

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2025-44

14.1.2025

DARAG DEUTSCHLAND AG

Ansvar

Sammenstøt mellom båt og vannscooter – gyldig ansvarsforsikring – skjult handlingsklausul-ansvarsgrunnlag – brudd på sf. – fal. § 3-1.

Klager var passasjer på en vannscooter og ble skadet i et sammenstøt med en båt i 2018. Båten hadde 15 hk og var ikke registrert. Sikrede, som var fører av båten, var under 16 år og hadde ikke båtførerbevis. Sikrede var opptatt med telefonen da sammenstøtet inntraff. Verken båten eller vannscooteren hadde påsatte lanterner/lys. Vannscooteren holdt en hastighet på 21,6 knop rett før ulykken. Føreren av vannscooteren var under 18 år og hadde en lav promille. Klager rettet krav om erstatning under båtenes ansvarsforsikring. Foretaket avsto ansvar, under henvisning til at båten ikke var omfattet av forsikringen som følge av at den hadde en motoreffekt på 10 hk uten at båten var registrert. Videre anførte foretaket at føreren av vannscooteren hadde opptrådt grovt uaktsomt, og at det var hans handlinger som var den vesentlige årsaken til ulykken. Klagers erstatning måtte uansett reduseres grunnet hans medvirkning, og foretaket anførte dessuten at erstatningen måtte avkortes grunnet sikredes brudd på sikkerhetsforskriftene. Klager anførte at sikrede hadde opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt, og at dette var den vesentlige årsaken til ulykken, og at han derfor hadde krav under båtenes ansvarsforsikring. Det var uansett ikke grunnlag for å avkorte erstatningen grunnet skadelidtes medvirkning, da klager hadde begrenset erfaring med sjøliv og ikke hadde akseptert den aktuelle risikoen. Klager anførte også at foretaket grunnet passivitet hadde mistet retten til å avkorte erstatningen grunnet brudd på sikkerhetsforskriftene, da dette først ble påberopt seks år etter ulykken. Nemnda kom til at foretaket ikke kunne påberope seg at båten ikke var omfattet av forsikringen som følge av manglende registrering da dette vilkårpunktet var i strid med reglene i fal. kap. 4. Nemnda kom til at sikrede hadde opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt, men fant at spørsmålet om klagers medvirkning måtte avvises av bevismessige hensyn. Nemnda kom videre til at foretaket ikke kunne påberope brudd på sikkerhetsforskriften da foretaket ikke hadde overholdt kravene i fal. § 3-1 annet ledd bokstav c. Nemnda kom også til at klager hadde krav på ytterligere erstatning for advokatkostnader.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning under båtførers ansvarsforsikring.

Klager ble som passasjer på en vannscooter skadet da vannscooteren kolliderte med en båt. Føreren av vannscooteren omkom som følge av ulykken. Båten ble på ulykkestidspunktet ført av en femten år gammel gutt ("sikrede"). Båten hadde motoreffekt over 10 HK, men var ikke registrert i et fritidsbåtregister. Forsikringstaker kjøpte båten med omgjort motor som medførte at båten da forsikringsavtalen ble inngått hadde 15 HK.

Båtførerens far ("forsikringstaker") var på ulykkestidspunktet forsikret med en ansvars- og kaskoforsikring for båten i Nemi Forsikring AS. I forsikringsbeviset gjeldende fra 20.3.18 fremgikk det at forsikringen omfattet:

(båttype), (merke på motor) 2009, reg. nr. –

Forsikringsbeviset henviste til vilkår "BÅT 907-01". I vilkårenes pkt. 2 var det inntatt "Innledende forutsetninger". Pkt. 2.2 stilte krav til registrering:

Alle båter med motoreffekt på 10 hk eller mer, samt seilbåter på 4,5 meter eller mer, omfattes bare av forsikringen når det er registrert i et sentralt offentlig tilgjengelig fritidsbåtsregister og er påsatt kjennemerker. Det gis frist på en måned etter avtaledato til påsetting av nye kjennemerker dersom eierskifte har funnet sted.

Sikrede ble ilagt forelegg for overtredelse av småbåtloven § 24 første ledd, hvor det bl.a. var lagt til grunn at han førte "(...) en uregistrert (modellbetegnelse) med 9.9 HK påhengsmotor som var omgjort til en 15 HK påhengsmotor (...)".

