

MOTIVER
TIL
NORSK SJØFORSIKRINGSPLAN
AV 1964

Utgitt av
DET NORSKE VERITAS

FORORD

Det norske Veritas' representantskap besluttet i møte 18. oktober 1957 å nedsette en komité til revisjon av «Norsk Sjøforsikringsplan av 1930». Komitéen, som ble oppnevnt i mars 1958, besto opprinnelig av 16 medlemmer foruten formann og sekretær. Under arbeidets gang ble det oppnevnt ytterligere 4 medlemmer, slik at komitéen fikk følgende sammensetning:

Representerte:

Direktør Lars Bakkevig, Haugesund.	Det norske Veritas.
Direktør Kåre Høy, Oslo.	»
Kaptein Odd I. Loennechen, Tønsberg.	»
Direktør Georg Vedeler, Oslo.	»
Direktør Erik Ørvig jr., Bergen.	»
Kaptein Sverre Holt, Oslo.	Norges Rederforbund.
Skipsreder Knut H. Staubo, Oslo.	»
Høyesterettsadvokat Alex. Rein, Oslo.	Gjensidige Skibsassuransforeningers
Direktør Erling Strøm-Olsen, Kristiansand.	Komité.
	»
Direktør Hans Chr. Bugge, Oslo.	Sjøassurandørernes Centralforening.
Direktør John Nielsen, Oslo.	»
Direktør Einar Tønjum, Bergen.	»
Direktør Einar Fløystad, Arendal.	P. & I.-assurandørene.
Direktør Annar Poulsson, Oslo.	»
Høyesterettsadvokat, dispassjør Henrik Ameln jr., Bergen.	Fiskeflåtens assurandører.
Havarisjef Nils Holst, Oslo.	Havarisjefene.
Direktør Frode Østmoe, Oslo, senere avløst av overrettssakfører Asbjørn Afseth, Oslo.	Norges Handelsstands Forbund.
Høyesterettsadvokat Arne Bech, Oslo.	Norges Industriforbund.
Direktør C. H. Thrapp-Meyer, Tønsberg.	Skibsbyggerienes Landsforening.
Dispassjør Leif Strøm-Olsen jr., Oslo.	Norsk Dispachørforening
med professor dr. jur. Sjur Brækhus som formann og professor dr. jur. Knut S. Selmer som sekretær.	

På komitéens første møte ble det nedsatt et redaksjonsutvalg bestående av Bugge, Holt, Nielsen, Rein, Leif Strøm-Olsen jr., samt formannen og sekretæren. Redaksjonsutvalget utformet i første hånd de tekster og motiver som etter hvert ble forelagt for og diskutert av den samlede komité.

Komitéen besluttet at den nye Plan bare skulle inneholde regler om rederiforsikringer, idet reglene om vareforsikring skulle utgis som en egen transportforsikringsplan for varer. Komitéens første utkast med motiver ble trykt i mars 1963 og sendt følgende institusjoner til uttalelse: Assuranceforeningen Gard, Assuranceforeningen Skuld, Befragtningsutvalget, Den norske Bankforening, Den norske Krigsforsikring for Skib, Den norske Sakførerforenings utvalg for Sjørett, Fiskeridepartementet, Fraktefartøyenes Rederiforening, Gjensidige Skipsassuransforeningers Komité, Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling, Kystskipsassuransen, Nordisk Skibsrederforening, Norges Rederforbund, Norges Skibshypotek A/S, Norges Skibshypotekforening, Norsk Dispatcherforening, Norske Båtbyggeriers Landsforening, Norske Forsikringsselskapers Forbund, Reassuranseinstituttet, Reassuranseinstituttet for Fiskeredskaper, Redernes Skibskreditforening, Ruteskipenes Rederiforening, Sjøassurandørernes Centralforening, Skibsbyggerienes Landsforening, Skipsteknisk Selskap, Statens Varekrigsforsikring og Transportbrukernes Fellesorgan.

Det innkom uttalelser fra Assuranceforeningen Skuld, Den norske Bankforening, Den norske Krigsforsikring for Skib, Gjensidige Skipsassuransforeningers Komité, Norges Rederforbund, Norsk Dispatcherforening, Sjøassurandørernes Centralforening, Sjøfartsdirektoratet, Skibsbyggerienes Landsforening og Skipsteknisk Selskap. Etter at uttalelsene var behandlet av Komitéen, ble et nytt, endelig utkast med tilleggsmotiver i januar 1964 oversendt til Det norske Veritas til videre behandling. Dette utkast ble med enkelte mindre endringer vedtatt på et ekstraordinært møte i Veritas' representantskap den 18. februar 1964.

På det samme møte fikk Redaksjonsutvalget fullmakt til å foreta den endelige redigering av motivene. De foreløbige motiver fra mars 1963 og tilleggsmotivene fra januar 1964 er blitt sammenarbeidet, og det er gjort de endringer og tilføyelser som behandlingen i Veritas' representantskap ga foranledning til. Endelig er det på noen punkter foretatt en viss oppretting av åpenbare feil og skjevheter.

Oslo, september 1964.

I Redaksjonsutvalget

<i>Sjur Brækhus</i>	<i>Hans Chr. Bugge</i>
<i>Sverre Holt</i>	<i>John Nielsen Alex. Rein</i>
<i>Knut S. Selmer</i>	<i>Leif Strøm-Olsen jr.</i>

INNHold

FØRSTE DEL

FELLESREGLER FOR ALLE FORSIKRINGSARTER

	Side		Side
Kapitel 1. Innledende bestemmelser ..	1	§ 27. Overtredelse av opplysningsplikten som ikke kan tilregnes forsikringstageren	36
§ 1. Definisjoner	1	§ 28. Tilfelle hvor assurandøren ikke kan påberope at det er gitt mangelfulle opplysninger	36
§ 2. Polise	2	§ 29. Assurandørens underretningsplikt	37
§ 3. Henvisning til norsk rett	2	§ 30. Assurandørens rett til å få opplysninger fra klassifikasjonsselskapet	37
§ 4. Forsikringstid	3		
Kapitel 2. Almindelige regler om forsikringens omfang	4	Avsnitt 2. Fareendring	37
Avsnitt 1. Interesse og forsikringsverdi	4	§ 31. Fareendring	38
§ 5. Hvilke interesser som skal ansees dekket	4	§ 32. Fareendring som sikrede har fremkalt eller samtykket i	39
§ 6. Forsikring som ikke knytter seg til noen interesse	4	§ 33. Assurandørens oppsigelsesrett ..	40
§ 7. Forsikringsverdien	5	§ 34. Sikredes underretningsplikt	40
§ 8. Taksert forsikringsverdi	6	§ 35. Tilfelle hvor assurandøren ikke kan påberope seg en fareendring ..	40
§ 9. Underforsikring	7	§ 36. Assurandørens underretningsplikt ..	41
§ 10. Overforsikring	7	§ 37. Overskridelse av fartsområdet ..	41
§ 11. Assurandørens ansvar når interessen også er forsikret hos annen assurandør	7	§ 38. Bevisbyrden ved overskridelse av fartsområdet	43
§ 12. Regress mellom assurandørene når interessen er forsikret hos flere assurandører	8	§ 39. Melding om reiser	44
§ 13. Nedsettelse av forsikringssummen ..	9	§ 40. Rettsstridige foretagender	44
§ 14. Forsikringstagerens plikt til å opplyse om andre forsikringer	10	§ 41. Rekvisisjon	46
Avsnitt 2. Farefelt, årsakssammenheng og tap ..	10	§ 42. Melding om rekvisisjon	46
§ 15. Farefeltet ved forsikring mot sjøfare	11	§ 43. Flytning av skipet for å unngå kondemnasjon	46
§ 16. Farefeltet ved forsikring mot krigsfare	15	§ 44. Flytning av skipet til reparasjonsverksted	47
§ 17. Farefeltet når det ikke er avtalt hva forsikringen omfatter	21	Avsnitt 3. Sjødyktighet. Sikkerhetsforskrifter ..	49
§ 18. Årsakssammenheng	21	§ 45. Manglende sjødyktighet	49
§ 19. Hovedregel om sikredes bevisbyrde ..	26	§ 46. Assurandørens rett til å forlange besiktelse av skipet	51
§ 20. Samvirke mellom flere farer	27	§ 47. Skip i opplag	51
§ 21. Samvirke mellom sjøfare og krigsfare	30	§ 48. Sikkerhetsforskrifter	52
§ 22. Tap som i sin helhet ansees forårsaket av krigsfare	31	§ 49. Overtredelse av sikkerhetsforskrifter	53
§ 23. Tap som enten skyldes sjøfare eller krigsfare	33	§ 50. Assurandørens oppsigelsesrett ..	53
Kapitel 3. Forsikringstagerens og sikredes forhold	33	§ 51. Kontraktsvilkår	54
Avsnitt 1. Forsikringstagerens opplysningsplikt ..	34	Avsnitt 4. Redningsforanstaltninger m.v.	54
§ 24. Opplysningspliktens omfang	34	§ 52. Sikredes plikt til å underrette assurandøren om havari	54
§ 25. Svik og uredelighet	35	§ 53. Sikredes plikt til å avverge og begrense tapet	54
§ 26. Annen forsømmelse av opplysningsplikten	35	§ 54. Virkningen av at sikrede forsømmer sine plikter	55
		Avsnitt 5. Sikredes forsettlige eller uaktsomme forårsakelse av havariet	56
		§ 55. Forsett	56
		§ 56. Grov uaktsomhet	56
		§ 57. Assurandørens oppsigelsesrett ..	56

	Side		Side
§ 58. Omstendigheter som utelukker anvendelse av §§ 55 til 57	56	§ 91. Forskudd når det er tvist om hvilken assurandør som skal erstatte tapet	83
Avenitt 6. Identifikasjon	58	Avenitt 2. Sikredes ansvar overfor tredjemann	84
§ 59. Feil og forsømmelser av mannskapet	58	§ 92. Sikredes plikter når et ansvar som omfattes av forsikringen, gjøres gjeldende mot ham	84
§ 60. Feil og forsømmelser av medeleier i skipet	59	§ 93. Assurandørens adgang til å overta behandlingen av kravet	84
§ 61. Identifikasjon i andre tilfelle	60	§ 94. Avgjørelse av spørsmål om saksanlegg eller anke	85
Kapitel 4. Assurandørens erstatningsansvar	60	§ 95. Sikkerhetstillelse	86
Avenitt 1. Almindelige regler om assurandørens ansvar	61	Avenitt 3. Sikredes dekningskrav mot tredjemann	86
§ 62. Totaltap	61	§ 96. Assurandørens rett til å tre inn i dekningskrav som sikrede har mot tredjemann	86
§ 63. Almindelig formuestap og tap som følge av forsinkelse	61	§ 97. Fraskrivelse av dekningskravet ..	88
§ 64. Omkostninger ved sikkerhetstillelse o.l.	62	§ 98. Sikredes plikt til å bistå assurandøren med opplysninger og dokumenter	89
§ 65. Saksomkostninger	62	§ 99. Sikredes plikt til å bevare og sikre kravet	89
§ 66. Omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret	62	§ 100. Avgjørelse av spørsmålet om saksanlegg eller anke	89
§ 67. Omkostninger ved foranstaltninger som angår flere interesser ..	63	§ 101. Bergelønn som innebærer kompensasjon for tap som assurandøren har dekket	90
Avenitt 2. Tap ved redningsforanstaltninger ..	63	Avenitt 4. Assurandørens rett til å overta forsikringsgjenstanden ved utbetaling av erstatning	90
§ 68. Partikulære redningsforanstaltninger	65	§ 102. Assurandørens rett ved totaltap ..	90
§ 69. Tap ved foranstaltninger som angår flere interesser	69	§ 103. Assurandørens rett ved skade	91
§ 70. Felleshavari	70	§ 104. Heftelser på forsikringsgjenstanden	91
§ 71. Felleshavarifordeling når interessene tilhører samme person	71	§ 105. Bevaring av forsikringsgjenstanden	93
§ 72. Skade på og tap av forsikringsgjenstanden	71	§ 106. Assurandørens rett til erstatning for skade på forsikringsgjenstanden	93
§ 73. Uegentlig felleshavari	72	Avenitt 5. Foreldelse m. v.	94
Avenitt 3. Dekning av sikredes ansvar overfor tredjemann	73	§ 107. Frist for anmeldelse av havari ..	94
§ 74. Hovedregel	73	§ 108. Frister for søksmål når assurandøren har avslått kravet	94
§ 75. «Cross liabilities»	73	§ 109. Fristforlengelse på grunn av hindring på sikredes side	94
§ 76. Usedvanlige eller forbudte kontraktsvilkår	76	§ 110. Tre års foreldelse	94
§ 77. Gjenstand som tilhører sikrede ..	76	§ 111. Ti års foreldelse	95
§ 78. Fastsettelse av sikredes ansvar ..	77	Kapitel 6. Premie	95
Avenitt 4. Forsikringssummen som grense for assurandørens ansvar	77	§ 112. Premiebetaling	95
§ 79. Hovedregel	77	§ 113. Assurandørens rett til å si opp forsikringen ved manglende premiebetaling	96
§ 80. Ansvar utover forsikringssummen ..	78	§ 114. Virkningen av premievarsel	96
§ 81. Ansvarsgrensen ved samvirke mellom flere farer	79	§ 115. Full premie ved svik og uredelighet	96
§ 82. Assurandørens adgang til å fri seg fra videre ansvar ved å utbetale forsikringssummen	79	§ 116. Premien ved totaltap	96
Kapitel 5. Erstatningsoppgjøret	80	§ 117. Premietillegg når assurandørens risiko blir større en forutsatt	97
Avenitt 1. Erstatningsberegning, renter, forskudd m. v.	80	§ 118. Premietillegg når forsikringen blir forlenget	98
§ 83. Sikredes plikt til å skaffe opplysninger og dokumenter	80	§ 119. Bortfall av premiekravet når assurandørens risiko ikke inntreffer	99
§ 84. Erstatningsberegningen	81		
§ 85. Valutakurser	81		
§ 86. Renter av erstatningen	82		
§ 87. Tvist om erstatningsberegningen ..	82		
§ 88. Vernetting	82		
§ 89. Førfallstid	82		
§ 90. Assurandørens plikt til å yde forskudd	83		

	Side		Side
§ 120. Reduksjon av premien når forsikringssummen er større enn verdien av interessen	99	Kapitel 8. Medforsikring av panthavers interesse	105
§ 121. Reduksjon av premien når forsikringstiden blir kortere enn avtalt eller forsikringen trer ut av kraft	100	§ 134. Panthaverens rett mot assuran- døren. Melding om pantsettelse ..	107
§ 122. Premiereduksjon ved havneopphold	101	§ 135. Oppsigelser og andre forføyninger over forsikringen	108
§ 123. Beregning av havneoppholdets lengde	101	§ 136. Deviasjon, fareendring	108
§ 124. Flytning av skipet	101	§ 137. Havaribehandling, erstatningsbe- regning m. v.	108
§ 125. Tilfelle hvor assurandøren har krav på full premie under havne- oppholdet	101	§ 138. Utbetaling av erstatningen	109
§ 126. Krav om premiereduksjon. Ristor- nogebyr	102	Kapitel 9. Forholdet mellom hoved- assurandøren og medassuran- dørene	109
Kapitel 7. Forsikring av tredjemanns interesse	102	§ 139. Definisjoner	110
§ 127. Reglens anvendelsesområde	102	§ 140. Hovedassurandørens adgang til å opptre på vegne av medassuran- dørene	111
§ 128. Opplysningsplikten	103	§ 141. Melding om havari	112
§ 129. Tap av sikredes rett som følge av forsikringstagerens forhold	103	§ 142. Bergning	112
§ 130. Endring, oppsigelse og hevning av forsikringsavtalen	104	§ 143. Reparasjon	112
§ 131. Erstatningsoppgjøret	104	§ 144. Sikkerhetsstillelse	112
§ 132. Krav som assurandøren har mot forsikringstageren	104	§ 145. Tvist med tredjemann	114
§ 133. Elerskifte	105	§ 146. Erstatningsberegning	114
		§ 147. Vernetting	114

ANNEN DEL

KASKOFORSIKRING OG LIGNENDE FORSIKRING

Kapitel 10. Almindelige regler om kas- koforsikringens omfang	115	§ 165. Begjæring om kondemnasjon	127
§ 148. Gjenstander som omfattes av for- sikringen	115	§ 166. Flytning av skipet	128
§ 149. Gjenstander som midlertidig fjer- nes fra skipet	116	§ 167. Krigsassurandørens ansvar for fjernelse av krigsvrak	129
§ 150. Tap som skyldes almindelig bruk ..	117	§ 168. Forsvunnet og forlatt skip	129
§ 151. Forsikring «på fulle vilkår»	117	§ 169. Beslagleggelse, rekvisisjon, sjå- roveri	129
§ 152. Forsikring «kun mot totaltap» (K. m. t.)	117	§ 170. Felles bestemmelser om skip som er forsvunnet, forlatt eller fratatt sikrede	130
§ 153. Forsikring «kun mot totaltap og felleshavaribidrag»	118	§ 171. Forlengelse av forsikringen når det er uvisst om erstatning kan kreves efter §§ 168 og 169	130
§ 154. Forsikring «kun mot totaltap, fel- leshavaribidrag og kollisjonsan- svar»	118	§ 172. Assurandørenes ansvar i tiden efter det havari som gir rett til erstatning efter §§ 162, 163, 168 eller 169	131
§ 155. Forsikring «på strandingsvilkår» ..	119	Kapitel 12. Skade	132
§ 156. Varigheten av reiseforsikring ..	119	§ 173. Hovedregel om assurandørens an- svar	132
§ 157. Forlengelse av forsikringen	119	§ 174. Erstatning for ureparert skade ..	134
§ 158. Oppsigelsesrett ved konjunktur- endringer	120	§ 175. Slitasje, materialfeil m. v.	135
§ 159. Assurandørens ansvar når skipet blir berget eller assistert av et annet fartøy som tilhører sikrede ..	121	§ 176. Tap som ikke erstattes	143
§ 160. Reduksjon av ansvaret på grunn av kasko-interesseforsikring	121	§ 177. Utsatt reparasjon	146
Kapitel 11. Totaltap	122	§ 178. Midlertidig reparasjon	146
§ 161. Totalforlis	122	§ 179. Omkostninger anvendt for å på- skynde reparasjonsarbeidet	148
§ 162. Bergningsforsøk	123	§ 180. Reparasjon av kondemnabelt skip ..	149
§ 163. Kondemnasjon	123	§ 181. Besiktelse av skadene	149
§ 164. Kondemnasjon ved samvirke mel- lom flere farer	127	§ 182. Innhentning av anbud	150
		§ 183. Valg av reparasjonsverksted	150
		§ 184. Flytning av skipet	151

	Side		Side
§ 185. Fordeling av omkostninger	151	§ 203. Premie	172
§ 186. Isfradrag	152	§ 204. Tilleggspremie for reiser	172
§ 187. Maskinfradrag	152	§ 205. Totaltap	173
§ 188. Erstatning uten fradrag	153	§ 206. Skade	173
§ 189. Franchise	154	§ 207. Mislykket sjøsetning	174
§ 190. Grunnlaget for beregning av fradrag etter §§ 186 til 189	155	§ 208. Ansvar overfor tredjemann	174
§ 191. Forsikring «med aldersfradrag» ..	155	§ 209. Bestillerens rett mot assurandøren	175
§ 192. Beregning av alderen	157	§ 210. Henvisning til bestemmelsene om kaskoforsikring	175
§ 193. Aldersfradragenes størrelse	157		
Kapitel 13. Sikredes ansvar for sammenstøt eller støtning	158	Avsnitt 2. Forsikring av skip som bygges for fremmed regning; bestillerens interesse	176
§ 194. Omfanget av assurandørens ansvar	159	§ 211. Gjenstander som omfattes av forsikringen	176
§ 195. Ansvarsbegrensning på grunnlag av flere skips tonnasje eller verdi	165	§ 212. Forsikringsverdien	176
§ 196. Grensen for assurandørens ansvar ved et enkelt havari	165	§ 213. Totaltap	177
§ 197. Franchise	165	§ 214. Henvisning til andre bestemmelser	177
Kapitel 14. Forsikring av skip under bygging	166	Avsnitt 3. Forsikring av skip som bygges for verkstedets egen regning	177
Avsnitt 1. Forsikring av skip som bygges for fremmed regning; verkstedets interesse	168	§ 215. Forsikringsverdien	177
§ 198. Gjenstander som omfattes av forsikringen	168	§ 216. Forsikringstiden	178
§ 199. Forsikringsverdien ved leverings-tiden	169	§ 217. Totaltap	178
§ 200. Forsikringsverdien før leverings-tiden	171	§ 218. Henvisning til andre bestemmelser	178
§ 201. Forsikringssummen	171		
§ 202. Forsikringstiden	172	Kapitel 15. Kasko-interesseforsikring	178
		§ 219. Definisjon av kasko-interesse	179
		§ 220. Assurandørens ansvar for totaltap	179
		§ 221. Assurandørens ansvar for kollisjons-erstatning	179
		§ 222. Henvisning til bestemmelsene om kaskoforsikring	180
		§ 223. Begrensning av adgangen til å tegne kasko-interesseforsikring ..	180

TREDJE DEL

REDERANSVARS-FORSIKRING

(P. & I.-FORSIKRING)

Kapitel 16. P. & I.-forsikring for redere	184	Kapitel 18. Begrensninger i P. & I.-assurandørens ansvar	186
§ 224. Farefeltet	184	§ 238. Begrensning på grunn av annen forsikring	186
§ 225. Ansvar for personskade	184	§ 239. Sikredes egenfeil	186
§ 226. Ansvar for tingsskade	184	§ 240. Deviasjon	186
§ 227. Konnossementsansvar	184	§ 241. Sikredes besparelser	187
§ 228. Utleveringsansvar	184	§ 242. Ansvar for tap oppstått under annen transport	187
§ 229. Felleshavaribidrag	185	§ 243. Ansvar for tap oppstått under lagring	187
§ 230. Ansvar for fjernelse av vrak	185	§ 244. Skade på eller tap av egne gjenstander	187
§ 231. Blindpassasjerer	185	§ 245. Begrensning av assurandørens ansvar for redningsforanstaltninger	187
§ 232. Ansvar for mulkt m.v.	185		
§ 233. Ansvar for sosialydelse til besetningen	185		
§ 234. Reiseutgifter for avløser	185		
§ 235. Utgifter til desinfeksjon og karantene	185		
Kapitel 17. Andre former for P. & I.-forsikring	185		
§ 236. P. & I.-forsikring for befraktere	185		
§ 237. Hyre- og effektforsikring	185		

FJERDE DEL

FORSIKRING AV FRAKT M. V.

	Side		Side
Kapitel 19. Forsikring av reisefrakt ..	193	Kapitel 22. Forsikring av ekstraordi-	
§ 246. Frakttap som omfattes av forsik-		nære omkostninger	208
ringen	193	§ 270. Omkostninger som omfattes av	
§ 247. Forsikringsverdien	194	forsikringen	208
§ 248. Varigheten av forsikringen for så		§ 271. Omkostninger som også kan kre-	
vidt angår farer som skipet er ut-		ves erstattet av andre	210
satt for	194	§ 272. Franchise	210
§ 249. Varigheten av forsikringen for så		Kapitel 23. Forsikring av passasjer-	
vidt angår farer som lasten er ut-		penger	210
satt for	195	§ 273. Tap som omfattes av forsikringen	210
§ 250. Omfanget av forsikringen for så		§ 274. Varigheten av forsikringen	210
vidt angår farer som skipet er ut-		§ 275. Fradrag for sparte utgifter	210
satt for	196	§ 276. Ekstraordinære omkostninger som	
§ 251. Omfanget av forsikringen for så		omfattes av forsikringen	211
vidt angår farer som lasten er ut-			
satt for	197	Kapitel 24. Forsikring av frakt-inter-	
§ 252. Krigshindring	199	esse	212
§ 253. Fradrag for sparte utgifter	199	§ 277. Definisjon av frakt-interesse	212
		§ 278. Omfanget av forsikringen	212
		§ 279. Henvisning til bestemmelsene om	
		kasko-forsikring	212
Kapitel 20. Forsikring mot tidstap ved		Kapitel 25. Forsikring av utstyr m. v.	212
skade på skipet	200	§ 280. Utstyr og omkostninger som om-	
§ 254. Tidstap som omfattes av forsik-		fattes av forsikringen	213
ringen	200	§ 281. Varigheten av reiseforsikring	213
§ 255. Begrensninger i adgangen til å		§ 282. Omfanget av forsikringen	213
krøve erstatning for tidstap	201	§ 283. Særlige begrensninger av assu-	
§ 256. Antall døgn som erstattes	203	rauderens ansvar	214
§ 257. Erstatning pr. døgn. Taksert polise	204	§ 284. Forlengelse av forsikringen....	214
§ 258. Erstatning pr. døgn. Åpen polise	204	Kapitel 26. Forsikring av fordring som	
§ 259. Erstatning pr. døgn når repara-		skal dekkes av skip, last eller	
sjonen skjer mens skipet er uten		frakt	214
beskjeftigelse	205	§ 285. Fordringer som omfattes av for-	
§ 260. Delvis tidstap	205	sikringen	214
§ 261. Flere arbeider som utfores sam-		§ 286. Forsikringsverdien	215
tidig	206	§ 287. Ansvarstiden	215
§ 262. Midlertidig reparasjon	206	§ 288. Omfanget av forsikringen	216
§ 263. Omkostninger anvendt for å på-		§ 289. Assurandørens erstatningsansvar	216
skynde reparasjonsarbeidet	207		
§ 264. Frist for utførelse av reparasjon	207		
§ 265. Premie	207		
Kapitel 21. Forsikring mot tap som			
følge av streik.....	207		

FØRSTE DEL

FELLESREGLER FOR ALLE FORSIKRINGSARTER

Kapitel 1. Innledende bestemmelser.

I dette kapitel er samlet en del bestemmelser av almindelig karakter som vanskelig lar seg innpasse på annen måte i Planens systematikk.

I Pl. 1930 § 1 er det angitt at Planens bestemmelser «kommer til anvendelse, når en interesse som er knyttet til skib eller gods, forsikres mot farer som skibsfarten eller sjøtransporten er forbundet med». Noen tilsvarende bestemmelse er ikke opptatt i denne Plan. Sjøforsikringsplanen er en normalkontrakt som blir gjeldende mellom partene i den utstrekning det er henvist til den i forsikringsavtalen. Det er intet til hinder for å treffe en avtale om sjøforsikring uten å henvise til Planen, og det er på den annen side prinsipielt sett ikke noe i veien for å bruke Planen ved forsikring på landjorden. Således har det i praksis i stor utstrekning vært henvist til Pl. 1930 ved forsikring av varetransporter med jernbane eller bil.

Derimot er definisjonen av «sjøforsikring» i FAL § 59 av reell, rettslig betydning. En del av de tvingende regler i FAL gjelder nemlig ikke for sjøforsikring (se særlig §§ 10, 1. ledd, 50, 3. ledd, 51, 3. ledd og 54, 2. ledd). Hvis Planen anvendes utenfor det område som er «sjøforsikring» i lovens forstand, må man derfor være oppmerksom på at kontraktsfriheten er tilsvarende innskrenket. Noe praktisk behov for å benytte nærværende Plan utenfor den egentlige sjøforsikring er det imidlertid ikke. De forsikringsarter som den regulerer — kaskoforsikring og lignende forsikringsarter, P. & I.-forsikring og fraktforsikring — er alle forsikringer hvor sjøfaren vil utgjøre hele farefeltet, eller i hvert fall en meget vesentlig del av farefeltet, jfr. FAL § 59, 2. ledd.

§ 1. Definisjoner.

Paragrafen tilsvarende den «Forklaring av uttrykk» som var inntatt i Pl. 1930, men den omfatter endel flere begreper.

Litra (a)–(c) slutter seg til definisjonene i FAL § 2, og trenger ingen kommentarer.

FAL bruker «skade» som fellesbetegnelse for fysisk beskadigelse, omkostninger, erstatningsansvar og annet tap som assurandøren efter vilkårene skal erstatte. Den samme sprogbruk fantes i Pl. 1930. Planen bryter med denne terminologi, idet «tap» er foreslått som fellesbetegnelse, jfr. litra (d). Efter almindelig sprogbruk er dette et mer omfattende begrep enn «skade», som lett leder tanken hen på fysisk beskadigelse. Man oppnår også at ordet «skade» kan brukes om fysisk beskadigelse i stedet for det tyngre «beskadigelse», jfr. litra (e). — På den annen side må man undertiden også bruke ordet «tap» i en noe annen betydning, nemlig som synonym for «fullstendig undergang». Planen bruker

her ordlyden «tap av», jfr. f. eks. § 22 (c) som taler om «tap av eller skade på en båt som skyldes at den henger utsvingt».

Sondringen mellom «partikulært tap» og tap som erstattes i felleshavari i litra (f), har fast tradisjonell forankring, og trenger ingen kommentar.

Komitéen overveiet dessuten å definere «havari» som «en begivenhet som medfører tap som etter sin årsak og art omfattes av forsikringen». Man ble imidlertid stående ved å sløyfe enhver definisjon, da ordet «havari» ikke er brukt helt entydig i Planens forskjellige bestemmelser. Til tross for at man på denne måten har oppgitt å gi begrepet et helt skarpt innhold, er det neppe grunn til å tro at bruken av det vil skape praktiske vanskeligheter. I praksis har begrepet en viss innarbeidet betydning som også vil gi veiledning i fremtiden. Blant annet markerer «havari» i kaskoforsikringen motsetningen til almindelig slitasje, tæring og annen lignende forringelse. I denne betydning vil ordet bl. a. måtte leses i § 163 (kondemnasjonsreglene).

Undertiden vil «havari» være ensbetydende med at det oppstår skade, mens faren har rammet på et tidligere tidspunkt, jfr. Hektor-tilfellet, hvor faren rammet ved bombenedslaget (ND 1950.458 NH, jfr. nedenfor under § 18). Man kan også tenke seg et havari uten at skade inntreffer. Dette vil være tilfellet ved en grunnberøring som ikke etterlater seg skader. Her vil grunnberøringen utløse sikredens vanlige plikter i havaritilfelle (jfr. §§ 52 til 54), selv om det senere viser seg at skipet ingen skade har fått.

Også enkelte andre steder i Planen finnes definisjoner, se f. eks. §§ 15 (b), 16 (b) og 48.

§ 2. Polise.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 12.

Efter Pl. 1930 var assurandøren ikke forpliktet til å utlevere polisen før premien, eller i hvert fall første termin av premien, ble betalt. Denne regel er overflødig i rederiforsikringen, da det her aldri knytter seg legitimasjonsvirkninger til selve polisen.

Pl. 1930 § 12, 2. ledd, 1. pkt. ga en overflødig ordensforskrift om innholdet av polisen. Samme ledd 2. pkt. fastslo at skrevne bestemmelser går foran den trykte tekst. Dette følger av almindelige fortolkningsprinsipper, og behøver ikke sies.

Pl. 1930 § 12, 3. ledd fastsatte en reklamasjonsfrist på 3 dager fra mottagelsen av polisen. En slik absolutt reklamasjonsfrist kan virke urimelig begge veier, alt efter omstendighetene, og Planen har derfor opptatt den almindelige avtalerettslige regel om at reklamasjon mot den skriftlige stadfestelse av avtalen må skje uten ugrunnet opphold.

Reglene i nærværende paragraf må få tilsvarende anvendelse på avtaler om endring av den opprinnelige forsikringsavtale. Det følger av god forretningsskikk at endringsavtaler skal bekreftes skriftlig, og at den annen part må reklamere uten ugrunnet opphold mot en slik bekreftelse.

§ 3. Henvisning til norsk rett.

Paragrafen er ny.

Det er i og for seg selvsagt at en tvist mellom en sikret og en assurandør som begge er bosatt i Norge og driver sin forretningsvirksomhet der, må avgjøres på grunnlag av norsk rett. Det er også overflødig å si at man ved avgjørelsen av tvisten må følge de almindelige prinsipper for «trinnrekkefølgen» mellom de rettsstiftende fakta, altså først se på den spesielle avtale som er inngått og de tolkningsmomenter som knytter seg til den, dernest bestemmelsene i poliseformularet, Planen, FAL og endelig, hvor ingen av disse kilder gir noe klart svar, «almindelige rettsgrunnsetninger».

Bestemmelsen kan imidlertid få en viss betydning når ikke begge parter er bosatt i Norge. Det er meget almindelig at en risiko dekkes hos en norsk hovedassurandør, mens en eller flere av medassurandørene er utenlandske. Paragrafen fastslår at også en avtale med en utenlandsk medassurandør står under herredømme av norsk rett, jfr. § 147, hvorefter sak mot medassurandørene kan reises for norsk domstol i slike tilfelle.

Det forekommer også at norske vilkår legges til grunn ved forsikringsavtaler inngått med en utenlandsk hovedassurandør. Hvis denne ikke vedtar norsk vernetting, vil sikrede eventuelt måtte reise sak i utlandet. I et slikt tilfelle vil nærværende paragraf medføre at den utenlandske domstol må legge norsk rett til grunn, såfremt det ikke i avtalen er truffet avvikende bestemmelse om hvilken bakgrunnsrett som skal benyttes. Hvorvidt en uttrykkelig forumklausul også vil innebære en henvisning til vedkommende lands materielle rett, må avgjøres etter almindelige, internasjonal-privatretslige regler. Det må imidlertid understrekes at Planen knytter seg meget nøye til norsk forsikringsrett, og at det som regel vil medføre betydelige vanskeligheter å anvende en ikke-skandinavisk rett som bakgrunnsrett.

Hvis en utenlandsk forsikringstager inngår avtale med en norsk assurandør på Planens vilkår, vil han måtte saksøke assurandøren i Norge og norsk rett må legges til grunn. Også her kan det imidlertid være praktisk å treffe avvikende avtale, f. eks. hvor forsikringstageren er bosatt i et annet nordisk land. Det vil neppe innebære særlige vanskeligheter å bruke f. eks. svensk eller dansk rett i stedet for norsk.

Komiteén overveiet også å henvise til Planens motiver som grunnlag for løsning av tvister, men forkastet en slik tanke. For de norske domstolers vedkommende spiller det sannsynligvis liten rolle om det er henvist uttrykkelig til motivene eller ikke. Motivene blir brukt i alle fall. Hensikten var i første rekke å gjøre motivene til «admissible evidence» ved prosess for en engelsk domstol. Dette er imidlertid neppe et særlig tungtveiende moment, da det ytterst sjelden føres saker om de norske sjøforsikringsvilkår for engelske domstoler. En slik bestemmelse kunne dessuten vanskeliggjøre forsikring og re-assuranse i England i den første tid etter vedtagelsen av de nye vilkår, dersom motivene ikke forelå i oversettelse samtidig med Planen.

Selv om Planen således ikke inneholder noen uttrykkelig henvisning til motivene, må det allikevel legges større vekt på dem ved fortolkningen enn det vanligvis legges på lovmotiver. De samlede motiver har nemlig vært inngående drøftet og godkjent i revisjonskomiteén, og de må derfor sees som et ledd i den normalkontrakt som Planen utgjør.

§ 4. Forsikringstid.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 25 og Kaskopolisen A 14.

Regelen i Pl. 1930 § 25 nr. 1 om at lokal tid er avgjørende ved tidsforsikring, var i Kaskopolisen endret således at man skulle bruke mellom-europeisk fellestid, jfr. også P. & I-lovenes § 7. Denne regel er opptatt i Planen.

Regelen om forlengelse av tidsforsikring i Pl. 1930 § 25 nr. 2 er satt ut av kraft i Kaskopolisen, og også på dette punkt følger Planen polisen. Om prolongasjon av forsikringen når skipet har skader som må repareres av hensyn til sjødyktigheten, og når det er uvisst om sikrede kan kreve erstatning for totaltap, se §§ 157 og 171.

Efter Pl. 1930 § 25 nr. 2, 2. ledd gjaldt prolongasjonsbestemmelsen i 1. ledd tilsvarende når en tids- eller reise-forsikring falt bort på grunn av oppsigelse eller visse andre forhold. De tilsvarende regler i Planen er innarbeidet i de relevante oppsigelsesregler, se §§ 37, 4. ledd, 39, 3. ledd, 41, 3. ledd og 50.

Pl. 1930 § 26 nr. 1 ga visse regler om varigheten av en reise-forsikring. Reglene

var lite praktiske og er sløyfet. Om reiseforsikring inneholder Planen en enkelt bestemmelse i § 156, som tilsvarende Pl. 1930 § 59.

Pl. 1930 § 26 nr. 2 ga en nærmere presisering av reisebegrepet som bare fikk betydning for beregning av franchisen. Planen bruker ikke reisebegrepet i denne forbindelse (jfr. § 189), og reglene er derfor sløyfet. Hvis det vedtas reise-franchiser i forsikringsavtalen, vil man også måtte avtale supplerende regler om hva som for dette skips vedkommende skal ansees som en enkelt reise.

Kaskopolisen A 14, 3. ledd ga hjemmel for voldgift etter reglene i Pl. 1930 § 34 når skipet har skiftet kaskoassurandør og det er tvil om en skade skal erstattes av den tidligere eller senere assurandør. Da Planen ikke gir hjemmel for voldgift i lignende situasjoner, f. eks. ved årsakssamvirke, er det heller ikke anordnet voldgift i dette tilfelle. Spørsmålet må derfor eventuelt forelegges domstolene, og som regel avgjøres på grunnlag av reglene i § 18. Begge assurandører vil imidlertid ha plikt til å betale et forholdsmessig forskudd, jfr. § 91.

Kapitel 2. Almindelige regler om forsikringens omfang.

Avsnitt 1. Interesse og forsikringsverdi.

Dette avsnitt tilsvarende FAL §§ 35—44, 54 og 75, samt Pl. 1930 kapittel I, IV og V.

§ 5. Hvilke interesser som skal ansees dekket.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 16, 2. ledd og FAL § 36.

Planen bruker den samme terminologi som FAL og Pl. 1930, nemlig at det ikke er tingen selv, men sikredens økonomiske interesse i tingen, som er gjenstanden for forsikringen. Brukt på denne måten er interesse-terminologien et hendig middel til å skape smidighet og variasjonsbredde i forsikringen. Særlig må det understrekes at man kan la flere personer forsikre hver sine interesser i tingen (f. eks. eier og pantaver), og man kan relativt enkelt angi hvilke tapsposter sikrede kan kreve dekket under hver enkelt forsikring (interessen i skipets formuesverdi dekkes ved kaskoforsikring, inntektsinteressene ved fraktforsikring).

Man må imidlertid være oppmerksom på at ordet «interesse» også brukes i en noe annen betydning i sjøforsikringen, nemlig som betegnelse på visse formues- eller inntektsinteresser som ikke omfattes av den ordinære kasko- eller fraktforsikring. Man har således en «frakt-interesseforsikring» som omfatter andre inntektsinteresser enn dem som dekkes ved vanlig fraktforsikring.

Nærværende paragraf gjelder bare for tingsforsikring (f. eks. kaskoforsikring, utstyrsforsikring). Hvis tingen går til grunne eller blir skadet, kan sikrede — i mangel av annen avtale — bare kreve erstatning for slike tapsposter som refererer seg til selve formuesverdien av tingen, og ikke for annet tap som han måtte lide, f. eks. inntektstap eller tap ved å bli pålagt erstatningsansvar overfor tredjemann. Reservasjonen «eller følger av denne Plan» tar sikte på den ansvarsdekning som assurandøren i kraft av andre bestemmelser i Planen gir for så vidt angår redningsomkostninger og felleshavaribidrag (§§ 68 flg.) og — for kasko-assurandørens vedkommende — kollisjonsansvar (kapittel 13). Se i denne forbindelse §§ 63 og 74, som gjentar og utdyper begrensningen av assurandørens ansvar.

§ 6. Forsikring som ikke knytter seg til noen interesse.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 3, 1. ledd, 1. pkt. og FAL § 35.

Et vilkår for at det skal foreligge en gyldig forsikringsavtale, er at den som er angitt som sikret, har en økonomisk interesse i forsikringsgjenstanden. En

«veddeforsikring», hvor det fra første stund har vært klart at det ikke forelå noen forsikringsmessig interesse, er derfor ugyldig. Tilsvarende må sikrede være avskåret fra å påberope seg forsikringen etter at interessen er falt bort på hans hånd, f. eks. når skipet blir endelig prisedømt eller går over til ny eier. Normalt vil heller ikke den nye person som blir eier av skipet få stilling som sikret etter forsikringsavtalen, jfr. §§ 127, 2. ledd og 133.

Det er vanskelig å angi hvilke krav man må stille til interessen for at den skal kunne forsikres. Som et utgangspunkt kan angis at interessen må kunne basere seg på enhver økonomisk relasjon mellom sikrede og fartøyet (eier, pant-haver, befrakter, bruker, rekvirent). Videre må interessen ha økonomisk verdi, slik at sikrede lider et økonomisk tap dersom interessen går til grunne. Man må imidlertid i en viss utstrekning gi spillerom for subjektive vurderinger ved verdsettelsen av interessen (jfr. frakt-interesseforsikringene). Av denne grunn har man utelatt det krav som uttrykkelig var uttalt i Pl. 1930, at interessen «lar sig verdsette i penger». Dette uttrykk kan lede tanken hen på at interessen må ha en objektiv verdi som så å si hvem som helst må kunne fastslå. Dette kan man neppe kreve; når man benytter takserte forsikringsverdier, må sikredes egen vurdering av godet få en viss betydning. Den nødvendige garanti mot misbruk ligger i reglene om revisjon av taksten, jfr. § 8.

Efter FAL § 35 er det også et vilkår at forsikringen knytter seg til en «lovlig interesse». Det samme gjaldt etter Pl. 1930 § 2. Hva som ligger i dette krav, er meget vanskelig å angi. Det er nemlig klart at ikke enhver ulovlig bruk av forsikringsgjenstanden vil berøve sikrede retten til å påberope seg forsikringsavtalen. Ved anvendelsen av regelen må man derfor se hen til både hva slags bestemmelser som blir overtrådt, omfanget av den ulovlige virksomhet og i hvilken grad sikrede er klar over forholdet. Forbudet mot å forsikre en «ulovlig interesse» har derfor nær sammenheng med forbudet mot å bruke skipet til rettsstridige foretagender, og reglene om disse forhold er samlet i § 40.

Forøvrig inneholdt Pl. 1930 §§ 2 og 3 en del bestemmelser som man har ansett overflødige. Således er det unødvendig å si at forsikringen bare omfatter den interesse som er angitt ved tegningen, og at avtalen er ugyldig hvis interessen er gitt en villedende betegnelse (Pl. 1930 § 2, 2. ledd). Hva forsikringen omfatter, beror på en tolkning av avtalen, og den annen regel følger av reglene om opplysningsplikten, jfr. kapitel 3, avsnitt 1. Heller ikke er det påkrevet med noen oppregning i likhet med Pl. 1930 § 2, 3. ledd. I Planens kapitler om de enkelte forsikringsarter vil man finne angitt de viktigste interesser som dekkes ved sjøforsikring; det er imidlertid ikke noe i veien for at også andre, forsikringsmessige interesser blir dekket på Planens almindelige vilkår.

§ 7. Forsikringsverdien.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 16, 1. ledd og FAL § 75, 1. ledd.

Det ble under revisjonsarbeidet fra alle hold fremholdt at man burde holde fast ved som hovedregel at forsikringsverdien refererer seg til det tidspunkt da assurandørens ansvar begynner å løpe.

I byggeforsikringen må det gjøres unntak for denne hovedregel. Her må nemlig forsikringsverdien stige i takt med byggearbeidet, jfr. §§ 199, 200, 212 og 215.

Reglene om forsikringsverdien kommer ikke til anvendelse i de bransjer hvor assurandøren yder dekning mot mulig inntredende erstatningsansvar (P. & I.-forsikring) eller mot ekstraordinære omkostninger (kapitlene 21 og 22). I enkelte grener av inntekts- (frakt-)forsikringen faller det mer naturlig å operere med en forsikringsverdi for den forventede daglige inntekt (se f. eks. §§ 257 og 258), og knytte totalbegrensningen av assurandørens ansvar til et bestemt antall døgn eller en bestemt sum.

§ 8. Taksert forsikringsverdi.

Paragrafen tilsværer Pl. 1930 §§ 17, 1. ledd, 1. og 2. pkt. og 57 nr. 1, samt FAL § 75.

Kaskoforsikringer og kasko-interesseforsikringer tegnes i praksis alltid med taksert forsikringsverdi. Også i inntektsforsikringen brukes det meget ofte takst i en eller annen form.

Fra rederhold ble det under revisjonsarbeidet fremholdt meget sterkt at en takst ubetinget bør være bindende for assurandøren. Det ble bl. a. understreket i hvilken grad et ekspanderende rederis byggeprogram er basert på skipenes løpende frakttinntekter, eller — hvis et skip skulle forlise — på dets forsikringssum. Videre pekte man på panthaverens behov for å kunne stole på kaskotaksten.

Pl. 1930 stilte også meget strenge vilkår for revisjon, idet § 57 krevde at «forsikringstageren har gitt misvisende opplysninger om de egenskaper ved skibet, som det var av betydning for assurandøren å ha kjennskap til ved verdsettelsen». Det ble under revisjonsarbeidet ytre tvil om denne regel kunne opprettholdes, da det var spørsmål om den ikke kom i strid med den tvingende bestemmelse i FAL § 75, 3. ledd, jfr. § 39, 1. ledd. Disse bestemmelser medfører at assurandøren kan kreve enhver urimelig høy takst tilsidesatt uansett forsikringstagerens gode eller onde tro.

Komitéen overveiet derfor å innta i Planen en regel av samme innhold som FAL § 75, 3. ledd, jfr. § 39, 1. ledd. Dette støtte imidlertid på sterk motstand, særlig fra rederhold. Det ble fremhevet at Pl. 1930 § 57 har vært etterlevet i 30 år uten at assurandørene har påberopt seg FAL § 75, 3. ledd. Komitéen fant etter grundige overveielser å burde ta innvendingene til følge. Det er regelen i Pl. 1930 § 57 nr. 1 som følges i praksis, og i storkaskoen har FAL § 75, 3. ledd vært et dødt bokstav, til tross for sin preceptoriske karakter. En Plan som skal gi de sikrede veiledning på dette område, bør derfor følge Pl. 1930, ikke FAL.

Formelt er formuleringen av paragrafen ikke i strid med de tvingende bestemmelser i FAL, idet den kun fastslår at taksten ikke under noen omstendighet er bindende for assurandøren hvis det er gitt misvisende opplysninger om de egenskaper ved forsikringsgjenstanden som er bestemmende for dens verdi. Men det har vært komitéens forutsetning at bestemmelsen i praksis skal fortolkes antitetisk, slik at revisjon av taksten ikke skal kunne skje med mindre det er gitt misvisende opplysninger. Ved å bruke ordet «forsikringsgjenstanden» er det markert at bestemmelsen også får anvendelse ved revisjon av en takst i frakt-forsikringen.

Efter den foreslåtte formulering vil assurandøren kunne angripe taksten selv om forsikringstageren har gitt sine opplysninger i god tro. Når det gjelder fastsettelsen av taksten, bør assurandøren ha et ubetinget krav på korrekte opplysninger, og risikoen for mulige feiltagelser bør ligge på forsikringstageren.

Hvis en takst skulle bli satt til side, må skipets virkelige verdi ved forsikringens begynnelse bli lagt til grunn ved oppgjøret, jfr. Pl. 1930 § 17, 1. ledd, 2. pkt. Det er m. a. o. ikke nok å redusere taksten til det høyeste beløp som kunne ha passert uten å støte an mot nærværende paragraf, sammenholdt med FAL § 75, 3. ledd. Dette følger av at avtalen om takst ikke er «bindende», dvs. man må falle tilbake på den almindelige regel om forsikringsverdien.

Et spørsmål som har vært reist i den forsikringsrettslige teori, er om assurandøren også kan kreve at en takst som åpenbart er for lav, skal settes til side, med den virkning at det oppstår underforsikring ved partielle skader. En slik adgang kunne muligens innfortolkes i FAL § 75, 3. ledd, som taler om at taksten «avviker så meget» fra den virkelige forsikringsverdi at den må ansees som urimelig. Man har imidlertid funnet at det bare bør kunne bli tale om å angripe taksten hvor den er for høy, og medfører en urimelig overkompensasjon i totaltapstilfelle. Mer enn dette ligger ikke i den tvingende regel i FAL; lovens § 40 som foreskriver proratarisk nedsettelse av erstatningen for partiell

skade ved underforsikring, er ikke tvingende. Videre kan anføres at assuredøren neppe har noe berettiget krav på å kunne gå fra en takst som er for lav. Til dekning av reparasjonsomkostninger har han nemlig fått en premie (havari-premie), som er fastsatt på grunnlag av skipets størrelse, type og alder, i prinsippet uavhengig av taksten.

Man overveiet om det burde gis en særregel for det tilfelle at skipet blir forsikret hos flere assuredører mot samme fare med forskjellige takster. Regelen måtte i tilfelle gå ut på at den høyeste takst skulle gjelde ved alle forsikringer. Man ble imidlertid stående ved at det ikke er behov for en slik regel. Den ville føre til at det ble underforsikring ved den lavest takserte forsikring. Hvis denne var tegnet på fulle vilkår, og senere supplert med en k. m. t.-forsikring med høyere takst, ville sikrede delvis bli berøvet sin dekning av partielle skader. — Situasjonen er heller ikke særlig praktisk. Hvis skipsverdien stiger etter at kaskotaksten ble satt, vil rederiet sannsynligvis velge å skjote på med en kasko-interesseforsikring (innen rammen av 25 %-grensen, jfr. §§ 160 og 223), eller ved forhøyelse av takstene ved de løpende forsikringer.

Efter Pl. 1930 § 17, 3. ledd var en «foreløbig overenskomst» om forsikringsverdien ikke å anse som en bindende takst. Regelen er i beste fall selvsagt, men sannsynligvis direkte misvisende. Hvorvidt det er sluttet endelig avtale om en bindende takst, er et fortolkningsspørsmål som må avgjøres konkret i det enkelte tilfelle.

§ 9. Underforsikring.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 19, jfr. § 17, 1. ledd, 3. pkt. og FAL § 40.

I den utstrekning forsikringsverdien er taksert, vil underforsikringsforholdet være fastlagt allerede ved tegningen. Regelen får meget stor praktisk betydning, idet det i kaskoforsikring er meget almindelig at flere assuredører dekker bestemte andeler av taksten.

Efter Pl. 1930 § 19 «ansees den sikrede som selvaassurandør» for den udekede del av forsikringsverdien. Hensikten med denne formulering var å gjøre det klart at regelen ikke bare rammet selve erstatningen, men også assuredørens rett til å overta provenyer og dekningskrav. Regelen er ikke endret på dette punkt; løsningen fremgår av §§ 96, 2. ledd og 102, 1. ledd, 2. pkt.

Regelen i 2. pkt. innebærer at en eventuell underforsikring ikke blir eliminert eller redusert når den virkelige forsikringsverdi trer i stedet for en takst som er for høy, jfr. også under bemerkningene til foregående paragraf.

En særregel om underforsikring er gitt i § 215, 2. ledd.

§ 10. Overforsikring.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 20.

§ 11. Assurandørens ansvar når interessen også er forsikret hos annen assuredør.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 §§ 21 og 22 nr. 1, 2. ledd og FAL § 41, jfr. § 42, 1. pkt. Bestemmelsen må suppleres med den tvingende regel i FAL § 43.

Bestemmelsen kommer til anvendelse i to situasjoner. Den første er den som foreligger ved ordinær medforsikring. Her vil de enkelte forsikringssummer til sammen tilsvare taksten, og hver enkelt assuredør vil svare fullt ut efter sin avtale, uten hensyn til at det også er tegnet andre forsikringer (jfr. dog kapitel 9 hvor en del sider av det interne forhold mellom medassurandørene innbyrdes er regulert).

Den annen situasjon hvor bestemmelsen får betydning, er den hvor det foreligger «dobbeltforsikring» i tradisjonell forstand, dvs. hvor det er tegnet flere,

parallele forsikringer som tilsammen vil gi sikrede mer enn erstatning for det tap han har lidt. Denne situasjon er nærmere regulert i §§ 12 til 14. Nærværende paragraf fastslår bare at også her svarer assurandørene prinsipalt solidarisk overfor sikrede innenfor rammen av den erstatning han har krav på.

Hvor stor erstatning sikrede har krav på, avhenger av forsikringsvilkårene. Det kan tenkes at en av assurandørene må erstatte et bestemt tap med et høyere beløp enn de øvrige. I så fall er det dette beløp sikrede «i alt har krav på». Så lenge han ikke har fått dette beløp, kan han kreve hvilken av assurandørene han vil, forutsatt at han ikke krever hver enkelt av dem for mer enn hva vedkommende assurandør svarer for.

Efter FAL § 43 kan ikke en assurandør med full gyldighet ta forbehold om ansvarsfrihet dersom interessen er eller blir forsikret annet sted. Har en enkelt assurandør tatt et slikt forbehold, hefter han allikevel subsidiært solidarisk overfor sikrede; har alle assurandørene gjort det, svarer de ikke lenger solidarisk, men proratarisk. Forbeholdet blir dog gyldig hvis assurandøren også gir avkall på premien.

§ 12. Regress mellom assurandørene når interessen er forsikret hos flere assurandører.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 22 nr. 1 og FAL § 42.

Bestemmelsen regulerer det interne oppgjør mellom assurandørene når det foreligger «dobbeltforsikring» i tradisjonell forstand. Kriteriet på dobbeltforsikring er at samme interesse er forsikret mot samme fare hos flere assurandører på en slik måte at summen av sikredes krav i anledning av et bestemt tap blir større enn den erstatning han har rett til å kreve. Som regel vil ved dobbeltforsikring de enkelte forsikringssummer tilsammen utgjøre et større beløp enn forsikringsverdien. Men det kan tenkes konstellasjoner hvor dette kriterium ikke holder. Grundt nevner som eksempel (Lærebok i norsk forsikringsrett, 1939, s. 226—227) at rederiet først har tegnet en kaskoforsikring med takst 500 000 kr. Efter en prisoppgang blir skipet taksert på nytt til 750 000 kr, og rederiet tegner en ny forsikring hos en annen assurandør på differansen, 250 000 kr. I et slikt tilfelle vil det foreligge dobbeltforsikring mot partiell skade, men ikke mot totaltap. Pl. 1930 § 22 nr. 1, 1. ledd, 2. pkt. tok uttrykkelig reservasjon for slike tilfelle. En slik reservasjon blir unødvendig når begrepet «dobbeltforsikring» blir definert så generelt som det er gjort i nærværende paragraf.

Når sikrede har fått hva han har krav på, skal det samlede erstatningsbeløp fordeles mellom assurandørene i forhold til de beløp hver enkelt av dem maksimalt kunne ha vært krevet for. Hvis en av assurandørene er insolvent, utlignes hans andel på de øvrige. Det må understrekes at dette utelukkende er et internt oppgjør, som ikke angår sikrede.

Efter Pl. 1930 § 22 nr. 1, 3. ledd i. f. pliktet sikrede å bistå assurandøren ved gjennomføringen av regresskrav mot utenlandsk assurandør, efter de samme regler som gjelder ved inntale av regresskrav mot tredjemann. Noen tilsvarende henvisning er ikke inntatt i Planen, idet det er en vesensforskjell på de to arter av krav. Ved inntale av regresskrav trer assurandøren helt inn i sikredes rettigheter og overtar i ett og alt hans rettsstilling overfor tredjemann. Utligningen ved dobbeltforsikring hviler derimot utelukkende på de forsikringsrettslige regler som i det konkrete tilfelle kommer til anvendelse i forholdet mellom de impliserte assurandører.

Efter FAL § 42, 2. ledd, jfr. Pl. 1930 § 22 nr. 1, 4. ledd kan en assurandør ikke gjøre regresskrav gjeldende mot de øvrige dersom han har tatt et slikt forbehold om ansvarsfrihet som er nevnt under § 11. Han svarer jo da bare subsidiært overfor sikrede i kraft av den tvingende regel i FAL § 43, men kan overhodet ikke trekkes inn i regressomgangen av de øvrige assurandører. Tanke-

gangen er at når han ikke er forpliktet til å tåle regress, er det ikke rimelig at han skal kunne kreve regress. Denne regel er utelatt. Dersom sikrede først krever den assurandør som har tatt forbehold om ansvarsfrihet ved dobbeltforsikring, er det en chance for at denne ikke påberoper seg forbeholdet, men gjør opp med sikrede. Han får jo i så fall et ubetinget regresskrav mot de øvrige assurandører for alt hva han har betalt ut.

Innenfor den enkelte forsikringsgren er det neppe særlig praktisk at det oppstår dobbeltforsikring. Det vil bero på et rent uhell om rederiet f. eks. tegner kaskoforsikring for mer enn taksten, eller dekker en reisefrakt to ganger. Slike uhell vil sannsynligvis også bli oppdaget relativt raskt, og dobbeltforsikringen bli eliminert ved hjelp av nedsettelsesregelen i § 13, eller ved at en av forsikringene blir strøket. Derimot kan det lettere tenkes at det oppstår dobbeltforsikring ved at to forskjellige forsikringer griper over i hverandre og yder dekning mot samme tap. Slik «overlapping» kan f. eks. tenkes i forholdet mellom byggeforsikring og kaskoforsikring, dersom den siste begynner å løpe fra et bestemt tidspunkt og før risikoen for nybygningen er overtatt av bestilleren, jfr. § 202, 2. ledd. Ved utformningen av dekningsreglene i de forskjellige hransjer har man selv sagt forsøkt å unngå at noe tap skal kunne kreves erstattet under to forsikringer, men full sikkerhet kan man ikke ha på dette punkt. Hvis forholdet skulle inntreffe, må man bruke reglene om dobbeltforsikring ved oppgjøret mellom assurandørene, medmindre ansvaret for en av assurandørene uttrykkelig er gjort subsidiært. Et eksempel på dette finnes i § 271, 2. ledd.

Hvis en redningsaksjon gjelder forskjellige interesser dekket av ulike assurandører, foreligger det tilsynelatende dobbeltforsikring forsåvidt angår redningsomkostningene. Her brukes imidlertid ikke reglene i §§ 11 og 12; etter § 69 svarer hver av assurandørene bare for den del av omkostningene som ved en forholdsmessig fordeling faller på den interesse han holder forsikret; noen utligning blir det altså ikke tale om.

§ 13. Nedsettelse av forsikringssummen.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 22 nr. 2.

