

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2022-70

25.1.2022

Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig

Lystbåt/fiskebåt

Grunnstøting – uoppmerksomhet/feilberegning av avdrift? – fal. § 4-9.

Den 17.5.21 grunnstøtte sikredes fritidsbåt i forbindelse med at båten skulle hentes og seiles hjem. Sikrede anførte at han grep inn så snart han observerte skjæret og forsøkte å unngå sammenstøtet med en unnamanøver. Dette var likevel ikke tilstrekkelig til å avverge situasjonen, og sikrede uttalte i sin forklaring at grunnstøtingen blant annet skyldtes feilberegning av avdrift og satt kurs. Selskapet mente skaden var forårsaket av manglende kontroll på båtens posisjon og retning og avkortet erstatningen med 15 % under henvisning til grov uaktsomhet. Nemnda kom til at selskapet ikke hadde sannsynliggjort at grunnstøtingen skyldtes grov uaktsomhet.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 154 500

Saksfremstilling

Saken gjelder spørsmål om selskapet har anledning til å avkorte erstatningen i oppgjøret for båten med 15 % under henvisning til grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9 annet ledd.

Den 17.5.21 grunnstøtte sikredes båt, og sikrede meldte skaden per telefon til selskapet. Ifølge sikrede oppstod skaden i forbindelse med at båten skulle hentes og seiles hjem, en tur sikrede hadde planlagt å bruke ca. ti dager på. Med på turen var også sikredes voksne sønn og en kamerat. Selve skadehendelsen er av sikrede beskrevet slik:

Lørdag 15 mai kom vi til Å og rigget båten for tur. Tok ombord personlige eiendeler og sikkerhetsutstyr. dvs redningsflåte, seler, raketter, vhf, Vi hadde også med en ekstra kartplotter og papirkart (ikke sjøsportkart) over hele området vi skulle seile i. Søndag gikk turen til K for motor. Mandag 17 mai starte vindstille og rolig med motordrift rundt S. Vinden blåste opp noe etter hvert så når vi kom til F heiste vi begge seila. Fortsatt er dette en ny båt for oss så vi utfordrer ikke båt eller mannskap. Seilassen sørover er fin og kursen blir lagt i den ytre leia for å få jevn vind ca 8ms fra NV. Alt fungerte bra ombord. Autopiloten ble brukt også under seil noe som viste seg å gå meget bra. Hva som gikk galt når vi gikk på grunn på et skjær NV for A kan jeg ikke gi noen god forklaring på. En kombinasjon med en kartplotter som vi ikke var kjent med og som ved anledninger måtte restartes, feilbedømming av drift ved seiling og satt kurs til neste kursendring, en følelse av at "alt gikk på skinner" og dermed ikke like observant etter mange timer på farten. Ca 17:30 17 mai skjedde uhellet. Rett før vi gikk på observerte undertegnede skjæret og forsøkte med en unnamanøver. Fikk båten på ny kurs, men det var for sent til å unngå sammenstøt. Pga et lite forvarsel klarte vi da også og holde oss fast så ingen fikk skader eller havnet i sjøen.

Selskapet varslet sikrede den 28.5.21 om mulig avkortning i erstatningen etter fal. § 4-9.

Sikrede mottok et erstatningstilbud fra selskapet på e-post 7.6.21. Brevet ble også sendt per post. Av tilbudet fremgikk det at selskapet erkjente ansvar for skaden på båten, men at det ville avkorte erstatningen med 15 % som følge av grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9.

Som begrunnelse for avkortningen ble det vist til følgende:

Slik vi forstår forklaringen din var dette første dagen dere hadde heist seil på turen.

Du har oversendt en kartutskrift dere du viser ruten dere skulle hatt og skjæret dere gikk på. Dette viser en vesentlig endring av kursretning, noe som ville blitt oppdaget hvis man fulgte med på kart, kartplottere og terreng.

...

Det var ingen spesielle hendelser om bord like forut for grunnstøtingen, og dere var 3 om bord til å følge med på kurs og navigering. Kartplotteren som var montert på båten var ukjent for dere og måtte ved flere anledninger restarteres. Dere hadde med ekstra kartplotter som stod nede i båten, men ingen fulgte med på denne da den ikke var synlig fra ror plass eller sittebrønn.