Foretaket overdro sin forsikringsportefølje til Darag Deutschland AG 14.1.22. Sedgwick Norway AS håndterte saken på vegne av Darag. Van Ameyde behandlet krav under båtenes kaskoforsikring og utbetalte etter det opplyste kr 21 562 i erstatning i 2018.

Klagers daværende advokat kontaktet Sedgwick 24.5.22:

(...)

(Klager) var passasjer på vannscooteren som kolliderte med fritidsbåten ("modellbetegnelse") forsikret hos dere/Nemi.

(Klager) sliter med senskader. Jeg har fått i oppgave å vurdere fremme av ytterligere erstatningskrav i denne anledning.

Mitt spørsmål er: vil den forsikring eier av fritidsbåten tegnet kunne dekke rettshjelp for min klient som skadelidt? Hvis nei bes om en begrunnelse for dette.

Det ble ikke sendt noe krav fra klager på dette tidspunktet.

Klagers mor kontaktet Sedgwick per telefon vedrørende saken 2.1.23. Foretaket bekreftet samme dag at det var opprettet sak, og at det ville innhente forsikringsavtalen fra Darag.

Sedgwick mottok politidokumenter 1.2.23. Klagers nåværende advokat stilte 20.3.23 spørsmål ved om det var erkjent ansvar, og om juridisk bistand i saken ville bli dekket. Sedgwick opplyste 11.5.23 at det var "*usikre på hvorvidt aktuelle båt er ansvarlig for hendelsene*", og tok forbehold om å gjøre gjeldene at skadelidte hadde medvirket til skaden, jf. skl. § 5-1. Deretter fulgte ytterligere korrespondanse mellom partene. Klager ba igjen foretaket om å erkjenne ansvar 13.7.23. Foretaket mente at saken ikke var tilstrekkelig opplyst til at det kunne ta stilling til ansvarsgrunnlaget og ba 21.9.23 om ytterligere dokumentasjon, samt at klager sendte et krav. Klager oversendte deretter journaler og Nav-dokumenter 27.9.23. Foretaket har opplyst at det i denne perioden gjorde ytterligere undersøkelser, herunder at det bl.a. forsøkte å avklare om vannscooteren var forsikret.

Foretaket opplyste 2.2.24 at det anså føreren av vannscooteren for å ha opptrådt grovt uaktsomt, og at skaden måtte meldes under vannscooterens ansvarsforsikring.

Klager sendte søksmålsvarsel 6.2.24. Foretaket avviste ansvar 8.4.24 og anførte at det ikke var sannsynliggjort at sikrede hadde opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt. Foretaket viste videre til at føreren av vannscooteren hadde opptrådt grovt uaktsomt, og at hans handlinger var den vesentlige årsaken til ulykken. Klager måtte anses for å ha medvirket til skaden. Foretaket tok forbehold om avkortning dersom det kom frem opplysninger som endret ansvarsforholdet til sikrede.

Foretaket mottok vilkårene fra Van Ameyde 25.4.24. Foretaket sendte vilkårene til klager påfølgende dag, samtidig som foretaket anførte at båten ikke var forsikret pga. manglende

registrering. Foretaket anførte dessuten at det var brudd på sikkerhetsforskriftene, uten at foretaket presiserte hvilken forskrift det mente var brutt.

Foretaket utbetalte ytterligere erstatning for juridiske utgifter 7.5.24. Totalt har foretaket erstattet kr 31 625.

Klagen til FinKN ble sendt 2.5.24. I klagesvaret til FinKN redegjorde foretaket bl.a. for at det var sikkerhetsforskriften som krever at fører har båtførerbevis, som var brutt.

Klager krever erstatning under båtenes ansvarsforsikring og anfører at sikrede og forsikringstaker har opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt.

Båten var ifølge forsikringsbeviset forsikret med en kasko- og ansvarsforsikring på skadetidspunktet. Ved motstrid mellom vilkår og forsikringsbevis må forsikringsbeviset gis forrang, jf. vilkårenes pkt. 1.1.