Som nevnt under § 12 er det ikke særlig praktisk at det blir tegnet flere kasko-, frakt- eller andre forsikringer som tilsammen gir en større dekning innenfor den enkelte forsikringsart enn sikrede har adgang til. Hvis det skulle skje, og man ikke kan løse vanskelighetene ved å bli enig om å stryke de sist tegnede forsikringer, bør sikrede ha en ubetinget rett til å få nedregulert forsikringene slik at han ikke må betale premier som han er avskåret fra å kreve vederlag for.

Paragrafen får virkning i forhold til samtlige assurandører som yder forsikring av samme art på Planens vilkår. Det er altså ikke den sist tegnede forsikring som helt eller delvis skal strykes; samtlige forsikringer skal bli gjenstand for en forholdsmessig nedregulering. Etter Pl. 1930 var det et vilkår at forsikringstageren var uvitende om de tidligere forsikringer da han tegnet den forsikring som medførte overdekningen. Dette er ikke rimelig; det avgjørende må være at forsikringstageren ikke var klar over at den siste forsikring kunne medføre slik overdekning. Kravet om nedsettelse må fremsettes så snart han får kjennskap til forholdet, dvs. til at de foreliggende forsikringer i en eller annen relasjon vil kunne gi overdekning, jfr. definisjonen av dobbeltforsikring i foregående paragraf. Teoretisk måtte nedreguleringen også kunne skje på annen måte enn ved en generell nedsettelse av forsikringssummen for samtlige forsikringer, f. eks. ved en innskrenkning av dekningen mot partielle skader. Men det er neppe nødvendig å si dette uttrykkelig.

Efter paragrafens 2. ledd får nedsettelsen — og dermed premiereduksjonen efter § 120 — bare virkning for fremtiden. Dermed er det underforstått at et krav om nedsettelse ikke kan fremsettes efter at risikoen er avløpt.

§ 14. Forsikringstagerens plikt til å opplyse om andre forsikringer.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 22 nr. 3 og § 23 og FAL § 44.

Assurandøren er av flere grunner interessert i å få vite om det er tegnet andre forsikringer av samme art som hans egen. Dels vil han ønske å føre kontroll med at interessen ikke blir overforsikret — i mer eller mindre svikaktig hensikt — og dels kan det bli tale om å koordinere assurandørenes opptreden ved havarier, overskridelser av fartsområdet o. l.

Større kaskoforsikringer vil normalt være tegnet som andels-forsikringer. Hvis rederen forespør om assurandøren vil dekke en andel av taksten, vil det normalt være underforstått at også resten skal forsikres. Dermed må opplysningsplikten etter nærværende paragraf være oppfylt. Vil assurandøren vite mer, f. eks. hvem som er hovedassurandør, og hvem de øvrige medassurandører er, får han spørre. I praksis løser disse spørsmål seg uten friksjon.

Opplysningsplikten påhviler prinsipalt forsikringstageren. Etter § 128, 2. ledd har også sikrede den samme opplysningsplikt, dersom han enten vet at forsikringen blir tegnet, eller forsikringstageren uaktsomt har forsømt å gjøre assurandøren oppmerksom på at sikrede ikke hadde kjennskap til tegningen. Etter omstendighetene vil altså en pantøver, som blir oppmerksom på forholdet, kunne pådra seg ansvar etter 2. ledd.

Ved forsømmelse av opplysningsplikten etter nærværende paragraf kan man ikke bruke de almindelige reaksjoner mot forsikringstagerens uriktige eller mangelfulle opplysninger, jfr. §§ 25 flg. Noen nedsettelse av ansvaret etter kausalitetsregelen kan ikke komme på tale, og også regelen i § 26, 1. ledd ville være vanskelig å anvende. Den adekvate reaksjon er å gjøre forsikringstageren ansvarlig for det tap assurandøren lider som følge av forsømmelsen, f. eks. ved at han setter i gang overflødige redningsaksjoner eller besiktelser fordi han ikke er klar over at andre assurandører allerede er inne i bildet.

Hvis forsikringstageren svikaktig fortier de andre forsikringer som er eller vil bli tegnet, må assurandøren bli løst fra avtalen. Det er det samme om sviken blir utvist ved tegningen av forsikringen eller på et senere tidspunkt, f. eks. under erstatningsoppgjøret. Etter Pl. 1930 § 22 nr. 3 førte svik ved tegningen eller under erstatningsoppgjøret til at «alle forsikringer» falt bort, og utbetalte erstatninger kunne søkes tilbake. Bestemmelsen rammet selvsagt bare forsikringer som var tegnet med henvisning til Pl. 1930; hvorvidt en annen forsikring ville falle bort, var jo avhengig av vilkårene. Denne strenge regel er ikke opprettholdt. Det er altså bare de assurandører som forsikringstageren (sikrede) kan sies å ha opptrådt svikaktig overfor, som kan påberope seg ugyldigheten. I denne relasjon bygger man således på det synspunkt at Planen er en avtale mellom forsikringstageren og den enkelte assurandør, og at det derfor ligger utenfor det naturlige område for Planen å regulere innholdet av andre avtaler som forsikringstageren måtte ha inngått. Forøvrig er det neppe noen særlig praktisk tanke at forsikringstageren lojalt gir opplysninger om alle sine forsikringer til en av assurandørene, samtidig som han overfor de andre forsøker å etablere dobbeltforsikring i svikaktig hensikt.

Avsnitt 2. Farefelt, årsakssammenheng og tap.

I dette avsnitt er samlet bestemmelser som fantes spredt på en rekke steder i Pl. 1930, således i §§ 4, 34, 42 og 43. De bestemmelser som angikk farefeltet i polisene for henholdsvis sjø- og krigsforsikringene, er også innarbeidet.

Avsnittet omfatter helt sentrale regler i sjøforsikringen. Det er fem forskjellige problemkompleks som her får sin løsning, nemlig:

- (1) spørsmålet om hvor langt farefeltet i sjøforsikringen strekker seg; om det finnes fareunntak av helt generell karakter som må slå gjennom for alle forsikringsarter,

- (2) definisjonen av krigsfarebegrepet og opptrekningen av grensen mellom ansvarsområdene for assurandørene mot henholdsvis sjø- og krigsfare,
- (3) spørsmålet om man ved årsakssamvirke skal bruke fordelings- eller hovedårsaksregelen,
- (4) utstrekningen av assurandørens ansvar i tid; spørsmålet om hvordan man skal tillemppe den almindelige forsikringsrettslige grunnsetning at assurandøren bare svarer for forsikringstilfelle som inntreffer i forsikringstiden,
- (5) prinsippene ved fordelingen av bevisbyrden mellom assurandøren og sikrede.

§ 15. Farefeltet ved forsikring mot sjøfare.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 4, jfr. § 42 og Kaskopolisen A 1 og 2.

Efter Pl. 1930 § 4, 1. ledd omfattet en sjøforsikring «alle farer som skipsfarten og sjøtransporten er forbundet med» (FAL § 60: «... enhver art av fare som den forsikrede interesse utsettes for.») Bortsett fra P. & I.-forsikringen tegnes det imidlertid i praksis ikke forsikringer av så vidt omfang. Farefeltet er delt i to ved at det er trukket en grense mellom de farer som dekkes av assurandørene mot ordinær sjøfare og av assurandørene mot krigsfare. Skjønt denne oppdeling formelt skjer gjennom et fareunntak i forsikringen mot almindelig sjøfare og en avdekning av de unntatte farer gjennom en spesiell krigsforsikring, er, som det senere vil bli påvist, sjø- og krigsforsikringen to sidestilte, jevnbyrdige forsikringsarter som dekker hver sin del av et totalt farefelt. Krigsforsikringens farefelt er positivt angitt, mens forsikringen mot sjøfare dekker enhver annen fare som interessen blir utsatt for.

Spørsmålet er imidlertid om det må oppstilles fareunntak som går på tvers av denne grensen, og som får virkning for begge typer av forsikringer.

En type ansvarsbegrensning som selvsagt må finnes i enhver forsikring, er den som knytter seg til forsømmelser fra forsikringstagerens eller sikredes side. Her er imidlertid det sentrale moment at assurandørens medkontrahent eller en annen som utleder rett av forsikringsavtalen, har brutt denne på subjektivt tilregnelig måte. De fleste regler av denne art er samlet i kapitel 3.

Det er også en del andre farer som assurandørene normalt ikke vil påta seg å yde dekning mot:

(1) Man kan for det første spørre om det ligger en begrensning i kravet i Pl. 1930 § 4 om at farene skal være forbundet med skipsfarten og sjøtransporten. Det er neppe tilfellet. Det ligger ikke mer i dette uttrykket enn at sjøforsikring som regel bare blir tegnet på gjenstander som brukes i forbindelse med skipsfart eller som blir transportert over sjøen. Hvis sjøforsikringen er virksom når forsikringsgjenstanden befinner seg på landjorden — som ved byggeforsikring på skip — må assurandøren like fullt svare for enhver fare som ikke er uttrykkelig unntatt, og det uansett om vedkommende fare overhodet ikke kan tenkes å gi seg utslag på sjøen.

(2) Det læres i almindelighet at en sjøforsikring ikke omfatter konjunktursvikt, dvs. et almindelig fall i omsetningsverdien av den forsikrede interesse. Dette er utvilsomt riktig i den forstand at sikrede ikke kan kreve erstatning bare med den begrunnelse at nu er forsikringsgjenstanden på grunn av prisutviklingen blitt mindre verd enn han regnet med da forsikringen ble tegnet. Dette følger allerede av den ting at assurandørens ansvar ikke kan bli utløst uten at det har skjedd et havari, dvs. en begivenhet som efter vilkårene i vedkommende forsikringsgren utløser ansvaret.

Under revisjonsarbeidet ble det overveiet om det var behov for et uttrykkelig fareunntak for «konjunktursvikt», men man kom til at en slik bestemmelse ikke ville medføre større klarhet. Forholdet er nemlig at de spesielle forsikringsvilkår i mange tilfelle fører til at sikrede i forbindelse med et

erstatningsmessig havari får dekning for et konjunkturtap som han ellers ville ha lidt. Særlig nærliggende er det å peke på regelen om at forsikringsverdien er interessens verdi ved forsikringens begynnelse. Hvis skipsprisene er falt i løpet av forsikringstiden, vil rederiet ved totaltap få erstattet en verdi som det ikke hadde kunnet realisere ved salg av skipet. På den annen side vil en konjunktursvikt kunne være en medvirkende årsak til en begivenhet som ikke utløser assurandørens ansvar, f. eks. hvor rederiet som følge av dårlige tider ikke er i stand til å reparere skipets havariskader, og skipet som følge herav går helt tapt eller blir solgt til opphugning. I det ene som det annet tilfelle vil man komme frem til løsningen på grunnlag av mer spesielle regler. Et generelt fare-unntak for «konjunktursvikt» vil ikke bidra til å skape større klarhet.

(3) Videre læres det at sjøforsikringen ikke dekker insolvens, hverken sikredes egen eller tredjemanns. — Det typiske tap som følge av sikredes egen insolvens er at interessen blir beslaglagt av hans kreditorer og solgt på tvangsauksjon. Et slikt tap omfattes selvsagt ikke av forsikringen, og da tvangsforføyninger av denne art har mange trekk felles med forføyninger som forsikringen dekker mot (beslagleggelse av fremmed statsmakt, prisedømmelse), er det allerede av denne grunn nødvendig å formulere et uttrykkelig unntak for sikredes insolvens, se § 15 (c). Unntaket må også gjennomføres i forsikringen mot krigsfare, idet man kan tenke seg at sikredes sviktende betalingsevne nettopp skyldes krigsforholdene, f. eks. kredittrestriksjoner, brudd på de vanlige betalingskanaler e. l. (se § 16, 2. ledd).

Det typiske tap som følge av tredjemanns insolvens er at tredjemann ikke makter å oppfylle sine forpliktelser overfor sikrede, f. eks. at en befrakter innstiller sine betalinger, at rederiet ikke klarer å betale renter og avdrag til pantlenderen, og skipet heller ikke ved realisasjon gir dekning for pantgjelden, eller at et byggeverksted ikke makter å bygge skipet ferdig. Tap av denne art erstattes ikke av assurandøren. Insolvens-unntaket bør derfor gjøres generelt, og omfatte såvel sikredes som tredjemanns forhold.

Det kan undertiden være vanskelig å avgjøre om det er en rettslig relevant årsakssammenheng mellom insolvensen og havariet. Blir skipet arrestert til sikkerhet for rederiets gjeld, og det derefter kommer i kollisjon eller blir skadet under en storm, kan det nok sies at det ville ha unngått kollisjonen eller hardtværet dersom det ikke var blitt forsinket på grunn av arresten. Men det er allikevel ingen forsikringsrettslig relevant årsakssammenheng mellom arresten og skaden; insolvensen har bare vært en ytre og helt tilfeldig foranledning til skaden. Anderledes vil det stille seg hvis arresten i seg selv øker chansene for at skipet skal bli rammet av havari. Blir således skipet arrestert senhøstes i en havn som normalt vil fryse til om kort tid, og skipet under avgangen får is-skader, vil det etter omstendighetene kunne være en relevant årsakssammenheng mellom arresten og skadene. I så fall vil man vel også si at arresten er den eneste årsak, og ikke bruke regelen om årsakssamvirke i § 20.

Sjødyktighetsreglene i §§ 45 og 47 er uttømmende i relasjon til insolvens-unntaket og går som spesialregler foran dette. Sikrede mister derfor ikke dekningen bare fordi et verksted på grunn av dårlig økonomi har utført en reparasjon utilfredsstillende og skipet som følge herav er usjødyktig. Assurandøren kan bare påberope seg manglene dersom sikrede kjente eller burde ha kjent til dem.

Efter Pl. 1930 § 35 nr. 2 ydet assurandøren en ren insolvensdekning for så vidt angår tredjemanns plikt til å betale felleshavaribidrag til dekning av tap av eller skade på forsikringsgjenstanden. Denne regel er imidlertid blitt overflødig i og med at slike tap skal erstattes etter reglene om partikulært tap, dersom dette er mest fordelaktig for sikrede, jfr. § 72. I en annen forbindelse yder assurandøren en dekning som i en viss grad må sees som en insolvensdekning, nemlig når mottageren av lasten ikke vil eller kan betale frakten, og lasten er blitt skadet ved et erstatningsmessig havari slik at den ikke gir full

dekning for fraktkravet. Det tap bortfrakteren lider som følge av forringelsen av panteobjektet, skal etter § 251, 2. ledd erstattes av fraktassurandøren.

(4) Engelske vilkår inneholder uttrykkelig unntak for tap som skyldes *for-sinkelse*, «loss through delay», se f. eks. I. T. C., Freight, 8. Som det fremgår av (3) foran, kan man neppe oppstille noe slikt almindelig unntak uten å komme i store vanskeligheter hver gang en forsinkelse har vært den ytre foranledning til et erstatningsmessig tap. Undertiden vil forsinkelsen endog gå inn som et integrerende ledd i det hendelsesforløp som ansees som havari i vedkommende forsikringsgren, jfr. § 250 (c).

Noe helt annet er at assurandøren ikke uten uttrykkelig avtale dekker «tidstap», dvs. tap som utelukkende står i sammenheng med forsinkelsen og øker proporsjonalt med denne. Således svarer kaskoassurandøren som hovedregel ikke for rederiets almindelige driftsutgifter vedrørende skipet under reparasjonen. Denne regel er formulert som et skadeunntak i § 63. Man må imidlertid være oppmerksom på at også kaskoforsikringen i enkelte relasjoner gir delvis tids-tapsdekning, og det blir i stor utstrekning tegnet særskilte forsikringer mot tidstap (se kapittel 20).

(5) Som en almindelig begrensning av farefeltet oppstilles undertiden at assurandøren ikke dekker tap som skyldes at sikrede har inngått en kontrakt med usedvanlige vilkår. Som regel vil tapet bestå i at sikrede har påtatt seg å betale skadeserstatning til tredjemann i videre utstrekning enn han kunne ha vært dømt til etter almindelige rettsregler eller etter gjengse vilkår i vedkommende fart. Slike ansvarsklausuler kan finnes f. eks. i kontrakter om slepning eller om transport av varer. De «usedvanlige vilkår» kan også gi tredjemann en lettere adgang til å gå fra kontrakten (bortfall av fraktavtale p. g. a. force majeure) eller et usedvanlig høyt vederlag eller andre kontraktsmessige fordeler (f. eks. i en kontrakt om reparasjon av skip). Tapet kan også bestå i at sikrede har gitt avkall på et regresskrav som han ellers ville ha hatt mot tredjemann.

Spørsmål av denne art egner seg best til særskilt regulering på hvert enkelt område hvor kontraktsklausuler kan få betydning for assurandørens ansvar. De nødvendige ansvarsbegrensninger er inntatt i § 76 (ansvarsklausuler), § 97 (klausuler om fraskrivelse av regresskrav), § 250 (e), (force majeure-klausuler i fraktkontrakter) og i §§ 273 (c) og 276, 2. ledd (klausuler om viderebefordring av passasjerer). Når det gjelder kontrakter om reparasjon av havariskade på skipet, kommer kaskoassurandøren så sterkt inn i bildet gjennom reglene om besiktelse, innhenting av anbud, godkjenning av regninger o. l. at han på denne måte kan øve den nødvendige kontroll.

Også Pl. 1930 inneholdt en del begrensningsregler av denne art, men de foreskrev ofte at assurandøren ikke svarte medmindre sikredes tap oppstod gjennom en anvendelse av «almindelige sjørettsregler» (se § 78 nr. 1, 2. ledd og nr. 2, 2. ledd og § 113 A nr. 1). Dette er et uheldig kriterium. Sjøretten er i meget stor utstrekning utviklet gjennom kontraktsklausuler som tar sikte på å gi en løsning i et rettstomt rom eller motvirke en regel i bakgrunnsretten som man har ansett uheldig. I mange situasjoner vil det være meget vanskelig, for ikke å si umulig, å avgjøre hvilken regel som ville ha kommet til anvendelse dersom spørsmålet ikke hadde vært regulert i kontrakten. Det eneste rasjonelle er å knytte assurandørens ansvar til de rettslige løsninger som partene faktisk må basere seg på i praktisk skipsfart. Den nødvendige begrensning ligger i kravet om at vilkårene må være «sedvanlige i vedkommende fart».

(6) Assurandøren vil normalt begrense sitt ansvar når den forsikrede interesse blir brukt til fremme av et rettsstridig formål. Denne begrensningen har i praksis vært gitt flere utformninger. Det rettsstridige foretagende kan medføre at forsikringen faller helt bort (Pl. 1930 § 64 nr. 1), eller assurandøren kan være fritatt for følgene av virksomheten (Pl. 1930 § 64 nr. 2). Man kan også legge vekt på om sikrede kjente eller var med på virksomheten. En

begrensning ligger også i kravet om at det skal være en «lovlig interesse»: som nevnt foran under § 6 var forsikringen etter Pl. 1930 ugyldig når den knyttet seg til en «ulovlig interesse». Hva som egentlig ligger i dette, er vanskelig å angi.

I Planen er alle regler om rettsstridige foretagender samlet i § 40. Paragrafens 1. ledd bestemmer at assurandøren ikke svarer for tap som er en følge av en rettsstridig bruk av skipet som sikrede kjente til og kunne ha forhindret. Denne ansvarsbegrensning er meget moderat, idet den krever både kausalitet og subjektivt tilregnelig forhold hos sikrede selv (dvs. rederiets ledelse, jfr. nedenfor under kapittel 3, avsnitt 6). Men regelen suppleres av paragrafens 3. ledd, hvorefter hele forsikringen faller bort når skipet med sikredes samtykke i det vesentlige blir brukt til fremme av rettsstridig formål.

(7) Hensikten med forsikring er å gi vern mot uforutsette tap. Det påregnelige tap, vedlikehold, regulære driftsutgifter o.l., skal sikrede selv betale. Grensen mellom tap som er «påregnelige» og «upåregnelige» er imidlertid meget langt fra skarp, og kan volde tvil i alle grener av sjøforsikringen. Grensen kan imidlertid neppe gjøres klarere gjennom en uttrykkelig bestemmelse i Planens almindelige del.

I vilkårene for de enkelte forsikringsarter finnes en del bestemmelser som kaster lys over grensen mellom de ordinære utgifter og de tap som dekkes av forsikringen. Fra kaskoforsikringen må særlig nevnes §§ 150 og 175. § 150 unntar fra dekningen «tap som er en normal følge av bruken av skipet og dets tilbehør». § 175 omhandler skade som skyldes slitasje og lignende årsaker. Omkostningene ved å uthedre en del som er slitt eller tæret, erstattes aldri av assurandøren, men slitasjen er ikke unntatt fra ansvarsområdet som en fare. De havarier som slitasjen blir årsak til, står derfor i samme stilling som andre havarier. Også i andre henseender går bestemmelsen langt i å pålegge assurandøren ansvaret for utgifter som etter andre lands vilkår ville ansees som driftsutgifter for rederiets regning. De nærmere enkeltheter vil bli behandlet under kapitlene 10 og 12.

Fra fraktforsikringen kan nevnes § 251, 4. ledd, hvorefter fraktassurandøren ikke erstatter tap som skyldes svinn av de transporterte varer. Svinnet utgjør — både i forhold til vareassurandøren og fraktassurandøren — en såkalt «normal transportrisiko» som sikrede må kalkulere med som en driftsomkostning.

(8) En enkelt fare står forsikringsmessig sett i en særstilling, nemlig faren for radioaktiv stråling og andre skadelige egenskaper ved nukleære eller radioaktive produkter. I de gjeldende P. & L.-lover er denne fare unntatt for så vidt den skriver seg fra radioaktive produkter eller avfall som transporteres med det forsikrede skip, og en tilsvarende begrensning av farefeltet er innarbeidet i § 224, 2. ledd. I kasko- og fraktforsikring er spørsmålet ennå ikke avklart. I en forsikring mot krigsfare må selvsagt også faren for bruk av atomstridsmidler være dekket. I forsikringen mot sjøfare har det hittil ikke vært noe unntak for atomfare, og heller ikke Planen inneholder noe slikt unntak. En eventuell farebegrensning må derfor innarbeides i polisene.

Overensstemmende med tidligere rett, og med de begrensninger som det er gjort rede for i det foregående, omfatter således en forsikring mot sjøfare «alle farer som interessen blir utsatt for». Nærværende paragraf oppstiller tre positive unntak, nemlig

- (1) de farer som dekkes ved krigsforsikringen,
- (2) «inngrep av norsk eller alliert statsmakt» og
- (3) «manglende betalingsevne».

Unntak (3) er behandlet foran. Unntak (2) er nødvendig fordi inngrep av denne art heller ikke dekkes under krigsforsikringen, og derfor faller utenfor unntak (1), jfr. nedenfor under § 16 (b), hvor også definisjonen av «statsmakt» i nærværende paragraf er nærmere belyst.

§ 16. Farefeltet ved forsikring mot krigsfare.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 42 nr. 1, 1. ledd og § 43 nr. 1.

Som nevnt under § 15, blir det totale farefelt i sjøforsikringen spaltet opp i to. Bortsett fra P. & L.-forsikringen må det tegnes særskilte forsikringer mot de farer som står i forbindelse med krig, og mot de almindelige sjøfarer. I praksis taler man om henholdsvis «krigsfare» og «sjøfare», «krigsforsikring» og «sjøforsikring». Planen har tatt opp denne terminologi, og bruker derfor uttrykket «sjøfare» for de «sivile» farer som gjør seg gjeldende i sjøfarten.

Pl. 1930 §§ 42 og 43 brukte tre metoder ved grensedragningen mellom krigs- og sjøassurandørenes ansvarsområder. For det første ble alle tap som var forårsaket av krigsfare skilt ut fra sjøforsikringen. Denne årsaksregel måtte suppleres med fordelingsregelen i Pl. 1930 § 34 nr. 2, 1. ledd, for de tilfelle hvor også sjøfaren hadde vært en medvirkende årsak til tapet. Derneft ble sjøforsikringen suspendert når skipet i anledning krig fikk fremmede mannskap ombord, som helt eller delvis berøvet skipsføreren den frie ledelse. Havarier som inntraff i suspensjonstiden skulle i sin helhet bæres av krigsassurandøren, selv om de skyldtes rent nautiske årsaker og ikke sto i noen sammenheng med inngrep fra det fremmede mannskaps side. Og endelig skulle visse skader ansees som krigsskader og i sin helhet erstattes av krigsassurandøren, uansett om sjøfare hadde medvirket til skaden. Dette gjaldt slike skader «som efter sin art eller nærmeste årsak er særegne for krigstilstanden», særlig skader som ble direkte fremkalt ved bruk av krigsmidler, og tap som følge av rekvisisjon og andre inngrep fra de krigførende makter.

Efter Pl. 1930 § 43 omfattet en krigsforsikring alle de farer som var utskilt fra sjøforsikringen ved krigsfareunntaket, dog med den reservasjon at det måtte treffes særskilt avtale dersom krigsassurandøren skulle svare for delvise eller midlertidige inngrep i sikredes eierrådighet fra en krigførende eller nøytral makts side. Normalt skulle det derfor ikke bli noe «hull» i dekningen. Men i praksis har grensedragningen mellom krigs- og sjøassurandørenes farefelt artet seg noe anderledes, og på et meget viktig område ble det overhodet ikke ydet forsikringsdekning.

Efter Kaskopolisen A 2 svarte sjøassurandøren ikke for «forføyninger av statsmakter», uten hensyn til om forføyningen hadde sammenheng med krig eller ikke. Efter A 3 svarte han heller ikke for «borgerlige uroligheter eller optøier, streik, lockout, sabotasje, syndikalisme eller andre lignende årsaker». Endelig var det i A 2 bestemt at forsikringen opphørte hvis skipet ble rekvirert av en krigførende makt. — I Krigskaskopolisens § 2, 1. ledd, litra (b) og (c) var «forføyninger av statsmakter» og «borgerlige uroligheter» etc. ført inn under krigsassurandørenes ansvarsområde, men med den begrensning (i paragrafens 2. ledd) at forsikringen ikke dekket mot «rekvisisjon til eiendom eller bruk, beslagleggelse, tilbakeholdelse eller lignende inngrep foretatt av norske myndigheter eller myndigheter i land som er alliert med Norge». De nærmere regler om dekningen ved rekvisisjon og andre myndighetsinngrep fremgikk av § 4. Varte inngrepet mer enn 12 måneder (24 måneder hvis det var tale om en bruksrekvisisjon), hadde sikrede krav på totaltapserstatning. Ble skipet tilbakelevert innen utløpet av disse frister, kunne han kreve erstatning for alle skader som var oppstått i rekvisisjonstiden, herunder også slitasje, såfremt det ikke ble ydet vederlag for rekvisisjonen.

Rettstilstanden for denne Plan kan oppsummeres slik: Ingen forsikring dekket mot inngrep fra norske eller allierte myndigheter. Sjøforsikringen opphørte definitivt når skipet ble rekvirert av en fremmed, krigførende makt, og suspenderes midlertidig når det fikk fremmede mannskap ombord som grep inn i skipsførerens kommando. I begge disse situasjoner overtok krigsforsikringen også risikoen for den almindelige sjøfare. Forøvrig svarte krigsforsikringen i sin helhet for alle tap hvis nærmeste årsak var bruk av krigsmidler, og efter de almindelige

årsaksregler for tap som skyldtes krigsfare, forføyninger av statsmakter, borgerlige uroligheter, opptøyer, streik, lockout, sabotasje, syndikalisme eller lignende årsaker. Sjørøveri var derimot ikke uttrykkelig overført til krigsassurandørens ansvarsområde, og falt derfor under sjøforsikringen.

Planen opprettholder i store trekk den samme fordeling av farefeltet mellom krigs- og sjøforsikringen. Av praktiske grunner er det imidlertid foretatt noen mindre korreksjoner. Ved at unntaket for krigsfare i sjøforsikringen er knyttet til farefeltet i krigsforsikringen (jfr. § 15 (a)) oppnår man at det ikke oppstår andre hull i dekningen enn dem som følger av uttrykkelige bestemmelser, nemlig «inngrep av norsk eller alliert statsmakt» og «manglende betalingsevne».

Formelt representerer krigsfaren et fareunntak i den almindelige sjøforsikring. Sjøassurandøren svarer for «alle farer som interessen blir utsatt for», med unntagelse av bl. a. krigsfaren. I krigsforsikringen er derimot farefeltet positivt bestemt, og omfatter (som regel) alle de farer som er skilt ut ved krigsfareunntaket. Denne konstruksjon har tidligere medført adskillige vanskeligheter når man har skullet trekke grensen mellom ansvarsområdene for de to assurandørgrupper. Man har bl. a. anvendt slike almindelige forsikringsrettslige prinsipper som at fareunntak bør tolkes innskrenkende, og at assurandøren har bevisbyrden for at tapet er fremkalt av en fare som er positivt unntatt fra dekningen. Begge disse prinsipper virker, som man vil se, i disfavør av sjøassurandøren.

Man må imidlertid frigjøre seg fra slike forestillinger når man skal trekke grensen mellom krigs- og sjøassurandørens ansvarsområder. For sikrede vil det normalt være likegyldig hvilken assurandør som skal erstatte hans tap, bare en av dem betaler. Problemene i forbindelse med grensedragningen oppstår derfor bare som en konflikt mellom to assurandører som efter visse regler har delt det totale farefelt mellom seg. Det er ingen grunn til å gi den ene av assurandørene noen preferert stilling, hverken når det gjelder fortolkningen av vilkårene eller i bevismessig henseende.

Pl. 1930 gikk et langt skritt i retning av å likestille krigs- og sjøforsikringene i disse henseender. Likestillingen fulgte av at man innførte fordelingsprinsippet, både når hendelsesforløpet var kjent og — for de forsvunne skips vedkommende — når det var ukjent. Pl. 1930 inneholdt imidlertid ingen særregler om havarier med ukjent årsak hvor skipet ikke var forsvunnet, og på dette område var det lenge uvisst om man skulle falle tilbake på de tradisjonelle bevisbyrdebetraktninger, og pålegge sjøassurandørene bevisbyrden for at tapet ikke skyldtes krigsfare. Spørsmålet ble løst av Høyesterett i *B a n a n*-dommen (ND 1956.129) i den retning at man ikke skulle pålegge den ene assurandør noen større bevisbyrde enn den annen, men bruke en fordelingsregel i alle tilfelle hvor det var uvisst om et havari skyldtes krigsfare eller sjøfare, jfr. nedenfor under § 23.

Den nye Plan har helt ut fulgt den linje som Pl. 1930 og domstolene har kne-satt. Krigs- og sjøforsikringen skal i enhver henseende ansees som likestilte, jevnbyrdige forsikringsarter. Krigsfareunntaket skal ikke fortolkes innskrenkende i disfavør av sjøassurandørene, og i bevismessig henseende er det ingen forskjell.

Nærværende paragraf angir det positive farefelt i krigsforsikringen under fire litra, som i det følgende vil bli behandlet hver for seg.

Litra (a).

Pl. 1930 § 42 nr. 1 definerte krigsfaren som

«farer som skyldes krig eller foranstaltninger eller forholdsregler som er truffet av hensyn til en krig som er brutt ut eller som truer med å bryte ut».

Den tilsvarende definisjon i den nye Plan lyder:

«farer som skyldes krig eller krigslignende forhold, eller bruk av våpen eller andre krigsmidler under militærøvelser i fredstid eller under nøytralitetsvern».

Det sentrale er selvsagt de farer som skyldes en krig som er i gang. Å gi noen uttømmende oppregning av de begivenheter det her kan bli tale om, er ikke mulig. I første rekke kommer de krigførendes (eller de nøytrales) bruk av krigsmidler — bomber, torpedoer og andre konvensjonelle ildvåpen, atomvåpen, kjemiske eller biologiske krigsmidler o. l. Når skaden direkte skyldes bruken av et slikt krigsmiddel, brukt i krigsøyemed, er tapet undergitt den særlige årsaksregel i § 22, jfr. nedenfor. Men også ellers kan bruken av krigsmidler være årsak til et tap, som f. eks. når skipet må gå gjennom et vanskelig farvann for å unngå å komme inn i et minfelt, eller for å holde seg borte fra et område hvor det foregår sjøtrefning eller luftangrep, og herunder grunnstøter.

Pl. 1930 nevnte uttrykkelig «foranstaltninger eller forholdsregler som er truffet av hensyn til en krig». Uttrykket tok sikte på alle de tiltak som regelmessig treffes både av krigførende og av nøytrale, og som får innvirkning på skipsfarten, såsom slukking av fyr, inndragning av gamle sjømerker og utlegging av nye, organisering av konvoier hvor skipenes manøvreringsfrihet er mer eller mindre innskrenket, påbud om å seile med slukkede lanterner osv. Det er unødvendig å si uttrykkelig at slike foranstaltninger er krigsfare; de skyldes nemlig krigen, jfr. Planens formulering.

Når det gjelder prisedømmelse, oppbringelse, rekvisisjon e. l. som skjer i krigsøyemed, og sabotasje som skjer for å fremme en krigførende makts formål, er dette farer som direkte skyldes krigen, og som derfor faller inn under definisjonen i nærværende paragrafs litra (a). Disse farer rammes imidlertid også av den spesielle oppregning i litra (b); mellom (a) og (b) vil det således være overlapping for de krigsmotiverte inngreps vedkommende. Blir inngrepet foretatt av norsk eller alliert statsmakt, må imidlertid spesialregelen i litra (b) gå foran. Slike inngrep vil derfor falle utenfor dekningen, uansett om de er krigsmotivert eller ikke. Hvis krigsassurandøren unntaksvis ikke skulle ha påtatt seg ansvaret for de farer som er nevnt i litra (b) og (c), blir det et fortolknings-spørsmål å avgjøre om han likefullt under litra (a) må dekke krigsmotiverte inngrep av fremmed statsmakt og krigsmotivert sabotasje.

Pl. 1930 krevde at krigen skulle være brutt ut, eller truet med å bryte ut. Den nye Plan bruker uttrykket «krigslignende forhold», for å antyde at det avgjørende ikke er hvor stor den aktuelle fare for krigsutbrudd er, men hvor krigspreget de foranstaltninger er som en stat har satt i verk. Om det foreligger «krigslignende forhold», kan selvsagt være vanskelig å avgjøre, men i praksis vil uttrykket neppe få så stor betydning. Som regel vil tapet være voldt enten gjennom militærøvelser, eller gjennom statsinngrep, og i begge tilfelle vil det være dekket av krigsassurandøren, selv om det ikke foreligger «krigslignende forhold».

Det innebærer en tilsiktet utvidelse av krigsassurandørens ansvar når han etter Planen også svarer for «bruk av våpen eller andre krigsmidler under militærøvelser i fredstid eller under nøytralitetsvern». Denne utvidelse skyldes praktiske hensyn, idet det som regel vil være lettere å konstatere at et tap skyldes «bruk av krigsmidler» enn om en krig «truer med å bryte ut». Men selvsagt kan også den nye grenselinje by på tvilsomme spørsmål som må løses av domstolene. Hovedproblemet vil være å avgjøre når det foreligger «bruk av ... andre krigsmidler». Dersom et skip kolliderer med et marinefartøy som seiler heit ordinært, foreligger det ikke noen bruk av krigsmidler. Det samme gjelder hvis f. eks. et krigsfly styrter ned i et havneområde p. g. a. motorvanskeligheter, eller et ammunisjonsdepot springer i luften som følge av en ordinær «sivil» brann. En «bruk av krigsmidler» forutsetter at marinefartøyet (flyet, ammunisjonen) brukes på en måte som er typisk for dets egenskap av krigsmiddel, f. eks. at marinefartøyet under øvelser setter seg ut over sjøveisreglene,

at flyet styrter under øvelser i stupbombing, eller at ammunisjonslageret springer i luften som følge av en svikt i sikkerhetsbestemmelsene under instruksjon.

Et viktig spørsmål er hvordan man skal bedømme de feil som mannskapet gjør under innflytelse av krigssituasjonen. Krigen vil jo som regel gjøre navigasjonsforholdene meget vanskeligere enn i fredstid. Det kreves større anspenning og aktpågivenhet av mannskapet (f. eks. under seilas i et farvann hvor fyr- og sjømerker ikke virker), og en ubetydelig og unnskyldelig feilvurdering kan lett få skjebnesvangre følger. Hertil kommer at det fysiske og psykiske press som krigsfarten medfører, lett kan bli årsak til usedvanlig tretthet eller annen indisposisjon hos offiserer og mannskap.

Efter Pl. 1930 § 5, 2. ledd skulle assurandørens ansvar «ikke oppheves», dersom skaden skyldtes feil i sjømannstjenesten. Bestemmelsen fikk direkte anvendelse både på sjøforsikring og krigsforsikring. Hvis man tok den på ordet, skulle den innebære at sjømannsfeilen skulle settes ut av betraktning både i sjø- og krigsforsikringen, m. a. o. at feilen ikke fikk noen selvstendig betydning for fordeling av ansvaret mellom de to assurandører. Slik er imidlertid ikke Pl. 1930 blitt forstått i praksis. I den omfattende rettspraksis under og etter den annen verdenskrig var det fra første stund helt på det rene at de feil av rent sjømannsmessig art som besetningen gjorde seg skyld i, skulle ansees som et selvstendig fareinnslag som falt under sjøassurandørens ansvarsområde. På dette punkt fulgte man den internasjonale tradisjon.

I Planen er regelen om besetningens feil i sjømannstjenesten (§ 50) gitt en form som tilsvarende Pl. 1930 § 5, 2. ledd. Når det gjelder grensedragningen mellom sjø- og krigsfaren, skal imidlertid denne bestemmelse — like lite som den tidligere — tas på ordet. Besetningens feil skal derfor ansees som en selvstendig årsaksfaktor, et fareinnslag som faller inn under sjøassurandørens ansvarsområde. Da chansene for at det blir gjort feil som regel er meget større i krigstid enn i fredstid, fordi vanskelighetene er så meget større, betyr dette faktisk at også sjøassurandøren må akseptere en generell fareøkning p. g. a. krigsforholdene.

Det kan imidlertid tenkes at en feil fra besetningens side må skrives på krigsassurandørens konto, nemlig hvor feilen står i meget nær sammenheng med krigsfaren eller består i en feilvurdering av denne faren. Slik er bestemmelsen om mannskapets feil i Pl. 1930 blitt forstått. Man kan f. eks. tenke seg at offiserene er utmattet etter langvarig krigspåkjenning og som følge herav gjør en klar feil i navigeringen, eller at besetningen forlater skipet i den feilaktige tro at det er overhengende krigsfare (jfr. *Solgliimt-saken*, Rt. 1921. 424). Resultatet kan i praksis også tenkes å bli begrunnet med at besetningens handlemåte under de givne omstendigheter måtte ansees unnskyldelig; m. a. o. at det ikke er begått noen egentlig «feil».

For øvrig vil man ved anvendelsen av nærværende paragrafs litra (a) finne veiledning i den meget rikholdige rettspraksis vedrørende den del av flåten som seilte i norske og andre tysk-kontrollerte farvann under den annen verdenskrig.

Litra (b).

Pl. 1930 §§ 42 og 43 omhandlet bare krigsfarer i egentlig forstand, dvs. farer som står i forbindelse med en krig som er brutt ut eller truer med å bryte ut. Som nevnt foran, overførte imidlertid polisevilkårene også endel andre farer til krigsassurandørens ansvarsområde, nemlig de farer som kan betegnes med stikkordene «inngrep av statsmakter» og «borgerlige uroligheter».

Under arbeidet med revisjonen ble det drøftet om det var grunn til å opprettholde denne ordning. Det ble bl. a. anført at det her dreier seg om farer som slett ikke har det samme katastrofepreg som krigsfaren, og som derfor forsikringsteknisk uten vanskelighet kan overtas av assurandørene mot almindelig sjøfare. Det ble videre fremhevet at slett ikke alle forsikringstagere er

interessert i å tegne krigsforsikring i fredstid, og at det ikke er rimelig å nekte disse forsikringstagere dekning mot typiske fredstidsrisikoer. Skulle man følge denne tanke konsekvent, måtte man også overføre til den ordinære sjøforsikring den såkalte «restkrigsfare», dvs. faren for drivende miner o. l. i fredstid.

Disse hensyn gjør seg imidlertid gjeldende med større styrke når det gjelder vareforsikring enn ved rederiforsikringene. Rederane vil vel i større utstrekning enn vareeierne være oppmerksomme på forsikringsspørsmålene og sørge for en fullstendig dekning. Krigskaskoforsikringen må under enhver omstendighet opprettholdes som institusjon også i fredstid, som et ledd i den almindelige beredskap. I tillegg til disse betraktninger kan anføres vanskelighetene ved å trekke noe klart skille mellom på den ene siden krigshandlinger og krigsmotiverte inngrep fra myndighetenes side, og på den annen side voldshandlinger og inngrep av «sivil» natur. Ved revolusjoner og lokale konflikter vil det ofte være ytterst tvilsomt om tilstanden kan karakteriseres som «krig» i egentlig forstand. Et begrenset opprør kan gradvis utvikle seg til en omfattende borgerkrig eller internasjonal krig, og det kan by på store problemer å skulle avgjøre når urolighetene har nådd et slikt omfang og en slik intensitet at det må sies å være «krig». Sterke grunner taler således for å la samme assurandør bære ansvaret for de to grupper av farer, og Planen følger på dette punkt den tidligere ordning.

Nærværende paragrafs litra (b) omhandler både slike inngrep som står i forbindelse med en aktuell eller nær forestående krig, og slike som ikke har noen direkte sammenheng med krig eller krigsfare. Som nevnt foran vil de rene krigsinngrep — som f. eks. prisedømmelse — i og for seg også være dekket som utslag av den almindelige krigsfare etter litra (a).

Uttrykket «lignende inngrep» angir en begrensning av de inngrep som dekkes. Formuleringen tar sikte på at man skal utelukke fra krigsdekningen slike inngrep som foretas som ledd i håndhevelsen av toll- og politilovgivningen. Krigsforsikringen dekker derfor ikke tap som oppstår hvis skipet blir holdt tilbake av myndighetene fordi det kan være tvil om sjødyktigheten, eller fordi besetningen mistenkes for å drive smugling. Selvsagt dekkes heller ikke tap ved at skipet blir holdt tilbake eller beslaglagt som ledd i en gjeldsforfølgning mot redoret; dette følger allerede av at «manglende betalingsevne» er unntatt i paragrafens annet ledd.

Dette innebærer at tap som følge av politirettslige inngrep må dekkes av den ordinære sjøforsikring, i den utstrekning tapene overhodet er erstatningsmessige. Tapet vil ofte bestå av tidstap eller almindelig formuestap som assurandøren ikke svarer for. Men om man f. eks. tenker seg at skipet blir tilføyet skader under en omfattende tollundersøkelse, må kaskoassurandøren mot sjøfare erstatte skadene, såfremt ikke undersøkelsen var foranlediget av sikredes eget forhold.

Krigsforsikringen dekker ikke inngrep som foretas av norske myndigheter, eller av myndighet i land som Norge er alliert med. Derimot dekkes, ifølge paragrafens definisjon av «fremmed statsmakt», inngrep av personer eller organisasjoner som urettmessig utgir seg for norsk eller alliert statsmakt (f. eks. en Quislingregjering) av krigsforsikringen på like linje med inngrep av statsmakt som Norge ikke er alliert med. Forsikring mot offentligrettslige inngrep av eget lands lovlige myndigheter kan vel i og for seg tenkes, skjønt den ville by på særegne problemer. Den avgjørende grunn til at krigsassurandørene ikke ønsker å gi dekning mot inngrep fra egne myndigheter, er imidlertid at eksistensen av en slik forsikring lett vil kunne få innflytelse på sikredes stilling vis-à-vis myndighetene. Etter vanlige ekspropriasjonsrettslige prinsipper må rekvirenten betale full erstatning for det rekvirerte gode, eller — ved bruksrekvisisjon — erstatte ansvaret og all skade og verdireduksjon som godet har vært utsatt for i rekvisisjonstiden. På denne måten blir de tap som inngrepet volder, utlignet på hele samfunnet. Hvis det allerede foreligger en utligning av tapet gjennom forsikring, er det en nærliggende fare for at myndighetene (eventuelt lovgiveren) vil legge mindre vekt på det økonomiske oppgjør med den som inngrepet går ut

over. — Disse hensyn gjør seg gjeldende både ved inngrep fra norske myndigheter og fra myndighetene i land som Norge er alliert med. Ved et inngrep fra en av Norges eller alliansens fiender, er det mindre sannsynlig at det vil bli gitt en adekvat erstatning fra rekvirentens side. Og selv om slik erstatning blir gitt, vil det være rimelig at krigsforsikringen dekker tapet og overtar kravet mot rekvirenten.

Begrepet «statsmakt» er definert i § 15 (b). Det omfatter også personer eller organisasjoner som utøver «overstatlig myndighet». Dette alternativ vil trolig bli stadig mer aktuelt i tiden fremover. Hvis inngrepet foretas av representanter for et statsforbund (pakt, gruppe, blokk) som Norge står tilsluttet, må det ansees som inngrep av en «alliert». En rekvisisjon som foretas av NATO eller en lignende organisasjon, vil derfor ikke omfattes av forsikringen.

Særlige spørsmål oppstår når inngrepet foretas av Norges allierte, men under aksjoner som ikke har noe med alliansen å gjøre. Forholdene kan ligge slik an at krigsforsikringen må svare for inngrep av denne art. Men det vil neppe være mulig å formulere noen bestemmelse som løser alle de forskjellige problemer som her kan melde seg. Spørsmålet må løses i det konkrete tilfelle, idet man må ha for øye at en «alliert statsmakt» ikke nødvendigvis er å anse som «alliert» under enhver omstendighet og i enhver situasjon. Man må i den konkrete konflikt ta stilling til om de handlinger som vedkommende statsmakt foretar, kan sies å ligge innenfor rammen av alliansen.

Krigsforsikringen dekker også inngrep fra personer og organisasjoner som urettmessig utgir seg for å utøve offentlig eller overstatlig myndighet, herunder, som nevnt ovenfor, inngrep fra personer eller organisasjoner som utgir seg for norsk eller alliert statsmakt. Ved inngrep fra opprørsgrupper og usurpanter kan det undertiden være tvilsomt om forholdet faller inn under denne formulering, eller om man står overfor et rent sjørøveri. Dette vil imidlertid som regel ikke skape vanskeligheter i praksis, da denne Plan — i motsetning til Pl. 1930 — også henfører sjørøveri til krigsassurandørens ansvarsområde, jfr. nærværende paragraf litra (d).

Som nevnt vil en bruksrekvirent normalt være ansvarlig for all skade som rammer den rekvirerte gjenstand i rekvisisjonstiden, også skade som isolert sett skyldes ren sjøfare. Av de grunner som er nevnt ovenfor, bør ikke slike skader også være dekket ved forsikring når rekvirenten er norsk eller alliert statsmakt. Hvis det foreligger en fiendtlig rekvisisjon, bør det være krigsforsikringens sak å erstatte skaden og eventuelt inntale erstatningen. I § 41 er det derfor bestemt at en forsikring mot sjøfare trer ut av kraft når skipet blir rekvirert av en hvilken som helst makt. Forsikringen mot krigsfare suspenderes derimot bare ved rekvisisjon av norsk eller alliert statsmakt. Ved rekvisisjon av fremmed statsmakt løper krigsforsikringen videre. At den i et slikt tilfelle, i tillegg til krigsfarene, også omfatter sjøfare, er sagt i nærværende paragrafs siste ledd.

Litra (b) omhandler bare inngrep i adgangen til å disponere over den forsikrede gjenstand. Inngrep som består i en tilføyelse av fysisk skade går inn under den almindelige krigsfare i litra (a); her gjelder derfor ikke noen begrensning m. h. t. farer som skriver seg fra norske eller allierte myndigheter. Bliir gjenstanden ødelagt av norske eller allierte enheter under krigshandlinger, må således krigsforsikringen erstatte tapet. Dette må gjelde både når ødeleggelsen skjer som en utilsiktet følge av krigshandlingene, og når den skjer efter militær ordre for å fremme de norske og allierte krigsmål, jfr. § 58 (c) som gir sikrede krav på erstatning for havarier som han selv har fremkalt ved en patriotisk handling i krigstid. I denne sammenheng kan det ikke gjøre noen forskjell om de militære myndigheter selv har foretatt ødeleggelsen, om de har gitt ordre om den, eller om de endog har gått veien om en formell rekvisisjon. I alle disse tilfelle vil sikredes tap være erstatningsmessig; utenfor dekningen faller bare de inngrep fra norsk eller alliert myndighet som tar sikte på midlertidig eller definitivt å berøve sikrede hans bruk av gjenstanden.

Litra (c).

Nærværende paragrafs litra (c) er av samme innhold som Kaskopolisen A 3, bortsett fra at alternativet «syndikalisme» er sløyfet som overflødig ved siden av de andre ledd i oppregningen. Med «sabotasje» menes i første rekke forsettlig ødeleggelse som ikke er et ledd i krigsførsel, men som f. eks. står i sammenheng med arbeidskamper. Krigssabotasje er en krigsfare som også vil gå inn under litra (a). Sabotasjen behøver ikke være rettet mot selve forsikringsgjenstanden. En «go slow»-aksjon blant havnearbeiderne eller sjøfolkene er rettet mot arbeidsgivernes interesser i almindelighet, men hvis aksjonen medfører erstatningsmessig skade på forsikrede gjenstander, vil krigsassurandøren svare for skaden etter litra (c). Begrepet «sabotasje» forutsetter forøvrig at handlingen forfølger et bestemt mål av politisk, sosial eller lignende art. En ødeleggelse som besetningen foretar som en hevnaakt eller protestdemonstrasjon rettet mot rederiet, må regnes som hærverk og omfattes av forsikringen mot sjøfare. Det samme gjelder en formålsløs ødeleggelse av verdier, foretatt under et anfall av sinnssforvirring eller innflytelse av alkohol.

Litra (d).

Hverken Pl. 1930 eller Kaskopolisen unntok «sjørøveri» fra den ordinære dekning mot sjøfare, men etter nærværende paragrafs litra (d) skal denne fare dekkes av krigsassurandøren. Grunnen til denne endring er de praktiske vanskeligheter som ville melde seg hvis man skulle trekke grensen mellom «sjørøveri» og «inngrep av fremmed statsmakt». Sjørøveri som utelukkende foretas i vinningshensikt, forekommer vel knapt lenger; inngrepet vil i tilfelle være organisert av personer som pretenderer å utøve statsmakt (f. eks. en eksilregjering som oppbringer fartøyer for å påkalle verdens oppmerksomhet eller for å finansiere sin opprørsvirksomhet).

Mytteri vil si opprør fra besetningens side mot skipsbefalet, jfr. straffelovens § 312. Noen særlig praktisk betydning vil alternativet neppe få, men det kan eventuelt tenkes mytteri i forbindelse med sjørøveri eller annen erobring av skipet, nemlig hvis det blant mannskapet er påmønstret personer som har til oppgave å bemektige seg skipet.

§ 17. Farefeltet når det ikke er avtalt hva forsikringen omfatter.

Paragrafen er ny. Noen særlig stor betydning får den ikke, da det i praksis alltid vil være på det rene mellom partene om man tegner en sjøforsikring eller en krigsforsikring. Dekning mot begge faregrupper gir bare P. & I.-forsikringen, jfr. § 224.

§ 18. Arsakssammenheng.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 34 nr. 1, 1. pkt.

Etter § 42 i sjøforsikringsplanene av 1881 og 1894 var assurandøren «ansvarlig for alle Ulykker, som tilstøde den forsikrede Gjenstand under Forsikringens Varighed». Den følgende oppregning viste at bestemmelsene i første rekke tok sikte på å slå fast det vide omfang av farefeltet i sjøforsikringen; kravet om at det skulle ha tilstøtt forsikringsgjenstanden en «Ulykke», ga imidlertid en pekepinn om at det i forsikringstiden måtte ha skjedd en markert begivenhet som medførte skade på den forsikrede interesse.

I Pl. 1907 § 22, som på dette punkt sluttet seg til formuleringen i sjølovens § 248, var det derimot sagt at assurandøren svarte for «Følgerne af enhver Fare, hvorfor den forsikrede Gjenstand utsættes i Forsikringstiden». Formuleringen åpnet en mulighet for at assurandøren kunne hefte for skader som inntrådte

etter forsikringstidens slutt, men det har neppe vært meningen å foreta noen materiell endring av regelen. Omredigeringen er overhodet ikke kommentert i motivene til Pl. 1907, mens det i motivene til sjølovens § 248 (Udkast til Søløv, Christiania 1890, s. 314) heter at assurandøren «etter Udkastet er . . . ansvarlig for enhver hændelig Skade, som tilstøder under Forsikringstiden». — Det savnes opplysninger om hvordan reglene i de her nevnte sjøforsikringsplaner ble praktisert når en skade helt eller delvis kunne føres tilbake til farer som interessen hadde vært utsatt for i en tidligere assurandørs forsikringstid.

Grundt, som under planrevisjonen i 1930 viet årsaksspørsmålene en bred plass, tok også opp spørsmålet om hvordan assurandørens ansvar bør avgrenses i tid. Han kritiserte formuleringen i Pl. 1907, idet han fremholdt at interessen i forsikringstiden kan være «utsatt for» farer som i virkeligheten har grepet inn før forsikringen ennå var trådt i kraft. Isåfall var det etter hans mening på det rene at assurandøren ikke kunne svare for skaden. Han anførte to eksempler. Hvis skipet ligger i en havnedokk, og det bryter ut brann i pakkhusene ved kaien den 31. desember, og det ved midnatt er på det rene at skipet ikke kan flyttes, men vil bli flammenes rov, er det desember-assurandøren og ikke januar-assurandøren som erstatter tapet. Som det annet eksempel anførte han at skipet fryser inne i løpet av desember måned. Selv om det er uskadd ved årsskiftet, er det desember-assurandøren og ikke januar-assurandøren som svarer for de senere isskader, såfremt det ved årsskiftet var klart at skipet etter all menneskelig beregning ville bli knust i isen før vinteren var omme. (De stensilerte motiver II s. 264—265).

Efter Grundts mening kunne situasjonen i disse eksempler treffende beskrives ved at «faren hadde rammet» på det tidspunkt da brannen oppsto, respektive skipet frøs inne. Han uttalte videre:

«Planforslaget uttaler som foran nevnt, at selskapet bærer ansvaret, naar «den forsikrede interesse i forsikringstiden rammes av en fare som forsikringen omfatter». Det er vel at merke faren som skal ha rammet. Forsikringstilfellet behøver ikke at være inntruffet. Faren har rammet naar situasjonen er saa alvorlig, at man efter almindelig menneskelig erfaring maa regne med, at faren vil gi sig utslag i en skade. I de eksempler som er omtalt i foregaaende avsnitt, har faren rammet skibet før den nye forsikring traadte ikraft, og dette er grunden til at brannskaden og totalforliset faller utenfor forsikringen.»

Pl. 1930 spurte således ikke om på hvilket tidspunkt skipet ble «rammet av en ulykke» eller når «forsikringstilfellet inntraff». Det avgjørende var om den forsikrede interesse ble «rammet av faren» innenfor forsikringstiden. Var dette på det rene, svarte assurandøren efter Pl. § 34 nr. 1 for skade som var en følge av, at faren hadde rammet, og som falt inn under de positive erstatningsregler i Planen eller Polisen.

Grundt gir også en annen begrunnelse for at man på denne måten må søke bakenfor den inntrufne ulykke og se på hvilken «fare som har rammet». Han fremhever (s. 262—63) at en sjøulykke kan være resultatet av et meget sammensatt årsaksforhold, hvor også årsaksfaktorer som krig, usjødøktighet eller disposisjoner fra sikredes side som assurandøren ikke vil bære risikoen for, har spilt inn. Det er derfor ikke nok å konstatere at skipet f. eks. har grunnstøtt eller har vært i kollisjon; man må i ethvert tilfelle gå bakenfor ulykken og undersøke hvilken eller hvilke farer som har fremkalt den.

Motivene til Pl. 1930 ga ingen klar løsning når det i en tidligere forsikringsperiode er oppstått en skjult havariskade, som blir medvirkende årsak til et senere havari. Denne situasjon forelå i en sak som ble pådømt av Høyesterett i 1950 (ND 1950.458 NH Hektor). Skipet hadde i 1945 vært utsatt for en bombeeksplosjon som medførte skader på ror og akterstevn. De synlige skader

ble reparert, hvorefter skipet fikk sjødyktighetsattest og ble satt i fart igjen. Det viste seg imidlertid at rorhælen hadde fått en brist som man ikke hadde oppdaget under reparasjonen. Denne brist medførte, sammen med et hårdtvær som skipet var utsatt for i januar 1946, at rorhælen brakk og roret falt av under en reise i mai 1946. Det var enighet om at omkostningene ved utskiftning av den skadede rorhæl skulle bæres av krigsassurandøren for 1945; spørsmålet var hva man skulle gjøre med tapet av roret og de øvrige tap som oppsto ved det nye havari. Disse tap ble av Høyesterett fordelt mellom krigsassurandøren for 1945 og sjøassurandøren for 1946, med henholdsvis 60 % og 40 %.

Hektor-dommen har vært gjenstand for sterk diskusjon, jfr. særlig Rein og Halvorsen i AfS 3.257 og 271. Det har vært en utbredt mening at løsningen forsikringsteknisk sett er lite heldig. Det har vært anført at systemet gjør det vanskeligere for assurandøren å avsette de nødvendige reserver for det enkelte forsikringsår. I tillegg til de ureparerte skader som han kjenner og kan vurdere omfanget av, må assurandøren også ta hensyn til at et skip kan ha uoppdagede skader som han svarer for og som senere kan bli medvirkende årsak til betydelige havarier. Avgjørelsen av spørsmålet om og i hvilken utstrekning den latente skade har vært en medvirkende årsak til et senere havari er usikker, og kan føre til vanskelige prosesser. Samtidig har det vært understreket at man ikke oppnår noen vesentlige fordeler gjennom en så detaljert granskning av de bakenforliggende årsaker til hvert enkelt havari. Det som trenges, er først og fremst klare og lett håndterlige regler om hvilken assurandør som skal erstatte hver enkelt skade.

Særlige vanskeligheter har prinsippet voldt når et skip er utsatt for havari relativt kort tid etter at det er levert, og man kan tilbakeføre havariet til en latent skade som oppsto ved et uhell i byggetiden. Hvis man skulle følge Hektor-dommen i en slik situasjon, ville den nye assurandør kunne helt eller delvis fralegge seg ansvaret, mens det på den annen side ville være tvilsomt om bygge-assurandøren heftet overfor bestilleren. I praksis har man ikke tilbakeført tapet, men det har voldt store vanskeligheter å finne en holdbar begrunnelse for å la assurandøren på havaritiden bære det.

Det var enighet i komitéen om at man for fremtiden burde søke å unngå de uheldige konsekvenser av Hektor-dommen, men det var uenighet om hvordan reglene burde utformes. Man kan gå to veier.

