

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-1222

3.12.2025

If Skadeforsikring NUF

Lystbåt/fiskebåt

Erstatningsoppgjør etter kantring.

Sikredes båt kantret, og foretaket bekreftet at skaden var dekket. Foretaket satte så en frist for å sende inn tilbud på reparasjon av båten. I e-posten skrev foretaket at det ikke ville vurdere tilbud som ble innsendt etter fristen. Det kom inn ett tilbud fra verft M innen fristen. Tilbudet var på kr 17 799 604. Videre kom det inn tilbud fra verft G et par dager etter at fristen hadde løpt ut. Tilbudet var på kr 16 462 337. I tilbudet fra verft G var det tatt forbehold om forhold som kunne gjøre reparasjonen dyrere og forhold som kunne medføre at reparasjon ble billigere enn tilbudet. Foretaket ønsket å utbetale erstatning i tråd med tilbudet fra verft G. Sikrede krevde så at båten skulle kondemneres. Det ble så sendt inn et tilbud på reparasjon fra verft F på kr 20 924 015. Deretter ble partene enige om å oppnevne en oppmann til å vurdere alle tilbudene og ta stilling til om båten var kondemnabel. Dersom båten ikke var kondemnabel, skulle oppmannen vurdere hvilket tilbud som skulle legges til grunn for erstatningsutmålingen. Oppmannen kom til at båten ikke var kondemnabel. Videre mente han at sikrede hadde krav på erstatning etter den øvre kostnadsrammen i tilbudet fra verft G. Han påpekte samtidig at han trodde at reparasjon kunne utføres billigere. Foretaket avviste å dekke den øvre kostnadsrammen i tilbudet fra verft G. Ifølge foretaket var oppmannens uttalelse ikke i samsvar med forsikringsvilkårene, hvor det fremgikk at foretaket var ansvarlig for det laveste korrigerede tilbudet som var tilstrekkelig til å utbedre båten til samme stand som før skaden. Det oppstod også uenighet om flere andre forhold i erstatningsoppgjøret. Nemnda kom til at saken måtte avvises av bevismessige hensyn.

Saksfremstilling

Saken gjelder erstatningsoppgjør etter havari.

Sikrede har tegnet en forsikring med følgende vilkår:

5.4 Skade på fartøy

Er fartøyet blitt skadet uten at reglene om totaltap kommer til anvendelse, svarer If for omkostningene ved å reparere skaden slik at fartøyet blir som det var før skaden inntraff. Selskapets ansvar inntreffer etter hvert som reparasjons- omkostningene påløper.

Hvis en fullstendig utbedring av skadene er umulig, men skipet oppfyller kravene til teknisk og operativ sikkerhet og kan gjøres tjenlig til sitt formål ved en mindre omfattende reparasjon, svarer If, i tillegg til reparasjonsomkostningene, for verdiforringelsen. Vil fullstendig utbedring av skadene medføre urimelige omkostninger, kan If kreve sitt ansvar begrenset til hva den mindre omfattende reparasjonen vil koste, med tillegg av verdiforringelse.

7.5 Maskinfradrag

Maskineri under 10 år: 1/4 part, maksimum 350.000 kr

Maskineri på 10 og eldre: 1/3 part, maksimum 700.000 kr

Slikt maskinfradrag gjøres dog ikke hvis skaden er en følge av:

- (a) at fartøyet har vært utsatt for grunnstøtning, sammenstøt eller støtning,
- (b) vanninntrenging eller oversvømmelse av området hvor det skadde maskineriet eller tilbehøret er installert, eller
- (c) brann eller eksplosjon, med mindre det er oppstått i området som inneholder det skadde maskineriet.

10.7 Omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret

Når If er ansvarlig for tapet, skal selskapet også erstatte nødvendige omkostninger ved fastsettelse av tapet og beregningen av erstatningen. Har sikrede rimelig grunn til å benytte utenforstående besiktellesmann, svarer If for nødvendige utgifter til denne, begrenset opp til det som betales til selskapets besiktellesmann, jfr. bestemmelsene om skadebesiktigelse i dette kapittel.

10.17 Besiktigelse av skadene

If kan forlange at skadene ved første anledning skal besiktes og reparasjonsomkostningene takseres.