Når man seiler i ukjent farvann er man avhengig av å følge kart for å sikre seg mot å gå på skjær. I vår vurdering har vi lagt til grunn at dere er tre voksne om bord, det er ikke noe spesielt som skjer forut for grunnstøtingen, dere seiler en båt som er ny for dere og dere er kjent med at det er noen problemer med kartplotteren i båten.

Vi vektlegger at dere hadde handlingsalternativer, ved at en av dere kunne fulgt med på kart, kartplotter og terreng for å unngå en farlig situasjon som kunne medført personskader eller i verste fall tap av liv. Skjæret / Holmen båten traff er ett av to jevnstore holmer som ligger samlet og godt merket på både sjøkart og kartplottere, i tillegg ville de/den også kunne oppdages ved normal utkikk.

Ut ifra overnevnte forhold mener vi det er en klar årsakssammenheng mellom havariet og den manglende kontrollen på båtens posisjon og retning.

Etter en helhetsvurdering er vår konklusjon at skaden oppstår som følge av markert avvik fra forsvarlig handlemåte, og at skipper har opptrådt grovt uaktsomt. I forsikringsbeviset ditt fremkommer det: "Har du ved forsett eller grovt uaktsomt framkalt forsikringstilfellet, kan selskapets ansvar settes ned eller falle bort. Det avgjøres under hensyn til skyldgraden og omstendighetene for øvrig om selskapet skal betale noe og i tilfelle hvor mye, jf. Forsikringsavtaleloven § 4-9.

Vi har forståelse for at dette har vært vanskelig for dere og glad for at det gikk bra med alle om bord i båten. Etter en totalvurdering er avkortningen satt til 15% av båtens markedsverdi. Vi vil dog ikke kreve regress for 15% av redningskostnader etc.

Sikrede formidlet at han aksepterte selskapets erstatningstilbud den 8.6.21, men bestred at han hadde opptrådt uaktsomt.

I klagen til selskapet av 30.8.21 skrev sikrede blant annet:

Dere har konkludert med at dette er første dagen vi hadde heist seil på turen. Siden dette er nevnt i deres dokument må dette ha en betydning for deres vurdering av hendelsen som førte til grov uaktsomhet. Jeg vil derfor opplyse om at det var vi som seilte båten som rigget båten (monterte seila) før avreise fra Å. Vi hadde også seilt tidligere på dagen, men på grunn av lite vind gikk vi over til motordrift. Dette kan bekreftes på bilder med posisjon og klokkeslett av både seilrigging og seilas om ønskelig.

Dere henviser til kartutskrift jeg sendte og viser til en vesentlig kursendring som ville blitt oppdaget hvis man fulgte med på kart, kartplotter og terreng. Under telefonsamtalen med saksbehandler 08.06.2021 spurte jeg om dommerpanelet hadde åpnet sjøkartet, målsatt kursavviket eller på noen annen måte målsatt området. Dette var ikke gjort, likevel konkluderer panelet med at dette er en vesentlig kursendring og at vi skal oppdage dette ved og blant annet å følge med på terreng. Fra grønn stake, der siste kursendring ble foretatt, er det ca 1,5 km til nærmeste land øst for kursen og omtrent det samme til nærmeste sjømerke vest for satt kurs. I fartsretning er det ca 2,2 km til M, 4,5 km til neste faste sjømerke og ca 10 km til nærmeste øy. Med disse avstandene er det ikke mulig å navigere uten en kompasskurs da fastland og øyer ikke lar seg skille ut med utsikten fra en båt hvor du befinner deg omtrent 2 m over havnivå.