En mulighet er å fastslå som hovedregel at assurandøren svarer for tap som oppstår i forsikringstiden, forutsatt at det skyldes en fare som forsikringen omfatter. Denne regel må i tilfelle suppleres med en regel om at tapet skal tilbakeføres til den tidligere assurandør hvis det ved forsikringstidens begynnelse var åpenbart at det måtte inntre, jfr. de to ovennevnte eksempler fra Grundts motiver. I et slikt tilfelle ville nemlig sikrede ikke kunne få fornyet sin forsikring med mindre det var på det rene at den tidligere assurandør skulle bære de tap som man forutså. Den annen mulighet er å beholde formuleringen fra 1930 (at det er tilstrekkelig at «faren har rammet» i forsikringstiden), men utelukke Hektor-løsningen ved en særskilt bestemmelse. Denne bestemmelse må gå ut på at selv om faren har rammet i forsikringstiden, skal assurandøren ikke være ansvarlig for senere inntredende tap dersom faren bare har gitt seg utslag i en latent skade som ikke var kjent ved utløpet av forsikringstiden. Det senere tap må i så fall bæres av den assurandør i hvis forsikringstid det oppstår.

Til fordel for den første metode kan anføres at den antagelig stemmer best overens med de regler som praktiseres i andre land. At «tapet oppstår» er et klarere kriterium enn at «faren rammer». Fra assurandørens synspunkt er det naturlig at ansvarsområdet er de tap som oppstår i forsikringstiden; de inntretne tap kan han konstatere og ta hensyn til ved årsoppgjøret, i motsetning til de farer som måtte «ha rammet» i løpet av året. Også for sikrede er den mest praktiske løsning at han må holde seg til den aktuelle assurandør på det tidspunkt da tapet oppstår; en tilbakeføring til en tidligere assurandør vil lett by på pro-

blemer utenfor de situasjoner hvor det ved årsskiftet er åpenbart at tapet vil oppstå.

Til fordel for den annen metode kan anføres at formuleringen i Pl. 1930 er kjent og innarbeidet i praksis, og at det kan volde store vanskeligheter for besiktellesmenn og for assurandørenes oppgjørsavdelinger hvis man skal innføre en ny og uprøvd formulering på et så sentralt punkt i forsikringsvilkårene. Hertil kommer at det sannsynligvis gir en adekvat beskrivelse av det som skjer i praksis når man krever at «faren skal ha rammet» i forsikringstiden. Ved ethvert havari må man, som påpekt av Grundt, gå bakenfor havariet og undersøke hva som er den reelle årsak til det. Det kan riktignok undertiden være vanskelig å avgjøre hvor sterkt fareinnslaget må være for at faren kan sies «å ha rammet», men på dette punkt har man en innarbeidet praksis, og vanskelighetene har ikke vært særlig fremtredende under herredømme av Pl. 1930.

Fra enkelte hold har det også vært fremholdt at valget mellom de to metoder har større teoretisk enn praktisk interesse. De materielle løsninger vil stort sett bli de samme uansett hvilken formulering man velger. Det er da av underordnet betydning om man sier at assurandøren svarer for de tap som oppstår i forsikringstiden, men med adgang til å tilbakeføre visse tap til en tidligere assurandør, eller man sier at assurandøren svarer for tap som skyldes at faren har rammet i forsikringstiden, men med adgang til å avskjære ansvaret for visse tap som først oppstår etter utløpet av forsikringstiden.

Efter inngående drøftelser i Komitéen kom man til at man burde velge den annen metode. Formuleringen i Pl. 1930 § 34 nr. 1 er opprettholdt, med en tilføyelse som tar sikte på å utelukke den konsekvens som ble trukket i H e k t o r - dommen.

Et meget viktig moment ved utformningen av reglene er at partene i forsikringsforholdet ikke må ha mulighet for å øve innflytelse på hvilken av to suksessive assurandører som skal bære et tap. Dette gjelder særlig for de skaders vedkommende som vanskelig kan henføres til noen bestemt, ytre begivenhet, og hvor selve oppdagelsen av skaden ofte må ansees som «havariet». Hvis sikrede blir oppmerksom på en begynnende skade (f. eks. en sprekkdannelse i propeli-akselen) må han ikke ha mulighet for å skyve dekningen av denne skade over på en fremtidig assurandør. Han ville da ha en nærliggende fristelse til å fornye forsikringen med lavere franchise eller på bedre vilkår forøvrig. Tilsvarende betraktninger kan anføres for assurandørens vedkommende: hvis han under en besiktelse henimot slutten av forsikringstiden blir oppmerksom på at «faren har rammet» i den forstand at en større maskinskade er under utvikling, vil han kunne være fristet til å holde sin viten for seg selv og avslå fornyelse av forsikringen. Såsant det var kjent for noen av partene at «faren hadde rammet» i den tidligere forsikringsperiode, må man derfor bruke prinsippet i H e k t o r - dommen. Bare hvis skaden er helt ukjent, bør den nye assurandør ta den fulle risiko for eventuelle nye havarier.

Når det gjelder den nærmere utformning av paragrafen, skal bemerkes: Første ledd inneholder den almindelige hovedregel, hvorefter assurandørens ansvar er betinget av at en fare som forsikringen omfatter, har «rammet» interessen i forsikringstiden. Svært ofte vil det at faren rammer, være identisk med at det inntreffer et havari. Men det kan også tenkes at faren har rammet selv om det ennå ikke kan sies å være inntruffet noe havari. Dette vil bl. a. være tilfellet i de ovennevnte eksempler fra Grundts motiver til Pl. 1930, hvor skipet vel er «rammet av sjøfare» ved årsskiftet (brann, innefrysing), men hvor det ennå ikke kan sies å ha vært utsatt for havari.

For dekningen av den skade som oppstår i det øyeblikk «faren rammer» («primærskaden»), er det uten betydning om skaden blir oppdaget straks eller først på et senere tidspunkt. Ansvaret for denne skade skal i ethvert tilfelle tilbakeføres til den assurandør som bar risikoen da skaden oppsto. Planen støtter seg på dette punkt til sikker rett både i Norge og i andre land.

Hovedregelen i paragrafens 1. ledd vil, hvis den ikke blir undergitt noen reservasjon, føre til at vedkommende assurandør helt eller delvis må svare for andre tap som sikrede blir påført i fremtiden, og som står i årsakssammenheng med at «faren har rammet» i vedkommende assurandørs forsikringstid. I mange situasjoner vil dette være den riktige løsning, således hvor det i forsikringstiden er inntruffet en begivenhet som pådrar sikrede erstatningsansvar, og tredjemanns tap først oppstår på et senere tidspunkt. Tilsvarende gjelder hvor skipet ved forsikringstidens utløp befinner seg i sjøen med havariskader som man kjenner til, og som blir opphav til nye skader før skipet kommer i havn. I denne siste situasjon vil forøvrig regelen om forlengelse av forsikringen i § 157 avskjære tvist om årsaksforhold vedrørende de senere inntredende skader. Paragrafens 2. ledd tar imidlertid sikte på å avskjære assurandørens ansvar for de fremtidig inntredende tap i situasjoner av samme type som H e k t o r -tilfellet, nemlig hvor faren har påført skipet en latent svakhet eller skade som man ikke er oppmerksom på.

Den nye assurandør skal etter Planen bære risikoen for tap som skyldes svakhet eller skade som «er ukjent» ved begynnelsen av forsikringstiden. At svakheten er «ukjent», innebærer at hverken assurandøren eller sikrede har kjennskap til den. På sikredens side må det her skje identifikasjon med en større krets av personer enn det er vanlig i sjøforsikringen, jfr. bl. a. § 59. Det er ikke nok at sikrede selv ikke vet om skaden, hvis den ved utløpet av forsikringstiden var kjent av en person som hadde plikt til å innrapportere forholdet. Hvis således en begynnende sprekkdannelse i akselen er kjent av maskinbefelet, men ikke innrapportert til rederiet, må utskiftningsomkostningene og eventuelle konsekvenstap bæres av den tidligere assurandør, og ikke av den i hvis forsikringstid utskiftningen finner sted. Denne løsning er nødvendig for å motvirke et eventuelt svikaktig samarbeid mellom rederiet og mannskapet, i den hensikt å skaffe bedre forsikringsdekning før assurandøren kommer inn i bildet. Derimot skulle det ikke være grunn til å legge vekt på at skaden tilfeldigvis har vært kjent av et underordnet medlem av besetningen som ikke er klar over betydningen. Uttrykket «er ukjent» er valgt med sikte på at man i praksis på dette punkt kan velge den løsning som såvel i det individuelle tilfelle som generelt sett fremmer formålet med regelen, nemlig å motvirke illojale fortielser i forholdet mellom partene i forsikringsavtalen.

Hvis det blir bragt på det rene at skaden ved utløpet av forsikringstiden var kjent av sikrede eller av en person som han i denne sammenheng må identifiseres med, skal også ansvaret for konsekvenstapet føres tilbake til den gamle assurandør. Har sikrede svikaktig fortiet skaden, risikerer han at denne assurandør kan påberope seg 6-månedersfristen for anmeldelse av havariet i § 107. Når dette er tilfellet, må assurandøren kunne avslå å erstatte ikke bare primærskaden, men også de senere konsekvenstap. De praktiske tilfelle av tilbakeføring vil vel imidlertid forekomme hvor man har vært fullt oppmerksom på den latente skade, men skipet har fått tillatelse til å seile en tid før reparasjonen blir foretatt. Man oppdager f. eks. en begynnende sprekkdannelse i propellaksel eller maskinfundament, og sikrede får pålegg om å la reparasjonen utføre innen 6 måneder. Oppstår det et brudd i delen før den er blitt reparert, men etter utløpet av forsikringstiden, skal den gamle assurandør erstatte såvel utskiftningen som konsekvenstapet.

Er skaden ukjent for alle ved den nye forsikrings begynnelse, er det den nye assurandør som skal bære ansvaret for de konsekvenser skaden får ved at den blir årsak til et nytt havari. Dette er uttrykt slik at skaden skal «ansees... som en sjøfare som har rammet skipet ved havariet». Denne formulering gir blant annet uttrykk for det syn som antagelig er realistisk, at assurandøren nettopp overtar risikoen for skipet med de ukjente feil, mangler og svakheter som det måtte være befengt med.

Det ligger en viktig realitet i at den latente skade skal ansees som «sjøfare»

som rammer skipet ved det nye havari. Uansett hva skaden opprinnelig skyldtes, er det assurandøren mot sjøfare som bærer risikoen for at den senere blir årsak til et nytt havari. En oppdaget krigsskade (jfr. Hektor-tilfellet) går således over til å representere almindelig sjøfare ved overgangen til en ny forsikring. Også dette harmonerer med det synspunkt at det er selve skipet, med dets ukjente feil og mangler, som utgjør sjøassurandørens risiko. En lignende transformering av skaden kan også tenkes å skje i forholdet mellom to suksessive assurandører mot sjøfare. Sett at skipet i 1960 har vært utsatt for et strandings-tilfelle som påfører det en ukjent skade. I 1961 går rederiet over til dekning på strandingsvilkår. Når skaden blir opphav til nytt havari i 1961, svarer assurandøren bare for konsekvensene såfremt det nye havari utgjør et strandings-tilfelle. Den gamle skade er m. a. o. løst fra sin opprinnelige årsak, og representerer i relasjon til den nye assurandør et innslag av almindelig sjøfare.

Et særlig spørsmål oppstår hvis den latente skade f. eks. er fremkalt ved et havari som inntraff i 1960, blir oppdaget i 1961 og blir årsak til et nytt havari i 1962. I et slikt tilfelle må det riktige være å fore konsekvenstapet tilbake til den assurandør i hvis forsikringstid svakheten ble oppdaget. 1962-assurandøren skal ikke bære det; han må være beskyttet av den subjektive regel. Og 1960-assurandøren skal ikke bære det; når skaden ikke var oppdaget ved utløpet av hans forsikringstid, skal han være definitivt fri for ansvar for alle de videre tap som skaden kan bli årsak til.

Om tap ved redningsforanstaltninger og andre aksessoriske omkostninger gjelder de samme regler som for den egentlige skade som skipet blir tilføyet ved det nye havari. I den utstrekning ansvaret for skadene tilbakeføres til en tidligere assurandør, må denne også bære redningsomkostninger o. l. som påløper i forbindelse med havariet.

§ 19. Hovedregel om sikredes bevisbyrde.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 45, 1. pkt.

Bestemmelsen handler om bevisbyrden, dvs. hvilken av partene som bærer risikoen for at et bestemt faktisk forhold ikke kan opplyses. Hvis dommeren, etter at han har vurdert alle de bevis som er fremlagt i saken, ikke finner det ene faktum mer sannsynlig enn det annet, skal tvilen gå ut over den part som har bevisbyrden på vedkommende punkt.

Bestemmelsen bygger på de almindelige prinsipper om bevisbyrden i forsikringsforhold. Det er sikker sedvanerett at sikrede har bevisbyrden for at han har en interesse som kan være gjenstand for forsikring, at denne interessen er rammet av et tap som følge av en fare som forsikringen omfatter, og for tapets omfang.

Sikredes bevisbyrde omfatter også det faktum at faren har rammet på en tid da assurandøren bar risikoen, jfr. § 18. Når man oppdager en eldre skade, kan man undertiden stå uten sikre holdepunkter for når den oppsto; skaden kan f. eks. like godt være forårsaket av to forskjellige havarier, som er skjedd i forskjellige forsikringsår. I slike tilfelle vil det ikke være rimelig at bevisbyrderregelen i nærværende paragraf brukes mot sikrede av den ene av assurandørene med mindre det er på det rene at også den annen assurandør vil respektere avgjørelsen. Er begge forsikringer tegnet på norske vilkår, vil det neppe oppstå problemer i denne forbindelse, jfr. bl. a. forskuddsregelen i § 91.

Hvis assurandøren vil hevde at tapet skyldes en spesiell årsak som er unntatt i forsikringsvilkårene, f. eks. usjødychtighet, er det assurandøren som har bevisbyrden på dette punkt. Også dette er sikker rett. Man skal imidlertid være oppmerksom på at en rekke av de ansvarsbegrensninger som Planen inneholder, også gir særregler om bevisbyrden. Således pålegger § 38, 1. ledd sikrede bevisbyrden for at et havari ikke skyldes farer som skipet har vært utsatt for mens

det har vært utenfor fartsområdet. Se i denne sammenheng også §§ 26, 2. ledd, 32, 2. ledd, 42, 3. ledd, 45, 2. ledd, 2. pkt., 46, 2. ledd, 49, 1. ledd, 54 m. fl.

De særlige problemer som oppstår når det er uvisst om et tap skyldes sjøfare eller krigsfare, er behandlet nedenfor under § 23.

§ 20. Samvirke mellom flere farer.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 34 nr. 2, 1. ledd.

Det er et generelt problem i forsikringsretten i hvilken utstrekning assurandøren skal være ansvarlig når den begivenhet som volder tapet, er fremkalt ved et samvirke mellom farer som forsikringen omfatter, og farer som faller utenfor dekningen. På bakgrunn av den praksis som Høyesterett siden århundreskiftet har fulgt i saker hvor en ulykkesforsikret person har avgått ved døden dels som følge av ulykke, dels som følge av sykdom, har man slått fast at norsk forsikringsrett bygger på den såkalte «hovedårsaksalære» (se særlig Rt. 1901.706, 1904.600 og oversikten i Rt. 1933.931). Denne lære innebærer at man skal undersøke hvilken fare som utgjør «den viktigste årsaksfaktor», «det dominerende fareinnslag». Hele tapet skal henføres til den fare som således utpekes som hovedårsaken. For sikrede betyr dette at han enten får full dekning eller ingen, alt etter hvor fremtredende innslaget av de forsikrede farer har vært.

I saker fra ulykkesforsikringen må det sies at det har vært en klar tendens i rettspraksis til å anse ulykken som hovedårsak, såsant den har medvirket med rimelig styrke og satt sitt preg på hendelsesforløpet. At domstolene i tvilstilfelle lett vil komme til den løsning at assurandøren er ansvarlig, vil være kjent også fra andre typer av konflikter. Det er derfor mulig at den «hovedårsaksregel» som anvendes i praksis utenfor sjøforsikringen, blir bedre karakterisert om man sier at assurandøren må bære det fulle ansvar såfremt en fare som forsikringen omfatter, har vært en nødvendig utløsende faktor og har medvirket til tapet i så sterk grad at det synes rimelig å la sikrede få nytte godt av det vern som forsikringen var ment å skulle gi.

I sjøforsikringen melder problemet med de samvirkende årsaker seg i tre situasjoner, nemlig

- (1) når tapet skyldes dels farer som forsikringen omfatter, dels farer som er unntatt fra dekningen ved objektive fareunntak. Det mest praktiske er samvirke mellom sjøfare og krigsfare, men man kan også nevne det tilfelle (fra kaskoforsikringen) at en del blir skadet dels fordi den er feilkonstruert, dels på grunn av påkjønning ved et havari,
- (2) når tapet dels skyldes farer som forsikringen omfatter, og dels forhold som sikrede på grunn av sitt subjektive forhold selv må bære risikoen for (uopplyste risikofaktorer, usjødychtighet som sikrede kjente til, grove forsømmelser fra sikredes side under redningsarbeidet),
- (3) når tapet skyldes innslag av forsikrede farer i flere forsikringsår. Skipet blir f. eks. ved havari i 1960 påført en latent skade, og denne skade blir, sammen med et hårdtvær eller annen påkjønning i 1961, årsak til et nytt havari.

Det felt hvor man først ble oppmerksom på problemet og søkte å løse det, var ved samvirke mellom sjøfare og krigsfare. Under den første verdenskrig 1914—18 skjedde det et stort antall havarier av denne art. I den grunnleggende dom (Skotfos-dommen, ND 1916.209) slo sjøretten med tilslutning av Høyesterett fast at hele tapet måtte tilskrives «den faktor som ansees for at være hovedårsaken til ulykken». I de følgende år fikk man en rekke dommer i konflikter mellom assurandørene mot henholdsvis sjø- og krigsfare. Et gjennomgående trekk ved disse avgjørelser var at det skulle et meget sterkt innslag av krigsfare til før domstolene ville anse denne fare som hovedårsaken. Hvis

det fra besetningens side var gjort feil av noen betydning, ble disse feil så godt som alltid ansett som hovedårsak, hvorved havariet i sin helhet kom inn under sjøassurandørens ansvarsområde.

Sjøassurandørene reagerte mot at de på denne måten var blitt påført en vesentlig del av den økning av den maritime risiko som skyldtes krigsforholdene (slukking av fyr, inndragning av sjømerker, konvoiseilas o.l.). Ved planrevisjonen i 1930 var det derfor et nesten enstemmig ønske om å gå over til en fordelingsregel. Ved årsakssamvirke skulle man vurdere det innbyrdes styrkeforhold av de forskjellige fareinnslag, og fordele tapet under hensyn til betydningen av de enkelte årsaksfaktorer. I stedet for et valg mellom to ytterløsninger (enten A eller B ansvarlig for hele tapet) fikk man på denne måten en hel skala av mellomløsninger, og kunne i hvert enkelt tilfelle velge den fordeling som man syntes harmonerte best med de konkrete omstendigheter i saken. Regelen ble formulert slik (Pl. 1930 § 34 nr. 2, 1. ledd):

«Hvis skaden er forårsaket ved et samvirke mellom flere forskjellige farer, og en eller flere av disse farer faller utenfor forsikringen, fordeles skaden forholdsmessig over de enkelte farer efter den innflytelse hver av dem må antas å ha øvet på skadens inntreden og omfang, og assurandøren svarer kun for den del av skaden, som blir henført til de farer forsikringen omfatter.»

Det fremgår klart av forarbeidene til Pl. 1930 at den konflikt som man tok sikte på å regulere ved fordelingsregelen, var konflikten mellom assurandørene mot henholdsvis sjø- og krigsfare. Fordelingsregelen i Pl. 1930 § 34 nr. 2 fikk imidlertid en helt generell form, og skulle anvendes i ethvert tilfelle av samvirke mellom forsikrede og uforsikrede farer, medmindre det motsatte fremgikk av andre bestemmelser i Planen. Som hovedregel skulle derfor fordelingsprinsippet brukes overalt hvor en ansvarsbegrensning var formulert som en ren kausalitetsregel. Som eksempler på slike ansvarsbegrensninger kan nevnes reglene i Pl. 1930 § 62 (usjødøktighet), § 64 nr. 2 og 3 (tollsvik fra mannskapets side, transport av kontrabande), § 76 nr. 4 («feil, mangler eller svakheter ved en enkelt del»), § 77 II B (c) (diverse skadeårsaker unntatt for så vidt angår tap av fortøyningsgods o.l.) m. fl., foruten selvsagt § 42 nr. 1, 1. ledd (krigsfareunntaket).

Pl. 1930 inneholdt imidlertid også en rekke regler som satte fordelingsregelen ut av kraft. Dette gjaldt først og fremst de ansvarsbegrensninger som knyttet seg til forsømmelser fra forsikringstagerens eller sikredes side, og hvor de tilsvarende regler i FAL foreskriver at den såkalte «kausalitetsregel» skal brukes i sjøforsikringen. Formuleringen i Pl. 1930 var som regel at assurandøren bare svarte i den utstrekning det ble godtgjort at det unntatte faremoment (forsømmelsen) «ikke har hatt nogen innflytelse på erstatningstilfellets inntreden eller på skadens omfang». Det ble imidlertid brukt også andre formuleringer (se f. eks. § 27 A, 3. ledd og § 31, 2. ledd, jfr. nedenfor). Hvis altså forsømmelsen hadde hatt noen kausal betydning og bidradd til at et bestemt tap hadde kunnet oppstå, var assurandøren helt uten ansvar for dette tap. Slike regler fantes bl. a. i Pl. 1930 § 9 nr. 1 (faremomenter som forsikringstageren uaktsomt har fortiet ved tegningen), § 27 A, 2. ledd (forsettlig fremkalte eller fortiede fareendringer, jfr. § 28), § 27 A, 3. ledd (farer som virket mens forsikringen var suspendert under en overskridelse av fartsområdet), § 31, 2. ledd, jfr. § 63 (overtredelse av sikkerhetsforskrifter), m. fl. Det fremgår av motivene at denne begrensning av rekkevidden for fordelingsreglene var tilsiktet.

Under den annen verdenskrig 1940—45 ble fordelingsregelen brukt i et meget stort antall saker vedrørende havarier som dels skyldtes krigsfare, dels almindelige sjøfarer. Spørsmålene er utførlig behandlet av Bugge i Afs 1.1 fig. For de skips vedkommende som seilte i tyskkontrollerte farvann, måtte fordelingsspørsmålet avgjøres ved prosess i ca. 100 saker; i det overveiende antall tilfelle av den voldgiftsrett som ble etablert med hjemmel i Pl. 1930 § 34 nr. 2,

2. ledd. I praksis brukte man mest fordelingsbrøkene $\frac{3}{4}$, $\frac{2}{3}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{4}$, men også i en viss utstrekning andre brøker. Det totale skadebeløp ved de havarier hvor det fra en av sidene ble påstått fordeling, var ca. 36,6 mill. kroner, som totalt sett ble delt med meget nær like deler mellom de to assurandørgrupper. Til sammenligning kan nevnes at de samlede utbetalinger fra Den norske krigsforsikring for skip beløp seg til ca. 163 mill. kroner for hjemmeflåtens vedkommende. Det foreligger ingen fremstilling av hvordan fordelingsoppgjøret artet seg for den del av flåten som under krigen var rekvirert av Nortraship.

I hvilken utstrekning fordelingsregelen er blitt brukt utenfor krig/sjø-situasjonen, er det vanskelig å danne seg noe sikkert bilde av. Den har ikke vært anvendt av domstolene i noen særlig utstrekning (jfr. dog H e k t o r-dommen, ND 1950.458 NH, hvor fordeling ble gjennomført ved farer som hadde virket i forskjellige forsikringsår). Meget tyder imidlertid på at regelen er glidd inn i den almindelige rettsbevissthet, og at den relativt ofte blir brukt i de praktiske forsikringsoppgjør.

Under revisjonsarbeidet var det overveiende stemning for å beholde den «frie» fordelingsregel ved årsakssamvirke. Det ble pekt på at den er innarbeidet i praksis og er vel kjent av assurandører, besiktelsesmenn og andre som arbeider med erstatningsoppgjørene. Den åpner mulighet for å komme frem til kompromissløsninger ved havarier hvor årsaksspørsmålet ellers lett kunne bli satt på spissen. Man skal heller ikke se bort fra en utbredt oppfatning — som kanskje særlig finnes i assurandørkretser — at fordelingsregelen gir en «rettferdig» løsning av årsaksspørsmålene. Nærværende paragraf inneholder derfor en regel som innholdsmessig er helt identisk med Pl. 1930 § 34 nr. 2, 1. ledd. Den får i prinsippet anvendelse i alle tilfelle av årsakssamvirke. Den praktisk viktigste situasjon — samvirke mellom sjøfare og krigsfare og lignende farer — er imidlertid undergitt en særskilt regulering i § 21.

Som nevnt ovenfor, ble fordelingsregelen i Pl. 1930 bare gitt meget begrenset anvendelse i tilfelle av samvirke mellom forsikrede farer og faremomenter som var hitført ved forsømmelser fra forsikringstagerens eller sikredes side. Her var løsningen på en rekke punkter at ethvert innslag av forsømmelse i årsaksforholdet førte til fullt rettstap for sikrede. Begrunnelsen for denne strenge regel var hensynet til prevensjonen. Under revisjonsarbeidet var det imidlertid enighet om at den almindelige fordelingsregel burde få uinnskrenket anvendelse også i disse situasjoner. Sannsynligvis vil prevensjonshensynet bli vel så godt ivaretatt på denne måten som under herredømme av den tidligere regel. Hvis dommeren bare har valget mellom å gi sikrede full erstatning eller ingen erstatning, vil han naturlig nok kvie seg for å legge vekt på forsømmelsen hvis den ikke er av særlig graverende art eller har vært helt dominerende som årsaksfaktor. Resultatet vil lett bli at han ikke «finner det bevist» at sikrede har opptrådt uaktsomt, eller at feilen har hatt noen innflytelse på havariet. Det er en kjent sak at reglene om assurandørens sanksjoner mot forsømmelser i den almindelige del i Pl. 1930 ble brukt i meget liten utstrekning. Dette kan selvsagt skyldes at forsikringstagerne meget sjelden gjør seg skyldige i forsømmelser som kan få betydning etter forsikringsvilkårene, men det er ikke utenkelig at en medvirkende årsak har vært at assurandørene ikke har kunnet påberope seg reglene uten samtidig å berøve sikrede hele hans forsikringsdekning. På disse områder vil fordelingsregelen åpne adgang til via årsaksbedømmelsen å gjennomføre passende fradrag i erstatningen som reaksjon mot forsømmelser. Det kan innvendes at regler av denne art vanskelig kan funksjonere i praksis uten domstolsavgjørelser. Men til dette er å si at relevante forsømmelser tross alt hører til sjeldenhetene, og når de forekommer, kan det nettopp være nyttig at forholdet blir bedømt av en domstol, med den publisitet som dette gir.

På denne bakgrunn er alle de regler i Planen som retter seg mot forsømmelser fra forsikringstagerens eller sikredes side, utformet som rene årsaksregler, og må suppleres med fordelingsregelen i nærværende paragraf.

Det tredje område hvor det kan bli aktuelt å bruke fordelingsregelen, er når havariet skyldes et samvirke mellom farer som har rammet interessen i forskjellige forsikringsperioder. Dette problem har vært gjenstand for inngående drøftelser, og løsningen følger av de særlige regler som det er gjort rede for under § 18.

§ 21. Samvirke mellom sjøfare og krigsfare.

Paragrafen er ny.

Det er et ubestridt faktum at det var den «frie» fordelingsregel som førte til den store prosesshyppighet i forholdet mellom krigs- og sjøassurandørene under den annen verdenskrig. Fordi hvert enkelt tilfelle skulle bedømmes etter sin egenart, hadde det vanskelig for å utvikle seg supplerende rettssetninger gjennom domspraksis. Man fikk ikke — som under den første verdenskrig — utkrystallisert visse typetilfelle som ble å henhøre enten til den ene eller til den annen assurandørs ansvarsområde. I stedet ble hver eneste sak i noen grad en tvilsom sak, fordi man ikke kunne forutsi nøyaktig hvilken prosentdel av tapet som domstolen ville henhøre til henholdsvis krigs- og sjøfare. At det totalt sett meget nær skjedde en likedeling av tapene, har også bidradd til å festne den oppfatning at et noenlunde tilsvarende økonomisk resultat kunne ha vært nådd på en enklere og billigere måte. Det var derfor enighet om at man for konflikt-situasjonen krig/sjø burde ha en årsaksregel som var lettere å praktisere.

Den løsning man er blitt stående ved, og som inneholdes i nærværende paragraf, går ut på at man ved samvirke mellom krigsfare og sjøfare i prinsippet skal bruke hovedårsaksregelen. Dette er uttrykt ved at hele tapet skal ansees forårsaket av den fare-gruppe som har vært den «dominerende årsak». Hvis anvendelsen av denne regel volder tvil — hvis det m. a. o. er vanskelig å si at en av faregruppene er «dominerende» — skal det skje en likedeling av tapet.

Ved sammenligningen mellom styrken av de to fareinnslag må man ha for øyet at forsikringene mot sjø- og krigsfare er to likestilte forsikringsarter, som ethvert rederi vil ha, eller i hvert fall vil ha adgang og oppfordring til å tegne. Det er derfor ingen grunn til her å operere med en slik «hovedårsaksregel» som sannsynligvis praktiseres av domstolene i ulykkesforsikringen, jfr. foran under § 20. Dette får særlig betydning i situasjoner hvor den ene forsikring av en eller annen grunn mangler. Avgjørelsen må m. a. o. treffes uten hensyn til om rederiet skulle ha unnlatt å tegne krigsforsikring.

Det er vanskelig å si noe generelt om i hvilken utstrekning man skal bruke fordelingsregelen i paragrafens 2. punktum. Den kan få en større eller mindre slagvidde alt etter hvilken overvekt man krever for at et fareinnslag skal ansees som «dominerende». Når dette ord er valgt, ligger det i dette en klar forutsetning om at det må en relativt betydelig overvekt til. Det er ikke nok at man — kanskje under tvil — kommer til at det ene fareinnslag er noe sterkere enn det annet. Sett i relasjon til fordelingsoppgjørene under herredømme av Pl. 1930 kan man kanskje si at det bør skje likedeling hvis man ville ha valgt en fordeling i forholdet 60/40, men ikke hvis resultatet ville ha blitt 75/25 eller mer. I grenseområdet må avgjørelsene nødvendigvis bli skjønnspregede, men det er grunn til å tro at det skjønn som den nye regel gir anvisning på, i mindre grad vil gi partene oppfordring til å bringe spørsmålet inn for domstolene.

Fordelingsregelen er også undergitt en annen begrensning i forholdet mellom krigs- og sjøforsikringen. I likhet med Pl. 1930 henfører den nye Plan visse typer av tap til krigsassurandørens ansvarsområde uansett om sjøfare har vært en medvirkende årsak, jfr. § 22. Når det foreligger et slikt tap, blir det hverken tale om å anse sjøfaren som dominerende årsak, eller foreta en likedeling av ansvaret. De nærmere enkeltheter i forbindelse med regelen er behandlet nedenfor under § 22.

Ved anvendelsen av de spesielle årsaksregler i krig/sjø-konflikten skal man for reparasjonsomkostningenes vedkommende bare ta hensyn til de fareinnslag som har gjort seg gjeldende før vedkommende havari, og hatt betydning for de fysiske skader skipet er tilføyet. Man skal således ikke ta hensyn til den for- dyrelse av reparasjonsarbeidet som krigsforholdene medfører, uansett om pris- stigningen var et faktum på havariteten eller først er inntruffet senere (jfr. ND 1943.417 NV H a a r f a g r e). I motsatt fall ville krigsassurandøren kunne bli pålagt å bestride 50 % av utbedringen av et rent sjøhavari, såfremt prisstig- ningen på reparasjonsarbeider hadde vært tilstrekkelig stor.

§ 22. Tap som i sin helhet ansees forårsaket av krigsfare.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 42 nr. 1, 1. pkt., jfr. nr. 2.

Som tidligere nevnt var en av de metoder som Pl. 1930 brukte ved grense- dragningen mellom krigs- og sjøassurandørenes ansvarsområder, at de såkalte «krigsskader» i sin helhet ble båret av krigsassurandøren. Hvis en skade etter sin art var en «krigsskade», skulle det ikke skje noen fordeling, selv om sjøfare var en medvirkende årsak til tapet. I Pl. 1930 § 42 nr. 2 var «krigsskader» definert som «skader som etter sin art eller nærmeste årsak er særegne for krigstilstan- den, og som man derfor ikke behøver å regne med ved sjøforsikring i fredstid». Derefter fulgte en oppregning i fire punkter. Punkt a) nevnte skade direkte for- årsaket av våpen, punkt b) annen forsettlig ødeleggelse med ren krigsmotivering, punkt c) prisedømmelse og annen krigsmotivert konfiskasjon, og punkt d) midlertidige krigsmotiverte forføyninger som forårsaker inntekts- eller formues- tap eller omkostninger. Det fremgikk klart av teksten at oppregningen bare var ment å skulle gi eksempler; noen antitetisk fortolkning skulle derfor ikke skje.

Siden Planen tar sitt utgangspunkt i hovedårsaksregelen ved samvirke mellom krigsfare og sjøfare (§ 21), er behovet for slike regler vesentlig mindre enn etter Pl. 1930. Det er nemlig utenkelig at ikke krigsfaren vil bli ansett som «dominerende årsak» ved ødeleggelse eller inngrep som nevnt i Pl. 1930 § 42 nr. 2, punkt b)---d). Derimot kan det vel tenkes at en skade som volder av våpen eller andre krigsmidler, kan ha så sterk sammenheng med sjøfare at man kunne komme frem til en likedeling dersom man ikke hadde særlige regler. Man kan f. eks. tenke seg at skipet får maskinhavari og blir drevet av strøm og vind inn i et minefelt som besetningen har fullt kjennskap til. Med sikte på dette og lig- nende tilfelle er det i nærværende paragrafs litra (a) fastslått at krigsfaren skal ansees som dominerende årsak når «skipet er blitt skadet ved bruk av våpen eller andre krigsmidler», og denne bruk enten er krigsmotivert eller skjer under militærøvelser i fredstid.

Bestemmelsen kommer bare til anvendelse når bruken av krigsmidlet er den direkte og umiddelbare årsak til skaden på skipet. Rammer skaden f. eks. en dokk, og skipet derefter blir skadet av tidevannet, kan det vel tenkes at krigs- faren blir ansett som dominerende skadeårsak etter § 21, men ikke etter nær- værende paragraf.

Paragrafen får tilsvarende anvendelse for de andre forsikringer som knytter seg til skipet. Blir skipet på grunn av skaden forhindret fra å oppfylle et certe- parti, skal krigsfaren ansees som dominerende årsak til frakttapet ikke bare når skipet går totalt tapt eller blir kondemnert, men også ved en hevning av fraktavtalen som assurandøren svarer for etter § 250 (e).

Det kan undertiden stille seg noe tvilsomt hva som er «krigsmidler», se f. eks. ND 1946.225 NV A n n f i n (skade ved kollisjon med ubåt i aksjon ansett som «krigsskade» etter Pl. 1930 § 42 nr. 2), ND 1944.33 NV V e s t r a (skade forår- saket av paravanfestet på det krigsfartøy som skipet kolliderte med, ikke ansett som «krigsskade») og ND 1947.465 NV R o g a l a n d (skade som følge av eks- plosjon i sprengstoff som et annet fartøy førte til tyske befestningsanlegg, ikke

ansett som «krigaskade»). Også dette spørsmål vil imidlertid få mindre praktisk betydning efter at man har knesatt hovedårsaksregelen som utgangspunkt ved samvirke mellom sjø- og krigsfare.

Hvis krigsmidlet etterlater en latent skade som først blir oppdaget i et senere forsikringsår, må selve skaden selvsagt erstattes av krigsassurandøren i det år den oppsto. Men i forhold til de ytterligere tap som den latente skade blir opphav til, må den etter § 18 ansees som en ordinær sjøfare som rammer skipet ved havariet.

Efter nærværende paragrafs litra (b) skal krigsfaren også ansees som dominerende årsak når tapet «skyldes at skipet som følge av krig eller krigslignende forhold får fremmed mannskap ombord, som helt eller delvis berøver føreren den frie ledelse av skipet». I slike tilfelle ble etter Pl. 1930 forsikringen mot sjøfare suspendert, og den fulle risiko lagt over på assurandøren mot krigsfare (§ 42 nr. 1, 2. ledd, jfr. § 43 nr. 1, 2. ledd). Man fant det imidlertid tilstrekkelig å beskytte sjøassurandøren ved en regel som tar hensyn til årsaksforholdet, dog slik at krigsassurandøren bærer det fulle ansvar såsant det er på det rene at det fremmede mannskaps disposisjoner har vært en medvirkende skadeårsak. Men hvis havariet utelukkende skyldes «sivile» årsaker, f. eks. et hårdtvær på en åpen havstrekning som skipet under enhver omstendighet måtte ha passert, skal sjøassurandøren bære ansvaret.

Begrepet «fremmed mannskap» er inngående belyst i rettspraksis fra den annen verdenskrig (se særlig ND 1943.452 NV Ringar). Det må i prinsippet bero på en konkret vurdering av de fremmede personers instruks og opptreden om det kan sies at de «helt eller delvis berøver føreren den frie ledelse». Hvis skipet efter påbud fra vedkommende myndigheter får ombord en tvangslos eller en minelos i et farvann hvor krigsfaren gjør seg gjeldende, kommer ikke nærværende paragraf til anvendelse bare av den grunn at losen har myndighet til å angi seilingskursen. Gjør losen en feil, med den følge at skipet grunnstøter, må man bruke de vanlige årsaksregler. Det «fremmede mannskap» må være satt ombord for å utøve en kontroll som omfatter mer enn å sikre skipets navigasjon. Hensikten kan f. eks. være å påse at skipet går inn til en kontrollhavn, eller hindre at det unnviker til fienden.

Pl. 1930 § 42 nr. 1, 2. ledd talte om «den frie ledelse av skibets navigering eller manøvrering», mens denne Plan bruker uttrykket «den frie ledelse av skipet». Det siste uttrykk omfatter noe mer; man kan f. eks. tenke seg at det fremmede mannskap griper inn i behandlingen av lasten, med den følge at det oppstår skade på skipet eller tap av annen art som omfattes av forsikringen. Bestemmelsen kommer til anvendelse også i slike tilfelle.

Efter Pl. 1930 § 42 nr. 1, 2. ledd måtte det fremmede mannskap være kommet ombord «i anledning av en krig som er brutt ut, eller som truer med at bryte ut», mens den nye Plan bruker uttrykket «som følge av krig eller krigslignende forhold». Noen stor realitetsforskjell er det neppe, men den nye formulering markerer at det avgjørende ikke er faren for at en ny krig skal bryte ut, men hvor ekstraordinær tilstanden er på det sted hvor det fremmede mannskap blir satt ombord. «Krigslignende forhold» kan derfor foreligge også ved revolusjoner, lokale oppstander o. l.

Bestemmelsen i paragrafens litra (c) tilsvarer § 6, 2. ledd i Krigskaskopolisen, men går noe lenger enn denne bestemmelse. Efter Pl. 1930 § 77 II B e ble ikke båter som tapes eller beskadiges når de henger utsvingt erstattet. Krigskaskoforsikringen påtok seg imidlertid å erstatte tap av eller skade på livbåter som holdes utsvingt på grunn av krigsfaren. § 176 (j) stadfester disse regler, idet det bestemmes at kaskoassurandøren ikke svarer for båter som går tapt eller skades mens de henger utsvingt under gange, medmindre dette (d.v.s. utsvingen) skyldes krigsfare. Som regel vil også sjøfaren medvirke til tapet av en slik livbåt (den blir revet løs eller skadet i hårdtvær), og man kunne derfor lett komme i den stilling at tapet måtte deles efter § 21. Det er imidlertid rimelig å

legge disse tap i sin helhet på krigsassurandøren, i overensstemmelse med praksis under den annen verdenskrig.

Nærværende paragrafs litra (c) omfatter ikke bare tap av eller skade på selve livbåten, men også skade som båten volder på skipet forøvrig, f. eks. på daviter og dekkshus. Derimot kommer regelen ikke til anvendelse på annet tap som mer indirekte skyldtes at båten har hengt utsvingt, f. eks. erstatningsansvar i forbindelse med en kollisjon som helt eller delvis skyldes at en utsvingt livbåt har redusert sikten fra broen. Etter omstendighetene kan imidlertid et slikt tap bli gjenstand for likedeling etter regelen i foregående paragraf.

Hvis en utsvingt båt skader en kran eller et lagerhus ved tillegning langs kai, må ansvaret overfor tredjemann i regelen bæres av sjøassurandøren, idet det vil være en sjomannsmessig feil at ikke båten er svingt inn før tillegningen.

§ 23. Tap som enten skyldes sjøfare eller krigsfare.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 42 nr. 3, 1. ledd og § 43 nr. 2, 1. ledd.

Særlige problemer oppstår når havariet er inntruffet under slike forhold at det er uvisst om det skyldes sjøfare eller krigsfare. De nevnte bestemmelser i Pl. 1930 handlet om skip som er «forsvunnet under slike forhold at det er uvisst om årsaken må søkes i krigs- eller sjøfarer», og fastslo at ansvaret i slike tilfelle skulle fordeles mellom sjø- og krigsassurandørene «under hensyn til de forskjellige muligheter som kommer i betraktning ved årsaksspørsmålets bedømmelse». Det er opplyst at regelen har virket tilfredsstillende for de forsvunne skips vedkommende. Kriteriet «forsvunnet» er imidlertid ikke skarpt, jfr. *Strong-saken* (ND 1954.76 NH), hvor baugen av skipet ble iakttatt en kort stund av forbipasserende fiskere umiddelbart før det sank. Det er også mange andre situasjoner enn ved de «forsvunne» skip hvor det er vanskelig eller umulig å bringe årsakene til havariet på det rene. I disse situasjoner var det lenge uvisst hvilke bevisbyrderegler som skulle anvendes i forholdet mellom sikrede og hans to assurandører. Ved dommen i *Banan-saken* (ND 1956.129 NH) ble det fastslått at fordelingsregelen i Pl. 1930 § 42 nr. 3, 1. ledd skulle brukes analogisk på alle havarier når det er uvisst om tapet skyldes krigsfare eller sjøfare.

Planen stadfester den regel som ble lagt til grunn i *Banan-saken*. Er det umulig å avgjøre om havariet skyldes krigsfare eller sjøfare, skal ansvaret fordeles mellom de to assurandører. Også i denne situasjon er det bare likedeling som kommer på tale, jfr. § 21.

At krigsfaren, henholdsvis sjøfaren, er «den overveiende sannsynlige årsak», vil si at det er en markert større sannsynlighet for at det er denne fare som har forårsaket havariet enn andre farer. Etter Planens regel ville derfor Krigsforsikringen ha måttet bære det fulle ansvar i de tilfelle hvor man under herredømme av Pl. 1930 har lagt en andel på 15 eller 20 % på sjøassurandøren. På den annen side er det ikke en forutsetning for likedelingsregelen at man befinner seg i total uvisshet med hensyn til havariårsaken; en liten overvekt av sannsynlighet den ene eller den annen vei bør ikke føre til at vedkommende assurandør blir pålagt det fulle ansvar.

Kapitel 3. Forsikringstagerens og sikredes forhold.

Kapitlet regulerer virkningen av at forsikringstageren eller sikrede overtrer de plikter som kontraktsforholdet med assurandøren legger på ham. Disse forhold er også undergitt en detaljert regulering i FAL. Lovens bestemmelser er bare tvingende for sjøforsikringen for så vidt angår uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet (FAL § 20) og forsømmelse av redningsplikten (FAL § 52), men Planen følger stort sett lovens regler også hvor disse bare er deklaratriske.

En forsømmelse fra sikredes side vil ofte rammes av flere av Planens bestemmelser samtidig. Således vil både regler om fareendring og om overtredelse av sikkerhetsforskrifter komme til anvendelse hvis sikrede forsømmer å holde den påbudte, periodiske klassebesiktelse, med den virkning at skipet taper sin klasse (se §§ 48 og 31, 2. ledd). I slike tilfelle kan assurandøren i prinsippet bruke den av reglene som fører til det gunstigste resultat for ham. Man kan imidlertid ikke se bort fra at enkelte av de bestemmelser i Planen som regulerer virkningen av spesielle forsømmelser fra sikredes side eller andre forhold, vil bli ansett som uttømmende. Å gi nærmere direktiver om fortolkningen i denne henseende, er ikke mulig.

Avsnitt 1. Forsikringstagerens opplysningsplikt.

Reglene i dette avsnitt stemmer i alle vesentlige punkter overens med FAL §§ 4—9. Reglene om opplysningsplikten er riktignok ikke tvingende i sjøforsikring, jfr. FAL § 10, 1. ledd. Pl. 1930 ga imidlertid forsikringstageren det samme vern som han har etter lovens regler, og den nye Plan gjør ingen endring på dette punkt.

Det er tilføyet en ny regel, nemlig § 30 om assurandørens rett til å få opplysninger fra klassifikasjonsselskapet. Dessuten er særreglene i Pl. 1930 § 11 om tilbakevirkende forsikringer sløyfet. Reglene i denne paragrafs 1. ledd må antas å følge av de øvrige regler om opplysningsplikten, idet forsikringstageren ved en tilbakevirkende forsikring selvsagt må underrette assurandøren om alt han vet om utviklingen av risikoen i det forløpne tidsrom som forsikringen skal gjelde for. Etter Pl. 1930 § 11, 2. ledd løp forsikringen først fra avtaletiden dersom assurandøren ikke hadde fått «behørig opplysninger om avgangstiden». Hvis dette betyr at en unnskyldelig feil fra forsikringstagerens side er nok til å berøve ham dekningen, er regelen for streng, jfr. § 27. Og en tilregnelig forsømmelse på dette punkt vil kunne rammes av de almindelige regler.

§ 24. Opplysningspliktens omfang.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 7 og FAL § 4.

Omfanget av opplysningsplikten er angitt noe anderledes enn i FAL og Pl. 1930. Etter begge disse er opplysningsplikten begrenset til omstendigheter som forsikringstageren kjenner til, og etter FAL er det endog et vilkår at han bør forstå at de er av betydning for assurandøren. Omfanget av opplysningsplikten bør imidlertid fastlegges ved objektive kriterier. De subjektive momenter — om forsikringstageren kjente til et bestemt forhold, eller om han burde forstå at assurandøren ville legge vekt på det — får betydning når det blir spørsmål om å begrense assurandørens ansvar etter §§ 25 og 26. Oppsigelsesretten etter § 27 kan derimot assurandøren utøve selv om det ikke er noe å legge forsikringstageren til last, men forutsetningen må like fullt være at assurandøren på ett eller annet punkt er forholdt en opplysning som det ville ha vært av betydning for ham å få. Denne forutsetning kan man bare få frem når omfanget av opplysningsplikten fastlegges ved objektive kriterier, løsrevet fra forsikringstagerens subjektive forhold.

Når man skal avgjøre om assurandøren har fått mangelfulle opplysninger, og altså kan bruke oppsigelsesretten i § 27, kan man ikke legge avgjørende vekt på hva vedkommende assurandør selv hevder ville ha vært av betydning for ham å vite ved avtaleslutningen. Hans synspunkter vil nemlig lett kunne ta farve av den senere utvikling. Man må spørre hvilke opplysninger en assurandør vanligvis vil og kan kreve for å overta en forsikring av angjeldende slag. Her vil selvfølgelig behovet variere fra den ene forsikringsart til den annen; noen fyllestgjørende oppregning er det ikke mulig å gi.

Nærværende paragrafs 2. ledd tilsvarende Pl. 1930 § 7, 2. ledd. Noen tilsvarende regel om etterfølgende opplysningsplikt finnes ikke i FAL. Regelen vil f. eks. komme til anvendelse når forsikringstageren blir oppmerksom på at fartøyet er vesentlig eldre enn oppgitt ved tegningen; for kystfartøyer er dette ingen upraktisk situasjon.

Når forsikringstageren senere korrigerer sine risikoopplysninger, kan det bli aktuelt for assurandøren å si opp forsikringen etter § 27 eller kreve premietillegg etter § 117. Hvis forsikringstageren forsømmer å melde fra om de forhold som han senere har fått kjennskap til, begrenses assurandørens ansvar etter § 26, 2. ledd, 2. pkt.

§ 25. Svik og uredelighet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 8 og FAL § 5.

Paragrafen stemmer med almindelige avtalerettslige ugyldighetsregler. Om forsikringstagerens forhold er så klanderverdig at det kan karakteriseres som uredelig, må avgjøres i det konkrete tilfelle. Generelt kan man si at avtalen kan være ugyldig selv om forsikringstageren ikke hadde positiv kunnskap om det rette forhold ved tegningen, dersom han var klar over at det var grunn til å undersøke, men lot det være. Den bevisste, grove uaktsomhet må m. a. o. kunne stemples som «uredelig». Også en etterfølgende unnlattelse av å korrigere opplysningene kan etter omstendighetene gis den samme karakteristikk.

Pl. 1930 § 8, 1. ledd, 2. pkt. likestilte med uredelighet at forsikringstageren «har satt sig utover hvad god forretningsskikk tilsier». Bestemmelsen innebar neppe noen realitet utover kravet om redelighet, og er derfor sløffet.

§ 26. Annen forsømmelse av opplysningsplikten.

Denne paragraf tilsvarende Pl. 1930 § 9 nr. 1 og FAL § 7.

Bestemmelsen kommer til anvendelse når forsikringstageren «på annen måte har forsømt sin opplysningsplikt», dvs. når han vel kan behreides noe, men forholdet ikke kan karakteriseres som svikaktig eller uredelig. Hans forhold er m. a. o. uaktsomt. Dette fremgår av at han har «forsømt» opplysningsplikten, idet Planen konsekvent bruker ordet «forsømmelse» om forhold som objektivt kan tilregnes vedkommende.

Hvis assurandøren ikke ville ha overtatt forsikringen, dersom forsikringstageren hadde gitt de opplysninger han burde, er assurandøren helt fri for ansvar, jfr. paragrafens 1. ledd. Det er assurandøren som har bevisbyrden for at han overhodet ikke ville ha inngått noen avtale. Men det er tilstrekkelig at han bringer til overveiende sannsynlighet at han selv ikke ville ha overtatt noen slik forsikring; hva andre assurandører må antas å ville ha gjort, er for såvidt uten betydning.

Efter 2. ledd begrenses assurandørens ansvar efter kausalitetsregelen når han vel ville ha overtatt forsikringen, men på andre vilkår. Ordet «vilkår» tar sikte på både hans avtale med forsikringstageren og de andre arrangementer han ville ha truffet med fullt kjennskap til forholdene. Ville assurandøren ha tegnet en høyere gjenforsikring, er han derfor uten ansvar hvis havariet skyldes den omstendighet som han ikke fikk opplysning om. Er det først på det rene at forsikringstageren har utvist uaktsomhet, enten ved avtaleslutningen eller senere, har han bevisbyrden for at de uopplyste risikofaktorer har vært uten betydning for havariet, eller at dette er inntruffet før han kunne ha beriktiget sine opplysninger.

Skyldes havariet et samvirke mellom risikofaktorer som assurandøren var oppmerksom på, og faktorer som forsikringstageren har forsømt å gi opplysning om, må ansvaret begrenses efter den almindelige fordelingsregel i § 20.

På dette punkt avviker den nye Plan fra Pl. 1930, som lot assurandørens ansvar falle helt bort så snart en uopplyst risikofaktor «har hatt nogen innflytelse på erstatningstilfellets inntreden eller på skadens omfang». Adgangen til å bruke fordelingsregelen i disse situasjoner vil gjøre reglene om opplysningsplikten mere smidige, og åpne en mulighet for å gjøre et fradrag i erstatningen når forsikringstagerens uaktsomhet har vært av mindre betydning. Det er grunn til å tro at den preventive virkning av reglene derved alt i alt blir større. Når valget står mellom å tilkjenne full erstatning eller ingen, vil en domstol som regel kvie seg for å velge det siste alternativ, og heller slappe noe på kravene til forsikringstagerens aktsomhet.

Selv om assurandøren er beskyttet av kausalitetsregelen, kan han ha interesse av å komme ut av forsikringsforholdet, bl. a. fordi beviset for en eventuell havariårsak kan være uklart. Etter nærværende paragrafs 3. ledd kan han derfor si opp forsikringen med 7 dagers varsel. «Varsel» betyr her som ellers i Planen oppsigelsesfrist. Fristen løper fra det øyeblikk oppsigelsen er kommet frem til sikrede, jfr. dog FAL § 33, 3. ledd.

§ 27. Overtredelse av opplysningsplikten som ikke kan tilregnes forsikringstageren.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 9 nr. 2 og FAL § 6.

Hvis risikoopplysningene er ufullstendige uten at forsikringstageren kan bebreides for det, svarer assurandøren etter den inngåtte avtale. Men han kan si opp forsikringen med 14 dagers varsel, og kreve premietillegg etter § 117, 1. ledd. Hva det vil si at opplysningene er ufullstendige, er berørt foran under § 24.

Efter Pl. 1930 § 9 nr. 2, 2. ledd kunne forsikringstageren møte et krav om premietillegg med å forlange forsikringssummen nedsatt slik at den tilsvarte den premie som opprinnelig var avtalt. Noen detaljregulering av disse spørsmål er neppe påkrevet. Partene får i tilfelle forhandle om en omlegning av avtalen; forsikringstageren har derfor etter § 117, 4. ledd rett til å si opp avtalen når assurandøren krever premietillegg for et fremtidig tidsrom.

§ 28. Tilfelle hvor assurandøren ikke kan påberope at det er gitt mangelfulle opplysninger.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 10, 1. og 3. ledd og FAL § 9.

Efter FAL er det bare oppsigelsesretten og reaksjonen mot uaktsomt uriktige opplysninger som assurandøren mister når han kjente til det riktige forhold ved avtaleslutningen. Han kan like fullt påberope seg at forsikringstageren har opptrådt uredelig eller svikaktig. Efter Pl. 1930 kunne assurandøren heller ikke påberope seg svik. Denne regel er opprettholdt i den nye Plan. Forholdet vil her være at assurandøren ved avtaleslutningen er oppmerksom på at forsikringstageren gir uriktige opplysninger, men allikevel aksepterer forsikringen. Hvis assurandøren da skulle kunne påberope seg sviken på et senere tidspunkt, f. eks. efter at det var intruffet et havari, ville han få adgang til å spekulere på forsikringstagerens bekostning.

Hvis det forhold som det er gitt mangelfulle opplysninger om, har opphørt å ha betydning for assurandøren, kan han likefullt påberope seg svik eller uredelig forhold fra forsikringstagerens side. Dette følger av at paragrafens 2. pkt. bare henviser til §§ 26 og 27, og ikke nevner § 25. Men forutsetningen må være at assurandøren reagerer innen rimelig tid når han er blitt klar over forsikringstagerens forhold. Riktignok gjelder hans reklamasjonsplikt efter § 29 ikke når det er utvist svik eller uredelig forhold. Men assurandøren kan ikke holde spørsmålet åpent for å se hva som lønner seg. Her kommer prinsippet i paragrafens første punktum inn.

§ 29. Assurandørens underretningsplikt.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 10, 2. ledd og FAL § 8.

Assurandøren har ingen formell reklamasjonsplikt overfor en forsikrings-tager som har opptrådt svikaktig eller uredlig. Men dette betyr, som nevnt under § 28, ikke at assurandøren kan holde spørsmålet åpent i ubegrenset tid når han er blitt oppmerksom på forholdet.

§ 30. Assurandørens rett til å få opplysninger fra klassifikasjonsselskapet.

Bestemmelsen er ny.

I rederiforsikringen vil de opplysninger som vedkommende klassifikasjonsselskap sitter inne med, være av sentral betydning. Dette gjelder både ved avslutningen av avtalen og i forsikringstiden, f. eks. hvis assurandøren overveier å bruke sin oppsigelsesrett etter § 50.

Rederiet har alltid krav på å få enhver opplysning som klassifikasjonsselskapet kan gi om skipet. Om assurandøren har en slik rett, vil bero på vedkommende klassifikasjonsselskaps lover. Etter vedtektene i Det norske Veritas kan en assurandør som er medlem av Veritas kreve opplysninger direkte; i praksis gis opplysninger som regel bare til hovedassurandøren på vedkommende skip. Andre assurandører må legitimere at de har samtykke av rederiet.

Nærværende paragraf pålegger forsikringstageren en plikt til på forlangende å skaffe assurandøren alle opplysninger som klassifikasjonsselskapet til enhver tid kan gi om skipets tilstand. I praksis vil plikten som regel bli oppfylt ved at rederiet gir assurandøren skriftlig samtykke til å rekvirere opplysningene, i den utstrekning et slikt samtykke forlanges av klassifikasjonsselskapet. Planen kan selvsagt ikke pålegge klassifikasjonsselskapet å utlevere opplysninger som det ellers under enhver omstendighet kunne ha holdt tilbake; dette er markert ved at opplysningene skal være «tilgjengelige».

Hvis rederiet nekter å medvirke, slik at assurandøren ikke får de opplysninger han ønsker fra klassifikasjonsselskapet, vil dette representere et vesentlig mislighold av forsikringsavtalen. Et slikt mislighold ville vel gi assurandøren adgang til å si opp avtalen også uten uttrykkelig hjemmel, men for sikkerhets skyld er oppsigelsesretten uttrykkelig regulert i paragrafens 2. ledd.

Det vil meget ofte være i forbindelse med erstatningsoppgjøret etter et havari at assurandøren ønsker å skaffe seg opplysninger fra klassifikasjonsselskapet, f. eks. for å underbygge en påstand om at det er gitt mangelfulle risiko-opplysninger eller at sikrede har vært oppmerksom på en sjødyktighetsmangel. Forholdet vil da reguleres av § 83, 2. ledd.

Avsnitt 2. Fareendring.

Avsnittet svarer til Pl. 1930 §§ 27—30 og FAL §§ 45—50 og § 68. Disse bestemmelser inneholder de almindelige regler om fareøkning, samt reglene om overskridelse av fartsområdet og annen deviasjon. Planen har imidlertid også ført over til avsnittet om fareendring andre bestemmelser av beslektet art, nemlig § 40 om rettsstridige foretagender, §§ 41 og 42 om virkningen av rekvisisjon, samt §§ 43 og 44 om flytning av skipet.