På tegningstidspunktet hadde det offentlige og obligatoriske småbåtregisteret vært nedlagt i mange år. Den offentlige registreringsplikten ble opphevet ved lov 20. desember 2002 nr. 98. Vilårene krever at båten registreres i "et sentralt offentlig tilgjengelig fritidsbåtregister", hvilket gir klare assosiasjoner til småbåtregisteret i sin opprinnelig obligatoriske og offentlig drevne form. Sikrede forklarer dessuten i politiavhør at båten gikk som en båt med 9,9 hk. Det er derfor uklart om registrering var en forutsetning for forsikringsdekning, og en slik uklarhet må gå utover foretaket. Det er i alle tilfeller ikke inntatt et registreringsnummer i forsikringsbeviset, slik at foretaket var klar over at båten ikke var registrert. Foretaket må anses for å ha brutt sin informasjonsplikt etter dagjeldende fal. § 2-1 ved å ikke informere forsikringstaker om denne begrensningen.

Sikrede har opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt, jf. skl. § 1-1. Sikrede har vedtatt forelegg for flere sentrale overtredelser av småbåtloven, herunder for uaktsom navigering. Forsikringstaker har pådratt seg erstatningsansvar etter skl. § 1-2 første ledd ved å la sin sønn benytte en båt han ikke oppfylte kravene for å bruke.

Det er ikke holdepunkter for at avdødes alkoholinntak, manglende erfaring eller manglende fokus forårsaket kollisjonen. Derimot foreligger det nødvendig årsakssammenheng mellom sikredes uaktsomme kjøring og skaden som klager ble påført. Dersom sikrede hadde kjørt med lanterner og hatt blikket festet i kjøreretningen, ville kollisjonen mest sannsynlig vært unngått.

Klagers erstatning kan ikke reduseres grunnet reglene om medvirkning. Klager hadde manglende erfaring om sjøliv og kan ikke anses for å ha akseptert risikoen for å kollidere med en båt uten lanterner. Avdødes kjøremønster nødvendiggjorde ikke at klager grep inn.

Foretakets anførsel vedrørende brudd på sikkerhetsforskriftene er for sent fremsatt, og foretaket har tapt innsigelsen grunnet passivitet, jf. bl.a. LB-2019-167362.

Forsikringsforetaket avviser ansvar og anfører at båten ikke er omfattet av forsikringen pga. manglende registrering, jf. vilkårenes pkt. 2.2.

Verken sikrede eller forsikringstaker har opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt. Klager har bevisbyrden og må kunne sannsynliggjøre at sikredes og forsikringstakers bidrag til hendelsesforløpet var av en slik karakter at det kan knyttes ansvar til handlingene. Bl.a. har statsadvokaten i sin vurdering lagt til grunn at avdødes atferd var det sentrale ledd i årsaksrekken. Klager har uansett medvirket til skaden, jf. skl. § 5-2. Avkortningen bør i alle tilfeller settes til minst 40 %, jf. bl.a. Rt. 2008 s. 453.

Sikrede har brutt sikkerhetsforskriften som stiller krav om at båtens fører skal ha båtførerbevis, og foretaket kan gjøre gjeldende denne innsigelsen overfor klager. Fal. § 4-14 gjelder ikke overfor skadelidte i en ansvarsforsikring, og det er ikke holdepunkter for at foretaket har tapt sin innsigelse grunnet passivitet.

Foretaket har allerede dekket kr 31 625 for rimelige og nødvendige utgifter til å gjennomgå saken. Klager har ikke krav på erstatning av ytterligere advokatbistand.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om foretaket er ansvarlig under båtens ansvarsforsikring, herunder om

1. båten var forsikret med en ansvarsforsikring på skadetidspunktet,
2. det foreligger erstatningsansvar for sikrede og/eller forsikringstaker,
3. erstatningen i så fall må nedsettes pga. skadelidtes medvirkning,
4. foretaket kan påberope seg brudd på sikkerhetsforskrifter, og
5. foretaket er ansvarlig for advokatknader.

1. Var båten forsikret på skadetidspunktet?

Forsikringsbeviset gjeldende på skadetidspunktet fastslår at forsikringen omfatter:

Hassle summer fun, Yamaha 2009, reg. nr. –

Forsikringsbeviset henviser til vilkår "BÅT 907-01". I vilkårenes pkt. 2 "Innledende forutsetninger" angir pkt. 2.2:

Alle båter med motoreffekt på 10 hk eller mer, samt seilbåter på 4,5 meter eller mer, omfattes bare av forsikringen når det er registrert i et sentralt offentlig fritidsbåtsregister og er påsatt kjennemerker. Det gis frist på en måned etter avtaledato til påsetting av nye kjennemerker dersom eierskifte har funnet sted.