Kursen som ble satt ville føre oss på utsiden M (der vi gikk på grunn). Jeg satt på BB side da det var på denne siden vi under normale forhold ville få visuell kontakt med skjæret. I min forklaring nevner jeg avdrift ved seiling. Dette har ikke dommerpanelet nevnt eller bortforklart noe sted i sin vurdering av hendelsen, på tross av at dette kan være en ytre omstendighet som kan virke formidlende for dommen. Under tidligere omtalte telefonsamtale spurte jeg om det var sett på strømkart, tidevanntabeller, bølgehøyder, m.m. på det aktuelle tidspunktet. Også her var det negativt svar, ingen av disse opplysningene var vurdert og sjekket. Når ingen avstander er tatt ut fra kartet, ingen kjennskap til farten båten hadde, om det var høy- eller lavvann eller om

det er lite eller mye strømsjø i området under tidspunktet uhellet skjedde virker det som om at alt som kan virke formidlene er konsekvent utelatt fra dommerpanelets vurderinger.

Til opplysning kan det nevnes at om hastigheten på strømsjøen er 0,5 knop på tvers av fartøyets fartsretning, vil avviket fra satt kurs bli ca 150 m i løpet av 10 min. Denne avdriften vil ikke gi utslag eller merkes på magnetkompass eller flukskompass da båten hele tiden har baugen i riktig retning. (Bruker bevisst det metriske systemet for å unngå misforståelser).

Det blir nevnt at vi var tre om bord til å følge med på kurs og navigering. Her må det klargjøres at ansvaret for seilassen ble fordelt mellom K (min sønn) og meg.

Tredjemann hadde lite seilerfaring og hadde ikke noe ansvar. Når vi seiler er det den som er på vakt som har det fulle ansvaret. Den som har frivakt kan slappe helt av. Slik unngår vi problemer og misforståelser med hvem som gjør hva under seilassen. "Når man seiler i ukjent farvann er man avhengig av å følge kart for å sikre seg mot å gå på skjær". En belærende og provoserende setning som dommerpanelet har tatt med i sin vurdering. I min forklaring står det at vi har tatt med papirkart i tillegg til ekstra plotter nettopp for å ha et sikkert alternativ ved strømbuud eller tekniske feil. Da burde panelet få med seg at jeg forstår at det er viktig med kart.

Skjæret/Holmen båten traff er ett av to jevnstore holmer som ligger samlet og godt merket på sjøkart og kartplottere, i tillegg ville de/den også oppdages ved normal utkikk. M er ikke en holme. Pr definisjon er en holme mindre enn en øy, men større enn et skjær. Uten beboelses hus, men ofte med naust og brygge tilpasset bruken av holmen til fiske eller beite.

Her har dommerpanelet helt bevisst forandret status på M til en holme. Ser ingen annen grunn til denne omskrivningen enn at dette blir enda et punkt i deres vurdering som ikke er til min fordel. Nå er det ikke lenger et skjær, men en holme jeg burde se med panelets definisjon av "normal utkikk". Men M er aldri tørt. På maks høyvann ligger det sannsynligvis helt under vann. Da er dette et skjær som ved uheldige omstendigheter kan ligge i blindsonen bak seil og baug og som ved "normal utkikk" ikke blir oppdaget. Grunnstøtingen skjedde ca en time etter maks høyvann. Det var derfor fortsatt høyt vann i området, og tidevannsstrømmen hadde vært i aktivitet siden maks høyvann. Strømsjøen ble merkbar når vi lå fast på skjæret i form av mye svell og topping av sjøen.

Dette var da også en av grunnene til at redningsskøyta ikke kom inn til havaristen med lett båten.

I redegjørelsen til dommerpanelet vektlegger de at vi hadde "handlingsalternativer". Videre blir det også tatt med i vurderingen at "Ut fra overnevnte forhold mener vi det er en klar årsakssammenheng mellom havariet og den manglende kontrollen på båtens posisjon og retning".

Ved uhell finnes det alltid handlingsalternativer. Og ved påkjørsel (alle typer kjøretøy) er det alltid manglende kontroll på posisjon og retning. Er kriteriene til J for avkortning/bot og en dom på grov uaktsomhet at det er handlingsalternativer og at det er manglende kontroll på posisjon og retning? Det kan det ikke være. For meg viser dette mangel på grundig gjennomgang av sak, da ingen av de forhold jeg viser til ovenfor er tatt hensyn til. Det har også vært mulighet for kommunikasjon med eier av båt, men ingen spørsmål ble stilt av panelet under vurderingen.

...

