

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2026-759

29.6.2026

GREAT LAKES INSURANCE SE

Ansvar

Skylddeling etter kollisjon med båt – båtens verdi – egenandel – renter – sjøloven § 161

Klagers fritidsbåt kolliderte med fraktefartøyet B etter at klager hadde fått motorstans. Klager oppdaget B da skipet var flere hundre meter unna. Han forsøkte først å starte motoren. Da B nærmet seg, prøvde klager så å signalisere med nødsignal for å få fartøyet til å endre kurs. B oppfattet imidlertid ikke signalene og kjørte på båten. Kapteinen og styrmannen på B forklarte at styrmannen hadde holdt utkikk på broen, men de hadde hverken sett klagers båt eller merket sammenstøtet. Klager meldte inn krav om erstatning for skadene på båten under B's ansvarsforsikring. Foretaket mente at skylden måtte fordeles 75/25 på B og klager, jf. sjøloven § 161. Det ble vist til at klager burde ha forsøkt alternative handlemåter, som å flytte båten med en padleåre eller kontakte nødetatene for å oppnå kontakt med B. Klager avviste at det var grunnlag for skylddeling og anførte at det var usannsynlig at de alternative handlemåtene kunne ha forhindret kollisjonen. Videre mente klager at B hadde opptrådt grovt uaktsomt ved å unnlate å ha forsvarlig tilsyn over lenger tid. Partene ble heller ikke enige om verdien av klagers båt og dekning av advokatkostnader. Nemnda kom til at B's brudd på vikeplikten og manglende tilsyn var den dominerende årsaken til kollisjonen, og at klagers bidrag var såpass lite at det ikke var rimelig å knytte ansvar til det. Nemnda kom videre til at klager hadde sannsynliggjort at båtens verdi var kr 160 000, at foretaket ikke kunne trekke fra sikredes egenandel i erstatningsoppgjøret, og at klager hadde krav på renter og advokatkostnader.

Saksfremstilling

Sikrede, fraktefartøyet B, kjørte inn i klagers fritidsbåt. Klagers fritidsbåt hadde fått motorstopp, trolig grunnet et hull i dieselslangen. Klager sjøsatte båten samme dag som ulykken. Han var sammen med sønnen i båten da ulykken skjedde. Klager forklarte til politiet at han først oppdaget B da båten var flere hundre meter unna. Han forklarte at han trodde at det var usannsynlig at B ikke ville se dem da de først så båten, og at den heller ikke kom til å treffe dem med tanke på den lange avstanden. Videre sa sønnen til politiet at båten kanskje lå i ro i ti til femten minutter før B kjørte på dem. De forsøkte å få kontakt med B i noen minutter før sammenstøtet. Klager og sønnen stilte seg foran på båten og viftet med armene. Da de ikke fikk kontakt med B, hoppet de fra sin egen båt like før sammenstøtet. Sammenstøtet medførte skader på klagers båt.

Mannskapet på B forklarte til politiet at de ikke hadde sett klagers båt eller merket sammenstøtet. Før sammenstøtet var det to personer på broen; C, som var kaptein og D, som var styrmann. Det var også to matroser inne på skipet. C forklarte til politiet at han og D satt sammen og pratet på broen. Videre sa han at slike småbåter var litt utilregnelige ved at de av og til dukket opp på radaren, og av og til dukket de ikke opp i det hele tatt. Det kom litt an på båtens posisjon. Videre forklarte C at de mottok et MAYDAY-signal fra hovedredningssentralen om at et lasteskip hadde krasjet med en småbåt. De så se rundt og kunne ikke helt forstå hvilket lasteskip som hadde krasjet med båten, men svarte på anropet og snudde mot der ulykken skulle ha skjedd. Da de

ankom ulykkesstedet, sa personen fra småbåten at han stod og viftet med armene. C hadde ikke sett båten eller mannen. På spørsmål om de normalt ville ha sett det, svarte C at de normalt ville ha sett det, men at en kunne ha hatt et øyeblikk med uoppmerksomhet. Han påpekte også at radaren ikke alltid plukket opp signaler fra småbåter. På spørsmål om noe kunne ha forstyrret oppmerksomheten hans, svarte han at han hadde tatt noen telefonsamtaler, men han var usikker på når dette skjedde. Videre spurte politiet om utsikten fra broen. C svarte at det var «tålig» bra sikt, men at sikten i front av gravemaskinen kunne være litt dårlig, men en ser godt på høyre og venstre side av den, så «midten kan være noe dårlig, men sidene er bra». Han oppga videre at de kjørte i 8,7 knop før kollisjonen.