De tekniske undersøkelserne som 2.8.18 ble gjort av motoren avdekket at det er fjernet en speedsperre i motoren, som øker antall hk fra 9,9 til 15. Båten har derfor "motoreffekt på 10 hk eller mer". Nemnda legger til grunn at båten kunne vært registrert i småbåtsregisteret, og at dette må regnes som et sentralt offentlig tilgjengelig fritidsbåtsregister.

Klausulen er formulert som en "forutsetning" for at båten er omfattet av forsikringen. Forutsetningen er knyttet til en handling fra forsikringstaker – nemlig å melde båten inn i registeret. En slik forutsetning knyttet til forsikringstakerens adferd kan bare påberopes innenfor rammene av de preseptoriske reglene i fal. kap. 4. Dersom det dreier seg om forhold som har betydning for risikovurderingen, og som forelår på tidspunktet for avtaleinngåelsen, må foretaket kartlegge dette gjennom reglene om opplysningsplikt i fal. § 4-1 flg. og evt. håndtere svarene gjennom avslag på forsikring eller premieøkning, se FinKN 2020-463, 2020-652 og 2024-611, 2024-1022 og Wilhelmsen, Karnov Lovkommentar note 1 til § 4-1.

Dreier det seg om handlinger som må gjennomføres mens forsikringen løper, må forutsetningen ikke være i strid med fal. §§ 4-6 til 4-10. Det avgjørende i forhold til fal.s regler er om den unntatte risikoen i hovedsak kun kan realiseres gjennom en handling eller unnlatelse fra sikredes side, jf. Bull, Forsikringsrett 2008 s. 392 flg., særlig s. 406. Dette må sies å være tilfellet her.

Inngrepet i motoren ble etter det opplyste gjort før forsikringstaker kjøpte båten, og dermed før forsikringsavtalen ble inngått. Båten skulle derfor ifølge forutsetningen vært innmeldt i småbåtsregisteret på dette tidspunkt. Slike risikofaktorer må foretaket i forhold til fal.s system kartlegge gjennom reglene om opplysningsplikt i fal. § 4-1 flg, jf. ovenfor. Nemnda kan derfor ikke se at foretaket kan påberope seg en slik forutsetning på objektivt grunnlag.

2. Erstatningsansvar for sikrede og/eller forsikringstaker

Forsikringsvilkårene pkt. 3.1 angir at:

Nemi svarer for rettslig erstatningsansvar som sikrede i egenskap av eier av det forsikrede fartøyet kan pådra seg, for så vidt ansvaret er en følge av skade på en annen person eller ting, samt for tilsvarende ansvar som rettmessig bruker/fører av fartøyet i denne egenskap pådrar seg.

Det er ubestridt at forsikringstakers sønn var rettmessig fører av fartøyet og dermed sikret under ansvarsforsikringen.

Sikrede var 15 år på ulykkestidspunktet, og ansvarsgrunnlaget må vurderes etter skadeerstatningsloven § 1-1. Etter denne bestemmelsen er barn og ungdom under 18 år erstatningsansvarlig for "skade de volder forsettlig eller uaktsomt, for så vidt det finnes rimelig under hensyn til alder, utvikling, utvist adferd, økonomisk evne og forholdene ellers".

Det er ikke anført at sikrede ikke hadde den modenhet som normalt skulle følge av hans alder. Aktsomhetsvurderingen må derfor knyttes til de krav og forventninger man med rimelighet kan stilles til gutter i denne aldersgruppen.

Sikrede har vedtatt forelegg for overtredelse av småbåtloven § 24 "*for å ha navigert fritidsbåt slik at det oppstod fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier*", overtredelse av småbåtloven § 28, jf. § 26b, jf. forskrift om krav til fører av fritidsbåt § 7 "*for å ha ført eller forsøkt å føre en fritidsbåt uten å inneha gyldig båtførerbevis*", samt overtredelse av småbåtloven § 28, jf. § 24 annet ledd, jf. Sjøveisreglene regel 23 c første ledd "*for å ha overtrådt bestemmelsen om at et maskindrevet fartøy underveis på mindre enn 12 meters lengde som ikke har toppplanterne, sidelanterner og akterlanterne, skal vise en rundtlysende lanterne med hvitt lys og sidelanterner*". Forelegget er ilagt på følgende grunnlag:

Fredag 27. juli 2018 kl. 00:30 i farvannet utenfor (stedsnavn), navigerte han en uregistrert Hasle Summerfun 365 med 9,9 HK påhengsmotor som var omgjort til en 15 HK påhengsmotor, uten å være tilstrekkelig aktpågivende. Båten hadde ikke påsatte lanterner og han rettet ikke oppmerksomheten fremover fordi han betjente mobiltelefonen under føring. Båten kolliderte med en vannscooter av typen Sea Doo RXP RS. Fører av vannscooteren, (X), omkom som følge av skader han pådro seg i kollisjonen og passasjer på vannscooteren, (klager), ble påført omfattende skader.