FAL's generelle regler om fareøkning står i §§ 45—50. De beføyelser som disse regler gir assurandøren, svarer til dem han har når det er gitt ufullstendige risiko-opplysninger. Således kan assurandøren si opp avtalen eller kreve sitt ansvar begrenset etter kausalitetsregelen, det siste dog bare såfremt sikrede har fremkalt fareøkningen forsettlig eller har forsømt å gi assurandøren melding om den. Reglene er ikke tvingende i sjøforsikringen, jfr. FAL § 50, 3. ledd, men Pl. 1930 fulgte lovens regler, og det samme gjør denne Plan.

Under revisjonsarbeidet ble det reist spørsmål om assurandøren også burde kunne gi sikrede særlige sikkerhetsforskrifter når det inntreffer en fareendring. Man kom imidlertid til at de reaksjoner som FAL gir anvisning på, må være tilstrekkelige som vern for assurandøren. Han kan under enhver omstendighet komme klar av forsikringen med 14 dagers varsel, og i mellomtiden vil sikrede ha bevisbyrden for at et eventuelt ansvar ikke skyldes de endrede forhold.

De almindelige regler om virkningen av endringer i risikoen står i §§ 31 til 36. Disse bestemmelser vil neppe bli påberopt i noen særlig utstrekning, da de praktiske tilfelle av fareøkning er regulert ved særskilte bestemmelser. Også reglene om sjødyktighet og sikkerhetsforskrifter i kapitel 3, avsnitt 3 fanger opp endel tilfelle som ellers ville ha blitt bedømt etter de almindelige fareøkningsregler, og det samme kan sies om eierskifteregelen i § 133.

Reglene i dette og de følgende avsnitt er rettet mot «sikrede» og knytter rettsfølger til dennes handlinger eller unnlatelser. Sikret er den som eier den økonomiske interesse som er rammet av havariet og derfor har rett til erstatningen, jfr. FAL § 2. Ett og samme havari kan gi opphav til erstatningskrav fra flere sikrede under en og samme forsikringsavtale, (f. eks. hvor skipet eies av sameiere). Som hovedprinsipp skal da hver enkelt sikret bedømmes for seg. Den ens forsømmelser får ikke virkning for de andre, men unntak kan tenkes. Det er ikke nødvendig at den sikrede personlig skal ha handlet for at reglene skal komme til anvendelse. I en viss utstrekning må sikrede identifiseres med de folk som opptrer på hans vegne. Disse spørsmål — i hvilken utstrekning det skal skje identifikasjon mellom flere sikrede innbyrdes og mellom den enkelte sikrede og hans folk — er utskutt til samlet behandling i kapitel 3, avsnitt 6.

§ 31. Fareendring.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 27 A, 1. ledd og FAL § 45, 1. ledd.

En forsikringsavtale går ut på at assurandøren skal bære risikoen for nærmere bestemte farer som den forsikrede interesse blir utsatt for. Om en av disse farer øker i intensitet, foreligger det ikke en fareøkning som assurandøren kan påberope seg. Om skipet kommer ut i overhending vær eller i isfylt farvann, har ikke dermed sikrede plikt til å melde fra til assurandøren etter § 34.

Man må derfor sondre mellom fareendringer som utgjør en relevant, bristende forutsetning for forsikringsavtalen, og endringer som ikke har denne karakter. Nærværende paragraf angir to generelle vilkår som må være oppfylt: Det må ha skjedd en endring i de ytre forhold som skal danne grunnlaget for forsikringen, og faren må derved være blitt endret i strid med forutsetningene for avtalen. I begge disse henseender blir det avgjørende en fortolkning av den foreliggende forsikringsavtale. Spørsmålet blir om assurandøren bør være forpliktet til å opprettholde dekningen uten tilleggspremie i den nye situasjon som er oppstått, eller om det vil være rimelig å gi ham anledning til å bruke de reaksjoner som FAL og Planen gir anvisning på. På dette punkt må man i stor utstrekning falle tilbake på almindelige grunnsetninger i forsikringsretten og avtaleretten; noen uttømmende kasuistikk er det ikke mulig å gi.

FAL §§ 45 flg. taler bare om «fareøkning». I teorien har det tildels vært sondret mellom «fareøkning» og «total fareendring». Ved fareøkning skulle reglene i FAL §§ 45 flg. komme til anvendelse, mens assurandøren ved fareendring uten videre skulle kunne si seg helt fri fra forsikringsavtalen, uten å gå veien om oppsigelse. Sondringen har ingen støtte i rettspraksis, og er forlatt i nyere teori. Det er dog den riktige kjerne i læren om «totale fareendringer» at den forsikrede interesses identitet må opprettholdes. Sikrede kan f. eks. ikke vilkårlig substituere forsikringsgjenstanden med en annen og kreve at reglene om fareøkning skal komme til anvendelse. Hvis forsikringen gjelder forventet fortjeneste under et tidscerteparti som er inngått med A, kan ikke rederiet, når

det senere kansellerer certepartiet og i stedet slutter avtale om konsekutive reiser med B, forlange dekning under den foreliggende forsikringsavtale, eventuelt med de justeringer som reglene om fareendring skulle tilsi.

At Planen taler om «fareendring» og ikke om «fareøkning», betyr derfor ikke at reglene er tiltenkt noe videre anvendelsesområde enn de tilsvarende regler i FAL. Uttrykket er valgt av hensyn til de situasjoner hvor man vel kan fastslå at risikoen er endret gjennom en forandring av de ytre forhold, men hvor det er vanskelig å avgjøre om den er blitt påviselig større.

Ved inngripende endringer av risikoen vil assurandøren ofte kunne sannsynliggjøre at han ikke ville ha overtatt forsikringen, hvis han hadde visst at endringen ville finne sted. Etter § 32, 1. ledd vil i så fall det materielle resultat bli det samme som etter læren om «total fareendring». Hvis man således tenker seg at en norsk lystbåt er forsikret, uten at fartsområdet i og for seg er begrenset til norske eller nordiske farvann, vil det være en inngripende endring av risikoen at eieren tar båten med til California og bruker den til lystseilas der, og assurandøren vil sannsynligvis kunne fralegge seg ansvaret etter § 32, 1. ledd.

I nærværende paragrafs 2. ledd er det uttrykkelig sagt at det skal ansees som en fareendring om skipet taper klasse eller blir overført til et annet klassifikasjonsselskap, såfremt det ved tegningen var forutsatt at skipet hadde klasse. At skipet «taper» sin klasse, omfatter også at det går ned i lavere klasse. Uten en uttrykkelig regel kunne det i slike tilfelle være tvilsomt om det var inntruffet noen «fareendring» i Planens forstand. Ofte vil forholdet også falle inn under § 49, 1. ledd (sikrede har f. eks. overtrådt klassifikasjonsselskapets forskrifter om periodisk besiktelse). Betydningen av at man også kan bruke reglene om fareendring, ligger i at assurandøren etter omstendighetene kan si seg helt fri for ansvar etter § 32, 1. ledd, uten at det overhodet blir spørsmål om å undersøke hva som er årsaken til havariet.

Det er ikke nødvendig at sikrede ved avtaleslutningen har oppgitt at skipet har en bestemt klasse; det er nok at dette er forutsatt ved avtaleslutningen. En ubestemt forutsetning om at skipet er innmeldt i et klassifikasjonsselskap, bør imidlertid ikke være tilstrekkelig; det må være en forutsetning om at skipet har en bestemt klasse. En slik forutsetning vil foreligge hvis assurandøren har utfyllt politen på grunnlag av opplysninger fra vedkommende klassifikasjonsselskaps register.

Hvis skipet har tapt sin klasse allerede ved inngåelsen av avtalen, vil bestemmelsene i §§ 24 flg. om opplysningsplikt kunne brukes. Har sikrede i god tro gitt en feilaktig opplysning om skipets klasse, vil assurandøren således kunne bruke oppsigelsesregelen i § 27.

Reglene i kapitel 3, avsnitt 2 er alle gitt til vern for assurandøren, i situasjoner hvor risikoen er blitt enten større eller i hvert fall anderledes enn man forestilte seg da avtalen ble inngått. Men det kan også tenkes at risikoen åpenbart blir mindre enn antatt. Den adekvate løsning i slike situasjoner måtte i tilfelle være å gi forsikringstageren rett til premiereduksjon. Spørsmålet ble overveiet i forbindelse med § 119, men man kom til at det ikke er mulig å gi noen tilfredsstillende regel. Premien vil alltid være stipulert under hensyn til at skipet kan bli brukt til varierende formål, og normalt bør assurandøren derfor ha krav på den avtalte premie. I de helt spesielle situasjoner hvor det vil være rimelig med et avslag i premien, vil forsikringstageren kunne vinne frem i kraft av de almindelige avtalerettslige regler om bristende forutsetninger.

§ 32. Fareendring som sikrede har fremkalt eller samtykket i.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 27 A, 2. og 4. ledd og FAL § 45.

M. h. t. bevisbyrde og årsakssamvirke henvises til det som er sagt foran under § 26.

§ 33. Assurandørens oppsigelsesrett.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 27 A, 5. ledd, jfr. også § 27 B, og FAL § 47.

§ 34. Sikredes underrettningsplikt.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 28 og FAL § 46.

§ 35. Tilfelle hvor assurandøren ikke kan påberope seg en fareendring.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 30, FAL § 49 og Kaskopolisen A 4.

Paragrafens første ledd gir for fareendringene den samme regel som § 28, 2. pkt. gir for opplysningsplikten vedkommende. Det er imidlertid bare sin rett etter §§ 32 og 33 som assurandøren taper når forholdene igjen blir normale, ikke retten etter § 34. Plikten til å melde fra om relevante fareendringer er fra assurandørens synspunkt så viktig at den sikrede som har forsømt seg på dette punkt, må være forberedt på oppsigelse med 3 dagers varsel, selv om risikoen igjen er blitt som den skulle være etter avtalen. Dette ble sagt uttrykkelig i Pl. 1930 § 30, 2. ledd, siste pkt., men følger for den nye Plans vedkommende av formuleringen av nærværende paragrafs 1. ledd.

Efter FAL § 49, 2. ledd skal reglene om fareøkning ikke brukes når denne skyldes forsvarlige foranstaltninger for å redde person eller eiendom. Dette innebærer at forsikringen skal stå ved makt i fullt omfang når det forsikrede skip brukes i et bergningsforetagende, og det selv om det ikke er fare for menneskeliv. Pl. 1930 § 30, 1. ledd begrenset adgangen til å drive bergning til situasjoner hvor det er fare for menneskers liv eller helse; man fant det under revisjonsarbeidet urimelig at sikrede skulle kunne drive annen bergningsvirksomhet på assurandørens bekostning. Adgangen til å berge ble imidlertid igjen utvidet ved en tilføyelse i Kaskopolisen A 4. Efter denne bestemmelse kunne assurandøren ikke påberope seg en fareøkning som skyldes at skipet deltar i et bergningsforetagende, medmindre det «med den sikredes samtykke tiltrer en reise for å berge eller assistere et annet fartøy, eller under en reise efter den sikredes ordre går i gang med et sådant arbeide».

Planen bygger på det samme grunnsyn som Kaskopolisen, nemlig at det er i assurandørens egen interesse at et skip bør kunne gå i gang med bergning av materielle verdier uten at det skal få konsekvenser for dets forsikringer. Men ubegrenset bør ikke denne adgangen være. Hvis situasjonen er slik at rederiet selv kan vurdere chansen til å få bergelønn mot det tidstap som vil oppstå og de skader skipet kan komme til å lide, vil rederiet også ha mulighet for å tegne de nødvendige tilleggsforsikringer til dekning av mer-rikoen under bergningen. Det som bør dekkes, er risikoen ved den tilfældige bergning som besluttet mer eller mindre spontant, i regelen av skipsføreren på egen hånd. Denne begrensning er kommet til uttrykk gjennom kravet om at bergningen skal skje «under reisen». I dette uttrykk ligger at bergningen må være av den art at det er naturlig for et handelsfartøy å engasjere seg i arbeidet. Det typiske tilfelle vil være at en havarist befinner seg i umiddelbar nærhet av reiseruten. Men det kan heller ikke være noe i veien for at skipet, for å bistå en havarist, går ut fra en havn det har anløpt, dersom havariet er skjedd i nærheten av havnen og det forsikrede skip er det fartøy som det faller mest naturlig for å forsøke bergningen. Grensen vil forøvrig være nokså skjønsmessig.

Efter Kaskopolisen A 4 skulle reglene om fareøkning brukes når skipet under en reise «efter den sikredes ordre» går i gang med et bergningsforetagende. Denne begrensning i adgangen til bergning er sløffet. Det må ubetinget være uten betydning om sikrede har samtykket i bergningen eller ikke, ellers kunne det være betenkelig for skipsføreren overhodet å melde fra om en bergning som han finner det naturlig og riktig å foreta. Og grensen mellom «samtykke» og

«ordre» er så lite klar at man neppe bør operere med en sontring her. Såsant bergningen skjer «under reisen», er den derfor tillatt.

Er det fare for menneskeliv, kan selvsagt skipet settes inn i hvilket som helst bergningsforetagende, uten at dette får følger for forsikringen.

Bergningen vil ofte medføre at det forsikrede skip blir brukt til slepning. Normalt vil dette få virkning for ansvarsdekningen under kaskoforsikringen, men etter § 194 (a) skal også denne dekning bestå ubeskåret når bergningen er tillatt etter nærværende paragrafs 2. ledd.

Hvis bergningen ikke er tillatt, kan assurandøren påberope seg §§ 32 og 33. Da oppsigelse med 14 dagers varsel neppe er praktisk i en slik situasjon, vil vernet for assurandøren hovedsakelig følge av § 32: Hvis assurandøren ikke ville ha overtatt forsikringen, faller avtalen helt bort, og ellers er han uten ansvar for følgene av bergningsforsøket. Tilfeldige skader som oppstår helt uavhengig av bergningen, svarer derimot assurandøren for. Man overveiet om forsikringen bør suspenderes så lenge bergningen står på, men man kom til at dette ville være for strengt.

En bergning som sikrede beslutter i strid med paragrafens 2. ledd, vil være en fareøkning som han plikter å melde fra om etter § 34. Forsømmer han dette, kan assurandøren bruke forsømmelsen som grunnlag for en oppsigelse selv om bergningsforetagendet er avsløpt uten skader, jfr. de tidligere bemerkninger til 1. ledd.

Efter Kaskopolisen A 4, 1. ledd erstattet assurandøren aldri «trossverk» som blir skadet under et bergningsforetagende som det forsikrede skip går i gang med. Den samme begrensning følger av § 176 (f).

Ved fastsettelsen av bergelønnen skal det også tas hensyn til skade og tap som bergerne har lidt, jfr. sjølovens § 225 nr. 1 (f), og etter § 228, 2. ledd skal skaden dekkes først ved bergelønnsfordelingen. I den utstrekning bergelønnen er tilstrekkelig til å dekke sikredes tap, bør assurandøren bli holdt skadesløs, jfr. § 101 som gir reglene om dekningskrav tilsvarende anvendelse.

§ 36. Assurandørens underretningsplikt.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 29 og FAL § 48.

§ 37. Overskridelse av fartsområdet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 27 A, 3. til 5. ledd, FAL § 68 og Kaskopolisen B, 2. avsnitt.

Efter Pl. 1930 § 27 A, 3. ledd trådte forsikringen ut av kraft når skipet seilte utenfor det fartsområde som var fastsatt i forsikringsavtalen. Under revisjonsarbeidet ble det fremholdt at man i engelsk sjøforsikring angivelig har mer liberale regler om overskridelse av fartsområdet, og at lignende regler burde innarbeides i Planen. Det ble henvist til I.T.C., Hulls, nr. 5, hvorefter skipet er «Held covered in case of any breach of warranty as to . . . trade, locality . . . , provided notice be given immediately after receipt of advices and any additional premium required be agreed». Denne klausul er imidlertid meget uklar, og det er tvilsomt om den gir sikrede noen bedre stilling enn reglene i Pl. 1930 § 27. Dekningen utenfor de farvann hvor det er «garantert» at skipet skal holde seg, er nemlig betinget av at assurandøren får melding om overskridelsen «immediately after receipt of advices», og at man derefter blir enig om tilleggspremien. Hvis kravet om melding må forstås slik at sikrede må melde fra på forhånd om en overskridelse som han får kjennskap til vil skje, har assurandøren det i sin makt å avgjøre om tilleggsdekningen skal gis, og han vil i hvert fall kunne diktere premien. Det er derfor neppe grunn til å forsøke å kopiere det engelske system.

I de senere år har det tillatte fartsområde stadig blitt utvidet, slik at de forsikrede fartøyer kan seile nær sagt overalt, mot tilleggspremier som er fastsatt i Kaskopolisen. Man må imidlertid regne med at det også i fremtiden vil bli avtalt visse absolutte grenser for fartsområdet, og ved overskridelse av slike grenser er regelen at forsikringen skal tre ut av kraft så lenge overskridelsen varer. Men det er selvsagt intet i veien for at assurandøren i den individuelle forsikringsavtale kan påta seg å holde skipet dekket uansett hvor det seiler.

Suspensjonsregelen i paragrafens første ledd er noe skjerpet i forhold til Pl. 1930 § 27. Etter den sistnevnte bestemmelse var det et vilkår for suspensjon at sikrede hadde gitt ordre om overskridelsen eller samtykket i den. Men det er også behov for en regel som gjør det mulig å ramme forsømmelighet fra sikredes side. En slik regel gir nærværende paragrafs 1. ledd, 2. pkt. Om det er gitt «fyllestgjørende instruksjoner» til skipsføreren vil bero på forholdene. Det er grunn til å understreke at det ikke skal være nødvendig å innskjerpe fartsområdet på nytt for hver reise skipet foretar. Et generelt direktiv som er tilstrekkelig klart, vil være nok. Oppfordring — og plikt — til å gripe inn med et spesielt direktiv vil rederiet ha hvis man får konkret mistanke om at skipsføreren akter å seile utenfor fartsområdet.

Skipet kommer «utenfor det fartsområdet forsikringen gjelder» både når det overskrider en geografisk grense som er satt i en avtale om tidsforsikring, og når det ved reiseforsikring devierer vesentlig fra den reiserute som det er forutsetningen at det skal følge.

Forsikringen suspenderes selvsagt ikke når overskridelsen er nødvendig av de grunner som er angitt i § 35, 2. ledd, jfr. nærværende paragrafs 2. ledd, eller når skipet blir drevet over grensen av vær- eller isforholdene. Suspensjonen forutsetter også at besetningen er klar over at fartsområdet er overskredet, m. a. o. at man kjenner skipets aktuelle posisjon.

Hvis det inntreffer et havari etter at forsikringen på nytt er trådt i kraft etter en deviasjon, var det etter Pl. 1930 § 27 A et vilkår for assurandørens ansvar at havariet «ingen årsaksforbindelse har med skader eller uhell som skip eller gods har vært utsatt for i den tid forsikringen var ute av virksomhet». Etter den nye Plan må man her falle tilbake på de almindelige årsaksregler i § 18. Hvis man er klar over at skipet har fått skader under deviasjonen, vil nye havarier som følge av disse skader falle utenfor assurandørens ansvar. Slike havarier må nemlig tilskrives at skipet er «rammet av faren», i suspensjonstiden, jfr. § 18, 1. ledd, men da skadene er kjent, kommer ikke særregelen om ukjente skader i samme paragrafs annet ledd til anvendelse. Var det tegnet særskilt kaskoforsikring under deviasjonen, vil de nye havarier være erstatningsmessige under denne forsikring. Hvis man derimot ikke var klar over at skipet hadde fått skader under deviasjonen, vil de nye havarier i sin helhet falle under den ordinære kaskoassurandørs ansvarsområde.

Her som ellers skal man imidlertid bruke fordelingsregelen ved årsakssamvirke. Skyldes et senere havari dels en kjent skade oppstått i suspensjonstiden, dels påkjenninger som skipet senere har vært utsatt for, svarer assurandøren for en forholdsmessig andel av tapet, jfr. § 20. På dette punkt avviker Planen fra Pl. 1930.

Når det således får avgjørende betydning om man kjente til de skader skipet ble påført mens forsikringen var suspendert, er det viktig for assurandøren at han kan besikte skipet for å bringe eventuelle skader på det rene. Etter § 38, 2. ledd har sikrede derfor plikt til for egen regning å la skipet besikte i dokk umiddelbart før og etter det tidsrom hvor forsikringen er ute av kraft. Paragrafens siste punktum gjør dessuten den endring i de almindelige årsaksregler i § 18 at de skader som blir bragt for dagen ved en slik besiktelse, og som må være oppstått under deviasjonen, skal ansees å ha vært kjent da forsikringen på nytt trådte i kraft. Hvis man derfor tenker seg at skipet får et havari etter

at det er kommet innenfor det ordinære fartsområde, men før besiktelsen blir holdt, og man ved besiktelsen konstaterer at skipet fikk en skjult skade under deviasjonen og at havariet må tilskrives denne skade, vil den ordinære kasko-assurandør være uten ansvar for havariet.

I praksis vil det være vanlig at rederiet, når det akter å sende skipet ut på en reise som delvis går utenfor fartsområdet, tegner en reiseforsikring for hele denne reisen. Så lenge skipet befinner seg innenfor fartsområdet for tidsforsikringen, vil det da foreligge dobbeltforsikring. For å unngå dette, bestemte Kaskopolisen B, 2. avsnitt, 1. ledd at tidsforsikringen skal tre ut av kraft i hele det tidsrom som reiseforsikringen dekker. En tilsvarende regel er inntatt i nærværende paragrafs 3. ledd. Planen taler imidlertid om «særskilt forsikring» istedenfor «reiseforsikring», idet vedkommende forsikring kan være tegnet på tidsbasis.

Efter Pl. 1930 § 27 A, 5. ledd kunne assurandøren si opp forsikringen med 14 dagers varsel ved overskridelser av fartsområdet; efter § 25 trådte forsikringen tidligst ut av kraft når skipet kastet anker eller ble fortøyet på det første sted det anløp efter oppsigelsen. Det fremgikk ikke klart av bestemmelsen om assurandøren kunne bruke oppsigelsesadgangen også efter at skipet igjen var kommet innenfor fartsområdet. Under deviasjonen er assurandøren tilstrekkelig beskyttet gjennom suspensjonsregelen. Derimot er det et reelt behov for å kunne si opp forsikringen når skipet, på grunn av forholdene i den tid det har vært utenfor fartsområdet, er blitt en vesentlig dårligere risiko enn det var før. En slik oppsigelsesregel er inntatt i nærværende paragrafs 4. ledd.

§ 38. Bevisbyrden ved overskridelse av fartsområdet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 27 A, 3. ledd, 2. pkt. og Kaskopolisen B, 2. avsnitt, 2. og 3. ledd.

Når assurandøren fraskriver seg ansvaret ikke bare for skader og annet tap som bevislig oppstår under deviasjonen, men også efter de almindelige årsaksregler er uten ansvar for tap som oppstår senere og som skyldes de kjente skader som skipet er påført under deviasjonen, får bevissspørsmålene stor betydning. Hadde man skullet anvende de almindelige bevisregler, ville assurandøren hatt bevisbyrden for de faktiske omstendigheter som gjør det berettiget å anvende ansvarsbegrensningen i § 37. Både Pl. 1930 og Kaskopolisen påla imidlertid sikrede en meget streng bevisbyrde i disse henseender, og Planen følger den tidligere ordning.

Nærværende paragrafs 1. ledd pålegger for det første sikrede bevisbyrden for at overskridelsen ikke skyldes hans forhold. Er skipet, mens forsikringen var ute av kraft, blitt påført skader som man kjente til da forsikringen på nytt trådte i kraft, er assurandøren uten ansvar for senere havarier i den utstrekning de skyldes disse skader. Paragrafens 1. ledd pålegger sikrede også bevisbyrden for at de kjente skader ikke har hatt noen betydning for de senere havarier. Uttrykksmåten «havarier eller andre lignende forhold» er valgt for å antyde at sikrede har en meget streng bevisbyrde på dette punkt. Selv om det kan være tvilsomt om skipet ved deviasjonens slutt hadde påviselige skader, vil assurandøren være uten ansvar hvis det er overveiende sannsynlig at skipet hadde vært utsatt for påkjenninger som har vært en medvirkende årsak til det senere havari. De «andre lignende forhold» som paragrafen omhandler kan f. eks. bestå i en slitasje eller generell forringelse av skipet som ikke kan karakteriseres som havari. Ved å bruke formuleringen «mens forsikringen var ute av kraft», markeres det at regelen skal brukes også på havarier etc. som inntreffer mens skipet i og for seg er innenfor fartsområdet, men den opprinnelige forsikring er suspendert fordi det er tegnet en særskilt forsikring, jfr. § 37, 3. ledd.

For å unngå de tvil av bevismessig art som kan oppstå, vil begge parter være interessert i at det gjennom besiktelse blir bragt på det rene hvilke skader som må antas å være oppstått under deviasjonen. Paragrafens 2. ledd pålegger

derfor, i likhet med Kaskopolisen, sikrede en plikt til for egen regning å la skipet besikte i dokk umiddelbart før og etter deviasjonen. Men assurandøren kan selvsagt frafalle besiktelse, og også uten slik uttrykkelig frafallelse må regelen praktiseres med fornuft. Man vil ikke alltid ha en dokk for hånden der hvor skipet befinner seg, og sikrede vil ikke alltid på forhånd vite om skipet i løpet av reisen vil komme til å bli dirigert utenfor fartsområdet.

Det har vært drøftet om det bør være noen uttrykkelig reaksjon når sikrede uten samtykke av assurandøren unnlater å holde besiktelse. Besiktelsen har imidlertid vesentlig betydning for å sikre bevisene for årsaken til et eventuelt senere havari, og hvis sikrede forsømmer å holde besiktelse, vil han få en vesentlig skjerpet bevisbyrde. Noen annen reaksjon er det neppe behov for.

Hvis man hadde skullet bruke årsaksreglene i § 18 uavkortet, ville man, for at beskyttelsen av assurandøren skulle bli helt effektiv, måtte holde besiktelse i det øyeblikk skipet igjen kom innenfor fartsområdet. Dette er selvsagt umulig. Paragrafens 2. ledd, 2. pkt. modifiserer derfor den almindelige årsaksregel slik at de skader som oppdages ved en besiktelse i henhold til paragrafens 2. ledd, 1. pkt., og som må være oppstått under deviasjonen, skal ansees å ha vært kjent da forsikringen på nytt trådte i kraft. Forøvrig henvises til bemerkningene under foregående paragraf.

§ 39. Melding om reiser.

Paragrafen er ny.

Efter Pl. 1930 § 28 skulle sikrede underrette assurandøren om fareendringer, og denne underretningsplikt gjaldt også når skipet hadde vært eller skulle utenfor fartsområdet. Det synes å fremgå at assurandøren ved forsømt melding kunne si opp forsikringen med 3 dagers varsel.

Da assurandøren er beskyttet av suspensjonsregelen når skipet overskrider en absolutt fartsgrense, foreligger det ikke noe stort behov for forhåndsmelding om slike reiser. Derimot vil assurandøren av hensyn til premieberegningen være interessert i å få melding om reiser utenfor det såkalte «frie fartsområde» (tradin warranties), som betinger tilleggspremie. Nærværende paragraf går imidlertid ut på at sikrede skal ha plikt til å sende forhåndsmelding til assurandøren i begge tilfelle. Plikten gjelder også når han får vite at skipsføreren har deviert uten rederiets samtykke.

Bestemmelsen er nærmest en ordensforskrift, og reaksjonen mot forsømt melding er derfor ikke særlig streng. Men hvis sikrede flere ganger har forsømt å sende slike meldinger, tyder dette på såvidt liten vilje til samarbeide at assurandøren bør få en rimelig adgang til å komme ut av kontraktsforholdet.

Hvis overskridelsen av fartsområdet i det enkelte tilfelle representerer en fareøkning i relasjon til § 31, kommer også den strengere regel i § 34 til anvendelse.

§ 40. Rettsstridige foretagender.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 64, jfr. også bestemmelsen i § 2, 1. ledd om «lovlig interesse».

Efter Pl. 1930 hadde assurandøren meget strenge reaksjoner når skipet ble benyttet til rettsstridige formål. Hvis sikrede hadde eller burde ha hatt kjennskap til forholdet, falt forsikringen efter § 64 nr. 1 uten videre bort. Og selv om rederiet var i god tro, måtte det efter samme paragrafs nr. 2 og 3 selv bære følgene av at mannskapet gjorde seg skyldig i tollsvik, satte seg ut over innførselsforbud, besørget transport av kontrabande eller brukte skipet til blokadebrudd. Hele forsikringen kunne også bli ugyldig dersom forholdet var så ulovlig at interessen var å anse for «ulovlig», jfr. § 2, 1. ledd.

Noe praktisk behov for så strenge reaksjoner er det neppe. Nærværende paragraf går ut på at assurandøren alltid skal bære ansvaret når sikrede (rederiet) er

i god tro, og at ansvaret ellers normalt skal begrenses etter kausalitetsprinsippet. Men hvis skipet med sikredes samtykke i det vesentlige blir brukt til fremme av rettsstridig formål, faller etter paragrafens 3. ledd hele forsikringen bort. Denne regel tilsvarer det tidligere forbud mot å forsikre en «ulovlig interesse», jfr. bemerkningene under §§ 6 og 15.

Etter paragrafens 1. ledd er assurandøren uten ansvar for «tap som er en følge av at skipet brukes til rettsstridig formål». Bedømmelsen av årsaksspørsmålet kan her by på vanskeligheter. Hvis rederiet sender skipet på en reise som har et klart rettsstridig formål, og det herunder grunnstøter, kan man i og for seg godt si at skaden er en følge av det rettsstridige foretagende. Man må imidlertid kreve at skaden i en viss grad er en påregnelig følge av den rettsstridige virksomhet, som f. eks. hvor fartøyet for å gjennomføre et smugleroppdrag må gå inn i et vanskelig farvann og herunder grunnstøter. Den nærmere utformning av regelen i denne henseende må overlates til domstolene.

Det er videre et vilkår at sikrede kjente eller burde ha kjent til det ulovlige forhold på et slikt tidspunkt at det ville ha vært mulig for ham å gripe inn. At mannskapet uten sikredes vitende bruker skipet til rettsstridige formål, er en risiko som sikrede bør være dekket mot, jfr. § 232 som endog gir sikrede dekning mot ansvar for immigrasjons- og tollmulkt som følge av besetningens forhold. Når sikrede blir kjent med forholdet, bør han derimot uten ugrunnet opphold gripe inn. Forsømmer han dette, er assurandøren etter paragrafens 2. ledd gitt adgang til å si opp forsikringen med 3 dagers varsel. Bevisbyrden for god tro påhviler sikrede.

Et forhold eller en virksomhet er rettsstridig ikke bare når det rammes av norsk rett, men også når det er ulovlig etter det lands rett som skipet er undergitt i vedkommende henseende. Det må avgjøres i det konkrete tilfelle om sikrede hadde plikt til å etterleve forbud eller påbud gitt av et annet lands myndigheter, jfr. også bemerkningene til § 48.

Særlige problemer oppstår når sikredes handlinger er i strid med folkerettslige regler. Etter Pl. 1930 § 64 nr. 3 var assurandøren ubetinget fri for ansvar for følgene av folkerettsbrudd. Bestemmelsen var imidlertid skrevet med sikte på den situasjon at Norge var nøytralt og at de krigførende land respekterte de almindelige folkerettslige regler om nøytral skipsfart. I en fremtidig krig må man regne med dels at Norge vil bli trukket med, dels at blokadebrudd og andre lignende handlinger vil fremstå som klart ønskelige under en nasjonal synsvinkel. Følgene av denslags handlinger bør derfor bæres av krigsforsikringen, jfr. også her § 58 (c).

Følgen av at skipet uten sikredes vitende blir brukt til rettsstridige formål, vil ofte være at offentlige myndigheter griper inn. Hvis skipet blir påført skader gjennom en tollvisitasjon, vil disse skader måtte erstattes av kaskoassurandøren mot sjøfare. Det samme gjelder hvis skipet på grunn av det rettsstridige forhold blir definitivt beslaglagt. Skade og inngrep av denne art går nemlig ikke inn under § 16 (b) (jfr. bemerkningene til § 16), og er derfor ikke unntatt fra sjøassurandørens farefelt. Et midlertidig inngrep som ikke medfører skade på skipet, vil være kaskoassurandøren uvedkommende. Heller ikke eventuelle frakt- og tidstapforsikringer som er tegnet på Planens vilkår, vil dekke tap ved slike midlertidige inngrep.

Det kan undertiden stille seg tvilsomt om det er assurandøren mot sjøfare eller assurandøren mot krigsfare som skal betale erstatning for følgen av et rettsstridig foretagende som sikrede ikke kjente til. Det avgjørende blir hva som faller innenfor uttrykket «andre lignende inngrep» i § 16 (b).

Regelen i paragrafens 3. ledd vil komme til anvendelse f. eks. hvis sikrede setter skipet inn i regnlær smuglertrafikk. Er dette tilfellet, bør det ikke spille noen rolle om skipet også i en viss utstrekning fører lovlig last. Det avgjørende vil være om disponeringen av skipet hovedsakelig skjer under hensyn til den ulovlige virksomhet.

§ 41. Rekvisisjon.

Paragrafen tilsvarende Kaskopolisen A 2, 2. pkt. og Krigskaskopolisen § 14.

Som nevnt ovenfor under kapitel 2, avsnitt 2, suspenderes den almindelige sjøkaskoforsikring når skipet blir rekvirert av en statsmakt, uansett om det er norske, allierte eller fremmede myndigheter som foretar rekvisisjonen. Risikoen overføres i sin helhet til assurandøren mot krigsfare. Av grunner som det er gjort rede for foran, svarer imidlertid heller ikke krigsassurandøren for følgene av norsk eller alliert rekvisisjon. Ved en slik rekvisisjon suspenderes derfor også denne forsikring. Disse regler er kommet til uttrykk i paragrafens 1. og 2. ledd. I 3. ledd er assurandøren gitt en oppsigelsesrett tilsvarende den han har etter § 37, 4. ledd.

Blir skipet rekvirert til eie, men rekvisisjonen senere av en eller annen grunn faller bort, må den i relasjon til reglene om suspensjon ansees som en bruksrekvisisjon. De opprinnelige forsikringer vil derfor igjen tre i kraft såfremt forsikringstiden ikke er utløpt.

Ved rekvisisjon av andre gjenstander enn skipet, f. eks. forsikret utstyr, vil det være naturlig å bruke reglene i nærværende paragraf analogisk.

§ 42. Melding om rekvisisjon.

Paragrafen er ny.

Når forsikringen igjen trer i kraft etter en rekvisisjon, oppstår tilsvarende årsaksproblemer som når forsikringen har vært suspendert under en overskridelse av fartsområdet. Også ved rekvisisjon skal man bruke Planens almindelige årsaksregel, jfr. § 18. Er skipet i rekvisisjonstiden blitt tilføyet en latent skade som man ikke er klar over, vil altså assurandøren måtte bære risikoen for de utslag denne skade senere gir seg. Assurandøren har derfor stor interesse i å få melding om tilbakeleveringen, slik at han kan benytte sin adgang til å forlange besiktelse etter paragrafens 2. ledd. De latente skader som blir funnet ved besiktelsen skal ansees å være «kjent» i relasjon til § 18, jfr. henvisningen til § 38, 2. ledd, 2. pkt. Hvis det ved besiktelsen viser seg at skipet er en vesentlig dårligere risiko enn før rekvisisjonen, vil assurandøren dessuten kunne si opp forsikringen etter § 41, 3. ledd.

Når forsikringen har vært suspendert under en deviasjon, har sikrede bevisbyrden for at et senere havari ikke skyldes havarier eller andre lignende forhold som inntraff under deviasjonen, jfr. § 38, 1. ledd, 2. pkt. Noen tilsvarende regel er ikke gitt i nærværende paragraf. Har skipet vært rekvirert, er det derfor etter de almindelige grunnsetninger assurandøren som har bevisbyrden m. h. t. årsaksforholdet, idet han påstår at havariet skyldes en fare som er særskilt unntatt fra dekningen. Men hvis rederiet forsømmer å melde fra om tilbakeleveringen slik at assurandøren blir berøvet muligheten for å sikre beviset, er det rimelig å legge bevisbyrden på sikrede. En regel om dette er inntatt i paragrafens siste ledd.

§ 43. Flytning av skipet for å unngå kondemnasjon.

Paragrafen er ny.

Efter Pl. 1930 kunne kaskoassurandøren forlange at et skip som var blitt kondemnert ved skjønn efter Planens regler, skulle flyttes til et annet sted for at det kunne bli holdt nytt skjønn og kondemnasjonen eventuelt bli «opphevet». Av grunner som det er gjort rede for i kommentaren til § 166 nedenfor, går den nye regel ut på at assurandøren bare skal kunne forlange skipet flyttet for å få underkastet skadene en forsvarlig besiktelse.

Normalt vil et skip ikke få myndighetenes tillatelse til å gå ut med en sjødyktighetsmangel som berører skipets sikkerhet. Men ved «flytning» vil myndighetene regelmessig gi dispensasjon etter en konkret avveining, hvor også de økonomiske hensyn som taler for flytningen vil spille en viss rolle. Så sant sikrede legger alle kort på bordet overfor myndighetene, og skaffer de fornødne attester, kan den assurandør som svarer for havariet, ikke påberope seg at skipet lider av en sjødyktighetsmangel under flytningen. Fører derimot sikrede assurandøren bak lyset på dette punkt, mister han sin dekning (jfr. reglene om overtredelse av sikkerhetsforskrifter), og rettstapet vil omfatte samtlige forsikringer som knytter seg til skipet.

Planen opererer med to slags flytning. Etter § 166 kan en assurandør, som et mottrekk mot et krav om kondemnasjon, forlange skipet flyttet til en havn hvor det kan besiktes på forsvarlig måte. Her skal risikoen i stor utstrekning overføres til den assurandør som forlanger flytningen gjennomført, jfr. § 166, 2. ledd og § 43. I en annen stilling står en vanlig flytning til reparasjonsverksted etter § 184. En slik flytning er en helt ordinær disposisjon, som enhver sjøassurandør må være forberedt på i løpet av forsikringstiden. Her er det derfor meget som taler for at alle forsikringer bør løpe uten ekstra premie under flytningen (såsant sjødyktighetsattest er innhentet).

Også en ordinær flytning til reparasjonsverksted kan imidlertid innebære en vesentlig økning av risikoen, dersom sikrede velger å la skipet reparere ved et særlig fjerntliggende verksted eller på et sted hvor skipet må passere særlig vanskelige farvann. Det vil være rimelig å belaste sikrede med den mer-risiko som en slik flytning innebærer. Lovteknisk kan dette bare gjennomføres ved at enhver av assurandørene under bestemte forutsetninger får adgang til å nedlegge veto mot flytningen, med den virkning at vedkommende forsikring suspenderes og sikrede på egen hånd må tegne forsikring mot risikoen.

Nærværende paragraf hjemler en slik rett for assurandøren. Den kan påberopes av enhver assurandør hos hvem det er tegnet forsikring vedrørende skipet, jfr. § 184, 3. ledd, som uttrykkelig fastslår at bestemmelsen også kan brukes av en kaskoassurandør som er ansvarlig for den skade som skal repareres.

Vilkåret for at assurandøren kan fralegge seg ansvaret under flytningen, er at denne vil medføre «en vesentlig økning av risikoen». Om dette er tilfellet, må avgjøres konkret i relasjon til hver enkelt av de assurandører som påberoper seg bestemmelsen. Det kan f. eks. tenkes at en P. & I.-assurandør vil kunne protestere mot (dvs. forlange ekstrapremie under) en flytning som skjer med last ombord eller som bringer skipet til farvann hvor det er en særlig risiko for at et eventuelt erstatningsansvar ikke kan kreves begrenset. En kaskoassurandør mot sjøfare vil f. eks. kunne protestere mot en særlig hasardiøs flytning av et krigsskadet skip, eller mot en flytning som nødvendiggjør slepning over åpne havstrekninger.

Et vilkår for at en kaskoassurandør som svarer for skipets skader, kan bruke bestemmelsen, er at det foreligger andre og mindre risikable flytningsmuligheter. Er det bare én flytning som kan komme på tale, dersom skipet overhodet skal bli reparert, er jo alternativet at skipet blir kondemnert der hvor det befinner seg. Hvis kaskoassurandørene ikke ønsker skipet kondemnert, må de finne seg i å bære risikoen under flytningen. En P. & I.-assurandør må derimot etter nmstendighetene kunne påberope seg nærværende paragraf også i et slikt tilfelle, og likeledes en kaskoassurandør som ikke svarer for havariet.

En assurandør som har motsatt seg en flytning, svarer ikke for «tap som oppstår under eller som følge av flytningen». Om forståelsen av dette uttrykk vises til kommentaren til foregående paragraf. Den risiko som vedkommende assurandør fralegger seg, overføres til den eller de assurandører som svarer for skipets skader, og som ikke har fralagt seg ansvaret under flytningen, jfr. § 184, 2. ledd. Sikrede selv får i så fall hverken større eller mindre risiko under flytningen enn han ville ha hatt under en ordinær reise; oppstår det nye

tap, må han således bære de aldersfradrag og franchiser som måtte være avtalt under vedkommende forsikring. Men hvis også den assurandør som svarer for skadene, har fralagt seg ansvaret, må sikrede bære risikoen under flytningen alene, og hans risiko kan også bli større hvis han forsømmer å gi melding om flytningen, jfr. i det følgende. — Det følger av § 143 at hovedassurandørens ansvarsfraleggelse også får virkning for medassurandørene.

En ansvarsfraleggelse etter nærværende paragraf må meddeles sikrede før flytningen påbegynnes, slik at sikrede og hans øvrige assurandører kan få ordnet med de nødvendige tilleggssforsikringer. Paragrafens 1. ledd pålegger derfor sikrede plikt til å gi melding til alle sine assurandører om en påtenkt flytning, såfremt det kan antas at flytningen kan medføre økning av risikoen. Sanksjonen mot forsømmelse av denne plikt er ansvarsfrihet for tap som oppstår under eller som følge av flytningen for de assurandører som ikke har fått melding. Og her overføres risikoen til sikrede, ikke til en annen assurandør, jfr. formuleringen av § 184, 2. ledd. Dette kan synes som en streng reaksjon mot en forsømmelse fra sikredes side. Rettsteknisk er det imidlertid vanskelig å utforme noen annen tilfredsstillende regel. En regel om at vedkommende assurandør f. eks. bare ble fritatt for å erstatte «tap som skyldes mer-risikoen under flytningen», ville skape store vanskeligheter ved årsaksbedømmelsen.

Avsnitt 3. Sjødyktighet. Sikkerhetsforskrifter.

§ 45. Manglende sjødyktighet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 62 nr. 1 og 3, og FAL § 63.

Sjødyktighetsreglene er behandlet av Vislie i Forsikringstidende 1937.75 flg. og av Myrdahl i Afs 1.27 flg.

Sjødyktighetskravet spiller en sentral rolle i rederiforsikringen. Planen gjør intet forsøk på å presisere hva det innebærer at et skip er usjødyktig. Som en generell retningslinje kunne man angi at et skip er usjødyktig når det ikke er i den stand og slik bemannet og utstyrt som det etter et forsvarlig sjømannsmessig skjønn bør være for den reise det skal foreta. En slik standard gir imidlertid liten veiledning i det konkrete tilfelle, og på dette punkt må man som tidligere falle tilbake på rettstradisjonen.

Pl. 1930 § 62 nr. 1, 2. pkt. ga sjødyktighetsreglene «tilsvarende anvendelse» når det var mangler ved bemanning, utrustning, utstyr, stuing o. l. Dette er misvisende; «sjødyktigheten» omfatter alle de forhold som her er nevnt.

Efter Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed av 9. juni 1903 nr. 7 skal Skipskontrollen føre tilsyn med handelsflåtens sjødyktighet. Skipskontrollens standpunkt vil selvsagt ha stor betydning hvis det blir tale om at skipet er usjødyktig i relasjon til forsikringsvilkårene, men avgjørende er det ikke. Således må assurandøren i en senere sak kunne påberope seg at skipet var usjødyktig ved avgangen, til tross for at de offentlige kontrollmyndigheter ikke grep inn.

Et hovedspørsmål ved utformningen av sjødyktighetsreglene er hvilken vekt man skal legge på sikredes subjektive forhold. Mens man tidligere var tilbøyelig til å se på sjødyktigheten som en objektiv forutsetning for gyldigheten av forsikringsavtalen, legges det i moderne sjøforsikring i meget stor utstrekning vekt på om sikrede kjente eller burde ha kjent manglene. FAL § 63 knesetter en rent subjektiv regel, dog slik at sikrede i alle tilfelle identifiseres med skipsføreren. Efter Pl. 1930 § 62 var skipsføreren kunnskap uten betydning, idet hans feilvurderinger med hensyn til sjødyktigheten ble ansett som feil i sjømannstjenesten som assurandøren har risikoen for. Men på den annen side hadde Pl. 1930 en objektiv sjødyktighetsregel for et skip som ikke hadde «klasse i en anerkjent klasseinstitusjon».

Under herredømme av Pl. 1930 har det vært tvilsomt om den objektive sjødyktighetsregel også gjelder for skip som er undergitt tilsyn av Skipskontrollen, eller om denne kontroll i relasjon til sjødyktighetsreglene må likestilles med den som utøves av Det norske Veritas og de øvrige klasseinstitusjoner. Sjøassurandørernes Centralforening har overfor sine medlemmer konsekvent hevdet at den objektive regel bare bør brukes når skipet hverken har klasse eller er underlagt Skipskontrollen (se Vislie, l. c. s. 77). Spørsmålet var oppe for Høyesterett i 1958 (ND 1958.348 Symbol). Det ble ikke avgjort, men et mindretall på to dommere antok at Skipskontrollen ikke kunne likestilles med en klasseinstitusjon ved anvendelsen av Pl. 1930 § 62. Mindretallets syn er senere lagt til grunn i en dom i ND 1962.59 Bergen Havsulen.

Efter den nye Plan omfatter den subjektive sjødyktighetsregel alle fartøyer, såvel dem som er undergitt Skipskontrollens tilsyn som dem som ikke er undergitt noe offentlig tilsyn. Man har ikke hermed villet ta stilling til hvilken form for kontroll som gir den beste garanti for sjødyktighet, men man antar at risikoen for mangelfull kontroll fra klassifikasjonsselskaper eller myndigheter ihvertfall kan dekkes ved forsikring. Det blir derfor bare et premiespørsmål om man skal ha samme sjødyktighetsregel for alle kategorier av skip. Det er selvsagt intet i veien for at det i den enkelte forsikringsavtale blir tatt inn strengere bestemmelser om sjødyktigheten. Under revisjonsarbeidet ble det således antydnet at dette vil skje for småskipsflåten vedkommende.

Planen legger, i likhet med Pl. 1930, bare vekt på sikredes forhold, og ser bort fra den kunnskap om sjødyktighetsmangelen som skipsføreren måtte ha hatt. Om stillingen når sikrede samtidig er fører av skipet eller medlem av mannskapet, se under § 59 nedenfor.

Pl. 1930 § 62 nr. 1 så bort fra en mangel ved sjødyktigheten som er oppstått efter at skipet «senest forlot havn». Denne regel er velbegrunnet hvis det blir aktuelt å la sikrede lide for kapteinens forsømmelser m. h. t. sjødyktigheten; efter at skipet har forlatt havn er det da rimelig å se slike forsømmelser som nautiske feil som assurandøren må ta på sin kappe, selv om feilene medfører at skipet blir usjødyktig for den videre reise. I den utstrekning sikrede selv kjente eller burde ha kjent mangelen, synes det derimot ikke å være noen grunn til å trekke et absolutt skille ved siste avgang fra havn. Det kan tenkes at beskjed om mangler som er oppstått i sjøen, kommer frem til sikrede på et slikt tidspunkt og under slike forhold at han kan gripe inn, f. eks. med bestemte ordrer til skipsføreren. I denne forbindelse kan det anføres at de moderne kommunikasjonsmidler og den stadig nærmere kontakt mellom skipet og rederiets ledelse som kjennetegner moderne skipsfart, gjør det naturlig å utvide regelen til også å gjelde usjødyktighet oppstått efter skipets avgang fra siste havn. Hvis sikrede forholder seg passiv, og sjødyktighetsmanglene fører til havari, bør han ikke være dekket. En slik regel er kommet til uttrykk i paragrafens 1. ledd.

Pl. 1930 § 62 nr. 3 oppstilte en presumsjon for usjødyktighet når det var inntruffet et havari «uten at nogen påviselig ytre årsak har medvirket». Den situasjon hvor det er bruk for en slik regel, er hvor skipet plutselig springer lekk. Også andre havarier kan inntreffe uten noen «påviselig ytre årsak», men det vil være en for streng reaksjon å presumere usjødyktighet ved f. eks. en brann med ukjent årsak eller et maskinbrudd (jfr. ND 1960.68 Bergen Dyrstad, hvor en brann med ukjent årsak i seg selv ble ansett som den «ytre årsak» til havariet). Den nye Plans regel går derfor ut på at presumsjonen for usjødyktighet bare skal gjelde når skipet springer lekk mens det er flott. Noe krav om at det ikke skal foreligge noen «påviselig ytre årsak» har man ikke oppstillet. Et skip vil alltid være utsatt for ytre påkjenning, men hvis disse påkjenninger er betydelige — som f. eks. hvor skipet kommer ut i hårdt vær — vil det selvsagt være lett for sikrede å motbevise presumsjonen.

Ved Høyesteretts dom i ND 1958.348 Symbol ble det antatt at sikrede ikke hadde anledning til å påberope seg sin gode tro når han ikke klarte å motbevise

presumsjonen for usjodyktighet. Denne løsning kan ikke godtas, da den faktisk vil gi sikrede oppfordring til å prosedere på at skipet var usjodyktig. I paragrafens 2. ledd, 2. pkt. er det derfor presisert at presumsjonen bare omfatter det forhold at skipet var usjodyktig, og at usjodyktigheten har hatt kausal betydning. Sikrede kan like fullt påberope seg sin eventuelle gode tro etter paragrafens 1. ledd. Men i likhet med Pl. 1930 § 62 legger også denne Plan bevisbyrden for den gode tro på sikrede.

Planens § 239, 2. ledd inneholder en særregel om usjodyktighet i relasjon til P. & I.-forsikringen. Bestemmelsen er redigert overensstemmende med de tidligere P. & I.-lover, men fører i hovedtrekkene til samme materielle resultater som nærværende paragraf.

§ 46. Assurandørens rett til å forlange besiktelse av skipet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 66.

Reglene om assurandørens rett til å kontrollere sjodyktigheten gjennom besiktelse blir ytterst sjelden brukt i praksis, men er like fullt nødvendige. Man antar imidlertid at assurandørene vil praktisere bestemmelsene med den største konduite. Den nye Plan svarer i hovedtrekkene til Pl. 1930, men reglene er adskillig forenklet. Således er bestemmelsen om at assurandøren ikke kan kreve skipet utlosset uten at det har vært holdt rettslig skjønn, sløyfet. Hvis sikrede motsetter seg en undersøkelse som assurandøren forlanger, får han bevisbyrden for at et eventuelt senere havari ikke ville ha vært avverget gjennom en besiktelse.

Når assurandøren forlanger besiktelse, må han alltid selv bære omkostningene ved selve besiktelsen. Hvis man ved besiktelsen finner at skipet lider av mangler som må utbedres, vil Planens øvrige regler om assurandørens ansvar under reparasjoner komme til anvendelse. Assurandøren vil da svare for aksessoriske utgifter etter de vanlige regler, men ikke for sikredes driftsutgifter vedrørende skipet eller annet formuestap som følge av reparasjonen (jfr. dog § 184 om skipets driftsutgifter under flytning til verksted). Løsningen blir den samme hva enten den umiddelbare foranledning til besiktelsen var et havari eller ikke.

Hvis man derimot ved besiktelsen ikke finner skader som må repareres av hensyn til skipets sjodyktighet, oppstår spørsmålet om ikke sikrede bør holdes skadesløs for sitt tap. Hvis det på forhånd er inntruffet et havari eller annet lignende forhold som omfattes av forsikringen, har sikrede etter almindelige prinsipper plikt til å la skipet undersøke for å konstatere om det foreligger skade. Utgiftene ved undersøkelsen kan han kreve erstattet av kaskoassurandøren, men han må selv bære driftsomkostningene og tidstapet i den tid undersøkelsen varer (medmindre det er tegnet særskilt forsikring mot tidstapet, jfr. Planens kapitel 20). Når det gjelder utgiftene til lossing for besiktelse etter et havari, erstattes disse forøvrig etter særlige regler, normalt i felleshavari, men også etter § 68 som en omkostning «ved foranstaltninger satt i verk for å avverge eller begrense tap som omfattes av forsikringen». Hvis det derimot ikke er inntruffet noen begivenhet som gir sikrede oppfordring til å la skipet undersøke, men assurandøren forlanger besiktelse på grunnlag av en generell mistanke om dårlig vedlikehold, er det rimelig å legge det fulle ansvar på assurandøren dersom mistanken viser seg ubegrunnet. I paragrafens 3. ledd er derfor fastslått at assurandøren i et slikt tilfelle skal holde sikrede skadesløs for såvel hans omkostninger som det tap han lider som følge av undersøkelsen.

§ 47. Skip i opplag.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 62 nr. 2.

Efter den tvingende bestemmelse i FAL § 20 kan det ikke avtales at selskapet skal være helt eller delvis fri for ansvar for havarier som sikrede har

fremkalt ved simpel uaktsomhet. Efter regelen om usjedyktighet i FAL § 63 kan imidlertid også sikres simple uaktsomhet rammes når hans forsømmelse har gitt seg utslag i en mangel ved sjedyktigheten som blir opphav til havari. Det må være adgang til å tolke dette unntak fra den tvingende regel i FAL § 20 utvidende, således at det også omfatter de foranstaltninger som treffes for å sikre skipet under opplag.

Spørsmålet om hva som er forsvarlig fortøyning og betryggende tilsyn, må avgjøres helt konkret under hensyn til omstendighetene i det enkelte tilfelle. Det kan således ikke gis noen generell regel om hvorvidt maskineriet må holdes driftsklart eller det må være vakthold ombord. Dette vil avhenge av forholdene på opplagsstedet.

Det er ikke nødvendig å stille noe krav om at skipets klasse skal opprettholdes under opplaget. I praksis vil nemlig den periodiske klassebesiktelse bli utsatt så lenge skipet ligger i opplag. Skipet vil dermed beholde sin klasse så fremt det besiktes før det påny settes i fart.

§ 48. Sikkerhetsforskrifter.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 31, 1. ledd og FAL § 51, 1. pkt.

De reaksjoner som Planen gir anvisning på i §§ 49 og 50 (c), kan bare benyttes av assurandøren når sikrede har overtrådt en forskrift som går inn under definisjonen av sikkerhetsforskrift i nærværende paragraf. FAL § 51 krever at en forskrift, for å kunne karakteriseres som en sikkerhetsforskrift i forsikringsrettslig forstand, må være inntatt i forsikringsavtalen. Denne bestemmelse er imidlertid ikke tvingende i sjøforsikring, jfr. paragrafens siste ledd. Planen gir en noe videre definisjon av begrepet sikkerhetsforskrift. Hvis det ved avtalens avslutning er forutsatt at skipet skal være klassifisert, vil enhver forskrift fra klasseinstitusjonen som tar sikte på å fremme skipets sikkerhet, være å anse som en sikkerhetsforskrift.

Planen inneholder selv ingen direkte sikkerhetsforskrifter. Og det er bare § 51 som gir assurandøren hjemmel for å utstede slike forskrifter av et bestemt innhold. Men den individuelle forsikringsavtale kan selsagt inneholde bestemte forskrifter, likesom den kan gi hjemmel for at assurandøren i forsikringstiden kan gi sikrede ytterligere forskrifter.

Efter FAL må en sikkerhetsforskrift per definisjon ta sikte på å hindre tap som assurandøren vil bli ansvarlig for; det samme gjaldt efter Pl. 1930. Den nye Plan har ikke tatt opp dette kriterium. En forskrift vil under tiden forfølge flere formål; hvis et av disse formål er å hindre havarier eller begrense virkningene av dem, vil en overtredelse kunne rammes. Hvis forskriften forfølger helt andre formål (f. eks. immigrasjons- eller tollforskrifter), vil det vanskelig kunne tenkes at det er en relevant årsakssammenheng mellom en overtredelse av forskriften som sikrede gjør seg skyldig i, og en skade som skipet blir påført. Slike tilfelle vil måtte bedømmes efter regelen om rettsstridige foretagender i § 40.

For at en overtredelse skal kunne rammes, må forskriften være bindende for sikrede. Særlig når forskriften er gitt av offentlig myndighet, kan det by på vanskeligheter å avgjøre om sikrede hadde plikt til å rette seg efter den. Forskrifter gitt av myndighetene i sikredes, ev. i skipets, hjemland er selsagt bindende. Men også forskrifter gitt av utenlandske myndigheter må sikrede i stor utstrekning respektere, som f. eks. kanalreglementer og regler om behandlingen av farlig last. Er det kollisjon mellom en norsk og en utenlandsk forskrift, oppstår spørsmålet om sikrede plikter å rette seg efter den strengeste av dem. Dette må bero på en konkret fortolkning av vedkommende forskrifter. Men hvis sikrede hadde rimelig grunn til å tro at den strengeste forskrift ikke gjaldt for ham, kan det tenkes at overtredelsen ikke kan påberopes av assurandøren fordi sikrede ikke har utvist den nødvendige skyld.

§ 49. Overtredelse av sikkerhetsforskrifter.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 31, 2. ledd og § 63, og FAL § 51.

Reaksjonen mot overtredelse av sikkerhetsforskrifter er utformet overensstemmende med de tidligere gjeldende regler. Sikrede har bevisbyrden både for at overtredelsen ikke har hatt innflytelse på tapet, og for at han ikke har utvist noen forsømmelighet med å overholde forskriften.

Et viktig spørsmål er i hvilken utstrekning sikrede må tåle identifikasjon med de personer som opptrer på hans vegne. Som hovedregel gjelder her at det bare er sikredes egen forsømmelse som er relevant, jfr. Pl. 1930 § 63 som fastslo dette prinsipp forsåvidt angår forskrifter gitt av det offentlige eller av klasseinstitusjonen. Hvem som i denne relasjon er å anse som «sikrede», er behandlet nedenfor under kapittel 3, avsnitt 6.