Videre forklarte D til politiet at han egentlig ikke visste hva som hadde skjedd, siden han ikke hadde sett noen båt. Han satt på broen og spiste dessert, men så fremover. Begge dørene stod åpne, men de hørte ikke «en dritt». På spørsmål om hva de gjorde før de mottok nødmeldingen, svarte han at kapteinen satt og styrte og kikket på maskinene og fremover. Han tenkte ikke at han kunne ha gjort noe annerledes.

Klager fremsatte et erstatningskrav under ansvarsforsikringen til B. Foretaket bekreftet dekning, men mente at det var grunnlag for 50/50 skylddeling mellom partene, jf. sjøloven § 161 annet ledd. Foretaket viste til at klager burde hatt med årer i båten, og at klager burde ha forsøkt å unngå sammenstøtet ved å varsle nødetatene. Klager avviste at det var grunnlag for skylddeling, og viste til at sammenstøtet skyldtes B's grove brudd på sjøloven. Foretaket trakk 10 % egenandel som skulle betales av rederiet.

Det var mye kommunikasjon mellom partene angående skylddelingen i saken. Til slutt aksepterte foretaket skylddeling på 75/25, men dette avviste sikrede.

Påtalemyndigheten undersøkte om kapteinen på B kunne straffes etter hendelsen. Det ble innhentet en uttalelse fra Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet konkluderte med at kapteinen hadde opptrådt uaktsomt da han navigerte fartøyet. Ifølge Sjøfartsdirektoratet kunne det ikke være tale om et øyeblikks uoppmerksomhet, men at skipsfører hadde tid og mulighet til å oppdage fritidsfartøyet og gjøre en unnamanøver for å hindre kollisjon. Sjøfartsdirektoratet mente at vesentlighetsvilkåret i skipssikkerhetsloven § 60 første ledd første alternativ var oppfylt, slik at det var grunnlag for straff.

Påtalemyndigheten besluttet så å ilegge kapteinen en bot på kr 25 000. Påtalemyndigheten var enig med Sjøfartsdirektoratet i at det ikke var tale om et øyeblikks uoppmerksomhet. Videre påpekte påtalemyndigheten at radaren innebar en ekstra risiko for sammenstøt, da kapteinen hadde opplyst at denne ikke alltid fungerte på småbåter.

Klager innhentet så en verdivurdering fra verksted E. Verkstedet mente at båten var kondemnabel. Angående verdien skrev verkstedet at båten var bygget opp fra en standard MOB 17 til en spesielt godt utstyrt flerbruksbåt. Det var brukt store summer på platarbeid og elektronikk. Verkstedet skrev at det alltid ville være litt syensing ved verdifastsetting, da det ikke fantes tilsvarende båter i markedet. Men det var ikke urimelig at verdisetting ble satt til lik forsikringssummen (kr 160 000).

I forbindelse med nemndbehandlingen har foretaket innsendt en ny verdivurdering.

Klager har i det vesentlige anført at det ikke er grunnlag for skylddeling, jf. sjøloven § 161 annet ledd. Påkjørselen skyldes at B opptrådte grovt uaktsomt. Klager kan ikke bebreides for at han opplevde motorstopp, da det skyldtes en teknisk svikt. Videre avviser klager at han kunne og burde handlet annerledes for å hindre sammenstøtet. At han innledningsvis observerte B langt borte ga ikke grunn til bekymring. Han forventet at B holdt forsvarlig utkikk og ville styre unna hans båt. Da han ble klar over at B var på kollisjonskurs, hadde de kort tid før påkjørselen fant

sted. Klager og sønnen forsøkte å bruke armene for å signalisere nødsignal til B. Det avvises at klager burde ha kontaktet nødetatene for å få kontakt med B. Kontakten måtte ha vært oppnådd gjennom flere ukjente ledd, og han kjente ikke fartøyets navn. Det er sannsynlig at et radiooppkall til B ikke ville ha kommet i tide. Videre avviser klager at han burde ha brukt padleåren til å forsøke å styre båten unna, da klager har dårlig erfaring med bruk av årer i havnen. Klager visste heller ikke hvilken retning B ville kjøre.