Jeg anser seilassen som meget aktsom med tanke på sikkerhet. Det kan nevnes at egen VHF ble tatt med, redningsflåte, livliner og redningsvester, papirkart, værmelding ble fulgt opp, null toleranse for alkohol, osv. Tidsperspektivet for seilassen var romslig med tanke på å bli liggende værfast. Mer enn 33 års erfaring i egen båt med bla seilas til T, D, S, O og S, aldri hatt en forsikringsutbetaling på noen av båtene. På tross av dette gikk jeg på grunn, men har vanskelig for å akseptere at dette er "grovt uaktsomt".

Kan også nevne at jeg har maritim utdanning i form av skipsmekaniker og har seilet for L H rederi i fem år. Har også båtførerprøven og VHF-sertifikat.

Selskapet fant ikke grunnlag for å endre avgjørelsen og fastholdt sitt tidligere standpunkt.

Sikrede har i hovedsak anført at det ikke er grunnlag for avkortning i erstatningsoppgjøret og krever full utbetaling i henhold til takst. Havariet oppstod som følge av flere uheldige omstendigheter, og det må være rom for menneskelig svikt uten at dette skal karakteriseres som grovt uaktsomt. I selskapets vurdering av havariet synes imidlertid alle formildende

omstendigheter bevisst utelatt. Det er heller ikke foretatt nærmere undersøkelser eller fremlagt dokumentasjon som tilsier at handlingen var grovt uaktsom, herunder sjekket tidevann, strømsjø, avstander i området, båtens fart osv. Selskapet har kun fokusert på båtens posisjon og retning som årsak til havariet. Dette er momenter som gir et forenklet bilde av uhellet, og som kan brukes som forklaring ved de fleste ulykker hvor det er et kjøretøy involvert.

For øvrig er sikrede ikke enig i de anførsler selskapet har fremsatt i sin klage til nemnda. Sikrede har blant annet bemerket at det ikke er riktig at hans uoppmerksomhet forut for grunnstøtingen skal ha vedvart over ca. 15 minutter. Båten traff heller ikke det skjæret som fremkommer av de nye bildene som er fremlagt av selskapet. Skjæret sikrede gikk på ligger vest for dette, og er det minste av de to M.-skjærene. Strøm, sjø og vind drev sikrede videre innover i grunt område til båten la seg midlertidig i ro der øvrige bilder er tatt. For å bedre illustrere forholdene på stedet har sikrede derfor fremlagt bilde av det riktige skjæret tatt fra egen båt (samtlige av bildene ble tatt tre timer etter maksimalt høyvann). Bildet av en kartplotter med kartutsnitt fra et område rundt L. er ifølge sikrede ikke fra havariet, men et eksempel bilde fremlagt fra selskapets side.

Selskapet har i det vesentlige anført at det er grunnlag for avkortning i erstatningen som følge av grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9. I dette tilfellet er det en klar sammenheng mellom havariet og den manglende kontrollen på båtens posisjon og retning. Det er ikke opplyst at det skjedde noe spesielt forut for grunnstøtingen, og kursendringen ville blitt oppdaget dersom sikrede fulgte med på kart, kartplottere og terreng. Videre var det tre voksne personer i båten, og det forelå flere handlingsalternativer ved at man kunne fulgt med på båtens posisjon og retning – noe som kunne forhindre den farlige situasjonen som oppstod. Å holde kontroll på båtens posisjon var spesielt viktig med tanke på at båten var ny for sikrede, og fordi han var kjent med problemene med kartplotteren i båten. Skjæret båten traff er for øvrig ett av to jevnstore holmer som er godt merket på både sjøkart og kartplottere og ville også kunne oppdages ved normal utkikk.

I klagen til nemnda har selskapet fastholdt at det må anses tilstrekkelig dokumentert at sikredes uoppmerksomhet var utslagsgivende for hendelsen. Det er i den forbindelse vist til vedlagte kartutsnitt med anmerket kurs, lenke til sjøkart på Gule sider, samt sikredes egen beskrivelse av hendelsen i media. Vær- og siktforhold var etter sikredes forklaring gode, og kursen ble satt med jevn vind ca. åtte ms fra NV. Sikrede har ikke oppgitt hastighet, men seilforholdene tilsier en hastighet på fem–syv knop. Det er heller ikke pekt på ytre omstendigheter i form av vær eller vindforhold som tilsier at forholdene utviklet seg på en uventet måte.