I 1. ledd 2. pkt. reguleres den situasjon at sikrede opptrer i egenskap av skipets fører eller mannskap. I så fall vil det være en for streng reaksjon å la enhver tilregnelig overtredelse av enhver sikkerhetsforskrift medføre tap av dekningen. Reglene i 1. pkt. kommer derfor ikke til anvendelse når sikredes forsømmelse er «av nautisk art»; i så fall må man falle tilbake på de almindelige regler om sikredes forårsakelse av havariet i §§ 55 og 56. Ved anvendelsen av regelen i 1. ledd, 2. pkt. må man undersøke om vedkommende sikkerhetsforskrift kan sies å regulere et forhold «av nautisk art». Regelen omfatter ikke bare de egentlige sjøveisregler, men etter omstendighetene også havne- og kanalreglementer, reglementer for passering av minebelter og andre sperringer, forskrifter om bruk av radioutstyr i nødtilfelle o.s.v.

Det er grunn til å ha strengere regler i de tilfelle hvor assurandøren ved inngåelsen av forsikringsavtaler har funnet det nødvendig å gi en spesiell sikkerhetsforskrift, f. eks. at fartøyet bare må brukes i innskjørsfarvann, eller at det må ha spesielt utstyr ombord av hensyn til sikkerheten. I slike tilfelle bør assurandøren kunne påberope forsømmelser begått av enhver som på sikredes vegne har plikt til å overholde forskriften eller påse at den blir fulgt, jfr. Pl. 1930 § 31 og nærværende paragrafs 2. ledd. Plikt til å overholde forskriften eller påse at den blir fulgt, vil de personer ha som arbeider i sikredes tjeneste i overordnet stilling. Av besetningen vil det særlig være skipsføreren, styrmennene og maskinistene som vil omfattes av regelen. Forøvrig må det i noen grad bero på karakteren av den enkelte forskrift hvor langt ned i gradene man skal gå med identifikasjonen. Det må understrekes at særregelen om skipper-rederens nautiske feil i paragrafens 1. ledd ikke får anvendelse i disse tilfelle.

For at en spesiell sikkerhetsforskrift skal ansees å være «fastsatt i forsikringsavtalen», må den være tatt inn i politen eller i et annet dokument som fastlegger vilkårene for forsikringen.

§ 50. Assurandørens oppsigelsesrett.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 31 i. f. og FAL § 51, 2. ledd.

Efter Pl. 1930 hadde assurandøren en meget vidtgående adgang til å si opp forsikringsavtalen når sikrede eller hans folk overtrådte sikkerhetsforskrifter. Oppsigelsesfristen var 3 dager, og hvis sikrede selv hadde utvist forsett eller grov uaktsomhet, kunne forsikringen sies opp uten varsel. Efter FAL er adgangen snevrere, idet oppsigelse bare kan skje når overtredelsen gir grunn til frykt for lignende forsømmelser i fremtiden. Oppsigelsesfristen efter loven er en uke.

Under revisjonsarbeidet fant man det ikke rimelig å gi assurandøren oppsigelsesrett ved enhver overtredelse av sikkerhetsforskrifter. Nærværende paragrafs litra (c) setter derfor som vilkår at sikkerhetsforskriften er av «vesentlig betydning». Efter omstendighetene kan oppsigelse også skje når forsømmelsen er begått av en av sikredes underordnede (som har plikt til å over-

holde forskriften eller påse at den blir fulgt), og dette selv om vedkommende forskrift ikke er av den art som er omtalt i § 49, 2. ledd. Det er uttrykkelig presisert at oppsigelse bare kan skje når vedkommende har overtrådt forskriften forsettlig eller grovt uaktsomt. Oppsigelsesfristen er satt til 7 dager, dog tidligst ved første ankomst til havn, jfr. § 37, 4. ledd..

Reglene i paragrafens litra (a) og (b) er nye. De gir assurandøren anledning til å komme ut av kontraktsforholdet når skipet ikke lenger kan ansees for sjødyktig. Regelen i litra (a) virker uavhengig av sikredes subjektive forhold. Den kommer vesentlig til anvendelse ved eldre og dårlig vedlikeholdte skip, når man har nådd det punkt hvor man ikke lenger vil tillate skipet å seile, eller ved skip hvor man er blitt oppmerksom på feil i konstruksjonen som gjør skipet usjødyktig.

Regelen i litra (b) gjør det til en plikt for rederiet å reparere, i den forstand at assurandøren kan si opp forsikringen hvis skipet blir liggende ureparert i lengre tid. En forutsetning er at sikrede ikke har vært lovlig forhindret fra å utføre reparasjonen. Hans egen dårlige økonomi er i denne forbindelse ingen unnskyldning. Assurandøren plikter ikke å betale erstatning for de ureparerte skader ved oppsigelsen, jfr. § 174, men på den annen side blir han ikke gjennom oppsigelsen kvitt ansvaret for allerede inntrufne skader. Hvis sikrede senere lar skipet reparere, kan han kreve reparasjonen av slike skader erstattet av assurandøren.

§ 51. Kontraktsvilkår.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 17, 1. ledd, 2. pkt.

Bestemmelsen gir assurandøren hjemmel for å gi sikkerhetsforskrifter i forsikringstiden, jfr. § 48. Man fant under revisjonsarbeidet at hjemmelen ikke burde begrenses til å påby vilkår som er sedvanlige i vedkommende fart, da bestemmelsen også må kunne brukes ved etableringen av en ny fart. Regelen er særlig viktig i P. & I.-forsikringen, men vil også få betydning for kaskoassurandørens dekning av kollisjonsansvar, f. eks. i forbindelse med inngåelse av slepekontrakter eller kontrakter om anløp av privateide kaianlegg.

Reaksjonen mot overtredelse av sikkerhetsforskrifter gitt med hjemmel i nærværende paragraf er uttrykkelig regulert i § 76 (b). Virkningen av overtredelsen er at assurandøren ikke svarer for det erstatningsansvar sikrede pådrar seg og som han ikke ville ha måttet dekke hvis han hadde inngått vedkommende kontrakt. Det skal skje full identifikasjon i forholdet mellom sikrede og hans folk, selv om vedkommende forskrift ikke ble fastsatt allerede ved avslutningen av avtalen.

Avsnitt 4. Redningsforanstaltninger m. v.

§ 52. Sikredes plikt til å underrette assurandøren om havari.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 32 nr. 1 og nr. 2, 1. ledd, 4. pkt., samt FAL § 21, 1. ledd.

Melding om havari kan sendes til assurandøren selv eller til dennes lokale agent. At varslingsplikten etter 2. ledd også påhviler skipsføreren, innebærer at skipsførerens forsømmelser kan påberopes etter § 54.

§ 53. Sikredes plikt til å avverge og begrense tapet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 32 nr. 2, 1. ledd, 1.—3. pkt. og FAL § 52, 1. ledd, 1. og 3. pkt.

Paragrafen gir, i likhet med Pl. 1930, assurandøren en vidtgående myndighet med hensyn til valg av redningsforanstaltninger. I Pl. 1930 het det: «Får den sikrede bestemte forskrifter, skal han såvidt mulig følge dem.» Det er noe uklart hvordan en slik bestemmelse må forstås, men tatt på ordet innebærer den at

sikrede ubetinget må følge assurandørens forskrifter så sant dette er fysisk mulig for ham. Men hvis regelen er slik å forstå, vil sikrede på den annen side ikke kunne bebreides hvis han har fulgt forskriftene med dårlig resultat.

Planen tar sikte på å gi sikrede en noe mer selvstendig stilling. Etter paragrafens siste punktum skal han ha både rett og plikt til å la være å følge assurandørens forskrifter hvis han må «forstå at de er utferdiget på grunnlag av uriktige eller mangelfulle opplysninger om den faktiske situasjon». Hvis stillingen er denne, må sikrede ha rett til å vurdere situasjonen på egen hånd og handle slik som han finner det best. Selv om det senere viser seg at han tok feil i sin bedømmelse av situasjonen eller i sitt valg av redningsforanstaltninger, skal det ikke få innflytelse på hans dekning med mindre han har utvist grov uaktsomhet, jfr. § 54. Det er en nødvendig betingelse for sikredes rett og plikt etter nærværende paragraf at forskriften er objektivt uhensiktsmessig i den foreliggende situasjon. Hvis forskriften i og for seg er hensiktsmessig, til tross for at den åpenbart er utferdiget på bakgrunn av en annen faktisk situasjon, må sikrede følge den. På den annen side er ikke kravet om uhensiktsmessighet en tilstrekkelig betingelse; er forskriften utferdiget på grunnlag av fullstendige og korrekte opplysninger om den faktiske situasjon, har sikrede hverken rett eller plikt til å sette seg utover en uhensiktsmessig forskrift. Er det derimot tale om en uhensiktsmessig forskrift utferdiget på bakgrunn av assurandørens villfarelse om den faktiske situasjon, kan sikrede ikke ubetinget skyte seg inn under at han fulgte assurandørens råd. Også i denne relasjon kreves det imidlertid grov uaktsomhet fra sikredes side for at han skal kunne miste noe av sin dekning.

Hvis det er skipsføreren som unnlater å følge eller vurdere en forskrift som assurandøren har gitt, er dette en feil i sjømannstjenesten som assurandøren ikke kan påberope seg.

Pl. 1930 § 32 nr. 2, 2. ledd foreskrev at sikrede ikke for assurandørens regning kunne tegne forsikring av investerte utgifter til bergning m. v. når disse utgifter skulle erstattes som partikulært havari. Regelen har neppe noen praktisk betydning, og er sløyfet.

§ 54. Virkningen av at sikrede forsømmer sine plikter.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 32 nr. 3 og FAL §§ 21, 2. ledd og 52, 2. ledd.

Hvis sikrede forsømmer sin plikt til å melde fra om havari etter § 52 eller sette i gang tiltak for å forebygge havari eller berge etter § 53, kan assurandøren fralegge seg ansvaret for tap som ikke ville være oppstått hvis sikrede hadde oppfylt sine plikter. Er det tale om unnlatt bergning, krever den tvingende bestemmelse i FAL § 52, 2. ledd grov uaktsomhet fra sikredes side. Bestemmelsen i Pl. 1930 § 32 nr. 3, som bare krevet simpel uaktsomhet, var derfor i strid med preseptorisk lov. Etter FAL § 21, 2. ledd er det derimot tilstrekkelig med simpel uaktsomhet når sikrede har forsømt å melde fra om havari. Planen foreskriver at det skal kreves grov uaktsomhet i begge disse tilfeller.

Paragrafens 1. ledd, 2. pkt. tar særlig sikte på tap som kan oppstå for assurandøren hvis sikrede forsømmer sin plikt etter § 52, 1. ledd til å holde assurandøren underrettet om den videre utvikling etter havari. Assurandøren har f. eks. bestilt lektre for å lette et grunnstøtt skip, og sikrede har forsømt å gi melding om at skipet er kommet flott, slik at assurandøren ikke får avbestilt lektrene i tide og derved påføres unødvendige utgifter. Så lenge utgifter av denne art kan avregnes i erstatning som assurandøren plikter å betale i anledning havariet, er paragrafens 1. ledd, 1. pkt. tilstrekkelig. 2. punktum pålegger dessuten sikrede en selvstendig plikt til å betale erstatning til assurandøren for tap som han har påført denne ved grovt uaktsomme overtredelser av §§ 52 og 53. Paragrafens 2. ledd er tilføyet for å gjøre det klart at det bare er ved overtredelse av meldeplikten etter § 52 at skipsførerens forsømmelser får betydning.

Avsnitt 5. Sikredes forsettlig eller uaktsomme forårsakelse av havariet.

§ 55. Forsett.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 33, 1. ledd og FAL § 18, 1. ledd.

§ 56. Grov uaktsomhet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 33, 1. ledd og FAL § 18, 2. ledd.

Mens FAL overlater det til en konkret vurdering hvilken erstatning sikrede kan kreve når han har forårsaket et forsikringstilfelle ved grov uaktsomhet, mistet han etter Pl. 1930 ethvert krav i et slikt tilfelle. Planen har tatt opp FAL's regel. Som fremhevet under § 20 foran, viser erfaringen fra lignende rettsområder at en domstol meget nødig statuerer grov uaktsomhet hvis valget står mellom å tilkjenne sikrede full erstatning eller slett ingen. Det er sannsynlig at en regel som gir adgang til å nedsette erstatningen under hensyn til skyldgraden og de konkrete omstendigheter, vil bli brukt også i tilfelle hvor sikrede faktisk ville ha blitt tilkjent full erstatning etter Pl. 1930. Det er mulig at reaksjonen mot sikredes uaktsomme forhold faktisk vil bli mer effektiv på denne måten, og prevensjonen tilsvarende bedre varetatt.

Er det en av sikredes underordnede, enten i rederiledelsen eller ombord, som har fremkalt havariet ved en feil som må betegnes som grovt uaktsom, må det avgjøres på grunnlag av reglene i Planens kapitel 3, avsnitt 6 om assurandøren kan påberope seg feilen overfor sikrede. Feil i sjømannstjenesten begått av fører eller mannskap på det forsikrede skip kan assurandøren aldri påberope seg, jfr. § 59. For øvrig vil løsningen etter § 61 bero på «almindelige rettsregler». I kommentaren til «søsterskipsregelen» i § 77 er behandlet den situasjon som foreligger når feilen er begått ombord i et annet av sikredes skip enn det som forsikringen knytter seg til.

Har sikrede bare utvist simpel uaktsomhet, svarer assurandøren alltid fullt ut, jfr. den tvingende regel i FAL § 20. Dette gjelder dog ikke når forsømmelsen også kommer inn under andre regler, f. eks. reglene om usjødøktighet eller overtredelse av sikkerhetsforskrifter.

I P. & I-forsikring gjelder særlige regler om uaktsomhet, jfr. § 239.

§ 57. Assurandørens oppsigelsesrett.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 33, 1. ledd.

I motsetning til Pl. 1930 gir den nye Plan sikrede tre dagers frist når havariet er forårsaket ved grov uaktsomhet.

§ 58. Omstendigheter som utelukker anvendelse av §§ 55 til 57.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 33, 2. ledd, 2. pkt. og 3. ledd, og FAL § 19, 1. og 2. ledd.

Reglene om tilregnelighet i litra (a) svarer helt til Pl. 1930 § 33, 3. ledd, 1. pkt. Sikrede kan påberope seg at han var sinnsyk eller hadde nedsatt bevissthet, medmindre bevissthetsforstyrrelsen skyldtes «selvforskyldt rus». I en annen relasjon behandler imidlertid denne Plan rushandlinger mindre strengt enn Pl. 1930. Etter Pl. 1930 var assurandøren uten ethvert ansvar hvis sikrede «har voldt erstatningstilfellet på grunn av selvforskyldt beruselse» (Pl. 1930 § 33, 2. ledd, 2. pkt.). Den nye Plan inneholder ingen slik regel, og dette innebærer at også rushandlinger skal være underkastet de almindelige subjektive regler. Kommer man derfor til at sikrede bare har utvist simpel uaktsomhet — også tatt i betraktning at han ved anledningen var påvirket av alkohol — vil han altså etter Planen få full dekning.

Efter Pl. 1930 var sikredes rett til å fremkalle havariet i redningsøyemed begrenset til situasjoner hvor det er fare for menneskers liv eller helse. Etter FAL har sikrede også rett til å ofre forsikringsgjenstanden når det er fare for eiendom. Nærværende paragraf henviser på dette punkt til § 35, 2. ledd. Dette innebærer at sikrede har en ubetinget rett til å utsette forsikringsgjenstanden for en hvilken som helst fare i den hensikt å redde menneskeliv, og at han «under reisen» har anledning til å sette forsikringsgjenstanden på spill for å berge materielle verdier. I dette siste tilfelle må man selvsagt se på de verdier som sikrede forsøkte å redde, når man undersøker om handlingen var forsvarlig. Normalt bør det som forsøkes reddet, ha en klar overvekt av verdi. Men hvis sikrede er i unnskyldelig villfarelse m. h. t. verdien, kommer det ham ikke til skade.

Sikrede kan altså ikke påberope seg nærværende paragrafs litra (b) dersom han ofrer forsikringsgjenstanden for å redde materielle verdier uten at det skjer «på reisen». Han kan ikke sende skipet ut på et særlig hasardiøst bergningsforetagende i ly av bestemmelsen, eller ofre det for å redde verdier på land.

Efter almindelige rettsgrunnsetninger vil assurandøren få et regresskrav mot eieren (assurandøren) av de verdier som handlingen tok sikte på å redde. Tilføyes skipet en skade for å redde dets egen last, vil assurandøren således ha regress til vareeieren (vareassurandøren), så fremt rederen ikke ville ha blitt ansvarlig for lasteskaden. I slike situasjoner vil imidlertid handlingen som regel ta sikte på å redde både skipet selv og dets last, og da griper reglene om felleshavari i kapittel 4, avsnitt 2 inn.

I de tilfelle hvor rederiet ville ha blitt ansvarlig for det tap som søkes avverget, kan også P. & I.-assurandøren komme inn i bildet. Hvis sikrede tilføyer skipet en skade for å redde menneskeliv, og han ville ha blitt erstatningsansvarlig for de eventuelle livskader, er oppofrelsen i realiteten skjedd i P. & I.-assurandørens interesse. Etter P. & I.-lovenes § 23, 4. ledd nr. 6 dekket imidlertid ikke P. & I.-assurandøren redningsomkostninger som består i utbedring av skade på skipet. Denne begrensning var det enighet om å sløyfe, jfr. § 245. Stillingen blir altså den at sikrede kan kreve erstattet slike kaskoskader med hjemmel i nærværende paragrafs litra (b), og kaskoassurandøren får i sin tur regress mot P. & I.-assurandøren. Er begge forsikringer tegnet på Planens vilkår, vil det naturlige være at sikrede i et slikt tilfelle retter kravet direkte mot P. & I.-assurandøren.

Hvis skipet tilføyes en skade i den hensikt å redde lasten, vil regelen i § 35, 2. ledd ikke komme til anvendelse, selv om handlingen skjer «på reisen». Denne bestemmelse gir sikrede anledning til i visse tilfelle å foreta en bergning uten at det får virkninger for forsikringsdekningen, men bergning av skipets egen last vil ikke omfattes av bestemmelsen. Dette gjelder f. eks. når man i en havn må skjære hull på skipssiden for å få ut lasten. Men hvis foranstaltningen skyldes skader som skipet eller lasten er blitt påført ved et strandings-tilfelle, vil kaskoassurandøren svare for utbedringsomkostningene efter § 176 (n). Skader av denne art kan også i andre tilfelle dekkes ved forsikring av ekstraordinære omkostninger, jfr. § 270, 1. ledd. Og hvis sikrede ville ha blitt ansvarlig for den skade på lasten som er avverget, vil hans P. & I.-assurandør bli ansvarlig for kaskoskaden efter reglene om redningsomkostninger, jfr. foregående avsnitt.

I denne forbindelse må også nevnes § 69, som regulerer stillingen når en redningsforanstaltning som sikrede har foretatt, tar sikte på å avverge tap for flere av hans assurandører samtidig.

Regelen i nærværende paragrafs litra (c) er ny. Den får bare betydning ved forsikring mot krigsfare. Det er sannsynlig at krigsassurandørene ville ha erstattet tap av denne art også uten uttrykkelig hjemmel, men bestemmelsen ble tatt med for å markere at sikrede skal kunne foreta slike patriotiske handlinger uten frykt for økonomiske konsekvenser.

Avsnitt 6. Identifikasjon.

Et meget vanskelig spørsmål i forsikringsretten er i hvilken utstrekning sikrede skal bære følgene av feil og forsømmelser begått av de personer som handler på hans vegne. Forsikringsvilkårene har en rekke bestemmelser som gir assurandøren rett til å reagere når sikrede opptre uforsvarlig, f. eks. fremkaller en fareøkning eller et havari, unnlater å gi foreskrevne meldinger, forsømmer plikten til å sette i verk redningsforanstaltninger o. l. Spørsmålet er om assurandøren kan påberope seg disse bestemmelser når det ikke er sikrede selv, men en av hans underordnede hjelpere, som har utvist forsømmelsen.

FAL inneholder bare spredte bestemmelser som på meget begrensede områder løser identifikasjonsproblemet. Sannsynligvis er det riktig som Grundt hevder (Lærebok i norsk forsikringsrett, 1. utg. (1939) s. 437) at lovens spredte bestemmelser ikke gir grunnlag for noen generell lære om identifikasjon. Spørsmålet er holdt åpent i loven, og når hverken denne eller de avtalte vilkår gir hjemmel for en bestemt løsning, må man falle tilbake på en mer frirettslig bedømmelse av forholdet.

Både FAL og Planen bruker konsekvent den terminologi at det er plass for tre parter i forsikringsforholdet: forsikringstageren (den som inngår avtalen), sikrede (den som eier den sikrede interesse) og assurandøren, jfr. § 1 (a)–(c). En og samme forsikringsavtale kan videre omfatte interesser som tilhører flere forskjellige sikrede. Identifikasjonsproblemet kan derfor oppstå i en rekke varianter: i forholdet mellom forsikringstageren og dennes hjelpere, mellom sikrede og dennes hjelpere, mellom sikrede og forsikringstageren og mellom flere sikrede innbyrdes.

Planen tar ikke sikte på å gi noen uttømmende løsning av identifikasjonsproblemet. Nærværende avsnitt inneholder to generelle regler, en om forholdet mellom sikrede og hans folk (§ 59), og en om forholdet mellom flere sikrede innbyrdes (§ 60). Planen har imidlertid også en del spesielle identifikasjonsregler som er omtalt i den sammenheng hvor de bærer hjemme (se f. eks. §§ 18, 2. ledd, 37, 1. ledd, 49, 2. ledd, 52, 2. ledd, 76, kapitlene 7 og 8, §§ 229, 2. ledd, 245 (a), 251, 3. ledd, og kommentarene til disse bestemmelser). Forøvrig er det presisert i § 61 at man må falle tilbake på almindelige rettsregler når man ikke kan utlede løsningen av et bestemt identifikasjonsproblem av Planens eller polisens bestemmelser.

Noen bred fremstilling av disse prinsipper er det ikke mulig å gi her. Det henvises særlig til fremstillingen hos Grundt l. c. s. 419–69, hvor problemene er inngående drøftet. Det må bare understrekes at det følger av FAL's og Planens system at sikrede helt ut må finne seg i å bli identifisert med forsikringstageren på de områder hvor det er knyttet sanksjoner til dennes forsømmelser. De forsømmelser som forsikringstagerne kan gjøre seg skyld i, er nemlig av den art at de enten berører gyldigheten av selve forsikringsavtalen (forsømmelse av opplysningsplikten) eller gir assurandøren en ubetinget rett til å tre tilbake fra avtalen (forsømmelse av plikten til å betale premie). De reaksjoner som Planen gir assurandøren ved forsømmelser av denne art, kan gjøres gjeldende overfor alle som er sikret etter forsikringsavtalen (se dog § 136).

§ 59. Feil og forsømmelser av mannskapet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 5, 2. ledd.

Feil i sjømannstjenesten begått av skipsfører eller mannskap er en av de farer som rederiet ubetinget må ha dekning mot under en sjøforsikring. Bestemmelsen kommer til anvendelse ved enhver forsikring som tegnes på Planens vilkår, således også en krigsforsikring. Her må man være oppmerksom på at

en feil fra mannskapets side undertiden må bedømmes som et innslag av krigsfare i relasjon til årsaksregelen i § 21, jfr. foran under § 16.

Uttrykket «feil og forsømmelser... i sjømannstjenesten» markerer motsetningen til feil vedrørende de kommersielle gjøremål som skipsføreren undertiden har på vegne av rederiet. Ved de kommersielle feil kan man neppe si noe generelt om i hvilken utstrekning sikrede må identifiseres med sine folk; det vil bero på hva slags feil som er begått og hvilken forsikringsart det er tale om.

Er feilen begått av en annen enn skipets fører eller mannskap, må man falle tilbake på almindelige rettsgrunnsetninger ved avgjørelsen av identifikasjonsspørsmålet.

Det forekommer at eieren av skipet selv arbeider som medlem av besetningen, særlig i kystfarten. § 49 1. ledd, 2. pkt. inneholder en regel for denne situasjon for såvidt gjelder overtredelse av sikkerhetsforskrifter. Utover dette er det ikke påkrevet med særregler for det tilfelle at sikrede er medlem av besetningen. Har han forårsaket havariet ved simpel uaktsomhet, vil han få full dekning i samsvar med den tvingende regel i FAL § 20. Har han fremkaldt havariet forsettlig, bør han åpenbart ikke ha noe krav mot assurandøren (jfr. § 55). Har han opptrådt grovt uaktsomt, vil skjønnsregelen i § 56 komme til anvendelse. Det kan hevdes at sikrede i egenskap av skipsfører eller mannskap bør ha full beskyttelse også mot følgene av sin grove uaktsomhet. En slik regel ville imidlertid være betenkelig, idet det f. eks. kunne være meget vanskelig å bevise at det foreligger en forsettlig senkning av skipet i situasjoner hvor det i alle fall er på det rene at navigasjonen har foregått grovt uaktsomt. Ved anvendelsen av § 56 på skipper-rederen vil domstolene nettopp kunne ta hensyn til hans spesielle stilling, og tilkjenne full eller tilnærmet full erstatning når det ikke er noen grunn til mistanke om at havariet er forsettlig fremkalt.

§ 60. Feil og forsømmelser av medeier i skipet.

Paragrafen er ny.

Når et skip eies av et aksjeselskap, er det efter almindelige, selskapsrettslige prinsipper på det rene at aksjonærene blir identifisert med dem som opptrer på vegne av selskapet (dets organer). Det forekommer imidlertid i stor utstrekning at eiendomsretten til selve skipet er delt mellom flere fysiske eller juridiske personer. Partrederi efter sjøl. §§ 9—23 forekommer i kystfarten, og i den senere tid er det i stigende grad blitt almindelig at større skip eies av såkalte «sameier», som er interessentskap hvor medlemmene hefter solidarisk. I begge tilfelle oppstår spørsmålet om den enkelte sikrede skal lide for feil som en av hans medeiere begår. På dette punkt har det gjort seg gjeldende en viss usikkerhet.

Planen løser tvilen i den retning at det ikke skal skje noen identifikasjon når den medeier (partreder, interessent) som begår feilen, ikke har kompetanse til å handle på vegne av fellesskapet. Det er helt ekstraordinært at en medeier som ikke er disponent eller forretningsfører, griper inn og foretar selvstendige disposisjoner over skipet, og det ville ikke være rimelig om hans medeiere skulle lide for de feil han måtte begå i en slik situasjon. Heller ikke ville det være rimelig om de andre medeiere mistet dekningen fordi en enkelt av dem tilfeldigvis hadde kunnskap om et relevant faktum, f. eks. i forbindelse med en overskridelse av fartsområdet som disponenten ikke kjente til. I kystfarten forekommer det at en medeier er medlem av besetningen, men heller ikke de feil han måtte begå i denne egenskap, bør få virkning for de øvrige medeiere.

Stillingen er anderledes når feilen begås av den av medeierne som de andre har utsett til å vareta fellesskapets interesser og utstyrt med den formelle kompetanse til å handle på samtliges vegne. Her bør det skje full identifikasjon. Rent formelt kan man nok hevde at ved sameie er hver enkelt medeier

å anse som «sikret», og at det er et grunnprinsipp i skadeforsikringen at hver enkelt sikret har et direkte krav mot assurandøren som ikke berøres av feil som andre sikrede måtte begå. Men det ville være urimelig om rederiets organisasjonsform skulle få avgjørende innflytelse på identifikasjonsspørsmålet. De som har den reelle økonomiske interesse i skipet, bør stå i samme stilling hva enten de organiserer seg som aksjeselskap og overlater bestyrelsen til en disponent, eller de inngår et interessentskap og lar en av interessentene disponere skipet.

Er den bestyrende reder i et partrederi samtidig skipsfører, må imidlertid § 59 slå gjennom. De feil han begår i sjømannstjenesten, kan ikke påberopes overfor medeierne.

§ 61. Identifikasjon i andre tilfelle.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 5, 1. ledd.

Hvor et identifikasjonsspørsmål ikke er løst ved positiv forskrift i vilkårene, må det «avgjøres efter almindelige rettsregler». Man må herunder — som uttrykt i Pl. 1930 § 5 — ta særlig «hensyn til hvad forsikringsforholdets natur tilsier». Analogier fra Planens positive regler vil herunder måtte tillegges adskillig vekt. Noen ytterligere kommentar eller eksemplifikasjon er ikke her mulig å gi.

Kapitel 4. Assurandørens erstatningsansvar.

Dette kapitel inneholder en del almindelige regler om de forskjellige arter av tap som assurandøren erstatter. Reglene er ikke uttømmende, og må innenfor hver enkelt forsikringsart sammenholdes med bestemmelsene i Planens spesielle deler og i vedkommende polise. Det har i noen grad vært et skjønnsspørsmål hvilke regler som skulle samles i nærværende kapitel, og hvilke som skulle henvises til Planens spesielle deler. Vanligvis er en regel ikke inntatt i nærværende kapitel medmindre den har betydning i mer enn én av de tre hovedbransjer i rederiforsikringen: kasko- og kasko-interesseforsikringen, P. & I.-forsikringen og fraktforsikringen.

Et spørsmål som har voldt en del tvil, er om denne Plan, i likhet med Pl. 1930, bør begrense assurandørens ansvar til tap som det er uttrykkelig hjemmel for å erstatte. Etter Pl. 1930 § 34 nr. 1 var assurandørens ansvar «begrenset til den skade, som efter planens eller polisens erstatningsregler faller inn under forsikringen». Selv om et tap var forårsaket av en fare som forsikringen omfatter, skulle det derfor ikke erstattes, med mindre man i Planen eller polisen fant uttrykkelig hjemmel for å erstatte et tap av denne art. Pl. 1930 gjennomførte imidlertid selv ikke systemet; således talte § 75 om «skader som assurandøren er ansvarlig for», og forutsatte en hjemmel som ikke fantes for erstatning av partielle skader i kaskoforsikringen. Dansk Søforsikringskonvention følger et annet system, idet assurandøren efter dens § 50 erstatter «al Skade, der forårsages ved, at en ulykkelig Hændelse rammer den forsikrede Interesse».

Spørsmålet om man skal velge den ene eller den annen formulering, er sannsynligvis av større teoretisk enn praktisk betydning. Uansett hvilket system man velger, må Planen inneholde erstatningsregler av såvel positiv som negativ art, som dekker alle de spørsmål som erfaringsmessig melder seg i praksis. Det må f. eks. finnes utførlige regler om erstatningsansvaret for reparasjonsomkostninger i kaskoforsikringen, både om hvor langt dette ansvaret i almindelighet går, og om de spesielle begrensninger som må gjøres i det. I praksis vil man derfor normalt finne løsningen gjennom en fortolkning av Planens positive erstatningsregler og dens ansvarsbegrensninger.

Teoretisk kan det tenkes å oppstå vanskeligheter hvis sikrede tilføyes et tap av en art som man ikke har tenkt på, og som derfor hverken faller inn under

en positiv erstatningsregel eller en begrensningsregel. Etter det danske system skulle da et slikt tap bli å erstatte, mens det etter systemet i Pl. 1930 ikke skulle være erstatningsmessig. Men det er tvilsomt om et slikt resonnement er holdbart. Sannsynligvis vil man komme frem til løsningen på sikrere grunnlag gjennom analogisk eller antitetisk anvendelse av de spesielle erstatningsregler og begrensningsregler i Planen og politen, enn ved å påberope et generelt prinsipp om utstrekningen av assurandørens erstatningsansvar.

Efter § 18, 1. ledd svarer assurandøren «for tap som skyldes at interessen i forsikringstiden er rammet av en fare som forsikringen omfatter». Den nye Plan har derved forlatt systemet i Pl. 1930, idet ansvaret ikke er uttrykkelig begrenset til de arter av tap som de positive erstatningsregler nevner. Men det må understrekes at det ikke dermed er gitt at ethvert tap skal erstattes, såfremt det står i årsakssammenheng med en fare som forsikringen omfatter. Planen inneholder selv en rekke bestemmelser om tap som ikke erstattes, og disse bestemmelser må etter omstendighetene også kunne gis analogisk anvendelse. Løsningen må derfor i tvilstilfelle finnes gjennom en fortolkning av Planens regler om utstrekningen av erstatningsansvaret, supplert med andre rettskilder, særlig rettstradisjonen i sjøforsikringsretten.

Avsnitt 1. Almindelige regler om assurandørens ansvar.

§ 62. Totaltap.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 47, 1. pkt.

Spørsmålet om hvilke begivenheter som gir sikrede rett til erstatning for totaltap, må løses i vilkårene for de spesielle forsikringsarter. I kaskoforsikringen oppstår også spørsmålet om hva som skal skje når skipet, før det går totalt tapt, har fått skade som ikke er reparert. Dette spørsmål er løst i § 161, 2. ledd, jfr. også § 106.

Totaltap forekommer bare i de forsikringsarter hvor forsikringen knytter seg til et aktivum på sikredes hånd (kaskoforsikring, fraktforsikring). Ved totaltap er assurandørens ansvar undergitt en dobbelt begrensning: Det kan hverken overstige forsikringssummen eller forsikringsverdien. Når forsikringen er taksert, vil disse størrelser normalt falle sammen, og assurandøren vil altså ved totaltap utbetale taksten. I de tilfelle hvor assurandøren dekker sikredes fremtidige forpliktelser (P. & I.-forsikring, dekning av kollisjonsersatning under kaskoforsikringen, forsikring av ekstraordinære omkostninger) blir det bare tale om en begrensning av assurandørens eventuelle ansvar til forsikringssummen, og bare så sant det er avtalt en forsikringssum. I P. & I.-forsikringen gjøres ikke dette; her svarer assurandøren uten begrensning for de arter av ansvar og tap som forsikringen omfatter.

Noen almindelig regel om assurandørens ansvar for skade og annet partielt tap kan ikke oppstilles. Her vil ansvaret helt ut bero på vilkårene i de enkelte forsikringsarter.

§ 63. Almindelig formuestap og tap som følge av forsinkelse.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 34 nr. 1, 2. pkt.

Bestemmelsen markerer at sjøassurandørens ansvar normalt er begrenset til slike tap som består i undergang eller verdireduksjon av selve den forsikrede interesse. De mer avledede tap som sikrede blir påført gjennom havariet, erstattes ikke. Paragrafen angir imidlertid ikke mer enn et almindelig prinsipp, og må i mange situasjoner sammenholdes med erstatningsreglene i kapitlene om de spesielle forsikringsarter.

Unntaket for «almindelig formuestap» tar sikte på det almindelige tap som sikrede kan lide i sin næring som følge av et havari. Havariet kan føre til at

han må omlegge sin virksomhet eller omdirigere andre skip, og herved få redusert sine inntekter eller øket sine administrasjons- og driftsutgifter. Slike tap erstattes ikke.

Den annen hovedgruppe av tap som ikke erstattes, er tap som står i sammenheng med den forsinkelse som det forsikrede skip blir påført gjennom havariet. Uttrykket «tidstap» tar sikte på sikredes driftsutgifter og hans frakttap. Også her gir imidlertid Planen på en rekke punkter spesiell hjemmel for erstatning, se således §§ 182 og 184 om tidstap under innhenting av anbud og driftsutgifter under flytning av skipet til reparasjonsverksted, §§ 178, 179 og 183, som i forskjellige relasjoner tar hensyn til det tidstap sikrede påføres som følge av havariet, samt reglene om de spesielle forsikringsarter som tar sikte på dekning av tidstap, særlig kapitlene 20 og 21.

Uttrykkene «konjunkturtap» og «markedstap» tar nærmest sikte på det forhold at skipet på grunn av havariet går glipp av gunstige konjunkturer og først kan settes i fart på et lavere fraktmarked. Tap av denne art erstattes aldri. For sikkerhets skyld er ansvarsbegrensningen utvidet til også å omfatte «lignende tap som følge av forsinkelse».

§ 64. Omkostninger ved sikkerhetsstillelse o. l.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 41 nr. 1, 2. ledd, 1. pkt.

Efter Pl. 1930 § 41 nr. 1, 1. ledd var assurandøren ikke forpliktet til å stille sikkerhet for krav som tredjemann gjør gjeldende mot sikrede, og som omfattes av forsikringen. Denne regel er opprettholdt i § 95. Men de utgifter som sikrede selv pådrar seg for å skaffe slik sikkerhet, må erstattes som en utgift påført gjennom havariet. At utgiftene skal være «rimelige», innebærer bl. a. at sikrede ikke kan kreve erstattet utgiftene ved en sikkerhetsstillelse for beløp som åpenbart og vesentlig overstiger tredjemanns krav.

I motsetning til Pl. 1930 gir den nye Plau sikrede rett til under bestemte forutsetninger å kreve forskudd på erstatningen, jfr. § 90. Før han stiller sikkerhet for tredjemanns krav, må han derfor forelegge assurandøren spørsmålet om kravet bør dekkes gjennom et forskudd. Har han forsømt dette, svarer assurandøren ikke for utgiftene ved sikkerhetsstillelsen. Det vil dog være rimelig om assurandøren også i et slikt tilfelle dekker utgiftene med et beløp tilsvarende vanlig rente av det forskudd han ville ha ydet.

§ 65. Saksomkostninger.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 48, 3. ledd, 3. pkt., § 78 nr. 3, 3. pkt., P. & I.-lovenes § 24 og FAL § 92, 1. ledd, 1. pkt.

Pl. 1930 § 78 nr. 3, 1. og 2. pkt. og P. & I.-lovenes § 32 nr. 3 og 4 ga regler om hvem som skal bære saksomkostningene når det har vært uenighet mellom sikrede og assurandøren om en sak mot tredjemann skal prosederes for domstolene. I slike situasjoner vil som regel flere assurandører med motstridende interesser være interessert i spørsmålet. De vanskeligheter som kan oppstå her, er forsøkt løst i § 94.

§ 66. Omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 36, 2. ledd.

Paragrafens 1. ledd omfatter alle utgifter som påløper etter havariet og som er nødvendige for å fastslå om det er oppstått en skade og eventuelt omfanget av denne, eller som er nødvendige for å sikre en eventuell regress mot tredjemann. Assurandøren erstatter således utgifter til avholdelse av protest og sjøforklaring, såfremt disse foranstaltninger skyldes et havari som medfører eller kunne ha medført erstatningsmessige tap.

Efter Pl. 1930 § 36, 2. ledd erstattet assurandøren ikke sikredes utgifter til teknisk eller annen sakkyndig bistand under behandlingen av havariet, medmindre han på forhånd hadde gitt tilsagn om å dekke disse utgifter. Denne regel ble praktisert slik at assurandøren erstattet sikredes utgifter til besiktelsesmann med samme beløp som assurandøren måtte betale for sin egen mann. Undertiden ble det dog gitt erstatning med et høyere beløp, f. eks. hvor assurandøren hadde en representant på stedet og sikrede hadde rimelig grunn til å sende ut en inspektør fra rederiet. Under revisjonsarbeidet ble det overveiet om man burde ta inn en regel om at erstatningen normalt begrenses til det beløp assurandøren anvender til sin egen besiktelsesmann. Man ble stående ved at assurandøren bør ha plikt til å erstatte sikredes utgifter fullt ut, såfremt sikrede hadde rimelig grunn til å benytte sin egen besiktelsesmann, og utgiftene ikke overstiger det beløp som må ansees nødvendig for en forsvarlig representasjon. Ansvarer omfatter både salæret til besiktelsesmannen — ev. en andel av hans faste lønn — og utgiftene ved hans reise, opphold o. l.

§ 67. Omkostninger ved foranstaltninger som angår flere interesser.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 36, 3. ledd.

Den forholdsmessige fordeling av saksomkostninger og omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret har stor praktisk betydning. I en kollisjonsprosess vil ofte både kaskoassurandøren og P. & I.-assurandøren være interessert på sikredes side; i såfall skal saksomkostningene fordeles under hensyn til de ansvarsbeløp som de to assurandører maksimalt kan risikere å bli pålagt gjennom prosessen. På samme måte vil de refusjonskrav som sikrede gjør gjeldende under prosessen, dels tilflyte ham selv og dels hans kaskoassurandør. Omkostningene ved gjennomføringen av refusjonskravet må da fordeles mellom dem i forhold til deres interesser i prosessen.

De nærmere regler om omkostningsfordelingen er fastlagt gjennom praksis, og Planen tilsikter ikke å gjøre noen endringer i disse regler. Om fordeling av aksessoriske reparasjonsutgifter er det gitt en særregel i § 185.

Avsnitt 2. Tap ved redningsforanstaltninger.

Det er et alminnelig grunnprinsipp i all skadeforsikring at assurandøren skal holde sikrede skadesløs for de utgifter og det tap som denne pådrar seg i den hensikt å redde forsikringsgjenstanden og dermed avverge ansvar for assurandøren. I sjøforsikringen har dette prinsippet alltid vært anerkjent, se dog Eidsvold-dommen (ND 1952.1 NH) som frifant P. & I.-assurandøren i et tilfelle hvor sikrede hadde pådratt seg omkostninger for å redusere et erstatningsansvar som gikk inn under forsikringen.

Vanskeligheten ligger i å avgjøre hvilke tiltak sikrede må sette i verk for egen regning, som et ledd i hans almindelige plikt til å sikre og bevare forsikringsgjenstanden, og hvilke som er av den karakter at assurandøren bør bære omkostningene. Som det vil fremgå av det følgende, er dette spørsmål stort sett blitt løst innen rammen av felleshavari-retten. Men på de områder innenfor sjøforsikringsretten hvor man på selvstendig grunnlag har måttet trekke grensen mellom driftsomkostninger og redningsomkostninger, særlig i P. & I.-forsikringen, har spørsmålet voldt adskillige vanskeligheter.

En annen komplikasjon, som i særlig grad er fremtredende i sjøforsikringsretten, er at en oppofrelse som sikrede eller en tredjemann foretar, meget ofte har til hensikt å redde verdier som eies av flere personer. Således vil en foranstaltning som foretas for å redde et skip, normalt også komme dets last til gode, og det kan tenkes at utestående frakt blir reddet ved samme handling. Også sikrede selv, eller hans P. & I.-assurandør, kan komme inn i bildet, idet handlingen samtidig kan ta sikte på å avverge erstatningsansvar.

Når flere økonomiske interesser nyter godt av en og samme redningshandling, er det rimelig å fordele redningsutgiftene mellom eierne av interessene i forhold til det tap som er avverget for hver enkelt av dem. Dette fordelingsprinsipp har vært anerkjent i sjøretten så langt tilbake vi har skrevne kilder. Før sjøforsikringen ble introdusert, måtte redningsutgiftene fordeles mellom deltagerne i ekspedisjonen — eierne av henholdsvis skip og last — i forhold til de verdier som var blitt reddet for hver av dem. Regler om denne fordeling, den såkalte felleshavarifordeling, finnes allerede i antikken. Da det i middelalderen ble vanlig å tegne forsikring på skip og last, forandret fellesskapet karakter. Fra å være et fellesskap mellom partene i fraktavtalen, gikk det over til å bli et fellesskap mellom deres respektive assurandører. Felleshavarireglene ble imidlertid stående uendret, og tilpasningen til den nye situasjon skjedde ved at assurandørene påtok seg å betale de bidrag i felleshavari som deltagerne i sjøtransportvirksomheten kunne bli pålagt.

Når det er foretatt redningsforanstaltninger for et skip som fører last, skjer det derfor først et oppgjør i forholdet mellom eierne av skip, last og frakt. Dette oppgjør foretas i regelen av en dispassør. Det består i en oppsummering av alle de relevante redningsomkostninger, hvorefter det foretas en fordeling av omkostningene under hensyn til verdiene av de respektive interesser. De bidrag som er utlignet, dekkes av de respektive assurandører.

Felleshavari-reglene utgjør et sluttet system og gir en fullstendig regulering av de fleste av de spørsmål som melder seg ved redningsforanstaltninger for et lastet skip. De avgjør således både om de almindelige vilkår for å foreta en redningsforanstaltning foreligger (om den tilstrekkelige faregrad er til stede), og fastlegger i detalj hvilke oppofrelser og omkostninger som er erstatningsmessige og hvordan erstatningen skal utregnes.

Det må understrekes at felleshavari-reglene formelt sett tilhører fraktretten og bare binder partene i fraktkontrakten, til tross for at de faktisk får avgjørende betydning for omfanget av assurandørens ansvar for redningsomkostninger. I internasjonal skipsfart vedtas så godt som unntaksfritt at felleshavarioppgjøret skal skje efter de såkalte York—Antwerpen-regler. Avvikende klausuler finnes imidlertid, særlig i Rhin-farten. Hvis det oppstår spørsmål som ikke er regulert i de felleshavari-regler som partene er blitt enige om å bruke, må man falle tilbake på vedkommende lands nasjonale rett. Normalt vil det si retten på det sted hvor «reisen slutter», d.v.s. hvor fellesskapet mellom skip og last blir oppløst.

Felleshavari-reglene kommer bare til anvendelse når både skip og last har vært truet av fare. Er det bare én interesse som er reddet — skipet seiler f. eks. i ballast — eller er faren av en slik karakter at den bare truer en enkelt av interessene, er det den assurandør som vedkommende interesse er forsikret hos, som må betale de fulle redningsomkostninger. I slike tilfelle taler man om partikulære redningsomkostninger.

I en mellomstilling står de tilfelle hvor en oppofrelse riktignok tar sikte på å redde flere interesser, men hvor felleshavari-reglene allikevel ikke kommer til anvendelse. Dette vil f. eks. være tilfellet hvis skipet går i ballast, men det er tegnet særskilt forsikring på dets utstyr, eller hvis det avverges erstatningsansvar som dels ville ha måttet dekkes av kaskoassurandøren og dels av P. & I-assurandøren. Felleshavari-reglene inneholder ingen normer for fordeling i slike tilfelle, men i praksis skjer det også her en fordeling ut fra det samme rimelighetsprinsipp som ligger til grunn for felleshavarifordelingen.

Selv om det ikke blir aktuelt med noen fordeling, må også reglene om de partikulære redningsomkostninger løse de fleste av de spørsmål som oppstår i felleshavariet, nemlig hvilken faregrad som kreves for at en foranstaltning kan kvalifiseres som en redningshandling, hvilke oppofrelser som skal erstattes, og hvordan erstatningen skal utregnes. Men det ville være lite praktisk om man måtte foreta en detaljert regulering av disse spørsmål med sikte på de parti-

kulære redningsomkostninger. For det tilfelle som har størst praktisk betydning, nemlig redningsforanstaltninger foretatt for et skip i ballast, bruker man derfor de relevante deler av felleshavarireglene. Således bestemmer vanligvis kaskovilkårene at omkostningene ved redningstiltak for skip i ballast skal erstattes i de tilfelle og i den utstrekning de ville ha blitt erstattet hvis skipet hadde hatt last ombord og det var skjedd et regulært felleshavarioppgjør. Derved oppnår man også at dekningen av redningsomkostningene ikke blir forskjellig alt ettersom skipet fører et ganske lite parti last eller går helt i ballast. Når det er foretatt oppførelser for å redde et skip som går i ballast, kan det derfor sies å foreligge et «uegentlig felleshavari», en betegnelse som Planen har tatt opp. Her er altså felleshavarireglene gjort til en integrerende del av forsikringsvilkårene.

I P. & I.-forsikringen er problemene i forbindelse med redningsomkostninger av en så særegen karakter at de er undergitt en selvstendig regulering i P. & I.-lovene.

Felleshavarireglene blir således i stor utstrekning avgjørende for assurandørens ansvar for partikulære redningsomkostninger. Men også den motsatte vei skjer det en glidning, idet de partikulære erstatningsregler er gitt en bred anvendelse i situasjoner som normalt skulle ha vært undergitt felleshavarioppgjør. Riktignok inneholder felleshavarireglene en fullstendig regulering av hvordan skade på skipet som følge av redningstiltak skal beregnes og erstattes, men reglene er lite tidsmessige, og felleshavarioppgjøret tar dessuten erfaringsmessig lengre tid enn et tilsvarende erstatningsoppgjør under forsikringsvilkårene ville ha tatt. Det er derfor vanlig å innta en bestemmelse i kaskovilkårene om at sikrede har adgang til å kreve en felleshavariskade på skipet erstattet som om den var en vanlig havariskade, uten å avvente felleshavarioppgjøret. Dette innebærer at de partikulære skadeunntak og aldersfradrag kommer til anvendelse. Assurandøren inntreffer i sikredes rettigheter overfor medinteressene i felleshavariet, og oppebærer i sin tur det bidrag som sikrede skulle ha mottatt. Det oppstår imidlertid visse vanskeligheter på grunn av at erstatningsbeløpene kan bli forskjellige etter felleshavarireglene og de partikulære regler; disse vanskeligheter er løst på forskjellig måte.

Når forsikringsvilkårene inneholder en klausul om franchise, er det også vanlig å bestemme at skader som skyldes redningsforanstaltninger ikke skal omfattes av klausulen. Synspunktet er at sikrede bør sette i verk redningsforanstaltninger uten å hemmes i sine disposisjoner av tanken på at han kanskje må dekke en betydelig franchise selv. Aldersfradrag er det derimot hjemmel for i felleshavarireglene (avdrag «nytt for gammelt»), og man anvender derfor de aldersfradrag som måtte være avtalt for partikulære skader, når en felleshavariskade kreves direkte erstattet av assurandøren i henhold til erstatningsreglene i forsikringsvilkårene.

Planen bygger på det tradisjonelle system. Det har derfor ikke vært til å unngå at reglene er blitt kompliserte. De er samlet i nærværende avsnitt og forenklet i den utstrekning det har vært mulig.

§ 68. Partikulære redningsforanstaltninger.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 36, 1. ledd, 1. og 2. pkt., Kaskopolisen A 5 nr. 1 og 3, P. & I.-lovenes § 23, samt FAL § 53, 1. ledd, jfr. § 52, 1. ledd.

Paragrafen angir det almindelige hovedprinsipp om assurandørens ansvar for partikulære redningsomkostninger. Den kommer til anvendelse i alle tilfelle hvor det ikke avhenger av felleshavarireglene om og i hvilken utstrekning redningsomkostninger skal erstattes. Den kommer således aldri til anvendelse når redningsforanstaltningene er satt i verk for å redde et skip som er i overhengende fare for et alvorlig og omfattende havari, hva enten skipet fører last eller

går i ballast. Her skal man, som nevnt i innledningen til nærværende avsnitt, alltid bruke felleshavarireglene. Denne begrensning er uttrykt i paragrafens 2. ledd (a).

Bestemmelsen får derfor først og fremst anvendelse ved foranstaltninger som tar sikte på å avverge et erstatningsansvar som omfattes av forsikringen. Riktignok vil i kaskoforsikringen felleshavarireglene ofte komme til anvendelse også her, idet en foranstaltning som tar sikte på å avverge kollisjonsansvar, som regel også tar sikte på å avverge et havari som kan medføre tap av skip og last. Men hvis foranstaltningen utelukkende tar sikte på å avverge et ansvar som kaskoassurandøren ville ha måttet dekke, jfr. Planens kapitel 13, må ansvaret for avvergelsesomkostningene avgjøres på grunnlag av nærværende paragraf.

I kaskoforsikringen vil bestemmelsen også måtte anvendes når faren ikke var av så kvalifisert styrke at felleshavarireglene kommer til anvendelse, men hvor det dog er på det rene at man har unngått en skade som assurandøren ville ha vært ansvarlig for. Man kan f. eks. tenke seg omkostningene ved å hindre en kran på kaien i å velte over dekket, eller ved å bringe flott et skip som er støtt på grunn i en kanal, såfremt det er åpenbart at det ikke er fare for skipets sikkerhet.

I P. & I.-forsikringen er bestemmelsen helt ut avgjørende for hvilke redningsomkostninger som kan kreves erstattet, men her må man være oppmerksom på den særlige begrensning av de erstatningsmessige tap som er hjemlet i § 245.

Et hovedproblem ved anvendelsen av paragrafen er grensedragningen mellom de foranstaltninger som har karakter av redningsforanstaltninger som assurandøren svarer for, og de foranstaltninger som sikrede må foreta for egen regning som et ledd i den almindelige plikt til å trygge og bevare forsikringsgjenstanden. Problemet er inngående behandlet i B u g g e: Sjøassurandørens ansvar for redningstiltak (Norsk Forsikringsjuridisk Forenings publikasjon nr. 27). Det tilsvarende problem oppstår selvsagt også innenfor felleshavariet, og her hviler løsningen dels på detaljerte bestemmelser, dels på fast innarbeidet dispassjersedvane. Man vil derfor ofte kunne finne støtte for løsningen i en analogi fra felleshavariretten. Den følgende fremstilling tar ikke sikte på fullstendighet, men trekker bare frem endel relevante momenter:

(1) Som redningsomkostninger, eller som Planen uttrykker det: «tap ved redningsforanstaltninger», erstattes bare tap som sikrede er påført gjennom forsettlig skadevoldende handlinger fra sikredes side, eller fra noen som handler på hans vegne i den hensikt å varetta hans interesser. Skade som skyldes naturkrefter eller skadegjørende handlinger fra tredjemanns side, erstattes bare efter de almindelige erstatningsregler i forsikringsvilkårene. Forsettet behøver imidlertid ikke omfatte hele det tap som er forvoldt, såfremt tapet står i noenlunde rimelig årsakssammenheng med det tiltak som ble satt i verk.

(2) For at et tap skal kunne gå inn under reglene om redningsforanstaltninger, må det være påført i den hensikt å unngå eller redusere et tap som omfattes av forsikringen. Men det er ikke nødvendig at den som fremkaller tapet, har klart for seg at han varetar assurandørens interesser; det er tilstrekkelig at han handler i den hensikt å unngå selve tapet. Assurandøren vil derfor svare efter reglene om redningsforanstaltninger, selv om tapet er fremkalt av en tredjemann som ikke visste at det var tegnet en forsikring på den gjenstand han søkte å redde, eller av sikrede selv i tilfelle hvor han ikke var klar over at han hadde dekning mot det tap han søkte å unngå.

I P. & I.-lovenes § 23, 2. ledd var det uttrykkelig presisert at assurandøren ikke dekker «omkostninger som er pådratt for å avverge eller begrense et ansvar eller tap som det viser sig er eller vilde ha vært Foreningen uvedkommende». Denne begrensning er forsåvidt overflødig, idet den ligger i kravet om at handlingen skal ha til hensikt å avverge et tap som assurandøren svarer for. Det avgjørende er om assurandøren efter forsikringsvilkårene måtte ha erstattet det

tap som er søkt avverget, ikke de forestillinger sikrede eller tredjemann gjorde seg i denne henseende. Deres subjektive forestillinger kan imidlertid få betydning på en annen måte, jfr. nedenfor under (5).

(3) For at det skal kunne sies å foreligge en redningshandling, må det enten ha inntruffet et havari, eller være overhengende fare for at et havari skal inntruffe. Det første alternativ volder ingen vanskeligheter. Derimot er det meget vanskelig å angi hvilken faregrad som kreves for at sikrede får anledning til å motarbeide faren på assurandørens bekostning. Som regel vil ikke en økning i den almindelige maritime risiko gi sikrede en slik rett, medmindre det samtidig er inntruffet et eller annet som bare kan avverges gjennom ekstraordinære foranstaltninger, jfr. under (4) nedenfor. Innenfor felleshavari-retten kommer prinsippet til uttrykk bl. a. ved at assurandøren ikke svarer for merforbruk av bunkers eller andre omkostninger ved å ligge på været eller søke nødhavn under en overhending storm, medmindre det er inntruffet et uhell e. l. som kan sette skipets sjødyktighet i fare under den videre reise.

(4) I tillegg til den overhengende fare kreves det også at sikrede eller tredjemann har satt i verk foranstaltninger av en upåregnelig eller ekstraordinær karakter. Om foranstaltningene er av en slik art, må avgjøres ut fra «skipets reise, lastens art og de omstendigheter som forelå da reisen ble tiltrådt», jfr. P. & L-lovenes § 23, 3. ledd, som på dette punkt har tjent som mønster for utformningen av paragrafen. Tap som oppstår gjennom en ordinær og påregnelig bruk av skipet og dets utstyr, berettiger ikke til erstatning etter reglene om redningsforanstaltninger, og det samme gjelder slike utgifter som sikrede måtte regne med kunne påløpe under reisen. Noen nærmere veiledning kan vanskelig gis; avgjørelsen må i de konkrete tilfelle treffes under hensyn til rettstradisjonen. For P. & L-forsikringens vedkommende hviler begrensningene i § 245 på dette prinsipp.

(5) Det kreves videre at foranstaltningene «etter de omstendigheter som forelå da de ble truffet, måtte ansees som forsvarlige». Denne begrensning er nærmest en sikkerhetsventil for assurandøren og spiller meget liten rolle i praksis. Det er innlysende at sikrede må ha et bredt spillerom for feilvurderinger når havariet er et faktum eller faren for havari er overhengende. Det vises i denne forbindelse til § 54, hvorefter det kreves grov uaktsomhet fra sikredes side for at assurandøren skal kunne påberope seg en forsømmelse av plikten til å avverge eller begrense tapet.

Hvorvidt foranstaltningene var forsvarlige eller ikke, må bedømmes ut fra situasjonen slik den i farens stund fortonte seg for sikrede. At det senere hendelsesforløp viser at han tok feil, er derfor i prinsippet uten betydning. Det er således ikke nødvendig at det faktisk forelå en situasjon som berettiget til å sette i gang redningstiltak; det avgjørende er at sikrede trodde at situasjonen var så alvorlig. Men forutsetningen er selvsagt at sikrede har utvist rimelig aktsomhet. Tok han feil, må hans forhold bedømmes etter reglene i Planens kapitel 3, avsnitt 5, om forsettlig og uaktsom fremkallelse av havariet. Har han grovt uaktsomt feilbedømt situasjonen, vil således erstatningen kunne nedsettes eller falle bort etter § 56.

Nå vil redningsforanstaltningene meget ofte bli satt i verk av andre som handler på vegne av sikrede, særlig skipsføreren og andre medlemmer av besetningen. Hvis de setter i verk redningstiltak som i den foreliggende situasjon må betegnes som uforsvarlige, vil dette normalt være en feil i sjømannstjenesten som sikrede etter § 59 har dekning mot. Assurandøren må også normalt ta ansvaret hvis feilvurderingen skyldes en utenforstående som på eget initiativ griper inn for å vareta sikredes interesser. For så vidt angår den skade som skipet blir påført gjennom redningsforanstaltningene, må denne betraktning være helt avgjørende. Er det derimot påført sikrede et erstatningsansvar eller en annen omkostning gjennom en foranstaltning som helt åpenbart utspringer av et uforsvarlig skjønn fra besetningens eller tredjemanns side, kan det ikke

utelukkes at begrensningen i nærværende paragraf vil få selvstendig betydning.

P. & I-lovenes § 23, 2. ledd, 1. pkt. fastslo uttrykkelig at assurandøren erstattet tapet «selv om de (foranstaltningene) har vært nødvendige for å avverge eller begrense ansvar». Denne begrensning var overflødig ved siden av kravet om at redningsforanstaltningene må ha vært «forsvarlige», all den stund det er på det rene at forsvarligheten skal bedømmes ut fra den situasjon sikrede og hans folk befant seg i da foranstaltningene ble foretatt.