Dersom sikrede er uenig i innholdet i besiktellesrapporten og taksten, kan han for egen regning oppnevne en representant til å foreta besiktelse og avgi takst.

Er det uenighet mellom sikredes og Ifs representant, kan partene tilkalle en oppmann som skal gi en begrunnet uttalelse om de spørsmål som blir forelagt ham. Blir partene ikke enige om valg av oppmann, oppnevnes denne av en norsk dispasjør. If dekker utgiftene til oppmann og dispasjør.

Fartøy A kantret den 15.2.24. Foretaket anbefalte sikrede å slepe fartøyet til verft G. Fartøyet ble så hevet og slept til verft G den 17.2.24. Foretaket dekket utgiftene til berging og flytting på kr 2 000 000.

Etter befaring oversendte verft G et kostnadsoverslag for reparasjon på kr 14 755 787 datert den 7.3.24. Foretaket oppnevnte takstmann S fra N AS. Han gjennomgikk kostnadsoverslaget og bekreftet at tilbudet var akseptabelt i besiktigelsesrapport av 8.4.24, både når det gjaldt omfang og pris.

Deretter ble det avholdt et møte mellom partene den 4.4.24 hos verft G. Sikrede anså tilbudet fra verft G som usikkert og ønsket en fastpris. Sikrede avslo tilbudet og inviterte to ytterligere verft, verft M og verft F til befaring den 5.4.24. Videre ble det avtalt at verft G skulle levere et fastpristilbud. I e-post av 5.4.24 skrev foretaket følgende:

[...]

Når det gjelder ytterligere innhenting av tilbud ifra [verft M]i tillegg til det som allerede er kommet ifra [verft G] vil frist fra vår side settes til Fredag 12 April, kl 1200. Tilbud etter vil ikke tas i betraktning [...]

Den 8.4.24 videresendte sikrede en e-post fra K hos M AS, hvor han foreslo at sikrede skulle begjære kondemnasjon av fartøyet. Dagen etter ba foretaket om ytterligere dokumentasjon for å kunne vurdere en eventuell begjæring om kondemnasjon. Sikrede svarte den 17.4.24 at verft F arbeidet med et tilbud. Man forventet at tilbudet var ferdigstilt i løpet av uken. Videre oversendte sikrede en takstrapport fra takstmann K.

Foretaket mottok tilbudet fra verft M den 12.4.24. Tilbudet var på kr 17 799 604. Videre mottok foretaket et tilbud fra verft G den 15.4.24. Tilbudet var på kr 16 462 337. Samtidig var det tatt forbehold om enkelte poster som kunne redusere reparasjonskostnadene og poster som kunne medføre høyere reparasjonskostnader. Den nedre prosjektkostnaden var på ca. kr 15 800 000, og den øvre prosjektkostnaden var på ca. kr 17 000 000. Foretaket besluttet å vurdere begge tilbudene, da det mente at den korte forsinkelsen til verft G ikke påvirket den videre prosessen negativt og bidro til fremdriften i saken for å redusere risikoen for skadeutvikling på fartøyet.

Foretaket informerte så sikrede om at deres ansvar var begrenset til laveste korrigerende tilbud, jf. vilkårspkt. 10.20 i vilkårene. Ifølge foretaket forelå det risiko for ytterligere skadeutvikling ved utsettelse av reparasjon og manglende tilsyn av fartøyet, noe som ville medføre økte kostnader.

Foretaket sendte derfor et brev til sikrede den 26.4.24, hvor det ble besluttet å utbetale erstatning i samsvar med tilbudet fra verft G.

Deretter fremsatte sikrede begjæring om kondemnasjon den 27.5.24. I begjæringen lå det vedlagt et reparasjonstilbud fra verft F på kr 20 924 015.

Foretaket avsto begjæring om kondemnasjon. Det oppstod så uenighet mellom partene om fartøyet var kondemnabelt, og hvilket erstatningsbeløp foretaket svarte for.

Partene ble enige om oppnevning av en oppmann i oktober 2024 i tråd med pkt. 10.17 i vilkårene. Spørsmålet som ble forelagt oppmannen var om fartøyet var kondemnabelt, jf. vilkårspkt. 5.3 i vilkårene. Dersom svaret på dette var nei, ønsket partene avklaring angående hva det ville koste å reparere skaden slik at fartøyet ble slik det var før skaden inntraff, jf. vilkårspkt. 5.4 og 10.20 i vilkårene. Oppmannens uttalelse skulle være rådgivende og ikke bindende for partene. Videre ble partene enige om at de skulle gi beskjed senest en uke etter oppmannens endelige uttalelse om de ville innrette seg i henhold til uttalelsen eller ikke.

