrunnelse at det ikke forelå uaktsomhet fra utleier.

Skadelidte kontaktet advokat og klaget på selskapets avgjørelse. Det ble innhentet forklaringer fra passasjerene på båten, herunder fra skadelidte.

Skadelidte har bl.a. forklart følgende:

So the speed of what has been 22knots is not much less than what a boat of this size can handle with a load of four people, even if it felt like full speed. For fishing I use a Finnish Faster 515 boat with a Honda 75hp engine. So the boat is a bit smaller and runs at a load of four people at about 25knots at full speed. And you should never mind turning the boat over completely unless there is any emergency.

And the reason why I was standing next to "UTLEIER" is that I also drive the boat from my stand so that the visibility in front is as good as possible. Also, I wanted to hear what "UTLEIER" told me about the features of the boat, if I had sat down myself I probably wouldn't have heard anything he would have said while he was standing. So I asked him if the machine needed to be pushed in when the machine was brand new, ("UTLEIER" apparently not needed, we can drive normally) could the chartplotter put up fishing spots ("UTLEIER", it is good to put in so other fishermen can see) and so on.

Neither did "UTLEIER" ask me to sit down or hold "PASSASJER 2" and "PASSASJER 1" firmly, which now would be normal to warn me if I even planned such a turn.

When we left the pier, because "UTLEIER" wanted to show us how to get the boat out of the harbor at low tide. At this point, as we set out for the jetty, "PASSASJER 2" was sitting in front of the steering console, "PASSASJER 1" was sitting in the back of the boat. I was standing on the left side of "UTLEIER", holding my right hand on the handrail of the console. When we got out of the breakwater/jetty, "UTLEIER" accelerated the boat and started driving left of the harbor. The weather was foggy, but the sea was calm. I asked "UTLEIER" a few questions, and a green buoy appeared in front of us. "UTLEIER" said "I normally take around that green stick." When we got to the buoy, "UTLEIER" turned the boat steeply to the left, at which point the boat cut steeply on the water surface and did not slip on the water surface and tilted to the right. "PASSASJER 2" flew into the sea in front of me and I held the railing firmly, somehow my legs got stuck. The boat was tilted to the right and the engine was running.

"PASSASJER 2" and "PASSASJER 1" were both in the ocean and for some reason "UTLEIER" started to reach out to "PASSASJER 2" when the right solution would have been to turn off the engine and try to move left with me, that is, upwards for the boat to return to balance. At this point, I tried to twist my upper body to the left so that the boat would tilt back. The boat was at an angle of about 70-80 degrees at this point.

There was a lot of water in the boat.

"UTLEIER", as he began to reach out to his right with his hand, the boat began to tilt over and I realized that the boat would finally crash. I got the engine key off and me and "UTLEIER" were dropped into the sea and the boat went upside down.

I think "UTLEIER" should have taken into account that I was standing beside him and also made sure everyone was safely on the boat. And because of his intense speed to turn the boat full, that kind of boating is by no means normal.

Also, I wonder why he didn't use the dead man's switch.

Passasjer 1 har bl.a. gitt følgende forklaringer:

"UTLEIER" wanted to show how to get out of the harbour after he showed the boat to us. We were not prepared to that so we did not have life jackets. "UTLEIER" accelerated the boat to full speed when we got out of the harbour. When we got near the stick he suddenly turned very strongly to the left without warning us (I think warning would not have helped anyway because of strong tilting; that boat type tilts strongly in sharp turnings because it has deep U-bottom). As a consequence of that the boat tilted strongly. Immediately after that me and "PASSASJER 2" fell out to sea. I was sitting in the back and "PASSASJER 2" in the front. "SKADELIDTE" and "UTLEIER" were standing in the middle. After that "UTLEIER" tried to get "PASSASJER 2" to the boat from the right side. The engine was still running because "UTLEIER" did not have dead man's switch. That could have caused very serious accident. "UTLEIER" was dropped out to the sea also. "SKADELIDTE" tried to hold the boat from the left side to prevent the boat to go around but that did not help any more because there became water to the boat. He luckily managed to turn off the engine before he also dropped to the sea. All this happened in few seconds.

(...)