(6) Det er videre likegyldig om det er sikrede selv, hans egne folk eller en utenforstående tredjemann som har iverksatt redningsforanstaltningene.

(7) Det er også uten betydning om foranstaltningene blir resultatløse. Assurandøren erstatter like fullt både omkostningene ved redningsforanstaltningene og det tap som forgjeves er søkt avverget. Den eneste begrensning av assurandørens ansvar i denne relasjon er at foranstaltningene må ansees «forsvarlige», jfr. ovenfor under (5).

(8) At assurandøren erstatter omkostningene ved feilslåtte redningstiltak, leder over i en annen særregel, nemlig at omkostningene erstattes selv om forsikringssummen derved blir overskredet. Assurandøren erstatter således avvergesomkostninger i tillegg til et erstatningsansvar som oppsluker hele forsikringssummen. Regelen er fastslått i § 80.

(9) Endelig gjelder den særregel om tap som følge av redningsforanstaltninger at assurandøren her svarer for alle arter av tap, ikke bare dem som erstattes etter reglene i Planen og de forskjellige forsikringsvilkår. Synspunktet er at sikrede skal holdes skadesløs for alt tap som han påføres gjennom foranstaltningene. Assurandøren svarer derfor for enhver skade som forsikringsgjenstanden eller andre av sikredes gjenstander blir utsatt for, for enhver omkostning som han blir påført og ethvert ansvar som han pådrar seg overfor tredjemann. Også her gjelder imidlertid begrensningen i § 63, jfr. nærværende paragrafs 2. ledd (b). De tap som § 63 unntar fra assurandørens dekningsområde, er som regel av så upresis karakter og så vanskelig å fastslå omfanget av, at det ville kunne føre til store praktiske vanskeligheter å pålegge assurandøren ansvaret for slike tap når de sto i sammenheng med en redningsforanstaltning.

(10) En annen begrensning som tildels har vært oppstillet i praksis, er at tapet ikke erstattes medmindre det har skjedd «en virkelig oppofrelse». Hvis de gjenstander som er skadet eller gått tapt gjennom redningsforanstaltningen, under enhver omstendighet ville ha gått til grunne, har man antatt at sikrede ikke var påført noe «tap» som han kunne kreve erstattet. Synspunktet er anvendt i ND 1918.513 NH Vega og ND 1947.122 Bergen Just i, men forkastet av den danske høyesterett i ND 1917.512 R a n, se også Selmer i AfS 4.72 flg. Gjeldende rett er sannsynligvis at sikrede ikke kan kreve erstatning etter særreglene om redningsforanstaltninger for en gjenstand som, på det tidspunkt da den ble ofret, var utsatt for en særskilt fare som ville ha medført at den gikk tapt, uansett hvordan det gikk med skipet.

Som nevnt foran medfører prinsippet at assurandøren erstatter alt tap i forbindelse med redningsforanstaltninger, at tapet også erstattes uten franchise, jfr. § 189, 3. ledd. Derimot skal det beregnes aldersfradrag etter Planens regler, dersom forsikringen er tegnet «med aldersfradrag».

Når det gjelder omfanget av de tap som erstattes etter den almindelige hovedregel om redningsforanstaltninger, betegner Planen en utvidelse av dekningen i forhold til den tidligere ordning. Etter Kaskopolisen A 5 nr. 3 skulle skade som følge av oppofrelser som hverken er erstatningsmessige i felleshavari eller er foretatt for å redde et ballastet skip, bare erstattes såfremt vedkommende

skade også var erstatningsmessig som partikulær skade efter forsikringsvilkårene. Denne regel ble meget sjelden brukt i praksis og kunne føre til urimelige resultater. Den er derfor sløyfet.

§ 69. Tap ved foranstaltninger som angår flere interesser.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 36, 3. ledd.

Som nevnt i innledningen til nærværende avsnitt kan det tenkes at redningsforanstaltninger tar sikte på å redde flere interesser, uten at felleshavari-reglene kommer til anvendelse. I så fall skal det skje en forholdsmessig fordeling av tapet mellom alle som har hatt fordel av foranstaltningene, i samsvarende med det almindelige prinsipp som ligger til grunn for felleshavariet. Regelen vil f. eks. komme til anvendelse hvis skipet er i ballast, og det er tegnet utstyrsforsikring på de forsyninger skipet har ombord. I så fall må tap ved foranstaltninger foretatt for å redde skipet og utstyret fordeles mellom kasko-assurandøren og utstyrsassurandøren under hensyn til verdien av de respektive interesser.

Fordelingen av tapet efter nærværende paragraf skjer imidlertid ikke helt konsekvent. Hvis en foranstaltning tar sikte på å redde skipet, erstatter assurandøren det fulle tap som følge av foranstaltningen, selv om sikrede ved et eventuelt forlis også ville ha lidt tap som ikke var dekket av noen forsikring. Det tas således ikke hensyn til at skipet er taksert til et lavere beløp enn omsætningsverdien (jfr. nedenfor under § 70), og sikrede belastes heller ikke med den andel av tapet som ved en fordeling ville ha falt på hans uforsikrede inntektsinteresser. Er det avverget et erstatningsansvar som omfattes av forsikringen, skal det heller ikke tas hensyn til at det er avtalt en franchise som ville ha medført at sikrede hadde måttet dekke en del av ansvaret selv. Disse og lignende begrensninger i fordelingsprinsippet hviler på den forsikringsrettslige tradisjon, og Planen tilsikter ikke å gjøre noen endring i dette.

Særlige problemer oppstår ved redningsforanstaltninger som tar sikte på å avverge dels erstatningsansvar som P. & I.-assurandøren ville ha måttet dekke, dels ansvar eller skade som kaskoassurandøren eller en annen assurandør ville ha svart for. Det mest praktiske tilfelle er avvergelse av kollisjonsansvar. Slikt ansvar vil ifølge reglene i Planens kapitel 13 dekkes av kaskoassurandøren i den utstrekning det holder seg innenfor forsikringssummen og ikke angår skade på person, tap av liv eller andre arter tap som er spesielt unntatt i § 194. Det ansvar som ikke dekkes av kaskoassurandøren (eventuelt kasko-interesseassurandøren), vil dekkes av P. & I.-assurandøren; størst betydning har ansvaret for livskadene. Når det er foretatt foranstaltninger for å avverge en kollisjon, vil man ofte med stor sikkerhet kunne fastslå at det er avverget ansvar både for kaskoassurandøren og P. & I.-assurandøren, men det vil som regel være meget vanskelig å påvise hvor stort ansvar hver av assurandørene ville ha måttet dekke.

For å løse de vanskeligheter som denne usikkerhet skaper for fordelingsoppgjøret, overveiet komiteen å innføre en modifikasjon av det almindelige prinsipp om forholdsmessig fordeling. Regelen gikk ut på at hver av assurandørene skulle bære tap av en nærmere bestemt type. P. & I.-assurandøren bar det tap som består i at sikrede ble ilagt ansvar for skade på person eller tap av liv, mens de øvrige assurandører — i første rekke kaskoassurandøren — dekket tap på sikredes eiendom og ansvar for beskadigelse av materielle verdier. Det var altså ikke tale om en forholdsmessig fordeling. Komiteen kom imidlertid til at regelen var mindre hensiktsmessig. Den ville overføre en betydelig del av ansvaret for redningsforanstaltningene (i «fellessituasjoner» av denne art) til kaskoassurandøren, idet det nok vil høre til sjeldenhetene at en redningsforanstaltning medfører skade på person eller tap av liv. Man må derfor som tidligere prøve å komme frem til en løsning på grunnlag av «de truede interesser» ved fordeling av redningsomkostninger mellom P. & I.- og kaskoassurandørene.

§ 70. Felleshavari.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 35 nr. 1 og nr. 3, samt FAL §§ 64 og 65.

Som nevnt i innledningen til nærværende avsnitt, vil assurandøren meget ofte dekke tap ved redningstiltak i den form at han erstatter det felleshavari-bidrag som sikrede blir pålagt å betale. Som ved de partikulære redningsforanstaltninger er det et vilkår at felleshavarihandlingen er foretatt av hensyn til en fare som forsikringen omfatter. Er redningsforanstaltningen foretatt for å unngå krigsfare, vil således krigsassurandøren måtte erstatte bidraget. Man skal imidlertid ikke undersøke om assurandøren ville ha måttet erstatte hvert enkelt av de tap som er søkt unngått ved de foranstaltninger som gir rett til erstatning i felleshavari. Kaskoassurandøren erstatter således også det bidrag som sikrede blir pålagt til dekning av de såkalte «common benefit»-utgifter, til tross for at disse ikke tar sikte på å avverge noe tap som omfattes av kaskoforsikringen. Når det først foreligger et felleshavarioppgjør, behandles dette derfor som en enhet i relasjon til assurandøren. Ved en ren k.m.t.-forsikring etter § 152 må man derimot undersøke om det var fare for totaltap da felleshavarihandlingen ble foretatt, og bare erstatte bidraget i den utstrekning det dekker tap ved foranstaltninger for å unngå totaltap.

Bidraget erstattes på grunnlag av lovlig dispasje. Ved mindre havarier vil assurandøren ofte gå med på at det skjer en uformell felleshavarifordeling som ikke utferdiges av dispasjør. Etter Pl. 1930 § 35 nr. 1, 2. ledd måtte dispasjen være oppgjort overensstemmende med gjeldende rettsregler, eller York—Antwerpen-reglene såfremt det var vedtatt at disse regler skulle anvendes. Etter den nye Plan kan oppgjøret også skje i samsvar med andre vilkår som må ansees sedvanlige i vedkommende fart, jfr. også FAL § 65.

Etter Pl. 1930 § 35 nr. 1, 2. ledd skulle bidraget erstattes etter dispasjen, selv om bidragsverdien var høyere enn interessens forsikringsverdi. Denne regel er opprettholdt, jfr. paragrafens 1. ledd, siste pkt.

Pl. 1930 § 35 nr. 1, 3. ledd inneholdt regler om sikredes plikt til å vareta sine interesser under felleshavarioppgjøret. De nødvendige regler i denne henseende følger av sikredes almindelige plikt til å bevare og sikre dekningskrav mot tredjemann, jfr. § 99. De øvrige regler i Pl. 1930 om revisjon av uriktig dispasje m. v., var lite praktiske og er sløyfet.

Paragrafens 2. ledd tilsvarende Pl. 1930 § 35 nr. 3. Hvis sikrede (normalt rederiet) er ansvarlig overfor de øvrige interessenter for den begivenhet som har gjort felleshavarihandlingen nødvendig, kan han ikke kreve bidrag fra disse interessenter. Dette gjelder f. eks. hvis skipet måtte ansees usjødyehtig i relasjon til lasten, eller det har deviert fra den rute som det efter fraktkontrakten var forutsetningen at det skulle følge. Sikredes forhold vil imidlertid sjelden være så graverende at han også taper sin rett til erstatning fra assurandøren efter forsikringsvilkårene. Det vil han bare gjøre hvis usjødyehtigheten var av den art at den truet skipets sikkerhet, jfr. § 45, eller deviasjonen har ført skipet utenfor det fartsområde som er avtalt for forsikringen. Når sikrede således har sine rettigheter mot assurandøren i behold, er den tradisjonelle løsning å pålegge assurandøren ansvaret for de tap som må ansees å være pådratt for å redde den forsikrede interesse. Planen opprettholder denne løsning. Assurandøren vil derfor måtte erstatte den andel av tapet som ville ha falt på sikrede ved felleshavarioppgjør. Det tap sikrede lider ved at hans rett til å kreve felleshavaribidrag av lasten er forspilt, vil som regel dekkes av P. & I.-assurandøren, jfr. § 229.

Etter Pl. 1930 § 35 nr. 4, 2. ledd skulle det samme prinsipp følges når redningsforanstaltningene hadde medført skade på eller tap av selve den forsikrede gjenstand. At sikrede hadde brutt en fraktkontrakt, medførte på denne måten at han under kaskoforsikringen bare fikk delvis dekning av de kaskoskader som skipet ble påført gjennom redningsforanstaltningen. Ansvaret for det over-

skytende tap ble overført til P. & I.-forsikringen. Denne løsning er ikke naturlig. Såfremt sikrede ikke har satt seg ut over forsikringsavtalen på en slik måte at hans dekning reduseres eller faller bort, bør kaskoassurandøren yde full dekning for de skader skipet blir påført, uansett om skaden skyldes redningsforanstaltninger eller er oppstått gjennom et hendelig uhell. Planens § 72, som gir sikrede en ubetinget rett til å kreve skade på eller tap av forsikringsgjenstanden erstattet etter reglene om partikulært tap, vil derfor gå foran nærværende paragraf og gi sikrede krav på full erstatning. Begrensningsregelen i 2. ledd vil først og fremst få betydning for bergelønn, nødhavnsutgifter og «common benefit»-utgifter.

Når det er påløpt bergelønn for et skip som fører last, vil denne under tiden bli fordelt to ganger, først under bergelønnssaken og derefter ved felleshavarioppgjøret. Disse fordelinger kan avvike fra hverandre, idet bidragsverdiene kan være forskjellige fra de verdier av henholdsvis skip og last som ble lagt til grunn i bergelønnssaken. I det endelige oppgjør mellom skip og last vil som regel den etterfølgende felleshavarifordeling være avgjørende. Under revisjonsarbeidet ble det reist spørsmål om det burde gis en særskilt regel om plikt for assurandøren til eventuelt å dekke den andel av bergelønnen som skipet blir pålagt i bergelønnssaken. Noen slik regel er imidlertid ikke innført, idet man vil kunne falle tilbake på regelen om forskudd i § 90.

Når assurandøren erstatter sikrede tap som også dekkes av bidraget fra de andre interessenter, vil han tre inn i bidragskravet i tilsvarende utstrekning, jfr. § 96. Hvorvidt det er noe bidragskrav vil ofte være avhengig av om eieren av lasten har påtatt seg personlig ansvar når han får godset utlevert (avgitt «havaribond»). P. & I.-lovenes § 20 nr. 6 gjorde det til objektivt vilkår for assurandørens ansvar «at havarierklæring er avgitt», mens Pl. 1930 § 35 nr. 2, 1. ledd, 2. pkt. og nr. 4, 2. ledd, 1. pkt. vel må forståes slik at assurandøren bare kunne nekte å erstatte tapet når sikrede (eller hans folk) kunne bebreides at havaribond ikke ble innhentet. Etter Planen vil kaskoassurandøren på dette punkt måtte falle tilbake på § 99, mens man har gitt en særskilt regel for P. & I.-forsikringens vedkommende i § 229, 2. ledd.

§ 71. Felleshavarifordeling når interessene tilhører samme person.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 35 nr. 5.

Bestemmelsen er nødvendig for å gjennomføre fordelingen mellom de assurandører som sikrede har tegnet sine forsikringer hos. For de interesser som er uforsikret, må sikrede selv bære sin forholdsmessige andel.

§ 72. Skade på og tap av forsikringsgjenstanden.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 35 nr. 4 og FAL § 66.

Som nevnt i innledningen til nærværende avsnitt, blir felleshavari-skader i forholdet mellom assurandøren og sikrede ofte regulert som om de var partikulære. Dette kan være ønskelig for sikrede av to grunner: Enten for å slippe å måtte vente på et felleshavarioppgjør som tar lang tid, eller fordi de partikulære erstatningsregler fører til et gunstigere økonomisk resultat for ham enn felleshavarireglene. Pl. 1930 § 35 nr. 4 ga derfor sikrede en valgrett, men oppstilte nokså snevre begrensninger for utøvelsen av valgretten. Det var et vilkår at sikrede ikke hadde forspilt sin rett til å kreve bidrag fra de andre interessenter, og han måtte også underrette assurandøren om sin beslutning innen 30 dager etter at han hadde fått kjennskap til havariet.

Da sikrede etter § 90 har rett til å kreve forskudd av assurandøren, vil den ting at man ofte må vente i lang tid på dispasjen, ikke motivere en valg-adgang. Derimot er det ikke upraktisk at erstatningen for skipets felleshavari-skader kan bli forskjellig hva enten den beregnes etter felleshavarireglene eller

etter forsikringsvilkårene. Det er grunn til å gi sikrede fordelene av det beste av disse oppgjør, og Planen opprettholder ingen av de formelle begrensninger som Pl. 1930 inneholdt. Forutsetningen at sikrede ikke har forspilt sin rett til å kreve bidrag fra de andre interessenter, er sløffet med begrunnelse som angitt foran under § 70. Heller ikke er det noen grunn til å forlange at sikrede skal bestemme seg innen en bestemt frist, idet han bør ha fordelene av den oppgjørsmåte som viser seg å være gunstigst når dispasjen foreligger. Etter Planen skal derfor sikrede for felleshavariskadenes vedkommende ha erstatning overensstemmende med reglene om partikulært tap, dersom en slik oppgjørsmåte fører til et gunstigere resultat for ham. Selv om det vil kunne oppstå noe merarbeid for assurandørene i forhold til tidligere praksis, antok komitéen at dette merarbeid ikke var så stort at det oppveide den fordel det er for sikrede ved at han alltid kan kreve det gunstigste oppgjør. I praksis vil oppgjøret lettest skje ved at sikrede mottar forskudd på erstatningen når felleshavariskadene er blitt reparert, idet det endelige erstatningsoppgjør utstår til dispasjen foreligger. Men det kan også etter reparasjonen bli utferdiget en vanlig erstatningsberegning som eventuelt blir gjenstand for senere revisjon.

Ved anvendelsen av disse regler må skipets kaskoskader vurderes som en enhet i den utstrekning de skyldes én og samme felleshavarirehandling. Sikrede kan ikke forlange at noen skader skal erstattes etter felleshavarireglene og andre etter de partikulære regler. Ved partikulært oppgjør må man følgelig anvende både begrensningene med hensyn til de erstatningsmessige tap i § 176 og de aldersfradrag som måtte være avtalt. (Franchise skal som tidligere nevnt ikke beregnes). På den annen side kan det tenkes at fradragreglene i felleshavari er mindre gunstige for sikrede enn de partikulære, men at et felleshavarioppgjør til gjengjeld vil gi ham erstatning for en del tapsposter som er unntatt i § 176.

For de tapsposters vedkommende som ikke omfattes av nærværende regel — altså bergelønn, «common benefit»-utgifter og andre omkostninger — må det skje et almindelig felleshavarioppgjør. Assurandøren må således tilsvare den del av omkostningene som dekkes ved sikredes bidrag til disse omkostninger, og forøvrig må sikrede innkreve bidraget fra de andre interessenter. Også her kan imidlertid sikrede få forskudd på sitt eget bidrag i samsvar med § 90.

§ 73. Uegentlig felleshavari.

Paragrafen tilsvarende Kaskopolisen A 5 nr. 2.

Som nevnt i innledningen til nærværende avsnitt, skal felleshavarireglene også brukes når det er foretatt foranstaltninger for å redde et skip i ballast. I overensstemmelse med tidligere praksis vedrørende Kaskopolisens A 5 nr. 2, gjelder reglene i nærværende paragraf også tap pådradd for å fullføre ballastreisen uten at man kan si at det dreier seg om en redning av skipet, f. eks. utgifter som påløper under ballastreisen ved opphold i havn for å utføre en reparasjon som er nødvendig for å fullføre reisen i sikkerhet. Felleshavarireglene blir avgjørende både for spørsmålet om det forelå en tilstrekkelig grad av fare til at sikrede kan kreve sine oppofrelser erstattet, og for spørsmålet om hvilke oppofrelser som er erstatningsmessige. Som nevnt foran, har Planen for denne situasjon innført betegnelsen «uegentlig felleshavari».

Ved beregningen av erstatningen skal man følge samme regler som om skipet hadde hatt last ombord. For kaskoskadenes vedkommende skal derfor sikrede ha oppgjør etter de regler som samlet gir det gunstigste resultat for ham, mens oppgjøret for andre taps vedkommende skal skje etter felleshavarireglene.

Som tidligere nevnt, oppnår man ved å bruke felleshavarireglene på redningsforanstaltninger for skip i ballast at dekningen blir den samme hva enten skipet fører et mindre parti last eller seiler helt tomt. I praksis gjennomføres imidlertid ikke prinsippet fullt ut. Etter Kaskopolisen var det visse begrensning-

ger i sikredes rett til å kreve redningsomkostninger for skip i ballast erstattet etter felleshavarireglene. I felleshavari oppebærer rederiet en delvis dekning av tidstapet under den endelige reparasjon av skadene, jfr. York-Antwerpen-reglene XI. Etter Kaskopolisen A 5 nr. 2, 4. pkt. kunne sikrede ikke kreve denne fordel når det foretas endelig reparasjon av skader som skipet har lidt mens det var i ballast, og denne regel er opprettholdt i nærværende paragrafs 2. ledd, 1. pkt. Begrensningen omfatter etter fast praksis ikke en eventuell ventetid før reparasjonen blir påbegynt, men derimot ventetid som oppstår under reparasjonsarbeidet fordi man mangler nødvendige deler. Likeledes er de særlige regler om provisjon og renter som gjelder i felleshavari, satt ut av kraft, jfr. Kaskopolisen A 5 nr. 2, 6. pkt. og nærværende paragrafs 2. ledd, 2. pkt. I 2. ledd 1. pkt. er det uttrykkelig fastslått at assurandøren heller ikke erstatter utgifter som trer i stedet for de omkostninger som her er unntatt fra dekningen. I praksis antok man nemlig tidligere at slike stedfortredende utgifter skulle erstattes av assurandøren. Tankegangen var at man måtte fortolke unntaksregelen om utgifter til hyre og kost innskrenkende, og følgelig måtte hovedregelen om at assurandøren skulle svare som i felleshavari få anvendelse på de stedfortredende utgifter. Komitéen fant denne fortolkning av Kaskopolisens A 5 nr. 2 uriktig, men i og med at den fulgte av 30 års fast praksis, fant man at en uttrykkelig bestemmelse var på sin plass.

Kaskopolisen forskrev også flere begrensninger i retten til å kreve erstatning for skade påført et ballastet skip i redningsøyemed. Begrensningene tilsvarte § 176 (l) og (m), foruten en begrensning med hensyn til tap av bunkers m. v., som ikke er opptatt i Planens partikulære erstatningsregler. Disse begrensninger er sløyfet.

Avsnitt 3. Dekning av sikredes ansvar overfor tredjemann.

§ 74. Hovedregel.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 37. Bestemmelsen er strengt tatt overflødig ved siden av § 5.

§ 75. «Cross liabilities».

Pl. 1930 har ikke noen bestemmelse tilsvarende denne paragraf. Det prinsipp paragrafen hjemler har imidlertid sikker sedvanerettslig hjemmel i norsk sjøforsikringsrett, jfr. Brækhus i AfS 4.468-69 med henvisninger.

Prinsippet har sin største praktiske betydning ved kollisjonsoppgjør. Det kan best illustreres ved et noe stilisert eksempel:

Det forsikrede skip A har kollidert med skipet B, skyldbrøken er en halv. A's kaskoskader er 300, tidstapet 120, tilsammen 420. B's tap er i alt 350. Oppgjøret skipene imellom etter sjøl. § 220, 2. ledd kan stilles opp på to måter. Man kan enten si at det samlede tap er 770, at hver av partene skal bære en halvpart, lik 385, og at dette oppnås ved at det skip som har det minste tap, B, betaler 35 til A. Et slikt single liability-oppgjør munner ut i ett enkelt krav. Man kan også pålegge A å betale halve B's tap, lik 175, og B å betale halve A's tap, 210. De to ansvar motregnes, med det resultat at B må betale en saldo på 35 til A. Dette er cross liability-oppgjøret.

I forholdet mellom partene blir resultatet det samme enten det ene eller det annet prinsipp følges. Ved det efterfølgende oppgjør mellom den enkelte reder og hans assurandører får valget mellom de to oppgjørsmåter stor betydning. Grunnen til dette er at den erstatning som oppnås fra det annet skip, ofte i større eller mindre utstrekning skal godskrives andre personer enn dem eller de som belastes med ansvaret til det møtende skip. Erstatningen fra det møtende skip skal for såvidt tidstapet angår tilfalle rederen (eventuelt tidstapsassuran-

døren, jfr. kapitel 20), mens erstatningen for kaskoskadene normalt skal deles forholdsmessig mellom kaskoassurandøren og rederen, jfr. § 96, 2. ledd. Ansvar overfor det møtende skip skal derimot som regel i sin helhet dekkes av kaskoassurandøren, jfr. kapitel 13 (undertiden kommer også P. & I.-assurandøren inn, se nedenfor). Hvis oppgjøret mellom rederen og assurandøren baseres på cross liability-prinsippet, er det brutto-ansvarsbeløpene for motregning som skal belastes, henholdsvis godskrives etter disse regler. Legges derimot single liability-prinsippet til grunn, blir det bare ett beløp, ansvarssaldoen, som skal fordeles. Hvis saldoen er i det møtende skips favør, belastes den kaskoassurandøren som ansvarsassurandør; er den i det forsikrede skips favør, fordeles den forholdsmessig mellom rederen og kaskoassurandøren. Sett på bakgrunn av cross liability-oppgjøret kan single liability-oppgjøret føre til at krav på erstatning fra det møtende skip, som skal tilfalle én person, f. eks. tidstapserstatning som rederen skal ha, ved motregning brukes til å dekke ansvaret til det møtende skip, som etter forsikringsvilkårene skulle belastes kaskoassurandøren.

Hvis vi i talleksemplet ovenfor setter at A's kaskoassurandør erstatter A's kaskoskader med 240, og at A må bære de resterende 60 selv, pluss tidstapet 120, vil et cross liability-oppgjør av kollisjonsansvaret mellom A og hans kaskoassurandør bli som følger:

	A's kasko-assurandør	A	B og/eller B's assurandører
Kaskoskader	240	60	
÷ ½ refusjon fra B.	÷ 120	÷ 30	150
	— 120	— 30	
		120	
Tidstap		÷ 60	
÷ ½ refusjon fra B.		— 60	60
	175		÷ 175
Ansvar for ½ av B's tap			
Samlet endelig belastning	295	90	35

Ved et single liability-oppgjør vil det bare være ett beløp, nemlig saldoen på 35 i A's favør, som skal fordeles forholdsmessig mellom A og hans kaskoassurandør. Da A's samlede tap var 420, betyr det at erstatningen fra B gir en refusjon på $35/420 = 1/12$, og vi får følgende oppgjør:

	A's kasko-assurandør	A	B og/eller B's assurandører
Kaskoskader	240	60	
÷ 1/12 refusjon fra B.	÷ 20	÷ 5	25
	— 220	— 55	
		120	
Tidstap		÷ 10	10
÷ 1/12 refusjon fra B.		— 110	
	0		0
Ansvar overfor B.			
Samlet endelig belastning	220	165	35

Det kan ikke være tvil om at cross liability-oppgjøret er å foretrekke; det gir rederen akkurat den refusjon fra det annet skip som skyldbrøken tilsier. Ved single liability-oppgjør reduseres refusjonen, i vårt eksempel fra 1/2 til 1/12, til tross for at det møtende skip er gjort ansvarlig for en halvpert av tapet.

Kollisjonsoppgjøret vil undertiden også berøre P. & I.-assurandøren: For det første hvor ansvaret til det møtende skip overstiger grensen for kasko-assurandørens ansvar, jfr. § 196. For det annet ved såkalt indirekte person- og lasteansvar. For personskade voldt ved kollisjon hefter begge skip solidarisk, jfr. sjøl. § 220, 3. ledd; etter amerikansk rett gjelder det samme også ansvaret for lasteskader. Det kan derfor tenkes at det møtende skip B må betale erstatning for personskade, eller for skade tilføyet lasten ombord i det transporterende skip A, og at B i oppgjøret med A belaster A med halvparten av de betalte erstatninger. A kan på sin side være tilføyet langt større skader ved kollisjonen enn B, slik at et oppgjør av kaskoskadene alene ville gi et betydelig overskudd i A's favør. Dette oppveies imidlertid helt eller delvis av B's refusjonskrav i anledning av personskade- og lasteskadeerstatningene. Den endelige saldo som fremkommer i det ytre oppgjør må også her løses opp i krav og motkrav etter cross liability-prinsippet, idet det indirekte ansvar for personskader og skader på det forsikrede skips egen last skal belastes P. & I.-assurandøren, jfr. § 194, 2. ledd (b), (c) og (h) og §§ 225 og 226. Se også Brækhus l. c. s. 482—97.

Særskilte vanskeligheter oppstår når det ene eller begge kolliderende skip begrenser sitt ansvar. I forholdet mellom skipene skjer begrensningsen etter de fleste lands rett først på ansvarssaldoen, altså på grunnlag av single liability-prinsippet, jfr. ansvarsbegrensnings-konvensjonen av 1957 art. 1 (5) og Sjølov-komiteens utkast til ny sjøl. § 254, 4. ledd. Som følge av dette vil de beregnede brutto-ansvar ikke korrespondere med den saldo som faktisk betales, og det normale cross liability-oppgjør i forholdet mellom rederen og hans assurandører blir ikke riktig. Dette har ført til at man i engelsk sjøforsikringsrett, som bygger på cross liability som hovedregel, går over til single liability så snart et av de impliserte skip begrenser sitt ansvar, jfr. I.T.C., Hulls, nr. 1. Denne løsning leder imidlertid til en uheldig diskontinuitet; en ubetydelig økning av ansvaret, slik at begrensningsen blir aktuelt, kan resultere i at refusjonen av rederiets tidstap reduseres meget sterkt. I dansk og norsk praksis har man istedenfor benyttet et tilpasset cross liability-oppgjør i begrensningsstilfellene, idet man i forsikringsoppgjøret reduserer det største brutto-ansvar med det samme beløp som ansvarssaldoen i det ytre oppgjør er blitt redusert med som følge av begrensningsen, se nærmere Brækhus l. c. s. 469—82 og 497 ff. Denne oppgjørsmåte er også blitt godkjent av Norges Høyesterett i *Fernstrea m-saken*, ND 1963.75. For å forhindre at spørsmålet skal volde tvist i fremtiden, er det uttrykkelig sagt at oppgjøret skal skje på cross liability-basis også i begrensningsstilfelle. I paragrafens siste punktum er det for tydelighets skyld presisert hvordan oppgjøret skal skje når begrensningsen foretas på ansvarssaldoen.

Gjensidig skadeforvoldelse og ansvar av betydning for forsikringsoppgjørene forekommer ikke bare ved kollisjoner, selv om det nok er kollisjonstilfellene som er de dominerende. Cross liability-prinsippet må også legges til grunn i et tilfelle som dette: En sliglast som transporteres med det forsikrede skip, blir flytende; skipet som ikke har de nødvendige langskipsskott, får slagside og går til slutt rundt og ned. Ulykken skyldes dels forsømmelser fra lasteierens side: han har ikke opplyst at sligen var av en særlig vanskelig type, dels forsømmelser fra skipets side: selv ved føring av vanlig slig burde skipet ha hatt langskipsskott. I erstatningsoppgjøret vil lasteierens (delvise) ansvar for tapet av skipet i noen grad oppveies av rederiets (delvise) ansvar for tap av lasten. I det etterfølgende forsikringsoppgjør må saldoen løses opp: den erstatning lasteieren betaler for tapet av skipet, tilfaller kaskoassurandøren, mens erstatningen til lasteieren for tapet av lasten må utredes av P. & I.-assurandøren.

I det foregående er det forutsatt at såvel den egne skade som ansvaret til tredjemann er dekket ved forsikring. Cross liability-prinsippet må imidlertid anvendes selv om det bare er de egne skader, eller bare ansvaret, som er for-

sikret; den enkelte assurandørs ansvar skal ikke være avhengig av hvorledes sikrede har dekket sine øvrige interesser. Av denne grunn er hjemmel for anvendelse av cross liability-prinsippet gitt særskilt med sikte på ansvarsforsikring i nærværende paragraf, og med sikte på fordelingen av refusjonskrav i § 96, 1. ledd, 2. pkt.

§ 76. Usedvanlige eller forbudte kontraktsvilkår.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 78 nr. 1, 2. ledd, 1. pkt. og nr. 2, 2. ledd, samt P. & I.-lovenes § 26 nr. 3.

Omfanget av det erstatningsansvar som P. & I.-assurandøren dekker, vil i meget stor utstrekning være influert av de avtaler sikrede har inngått, særlig om befordring av last og passasjerer. Det kollisjonsansvar som kaskoassurandøren dekker, vil i regelen være pådratt overfor tredjemenn som sikrede ikke står i noe kontraktsforhold til. Men også her kan sikredes kontrakter få betydning, særlig ved ansvar overfor eiere av slepebåter eller kaier, kanaler og lignende anlegg, som skipet har benyttet.

Pl. 1930 § 78 satte som absolutt vilkår at ansvaret hvilte på «almindelige sjørettsregler». Som nevnt under § 15 er dette kriterium uheldig, idet det vil være meget vanskelig å påvise innholdet av «almindelige sjørettsregler», løstrevet fra de kontraktsklausuler som vanligvis benyttes. Etter nærværende paragrafs litra (a) skal derfor assurandøren alltid dekke erstatningsansvar som hviler på kontraktsvilkår som må ansees sedvanlige i vedkommende fart.

Ansvarsbegrensningen i litra (b) knytter seg til § 51, som gir assurandøren hjemmel for å forby eller påby bestemte kontraktsformularer.

§ 77. Gjenstand som tilhører sikrede.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 78 nr. 4 og P. & I.-lovenes § 20 nr. 3.

Hvis to av sikredes skip kolliderer, vil skipenes kaskoassurandører erstatte skadene på dem. Hvis skipene hadde tilhørt forskjellige rettssubjekter, skulle også det skyldige skip ha erstattet det annet skips tidstap, aldersfradrag, franchiser vedrørende kaskoskadene og annet økonomisk tap som rederiet er påført gjennom kollisjonen. Dette ansvar ville det skyldige skips kaskoassurandør normalt ha dekket. Noe slikt erstatningsansvar kan ikke oppstå når begge skip tilhører samme person. Sikrede vil lide et tilsvarende skår i sin dekning, og kaskoassurandøren på det skyldige skip vil slippe å dekke et ansvar for tidstap m. v. som han ellers måtte ha erstattet. Dette er ikke rimelig, og Planen foreskriver derfor, i likhet med tidligere rett, at det skal foretas et fiktivt kollisjonsoppgjør mellom skipene. Erstatningen beregnes som om de hadde tilhørt forskjellige personer. Denne såkalte «søsterskipsregel» er vanlig i internasjonal sjøforsikring.

Tilsvarende gjelder når skipet har støtt mot andre gjenstander som tilhører sikrede, f. eks. et kaianlegg. Assurandøren skal her dekke det erstatningsansvar som sikrede ville ha blitt pålagt dersom kaianlegget hadde tilhørt tredjemann, ut fra den betraktning at assurandørens ansvar ikke bør nedsettes p.g.a. det tilfældige forhold at skipet er støtt mot sikredes egen eiendom.

Det er i egenskap av assurandør av det skip som ville ha blitt holdt ansvarlig, at assurandøren dekker sikredes tidstap, aldersfradrag etc. vedrørende det annet skip. Søsterskipsregelen representerer en positiv utvidelse av ansvarsdekningen, og utelukker selvsagt at assurandøren kan gjøre regressansvar gjeldende mot sikrede for såvidt angår de tap som erstattes i kraft av regelen. Derimot kan søsterskipsregelen ikke påberopes overfor en assurandør som kun har forsikret det «uskyldige» skip. Han vil bare svare for skipets kaskoskader overensstemmende med forsikringsavtalen.

Et særskilt spørsmål er om en slik assurandør kan gjøre regress gjeldende

mot sikrede i egenskap av eier av det «skyldige» skip. Her må man i prinsippet bruke de almindelige regler i Planens kapitel 3, avsnitt 5, om sikredes forsettlig eller uaktsomme fremkallelse av havariet. Sikredes egen uaktsomhet kan ikke berøve ham dekningen, jfr. den tvingende regel i FAL § 20, og da kan han enn mindre miste sin dekning som følge av en simpel uaktsomhet utvist av en av hans underordnede. Er det utvist grov uaktsomhet ved manøvreringen av det skyldige skip, må det avgjøres på grunnlag av den almindelige identifika-sjonsregel i § 61 om assurandøren skal kunne påberope seg feilen overfor sikrede. Her taler sterke grunner for å bruke de samme regler som gjelder når feilen er begått ombord i det forsikrede skip, jfr. § 59, hvorved altså identi-fikasjon blir utelukket. Skyldes havariet en manøvreringsfeil fra besetningen på det skyldige (uforsikrede) skip, er derfor ethvert regresskrav avskåret, re-gress kan det først bli tale om hvor det foreligger grov uaktsomhet fra rederi-ledelsens side, jfr. § 56.

Er det gjort feil ombord i begge de kolliderende skip, må anvendelsen av søsterskipsregelen skje «på grunnlag av de beregnede bruttoansvar før mot-regning har funnet sted», jfr. § 75.

Nærværende paragraf får også betydning for P. & I.-assurandørens ansvar, for såvidt angår skade på last som tilhører sikrede selv, eller for kollisjons-ansvar for såvidt det overstiger de beløp som dekkes av kasko- og kasko-interesseassurandøren. P. & I.-assurandørens ansvar for skade på sikredes eiendom er undergitt en særlig begrensning, se § 244.

Den utvidede dekning etter nærværende paragraf gjelder bare ved tap av eller skade på andre gjenstander enn det forsikrede skip og dets forsyninger og utstyr. Skade som rammer slike gjenstander kan sikrede ikke kreve erstat-tet etter disse regler, jfr. P. & I.-lovenes § 20 nr. 3, 2. pkt. For sikkerhets skyld er dette sagt uttrykkelig i paragrafens 2. punktum.

En tilsvarende «søsterskipsregel» anvendes når skipet берges eller mot-tar assistanse av et annet fartøy som tilhører sikrede, jfr. § 159.

§ 78. Fastsettelse av sikredes ansvar.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 31. Paragrafens 2. ledd er i over-ensstemmelse med den tvingende regel i FAL § 94.

Pl. 1930 inneholdt ingen tilsvarende regel om fastsettelse av sikredes erstatningsansvar overfor tredjemann. Bestemmelsen kan imidlertid også få betydning for kaskoassurandørens dekning av kollisjonsansvar, jfr. Planens ka-pitel 13.

Avsnitt 4. Forsikringssummen som grense for assurandørens ansvar.

§ 79. Hovedregel.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 39, 1. ledd, 1. pkt. og 2. ledd, samt FAL § 74, 1. ledd.

Bestemmelsen får bare anvendelse i de forsikringsarter hvor det avtales en bestemt forsikringssum. I P. & I.-forsikring får den således ikke anvendelse. Etter Pl. 1930 skulle det tas hensyn både til skade på eller tap av skipet og til ansvar overfor tredjemann som kaskoassurandøren svarer for, når det skulle av-gjøres om forsikringssummen ble overskredet. Dette system kunne ha sin beretti-gelse så lenge rederansvaret var begrenset til sjøformuen; summen av kasko-skader og tredjemannsansvar ville da normalt ikke overstige skipets verdi i uskadet stand. Begrensningen av rederansvaret er imidlertid ved Brussel-kon-vensjonen av 1957 løst helt fra sjøformuen; rederen skal hefte med et visst beløp pr. tonn, uansett skipets skjebne. Ved en kollisjon som fører til totaltap av eller store skader på skipet og dessuten betydelig erstatningsansvar overfor tredjemann, vil det derfor nu relativt lett inntreffe at en del av erstatnings-

ansvaret skytes over på P. & I.-assurandøren. I Planen er det i likhet med hva som gjelder bl. a. i engelsk rett, statuert en særskilt forsikringssum for kollisjonsansvar, jfr. paragrafens 2. ledd og § 196.

At assurandøren svarer «særskilt» for kollisjonsansvaret, innebærer at han ikke dekker kollisjonsansvar innenfor den egentlige kaskoforsikringssum. Det som måtte være igjen av den ordinære forsikringssum etter at skadene på skipet er dekket, skal ikke brukes til dekning av ansvar. Den særskilte forsikringssum for kollisjonsansvar er satt til forsikringssummen under kaskoforsikringen, jfr. § 196.

Hva som er «et enkelt havari» må avgjøres konkret. Når det oppstår nye skader under avviklingen av et havari, må man undersøke hvor selvstendig karakter det nye uhell har. Hvis det er naturlig å se uhellet som en direkte videreføring av de skader som oppsto ved det første havari, vil hele forholdet måtte bedømmes som «et enkelt havari». Skjer det derimot en ny, markert skadevoldende hendelse, som f. eks. en grunnstøtning, kollisjon eller minesprengning mens skipet er under slep til havn etter et tidligere havari, vil den nye begivenhet måtte betraktes som et nytt havari i relasjon til nærværende paragraf.

Spørsmålet om det foreligger ett eller flere havarier, får betydning både for dekningen av skipets skader, og for dekningen av erstatningsansvaret overfor tredjemann. Ved skaddekningen er riktignok ikke problemstillingen særlig praktisk, idet skipet som regel vil bli kondemnert lenge før de samlede reparasjonsomkostninger går opp i forsikringssummen. Her får derfor avgjørelsen vesentlig betydning for beregningen av franchisen, såfremt det er avtalt en franchise pr. havari, jfr. § 189. Derimot kan det tenkes at skipet kolliderer med flere andre skip i rask rekkefølge, og volder et samlet tap som overstiger forsikringssummen for kollisjonsansvaret. Ved en slik «seriekollisjon» vil det være naturlig å koble løsningen sammen med den avgjørelse som blir truffet m. h. t. rederens rett til å begrense sitt ansvar utad. Blir seriekollisjonen ansett som flere adskilte skadevoldende begivenheter, slik at rederen må betale ansvarsbegrensningssummen flere ganger, bør kaskoassurandøren svare med like mange forsikringssummer for kollisjonsansvar. Dette gjelder imidlertid bare såfremt avgjørelsen av spørsmålet om ansvarsbegrensning er truffet på grunnlag av norsk rett, eller i hvert fall av en domstol som legger tilsvarende prinsipper til grunn. Assurandøren behøver derfor ikke følge f. eks. en amerikansk rettsavgjørelse som statuerer flere «separate occasions» i den mer eller mindre åpent uttalte hensikt å motarbeide virkningen av reglene om ansvarsbegrensning.

§ 80. Ansvar utover forsikringssummen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 39, 1. ledd, 2. pkt. og FAL § 53, 2. ledd, 1. pkt.

Paragrafen fastslår det prinsipp at sikrede, i tillegg til den dekning som forsikringen gir ham innenfor rammen av forsikringssummen, har krav på særskilt dekning av endel aksessoriske utgifter og annet tap som havariet har påført ham. Det gjelder tap ved redningsforanstaltninger, omkostninger ved sikkerhetsstillelse, ved saksanlegg mot eller forsvar mot saksanlegg fra en tredjemann, omkostningene i forbindelse med erstatningsoppgjøret og renter av erstatningen.

Efter Pl. 1930 § 39, 1. ledd a) erstattet assurandøren bare «særhavarikomkostninger» som oversteg forsikringssummen, ikke felleshavaribidrag. Begrunnelsen for denne begrensning er ikke klar. Når man først aksepterer prinsippet at tap ved redningsforanstaltninger skal erstattes ut over forsikringssummen, er det ingen grunn til å behandle felleshavaribidrag (eventuelt felleshavariskader som erstattes efter de partikulære regler overensstemmende med § 72) på annen måte enn omkostninger som er påløpt for å redde en enkelt

interesse. At det er behov for en regel om at også felleshavaribidrag erstattes ut over forsikringssummen, viser lagmannsrettens dom i P a n-saken, ND 1955. 45 Eidsivating, hvor begrensningen i Pl. 1930 ble anvendt.

Efter Pl. 1930 § 39, 1. ledd a) ble partikulære redningsomkostninger — når de oversteg forsikringssummen — bare erstattet «i den utstrekning utgiftene overstiger verdien av det som er reddet». Også for denne begrensnings vedkommende er begrunnelsen uklar. Begrensningen har ingen støtte i FAL § 53. Den er utvilsomt gal i et tilfelle hvor havariet bare har påført skipet partielle skader som blir reparert for assurandørens regning. I såfall er det meget lite tenkelig at det tap som skyldes redningsforanstaltningene overstiger verdien av skipet etter redningen, men ikke desto mindre bør det fulle tap erstattes selv om det, sammenlagt med reparasjonsutgiftene, overstiger forsikringssummen. Regelen i Pl. 1930 var også uheldig hvor havariet førte til totalforlis eller kondemnasjon av skipet, og assurandøren utbetalte totaltapserstatning og beholdt vraket. Sikrede bør i et slikt tilfelle få erstattet det fulle tap ved de redningsforanstaltninger som han forgjeves har satt i verk, i tillegg til forsikringssummen. Verdien av det vrak som assurandøren overtar, har ingen betydning i denne forbindelse.

Den eneste situasjon hvor begrensningen har noen berettigelse, er hvor assurandøren utbetaler forsikringssummen for å unngå videre ansvar (Pl. 1930 § 40, jfr. den nye Plans § 82). Her får sikrede utbetalt full erstatning for interessens verdi, og beholder i tillegg til dette et eventuelt vrak. Her kan det derfor sies at sikrede ville «gjøre en gevinst» hvis han i tillegg til full erstatning og vraket, også skulle få erstattet de fulle redningsomkostninger som han har anvendt for å berge vraket. I denne situasjon var imidlertid assurandørens ansvar for redningsomkostningene regulert positivt i Pl. 1930 § 40, 2. ledd, jfr. den nye Plans § 82, 2. ledd. Omkostningene erstattes i sin helhet i tillegg til forsikringssummen, såfremt de er pådratt før sikrede fikk vite at assurandøren ville utbetale forsikringssummen.

Pl. 1930 § 39 hadde ingen særregel om at renter av erstatningen erstattes ut over forsikringssummen. Dette har imidlertid vært gjort i praksis, og den nye Plan har tatt opp en uttrykkelig regel i denne retning.

I forbindelse med § 80 må nevnes § 167, som omhandler ansvar for fjernelse av krigsvrak. Etter denne paragraf dekker krigsassurandøren slikt ansvar selv om forsikringssummen overskrides.

§ 81. Ansvarsgrensen ved samvirke mellom flere farer.

Paragrafen er ny.

I P a n-saken, ND 1956.323 NH, forelå spørsmålet om hvordan begrensningen til forsikringssummen skulle praktiseres ved et havari med «blandet» årsak. Ansvaret for skipets skader var fordelt med 40 % på sjøassurandøren og 60 % på krigsassurandøren. Omkostningene ved reparasjon m. v. oversteg kaskotaksten, men sikrede krevde full erstatning, idet han hevdet at hver av assurandørene innenfor sin forsikringssum svarte for sin andel av skipets skader. Høyesterett avsto kravet, med den begrunnelse at sikrede ikke «i et tilfelle av samvirke mellom forskjellige farer skal stå i en gunstigere stilling økonomisk enn om samvirke av forskjellige farer ikke foreligger». Planen stadfester den regel som Høyesterett la til grunn.

§ 82. Assurandørens adgang til å fri seg fra videre ansvar ved å utbetale forsikringssummen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 40 og FAL § 74, 2. ledd.

Efter Pl. 1930 § 40 måtte assurandøren benytte seg av sin rett til å utbetale forsikringssummen «innen 14 dager efter at han har mottatt fyldestgjørende

oplysninger om erstatningstilfellet». Assurandøren bør imidlertid ha adgang til å begrense sitt ansvar også på et senere tidspunkt under et langvarig bergningsarbeide, og Plamen har sløffet begrensningen.

Når assurandøren utbetaler forsikringssummen overensstemmende med nærværende paragraf, vil det videre bergningsarbeide skje for sikredes egen regning og risiko. Hvis bergningen lykkes, beholder sikrede vraket, mens han på den annen side må betale de fulle omkostninger. Derimot kan han kreve erstattet de omkostninger som han har pådratt seg før han fikk meddelelse om at assurandøren hadde besluttet å utbetale forsikringssummen. De foranstaltninger som sikrede har satt i verk før dette tidspunkt, skjer for assurandørens regning, selv om omkostningene først påløper på et senere tidspunkt.

Normalt vil det være kaskoassurandøren som utbetaler forsikringssummen for det forsikrede skip. Men bestemmelsen får også anvendelse på en utstyrsassurandør. Med sikte på denne eventualitet forutsetter paragrafens 1. ledd at det også kan bli aktuelt å utbetale en andel av forsikringssummen, nemlig hvis utstyrsassurandøren trer tilbake fra bergningsarbeidet etter at en del av utstyret er berget.

Prinsippet i nærværende paragraf får bare anvendelse ved tingsforsikring. Assurandøren kan ikke gjøre bruk av bestemmelsen når sikrede mot hans ønske vil føre sak om et erstatningsansvar som omfattes av forsikringen. Her må man falle tilbake på reglene i § 94. Får i et slikt tilfelle sikrede medhold av oppmannen, men i prosessen allikevel blir pålagt et ansvar som oppsluker hele forsikringssummen, må assurandøren erstatte saksomkostningene etter de almindelige regler.

Kapitel 5. Erstatningsoppgjøret.

Avsnitt 1. Erstatningsberegning, renter, forskudd m. v.

§ 83. Sikredes plikt til å skaffe opplysninger og dokumenter.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 45, 2. pkt. og FAL § 22, 1. ledd.

Efter Pl. 1930 hadde sikrede plikt til å skaffe tilveie opplysninger og dokumenter «som assurandøren ønsker å få av hensyn til erstatningsoppgjøret». Denne regel gikk i en henseende for kort, idet sikrede også bør ha plikt til å legge frem et dokument eller en opplysning som har betydning for oppgjøret, men som assurandøren ikke har kjennskap til og derfor ikke har fremsatt noe ønske om å få. På den annen side gikk bestemmelsen for langt når den ga assurandøren krav på å få utlevert ethvert dokument som han måtte ønske å få av hensyn til erstatningsoppgjøret. Sikredes plikt bør ikke omfatte mer enn hva assurandøren objektivt sett trenger. Paragrafens 1. ledd er utformet efter disse retningslinjer.

Hvis sikrede forsømmer sin plikt efter 1. ledd, mister han retten til å kreve renter for den tid som går tapt, jfr. § 86, 2. ledd. Det vil normalt ikke være rimelig å reagere med rentetap før assurandøren har uttalt et uttrykkelig ønske om å få en bestemt opplysning eller et bestemt dokument, og sikrede derefter har unnlatt å etterkomme ønsket.

Regelen i paragrafens 2. ledd er ny. Hverken Pl. 1930 eller polisene inneholdt noen regel om svik fra sikredes side under erstatningsoppgjøret (jfr. dog Pl. 1930 § 22 nr. 3, 2. ledd om svik i forbindelse med dobbeltforsikring). Utenfor sjøforsikringen er det derimot vanlig å innta en klausul i politen om at sikrede mister ethvert krav mot selskapet hvis han gjør seg skyldig i svik under erstatningsoppgjøret. En slik regel må antas å være for streng. Hvis det svikaktige forhold er av helt underordnet betydning og bare angår enkelte tapsposter, vil det være en hård reaksjon å nekte enhver erstatning. Det vil også være lettere å få domstolene med på å statuere svik når konsekvensen ikke må bli fullt rettstap. Bestemmelsen er derfor utformet efter samme retningslinjer som regelen om grovt uaktsom forårsakelse av havariet, jfr. § 56.

Som nevnt under § 30, vil assurandøren under erstatningsoppgjøret under tiden ønske å få opplysninger fra klassifikasjonsselskapet, bl. a. for å få grunnlag for å bedømme om det er gitt uriktige opplysninger ved tegningen av forsikringen, om sikrede har overtrådt sikkerhetsforskrifter, om han har hatt kjennskap til en sjødyktighetsmangel etc. Ofte vil stillingen være den at klassifikasjonsselskapet bare vil gi opplysningene så fremt det foreligger et uttrykkelig samtykke fra vedkommende rederi. Hvis sikrede nekter å gi et slikt samtykke, og opplysningen av denne grunn ikke blir lagt frem, bør assurandørens ansvar begrenses på tilsvarende måte som hvor det forsettlig er gitt uriktige opplysninger, jfr. paragrafens 2. ledd, 2. pkt.

§ 84. Erstatningsberegningen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 46 nr. 1.

Reglene om frister for avgivelse av erstatningsberegningen i paragrafens 1. ledd er ordensforskrifter som antas å ville få adskillig praktisk betydning selvom det ikke er foreslått noen direkte sanksjon. Fristene løper fra det tidspunkt da assurandøren har mottatt de nødvendige opplysninger og dokumenter. Når sikrede kan kreve erstatning som for totaltap ved utløpet av en bestemt frist, vil «de nødvendige opplysninger» først foreligge når fristen er utløpt, jfr. dog § 170, 1. ledd. Er det tvist om tapet er erstatningsmessig, løper fristen fra det tidspunkt da det er endelig avgjort at erstatning skal ydes.

Paragrafens 2. ledd opptar en regel fra Pl. 1930, som praksis har brukt adskillig. Assurandøren må oversende dokumentene til dispasjøren snarest mulig og ta standpunkt til dispasjørens beregning innen én måned etter at han har mottatt den. Derimot er det ikke satt noen frist for dispasjørens utførelse av oppdraget. Dispasjøren er selv ikke part i forsikringsforholdet, og en eventuell bestemmelse måtte rette seg mot assurandøren og pålegge denne å sette en bestemt frist når han gir dispasjøren oppdraget. Det er imidlertid neppe noe behov for en slik regel.

§ 85. Valutakurser.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 46 nr. 2.

Det er fast internasjonal praksis at omregning fra én valuta til en annen i erstatningsberegningen skal skje etter kursen på den dag sikredens utlegg fant sted. Pl. 1930 så regelen som utslag av det almindelige prinsipp «at den sikrede hverken lider noget kurstap eller opnår nogen kursfortjeneste som følge av oppjøret». Noe slikt prinsipp kan man imidlertid ikke oppstille; enhver forandring av valutakursene i tiden mellom utlegget og det endelige erstatningsoppgjør må nødvendigvis medføre et kurstap for den ene av partene, og vilkårene må inneholde positive regler om hvem som skal ha kursrisikoen. Også reglene i 1. ledd, 2. og 3. pkt. stemmer med Pl. 1930.

Pl. 1930 § 46 nr. 2 inneholdt en bestemmelse om at assurandøren kunne kreve revisjon av en dispasje når det i denue er brukt en annen kurs enn utleggsdagens. Denne regel er utelatt i Planen. Det er fast internasjonal praksis å omregne etter utleggsdagens kurs i fellehavari. Hvis det unntagelsesvis skulle være brukt en annen kurs, står adgangen åpen til å søke å få selve dispasjen omgjort. Blir den stadfestet av vedkommende lands domstoler, bør oppjøret skje på grunnlag av dispasjen.

Paragrafens 2. ledd er hentet fra Dansk Søforsikrings-konvention § 87, 2. ledd. Erstatningsberegningen blir «avgitt» når den ferdig stensilerte beregning sendes ut fra assurandøren til de interesserte. Hvis det sjeldne tilfelle skulle inntreffe at kursene endres i den tid som går fra selve beregningen er ferdig utført og til den er klar til utsendelse, må det derfor utferdiges en tilleggsberegning.

§ 86. Renter av erstatningen.

Paragrafen tilsvare Kaskopolisen A 13, jfr. Pl. 1930 § 46 nr. 4, samt FAL § 24, 2. ledd.

I likhet med Kaskopolisen og den tvingende regel i FAL § 24 lar Planen assurandørens renteplikt løpe fra en måned efter at assurandøren har fått melding om havariet. Sikredes utlegg forrentes dog ikke før fra den dag da utlegget fant sted; omfatter erstatningsoppgjøret også omkostninger som ennå ikke er påløpt, skal det således for disse posters vedkommende ikke beregnes rente.

Efter §§ 168 og 169 er sikredes rett til erstatning for totaltap i visse tilfelle avhengig av at en bestemt frist er utløpt. Efter § 170 kan han imidlertid kreve erstatning uten å avvente utløpet av fristen hvis han godtgjør at han ikke vil få skipet tilbake. I slike tilfelle vil renteplikten løpe en måned fra det tidspunkt da sikrede påviser at han definitivt har mistet skipet. Planen er her overensstemmende med tidligere praksis.

Kaskopolisen fastsatte, i samsvar med FAL, rentefoten til den som gjelder for almindelig sparebankinnskudd. Ved erstatning av sikredes utlegg skulle renten dog være 1 % over Norges Banks diskonto for de første 6 måneder og derefter sparebankrente. For ikke å komme i strid med den tvingende regel i FAL § 24, er i den nye Plan renten knyttet til sparebankrenten. Den nuværende sparebankrente (sparevilkår 2½ %) er imidlertid for lav, og paragrafen inneholder derfor en minsterente på 4 %. Minsterenten efter forfall er satt til 5 %, som er den vanlige morarente, jfr. kjøpsl. § 38 og gjeldsbrevsl. § 36, 1. ledd.

§ 87. Tvist om erstatningsberegningen.

Paragrafen er ny.

Paragrafen gir begge parter rett til å forlange at en dispasjør skal uttale seg om erstatningsberegningen før saken eventuelt går til domstolene. Dispasjøren skal ikke avsi noen voldgiftsdom, men bare gi en uttalelse om hvordan erstatningsoppgjøret efter hans mening bør finne sted. Regelen kan muligens føre til at man unngår noen prosesser, idet sikrede ofte vil slå seg til ro når han ikke får medhold av den dispasjør som han selv har utpekt. Også assurandøren vil vel i regelen godta dispasjørens avgjørelse når den går ham imot.

Selv om det ikke foreligger noen erstatningsberegning, kan det være grunnlag for en prosess mellom sikrede og assurandøren, nemlig hvor denne har avslått en begjæring om kondemnasjon, eller har avvist et krav med den begrunnelse at det ikke foreligger noe erstatningsmessig havari. Paragrafens 3. ledd gir bestemmelsene i 1. og 2. ledd tilsvarende anvendelse i en slik situasjon.

Når dispasjøren avgir sin uttalelse, må han også ta stilling til hvem som efter paragrafens 2. ledd skal bære omkostningene ved hans behandling av saken.

Hvis sikrede og assurandøren efter å ha fått dispasjørens uttalelse ikke kan bli enige om erstatningsoppgjøret, må tvisten bringes inn for de ordinære domstoler til avgjørelse. Planen inneholder ingen almindelig regel om voldgift, heller ikke når det gjelder anvendelsen av fordelingsregelen i § 20 (jfr. Pl. 1930 § 34 nr. 2, 2. ledd).

§ 88. Vernetting.

Paragrafen tilsvare Kaskopolisen A 15.

§ 89. Forfallstid.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 46 nr. 3 og FAL § 24, 1. ledd, 1. pkt.