Klager anfører at foretaket må erstatte kr 169 408 i henhold til innsendt oppstilling. Det anføres at foretakets aksept av båtenes verdi er bindende for foretaket.

Klager krever også kostnader til juridisk bistand.

Forsikringsforetaket har i det vesentlige anført at det er grunnlag for å fordele skylden etter kollisjonen med 75 % på B og 25 % på klager, jf. sjøloven § 161 annet ledd. Foretaket erkjenner at B har opptrådt uaktsomt, men bestrider at forholdet kan betegnes som grovt uaktsomt. Ut fra C's forklaring til politiet må det legges til grunn at det var tale om et øyeblikks uoppmerksomhet. Videre viste ikke radaren noen fritidsbåt. Personene på broen hadde derfor ingen særskilt oppfordring til å holde utkikk utover det som var normalt forut for sammenstøtet. Sjøfartsdirektoratet har også konkludert med at mannskapet opptrådte uaktsomt. Foretaket avviser at klagers henvisninger til rettspraksis er relevante.

Foretaket anfører at klager har bidratt til sammenstøtet, og at det derfor er grunnlag for skylddeling. Etter sjøveisregel 44 er utgangspunktet at lystbåter skal vike for lastefartøy. Videre hadde klager tid og mulighet til å avverge kollisjonen. Klager forklarte til politiet at de lå i ro i 10–15 minutter før B kjørte på dem. Videre anfører foretaket at klager burde ha tatt kontakt med nødetater over telefon for å oppnå kontakt med B og unngå kollisjonen. Foretaket viser til sjøveisregel nr. 7 bokstav a og nr. 8 bokstav a.

Når det gjelder båtenes verdi, avviser foretaket at båtenes verdi er kr 160 000. I forbindelse med nemndbehandlingen har foretaket innhentet en takst som viser at båtenes verdi er kr 80 000.

Foretaket avviser også at klager har krav på advokatkostnader. Det anføres at det ikke er grunnlag for å tilkjenne advokatkostnader på ulovfestet objektivt grunnlag.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Saken gjelder om skylddelingen etter kollisjonen er korrekt. Videre reiser saken spørsmål om båtenes verdi og dekning av advokatkostnader.

Sekretariatet ga klager medhold, med følgende begrunnelse:

Sekretariatet forstår det slik at partene er uenige om følgende spørsmål:

1. Skylddelingen etter kollisjonen
2. Båtenes verdi
3. om foretaket kan trekke fra sikredes egenandel
4. beregning av renter
5. advokatkostnader

Skylddeling etter kollisjonen

Det første spørsmålet er hvordan skylden skal fordeles etter sammenstøtet mellom [B] og klagers fritidsbåt.

Sjøloven (sjøl.) § 161 regulerer skylddeling etter sammenstøt med båt. Bestemmelsen angir følgende:

Når skade på skip, gods eller person er forårsaket av sammenstøt mellom skip, og skylden ligger på den ene siden alene, skal den skyldige erstatte skaden.

Er det skyld på begge sider, skal enhver av de skyldige erstatte skaden etter forholdet mellom de feil som er begått på hver side. Gir omstendighetene ikke støtte for en fordeling i et bestemt forhold, deles skaden likt.

[...]

Ved bedømmelse av spørsmålet om skyld skal retten særlig ta i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke.

Som det fremgår her, bærer skadevolder det fulle ansvaret for skaden dersom han alene er skyld i skaden. Dersom begge parter er skyld i skaden, gjøres det en skylddeling etter de feil som partene har gjort. Når omstendighetene ikke gir grunnlag for en fordeling i en bestemt retning, deles skaden med 50/50.

Bestemmelsen legger opp til en aktsomhetsvurdering av begge parter. Det må altså tas stilling til om partene kunne og burde handlet annerledes. Dette er en todelt vurdering. For det første, må det finnes en alternativ handling som skadevolder kunne ha gjennomført for å hindre at skaden oppstod. For det andre, må risikoen for skade ha vært så stor at skadevolder hadde en oppfordring til å gjennomføre den alternative handlingen.

