



## **Forsikring av båter beliggende i båthavn og under opplag**

En orientering ved Christian J. Lien – Norske Sjø/Fender Marine

Som eier og bruker av båt beliggende i båthavn og under opplag er det primært 3 situasjoner man kan komme opp i (og som har tilhørende forsikringsformer), og jeg vil i dette innlegget vise hvorledes man kan beskytte seg mot disse.

Jeg vil her ta for meg følgende situasjoner:

- 1. Tilfeldig skade på egen båt**
- 2. Skade på egen båt forårsaket av andre**
- 3. Skade på andre/andres båt eller utstyr**

### **Om 1 - Tilfeldig skade på egen båt**

Hvis man frykter en tilfeldig skade på egen båt tegnes en kaskoforsikring som dekker de fleste skader som følge av tilfeldig, plutselig ytre påvirkning. Dekningene her kan variere noe fra selskap til selskap, og prinsipielt er det ikke noe krav om at noen må være skyld i skaden. En slik forsikring vil også dekke de fleste skader man selv påfører båten som følge av simpel uaktsomhet. F.eks kollisjon med kai, grunnstøting og lignende.

### **Om 2 - Skade på egen båt forårsaket av andre**

Hvis man både er en forsiktig båteier og har båten i lengre perioder liggende i opplag på land kan man forledes til å tro at man ikke har behov for egen kaskoforsikring. Dette fordi de som eventuelt påfører oss eller båten vår skade vil måtte dekke denne skaden, - enten selv eller via deres egen ansvarsforsikring, - slik som vi kjenner fra vegtrafikkretten.

Ved bilbruk er det slik at eier/bruker av bil har et lovpålagt objektivt ansvar for skade han/bilen påfører tredjemann. Dette er et unntak fra hva som ellers er vanlig i samfunnet og i dag er det stort sett bare i vegtrafikkretten og arbeidsgivers ansvar ifm yrkesskade/-yrkessykdom at det opereres med objektivt ansvar.

Det betyr at hvis en bil skader noen eller noe, spør man ikke om hvem som er skyld i skaden, man bare slår fast at bilen er årsak til skaden og bilfører/eier er dermed ansvarlig, - pr definisjon, såkalt objektivt ansvar.

Som en følge av dette objektive ansvaret er det påbudt å ha bilen ansvarsforsikret (trafikkforsikring), for bl.a. at ikke bileierens økonomi skal være avgjørende om den skadelidte får sin rettmessige erstatning.



## **MEN OBS OBS OBS !!! Ved bruk av båt er dette vesentlig forskjellig:**

Til sjøs er der ikke et generelt objektivt ansvar ved skade på tredjemann. Den som er årsak til at båten din blir skadet er kun erstatningsansvarlig hvis han har utvist en form for skyld, og dette skyldansvaret må overstige visse juridiske grenser. 2 eksempler kan belyse dette:

**Eksempel 1.** Hvis en annen båt under en fortøyningsoperasjon kolliderer med din båt og påfører den skade vil det være Sjølovens kollisjonsansvarsregler som avgjør om skadevolder blir tilkjent ansvar. Sjøloven og rettspraksis har imidlertid unntak for bl.a teknisk feil, så hvis årsaken til kollisjonen er at reverseringsmekanismen svikter, vil ikke skadevolder bli ansvarlig for skader påført din båt. Da er det uten interesse om han har egen ansvarsforsikring, da han i dette tilfelle ut fra lovens bestemmelser ikke er ansvarlig for de påførte skader og således ikke har behov for (å benytte sin) ansvarsforsikring.

**Eksempel 2.** Hvis nabobåten velter under opplag på land og skader din båt vil ikke nabobåteieren bli ansvarlig for skadene på vår båt, med mindre han er skyld i velten. Årsaken til slike velt er ofte 'Vår Herre' i form av stormkast osv. og slike hendelser vil den andre båteieren ikke være ansvarlig for.

Resultatet er at i både eksempel 1 og 2. må vi som skadelidte selv bære kostnadene ved de påførte skadene på egen båt, og konklusjonen i disse tilfellene er at:

Som båteier bør man ha egen helårs kaskoforsikring.

### **Om 3 - Skade på andre/andres båt eller utstyr**

Hvis man frykter for at en selv, eller båten man eier kan skade andre eller andres eiendom (f.eks båten deres), kan man tegne en ansvarsforsikring. En ansvarsforsikring kan også kalles en beskyttelsesforsikring ved at den beskytter forsikringstakeren mot det ansvar han kan komme i, ved skade påført tredjemann, altså andre enn ham selv.

I motsetning til bileiere hvor det er en lovpålagt obligatorisk ansvarsforsikring, er dette frivillig ved eie/bruk av båt.

Den vanligste måten man kan komme i ansvar på er som følge av utvist skyld. Dvs at man på en eller annen måte har opptrådt uaktsomt og derigjennom skadet en annen eller hans eiendom (f.eks båten hans). Dette ansvarsforholdet vil normalt bli dekket av ansvarsforsikringen.

Alternativet er såkalt kontraktsansvar hvor man blir holdt ansvarlig som følge av bestemmelser i en kontrakt, eller i henhold til regler/vedtekter gjeldende i båtforeningen. Et slikt ansvar er vanligvis unntatt i en standard ansvarsforsikring.