Pl. 1930 § 46 nr. 2 hadde forskjellige forfallstider for erstatningen ved totaltap og ved andre havarier. Planen setter samme frist, nemlig én måned fra den dag erstatningsberegningen er eller skulle ha vært avgitt. Oversittelse av forfallstiden får betydning for renteberegningen, jfr. § 86, 3. ledd.

Pl. 1930 § 46 nr. 5 ga visse regler om forevisning og tilbakelevering av polisen ved utbetaling av erstatningen. Slike regler har ingen betydning i rederiforsikringen, hvor polisen ikke har noen legitimasjonsvirkning.

§ 90. Assurandørens plikt til å yde forskudd.

Paragrafen er ny.

Efter Pl. 1930 § 41 nr. 1 hadde assurandøren ikke noen plikt til å yde forskudd. I praksis ble det imidlertid i stor utstrekning ydet forskudd på reparasjonsutgifter, bergelønn og andre større utgifter som sikrede hadde hatt eller ville få. Planen bygger på denne praksis, og gir sikrede et kontraktsmessig krav på forskudd. Plikten til å yde forskudd gjelder bare ved «større» utgifter; i så fall skal det ydes et «passende» forskudd. Disse kriterier er skjønnsmessige, og vil også i fremtiden gi et vidt spillerom i praksis.

En ubetinget rettsplikt til å yde forskudd kan imidlertid være betenkelig for assurandøren. Hvis han nekter å yde forskudd i et tilfelle hvor det senere viser seg at det forelå en større erstatningsmessig skade, vil han kunne bli ansvarlig for det tap som nektelsen av å yde forskudd måtte ha påført sikrede, f. eks. ved at denne blir frasolgt fartøyet på tvangsauksjon. For å beskytte assurandøren mot denne risiko, bestemmer paragrafen at forskuddsplikten bare skal gjelde så sant assurandøren ikke «har rimelig grunn til å betvile sin erstatningsplikt», jfr. paragrafens 2. ledd. Det er selvsagt at utbetalingen av et forskudd ikke avgjør noe med hensyn til erstatningsplikten, men det er for sikkerhets skyld sagt uttrykkelig i 2. ledds 2. pkt. Den samme regel ga Pl. 1930 § 32 nr. 2, 3. ledd, 2. pkt.

Når sikrede ber om forskudd vedrørende utgifter som han ennå ikke har betalt, er det fastslått at assurandøren skal ha adgang til å betale beløpet direkte til vedkommende tredjemann, i likhet med det som gjelder for ansvarsforsikring efter FAL § 95.

Assurandøren har adgang til å avkorte premierestanser i forskuddet, likesåvel som han kan foreta slik avkortning i den endelige erstatning. Dette behøver ikke sies uttrykkelig.

Assurandørens rentekrav efter paragrafens siste ledd vil normalt avkortes i den endelige erstatning. Men hvis rentene overstiger den resterstatning sikrede har til gode, kan assurandøren kreve en tilsvarende tilbakebetaling. Regelen i paragrafens siste ledd, siste punktum om renter av forskudd på beløp som erstattes i felleshavari, tilsvarende Kaskopolisen A 13 b.

§ 91. Forskudd når det er tvist om hvilken assurandør som skal erstatte tapet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 42 nr. 3, 2. ledd og § 43 nr. 2, 2. ledd.

Efter Pl. 1930 hadde sjø- og krigsassurandørene plikt til å yde 50 % forskudd hver når et skip er forsvunnet og fordelingen av ansvaret mellom dem skal avgjøres ved voldgift. Bestemmelsen ble i praksis gitt tilsvarende anvendelse i situasjoner hvor det forelå samvirke mellom sjø- og krigsfare.

Nærværende paragraf stadfester prinsippet i helt generell form. En tvist om hvilken assurandør som skal bære et bestemt tap, bør ikke gå ut over sikrede. Inntil det er endelig fastslått hvilken av assurandørene som har plikt til å erstatte tapet, kan sikrede ikke kreve forskudd efter § 90, og det trenges derfor en særlig hjemmel for at han skal kunne kreve forskudd av de assurandører som kan tenkes å være ansvarlige. At assurandørene skal betale et «forholdsmessig forskudd», betyr at det omtvistede erstatningsbeløp skal deles likt mellom dem. Forskuddsplikten gjelder bare i forholdet mellom assurandører som i ng for seg har erkjent erstatningsplikten, men ikke er enige om hvem av dem som skal betale. Hvis en av assurandørene har andre innsigelser mot kravet — f. eks. at tapet er fremkalt av sikrede ved en handling som strider mot forsikringsvilkårene — har ingen av assurandørene plikt til å yde forskudd.

Hvis assurandørenes eventuelle ansvar for tapet ikke utgjør det samme beløp, må forskuddsbetalingen baseres på det laveste ansvar, for å unngå at sikrede kan bli skyldig å tilbakebetale den del av forskuddet som refererer seg til en erstatning han ikke blir tilkjent.

Bestemmelsen kan teoretisk få anvendelse i en rekke situasjoner. Den vil gjelde i forholdet mellom assurandørene mot sjøfare og mot krigsfare hvis det er tale om fordeling av tapet etter §§ 21 eller 23. Videre vil prinsippet få anvendelse hvis det er tale om tilbakeføring av ansvaret for en skade til en tidligere assurandør overensstemmende med § 18, 2. ledd. Det kan også tenkes tvist om hvilket av flere suksessive havarier en bestemt skade skyldes, når havariene er inntruffet i forskjellige assurandørers forsikringstid. På grensefeltet mellom kaskoforsikringen og P. & I.-forsikringen kan det bli tale om å bruke bestemmelsen når det er tvil om hvilken av assurandørene som etter vilkårene skal dekke sikredes erstatningsansvar for et bestemt tap som tredjemann er påført. Lignende konflikter kan oppstå i forholdet mellom kasko-assurandøren og en assurandør som dekker utstyr, ekstraordinære omkostninger, skip under bygging m. v.

Avsnitt 2. Sikredes ansvar overfor tredjemann.

§ 92. Sikredes plikter når et ansvar som omfattes av forsikringen, gjøres gjeldende mot ham.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 32, P. & I.-lovenes § 32 nr. 1 og FAL §§ 21 og 22.

Paragrafens 1. ledd er enslydende med P. & I.-lovenes § 32 nr. 1, 1.—3. pkt. Bestemmelsen gjelder først og fremst når sikrede blir holdt ansvarlig for et tap som han har tilføyet tredjemann, men den kan også bli aktuell når tredjemann inntaler et krav på bergelønn eller betaling for reparasjon. Paragrafens 1. pkt. bruker derfor uttrykket «ansvar» og ikke «erstatningsansvar».

I tilfelle av tvist med tredjemann vil som regel sikrede og assurandøren ha felles interesser. Det kan imidlertid tenkes tilfelle hvor en viss motsetning er tilstede, først og fremst hvor det er tale om egenfeil på sikredes side. I disse tilfelle bør assurandøren ha en ubetinget rett til straks å gjøre seg kjent med alle dokumenter og andre bevisligheter, og til å la seg representere ved egen prosessfullmektig.

Efter P. & I.-lovenes § 32 nr. 1, 4. pkt. kunne assurandøren forlange at sikrede skulle trekke sitt krav mot ham inn til behandling i saken mot tredjemann, såfremt det var adgang til slik kumulasjon efter vedkommende lands prosess-regler. Denne regel er sløffet. Riktignok kan undertiden både sikredes ansvar overfor tredjemann og assurandørens ansvar overfor sikrede være avhengig av de samme omstendigheter, men det er en nærliggende fare for at assurandøren i tvisten med sikrede vil bruke argumenter som skader sikredes sak mot tredjemann.

Efter paragrafens 2. ledd kan assurandøren bare reagere mot sikredes forsettlig eller grovt uaktsomt, jfr. også § 54. De handlinger som paragrafen pålegger sikrede en plikt til å foreta, vil forøvrig ofte ha karakter av redningsforanstaltninger, hvorved den tvingende regel i FAL § 52, 2. ledd vil komme til anvendelse.

§ 93. Assurandørens adgang til å overta behandlingen av kravet.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 32 nr. 2, 1. ledd.

Fra assurandørens synspunkt vil det alltid være ønskelig å kunne overta behandlingen av sikredes tvister med tredjemann. Assurandøren sitter på dette område inne med den største erfaring, og også sikrede vil derfor som regel være best tjent med å gi samtykke. At assurandøren overtar saken, innebærer selv-

sagt ikke at han erkjenner noen plikt til å dekke det ansvar som måtte bli pålagt sikrede; dette er for sikkerhets skyld sagt uttrykkelig.

P. & I.-lovenes § 32 nr. 2, 2. ledd ga assurandøren en ubetinget rett til å overta behandlingen av kravet og til å føre sak om det i sikredes navn, såfremt han på forhånd erklærte å ville dekke det ansvar som eventuelt måtte bli pålagt sikrede. Noen tilsvarende regel er ikke tatt opp i Planen. En ubetinget rett for assurandøren til å overta saken kan virke urimelig overfor sikrede i situasjoner hvor han selv har interesser i tvisten som er av større økonomisk betydning enn assurandørens, f. eks. i forbindelse med hans egne motkrav vedrørende tidstap. Det kan også tenkes at både kaskoassurandøren og P. & I.-assurandøren ønsker å overta saken i tilfelle hvor det er på det rene at de skal dekke hver sin andel av sikredes ansvar. Isåfall må det være det rimeligste at sikrede selv fører saken på vegne av begge assurandører.

§ 94. Avgjørelse av spørsmål om saksanlegg eller anke.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 78 nr. 3 og P. & I.-lovenes § 32 nr. 3 og 4.

Vanskelige spørsmål kan oppstå når sikrede og hans ansvarsassurandør er uenige om hvordan en tvist med tredjemann skal gripes an, f. eks. om hvorvidt man skal godta et forlikstilbud, eller godta eller påanke en dom. Her trenges bestemmelser om hvem som har kompetanse til å bestemme hva som skal gjøres, om assurandørens ansvar hvis sikrede ikke vil følge hans avgjørelse, og om ansvaret for saksomkostningene under de forskjellige utfall som tvisten kan tenkes å få. P. & I.-lovenes § 32 nr. 3 og 4 ga en isolert løsning av disse spørsmål for P. & I.-forsikringen, mens Pl. 1930 § 78 nr. 3 bare hadde bestemmelser om omkostningene.

Situasjonen kompliseres ytterligere av det faktum at det ofte vil stå to ansvarsassurandører bak sikrede — henholdsvis kasko- og P. & I.-assurandøren — og at disse kan være interessert i sterkt divergerende utfall av sikredes tvist med tredjemann. Følgende eksempel viser hvordan konflikten kan oppstå: Det forsikrede skip A har kollidert med skip B som går tapt med verdifull last og mange passasjerer. Også lasten ombord i skip A blir skadet. Kollisjonen skal bedømmes etter amerikansk rett. Ved dom i første instans er skip A pålagt hele skylden, men rederen har fått anledning til å begrense sitt ansvar. Rederen og kasko-assurandøren ønsker å påanke dommen for å oppnå 50/50 skyldfordeling; derved vil rederen oppnå halv dekning av sitt tidstap, og kaskoassurandøren vil både få redusert kollisjonsansvaret og få halv dekning av reparasjonsomkostningene. P. & I.-assurandøren motsetter seg anke av to grunner: dels fordi en 50/50 skyldfordeling vil påføre ham et indirekte ansvar for halvparten av skaden på A's egen last, jfr. foran under § 75, og dels fordi han frykter for at de overordnede domstoler ikke bare vil legge hele skylden på skip A, men dessuten statuere «privity», som vil berøve rederen adgangen til å begrense ansvaret. Et ubegrenset erstatningsansvar vil i første rekke ramme P. & I.-assurandøren, idet kaskoassurandørens ansvar for kollisjonserstatning er begrenset til forsikringssummen, jfr. § 196.

Riktignok blir konflikter av denne art i praksis som regel løst i minnelighet, og vil sannsynligvis fortsatt bli det. Men hvis en av assurandørene setter saken på spissen, må man ha regler å falle tilbake på.

Efter paragrafens 1. ledd skal konflikter mellom sikrede og assurandøren om saksanlegg eller anke avgjøres med endelig virkning av en oppmann utpekt av Norsk Dispatcherforening. Paragrafens 2. ledd fastslår visse prinsipper som oppmannen skal følge ved avgjørelsen. Som hovedregel gjelder at han skal velge den løsning som etter hans skjønn sannsynligvis vil føre til det minste samlede tap for sikrede og for hans assurandører. Et sentralt moment i denne forbindelse vil være risikoen for at sikrede i ankeinstansen kan bli nektet retten til å begrense sitt ansvar. Paragrafens 2. ledd, 2. pkt. angir imidlertid også et moment som oppmannen ikke skal ta hensyn til. Som det fremgår av det ovennevnte

eksempel, vil P. & I.-assurandøren undertiden foretrekke at sikrede blir pålagt eneskylden for en kollisjon, idet han derved unngår det såkalte «indirekte lasteansvar». En tilsvarende interesse vil sikrede selv ha i forhold til kaskoassurandøren dersom han ikke har tegnet P. & I.-forsikring. Det må imidlertid i alle tilfelle være en legitim og beskyttelsesverdig interesse å forsøke å få redusert det forsikrede skips skyldbrøk gjennom en behandling av saken for høyere rett. Det er derfor inntatt en regel om at oppmannen ikke skal ta hensyn til den fordel som sikrede eller hans P. & I.-assurandør kan ha i at man godtar eller søker å bli pålagt en høyere skyldbrøk enn nødvendig i en kollisjonssak.

Oppmannen avgjør interessekonflikten mellom sikrede og hans assurandører med endelig virkning, men man har intet tvangsmiddel overfor sikrede, i hvis navn prosessen føres, dersom han ikke følger oppmannens direktiv. At sikrede ikke gjør det, vil få virkninger både for den assurandørs ansvar i hvis favor oppmannens avgjørelse falt, og for deknningen av saksomkostningene. Regler om dette finnes i paragrafens 3. ledd. Hvis assurandøren ønsker å godta et forlikstilbud eller en dom, og får medhold på dette punkt av oppmannen, vil han hefte for det ansvar som forliket eller dommen ville ha påført sikrede, jfr. 3. ledd, 1. pkt. Hvis assurandøren ønsker å anke, og får oppmannens medhold, vil han hefte for det ansvar som han regnet med at sikrede ville bli pålagt ved dom i overordnet instans, og derfor har tilbudt seg å dekke. Det er derfor viktig at assurandøren under oppmannens behandling av saken overfor denne presiserer hva han ønsker å oppnå gjennom anken. Som nevnt under § 82, har assurandøren i disse situasjoner ikke anledning til å utbetale forsikringssummen for erstatningsansvaret og avslå enhver videre hefatning med saken.

Hvis det viser seg at oppmannen tok feil og at sikredes valg var berettiget, således at assurandøren faktisk blir påført et mindre ansvar enn det han hadde erklært seg villig til å godta, er det rimelig at han også må bære sin forholdsmessige del av saksomkostningene. Dette er sagt uttrykkelig i 3. ledd, siste pkt.

§ 95. Sikkerhetsstillelse.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 41 nr. 1 og P. & I.-lovenes §§ 30 og 33.

Hverken etter Pl. 1930 eller etter P. & I.-lovene hadde assurandøren plikt til å stille sikkerhet for sikredes erstatningsansvar overfor tredjemann, og denne regel er opprettholdt. En rettslig plikt for assurandøren til å stille sikkerhet ville kunne påføre ham ansvar overfor sikrede i tilfelle hvor sikkerheten blir stillet for sent eller hvor sikkerhetsstillelsen uteblir på grunn av uforutsette vanskeligheter. I praksis stiller imidlertid assurandørene i meget stor utstrekning på sikredes anmodning sikkerhet for ansvar som omfattes av forsikringen, og denne praksis vil selvsagt fortsette. At en sikkerhetsstillelse ikke innebærer en erkjennelse av ansvar, må være klart, men er allikevel sagt uttrykkelig for at tvil ikke skal kunne oppstå.

Omkostningene ved sikkerhetsstillelsen er en utgift som følger av at det blir gjort ansvar gjeldende mot sikrede. Hvis assurandøren svarer for ansvaret, må han også dekke disse omkostninger. Men hvis det viser seg at ansvaret var ham uvedkommende, vil han ha et refusjonskrav mot sikrede. Dette er sagt uttrykkelig i paragrafens 3. ledd.

De spørsmål som oppstår i forholdet mellom hovedassurandøren og medassurandørene når det stilles sikkerhet, er løst i § 144.

Avsnitt 3. Sikredes dekningskrav mot tredjemann.

§ 96. Assurandørens rett til å tre inn i dekningskrav som sikrede har mot tredjemann.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 §§ 48, 1. og 2. ledd og 76 nr. 7, samt FAL § 25.

Når sikrede kan kreve tapet helt eller delvis erstattet av en tredjemann, f. eks. som felleshavaribidrag eller som erstatning for en kollisjonsskade, trer

assurandøren automatisk inn i sikredes krav mot tredjemann når han utbetaler erstatning i henhold til forsikringsavtalen; har sikrede allerede fått sin erstatning fra tredjemann når han mottar erstatningen fra assurandøren, må han selv sagt overføre til assurandøren hva han har mottatt fra tredjemann. I sjøforsikringen vil det imidlertid ofte hende at sikrede etter forsikringsvilkårene skal bære en del av tapet selv, i form av aldersfradrag eller franchise, eller fordi tapet for en dels vedkommende faller utenfor dekningen (f. eks. tidstap). I så fall skal sikrede beholde en så stor andel av erstatningskravet mot tredjemann som svarer til det tap han har båret selv.

Reglene i nærværende avsnitt bygger på det grunnsyn at det er sikredes krav mot tredjemann som eventuelt er gjenstand for en forholdsmessig deling, ikke det erstatningsbeløp som måtte innkomme. Dette får den konsekvens at assurandøren må gjøre kravet gjeldende i sitt eget navn. Hvis sikrede ikke ønsker å forfølge sin del av kravet, står det ham fritt å la det falle. Hvis både assurandøren og sikrede gjør sine krav gjeldende, vil det være naturlig å inntale dem i samme prosess; denne må da føres i begges navn, med mindre de blir enige om en annen ordning.

Når det er på det rene at det er sikredes krav som deles, er det overflødig å gi regler om fordelingen av omkostningene ved inndrivelsen. Hver av partene må bære de omkostninger som har vært nødvendige for inntalen av hans eget krav. De normer for omkostningsfordeling som har dannet seg i praksis, vil fortsatt kunne anvendes.

Når assurandøren etter paragrafens 1. ledd inntre «i sikredes rett mot tredjemann», innebærer dette at han overtar dekningskravet uansett hvilket grunnlag det har. Assurandøren trer således inn i sikredes rett til å kreve skadeserstatning, felleshavaribidrag o. l. Dette gjelder derimot ikke når sikrede har krav i kraft av en annen forsikringsavtale. Her må man bruke særreglene om dobbeltforsikring i §§ 11 og 12. (Se dog § 271, 2. ledd, som på et meget spesielt område lar assurandøren utnytte sikredes forsikringskrav.)

Assurandøren inntre i kravet slik det foreligger på sikredes hånd. Er kravet utstyrt med sjøpanterett eller annen sikkerhet, kan assurandøren utnytte denne, jfr. Grundt, Lærebok, s. 304 og ND 1939.269 NH Congo.

Assurandøren overtar bare dekningskrav som er knyttet til den forsikrede interesse og refererer seg til nettopp de tap som assurandøren har erstattet. Hvis sikrede har lidt annet tap som ikke dekkes under forsikringen (f. eks. tidstap ved en kollisjon, «common benefit»-utgifter i felleshavari), beholder han selv erstatningskravet eller bidragskravet for disse posters vedkommende. Dette følger av formuleringen av 1. ledds 1. pkt.

Regelen i 1. ledd, 2. pkt. er omtalt i forbindelse med § 75.

Selv om dekningskravet refererer seg til en tapspost som assurandøren har erstattet, kan det tenkes at sikrede beholder en andel av kravet selv. Dette er for det første tilfellet når assurandøren bare utbetaler delvis erstatning for vedkommende tap, f. eks. på grunn av underforsikring, franchise eller aldersfradrag. Regelen er fastslått i paragrafens 2. ledd, 1. pkt. Men kravet må også deles når den interesse som er rammet av skaden, vurderes til et høyere beløp i forholdet mellom sikrede og tredjemann enn i forholdet mellom sikrede og assurandøren, og tredjemann av en eller annen grunn bare hefter for en andel av tapet, eller ikke makter å erstatte hele interessens verdi, jfr. 2. ledd, 2. pkt. Det skal altså skje en forholdsmessig deling av dekningskravet hvis skipet er gått totalt tapt ved kollisjon og i kollisjonssaken blir verdsatt til et høyere beløp enn kaskotaksten, men tredjemann på grunn av reglene om ansvarsbegrensning betaler et mindre beløp i erstatning enn hva assurandøren har utbetalt til sikrede. Blir derimot skipet i kollisjonssaken verdsatt til et beløp som er lik eller mindre enn kaskotaksten, beholder assurandøren hele dekningskravet (medmindre sikrede også har lidt annet tap).

Hvis de krav som sikrede og assurandøren fremsetter mot tredjemann, ikke

blir dekket fullt ut, f. eks. fordi tredjemann bare hefter med begrenset ansvar eller er insolvent, konkurrerer sikrede og assurandøren på like linje. Planen har således ikke tatt opp den regel som er vanlig i de mere sosialt pregede forsikringsarter, at sikredes dekningskrav går foran assurandørens i tredjemanns konkurs.

Hvis verdien av den forsikrede interesse blir satt til et høyere beløp i forholdet mellom sikrede og tredjemann enn i forholdet mellom sikrede og assurandøren, og tredjemann dessuten hefter for det fulle tap og kan betale hele beløpet, vil assurandørens andel av kravet bli større enn den erstatning han har betalt til sikrede. Det vil ikke være rimelig at assurandøren på denne måten gjør en gevinst på regressen, og paragrafens 3. ledd fastslår derfor at et slikt overskudd skal tilbakeføres til sikrede. Noe overskudd vil det selvsagt ikke bli tale om før assurandøren har fått dekning for sine omkostninger i forbindelse med inndrivelsen av kravet og for de renter som er påløpt på den erstatning han har utbetalt til sikrede. Det må også tas hensyn til rentetapet for tiden etter at erstatningsoppgjøret med sikrede fant sted.

Er tredjemanns ansvar stipulert i en annen valuta enn forsikringsavtalens, vil assurandøren ha risikoen for eventuelt kurstap i tiden mellom den ansvarsbetingende begivenhet og gjennomføringen av regresskravet. Men på den annen side må assurandøren også få fordelene av en eventuell kursgevinst. Her skal man altså ikke bruke regelen i nærværende paragrafs 3. ledd.

Et særlig spørsmål oppstår når det er flere assurandører som kan gjøre krav på andel i dekningskravet. Problemet volder ingen vanskeligheter hvis de forskjellige forsikrede interesser blir særskilt verdsatt i erstatningssaken. Men hvis skipet er gått totalt tapt ved kollisjon, vil erstatningen bli utmålt til ett enkelt beløp som utgjør skipets verdi, eventuelt inkludert verdien av tapt certeparti. Spørsmålet er hvordan den innkomne erstatning skal fordeles mellom kaskoassurandøren, kasko-interesseassurandøren og frakt-interesseassurandøren. I denne situasjon er det sikker sedvane at kaskoassurandøren har prioritet til erstatningen, så langt hans krav rekke. Derefter kan kasko-interesseassurandøren kreve dekning, og først hvis det ennå er noe til overs av kollisjonserstatningen, trer frakt-interesseassurandøren inn. Dette følger av den tradisjonelle lagdeling av totaltapsforsikringene. Det ville ikke være rimelig hvis kaskoassurandørens dekningskrav i tilfelle totaltap skulle påvirkes av omfanget av den frakt-interesseforsikring som rederiet har tegnet.

§ 97. Fraskrivelse av dekningskravet.

Paragrafen er ny.

Paragrafen regulerer virkningen av at sikrede har frafalt retten til å kreve erstatning av tredjemann. Den får i første rekke anvendelse ved erstatning i kontraktsforhold, når sikrede på forhånd har gitt avkall på å kreve skadeserstatning av medkontrahtenten.

Som nevnt under § 76, må det bli gjenstand for en konkret bedømmelse om fraskrivelsen kan ansees sedvanlig i vedkommende fart. Forhåndsfraskrivelse av retten til å kreve erstatning kan f. eks. forekomme i kontrakter om losning eller slepning. Undertiden vil skipet mot et høyere vederlag kunne få en kontrakt hvor medkontrahtenten påtar seg et videregående ansvar for de feil som måtte bli begått. Man kan neppe si noe generelt om sikredes adgang til å velge den billigere ordning; man må i det enkelte tilfelle ta stilling til om det ville ha vært rimelig å kreve at han mot en noe større utgift hadde fått en ordning som fra assurandørens synspunkt var mer betryggende.

Det forekommer under tiden klausuler hvorefter den part i kontraktsforholdet som er utsatt for å lide skade, fraskriver seg ethvert erstatningskrav i den utstrekning hans tap dekkes av en skadeforsikring. Når en slik «benefit of insurance»-klausul får virkning mellom partene, medfører den at det ikke opp-

står noe dekningskrav som assurandøren kan utnytte. Klausulen vil følgelig måtte bedømmes etter nærværende paragraf.

Hvis frafallelsen først skjer etter at erstatningskravet er oppstått, vil forholdet gå inn under både nærværende paragraf og § 99. Som nevnt under foregående paragraf, vil sikrede alltid kunne frafalle den del av kravet som tilfaller ham selv. En frafallelse av assurandørens andel vil derimot normalt gi denne rett til å redusere ansvaret tilsvarende. Det vil sjelden være «sedvanlig» i noen fart å frafalle oppståtte erstatningskrav av en bestemt type, og en slik frafallelse vil som regel også måtte bedømmes som et forsettlig forhold etter § 99.

§ 98. Sikredes plikt til å bistå assurandøren med opplysninger og dokumenter.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 48, 3. ledd, 1. pkt.

Om forståelsen av 1. ledd vises til det som er sagt under § 83, 1. ledd.

Efter Pl. 1930 § 48, 3. ledd, 2. pkt. kunne sikrede ikke motsette seg at assurandøren gjorde hele dekningskravet gjeldende, og førte sak om det i sikredes navn. Som nevnt under § 96, gir Planen sikrede en ubetinget rett til å frafalle sin del av dekningskravet uten at dette får virkninger for hans forsikringsdekning. Planen har heller ikke tatt opp regelen at assurandøren alltid kan føre prosess om dekningskravet i sikredes navn. Men hvis sikrede går med på ordningen, må den ansees berettiget, jfr. Høyesteretts avgjørelse i ND 1954.56 (61) Stalheim. Det er heller ikke noe i veien for at assurandøren inntaler sikredes del av dekningskravet i en prosess som han fører i sitt eget navn eller eventuelt i begges.

§ 99. Sikredes plikt til å bevare og sikre kravet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 32 nr. 2, 1. ledd, siste pkt., § 48, 4. ledd, og FAL § 52. Paragrafens 2. ledd er utformet under hensyn til den tvingende regel i FAL § 52, som i disse relasjoner krever grov uaktsomhet fra sikredes side.

Når rederen har krav på felleshavaribidrag fra lasten, kan han nekte å levere ut denne medmindre mottageren påtar seg personlig ansvar for bidraget (avgir «havaribond»), og eventuelt stiller sikkerhet. P. & I-lovenes § 20 nr. 6 gjorde det til et objektivi vilkår for assurandørens ansvar for uerholdelig felleshavaribidrag at mottageren har avgitt havarierklæring, mens han efter den nye Plans § 229, 2. ledd, 2. pkt. er fri dersom sikrede (eller hans folk) har utvist simpel uaktsomhet i denne henseende. Det kan kanskje være noe tvilsomt om disse regler vil stå seg overfor den tvingende regel i FAL § 52, men komitéen antok at dette vil være tilfellet. Forholdet ved P. & I-forsikringen er nemlig forskjellig fra kaskoforsikringen i den forstand at P. & I-assurandøren ikke, slik som kaskoassurandøren, har dekket et tap som sikrede har hatt og derefter trådt inn i sikredes eventuelle krav mot en tredjemann som er ansvarlig for tapet. P. & I-assurandøren overtar ansvaret for uerholdelig felleshavaribidrag som en selvstendig dekning, og forholdet faller formentlig utenfor den tvingende regel i FAL § 52. I kaskoforsikringen vil derimot nærværende paragraf være avgjørende når sikrede krever en felleshavariskade erstattet efter § 72, og felleshavarierklæring ikke er innhentet. Men såsant sikrede eller skipsføreren var klar over at det forelå et felleshavaritilfelle, vil det normalt være grovt uaktsomt å utlevere lasten uten å foreta de nødvendige formaliteter for å sikre regressen. Skipsførerens feil i denne henseende er ikke skjedd i «sjømannstjenesten», jfr. § 59, og må kunne påberopes overfor sikrede.

§ 100. Avgjørelse av spørsmålet om saksanlegg eller anke.

Paragrafen er ny.

Når sikrede har dekningskrav som han kan gjøre gjeldende mot tredjemann, vil denne meget ofte kunne fremsette motkrav overfor sikrede. Disse motkrav vil ofte måtte dekkes av P. & I-assurandøren, mens dekningskravene som regel

for en stor del vil tilfalle kaskoassurandøren. I slike situasjoner er det derfor det samme behov for en upartisk avgjørelse av prosess-spørsmålet, som når tredjemann fremsetter erstatningskrav mot sikrede.

Bestemmelsen kommer selvsagt ikke til anvendelse når uenigheten mellom sikrede og assurandøren bare består i en forskjellig vurdering av chansene til å vinne frem med dekningskravet, hensett til de omkostninger som vil være forbundet med gjennomføringen av det. I et slikt tilfelle vil, som tidligere nevnt, sikrede og assurandøren kunne gjennomføre eller frafalle sine andeler av kravet etter eget ønske.

§ 101. Bergelønn som innebærer kompensasjon for tap som assurandøren har dekket.

Paragrafen tilsvarende Kaskopolisen A 4, 1. ledd, 4. og 5. pkt. og FAL § 69.

Efter sjøl. § 225 nr. 1 (f) skal man ved fastsettelsen av bergelønningen også ta hensyn til det materielle tap bergeren har lidt i forbindelse med bergningen. Etter samme lovs § 228, 2. ledd skal den skade som bergningen måtte ha medført for skip eller last, dekkes av bergelønningen før det blir noe til fordeling mellom rederi og besetning. Etter Kaskopolisen A 4, 1. ledd, 4. pkt. falt assurandørens erstatningsplikt bort i den utstrekning sikrede hadde krav på bergelønn og denne var tilstrekkelig til å dekke skaden på skipet. Strakk ikke bergelønningen til, skulle den fordeles etter reglene om provenyer og dekningskrav i Pl. 1930 § 76 nr. 7.

Planen bygger på det syn at assurandørens ansvar for skaden ikke faller bort, men at bergelønningen i hovedtrekkene behandles på samme måte som et ordinært dekningskrav. Det vil imidlertid ikke være riktig å si at assurandøren «inntreffer» i bergelønnskravet, jfr. § 96. Bergelønnskravet er ikke noe «dekningskrav»; sikrede har ikke noe ubetinget krav på å få en bergelønn som dekker de skader som hans skip har fått ved bergningen. Det må derfor sies uttrykkelig at sikrede av den mottatte bergelønn skal tilbakebetale assurandøren hva denne har betalt som erstatning for sikredes tap. Sikredes refusjonsplikt vil i første rekke omfatte den andel av bergelønningen som han i et oppgjør efter sjøl. § 228, 2. ledd forlods får godskrevet til dekning av skade på skipet. Strekker denne del av bergelønningen ikke til, f. eks. fordi skipets skader ble for lavt vurdert under bergelønssaken, må sikrede være forpliktet til å yde refusjon også av den øvrige del av den bergelønn som han er tilkjent.

Henvisningen til §§ 96 flg. innebærer at sikredes andel av bergelønningen må fordeles mellom ham og assurandøren efter de samme regler som gjelder for vanlige dekningskrav. Sikrede har derfor krav på å beholde en så stor del som svarer til de aldersfradrag og franchiser som han selv har båret. Videre må sikrede i forhold til assurandøren være forpliktet til ikke i usedvanlig utstrekning å fraskrive seg retten til å kreve bergelønn, og heller ikke forsømme inndrivelsen av et oppstått bergelønnskrav.

Avsnitt 4. Assurandørens rett til å overta forsikringsgjenstanden ved utbetaling av erstatning.

§ 102. Assurandørens rett ved totaltap.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 47, 1. ledd og FAL § 73.

Efter Pl. 1930 skulle sikrede, når han krevde erstatning for totaltap, overdra forsikringsgjenstanden til assurandøren. Han kunne ikke knytte tidsfrister eller betingelser til overdragelsen, som endog skjedde uten at han avga noen uttrykkelig overdragelseserklæring. Under disse omstendigheter er det en fiksjon å operere med en overdragelse fra sikredes side; assurandøren trer inn i hans rett til forsikringsgjenstanden på samme måte som han trer inn i sikredes dekningskrav mot tredjemann. Dette er sagt uttrykkelig i paragrafens 1. ledd.

Ved totaltap kommer forsikringssummen til utbetaling uten aldersfradrag eller franchiser. Det vil derfor som regel ikke bli tale om at sikrede beholder en andel av retten til vraket. Dette blir bare aktuelt hvis det foreligger underforsikring, jfr. henvisningen til § 9.

Assurandøren overtar alle de gjenstander som omfattes av den forsikringssum som blir utbetalt, jfr. også foran under § 82. I kaskoforsikring vil således assurandøren overta vraket med alt tilbehør som var omfattet av forsikringen på det tidspunkt da totaltapet inntraff.

Pl. 1930 oppstilte overgangen til assurandøren som en absolutt regel, og ble fortolket slik at assurandøren ikke kunne motsette seg at han ble eier av forsikringsgjenstanden. Etter Planen har assurandøren adgang til å gi avkall på den, så fremt han uttrykkelig erklærer dette senest ved utbetalingen av totaltapserstatningen. Assurandøren kan derfor beskytte seg mot de byrder som det kan være forbundet med å eie restene av forsikringsgjenstanden og bringe dem av veien. I kaskoforsikringen, hvor spørsmålet er mest aktuelt, er riktignok ikke risikoen ved å overta vraket så stor, fordi assurandøren etter § 104, 1. ledd, ikke skal bære de omkostninger ved fjernelsen som ikke dekkes ved salg av vraket. Men stillingen som eier av vraket kan medføre andre byrder og utsette eieren for den risiko å bli påført erstatningsansvar overfor omverdenen. Sikrede har ikke krav på at kaskoforsikringen skal beskytte ham mot tap og risiko av denne art.

§ 103. Assurandørens rett ved skade.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 76 nr. 7.

Prinsippet at assurandøren overtar restene av forsikringsgjenstanden, må få tilsvarende anvendelse ved erstatning for skade. Størst praktisk betydning får regelen i kaskoforsikringen, hvor reparasjonsarbeidet ofte vil resultere i at man får til rådighet et kvantum skrapjern, og ellers skadede deler av en viss verdi. Men også i utstyrsforsikringen kan regelen bli aktuell, nemlig hvis utstyret er gått delvis tapt og restene av det erstattede utstyr kan realiseres. Paragrafens 1. ledd tar sikte på begge disse situasjoner.

Ved totaltap blir hele verdien av forsikringsgjenstanden erstattet uten fradrag eller franchise; her er det derfor bare i tilfelle av underforsikring at sikrede selv beholder en andel av forsikringsgjenstanden. Ved skade vil det derimot hyppig forekomme at sikrede må bære en andel av tapet selv, og han må da beholde en tilsvarende andel av verdien av de utskiftede eller erstattede deler eller gjenstander. Delingen må skje på samme måte som når sikrede har et dekningskrav mot tredjemann i anledning skaden, jfr. henvisningen til § 96 i paragrafens 2. ledd.

I en avtale om reparasjon av skip bestemmes det som regel at verkstedet skal bli eier av utskiftede deler, skrapjern og annet avfall fra reparasjonsarbeidet. En slik klausul binder også assurandøren.

§ 104. Heftelser på forsikringsgjenstanden.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 47, 1. og 2. ledd.

Efter Pl. 1930 skulle sikrede overdra vraket uten «heftelser som ikke vedkommer forsikringen». Bestemmelsen tok sikte på sjøpant for fordringer som ikke omfattes av forsikringen. Hvis sikrede er personlig ansvarlig for fordringen, er det selvsagt hans sak å dekke den og ikke skyve oppgjøret over på assurandøren. Det samme gjelder krav på kjøpesum for tilbehør som rederen har kjøpt på avbetaling med eiendomsforhold, jfr. § 148, 1. ledd. Blir slikt tilbehør berget, blir det assurandørens eiendom, men etter § 131 vil han som regel være ansvarlig for at selgeren (som i denne relasjon er å anse som «sikrede») får riktig oppgjør.

Nærværende paragrafs 2. ledd fastslår at sikrede må dekke de krav som for-

sikringsgjenstanden hefter for. Bestemmelsen omfatter også fordringer som ingen er personlig ansvarlig for. Også slike krav er det rimeligere at sikrede gjør opp enn hans assurandør.

Bestemmelsen gjelder i prinsippet bare heftelser som er oppstått før retten til forsikringsgjenstanden gikk over til assurandøren. Hvis vraket, etter at det er blitt assurandørens eiendom, volder en skade som eieren blir ansvarlig for, er det assurandøren og ikke sikrede som må dekke dette ansvar. Assurandøren vil heller ikke kunne kreve dekning under sikredes P. & I.-forsikring, da denne bare dekker «sikredes ansvar», jfr. §§ 225 flg.

Paragrafens 1. ledd regulerer stillingen når assurandøren blir pålagt å fjerne gjenstander (vrak, utstyr) som han har overtatt. Etter lov om havnevesenet av 24. juni 1933 nr. 8 § 55 kan havnemyndighetene fjerne et vrak som er til skade for havnen eller til hinder for den almindelige ferdsel. Utgiftene ved fjernelsen kan dekkes av vraket, og, hvis dette ikke strekker til, hos eieren, som imidlertid normalt bare har et begrenset ansvar. Lignende regler gjelder i de fleste land.

Kaskoassurandøren hefter ikke for sikredes ansvar i disse tilfellene, jfr. § 74. Men ansvaret for fjernelsen av vraket kan oppstå etter at assurandøren har overtatt retten til det i henhold til § 102. Etter Pl. 1930 § 47, 2. ledd var assurandøren «ikke i noget tilfelle ansvarlig for omkostningene ved å fjerne vrak eller andre gjenstander som er gått tapt». Utgiftene ved fjernelse av vrak ble dekket av P. & I.-assurandøren, jfr. lovenes § 20 nr. 7, med mindre skipet var gått tapt som følge av krigsfare. I så fall ble ansvaret dekket av Krigsforsikringen, jfr. Krigskaskopolisen § 9. I praksis er disse bestemmelser forstått slik at kaskoassurandøren ikke krever refusjon av rederen (P. & I.-assurandøren) for den del av utgiftene ved fjernelsen som dekkes av vrakets verdi. Kaskoassurandøren aksepterer for så vidt at vraket er verdiløst for ham, men hvis fjernelsen dessuten påfører ham ytterligere utgifter, kreves dette refundert.

Når kaskoassurandøren etter Planen har adgang til å avslå retten til vraket, kunne man tenke seg at han også burde være fullt ansvarlig for omkostningene ved fjernelsen i de tilfelle hvor han har overtatt vraket. Man er imidlertid blitt stående ved at den tidligere ordning bør opprettholdes. Pålegg om refusjon av fjernelsesomkostningene vil i praksis bare komme hvor vraket er verdiløst, og et ansvar for fjernelsen kunne virke som en felle for kaskoassurandøren hvis han ikke har sørget for å avslå retten til vraket. Man overveiet en ordning hvor-etter kaskoassurandøren skulde gis en frist på 6 måneder til å avgjøre om han ville overta vraket og dermed også ansvaret for eventuelle senere oppdukkende fjernelsesomkostninger, men fant at et ubegrenset ansvar av denne art vanskelig kunne innpasses i kaskoforsikringen. Kaskoassurandørens rett til refusjon av de fjernelsesomkostninger som overstiger vrakverdien, er derfor stadfestet. P. & I.-assurandørens ansvar for de samme omkostninger er regulert i § 230. Krigskaskoassurandørens ansvar for fjernelse av krigsvrak er uttrykkelig fastslått i § 167.

Hvis vraket synker etter at assurandøren har overtatt det, men som følge av det samme havari som medførte utbetaling av totaltapserstatningen, må P. & I.-assurandøren erstatte de eventuelle fjernelsesomkostninger. Ansvaret må her sies å være oppstått som følge av et havari som inntraff mens forsikringen var i kraft. Hvis derimot vraket synker som følge av et nytt havari som inntreffer etter at kaskoassurandøren har overtatt det, hefter ikke sikrede for fjernelsesomkostningene etter nærværende paragrafs 1. ledd, og heller ikke P. & I.-assurandøren. En assurandør som overtar et vrak som flyter, må derfor overveie å tegne særskilt P. & I.-forsikring. Med hensyn til hva som utgjør et «nytt havari», vises til bemerkningene i § 79.

Efter noen lands rett har eieren av vraket anledning til å abandonnere dette til dekning av sitt erstatningsansvar overfor tredjemann. Blir rederiet holdt ansvarlig etter at retten til vraket er gått over til kaskoassurandøren, må rederiet like fullt kunne bruke sin rett til å begrense ansvaret ved abandon. En slik regel er uttrykkelig uttalt i 3. ledd.

§ 105. Bevaring av forsikringsgjenstanden.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 47, 3. ledd.

Efter § 53 har sikrede plikt til å treffe foranstaltninger for å avverge eller begrense tapet, og efter § 68 skal assurandøren dekke omkostningene ved slike foranstaltninger. Det kan imidlertid være tvilsomt om disse regler kan brukes hvis det allerede er helt på det rene at det er inntrådt et totaltap, f. eks. at skipet vil bli kondemnert. Paragrafen fastslår derfor at sikrede har plikt til for assurandørens regning å bevare vraket helt til assurandøren selv får anledning til å ivareta sine interesser, og uansett om totaltapserstatningen er utbetalt. Hvis sikrede ikke oppfyller sine plikter, vil han efter omstendighetene kunne pådra seg erstatningsansvar overfor assurandøren.

Hvis assurandøren avslår å overta vraket, svarer han ikke for omkostninger ved tiltak som derefter treffes.

§ 106. Assurandørens rett til erstatning for skade på forsikringsgjenstanden.

Paragrafen er ny.

Når assurandøren overtar forsikringsgjenstanden, oppstår spørsmålet om hva som skal skje med de erstatningskrav som sikrede har mot tredjemann i anledning skade som forsikringsgjenstanden er tilføyet. Er kravet oppstått ved det havari som medførte totaltap, er saken klar; her inntreffer assurandøren i kravet efter de almindelige regler i Planens kapitel 5, avsnitt 3. Men det kan tenkes at skipet har en eldre skade som en tredjemann er helt eller delvis ansvarlig for, eller at det oppstår en ny skade efter det havari som gir sikrede rett til totaltapserstatning, men før erstatningen er utbetalt. I disse tilfelle kunne det være tvilsomt om assurandøren også kan sies å ha erstattet skaden når han utbetaler totaltapserstatningen, slik at reglene i kapitel 5, avsnitt 3 kan komme til anvendelse. For sikkerhets skyld er det derfor sagt uttrykkelig at assurandøren også overtar slike krav.

Assurandøren kan derimot ikke gjøre fradrag i totaltapserstatningen dersom sikrede allerede på forhånd har fått utbetalt erstatning fra tredjemann. Det økonomiske resultat kan derfor bli forskjellig alt eftersom sikrede på forlistiden har mottatt erstatning fra tredjemann eller ikke. Men man har ikke funnet grunn til å gi en regel som fører til et annet resultat. Det er lite realistisk å tro at en kaskoassurandør, når han utbetaler en totaltapserstatning, vil kreve opplysninger fra sikrede f. eks. om hvilke erstatninger som denne i de senere år har mottatt fra sine tidsbefraktere i anledning ureparerte stevedorskader o. l.

Et annet spørsmål er om tredjemanns ansvar for skaden skal bortfalle fordi skadelidte (sikrede) også har krav på totaltapserstatning under sin forsikring. Dette er et erstatningsrettslig spørsmål, jfr. ND 1942.449 Bergen B j ø n n, hvor erstatningskravet ikke ble ansett bortfalt ved det etterfølgende totaltap.

Efter § 161, 2. ledd kan kaskoassurandøren ikke gjøre fradrag for ureparert skade når han utbetaler erstatning for totaltap. Efter fast praksis kan han heller ikke gjøre regress gjeldende mot den assurandør som eventuelt er ansvarlig for skaden, jfr. Rein i ND 1949.175 og kommentaren til § 161. Denne regel er stadfestet, jfr. nærværende paragrafs 2. punktum. Forsåvidt angår havarier som inntreffer efter det havari som gir sikrede rett til totaltapserstatning, følger forøvrig resultatet også av § 172, 1. ledd, hvorefter de assurandører som ikke svarer for totaltapet, heller ikke svarer for nye havarier som inntreffer efter det havari som medførte totaltap. Har skipet vært utsatt for et omfattende havari som følge av sjøfare, og sjøassurandøren ønsker krigsdekning av de verdier som vraket vil representere for ham i tilfelle kondemnasjon, må han derfor tegne særskilt krigsforsikring fra det øyeblikk sikrede begjærer kondemnasjon.

Avsnitt 5. Foreldelse m.v.

§ 107. Frist for anmeldelse av havari.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 56, 1. ledd og P. & I.-lovenes § 34 nr. 1.

Paragrafen inneholder ikke noen egentlig foreldelsesregel, men en passivitetsregel som supplerer §§ 52 og 54.

Efter den tvingende regel i FAL § 30, 2. ledd kan det avtales at selskapet skal være uten ansvar «hvis krav ikke kommer det ihende... innen utløpet av seks måneder regnet fra den dag den som fremsetter kravet, har fått kunnskap om de omstendigheter som begrunner det». En avtale om kortere frist enn 6 måneder for fremsettelse av kravet er ugyldig. Efter Planen er det anmeldelsen av havariet som må skje innen 6 måneder. Da det vil være enklere for sikrede å anmelde havariet enn å formulere et krav om erstatning, må det antas at bestemmelsen er forenlig med den tvingende regel i FAL § 30, 2. ledd.

Når assurandøren blir ansvarlig for sikredes ansvar overfor tredjemann, er «havariet» selve den skadevoldende begivenhet. Sikrede må melde fra om denne begivenhet til assurandøren innen 6 måneder, så sant han hadde rimelig grunn til å tro at det ville bli reist erstatningskrav mot ham.

At sikrede ikke melder fra om et havari til assurandøren, vil ofte skyldes at han selv ikke har fått melding om havariet fra skipsføreren. En slik forømmelse må ansees som en feil i sjømannstjenesten fra skipsførerens side, som assurandøren ikke kan påberope seg.

§ 108. Frister for søksmål når assurandøren har avslått kravet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 56, 2. ledd, 2. og 3. pkt., P. & I.-lovenes § 34 nr. 2 og FAL § 30, 1. ledd.

FAL § 30, 1. ledd tillater en kortere foreldelsesfrist enn lovens vanlige tre-års frist, forutsatt at assurandøren skriftlig har minnet sikrede om fristen, dens lengde og følgene av at den oversittes. Fristen må ikke være kortere enn 6 måneder. Nærværende paragraf setter en ett-års frist for søksmål når assurandøren har avslått sikredes krav, og utnytter lovens minstefrist på 6 måneder i de tilfelle hvor avslaget bygger på en uttalelse fra en dispassør i samsvar med § 87. Går dispassjørens uttalelse i favør av sikrede, vil de almindelige foreldelsesregler i §§ 110 og 111 komme til anvendelse, med mindre assurandøren allikevel gir formelt avslag efter nærværende paragrafs 3. ledd. I så fall gjelder ett-årsfristen i 1. ledd.

§ 109. Fristforlengelse på grunn av hindring på sikredes side.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 56, 3. ledd, 1. pkt.

En tilsvarende regel er opptatt i det foreliggende forslag til ny foreldelseslov, jfr. forslaget § 25. Det er imidlertid ikke på det rene når dette forslag vil bli gjennomført.

§ 110. Tre års foreldelse.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 56, 2. ledd, 1. pkt. og 3. ledd, 1. pkt. og FAL § 29, 1. pkt.

Når assurandøren ikke har gitt skriftlig melding om avslag som oppfyller de formelle krav i § 108, og dermed bragt de kortere frister i denne paragraf til anvendelse, vil sikredes erstatningskrav foreldes efter nærværende bestemmelse. En forutsetning for at fristen kan begynne å løpe, er at omfanget av kravet er endelig på det rene. Hvis kravets omfang er avhengig av en dom eller en dispassje, løper således ikke foreldelsen før fra utløpet av det år hvor endelig dom eller dispassje foreligger.

§ 111. Ti års foreldelse.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 56, 3. ledd, 2. pkt. og FAL § 29, 2. pkt.

Paragrafen setter en siste frist for foreldelse av sikredes krav på erstatning. Bestemmelsen oppfanger de tilfelle hvor ingen av de kortere frister er utløpt, f. eks. hvor sikrede overhodet ikke har fått kunnskap om kravet, eller hvor kravets omfang stadig er usikkert, f. eks. fordi skaden stadig er ureparert.

At kravets omfang ikke er på det rene, vil ofte skyldes at man avventer utfallet av en rettssak eller et felleshavarioppgjør. For disse tilfelle gir paragrafens 2. ledd en ytterligere fristforlengelse på ett år fra endelig dom eller dispasje foreligger.

Kapitel 6. Premie.

Pl. 1930 hadde generelle regler om premien i §§ 13 til 15. Dessuten inneholdt den en rekke premieregler som sto i forbindelse med de materielle regler, se f. eks. §§ 3, 8, 2. ledd, 9 nr. 2, 10, 3. ledd, m. fl. I den nye Plan er alle premieregler, både de generelle og de som knytter seg til andre regler, samlet i nærværende kapitel.

Pl. 1930 hadde ingen regler om *ristorno* ved langvarig havneopphold og opplag. Disse regler fantes i Kaskopolisen D. 1. *Ristornoreglene* er til dels meget positive og gjenstand for hyppige endringer, men det er også en grunnstamme av regler av mer permanent karakter. Disse almindelige regler om opplagsristorno er innarbeidet i kapitlet.

§ 112. Premiebetaling.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 §§ 13 og 14, 3. ledd, samt FAL § 12.

Efter Pl. 1930 § 13, 2. ledd forfalt premien ved avtaleslutningen. Da Kaskopolisen ikke inneholdt noen avvikende regel på dette punkt, gjaldt denne regel også for vanlig kaskoforsikring som ble tegnet på årsbasis. Fornyelsene av kaskoforsikringene skjer imidlertid vanligvis i løpet av de siste høstmåneder, og det rasjonelle er da å fastsette premieforfall ved tidsforsikring til den dag risikoen begynner å løpe, vanligvis 1. januar. En slik regel er inntatt i paragrafens 2. ledd.

Ved premier som forfalt i forsikringstiden, hadde assurandøren efter Pl. 1930 § 14, 2. ledd adgang til å sende såkalt premievarsel 14 dager før forfall med den virkning at forsikringen ble suspendert hvis premien ikke ble betalt i rett tid. Regelen gjaldt bare når premien for en forsikring skulle betales i flere terminer, jfr. § 13, 2. ledd, men ikke ved fornyelse av forsikringen. Hvis forsikringen skal løpe videre hos den samme assurandør på helt eller delvis uendrede vilkår, er det imidlertid praktisk å kunne bruke reglene om premievarsel også for første termin i det nye forsikringsår. I nærværende paragrafs 2. ledd, 2. pkt. er derfor begrepet «senere premie» definert på en slik måte at reglene om premievarsel i § 114 også kan brukes ved fornyelser.

Efter NL 5-13-1 gjelder vanligvis 8 «løpedager» ved betaling av pengeforpliktelser. Hvis debitor betaler innen løpedagene, inntreffer ikke misligholdsvirkninger. Det må imidlertid antas at bestemmelsen ikke kommer til anvendelse når betalingen er vederlag for en løpende fremtidig ydelse fra den annen parts side, jfr. Augdahl: Den norske obligasjonsretts almindelige del, 2. utg. (1958) s. 46. Bestemmelsen gjelder derfor ikke for forskuddsbetaling av forsikringspremier.

Pl. 1930 § 14, 3. ledd ga assurandøren krav på 6 % rente fra forfallsdag hvis premien ikke ble betalt i rett tid. Den nye Plan har på dette punkt tatt opp en regel om 5 % morarente, jfr. kjøpsl. § 38 og gjeldsbrevsl. § 6, 1. ledd.

§ 113. Assurandørens rett til å si opp forsikringen ved manglende premiebetaling.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 14, 1. ledd og FAL § 13.

§ 114. Virkningen av premievarsel.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 14, 2. ledd og FAL §§ 14 og 15.

I motsetning til Pl. 1930 presiserer den nye Plan at premievarsel skal være skriftlig og inneholde opplysning om følgen av at premien ikke blir betalt innen utløpet av betalingsfristen. Som nevnt under § 112 er det også den forskjell at premievarsel kan sendes ved fornyelse av forsikringen.

Pl. 1930 inneholdt ingen regel om at forsikringen på nytt trer i kraft hvis assurandøren anlegger sak til inntale av premien. Heller ikke den nye Plan har tatt opp noen regel i denne retning. En slik regel finnes imidlertid i FAL § 15, og da den er tvingende, vil den under enhver omstendighet komme til anvendelse. Regelen må forstås slik at forsikringen bare trer i kraft igjen i det tidsrom som assurandøren krever premie for. Skal premien betales forskuddsvis, må derfor assurandøren ved utløpet av første kvartal kunne inntale premien for dette tidsrom, uten at forsikringen igjen trer i kraft som følge av saksanlegget.

§ 115. Full premie ved svik og uredelighet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 §§ 8, 2. ledd, 20, 2. ledd og 22 nr. 3, 3. ledd.

Regelen i paragrafens 1. ledd gjelder tilfelle av svik og uredelighet fra forsikringstagerens side ved avtaleslutningen. Til tross for at avtalen i sin helhet er ugyldig, har assurandøren etter denne bestemmelse krav på hele den avtalte premie. Regelen er motivert av hensynet til prevensjonen. Den må ha uttrykkelig hjemmel, idet det etter almindelige rettsregler ikke er vanlig at medkontrahenten kan kreve fullt vederlag til tross for at han er ubundet av en avtale.

Pl. 1930 inneholdt ingen uttrykkelig regel om premien i tilfelle hvor sikrede helt eller delvis mister sin dekning på grunn av feil og forsømmelser begått av ham selv eller av personer som han må identifiseres med. Da assurandøren i slike tilfelle har båret den risiko som han har påtatt seg etter avtalen, ville han sannsynligvis bli tilkjent full premie. For sikkerhets skyld er regelen uttalt i paragrafens 2. ledd. Hvis forsømmelsen fører til at forsikringstiden blir kortere enn avtalt, f. eks. fordi assurandøren sier opp forsikringen, kommer § 121 til anvendelse.

§ 116. Premien ved totaltap.

Paragrafen tilsvarende Kaskopolisen D 2 b.

Skjønt hverken Pl. 1930 eller Kaskopolisen inneholdt noen uttrykkelig regel, er det fast praksis i rederiforsikringen at det skal betales full premie for hele det inneværende forsikringsår når det er inntruffet totaltap. I de gjensidige skipsassuransforeninger, hvnr forsikringene ikke er tegnet på årsbasis, kreves det også full premie for det kalenderår hvor totaltapet inntreffer. Regelen bygger på den oppfatning som er kommet til uttrykk i Grundt, Lærebok, s. 194—97, at regelen i FAL § 16, 2. ledd om forholdsmessig reduksjon av premien ved forsikringsavtaler som opphører før tiden, ikke kommer til anvendelse når forsikringsavtalen faller bort på grunn av et forsikringstilfelle. Man kan riktignok si at kravet om full premie i realiteten virker som et fradrag i totaltapsersatningen. Men på den annen side kan man, som fremhevet av Grundt, se det slik at assurandøren ved totaltap har oppfylt alle de plikter han har påtatt seg i forsikringsavtalen, og derfor bør ha krav på den fulle premie. Planen har opptatt den gjeldende regel, efter et bestemt krav fra assurandørrepresentantene i komitéen.

Normalt er rederiforsikringer tegnet på årsbasis, og det vil da være ett års premie som assurandøren kan kreve. I gjensidig forsikring er regelen tilpasset i forsikringsvilkårene.

Skyldes totaltapet en fare som ikke omfattes av forsikringen, vil situasjonen vis å vis assurandøren være den at forsikringen er falt bort før tiden. Forsikringstageren må da ha krav på en forholdsmessig reduksjon av premien. Dette følger både av nærværende paragrafs 2. ledd, og av § 121. Skyldes forliset et samvirke mellom sjøfare og krigsfare, og skal ansvaret deles likt mellom de to assurandørgrupper i henhold til § 21, kan assurandøren bare kreve halvparten av premien for den gjenstående del av forsikringstiden. Skyldes forliset delvis en annen fare som er særskilt unntatt, og blir ansvaret fordelt etter den almindelige fordelingsregel i § 20, må premiereduksjonen avpasses etter fordelingsbrøken.

Ved regulært totalforlis vil det ikke være tvil om at alle forsikringer vedrørende skipet bortfaller ved forliset. Sikrede må altså betale premien frem til dette tidspunkt, med mindre enten vedkommende assurandør er ansvarlig for totaltapet, eller det er truffet særlig bestemmelse i forsikringsvilkårene om assurandørens rett til premie. Ved kondemnasjon, abandon og når assurandøren vil utnytte sin frist etter § 162, 2. ledd til å forsøke å berge skipet, vil det derimot være en usikkerhetsperiode hvor man ikke vet om totaltapsersstatningen vil komme til utbetaling, og hvor man derfor ikke vet om de øvrige forsikringer skal falle bort eller fortsette å løpe mot full premie i reparasjonstiden, jfr. ND 1945.433 Oslo H a a k o n J a r l. Hvis det i slike tilfelle viser seg at totaltapsersstatning blir utbetalt, skal risikoen for de øvrige assurandørers vedkommende ifølge paragrafs 2. ledd, 2. pkt. ansees å være bortfalt ved havariet, eller — i abandon-tilfellene — ved det siste tidspunkt da man hadde etterretning om skipet. Inntil spørsmålet om totaltap er endelig avgjort, vil det være usikkert både om assurandørene har krav på premie for tiden etter begjæringen og om de svarer for senere havarier, jfr. § 172. Det er derfor fastsatt at premien skal deponeres inntil spørsmålet er avgjort. Deponeringsregelen får bare betydning så lenge den avtalte forsikringstid løper. Står spørsmålet fortsatt åpent ved utløpet av forsikringstiden, må spørsmålet om en eventuell forlengelse av forsikringen, og om assurandørens rett til premie, løses på grunnlag av reglene i §§ 171 og 118.