Oppmannen konkluderte med at fartøyet ikke var kondemnabelt, jf. vilkårspkt. 5.3. Videre skrev oppmannen at han hadde gjennomgått tilbudene fra verftene G, F og M. Angående tilbudet fra verft F skrev han blant annet følgende:

Dette er det helt klart dyreste tilbudet og lyder på NOK 20.924.015, -

Uten at fremkommer av tilbudet regner jeg med at verkstedet har brukt nødvendig tid til skadebesiktelse for å danne seg et grunnlag for reparasjonsomfanget.

Det fremkommer ikke klart om dette er fastpristilbud som bestilt.

Reparasjonsomfanget er ryddig oppstilt og fanger opp de beskrevne skadene, med unntak av skrog under vann. I tilbudet er det tatt forbehold om pristillegg på V-sat kommunikasjon, reparasjon av hydraulikk og gir. Det er tatt med utskifting av dekkskran, ismaskin og garnhaler. Det er også tatt med ny generator på hjelpemotor. Reparasjon av undervannsskrog er ikke med i tilbudet.

Tilbudet er vurdert av meg for å være så pass høyt over de to andre at jeg ikke går mere inn på dette.

Videre skrev oppmannen følgende om tilbudet fra verft M:

[Verft M] hadde en befaring om bord den 03.04.24 – 04.04.24 for å danne seg et grunnlag for å kunne gi et reparasjonstilbud.

De skriver i sin innledning i tilbudet at dette er å anse som en fast pris basert på de observasjoner de har gjort under befaringsen og dere kunnskap om båten som byggeverft.

Summert totalt fastpris tilbud er på NOK 17.799.604, -

Det er tatt ett forbehold, og det er på gir. De forutsetter også at båten blir levert ved kai hos dem. De skriver også at de har som intensjon å rehabilitere fartøyet etter havariet innenfor fastprisen som er gitt. Tilbudet er enkelt men ryddig oppsatt. Ved gjennomgangen finner jeg at reparasjonsomfanget står i forhold til de beskrevne skader med unntak av posten elektronikk. Listen over utstyr som [verft M] har utarbeidet virker å være mangelfull når en sammenligner med utstyrslistene fra [...] Blant annet mangler V-sat kommunikasjonsutstyr. Jeg forutsetter at alt elektronisk utstyr om bord var tilgjengelig for befaring da verkstedet var om bord, så hvorfor listen over utstyr ikke samsvarer med de andre tilbyderne vites ikke.

Oppmannen skrev så følgende om tilbudet fra verft G:

Det må bemerkes at fartøyet har ligget ved kai hos [verft G] fra den 23.02.2024 frem til det ble slept til Blokken. Dette medfører at verkstedet hadde god mulighet for å gjøre grundige befaringsen for å legge grunnlaget for tilbudet. I tillegg har de engasjert [dykkerfirma] for å kunne kontrollere de delene av skroget som er under vann. [Verft G] har valgt en annen tilnærming til fastpris. De har gitt tilbud innenfor en kostnadsramme med en øvre prisgaranti. Jeg tolker at dette er fordi de mener at reparasjonen lar seg utføre til en rimeligere pris enn den øvre kostnadsrammen. Dette er en måte som kan spare både rederi og assurandør for betydelige beløp om reparasjonen blir billigere enn den øvre rammen.

Øvre kostnadsramme i tilbudet er på NOK 17.025.337, -

Reparasjonsomfanget er godt beskrevet og ryddig oppsatt med noen forbehold.

Oppmannen skrev så følgende på s. 7 i uttalelsen:

Ut fra den informasjonen jeg har blitt forelagt anser jeg at tilbudet fra [verft G] er dekkende for reparasjonen med en korreksjon fra min side.

Øvre kostnadsgrense 17.025.337,-

Prisdifferanse Starlink og V-sat 302.000,-

Usikkerhet rundt garnhaler 163.000,-

Total øvre reparasjonskostnad 17.490.337,-

Det må presiseres at jeg anser dette for å være den øvre kostnadsramme i verste tilfelle. Jeg er av den formening, ut fra min kjennskap til verkstedet at reparasjonen ville blitt utført til en sum lavere enn dette om den hadde blitt igangsatt.

