694/04

Den 29. marts 2004 blev i sag nr. 61.163:

xxx xxxxxx xxxxxxxxx
xxx xxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxx

mod

Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har flyforsikring i Tryg Forsikring A/S, klager ved sin advokat over, at selskabet ikke vil forrente en udbetalt erstatning.

Selskabet har afvist at udbetale renter under henvisning til, at det ikke var muligt at vurdere selskabets erstatningspligt, før rapporten fra Havarikommissionen forelå i november 2001.

Det fremgår af sagens akter, at klageren den 23/10 2000 havarerede med et fly, hvorved flyet bliver totalskadet. Skaden blev anmeldt til selskabet den 1/11 2000. Af anmeldelsen fremgår bl.a.:

> "Efter normal motorprøve blev der givet fuld gas med parkeringsbremsen på. (Flapstilling 2). Herefter blev bremsen sluppet, og efter 240-260 m blev flyet løftet af banen.
> Efter at have fløjet ca. 100 m passeres på venstre side et læhegn, efter passagen synker flyet let igennem og et venstredrej (svagt) påbegyndes for at komme op imod vinden og de laveste træer.
> Efter at have fløjet ca. 200 m mangler ca. 50-70 cm i at komme fri af grantræer.

Flyet vipper rundt og lander på hovedet i skoven. Motordrejningerne var normale for 'take off'. Flyet ramte træerne med vingerne vandret. Flapstillingen var '2' under hele forløbet.

Undertegnede kontaktede telefonisk ejeren 1 uge før og fik beskrevet at banen var brugbar. Havariet skyldes en kombination af langt vådt græs samt en uheldig vindretning."

Selskabet vurderede i første omgang sagen på baggrund af politiets afhøringer af pilot, passagerer, vidne og flypladsejer og meddelte klageren i skrivelse af 8/12 2000, at der – henset til flyets "performance" samt flyvepladsens forhold - var udvist grov uagtsomhed fra klagerens side, hvorfor skaderne på flyet ikke var dækket af klagerens forsikring. Klageren anmodede herefter om en uddybende redegørelse for selskabets afgørelse, hvilket klageren fik i skrivelse af 14/2 2001 fra selskabets advokat. Heraf fremgik det, at der var udvist grov uagtsomhed fra klagerens side, idet han på trods af flyets egenskaber sammenholdt med flyvepladsforholdene valgte at forsøge at lette flyet. Da klageren fortsat ikke var enig i selskabets afgørelse, indsendte han den 7/3 2001 en udtalelser fra Kongelig Dansk Aeroklub om flyets startberegning. Der blev herefter afholdt et møde hos selskabets advokat den 10/5 2001 bl.a. med deltagelse af klageren og Kongelig Dansk Aeroklub. På mødet var der - efter selskabets opfattelse - enighed om at afvente rapporten fra Havarikommissionen.

I skrivelse, dateret den 4/4 2001, redegør selskabets advokat - under henvisning til drøftelse herom på mødet den 10/5 2001 - for spørgsmålet om betaling af renter. Af skrivelsen fremgår bl.a., at selskabet ikke er i stand til at vurdere sagen endeligt før modtagelse af rapporten fra Havarikommissionen, hvorfor rentekravet endnu ikke er forfaldet.

Efter modtagelse af rapporten fra Havarikommissionen vurderede selskabet, at rapporten ikke var dybdeborende nok til, at man kunne fastholde påstanden om grov uagtsomhed. Ifølge selskabet ville man derfor lade tvivlen komme forsikringstageren til gode og udbetalte i konsekvens heraf erstatning for flyet på 170.000 kr. Udbetaling fandt sted to dage efter modtagelse af rapporten.

Af rapporten fra Havarikommissionen fremgår bl.a.:

"3.3 Sammenfatning

Starten blev udført i vestlig retning med en vindretning fra syd. Ved passage af bevoksningen syd for startbanen var det sandsynligt, at der opstod vindskift, der reducerede luftfartøjets stigeevne.

Luftfartøjets 'Flyghandbok' var mangelfuld og gav ikke klare informationer, som førtøjschefen kunne anvende til operationelt brug.

Brugen af flaps positionen '2' for start og stigning reducerede luftfartøjets evne til at sige over forhindringerne.

Privat anlagte flyvepladser og området omkring disse er ikke dokumenterede, som tilfældet er for offentlige flyvepladser. Der stilles ikke krav om, at banen skal være vedligeholdt (græsset kortklippet osv.). Der stilles ingen krav til hindringsfrigang i ud- og indflyvningssektorerne.

Ved operation på en flyveplads som S. Flyveplads med et luftfartøj som dette vil 'start beregningen' ikke være praktisk muligt, da flyvepladsen ikke var dokumenteret, og luftfartøjets dokumentation var mangelfuld. Operationen fra denne flyveplads vil derfor bero på et skøn, der kan være forkert."

Klagerens advokat kræver erstatningen forrentet fra 14 dage fra ulykken subsidiært fra den 14/2 2001.

Nævnet udtaler:

Nævnet finder, at selskabet senest den 8/12 2000 havde de fornødne oplysninger til opgørelse af kravet. Selv om nævnet finder det forståeligt, at selskabet afventede havarirapporten, før udbetaling fandt sted, kan dette ikke medføre udskydning af selskabets renteforpligtigelse, når oplysningerne i havarirapporten blot bekræfter klagerens rettigheder over for selskabet. Nævnet finder derfor, at erstatningen skal forrentes fra den 22/12 2000.

Derfor

b e s t e m m e s :

Selskabet, Tryg Forsikring A/S, skal forrente erstatningen fra den 22/12 2000, til betalingen er sket.

Marianne Højgaard Pedersen