Basert på sakens dokumenter legger sekretariatet til grunn at sammenstøtet skjedde i [fjord]. Fjorden fremstår som bred og oversiktig, og det var klar sikt på skadedagen. Klagers båt fikk motorstopp ute på fjorden. Klagers sønn oppdaget så [B]. [B] var da noen hundre meter unna klagers båt. Klager har anslått til politiet at det gikk 10-15 minutter fra de så [B] til påkjørselen skjedde. Han forsøkte å starte motoren mens klagers sønn signaliserte med armbevegelser mot [B]. [B] var på kollisjonskurs, stod de begge foran på båten og veivet med armene. De hoppet av båten like før sammenstøtet. Mannskapet på [B] har forklart at de hverken så klagers båt eller merket noe til sammenstøtet.

Sekretariatet vil først se på [Bs] handlemåte.

I skyldvurderingen er sjøveisreglene sentrale, jf. Rt. 2001 s. 1172. Partene er uenige om klagers båt i utgangspunktet hadde vikeplikt for [B] etter sjøveisregel 44. Sekretariatet finner det ikke nødvendig å vurdere om regelen kommer til anvendelse, da klagers båt hadde fått motorstopp. Vi viser her til regel 18 bokstav a nr. 1, som angir at et maskindrevet fartøy skal holde av veien for fartøy som ikke er under kommando. Partene er også enige om at klagers båt var uten kommando grunnet motorstopp, og at [B] dermed måtte holde av veien for klagers båt.

Reglene om vikeplikt må også ses i lys av utkikksplikten i sjøveisregel 5. Her fremgår det at ethvert fartøy alltid skal holde ordentlig utkikk ved syn og hørsel. Utkikksplikten er absolutt og gjelder uavhengig av hvem som i utgangspunktet hadde vikeplikt, se også ND-2015-154 med videre henvisninger til Rt. 2001 s. 353. Som lagmannsretten påpekte i ND-2015-154 må en skipsfører være forberedt på at det tidvis kan forekomme fartøy som ikke overholder vikeplikten. Tilsvarende mener sekretariatet at en skipsfører også må være forberedt på at båter kan få motorstopp eller andre tekniske problemer. Vi mener derfor at det har underordnet betydning hvem som hadde vikeplikt om motorproblemene tenkes vekk.

Klager har opplyst at det gikk ca. 10-15 minutter fra de først så [B] til sammenstøtet. Hverken kapteinen eller styrmannen på [B] så klagers fritidsbåt før sammenstøtet. Fjorden fremstår som bred og oversiktig, og det var klar sikt på skadedagen. Det fremstår derfor som overveiende sannsynlig at [B] ville ha oppdaget klagers båt dersom tilsynet var forsvarlig. Det må derfor legges til grunn at [Bs] tilsyn var utilstrekkelig i ca. 10-15 minutter. Vi kan ikke se at det her er tale om et øyeblikks uoppmerksomhet, slik foretaket har anført. Dette har også Sjøfartsdirektoratet avvist.

Det var også flere forhold som tilsa at det var spesielt viktig å overholde utkikksplikten. For det første var kapteinen på [B] kjent med at radaren av og til ikke fungerte på fritidsbåter. Dette skapte et kjent risikomoment som mannskapet måtte ta høyde for gjennom forsvarlig utkikk. For det andre skjedde kollisjonen nær [tettsted], og det var flere småbåthavner i området. Skipet befant seg altså i et område hvor de var påregnelig at man kunne møte på fritidsbåter. [B] er et 50 meters langt skip, og skadepotensialet ved kollisjon med en fritidsbåt er stort. De nevnte forholdene tilsier at det var spesielt klanderverdig å unnlate å holde forsvarlig utkikk over en så lang periode som 10-15 minutter.

Dersom [B] hadde holdt forsvarlig tilsyn i forkant av kollisjonen, fremstår det også som meget sannsynlig at kollisjonen ville ha vært unngått. Klager har forklart at hans sønn veivet med armene, som er et internasjonalt nødsignal. [B] ville hatt god tid og anledning til å endre kurs.