Foretaket skrev så at det ville følge oppmannens uttalelse angående om fartøyet var kondemnabelt. Videre mente foretaket at det ikke var grunnlag for å utbetale ytterligere erstatning. Oppmannens uttalelse ga ikke tilstrekkelig informasjon om de faktiske kostnadene for å reparere fartøyet til den tilstanden det var før skaden inntraff i henhold til vilkårspkt. 5.4 og 10.20. Ifølge foretaket hadde oppmannen kun vurdert det verste tenkelige utfallet, og han hadde uttrykt at reparasjonen ville blitt utført til en lavere kostnad enn dette. Foretaket fastholdt derfor sitt opprinnelige tilbud basert på verft G sitt tilbud.

Sikrede var uenig og fremla en uttalelse fra driftsleder i verft G fra 19.3.24:

Vi kommer i utgangspunktet ikke til å gi en bindende pris på hele prosjektet uten noen forbehold, om det er det dere forventer. Det tenker jeg at det ikke er noen andre heller som kan gjøre uten å anta at absolutt alt skal skiftes. F.eks. motorer, garnhaler, slushanlegg, krane. I tillegg har du også skroget, for å kunne inspisere hele skroget for skader så må fartøyet på land.

Sikrede har i det vesentlige anført at foretaket må utbetale ytterligere erstatning. Prinsipalt anfører sikrede at tilbudet fra verft M må legges til grunn for utmålingen. Sikrede anfører at foretaket satte en bindende anbudsfrist til 12.4.24 og erklærte at tilbud som ble mottatt etter fristen ikke ville tas i betraktning. Foretaket satte verftene F, G, M og M AS som mottakere av e-posten. If har ved denne e-posten etablert en bindende anbudsfrist og konkurranseregulering som det er forpliktet til å følge.

Det ble kun innsendt ett tilbud fra verft M før anbudsfristen den 12.4.24. Sikrede anfører at det ikke kan tas hensyn til tilbud som kom etter fristen. Videre anfører sikrede at foretaket lenge forsøkte å holde skjult at tilbudet fra verft G kom etter fristen. Dette underbygger at foretaket selv forsøkte å unngå fristen som det selv oppfattet som bindende.

Videre avviser sikrede at foretaket kan legge til grunn verft G sitt kostnadsoverslag datert den 7.3.24. Avgjørelsen ND-1992-172 fastsetter at et tilbud må være fullverdig for å kunne legges til grunn. Kostnadsoverslaget fra verft G var ikke et bindende tilbud og heller ikke fullverdig.

Subsidiært anfører sikrede at den øvre kostnadsgrensen i verft G sitt tilbud av 15.4.24 må legges til grunn. Det fremgår uttrykkelig av tilbudet fra verft G at «Oppsettet er å anse som en fast pris med de forutsetninger/forbehold som er beskrevet». Den øvre prosjektkostnaden på ca. 17 MNOK er satt fordi det er tatt uttrykkelig forbehold om utskiftning av rekkerullen til en merkostnad på kr 163 000, samt forbehold om utskiftning av kjøleanlegget til en merkostnad på kr 400 000. Basert på forbeholdene i tilbudet og kontraktsvilkårene er det ikke tvilsomt at rederiet risikerer å måtte betale opp mot 17 MNOK for reparasjonene ved verft G dersom dette tilbudet aksepteres.

Dette underbygges også av en vedlagt uttalelse fra driftsleder i verftet.

Videre anfører sikrede at han har krav på det samme satellittsystemet som han hadde før, systemet VSAT-S600-KA Furuno. Sikrede anfører at foretaket ikke har sannsynliggjort at Starlink er et tilsvarende system. Når det gjelder uttalelsen fra S AS, anfører sikrede at uttalelsen om at «de fleste» går over til Starlink ikke har noen bevisverdi. Oppmannen har også lagt til grunn at sikrede har krav på Furuno-systemet.