Before the turn (and also in the moment of the turn before falling to the sea), I was sitting in the back of the boat, "PASSASJER 2" was sitting in the front of the steering console, "SKADELIDTE" and "UTLEIER" were standing in the middle ("SKADELIDTE" in the left side). After "UTLEIER" turned the boat to the left I felt to the sea to the right side of the boat.

The boat naturally tilted to the right because the turn was to the left. We all felt to sea to the right side of the boat (the boat felt upside down to the right side, so this very clear). The boat started to tilt immediately after "UTLEIER" turned strongly to the left.

The first ones who felt to the sea were me and "PASSASJER 2". The boat took water during tilting. After that "UTLEIER" tried to reach "PASSASJER 2" from the sea and grabbed his hand. This a final reason for the boat falling over. "UTLEIER" felt to the sea after he tried to pull "PASSASJER 2" to the boat. "SKADELIDTE" was the last one who felt to the sea. The motor was still running just before the boat fell over. "SKADELIDTE" managed to turn off the motor just before he felt to the sea and the boat went over.

Passasjer 2 har bl.a. gitt følgende forklaring:

So more detailed version of the event... well like I said earlier I was sitting front of the steering console so I can't say that I saw any steering maneuvers of "UTLEIER". I think that he drove fast and I was really cold. I really wasn't dressed well for any boat trip yet. I was hoping that the drive would be short one. I've heard from "SKADELIDTE" that "UTLEIER" said something about turning but whatever he said I didn't hear it because of the motor noise and the position I was. So the turn was a complete surprise for me. When the turn to the left happened my body just reacted to the g-force of the turn. Now I'm not a small person. I weight around 120 kilos. So the turn really was very sudden and it sent me to the edge of the boat and to the sea.

I went under water for a while and when I got up I saw that the boat was tilted about 90 degrees so that the right edge of the boat (seen from the back) was under water. "UTLEIER" tried to help me which was a mistake because that finally tilted the boat upside down which nearly hit me to the head.

Now what tilted the boat to the right. I don't know but like I said earlier the g-force of the turn was very strong. Maybe it was the reason.

Det var deretter kommunikasjon mellom skadelidte og selskapet høsten 2019 og starten av 2020. Partene diskuterte utleiers aktsomhet og hvilke forklaringer som var gitt av de involverte i etterkant av hendelsen. Det fremkom også at båten var blitt hevet og undersøkt, og at firmaet som produserte båten utførte en filmet rekonstruksjon av hendelsen. Utleier skal også ha vært i kontakt med to uavhengige vitner, som ifølge han har forklart at de så flere personer stå i båten. Avslutningsvis ble det reist spørsmål ved om det skulle innhentes en båtkyndig spesialist. Det siste brevet ble sendt fra selskapet til skadelidte 16.4.20.

Skadelidte krever erstatning fra selskapet og anfører at utleier av båten handlet uaktsomt. Båtturen ble foretatt fordi utleier skulle vise de tre kameratene båtens funksjoner i forbindelse

med at de skulle leie båten. Da båten var en annen type enn den de egentlig skulle leie, ønsket utleier å vise de hvordan de kom ut av havnen i og med at det var lavvann. Ingen hadde på seg livvester. Utleier og fører av båten har et særskilt aktsomhetsansvar. Som fører er det han som styrer fart, hvor det svinges og hvor brått det svinges. Dersom noen står i båten, eller er usikret på annen måte, må føreren ta hensyn til det ved tilpassing av fart, sving osv.

Dersom utleier foretok en rolig og vanlig sving til venstre i ca. 20 knops fart, ville det sannsynligvis ikke ført til at båten krenget så mye at to personer falt i vannet under svingen. En slik aktsom sving ville sannsynligvis heller ikke ført til at én eller flere mistet balansen, og/eller at de flyttet vekten sin så mye til høyre at båten krenget. Mest sannsynlig har utleier derfor foretatt en hard sving til venstre i ca. 20 knop. Utleier varslet ikke passasjerene om at han skulle svinge på den måten. De fikk dermed ikke tid til å forberede seg. Å foreta en hard sving til venstre uten videre forvarsler, når man er klar over at en person står, at det er skjevfordeling av vekt og at ingen har livvest, må anses uaktsomt.