Overtredelse av lov og forskrift gir i utgangspunktet en presumsjon for uaktsomhet såfremt bestemmelsen har som formål å unngå eller redusere den aktuelle type skade, omfatter skadevolder og mer ment å beskytte skadelidte, jf. Wilhelmsen/Hagland, Om erstatningsrett s. 100 flg. Dette må likevel sees i sammenheng med skadevolderens alder og skyldene. Her dreier det seg imidlertid om brudd på en rekke sentrale regler om kjøring av båt som har sikkerhetsformål, og det må legges til grunn at sikrede var klar over dette. Omfattende brudd på sentrale sikkerhetsregler for kjøring av båt taler for at det foreligger uaktsomhet selv om sikrede var 15 år.

Det er også ifølge forskrift om krav til fører av fritidsbåt § 5 aldersgrense på 16 år for å kunne føre motorbåt som kan oppnå større fart enn 10 knop eller har motor med større ytelse enn 10 hestekrefter. Dette er regler som er satt ikke bare av hensyn til unge båtførere, men i stor grad også til andre som ferdes på sjøen.

Sikrede har forklart i politiavhør at han har "kjørt veldig mye båt", og at han føler seg "ganske god" til å kjøre båt. Dette betyr likevel ikke at han har samme vurderingsevne som voksne i krevende kjøreforhold som f.eks. i mørket eller i høye hastigheter. Slike ferdigheter kan uansett ikke forsvare bevisst brudd på regler om aldersgrense. Handlingene må da bedømmes med de samme krav til aktsomhet som ellers stilles til båtførere som tilfredsstiller lovens krav til alder. Det synes

således ikke å være noen holdepunkter for å lempe skyldkravet etter skl. § 1-1 i dette tilfellet.

Spørsmålet blir dermed om den kjøringen sikrede gjennomførte kan karakteriseres som uaktsomt etter en vanlig aktsomhetsnorm for båtførere.

Sikrede har i politiavhør forklart at han hadde "bonn gass", og at han trodde han holdt en hastighet på 19 knop da han kolliderte. Båten var ikke utstyrt med påkrevde lys. Sikrede forklarer at hans oppmerksomhet kun delvis var rettet fremover, da han satt på telefonen samtidig som han førte båten.

Sikrede hadde enkle og åpenbare handlingsalternativer for å unngå ulykken, og kjøringen fremstår som klart uaktsom.

Klager har anført at forsikringstaker også er erstatningsrettslig ansvarlig for klagers skader etter skl. § 1-2 første ledd.

Forsikringstaker deltok under sikredes politiavhør og forklarte bl.a. at båten var kjøpt til hans tre barn, og at de "*disponerer denne båten som de selv vil. De trenger ikke å spørre om lov til å bruke den, det er de som bestemmer over den*". Nemnda mener det må anses uaktsomt å gi et barn tilgang til bruk av en båt i strid med offentlige forskrifter. Det foreligger imidlertid ingen ytterligere forklaring fra forsikringstaker i sakens dokumenter. Nemnda finner det derfor ikke forsvarlig å foreta noen vurdering av et eventuelt ansvar for forsikringstaker.

3. Skadelidtes medvirkning

Spørsmålet blir deretter om klager er å bebreide for sammenstøtet, og derfor må tåle en nedsettelse av erstatningskravet etter skl. § 5-1.

Det er opplyst at vannscooteren holdt en hastighet på 21,6 knop rett før ulykken inntraff. Vannscooteren ble dessuten ført uten forskriftspålagte lys i mørket, og føreren hadde en lav promille. Det er derfor klart at føreren har medvirket til kollisjonen. Spørsmålet er imidlertid om passasjeren har medvirket med "egen skyld", dvs. uaktsomhet.

Nemnda mener dette spørsmålet 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 bevisspørsmål", jf. også FinKN 2017-408 og 2018-077.