Når det gjelder oppmannens uttalelse, anfører sikrede at han har gjort sin vurdering utelukkende basert på den skriftlige dokumentasjonen. Han har ikke vurdert anbudsprosessen eller hvordan tilbudene har kommet i stand. Videre anfører sikrede at oppmannen har gitt medhold i at den øvre prosjektkostnaden i tilbudet fra verft G må legges til grunn, og at sikrede har krav på å få erstattet det elektroniske utstyret de hadde før havariet skjedde. Sikrede anfører at det ikke kan vektlegges at oppmannen uttalte at han var optimistisk og skrev at han likevel trodde at det var mulig å gjennomføre reparasjonen til et lavere beløp. Oppmannen har ikke selv undersøkt båten, men har basert sin uttalelse på innsendt dokumentasjon. Det er for øvrig uklart hva slags kjennskap han har til verkstedet.

Deretter anfører sikrede at det ikke kan trekkes aldersfradrag for maskineriet, jf. vilkårspkt. 7.5. Unntakene viser til situasjoner hvor skade på maskineriet skyldes en ytre, plutselig og uforutsett hendelse som ikke er relatert til slitasje/alder. I likhet med unntaksbestemmelsene i vilkårspkt. 7.5, har båtens motorskade ingenting med maskinens alder å gjøre. Årsaken til skadehendelsen er at ballastsystemet sviktet. Sikrede anfører at vilkårspkt. 7.5 må settes til side, jf. avtl. § 36.

I tillegg krever sikrede dekning av utgifter til sakkyndig bistand fra H og K. I henhold til vilkårspkt. 10.2 og 10.7 er foretaket ansvarlig for å erstatte nødvendige omkostninger ved fastsettelsen av tapet og beregningen av erstatningen. Sikrede har opplevd Ifs håndtering av forsikringsoppgjøret som svært kritikkverdig, og foretaket har tilbakeholdt sentrale opplysninger. Det har vært helt avgjørende for sikrede å ha sakkyndig bistand i oppgjøret.

Sikrede avviser også at saken er så kompleks at den må avvises. Saken fordrer bare kunnskap om forsikringsrett og avtalerett.

Forsikringsforetaket har i det vesentlige anført at saken må avvises fordi saken er uegnet for nemndsbehandling. Saken er kompleks både teknisk og faktisk.

Subsidiært anfører foretaket at sikrede ikke har krav på ytterligere erstatning. Etter vilkårspkt. 10.20 er foretakets ansvar for reparasjon og flytting begrenset til et beløp svarende til det beløp som ville ha blitt erstattet hvis det laveste korrigerede anbud var blitt antatt. Selv om sikrede kan velge verksted selv, er foretaket kun ansvarlig for utgifter tilsvarende det rimeligste tilbudet, forutsatt at dette oppfyller kravet i pkt. 5.4 om at skaden repareres slik fartøyet var før skaden inntraff. Foretaket har utbetalt erstatning i tråd med det laveste tilbudet fra verft G.

Foretaket avviser at den fastsatte fristen 12.4.24 stenger for å hensynta andre tilbud som kom etter fristen. Fristen var en intern tidsramme som ble satt for å sikre fremdrift i prosessen og hindre ytterligere skade på fartøyet. Tilbudet fra verft G ble mottatt rett over helgen, den 15.4.24, og dette påvirket ikke sakens fremdrift. Det var derfor riktig og hensiktsmessig å inkludere tilbudet i vurderingen. Foretaket avviser at det har forsøkt å skjule at tilbudet ble oversendt etter fristens utløp. Videre påpeker foretaket at sikrede heller ikke har oppfattet fristen som absolutt, da sikrede gjennom hele prosessen frem til klagen til Finansklagenemnda har basert sine fremstillinger og krav på tilbudet fra verft F, som først ble oversendt den 27.5.24.

Når det gjelder sikredes subsidiære anførsel om at verft G sin øvre kostnadsgrense må legges til grunn, anfører foretaket at det er uriktig. Det vises til vilkårspkt. 10.20. Oppmannens uttalelse om øvre kostnadsramme i verste tilfelle er ikke i samsvar med vilkårene. Videre påpekte oppmannen at han ut fra egen kjennskap til verkstedet mente at reparasjonen ville ha blitt utført til en lavere sum enn dette om den ble igangsatt. Verft G sitt tilbud er dermed det laveste anbudet blant de innhentede tilbudene, og dette tilbudet må legges til grunn etter vilkårspkt. 5.4, jf. pkt. 10.20. Tilbudet er realistisk og dekker alle nødvendige reparasjoner for å tilbakeføre fartøyet til opprinnelig stand.