I lys av den høye skaderisikoen og at [B] hadde utilstrekkelig tilsyn over lenger tid mener sekretariatet at B har opptrådt klart klanderverdig. Dette underbygges særlig av at [B] har et profesjonelt mannskap og de forutsettes å være godt kjent med sjøveisreglene.

Spørsmålet er så om klager også har skyld i sammenstøtet, slik at det er grunnlag for skylddeling.

Klager har forklart at de først oppdaget [B] da skipet var flere hundre meter unna. På dette tidspunktet fremstod risikoen for sammenstøt som liten. Avstanden til klagers båt var stor, og det må forventes at et profesjonelt skip har kontroll på sine omgivelser, jf. også utkikksplikten i sjøregel 5. Sekretariatet er derfor enig i at klager i utgangspunktet kunne legge til grunn at [B] ville oppdage dem i god tid før sammenstøtet og styre unna. Vi kan ikke se at definisjonen av når skip er i sikte i sjøveisregel 3 bokstav k kan tolkes slik at handleplikten inntreffer fra dette tidspunktet. Handleplikten inntreffer først ved fare for sammenstøt. Sekretariatet mener derfor at det blir feil å legge til grunn at klager hadde 10–15 minutter på å handle annerledes.

Sekretariatet mener at klager først fikk en oppfordring til å handle da det forelå en reell fare for kollisjon. På dette tidspunktet hadde klager begrenset med tid til rådighet. Klager og sønnen valgte å bruke armbevegelser for å signalisere nødsignal til [B]. Dette fremstod i utgangspunktet som en fornuftig handlemåte, da [B] ville ha skjönt at klagers båt hadde motorstopp ved forsvarlig tilsyn. Det kan riktignok problematiseres om klager burde ha forsøkt en alternativ handlemåte etter å ha signalisert med armbevegelser over noen minutter uten å se at [B] endret kurs. Men sekretariatet stiller seg tvilende til om kollisjonen kunne ha vært unngått dersom klager hadde valgt en annen alternativ handlemåte, eksempelvis å bruke padleåren for å komme seg unna eller forsøke å oppnå kontakt med [B] via nødetatene, slik foretaket har anført. Klager har opplyst at padleåren erfaringsmessig fungerte dårlig til å flytte på båten. Videre er det usikkert om nødetatene hadde rukket å ta kontakt med [B] og varsle dem om kollisjonen. Klager visste ikke navnet på skipet. Sekretariatet bemerker også at klager hadde begrenset med tid til rådighet og befant seg i en stressende situasjon. En aktsomhetsvurdering tar utgangspunkt i hva en vanlig fornuftig person ville ha gjort, og ikke hva som er den ideelle handlemåten. I lys av usikkerhetene rundt de alternativene handlemåtene og at klagers valg av handlemåte fremstod som fornuftig, kan vi ikke se at klager kan bebreides for sin handlemåte.

Samlet mener sekretariatet at [B's] brudd på vikeplikten og manglende tilsyn var den dominerende årsaken til kollisjonen. Vi mener at klagers bidrag til kollisjonen er såpass lite at det ikke er rimelig å knytte ansvar til det. [B] må derfor bære ansvaret for sammenstøtet alene, jf. sjøloven § 161 første ledd.

Båtens verdi

Det neste spørsmålet er hvilken verdi båten hadde på skadetidspunktet.

Prinsipalt anfører klager at foretaket har akseptert at båtens verdi er kr 160 000. Klager viser til at foretaket skrev i en e-post av 6.2.25 at de aksepterte båtens verdisetting på kr 160 000. I den samme e-posten ga foretaket et tilbud på kr 72 264 med 50/50 skyldfordeling. Klager fikk ti dager til å akseptere tilbudet. Han godtok imidlertid ikke tilbudet. Da klager ikke godtok tilbudet, er tilbudet ikke bindende. Sekretariatet kan da heller ikke se at foretaket er bundet av båtens verdi. I det videre må det derfor tas stilling til hvilken markedsverdi båten hadde på skadetidspunktet.