Det må videre anses uaktsomt av utleier at han lente seg over til høyre når båten allerede krenget til venstre. Det er også uaktsomt å ikke benytte dødmannsknappen når to passasjerer faller over bord. De to siste forholdene var som sagt mest sannsynlig årsaken til at båten til slutt veltet.

I krav om nemnd viser skadelidte bl.a. til at saken egner seg for behandling i Finansklagenemnda Skade og derfor ikke bør avvises, jf. FinKN 2016-055 og 2019-233. Rekonstruksjonsvideoen har liten bevismessig vekt bl.a. fordi passasjerene i videoen var klar over at svingen kom samt satt i båten under overfarten. Svingen var heller ikke like brå som den var i ulykken. Bilder av båten viser også at båten krenget til høyre på grunn av den skarpe svingen i høy fart, ikke fordi skadelidte sto i båten.

Selskapet avviser ansvar og anfører at utleier ikke opptrådte uaktsomt. Det fremstår som uomtvistet at båtføreres opptreden skal vurderes etter en ulovfestet aktsomhetsnorm. En nærmere beskrivelse av rettstilstanden og rettsnormen fremgår av RIB-dommen, jf. HR-2019-318-A. Høyesterettsavgjørelsen gjelder en båtfører som i nær 30 knop og uten særlig forvarsel kjørte inn i bølger på én meter, hvorefter en passasjer ble kastet opp i luften og i fallet brakk ryggen. Det er poengtert av Høyesterett at ikke ethvert avvik fra optimal adferd kan karakteriseres som uaktsomt, at båtturer er forbundet med en viss risiko, og at skade kan oppstå uten at noen har opptrådt uaktsomt. Båtføreren ble frifunnet. Det er opp mot denne normen den foreliggende saken må vurderes.

Det er av særlig interesse å vurdere hastigheten og svingen. Som påvist var hastigheten trolig en god del lavere enn 20 knop. Det var åpen sjø, blikkstilte og ingen andre båter i nærheten. Isoleret sett er det vanskelig å se at farten var kritikkverdig. Selskapet mener også det er grunn til å stille spørsmål ved om en lavere fart ville forhindret ulykken. Skadelidte sto oppreist i båten og kunne like gjerne ha falt og skadet seg i lav fart. At skadelidte sto i båten, var for øvrig basert på hans eget valg. Fører av båten kan naturligvis anføres å ha et særlig ansvar for å påse dette, men i realiteten vil passasjerer ha et selvstendig ansvar for hvordan de beveger seg mens de oppholder seg om bord i en båt.

Når det gjelder selve svingen og forsvarligheten av denne, er rekonstruksjonen av særlig interesse. Når et provosert fullt rattutslag kan gjennomføres i 27 knop uten at dette anses å utgjøre noen fare, kan ikke en normal sving i lavere hastighet anses klanderverdig. Det skal også tilføyes at dette var en tur utleier hadde gjennomført en rekke ganger tidligere uten problemer. Ved vurderingen av navigering/håndtering av en småbåt på sjøen må det uansett gis et visst rom for at båtføreren kan gjøre skjønsmessige vurderinger underveis uten at man i etterpåklokskapens behagelige lys gir båtføreren ansvaret for et hendig uhell.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for skade som følge av båtulykke.

Nemnda 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 bevissspørsmål", jf. også FinKN 2017-408.

Spørsmålet om uaktsomhet vil i denne saken bl.a. være avhengig av hvordan passasjer 1 var plassert i båten da skaden inntraff. Utleier har forklart at passasjer 1 stod bak/ved siden av ham og mistet balansen i svingen. Ifølge utleier var det årsaken til at båten til slutt kantret. Passasjer 1 har forklart at han satt før svingen. Skadelidte har også forklart at passasjer 1 satt da de forlot havnen, men det fremstår som uklart om han kan ha reist seg i løpet av turen. Det er også uklart hva slags instruksjoner som ble gitt til passasjerene, hvilken fart føreren hadde i svingen og hvilken betydning svingen hadde som årsaksfaktor for ulykken. Disse spørsmålene bør avklares med muntlige forklaringer fra partene og en båtsakkyndig i en hovedforhandling.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

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