Dersom verft G sitt tilbud av 12.4.24 ikke kan legges til grunn, anfører foretaket at man må kunne legge til grunn kostnadsestimatet av 7.3.24. Foretakets takstmann fra N AS har bekreftet at kostnadsestimatet er akseptabelt. Foretaket kunne da ha begrenset sitt ansvar til verft G sitt kostnadsoverslag med et tillegg på 10 %, jf. blant annet ND-1992-172. Sikrede har derfor under enhver omstendighet ikke krav på ytterligere erstatning.

Videre avviser foretaket at sikrede har krav på Furuno-systemet. Starlink-systemet oppfyller kravet om å sette fartøyet i samme stand som før skaden inntraff, jf. vilkårspkt. 5.4. Verft G og S AS har bekreftet at systemet er minst like godt som Furuno. Sikrede har ikke krav på et identisk system, så lenge teknisk stand og funksjonalitet er tilsvarende eller bedre.

Foretaket anfører også at maskinfradraget er riktig, jf. vilkårspkt. 7.5. Ingen av unntakene i bokstav a–c kommer til anvendelse. Det vises til fagkyndig dokumentasjon om skadeårsaken. Unntakene kan heller ikke settes til side etter avtl. § 36. Vilåret kan heller ikke settes til side etter avtl. § 36. Maskinfradraget er et standardisert fradrag i forsikringsvilkår for næringsfartøy og en etablert praksis i bransjen.

I tillegg avviser foretaket dekning av utgifter til sakkyndige. Det foreligger ikke hjemmel for dekning av kostnadene. Når det gjelder takstmann H, bemerker foretaket at det ikke er dokumentert at han deltok aktivt i takseringen av skadene, og hans rolle synes å være begrenset til å være sikredes representant. Foretaket påpeker også at H raskt ble erstattet med takstmann K. Videre mener foretaket at takstmann H sin involvering i saken var unødvendig, da foretaket allerede hadde engasjert en uavhengig takstmann for besiktigelsen. En dobbel vurdering av skadene vil ikke bidra med ny eller vesentlig informasjon og strider mot prinsippene om nødvendig og rimelig bistand, jf. vilkårenes pkt. 10.7.

Etter vilkårspkt. 10.17 kan sikrede for egen regning oppnevne en representant til å foreta besiktigelse og avgi takst dersom han er uenig i innholdet i besiktigelsesrapporten. Dette gjelder for oppnevningen av takstmann K, som ble engasjert etter at sikrede var uenig i kostnadsoverslaget fra verft G og takstrapporten fra N AS. Kostnadene for M AS dekkes derfor ikke, da oppnevningen er for egen regning, jf. pkt. 10.17 i vilkårene.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretakets erstatningsoppgjør for skade på båt er korrekt.

Nemnda mener denne saken reiser bevismessige spørsmål som ikke egner seg for skriftlig saksbehandling, jf. vedtektene for Finansklagenemnda pkt. 4.1 bokstav d) hvorefter 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 og 2018-077.

Saken dreier seg om et forsikringskrav for en næringsdrivende på ca. kr 20 millioner. Et slikt krav ligger langt utenfor størrelsen på de krav nemnda normalt behandler. Saken har en omfattende dokumentasjon og reiser en rekke bevissspørsmål knyttet til hva slags utbedringer som er nødvendig og hva en slik utbedring vil koste, herunder forholdet mellom forskjellige reparasjonstilbud og mellom skadet og tilbudt satellitt-system. Nemnda har begrensede ressurser og kapasitet til å gå inn i en slik sak. Bevissituasjonen fremstår generelt som krevende. Det er en rekke uklarheter i saken som kunne blitt bedre belyst i en muntlig forhandling, hvor sikrede, vitner og andre involverte kan avhøres direkte og konfronteres med forklaringer og dokumentasjon i saken. Behandlingen ved Finansklagenemnda er utelukkende skriftlig, og nemnda kan derfor ikke gjennomføre en slik bevisførsel. Nemnda mener derfor bevissituasjonen i denne saken bør belyses med muntlige forklaringer i en hovedforhandling.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Saken avvises.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Johannes Straume (næringsrepresentant).