Klager har fremlagt en takst fra [...]. Verkstedet uttalte at båten var bygget opp fra en standard MOB 17 til en spesiell godt utstyrt flerbruksbåt. Videre skrev verkstedet at selv om båten var 'gammel', så var det brukt større summer på oppgradering, både platarbeid og elektronikk. Verkstedet oppga at det alltid ville være litt synsing med verdisettingen for slike båter, da det ikke fantes tilsvarende båter i markedet. Men det var ikke 'urimelig' at verdien ble satt til forsikringssummen på kr 160 000. Når taksten leses i sammenheng, mener sekretariatet at taksten må leses slik at verkstedet aksepterte en verdifastsettelse på kr 160 000.

Foretaket avviser imidlertid at klagers båt er verdt kr 160 000 og viser til fremlagte finn-annonser av det foretaket mener er tilsvarende båter. Sekretariatet bemerker her at vi ikke har båtteknisk kompetanse og derfor ikke kan gjøre en selvstendig vurdering av båtens verdi basert på finn-annonser. Vi må legge til grunn de innhentede fagkyndige uttalelsene i saken. Dersom foretaket er uenig i den fremlagte verddivurderingen, må foretaket fremlegge en båtteknisk uttalelse. Dette er i samsvar med nemndas vurdering i tilsvarende saker. Se eksempelvis FinKN 2018-380, som gjaldt verdifastsettelse for et kondemnert kjøretøy. I denne saken uttalte nemnda at:

Selskapets tilbud er i samsvar med taksten. Sikrede har ikke fremlagt dokumentasjon på at verdiansettelsen i taksten er gal. Nemnda må da legge denne verdien til grunn.

På bakgrunn av den fremlagte fagkyndige dokumentasjonen har klager sannsynliggjort at båtens verdi er kr 160 000.

Kan foretaket trekke sikredes egenandel fra erstatningen?

Sekretariatet har ikke mottatt sikredes forsikringsavtale, men vi legger til grunn at partene er enige om at sikrede har en avtalt egenandel på 10 % av erstatningsutbetalingen. Partene er imidlertid uenige om foretaket kan trekke fra sikredes egenandel ved utbetalingen til klager.

Foretaket anfører at det ikke er ansvarlig for sikredes egenandel og viser til fal. § 7-7 annet ledd. Sekretariatet er for så vidt enig i at fal. § 7-7 annet ledd ikke kan tolkes slik at foretaket ikke har rett til å kreve egenandel av skadelidte.

Etter sjøloven § 182 a første ledd er imidlertid reder av norske skip som er over 300 tonn lovpålagt å tegne forsikring som dekker ansvar som kan begrenses i medhold av den internasjonale konvensjon 19. november 1976 om begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved protokoll 2. mai 1996. Videre angir første ledd tredje punktum at forsikringen skal dekke ansvar opptil de konvensjonsfastsatte grensene. Bestemmelsen ble inntatt ved endringslov 5. april 2013 nr. 11 og gjennomfører direktiv 2009/20/EF.

[B] er over 300 tonn og plikter derfor å tegne ansvarsforsikring etter sjøloven § 182 a første ledd. Når det er tale om en lovpålagt ansvarsforsikring, kan sekretariatet ikke se at foretaket har adgang til å påberope seg en avtalt egenandel i relasjon til skadelidte. Formålet med en lovregulering av ansvarsforsikring er å beskytte skadelidte. Dersom foretaket kunne ha påberopt seg egenandelen overfor skadelidte, ville det medført en uthuling av skadelidtes vern fordi deler av risikoen veltes over på skadelidte. Etter sekretariatets syn er foretaket derfor avskåret fra å påberope seg egenandelen overfor skadelidte. Foretaket kan eventuelt kreve regress for egenandelen av sikrede.

Renter

Deretter er partene uenige om klager har krav på renter fra og med 10.6.25. På denne datoen utstedte foretaket et tilbud på 60 % oppgjør som 'fullt og endelig oppgjør' og etterspurte klagers kontonummer dersom tilbudet ble akseptert. Foretaket ga en frist på 14 dager til å akseptere tilbudet. Klager avviste imidlertid foretakets tilbud.

Ettersom det her er fremsatt et krav under en ansvarsforsikring, reguleres rentespørsmålet av forsinkelsesrenteloven (rentel.). Etter rentel. § 2 første ledd første punktum har fordringshaver krav på rente når kravet ikke innfris ved forfall. I andre punktum er det presisert at renten løper fra forfallsdag når denne er fastsatt i forveien, og ellers fra 30 dager etter at fordringshaver har sendt skyldneren skriftlig påkrav med oppfordring om å betale. Samtidig angir andre ledd at det ikke skal svares forsinkelsesrente dersom forsinkelsen er fremkalt ved forhold på fordringshaverens side.

