

# Vikten av att välja rätt försäkringsbolag

Båtliv hade nyligen en artikel om vikten av att inte bara jämföra premierna utan också övriga villkor när man jämför försäkringsbolag. Nedan följer en redogörelse för en kollision, som bekräftar just hur viktigt detta råd är. Text: Bengt O. Hult Foto: Oskar Kihlborg



**JAG HAR "TITTAT** på" en kollision som inträffade mellan två rätt stora kölbåtar i strålende sol och måttlig vind. Seglingsföreskrifterna angav: Tävlingen genomförs med reglerna som de är definierade i Kappseglingsreglerna (IKR). Vad det innebär framgår av inledningen till Del 2 i regelboken. "Reglerna i Del 2 ersätts av väjningsreglerna i IRPCAS (SjR) eller av nationella regler om rätt till väg om det anges i seglingsföreskrifterna. I det här fallet angavs ingenting sådant, vilket alltså innebär att IKR och ingenting annat gällde.

**TVÅ BÅTAR, S** (Styrbord) och **B** (Babord), seglade på kryssen på skärande kurser. **B** var fullt medveten om sin skyldighet att hålla undan och avsåg att göra det. Enligt regel 14a behövde inte **S** "göra något för att undvika kontakt". När båtarna var ungefär fem båtlängder (**BL**) från varandra kastade man loss genuaskotet på **B**, vilket **S** uppfattade som ett tecken på att **B** avsåg att fullgöra sin skyldighet att hålla undan, antingen genom att falla akter om **S** eller slå i lä om **S**. **B** började falla. När båtarna var cirka tre **BL** från varandra såg det tveksamt ut om **B** skulle kunna hålla undan. I det läget blir ansvaret för att inte en kollision skulle inträffa ett annat.

Nu skulle även **S** undvika kontakt om det fanns en rimlig möjlighet, regel 14. Fanns det en sådan möjlighet? Vad kunde **S** göra? Om **S** lovat hade aktern svängt ner mot **B**, varigenom en eventuell kollision troligen blivit ännu kraftigare. Ingen bra lösning. Om **S** fallit kraftigt för att försöka svänga upp aktern som jollar ibland kan göra hade det nog inte haft någon effekt. Kölbåtar med cirka sju meters lateralplan svänger inte så. Inte heller bra. Återstod att försöka komma undan genom att hålla kursen. Tyvärr gick inte det heller. **B** seglade in i låringen på **S**



Det är mycket viktigt att jämföra villkor när man väljer försäkringsbolag. Bild från ÅF Offshore Race 2015.

och orsakade avsevärd skada.

**B** förklarade detta med att mesanskotet knipit sig på vinschen. Alla som seglat med mesan vet hur lovrig båten blir med seglet skotat dikt. Direkt efter kollisionen påtog sig **B**:s rorsman hela ansvaret och förklarade att det inte var nödvändigt att protestera eftersom incidenten var solklar, en gentlemanmässig gest men ändå olycklig. Försäkringsbolaget är inte bundet av en sådan förklaring och dessutom blir inga fakta fastställda. Nu behövdes inte fakta eftersom parterna var helt överens.

**TROTS ATT KOLLISIONENS** orsak var solklar har **B**:s bolag bara varit villigt att betala ut en del av den ersättning som **S** var berättigad till. Man förklarade detta med att **S** inte gjort tillräckligt för att hålla undan. Som stöd för detta hänvisade man till Sjövägsreglernas regel 8 och hävdade att **S** inte vidtagit några åtgärder för att und-

vika kollisionen. Det är i och för sig sant men det krävdes ju inte heller av gällande regler, IKR. Att i en kappsegling där IKR gäller tillämpa SjR är lika befängt som att säga att visserligen gällde reglerna för högertrafik när bilarna krockade men om man tillämpar reglerna för vänstertrafik kan säkert båda förarna klämmas åt.

Tanken att åberopa SjR är helt orimlig eftersom de två regelverken har helt olika syften. Målet för SjR är att farkoster ska hållas så långt från varandra att kollisioner undviks. IKR å sin sida tillåter hur små avstånd som helst bara kontakt undviks och båten med rätt till väg inte behöver hålla undan. Det är därför alla kappseglingar över hela världen anordnas i enlighet med IKR utom någon enstaka kappsegling för båtar på styltor där ägaren är så förmögen att han bestämmer reglerna själv.

**JAG HAR VARIT** i kontakt med en del försäkringsbolag för att höra

vilka regler de tillämpar vid reglering av kappseglingsskador. De jag pratade med lät mig förstå att allt utreddes enligt IKR men att de kände till att det fanns bolag som utan motivering använde SjR.

Av denna anledning rekommenderar jag alla kappseglare att skaffa sig garantier från sina bolag att de följer reglerna och tillämpar IKR. Om något bolag inte lämnar sådan garanti finns det alla skäl att byta bolag. Som framgått här ovan kan det bli dyrt annars. ☹

## Kommentar från SSF

Det är otroligt viktigt att vi vet vilka regler som gäller när två båtar möter varandra oavsett situation. Annars kan det sluta riktigt illa, inte bara för materialet som vid detta tillfälle.

Vid kappsegling är det fullständigt orimligt att använda sig av sjövägsreglerna då dessa inte är avsedda för de situationer som uppkommer vid kappsegling.

**Stefan Rahm**  
Sportchef Svenska Seglarförbundet