Basert på sikredes egne opplysninger om satt kurs, vindretning, vindstyrke og hastighet, må avdriften for én med sikredes erfaring ha vært påregnelig, slik at det sentrale og avgjørende momentet i hendelsesforløpet var sikredes uoppmerksomhet. Avstanden fra satt kurs til havaripunktet tilsier at uoppmerksomheten må ha vedvart i det minste 10–15 minutter, hvor sikrede hadde en følelse av "at alt gikk på skinner". Det er således ikke tale om et øyeblikks uoppmerksomhet forårsaket av forhold i det ytre som sikrede ikke hadde kontroll over. Sikredes manglende oppmerksomhet under de rådende forhold må derfor anses som et klart brudd på sjøveisreglene og et markert avvik fra forsvarlig handlemåte.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet kan avkorte erstatningen med 15 % for grov uaktsomhet, jf. fal. § 4-9.

For at en handling eller unnlatelse skal anses som grovt uaktsom, må det etter rettspraksis foreligge et "markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte". Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale

om alminnelig uaktsomhet, jf. Rt. 1989 s. 1318. Selskapet har bevisbyrden for at handlingen kan betegnes som grov uaktsom slik at det er grunnlag for å avkorte erstatningen.

Selskapet har lagt til grunn at sikrede har opptrådt grovt uaktsomt som følge av manglende kontroll over båtenes posisjon og retning. Sikrede har på sin side anført at skadehendelsen oppstod som følge av uheldige omstendigheter, og at selskapet ikke alene kan begrunne avkortning ut fra navigasjonsfeil.

Slik saken er opplyst legger nemnda til grunn at grunnstøtingen har skjedd som følge av en kombinasjon av at sikrede hadde en kartplotter han ikke var kjent med, og som ved anledninger måtte restartes, feilbedømming av avdrift, satt kurs og manglende oppmerksomhet etter flere timer på sjøen. Selskapet har i klagen til nemnda anført at seilforholdene tilsier en hastighet på fem–syv knop, og bemerket at sikrede selv opplyste til media at de seilte i syv–åtte knop. Opplysningene er ikke bestridt av sikrede.

Nemnda er enig med selskapet i at det bør stilles strenge krav til aktsomheten når man kjører en ny, større båt i ukjent farvann. Uoppmerksomhet må som følge av skaderisikoen regnes som uaktsomt. Nemnda mener likevel at skaderisikoen i dette tilfellet ikke var så stor at sikredes uoppmerksomhet i dette aktuelle tilfellet kan betegnes som grovt uaktsomt. Det samme gjelder for feilberegning av avdrift slik at man kommer for nær land, jf. her også FinKN 2012-699.

Nemnda legger til grunn at det aktuelle skjæret er merket på sjøkart og kartplottere, men det er ikke dokumentert at det kunne vært oppdaget tidligere ved normal utkikk. Selskapet har fremlagt ny dokumentasjon for nemnda, men betydningen av denne er bestridt av sikrede.

Nemnda bemerker at sikrede er en svært erfaren båtfører, og det må antas at han er godt kjent med navigasjon i ukjent farvann. Han synes å ha tatt alle nødvendige forholdsregler ved å medbringe papirkart i tillegg til ekstra kartplotter. Grunnstøtingen fant sted ca. en time etter maksimalt høyvann, og sikrede har i sin forklaring oppgitt at skjæret aldri er tørt.

Nemnda legger etter en konkret vurdering til grunn at grunnstøtingen mest sannsynlig er forårsaket av flere faktorer som har virket sammen. Akkurat hvilke faktorer som var utslagsgivende i forhold til grunnstøtingen (fart, avdrift, navigering etter kartplottere, uoppmerksomhet osv.) er imidlertid ikke godt nok dokumentert. Nemnda mener derfor at det ikke er sannsynliggjort at det foreligger grov uaktsomhet i dette tilfellet.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Sikrede gis medhold.

Ved behandlingen deltok Kaja de Vibe Malling (leder), Vibeke Stiansen (selskapsrepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).