Hvis vi tar for oss de 2 eksemplene ovenfor og forutsetter at det er vi som navigerer så klosset at vi renner inn i en annen båt, eller at vi har støtt opp båten for dårlig under opplag og den derved velter og skader nabobåten, vil vi måtte erstatte skadelidtes tap. Dette vil da bli dekket av vår ansvarsforsikring, og konklusjonen er:

**Som båteier bør man ha egen helårs ansvarsforsikring.**

Avslutningsvis vil jeg informere om et pussig fenomen ved norske erstatningsrett som kommer inn i bildet i de tilfellene en båteier blir ansvarlig overfor tredjemann som bl.a vist ovenfor.

I Lov om Skadeserstatning av 1969 (erstatningsloven), står det i § 4-2 følgende:

**§ 4-2. (skadevolderens stilling når skaden er dekket ved forsikring)**

*I det omfanget det er på det rene at en skade kan kreves dekket av forsikring for tingskade eller annen formuesskade, kan den skadelidte bare gjøre gjeldende sitt erstatningskrav mot den ansvarlige skadevolder dersom skaden er voldt:*

- a) ved forsett eller grov uaktsomhet av den ansvarlige selv, eller*
- b) i hans yrke, ervervsvirksomhet eller dermed likestilt virksomhet.*

Dette betyr at om båteier A (skadevolder), skader båteier B (skadelidte)'s båt, så er båteier B (skadelidte) nødt til å benytte sin egen kaskoforsikring (hvis han har det), for å få dekket skaden. Denne bestemmelsen har rettspolitiske begrunnelser, og kan tidvis være vanskelig å akseptere, men slik er det bare.

Det er kun ved a) og b) tilfellene i lovens § 4-2 at båteier B (skadelidte) har anledning til å gå direkte på skadevolder for å få dekket sitt tap.

Imidlertid er bestemmelsen slik at man kan gå på skadevolder for å få dekket sitt uforsikrede tap, og det vil i praksis si den avtalte egenandel på egen kaskoforsikring, samt hele beløpet i de tilfeller hvor skadelidte ikke har kaskoforsikring.

I andre tilfeller "slipper på en måte skadevolder unna", hvis den man påfører skade har egen forsikring for tingskade (kaskoforsikring).

Som illustrerende eksempler kan vi bruke en skadesak vi hadde en tid tilbake.

En stor og tung Colin Archer skøyte med langt baugspyd skulle legge til kai. Eierne av 2 store cabincruisere som allerede lå fortøyd der vinket og ønsket skøyten velkommen til å legge seg på utsiden av dem.

Skøyten kom pent inn på skrå i 3 knops fart, la roret over, slo gir-spaken i revers og gav fullt pådrag for både å stoppe fremdriften og 'bakke' hekken inn.

Imidlertid hoppet gir-vaieren av sitt feste og båten fikk fullt pådrag fremover i stedet for akterover. På grunn av at roret nå var lagt andre veien svingte skøyten baugen rett inn mot



cabincruiserne og før man fikk stoppet motoren hadde baugsspydet med 8 tonns kraft pløyd seg gjennom salongvinduene på begge de fortøyde båtene. Heldigvis ble ingen mennesker truffet.

Stor oppstandelse og hissige utrop fulgte!

Erstatnings-/forsikringsoppjøret ble som følger:

- Eier av Colin Archer'en fikk nytt baugspyd under sin kaskoforsikring etter fratrekk av avtalt egenandel.
  - Eierne av cabin cruiserne måtte pga erstatningslovens bestemmelser (se ovenfor), benytte sin egen kaskoforsikring for å utbedre skadene som beløp seg til hhv 60- og 80.000.
- Disse 2 uheldige båteierne hadde imidlertid egenandeler under sine kaskoforsikringer på hhv 20- og 30.000 For disse 'uforsikrede' beløpene gikk de til sak mot eier av Colin Archeren. Hvis han var blitt ansvarlig for skadene (kollisjonen) ville hans ansvarsforsikring dekket disse kravene.

Imidlertid slår Sjølovens kollisjonskapittel fast at ved tekniske uhell av denne art er man ikke erstatningsansvarlig overfor de(n) man kolliderer med. Derved ble han ikke rettslig ansvarlig (selv om han faktisk var årsaken til skadene), og følgelig ble der heller ikke betalt ut noe over hans ansvarsforsikring.

Heldigvis hadde de 2 båteierne kaskoforsikring som dekket skadene på deres båter, men uheldigvis hadde de valgt så store egenandeler at de ble sittende igjen med tap på hhv 20- og 30.000,-

### Moralen og lærdommen i dette er at:

Både forsikringsrett og ansvarsrett er såpass kompliserte rettsområder at man må:

1. Tenke gjennom hva man kan komme ut for av hendelser og hvorledes man kan bli rammet økonomisk som følge av at man er båteier
2. Gå grundig gjennom de forsikringer man bør ha, og eventuelt har skaffet seg for å se om de fanger opp de situasjoner man kan komme opp i
3. Søke den nødvendig praktiske og juridiske ekspertise for må være sikker på at man har fanger opp de fleste variablene under pkt 1 og 2

Forøvrig lykke til med et hyggelig båtliv ☺