Spørsmålet er så om forsinkelsen er fremkalt ved 'forhold på' klagers side fra 10.6.25.

Ordlyden tilsier at fordringshaver ikke har krav på rente når han selv er skyld i den forsinkede betalingen. Ut over det gir ordlyden ikke nærmere veiledning for hvilke situasjoner som rammes.

Foretaket anfører at den forsinkede betalingen skyldes forhold på klagers side fra 10.6., da klager ikke oppga sitt kontonummer til tross for at foretaket ba om det.

I rettspraksis er det lagt til grunn at forsinkelsen skyldes 'forhold' på fordringshavers side dersom kreditor tross oppfordringer ikke har oppgitt konto til debitor, se LB-2008-129169. Sekretariatet mener imidlertid ikke det er treffende å si at den forsinkede betalingen skyldes at klager unnlot å oppgi sitt kontonummer. At klager unnlot å oppgi kontonummeret sitt, må ses i sammenheng med at foretaket ga et tilbud som var for feil i henhold til riktig skylddeling. Dersom klager hadde akseptert foretakets tilbud, kunne han ikke ha overprøvd skylddelingen senere. Sekretariatet mener derfor at klager hadde rett til å avvise foretakets tilbud uten at det medførte bortfall av foretakets renteplikt. Vi kan ikke se at forsinkelsen skyldes 'forhold' på klagers side når foretaket har tilbudt et oppgjør som er feil.

Vi viser også til nemndas praksis til forsikringsavtaleloven (fal.) § 8-4. I fjerde ledd er det presisert at sikrede ikke har krav på renter dersom sikrede 'urettmessig' avviser fullt eller delvis oppgjør. Nemnda har lagt til grunn at dersom sikrede har en saklig grunn for sitt forbehold om å kunne komme tilbake til spørsmålet om omfanget av foretakets ansvar, så må sikrede ha rett til å avslå utbetalingen uten at selskapets renteplikt av den grunn opphører, se FSN 5681. I denne saken hadde foretaket tilbudt et oppgjør som sikrede avsto. Senere aksepterte foretaket å utbetale en høyere erstatning. Nemnda påpekte at sikrede rettmessig hadde

avvist delvis oppgjør og sikrede hadde derfor krav på renter. Selv om denne praksisen gjelder fal. § 8-4, mener vi at den er overførbar til vurderingen av om forsinkelsen skyldes 'forhold' på fordringshavers side etter rentel. § 2. Det er ikke naturlig å si at forsinkelsen skyldes 'forhold' på fordringshavers side når foretaket har tilbudt et oppgjør som ikke samsvarer med foretakets ansvar.

Konklusjonen er derfor at klager har krav på renter frem til betaling skjer, jf. rentel. § 2.

Advokatkostnader

Til slutt er partene uenige om advokatkostnader.

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. På bakgrunn av den nevnte avgjørelsen må det legges til grunn at det er grunnlag for å tilkjenne advokatkostnader i saken. Foretakets ansvar er imidlertid begrenset til hva som er «rimelig og nødvendig» for tiden som har medgått til klagen, jf. skl. § 5-1 nr. 2.

Sekretariatet har imidlertid ikke grunnlag for å ta stilling til utmålingen. Nemnda tar normalt heller ikke stilling til utmålingsspørsmålet, se FinKN 2024-92 og 2024-252. Partene må derfor bli enige om utmålingen.

Etter dette har vi kommet til at klager må få helt medhold i sin klage.

Nemnda slutter seg til sekretariatets begrunnelse. Nemnda tilføyer at slik saken er opplyst for nemnda, kan nemnda ikke se at det er fremlagt ny dokumentasjon i saken som er egnet til å sannsynliggjøre at båten hadde en annen, lavere verdi på skadetidspunktet enn de NOK 160 000, som partene initialt har vært omforente om.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Forsikrede gis medhold.

Ved behandlingen deltok Birgitte Hagland (leder), Lars Enger Barnholdt (bransjerepresentant) og Hege Sundby (forbrukerrepresentant).