Det er uklart for nemnda i hvilken grad klager var klar over at vannscooteren manglet lys og betydningen av promillen for førerens kjøring, og også i hvilken utstrekning han var pådriver til kjøringen. Disse spørsmålene bør belyses med muntlige forklaringer i en hovedforhandling.

4. Brudd på sikkerhetsforskriftene, jf. fal. § 4-8

Foretaket anfører at sikrede har brutt sikkerhetsforskriftene, jf. fal. § 4-8, og at innsigelsen kan gjøres gjeldende overfor klager, jf. fal. § 7-6 tredje ledd.

Klager har et direkte krav mot sikredes ansvarsforsikring, men foretaket kan gjøre gjeldende de forsikringsrettslige innsigelsene som følger av forsikringsavtalen, jf. fal. § 7-6 første og tredje ledd. Forutsetningen er at innsigelsene knytter seg til sikredes forhold før forsikringstilfellet er inntruffet.

I forsikringsbeviset er det blant annet inntatt følgende sikkerhetsforskrift:

Krav til fører om båtførerbevis/sertifikater som myndighetene krever må oppfylles. (...) Se vilkårets sikkerhetsforskrifter punkt 2.

Det følger av fal. § 3-1 annet ledd bokstav c at "Foretaket kan henvise til sikkerhetsforskrift gitt av andre hvis det er rimelig å kreve at forsikringstakeren kjenner til innholdet. I forsikringsbeviset skal det opplyses at foretaket på forespørsel vil gi forsikringstakeren et eksemplar av den forskriften det er henvist til". Denne opplysningen er ikke inntatt i forsikringsbeviset.

Konsekvensen av manglende informasjon i forsikringsbeviset er angitt i tredje ledd:

Har forsikringsforetaket forsømt sin plikt til å gi informasjon i samsvar med annet ledd bokstavene a til d, kan det bare påberope seg vedkommende bestemmelse dersom forsikringstakeren eller sikrede likevel var kjent med vilkåret.

Forutsetningen for at foretaket skal kunne påberope seg den aktuelle sikkerhetsforskriften, er her at "sikrede likevel var kjent med vilkåret". Dette betyr at sikrede var kjent med at lovverket og forskriftene "utgjorde en sikkerhetsforskrift under avtalen og hvilke konsekvenser brudd kunne få", jf. FinKN 2010-048 og 2020-948. Det følger også klart av ordlyden at sikrede må ha positiv kunnskap om dette. Nemnda kan ikke se at foretaket har sannsynliggjort at sikrede hadde slik kunnskap. Forskriften kan i så fall ikke påberopes.

5. Advokatkostnader

Foretaket bekreftet 11.5.23 at det ville dekke "rimelige og nødvendige utgifter til advokat for en gjennomgang av saken samt for å eventuelt fremsette et konkret og begrunnet krav om erstatning".

I nemndspraksis har det vært omstridt i hvilken utstrekning et urettmessig avslag påfører foretaket ansvar for advokatutgifter. Nemndas flertall slo i FinKN 2024-506 fast at det foreligger et objektivt ansvar for foretakets villfarelse om innholdet i egen ytelsesplikt. Rene feilvurderinger av sentrale bestemmelser i fal. er uansett tidligere ansett uaktsomt, jf. blant annet FinKN 2024-252:

Nemnda mener et profesjonelt forsikringsforetak må kunne forholde seg til fal.s bestemmelser om oppsigelse og unnlatelse av å fornye avtalen, og at brudd på disse bestemmelsene må tilregnes foretaket som uaktsomt, jf. FinKN 2023-630. Foretaket er derfor ansvarlig for sikredes kostnader til advokat, men det følger av skl. § 5-1 nr. 2 om at skadelidte har et medvirkningsansvar når han i rimelig utstrekning unnlater å begrense skaden at ansvaret er begrenset til "rimelige og nødvendige" kostnader.

Klager har fått medhold i at det foreligger ansvarsgrunnlag for båtfører, og at foretaket ikke kan påberope klausulen i pkt. 2.2 og heller ikke brudd på sikkerhetsforskrifter. Nemnda mener derfor at klager vil ha krav på ytterligere erstatning av advokatkostnader. Foretaket er imidlertid kun ansvarlig for de timene som gjelder de forhold klager har fått medhold i. Nemnda har ikke forutsetning for å kunne ta stilling til hvordan de 57,25 timene skal fordeles.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Klager gis delvis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Alexander Venås (forbrukerrepresentant).