Også en P. & I.-forsikring faller bort ved totaltap av skipet. Men her blir det aldri tale om «full årspremie», mens på den annen side sikrede må beholde P. & I.-dekningen i usikkerhetsperioden inntil det er på det rene at totaltap foreligger. Paragrafs siste ledd unntar derfor uttrykkelig P. & I.-forsikring.

Reglene om premiereduksjon i paragrafs 2. ledd kommer ikke til anvendelse når assurandørens ansvar blir nedsatt etter fordelingsregelen fordi havariet delvis skyldes en feil eller forsømmelse fra sikredes side eller fra en person som han svarer for. I slike tilfelle har assurandøren krav på full premie etter § 115, 2. ledd.

§ 117. Premietillegg når assurandørens risiko blir større enn forutsatt.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 §§ 9 nr. 2, 10, 3. ledd, 27 B, 2. pkt., og 30, 2. ledd, 2. pkt.

Det følger formentlig av almindelige avtalerettslige prinsipper at assurandøren har krav på tilleggspremie som svarer til den mer-risiko han må bære, når risikoen er eller blir en annen enn forutsatt ved avtalen. Et unntak er gjort i paragrafs 2. ledd: Tilleggspremie kan ikke kreves når skipet har vært engasjert i et bergningsforetagende for å redde menneskeliv.

I paragrafs 3. ledd er uttrykkelig presisert at assurandøren må fremsette krav om tilleggspremie uten ugrunnet opphold efter at han er blitt oppmerksom på forholdet.

Pl. 1930 § 9 nr. 2, 2. ledd ga forsikringstageren adgang til å kreve nedsettelse av forsikringssummen således at han slapp å måtte betale den høyere premie. Regelen er lite praktisk, og nærværende paragrafs 4. ledd gir i stedet forsikringstageren adgang til å komme ut av forsikringsforholdet med øyeblik-

kelig virkning. Den fremtidige premie vil da kunne bli gjenstand for forhandling. Tilleggspremien for den tid som er forløpt, må forsikringstageren under enhver omstendighet betale.

§ 118. Premietillegg når forsikringen blir forlenget.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 60, 1. ledd, siste punktum.

Paragrafens 1. ledd vil få anvendelse når skipet ved utløpet av forsikringstiden har skader som assurandøren er ansvarlig for, og som er av den art at de berører skipets sjødyktighet, jfr. § 157, 1. ledd. Bestemmelsen får betydning både i forhold til kaskoassurandøren, frakt-interesseassurandøren og utstyrsassurandøren, jfr. henvisningene til kaskoreglene i §§ 279 og 284.

Viser det seg, etter at skipet er kommet i havn, at det er kondemnabelt, er en assurandør som ikke svarer for totaltapet, heller ikke ansvarlig for nye havarier som inntreffer etter det havari som medførte totaltap, jfr. § 172, 1. ledd. Etter § 116, 2. ledd kan en slik assurandør bare kreve premie for tiden frem til havariet. Noen forlengelse av forsikringen kommer derfor ikke på tale for hans vedkommende, jfr. dog deponeringsregelen i § 116, 2. ledd, 3. punktum.

Den assurandør som svarer for totaltapet, skal etter § 172, 2. ledd dekke alt kollisjonsansvar som oppstår etter havariet, men før erstatningen blir utbetalt, og som etter reglene i kapitel 13 faller inn under en kaskoassurandørs ansvar. I dette tilfelle blir imidlertid ikke forsikringen «forlenget etter § 157», jfr. nærværende paragrafs 1. ledd, og assurandøren kan ikke kreve særskilt premie for denne ansvarsdekning. Så snart det blir konstatert at skipet er kondemnabelt, er det dermed på det rene at den assurandør som svarer for totaltapet, skal ha full årspremie, jfr. § 116, 1. ledd. De øvrige assurandørers ansvar ansees bortfalt ved havariet.

Paragrafens 2. ledd regulerer assurandørens rett til premie når det ved utløpet av forsikringstiden er uvisst om sikrede vil få adgang til å kreve erstatning for totaltap etter reglene i §§ 162, 2. ledd, 168 og 169. Hvis skipet ved utløpet av forsikringstiden er strandet, men assurandøren vil benytte seg av sin rett til å forsøke å berge det etter § 162, 1. ledd, skal det ikke betales premie så lenge det er uvisst om bergningen vil lykkes. Får man berget skipet innen utløpet av fristen, vil det normalt ha skader som gjør forlengelsesreglene i § 157 anvendelige. Premien vil da på nytt løpe fra det øyeblikk sikrede «fikk rådighet» over skipet, hvilket i denne situasjon innebærer at det er kommet flott og kan påbegynne flytningen til et reparasjonsverksted. Viser det seg derimot at skipet er kondemnabelt, må man bruke de regler som er fremstillet i foregående avsnitt.

Etter §§ 168 og 169 kan sikrede kreve erstatning for totaltap ved utløpet av visse nærmere bestemte frister når skipet er forsvunnet, forlatt av besetningen eller fratatt sikrede. Hvis det ved utløpet av forsikringstiden er uvisst om erstatning for totaltap vil bli krevet etter en av disse regler, opphører all premiebetaling. Blir senere erstatning for totaltap utbetalt, må premieoppgjøret skje som fremstillet ovenfor under behandlingen av kondemnasjonstilfellet.

Selv om fristen etter en av de nevnte paragrafer er utløpet, kan imidlertid sikrede holde spørsmålet om erstatning åpent, dersom han p. g. a. konjunktorene heller vil ha skipet tilbake enn totaltapserstatning. Dette vil særlig være aktuelt ved rekvisisjon i krigstid. Hvis skipet kommer til rette før sikrede har krevd erstatning for totaltap, skal etter § 171 forsikringen forlenges inntil skipet er kommet i havn, og derefter skal reglene i § 157 gjelde. Etter nærværende paragrafs 2. ledd begynner premien i et slikt tilfelle på nytt å løpe fra det tidspunkt sikrede eller noen på hans vegne får rådighet over skipet.

Etter Krigskaskopolisen § 4 nr. 2, 3. ledd skulle det ikke betales premie i den tid skipet var rekvirert til bruk av fremmed statsmakt, såfremt ikke sikrede

mottok noen godtgjørelse for bruken av skipet. Her ble altså premiebetalingen suspendert allerede fra havariet, ikke, som efter Planen, fra utløpet av den avtalte forsikringstid.

Et særlig spørsmål er om assurandøren kan kreve en ny, full årspremie hvis skipet går totalt tapt efter at det er kommet til rette, men før den forlengede forsikring er utløpt. Efter den nuværende praksis skal det ikke betales ny årspremie i et slikt tilfelle, og Planen skal forståes på samme måte. Efter § 116 er det hele «den avtalte premie» som kan kreves ved totaltap, men ved forlengelse av forsikringen foreligger det ingen avtale om forsikring for et nytt forsikringsår. Her skal det derfor bare betales tilleggspremie for tiden fra sikrede fikk rådighet over skipet og til det gikk tapt.

§ 119. Bortfall av premiekravet når assurandørens risiko ikke inntreffer.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 §§ 3 og 4, 2. ledd.

Efter Pl. 1930 § 3, 3. ledd skulle forsikringstageren underrette assurandøren så snart han ble oppmerksom på at det ved avtaleslutningen ikke forelå noen forsikringsmessig interesse, eller at interessen var falt bort. Hvis forsikringstageren forsamte denne opplysningsplikt, hadde assurandøren krav på full premie. Reglene var lite praktiske og kunne virke unødig strenge overfor forsikringstageren. De er derfor sløyfet. Man må imidlertid være oppmerksom på at forsikringstageren i disse situasjoner kan pådra seg et erstatningsansvar overfor assurandøren, nemlig hvis han uaktsomt unnlater å gi melding om at det ikke blir noe av forsikringen, og assurandøren i mellomtiden har truffet foranstaltninger som har påført ham utgifter.

Regelen i § 126, hvorefter forsikringstageren mister sitt krav på reduksjon eller tilbakebetaling av premien når han ikke har fremsatt krav om det innen 6 måneder efter utløpet av forsikringsåret, vil neppe bli aktuell i de situasjoner som omhandles i nærværende paragraf.

§ 120. Reduksjon av premien når forsikringssummen er større enn verdien av interessen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 §§ 17, 2. ledd, 20, 1. ledd, 2. pkt. og 22 nr. 2, 3. pkt. og nr. 3, 3. ledd.

I likhet med Pl. 1930 gir den nye Plan forsikringstageren krav på reduksjon av premien når denne er fastsatt ut fra en høyere verdi av den forsikrede interesse enn denne viser seg å ha. I paragrafens 2. ledd er det fastslått at premien skal svare til den premie som assurandøren ved avtalens avslutning ville ha beregnet dersom han hadde vært klar over den virkelige verdi. I kaskoforsikring kan man ikke gi anvisning på en forholdsmessig reduksjon av premien under hensyn til verdien, idet det bare er den andel av premien som dekker totalforlisrisikoen, som vil variere i takt med verdien. Den såkalte «havaripremie» vil hovedsakelig fastsettes ut fra skipets type og alder, uten hensyn til kaskotaksten.

Bestemmelsen kommer ikke til anvendelse ved enhver nedsettelse av den takserte forsikringsverdi i løpet av forsikringstiden. Hvis rederiet og assurandøren blir enige om å redusere kaskotaksten, f. eks. ved et konjunkturfall, må de også komme til enighet om den fremtidige premie. Regelen i paragrafens 1. ledd litra (b) kommer derfor bare til anvendelse når taksten i strid med rederiets ønske settes til side i kraft av § 8.

For å motvirke overforsikring og for høy taksering er det i paragrafens 3. ledd bestemt at forsikringstageren ikke kan kreve premiereduksjon efter litra (a) og (b) hvis han ved avtaleslutningen kjente eller burde ha kjent til at interessen ble for høyt forsikret. Et tilsvarende subjektivt vilkår gjelder også ved dobbeltforsikring. Dette følger av § 13, hvorefter forsikringstageren ikke

kan kreve nedsettelse av forsikringssummen når han ved avtaleslutningen var klar over at interessen ble dobbeltforsikret. Det er derfor unødvendig å gjenta det subjektive vilkår i nærværende paragraf.

§ 121. Reduksjon av premien når forsikringstiden blir kortere enn avtalt eller forsikringen trer ut av kraft.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 15, 1. og 2. ledd og FAL § 16.

FAL § 16 gir uttrykk for to forskjellige prinsipper for beregning av premie når forsikringsforholdet blir avbrutt før tiden. Etter paragrafens 1. ledd har selskapet krav på såkalt «korttidspremie» når forsikringen blir oppsagt fra selskapets side. «Korttidspremie» er den premie som selskapet ville ha beregnet seg hvis det hadde visst at forsikringen ville bli så kortvarig; den vil normalt ligge høyere enn den premie som ville fremkomme ved reduksjon av den avtalte premie i forholdet mellom den avtalte og den virkelige forsikringstid. Dette skyldes særlig at selskapets omkostninger i forbindelse med tegningen må dekkes av premien med det samme beløp hva enten forsikringstiden er lengre eller kortere. Hvis forsikringsavtalen av annen grunn opphører å gjelde, kan selskapet etter FAL § 16, 2. ledd kreve den del av premien som svarer til den tid selskapet har båret ansvaret. Her skal det altså skje en rent forholdsmessig reduksjon. At selskapet kan kreve høyere premie i det første tilfelle, skyldes at en oppsigelse fra selskapets side alltid står i sammenheng med forsømmelser eller andre forhold fra forsikringstagerens eller sikredes side som man ønsker å motvirke.

Pl. 1930 § 15 hadde noe avvikende regler. Når forsikringen ble sagt opp fra assurandørens side, eller falt bort etter reglene om premievarsel, hadde assurandøren krav på korttidspremie. I andre tilfelle skulle premien beregnes under hensyn til «risikoen i det tidsrom forsikringen har omfattet». Meningen med den siste bestemmelsen var at man ikke bare skulle se på forkortelsen av forsikringstiden, men også ta hensyn til at risikoen kan variere med årstiden, det farvann skipet seiler i, o. l.

Under revisjonsarbeidet var det enighet om at det ikke er påkrevet å ha så detaljerte regler om beregningen av premien ved forsikringer som opphører før den avtalte tid. Derfor ble regelen endret dithen at det i alle tilfelle skal skje en rent proratarisk reduksjon av premien under hensyn til den avtalte og den virkelige forsikringstid, jfr. paragrafens 1. ledd. Det ble imidlertid opplyst at det i småskipsfarten er behov for mer nyanserte premieregler på dette punkt, og Planens regler må derfor eventuelt bli modifisert i de individuelle forsikringsavtaler.

Pl. 1930 § 15, 1. ledd sa uttrykkelig at assurandøren hadde krav på premie for det tidsrom hvor forsikringen har vært suspendert som følge av at forsikringstageren har oversittet et premievarsel. For andre tilfelle av suspensjon inneholdt Pl. 1930 ingen uttrykkelig regel, men det må antas at assurandøren også da hadde krav på full premie. Dette vil være en rimelig løsning hvor suspensjonen skyldes forsikringstagerens eller sikredes tilregnelige forhold, f. eks. hvor et premievarsel oversittes eller skipet overskrider fartsområdet med sikredes samtykke. Blir imidlertid skipet rekvirert av norsk eller alliert statsmakt, bør ikke assurandøren mot sjøfare ha premie for den tid rekvisisjonen varer. Det samme bør gjelde når sikrede slutter skipet for en reise til en havn utenfor fartsområdet og tegner særskilt forsikring for denne reisen. I en særstilling står suspensjon av forsikringen under flytning av skipet til reparasjonsverksted i henhold til § 44. Her bør assurandøren ikke ha krav på premie i den tid flytningen varer, da det ellers ikke vil koste ham noe å protestere mot enhver flytning som kan medføre en viss økning av risikoen. For øvrig bør assurandøren ha krav på full premie ved suspensjon av forsikringen. Disse regler er kommet til uttrykk i paragrafens 2. ledd.

Paragrafen gjelder bare reduksjon av det kontraktmessig avtalte vederlag

for forsikringen. Den utelukker selvsagt ikke at assurandøren kan kreve erstatning av forsikringstageren eller sikrede hvis han er påført økonomisk tap gjennom det forhold som har bevirket at forsikringen er falt bort, og erstatningsvilkårene forøvrig foreligger.

§ 122. Premiereduksjon ved havneopphold.

Kaskopolisen inneholdt i avsnitt D en rekke regler om ristorno ved havneopphold. Reglene falt i fire grupper:

- (1) almindelige regler om beregningen av havneoppholdets lengde,
- (2) angivelse av hvilke opphold som gir rett til ristorno og hvilke ikke,
- (3) almindelige ristornosatser,
- (4) minimumspremier som assurandøren skal oppebære selv om de øvrige vilkår for ristorno foreligger.

Under revisjonsarbeidet har man lagt vekt på at polisene bør forkortes og at derfor så meget som mulig av vilkårene bør overføres fra polisene til Planen. Men når det gjelder ristornoreglene, kommer det særlige hensyn til at disse regler er gjenstand for relativt hyppige endringer. Det er derfor bare de mer permanente ristornoregler som er innarbeidet i de følgende paragrafer. Med visse forenklinger opptar Planen de regler i polisen som faller inn under kategori (1) ovenfor, og delvis de som må henføres til kategori (2). Man har sløyfet alle ristornosatser, regler om minsteopphold, fradrag i oppholdet og minimumspremier, samt reglene om hvordan det skal forholdes når det under oppholdet skjer reparasjons- eller vedlikeholdsarbeider. På alle disse punkter må det fortsatt tas inn supplerende bestemmelser i polisen.

§ 123. Beregning av havneoppholdets lengde.

Paragrafen tilsvare Kaskopolisen D 1 (a), 2. ledd og (g).

§ 124. Flytning av skipet.

Paragrafen tilsvare Kaskopolisen D 1 (h).

Kaskopolisen definerte «én havn» som det område som er underlagt ett offentlig havnestyre. Denne regel kan virke tilfeldig og er sløyfet. Om det foreligger en eller flere havner, må avgjøres konkret etter de geografiske og kommersielle forhold på stedet.

Ved flytning til annen havn satte Kaskopolisen som vilkår at denne havn er «nærliggende» og «god». Ved ristornoberegningen skulle det alltid fratrekkes 2 dager. Ved flytning over lengre avstander skulle spørsmålet om hvorvidt havneoppholdet ansees brutt, avgjøres av Sjøassurandørenes Fellesutvalg, som også skulle fastsette tilleggspremien for flytningen. — Man fant det overflødig å si at den nye havnen skal være «god». Planen opprettholder heller ikke regelen om at havnen skal være «nærliggende», idet assurandøren under enhver omstendighet får krav på full premie for den tid flytningen varer. Kaskopolisens regel om at tvilsspørsmål skal avgjøres av Sjøassurandørenes Fellesutvalg er også sløyfet, idet Planen ikke bør henskyte spørsmål til endelig avgjørelse av representanter for den ene part. Endelig nevnes at Planen ikke — slik Kaskopolisen gjorde — begrenser regelen om flytning til annen havn til de tilfelle der skipet ikke har last ombord.

§ 125. Tilfelle hvor assurandøren har krav på full premie under havneoppholdet.

Paragrafen tilsvare Kaskopolisen D 1 (e), (f) og (j).

§ 126. Krav om premiereduksjon. Ristornogebyr.

Paragrafen tilsvaerer Kaskopolisen D 1 (i) og Pl. 1930 § 15, 3. ledd.

Reglene i paragrafen får anvendelse i ethvert tilfelle hvor forsikringstagerens plikt til å betale premie faller helt eller delvis bort etter reglene i kapitel 3, jfr. §§ 116, 2. ledd, 119, 120, 121 og 122 til 125.

Fristen for å fremsette krav om ristorno er foreslått forlenget fra 3 måneder (Kaskopolisen) til 6 måneder. Etter polisen løp fristen fra «polisens utløp»; etter Planen løper fristen fra utløpet av forsikringsåret, ev. utløpet av den avtalte forsikringstid. Uttrykket «forsikringsår» er benyttet for å tilpasse regelen til de kontinuerlige forsikringer. I nærværende paragraf betyr «forsikringsåret» en periode på ett år fra forsikringen trådte i kraft. Dreier det seg om et kontinuerlig forsikringsforhold, er forsikringsåret en periode på ett år fra utløpet av det foregående forsikringsår. Forsikringsåret kan falle sammen med kalenderåret, men behøver ikke gjøre det. Etter polisen hadde assurandøren rett til å kreve fremlagt bekreftet dagboksutdrag; denne forskrift er overflødig ved siden av sjølovens § 39.

Efter Pl. 1930 var ristornogebyret 10 % av den ristornerte premie, dog høyst kr. 500,—. Efter Kaskopolisen var gebyret også 10 %, idet full ristorno utgjorde 90 % av premien for den tid som det ble gitt ristorno for. Efter Kaskopolisen var det dog ingen beløpsmessig grense for det beløp assurandøren kunne beholde av premien. — Planen opprettholder regelen om 10 % ristornogebyr av det ristornerte premiebeløp, men setter i likhet med Pl. 1930 et maksimum.

Kapitel 7. Forsikring av tredjemanns interesse.

§ 127. Reglenes anvendelsesområde.

Paragrafen tilsvaerer Pl. 1930 § 53.

Efter FAL § 54, 1. ledd skal en tingsforsikring ansees tegnet til fordel for «enhver der som eier, panthaver eller innehaver av annen tinglig rett i tingen, eller fordi han bærer risikoen for den, har interesse i at den ikke skades eller går tapt». Ved en vanlig tingsforsikring vil det derfor kunne være en rekke «sikrede», nemlig alle de personer som har en nærmere kvalifisert interesse i tingens formuesverdi. Vedkommende tredjemann er automatisk medforsikret og får, når et forsikringstilfelle inntreffer, et selvstendig krav mot assurandøren tilsvarende den økonomiske interesse han har i tingen. Undertiden vil hans interesse omfatte hele tingens verdi, som når han har kjøpt og betalt den eller har en panterett som oppsluker hele verdien. Men han kan også være medforsikret ved siden av eieren.

Pl. 1930 inneholdt regler om forsikring av tredjemanns interesse i §§ 49 til 53. Reglene var meget kompliserte og vanskelige å få oversikt over. De var også preget av at de var skrevet med sikte på å kunne anvendes i vareforsikringen. Problemane stiller seg imidlertid meget forskjellig ved rederiforsikring og ved vareforsikring.

Den gren av rederiforsikringen hvor tredjemannsinteresser særlig kommer inn i bildet, er kaskoforsikringen. Det kan her tenkes en rekke tredjemenn med økonomiske interesser i skipets formuesverdi, bl. a. en kjøper som har overtatt skipet, eller som har sluttet avtale om kjøp av skipet til en pris som er lavere enn taksten, en langtidsbefrakter som har sluttet avtale med gunstige vilkår, et verksted som har tilbakeholdsrett i skipet til sikkerhet for reparasjonsregningen, en sjøpanthaver, eller en kontraktspanthaver. Hvis FAL § 54, 1. ledd skulle gjelde for kaskoforsikring, ville alle disse kategorier av tredjemenn efter omstendighetene kunne kreve en andel av en totaltapserstatning for skipet, og deres interesser måtte også varetas ved regulering av partielle skader. Dette ville

stride mot de tradisjonelle løsninger i sjøforsikringen og redusere den økonomiske trygghet som forsikringen til enhver tid gir rederiet. Pl. 1930 § 53 satte derfor uttrykkelig til side FAL § 54, 1. ledd, idet det ble bestemt at en forsikring som en eier av skip eller gods hadde tegnet, ikke omfattet «panthaverinteresser eller andre lignende tredjemannsinteresser som måtte være knyttet til forsikringsgjenstanden, medmindre der er truffet uttrykkelig avtale i motsatt retning». Forsåvidt angår kontraktspanthaverne var det truffet en særskilt ordning, jfr. nedenfor under kap. 8.

Planen opprettholder den tidligere gjeldende ordning. Nærværende paragrafs 2. ledd fastslår som hovedprinsipp at tredjemanns interesse i forsikringsgjenstanden ikke er beskyttet, medmindre det er uttrykkelig avtalt. Forsåvidt angår kontraktspanthaverne, er forholdet regulert i Planens kapitel 8. Etter § 148 gjelder kaskoforsikringen også til fordel for en tredjemann som eier eller har særskilt realsikkerhet i tilbehør til skipet som omfattes av forsikringen, og etter § 209 er bestilleren av en nybygning medforsikret under verkstedets forsikring forsåvidt angår innbetalte terminer av byggesummen. Forøvrig har Planen ingen regler om automatisk medforsikring eller annen beskyttelse av andre tredjemenn; slike avtaler må i tilfelle treffes særskilt, f. eks. hvis kaskoforsikringen også skal gjelde til fordel for kjøperen av skipet.

Reglene i nærværende kapitel vil neppe få stor praktisk anvendelse. Da de fleste spørsmål av betydning i forbindelse med beskyttelsen av kontraktspanthaverne og bestillerne av nybygninger er uttømmende regulert i kapitel 8, jfr. § 209, 3. ledd, vil reglene i kapitel 7, utenfor det tilfelle som er nevnt i § 148, vesentlig få anvendelse når det unntaksvis treffes særskilt avtale om at forsikringen også skal gjelde til fordel for andre tredjemenn enn kontraktspanthaverne, jfr. paragrafens 1. ledd.

§ 128. Opplysningsplikten.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 52 nr. 1.

Når en tredjemann er medforsikret, er hans rett avhengig av at det foreligger en gyldig forsikringsavtale. Forsømmelser av opplysningsplikten fra forsikringstagerens side kan gjøre forsikringsavtalen helt eller delvis ugyldig, jfr. Planens kapitel 3, avsnitt 1, og en medforsikret tredjemann må finne seg i at assurandøren gjør denne innsigelse gjeldende, til tross for at det ikke er noe å legge tredjemann til last.

Nærværende paragraf regulerer det tilfelle at tredjemann sitter inne med opplysninger som er av betydning for assurandørens bedømmelse av risikoen. Hvis tredjemann vet at forsikringen blir tegnet, har han samme plikt som forsikringstageren til å gi sine opplysninger til assurandøren, og hans forsømmelser bedømmes etter Planens almindelige regler om opplysningsplikten, jfr. paragrafens 2. ledd, 1. pkt. For assurandøren vil det derfor være av vesentlig betydning å få kjennskap til om tredjemann er oppmerksom på at forsikringen blir tegnet, slik at denne har hatt plikt til og mulighet for å gi de opplysninger han sitter inne med. Etter paragrafens 1. ledd skal derfor forsikringstageren, i tillegg til de øvrige risiko-opplysninger som han plikter å gi, også opplyse hvorvidt tredjemann vet at forsikringen tegnes eller ikke. Hvis forsikringstageren forsettlig eller uaktsomt unnlater å opplyse dette til assurandøren, skal tredjemann ansees som om han kjente til at forsikringen ble tegnet og har unnlatt å gi de opplysninger han burde ha gitt, jfr. paragrafens 2. ledd, 2. pkt.

§ 129. Tap av sikredes rett som følge av forsikringstagerens forhold.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 52 nr. 3 a.

Tredjemann som er medforsikret, har en selvstendig stilling som «sikret» i forholdet til assurandøren. Han kan således helt eller delvis forspille dekningen

for seg selv, og bare for seg selv, ved å fremkalle en fareøkning, fremkalle et havari, unnlåte å melde fra om et havari som han får kjennskap til, osv. Alle regler i Planen som retter seg mot «sikrede», får således direkte anvendelse på ham.

Efter nærværende paragraf skal imidlertid sikrede også i en viss utstrekning identifiseres med forsikringstageren når det gjelder handlinger av denne art, nemlig når forsikringsgjenstanden er i forsikringstagerens varetekt eller beror hos noen som har den på hans vegne. Isåfall skal forsømmelser fra forsikringstagerens side bedømmes som om de var begått av sikrede, uansett om forsikringstageren selv ikke lenger har noen økonomisk interesse i forsikringsgjenstanden.

§ 130. Endring, oppsigelse og hevning av forsikringsavtalen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 52 nr. 3 b og FAL § 56, 1. og 2. ledd.

Paragrafen gir forsikringstageren en vidtgående legitimasjon på vegne av en medforsikret tredjemann. Den vil imidlertid neppe få stor praktisk betydning. I rederiforsikringen vil det høre til sjeldenhetene at en forsikring tegnes til fordel for en tredjemann hvis identitet ikke blir oppgitt til assurandøren (jfr. paragrafens siste ledd), og når det først er opplyst at forsikringen skal gjelde til fordel for en bestemt tredjemann, vil det som regel også følge av forholdet at forsikringstageren ikke skal ha rett til etter eget godtykke å eliminere dekningen (jfr. paragrafens 1. ledd).

§ 131. Erstatningsoppgjøret.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 52 nr. 3 c og d, og FAL § 57.

FAL § 57, 1. ledd fastslår uttrykkelig at det er «den hvem interessen tilhører, som har rett til erstatningen. Dette gjelder selv om forsikringstageren ikke har underrettet ham om forsikringen». Det samme gjelder efter Planen. Man har imidlertid ikke funnet det nødvendig å uttale regelen uttrykkelig, da den følger av FAL's regler og av hele Planens system.

Paragrafen gir forsikringstageren en viss forhandlings- og kvitteringslegitimasjon overfor assurandøren. Legitimasjonen er avhengig av at assurandøren ikke vet eller bør vite hvem sikrede er. Det er altså ikke nok til å berøve forsikringstageren hans legitimasjon at assurandøren er klar over at en tredjemann er medforsikret, så lenge han ikke vet eller bør vite hvem vedkommende tredjemann er.

§ 132. Krav som assurandøren har mot forsikringstageren.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 52 nr. 2 og nr. 4.

Plikten til å betale premie påhviler forsikringstageren, jfr. § 112, 1. ledd. Ved mislighold av premiebetalingen har imidlertid assurandøren rett til å gjøre misligholdsvirkninger gjeldende overfor alle som er sikret efter forsikringsavtalen, jfr. paragrafens 1. ledd, 1. pkt. Sikrede vil ofte være interessert i å legge ut premien og derved avverge misligholdsvirkninger, og paragrafens 1. ledd, 2. pkt. foreskriver derfor at han skal ha varsel om påkrav, oppsigelser og andre varsler som assurandøren sender til forsikringstageren.

Paragrafens 2. ledd foreskriver at det skal skje identifikasjon mellom forsikringstageren og sikrede når forsikringstagerens kunnskap ved tegningen av forsikringen er relevant for spørsmålet om det skal betales premie.

Paragrafens siste ledd fastslår det almindelige hovedprinsipp at assurandøren alltid kan avkorte premierestanser og andre krav som utspringer av vedkommende forsikring i erstatningen, uansett om erstatningen tilfaller en annen enn forsikringstageren. Assurandøren kan derimot ikke motregne med krav som ikke har tilknytning til forsikringsforholdet. Motregningsretten er her altså noe

begrenset i forhold til det som ville følge av almindelige rettsregler. En spesialregel som begrenser motregningsretten ytterligere er inntatt i panthaverkapitlet, se § 138 i. f.

§ 133. Eierskifte.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 65 og P. & I.-lovenes § 10, 2. ledd.

Efter FAL § 54, 2. ledd skal en tingsforsikring, uansett motsatt avtale, gjelde til fordel for kjøperen av tingen i et tidsrom av 14 dager, såfremt den nye eier ikke har krav på erstatning gjennom egen forsikring. Denne tvingende regel gjelder imidlertid ikke ved «sjøforsikring på skib», og ble satt ut av kraft ved Pl. 1930 § 65. Den nye Plan stadfester den tidligere ordning. I rederiforsikringen er risikoen i så høy grad avhengig av hvem som disponerer skipet, at et eierskifte ubetinget bør føre til at forsikringen faller bort.

Bestemmelsen rammer ikke bare kaskoforsikringer som er tegnet på grunnlag av Planen. Også frakt- og P. & I.-forsikringer vil falle bort ved eierskifte.

Forsikringen faller bare bort forsåvidt angår havarier som inntreffer etter eierskiftet. Hvis skipet på overdragelsestiden har ureparerte skader som assurandøren svarer for, eller er beheftet med sjøpant for erstatningskrav som vil omfattes av P. & I.-forsikringen, har selgeren et betinget krav på assurandøren som han kan overdra sammen med skipet, jfr. ND 1950.299 Bergen Byrding.

Paragrafens 2. ledd gir assurandøren oppsigelsesrett når mer enn halvparten av kapitalen i det selskap som eier skipet, går over til ny eier, og når rederiet skifter disponent. Som selskap må i denne forbindelse også regnes et ansvarlig sameie. Regelen om overgang av aksjer eller parter er selvsagt ikke helt tilfredsstillende fra assurandørens synspunkt, idet en person eller gruppe kan skaffe seg bestemmende innflytelse i rederiet ved kjøp av mindre enn 50 % av partene eller aksjekapitalen. Å utforme noen regel som på en praktisk måte regulerer dette forhold, ville være meget vanskelig.

Når forsikringen faller bort i kraft av nærværende paragraf, kan forsikrings-tageren kreve reduksjon av premien efter § 121, 1. ledd.

Kapitel 8. Medforsikring av panthavers interesse.

Utviklingen i retning av større og kostbarere skip har ført til at rederiene i økende omfang har måttet løse sine finansierungsproblemer ved belåning av skipene. Reglene om kontraktspant i skip ofres større oppmerksomhet enn tidligere. Det gjelder især den forsikringsrettslige side av problemene: Uten en effektiv forsikringsdekning av panthaverinteressene ville en omfattende realkreditt i skip ikke være mulig.

Panthaverens interesse kan tenkes dekket ved selvstendige forsikringer. Men da rederiet i alle tilfelle vil forsikre sin interesse fullt ut uten hensyn til pantheftelsen, ville panthaverforsikringen i realiteten føre til dobbeltforsikring. Det mest hensiktsmessige må åpenbart være at panthaveren på en eller annen måte får nyte godt av rederiets forsikringer. Formelt kan dette ordnes på to forskjellige måter:

Man kan for det første gi panthaveren pant i rederiets krav mot assurandørene. En slik ordning kan det ikke være noe å innvende mot fra assurandørhold; skipspanthaveren får som panthaver i forsikringskravet ikke større rett overfor assurandøren enn rederiet selv har. Men ordningen har sine mangler. Når man benytter konstruksjonen «panterett i forsikringskravet», kobles man inn på de vanskelige spørsmål om rettsvern for fordringspant. Uten rettsvern er panteretten ikke meget verd; da behøver ikke rederiets øvrige kreditorer respektere skipspanthaverens fortrinnsrett til forsikringen. I praksis er rettsvernet blitt ordnet ved at rederiets forsikringspoliser deponeres hos panthaveren, en ordning

Høyesterett har godkjent, se Rt. 1918.205 *K r a g e n æ s*, og som Pl. 1930 forutsatte opprettholdt, se dens § 51. Da utstedelsen av polisene normalt først skjer noen tid etter at forsikringsåret er begynt, vil det hvert år være en kortere eller lengere periode hvor panthaverens rett er ubeskyttet, se nærmere *Vislie*: *Panthaverinteresser i kaskoforsikring*, Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner nr. 8 (også i Tfr 1939.34—52). Ved *N o r d k y s t*-dommen ND 1953.383 har imidlertid Høyesterett statuert at rettsvern også kan etableres ved registrering i skipsregisteret. Da de fleste formularer for skipspantobligasjoner inneholder en bestemmelse om at panthaveren også skal ha panterett i eventuelle forsikringssummer, og da skipspantobligasjonene alltid må registreres, betyr det at panthaverne i de fleste tilfelle så å si automatisk oppnår rettsvernet panterett i rederiets forsikringskrav (jfr. *L a n g l o* i *Forsikringstidende* 1953.221—23).

Da *N o r d k y s t*-dommen ble avsagt, hadde praksis imidlertid forlenget oppgitt ordningen med pant i forsikringskravet og gått over til systemet med medforsikring av panthaverens interesse under rederiets forsikringer. Ved medforsikring får panthaveren et direkte krav på assurandøren, ikke bare et krav avledet av rederiets krav; man unngår derved de mange vanskelige rettsvernproblemer. Hvilken rett panthaveren skal ha overfor assurandøren, kan bestemmes i forsikringsvilkårene. Man kan der i detalj utforme reglene slik det tilsies av panthaverens behov for beskyttelse og assurandørens muligheter for å gi dekning, uten å være bundet av den ramme som konstruksjonen fordringspant setter. Medforsikringssynspunktet kan også anvendes ved forsikringer som ikke gjelder rederens kapitalinteresse, f. eks. på P. & I.-forsikringen, hvor konstruksjonen pant i forsikringskravet ville passe dårlig.

En medforsikring av panthaverinteressen kan skje på flere måter. Den kan være en automatisk sidevirkning av rederiets forsikring, eller betinget av en uttrykkelig erklæring fra assurandøren til panthaveren. Den kan være uselvstendig eller selvstendig. Uselvstendig er medforsikringen hvor assurandøren overfor panthaveren kan gjøre gjeldende alle de innsigelser han måtte ha overfor rederiet; selvstendig er den hvor panthaverens krav i større eller mindre utstrekning er upåvirket av assurandørens innsigelser overfor rederiet.

FAL § 54 hjemler ved tingforsikringer, f. eks. kasko- og kasko-interesseforsikringer, en automatisk, selvstendig medforsikring av panthaverinteressen. At rederiet f. eks. har fremkalt havariet forsettlig eller grovt uaktsomt, fratar ikke panthaveren hans rett til erstatning etter denne paragraf, selvagt under forutsetning av at panthaveren selv ikke er medskyldig. Fra panthavernes synspunkt gir paragrafen en meget tilfredsstillende løsning. Sjøassurandørene har imidlertid ikke vært villige til å bære den økede belastning som løsningen innebærer. FAL § 54 som er fravikelig, ble satt ut av kraft ved Pl. 1930 § 53; den samme regel gir nærværende Plans § 127, 2. ledd. Som et tillegg til Pl. 1930 ble det vedtatt en «Panthaverklausul», som kunne benyttes hvor man ønsket å medforsikre panthaverens interesser. Denne klausul, som ga panthaveren noenlunde samme beskyttelse som han ville ha fått etter FAL § 54, er imidlertid ikke blitt benyttet i nevneverdig utstrekning.

Da man noen tid etter vedtagelsen av Pl. 1930 ble oppmerksom på at ordningen med håndpantsettelse av rederens poliser ikke var helt tilfredsstillende, ble det utarbeidet en Panthaverklausul II (PHK II), som etablerte en uselvstendig medforsikring av panthaverinteressen. Panthaverdekningen inntrådte etter klausulen ikke automatisk, men måtte avtales i hvert enkelt tilfelle. PHK II ble helt enerådende i kaskoforsikringen, og en panthaverdekning etter tilsvarende regler ble innført i P. & I.-forsikringen ved vilkårene av 1955 § 37. Planen bygger også på disse regler. Noen mindre endringer er foretatt, bl. a. av hensyn til at reglene skal passe for såvel tingsforsikringer som ansvarsforsikringer.

Reglene i nærværende kapittel får ikke bare anvendelse ved pantsettelse av skip. Etter § 134, 1. ledd skal de brukes når «den interesse forsikringen gjelder»

er pantsatt; de vil derfor også komme til anvendelse f. eks. når rederens forventede frakttinntekter under et certeparti er overdradd långiveren til sikkerhet. Men pant i skip er det mest praktiske tilfelle, og fremstillingen i det følgende tar bare sikte på dette forhold.

§ 134. Panthaverens rett mot assurandøren. Melding om pantsettelse.

Efter innledningen til PHK II måtte det treffes uttrykkelig avtale mellom rederiet (eieren) og assurandøren om at panthaveren skal være medforsikret. P. & L-lovenes § 37 nøyet seg med å kreve en (ensidig) melding fra rederiet om at skipet er pantsatt og at panthavernes interesse ønskes beskyttet. Planen tar skrittet helt ut og innfører en automatisk medforsikring av panthaverinteressen, se paragrafens 1. ledd. Riktignok må melding normalt gis på grunn av bestemmelsen i paragrafens 2. ledd. Men det kan tenkes at melding ved en forglemmelse ikke er blitt gitt. Hvis skipet da forliser og rederiet går konkurs, vil panthaveren være beskyttet efter Planen, mens resultatet efter PHK II ville bli at hele forsikringssummen gikk inn i boet, slik at panthaveren bare fikk dividende. En viss beskyttelse ville imidlertid prinsippet i Nordkyst-dommen (ND 1953.383) gi panthaveren også i disse tilfellene.

Paragrafen gjelder bare hvor skipet er «pantsatt», den tar altså bare sikte på kontraktspant. Hverken sjøpanthaveren eller utleggspanthaveren blir medforsikret under rederiets poliser. Det er ikke gjort til noe vilkår at panteretten er registrert eller tinglyst, men hvis panthaverens rett i skipet ikke har rettsvern, vil hans rett som medforsikret ikke være beskyttet i kollisjon med rederiets kreditorer, jfr. Rt. 1939.343 NH.

Paragrafens 1. ledd i. f. uttaler det grunnleggende prinsipp for den selvstendige medforsikring: Panthaveren får ikke større rett mot assurandøren enn eieren har. Samme regel fulgte av de mer kasuistiske bestemmelser i PHK II punkt a og c. Den Norske Bankforening fremkom under revisjonsarbeidet med en uttalelse hvor foreningen gikk inn for en selvstendig panthaverdekning på linje med FAL § 54. Foreningen kunne ikke se noen tungtveiende grunn til at panthavere i skip skulle ha en dårligere dekning enn andre panthavere, og antydte at skipspanthaverne selv måtte dekke seg mot de risiki som er udekket efter Planen; premien for denne særlige forsikring ville da bli å belaste debitor. Komitéen fant imidlertid å måtte bøye seg for de motargumenter som ble fremhevet fra assuransehold. Assurandørene opplyste at den norske flåte i dag er belånt til ca. halvparten av verdien, og at mange skip er belånt til den fulle kaskotakst. Assurandørene kunne ikke påta seg å holde panthaverne forsikret uten hensyn til om rederiet hadde forspilt sin dekning. Det vern som ligger i den subjektive sjødyktighetsregel, ville ellers bli vesentlig redusert.

Prinsippet medfører en viss usikkerhet for panthaveren; hvis f. eks. skipet med rederens vitende går til sjøs i usjodyktig stand, og går tapt som følge av usjodyktigheten, risikerer panthaveren å bli stående uten dekning. For stor-kaskoen er denne «subjektive risiko» meget liten. Med det store omfang realkrediten i skip har fått, vil imidlertid selv en liten udekket risiko være uønsket fra panthaverens synspunkt. I England og Sverige, og undertiden også i Norge, er det av denne grunn blitt tegnet særskilte forsikringer som dekker panthaveren mot den «subjektive risiko». Det reelle behov for denne forsikringsform er imidlertid så ubetydelig at man ikke har funnet grunn til å utforme nærmere regler om den i Planen.

At panthaveren ikke får større rett enn eieren, betyr ikke at eieren vilkårlig kan oppgi sin og dermed panthaverens rett under forsikringen. §§ 135 til 138 inneholder flere bestemmelser som skal beskytte panthaveren mot dette og mot at eieren får utbetalt erstatning av assurandøren uten at det kommer panthaveren til gode. For å oppnå denne beskyttelse, må imidlertid panthaveren sørge for at assurandøren får melding om pantsettelsen, se paragrafens 2. ledd. Regelen

i 3. ledd er en ordensforskrift; panthaveren er dekket selv om assurandøren for-
sømmer å gi den påbudte underretning.

Hvis melding etter 2. ledd ikke blir gitt, men assurandøren likefullt vet eller
bør vite at skipet er pantsatt, kan panthaveren ikke påberope de almindelige
regler om tredjemannsforsikring, især §§ 130 og 131. Regelen om melding
som vilkår for beskyttelse må tolkes antitetisk, og må som spesialregel gå foran
de almindelige prinsipper i kapitel 7. Man kan imidlertid ikke utelukke at dom-
stolene i slike tilfelle vil beskytte panthaveren. Iallfall når det gjelder utbetaling
av totaltapserstatning, bør assurandøren av denne grunn forlange panteattest.
Konflikter av denne art vil neppe oppstå ofte, idet panthaverne for å være på
den sikre siden nok vil passe på å melde seg til assurandøren overensstemmende
med denne paragraf.

Regelen i § 128, 2. ledd, som legger en særskilt opplysningsplikt på en
medforsikret tredjemann som vet at forsikringen blir tegnet, vil også få anven-
delse på en panthaver i skipet. Men tilfellet er lite praktisk, da panthaveren
sjelden vil sitte inne med relevante opplysninger om skipet som ikke også
rederen har.

§ 135. Oppsigelser og andre forføyninger over forsikringen.

Paragrafens 1. ledd tilsvarer PHK II punkt b.

Paragrafens 2. ledd tilsvarer PHK II punkt d, men den minste oppsigelses-
frist overfor panthaveren er øket fra 3 til 7 dager.

Bestemmelsen gjelder bare ved oppsigelse; hvis forsikringen faller bort auto-
matisk, f. eks. ved eierskifte, jfr. § 133, eller suspenderes uten varsel, f. eks. ved
deviasjon, jfr. § 37, opphører også dekningen av panthaverens interesse uten
varsel. For eierskifte var det på et tidlig stadium under revisjonsarbeidet fore-
slått en regel hvorefter forsikringen ikke uten videre skulle falle bort i forhold
til panthaveren, idet han under enhver omstendighet hadde krav på oppsigelse
med 7 dagers varsel. Forslaget støtte imidlertid på motstand fra assuransehold.
Praksis har ikke vist noe stort behov for en slik regel, idet kjøperen alltid ordner
med ny forsikring fra overtagelsen. På den annen side ville regelen medføre
ulempes for kaskoassurandørene, idet det ofte går lang tid etter salget før de
får melding om overdragelsen. De ville således kunne komme til å hefte overfor
panthaverne i lang tid, uten rimelig chance til å få premie for denne risiko.

Heller ikke ved ordinær fornyelse av forsikringen fant komitéen grunn til
å gi panthaverne noen særskilt beskyttelse. Plikten til å varsle panthaverne om
endringer i forsikringsforholdet, kunne under enhver omstendighet bare legges
på hovedassurandøren, idet det ville føre til altfor store komplikasjoner hvis
det også skulle gis melding hver gang en andel hos en medassurandør gikk ut.
Men også en plikt for hovedassurandøren til å varsle panthaveren ville bety en
belastning på et tidspunkt da assurandørene erfaringsmessig har svært meget
å gjøre. En slik varslingsplikt ville også påføre assurandørene en betydelig risiko
for erstatningsansvar i de tilfelle hvor plikten ble forsømt. Komitéen antok derfor
at problemet praktisk best kunne løses ved at panthaverne selv holder seg à jour
med forsikringene på panteobjektene og spør seg for hos rederiet før fornyelse
kan finne sted.

§ 136. Deviasjon, fareendring.

Regelen er ny i forhold til PHK II. En tilsvarende bestemmelse foreligger
imidlertid i en klausul om tillegg til panthaverklausulen, utarbeidet av Sjøassu-
randørernes Centralforening til bruk ved forsikring av kyst- og fiskefartøyer.

§ 137. Havaribehandling, erstatningsberegning m. v.

1. ledd svarer til PHK II punkt e, men er noe mer omfattende. Etter PHK II
var det bare havaribehandlingen panthaveren kunne holdes utenfor, mens Planen

også tar med erstatningsberegningen og gjennomføringen av krav mot tredjemann. Eieren kan altså f. eks. inngå forlik med assurandøren om et omtvistet punkt i erstatningsberegningen uten først å ha innhentet panthaverens samtykke. Herfra gjøres det riktignok et unntak i 2. ledd: ved totaltap bør eieren ikke kunne disponere over krav som i tilfelle tilkommer panthaveren, uten at dennes samtykke foreligger.

§ 138. Utbetaling av erstatningen.

Paragrafen tilsvarer PHK II punkt f.

Regelen i 1. ledd om totaltap innebærer ikke noe nytt. Når det gjelder erstatning for partiell skade, foreslås det derimot visse forenklinger, se 2.—4. ledd. Hvis assurandøren sørger for at erstatningsbeløpet går til reparasjon av skaden, eller til dekning av et eventuelt ansvar overfor tredjemann, vil panthaverens interesse normalt være beskyttet; pantets verdi blir jo her som regel gjenopprettet. Panthaveren bør derfor ikke kunne motsette seg en slik utbetaling, og det er da ingen grunn til å kreve hans samtykke. PHK II hadde samme regel (se punkt f, 2. ledd, 2. setning) for såvidt angår erstatninger til tredjemann, men krevet samtykke hvor utbetalingen oversteg 10 % av forsikringssummen eller kr. 200.000. I Planen er en slik begrensning bare oppstilt for tilfelle hvor utbetaling skjer uten sikkerhet for at det utbetalte går til dekning av reparasjonsutgiftene eller tredjemannskrav; av denne grunn er grensen satt ved 5 % av taksten, høyst kr. 200 000. — Regelen i siste punktum av 2. ledd fantes ikke i PHK II, men måtte gjelde hvor denne klausul var brukt.

Assurandørens motregningsadgang etter 5. ledd er snevrere enn etter § 132, 3. ledd. Det er rimelig å begrense motregningsretten til krav som utspringer av forsikringsforholdet for vedkommende skip, idet man ikke kan forlange at panthaveren skal holde seg à jour med hvilke premierestanser som påløper for sikredes øvrige skip. Videre vil det være rimelig å sette en viss tidsfrist. Komitéen ble her stående ved en frist på to år; mer enn to års premie vil altså ikke kasko-assurandøren kunne la utstå og regne med å ha full motregningsrett for i fremtidige erstatninger.

Komitéen var klar over at det kunne medføre visse ulemper å knytte fristen til utbetalingen av erstatningen; hvis det ved havariet er to års restanser, vil ikke assurandøren uten videre kunne regne med at disse restanser kan avkortes i den erstatning som senere kommer til utbetaling. Man antok imidlertid at assurandøren må ha adgang til å utferdige en forskuddsberegning så snart omfanget av havariet er på det rene, og i denne beregning ta seg dekket for inntil to års premier. — Det er videre en forutsetning at motregningsretten bare kan brukes én gang pr. havari. Assurandøren kan ikke — når erstatningsoppgjøret trekker i langdrag — utferdige suksessive forskuddsberegninger og kompensere med til sammen mer enn to års premier.

Begrensningen av motregningsadgangen gjelder ikke bare ved utbetaling av totaltapserstatning, hvor panthaveren skal utløses, men også ved betaling av erstatning for skade. Fra panthaverens synspunkt er det av vesentlig betydning at forsikringen til enhver tid tilsikrer rederiet de nødvendige midler til å foreta reparasjoner så skipet kan holdes i drift.

Kapitel 9. Forholdet mellom hovedassurandøren og medassurandørene.

I praksis dekkes som regel både kaskoforsikringer, kasko-interesseforsikringer og forsikringer av fremtidig frakttinntekt hos en rekke assurandører som hver for seg overtar en andel av forsikringen. Hver enkelt slik delforsikring hviler på en selvstendig avtale, og assurandørene utsteder særskilte poliser.

Rederiet vil imidlertid som hovedregel ikke forhandle med hver enkelt av dem, men innskrenker seg til å komme til enighet om vilkårene med en enkelt assurandør eller med noen få assurandører. De vilkår man herunder kommer frem til, aksepteres uten videre av de øvrige. Også i forsikringstiden — når det gjelder spørsmål i forbindelse med havari eller hergning av skipet og når det gjelder erstatningsoppgjøret — vil som oftest en enkelt av assurandørene representere assurandørfellesskapet overfor sikrede.

I Pl. 1930 fantes ingen andre bestemmelser om disse forhold enn § 21, som inneholdt den i og for seg selvsagte regel at flere assurandører som hver har dekket en andel av interessen, svarer overfor sikrede etter sin egen avtale, uavhengig av de andre forsikringer. I praksis vedtar de deltagende assurandører som regel en «hovedassurandør-klausul», hvorefter en av assurandørene be- myndiges til i større eller mindre grad å treffe bindende disposisjoner på samtliges vegne overfor sikrede. De hovedassurandørklausuler som vanligvis brukes, regulerer imidlertid bare et fåtall av de spørsmål som kan melde seg. Det er derfor i flere retninger tvilsomt hvor langt hovedassurandørens rett til å binde medassurandørene går, og om han i tilfelle er legitimert hvis han treffer disposisjoner overfor sikrede som er i strid med hans rett i forhold til de øvrige assurandører.

Det var enighet i komitéen om at en del av disse spørsmål bør undergis regulering i Planen. Det var imidlertid ikke enighet om hvor uttømmende en slik regulering burde være. Planen opptar derfor bare de relativt sikre regler som det overveiende flertall i komitéen har vært enige om kan fastlegges. For de spørsmåls vedkommende som ennå ikke er regulert, vil løsningen fortsatt variere ut fra de forretningsmessige hensyn i det enkelte tilfelle. Ved konflikter vil man måtte falle tilbake på de avtaler som måtte være truffet, eventuelt supplert med betraktninger over «forholdets natur», «almindelige rettsgrunnsetninger» o. l.

Reglene i nærværende kapitel kommer selvsagt bare til anvendelse overfor medassurandører som også har tegnet forsikring på Planens vilkår.

§ 139. Definisjoner.

Uttrykket «hovedassurandør» er i praksis fast innarbeidet som betegnelse på den assurandør som skal ha kontakten med sikrede i havaritilfelle, lede bergningsarbeidet og foreta erstatningsoppgjøret. De beføyelser som efter §§ 142 til 146 er tillagt hovedassurandøren, er alle slike som i praksis har vært ansett å ligge innenfor hans kompetanseområde.

Når det gjelder betegnelsen på de samarbeidende assurandører, varierer terminologien en del. Pl. 1930 § 21 talte om andelsforsikring; i praksis bruker man betegnelsen «ko-assurans» og «ko-assurandører». Komitéen kom imidlertid til at «med-assurandører» var en heldigere betegnelse.

Reglene i nærværende kapitel forutsetter at alle forsikringer omfatter samme fare (sjøfare, krigsfare), og at de gjelder andeler av en og samme interesse. Kapitlet etablerer derfor ikke noe fellesskap mellom assurandørene i kasko-forsikringen og assurandørene i kasko-interesse- eller fraktforsikringen. Men som fremhevet under § 160, er kasko-interesseforsikringen en kaskoforsikring mot totaltap som tegnes i tillegg til den ordinære kaskoforsikring. Det vil åpenbart være praktisk at de avgjørelser som blir truffet i forholdet mellom sikrede og kaskoassurandørene, også binder kasko-interesseassurandørene i en viss utstrekning. Tilsvarende gjelder når sikrede kan kreve erstatning under en frakt-interesseforsikring ved totaltap. Planen inneholder derfor bestemmelser som etablerer et visst fellesskap også mellom assurandørene av forskjellige interesser, se §§ 222 og 279.

Reglene i nærværende kapitel forutsetter også at en av assurandørene uttrykkelig er utpekt som hovedassurandør ved tegningen av forsikringen. Det står sikrede fritt om han vil dekke samtlige andeler av interessen hos selv-

stendige assurandører, som da ikke kommer i noe avhengighetsforhold til hverandre. Vil han oppnå de fordeler som ordningen innebærer, må han derfor utpeke en av sine assurandører til hovedassurandør, og meddele dette til de øvrige assurandører som han tar kontakt med. Derimot er det ikke noe vilkår at hovedassurandøren vet hvem som er medassurandører. Men i enkelte retninger kan ikke reglene bli effektive med mindre sikrede har underrettet hovedassurandøren om hvem som er medassurandører, se særlig § 141 om havari-meldinger.

§ 140. Hovedassurandørens adgang til å opptre på vegne av medassurandørene.

Paragrafens 1. ledd fastslår det almindelige prinsipp at hovedassurandøren har rett til å binde medassurandørene i forholdet til sikrede i den utstrekning de følgende paragrafer legger ham myndighet. Ordningen hviler på et utstrakt tillitsforhold mellom assurandørene, og det er derfor understreket at hovedassurandøren, når han opptre på vegne av fellesskapet, såvidt mulig skal ta hensyn til samtlige assurandørers tarv. Han er også pålagt å rådføre seg med de medassurandører som han kjenner til såfremt tiden tillater det, og saken er viktig. Viser en slik henvendelse at det blant de medassurandører han kommer i kontakt med, er et overveiende ønske om å løse saken på en bestemt måte, er hovedassurandøren forpliktet til å respektere deres syn. Handler han i strid med et klart ønske, vil dette kunne pådra ham erstatningsansvar overfor medassurandørene.

Ved anvendelsen av reglene om hovedassurandørens konsultasjonsplikt er det naturlig å bygge på den praksis som har utviklet seg. Dette gjelder både m. h. t. hva som skal ansees som «saker av viktighet» og hvilke medassurandører som hovedassurandøren bør ta kontakt med når forsikringen er sterkt oppdelt. Planen tilsikter ikke å innføre nye regler i disse forhold.

Paragrafens 2. ledd inneholder en legitimasjonsregel av stor betydning. Hvis hovedassurandøren overfor sikrede har truffet en disposisjon som faller innenfor hans myndighetsområde etter §§ 142 til 145, og sikrede ikke visste eller burde ha visst at hovedassurandøren opptrådte i strid med avtale med medassurandørene eller på annen måte satte deres interesser til side, blir vedkommende disposisjon bindende for samtlige medassurandører i forhold til sikrede.

Legitimasjonen gjelder bare innenfor det område hvor reglene i nærværende kapitel gir hovedassurandøren myndighet. Men det er intet i veien for at det i avtalen med sikrede kan bestemmes at hovedassurandøren skal ha et videre eller snevrere myndighetsområde enn Planen gir anvisning på. Omfanget av denne fullmakt vil hero på en vanlig fortolkning av avtalen. Etter almindelige avtalerettslige prinsipper blir hovedassurandørens disposisjoner overfor sikrede bindende såsant de faller innenfor den fullmakt som foreligger, og sikrede ikke har grunn til å tro at fullmaktgivernes (medassurandørenes) tarv blir tilsidesatt.

Disposisjoner utenfor fullmakten blir derimot aldri bindende for medassurandørene, uten hensyn til hva sikrede måtte mene om hovedassurandørens rett til å opptre.

Hvis medassurandørene ønsker å innskrenke den myndighet som hovedassurandøren har etter reglene i nærværende kapitel, må de ta uttrykkelig forbehold om dette ved avtaleslutningen. Men også uten at det er tatt et slikt forbehold, kan det som nevnt tenkes at hovedassurandørens disposisjon blir uten virkning for en medassurandør, nemlig hvis sikrede burde ha forstått at hovedassurandøren ikke tok tilbørlig hensyn til vedkommende medassurandørs tarv.

At hovedassurandøren, eller en av de øvrige medassurandører, på grunn av spesielle forhold er avskåret fra å reagere mot en forsømmelse fra sikredes eller forsikringstagerens side, berører selvsagt ikke de andre medassurandørers rettsstilling.

§ 141. Melding om havari.

Det er av stor praktisk betydning for sikrede at han i havaritilfelle kan holde seg til en enkelt av medassurandørene. For å oppnå dette, må han efter Planen utpeke en av assurandørene som hovedassurandør, meddele denne hvem de øvrige andeler av interessen er forsikret hos og anmode hovedassurandøren om å videresende meldinger vedrørende havari og havarioppgjør til disse. Fullmakten til å motta meldinger oppstår ikke når hovedassurandøren får kjennskap til en medassurandør på mer tilfeldig måte; sikrede bør ikke kunne basere seg på at en slik tilfeldig viten skal redusere hans meldeplikt. Heller ikke bør det være nok at sikrede har underrettet hovedassurandøren om hvem medassurandørene er, kanskje i en helt annen forbindelse. Sikrede må uttrykkelig be om at meldingene blir sendt videre.

Paragrafen tar først og fremst sikte på melding om havari, jfr. § 52, fremsettelse av krav om erstatning, jfr. §§ 107 og 108 og krav om at erstatningsberegningen skal forelegges for en dispassør, jfr. § 87. Men også under de videre forhandlinger i forbindelse med havari eller erstatningsoppgjør får bestemmelsen betydning, idet en medassurandør som omfattes av paragrafen, ikke kan påberope seg at sikrede har tapt en rett ved passivitet, såfremt sikrede overfor hovedassurandøren har foretatt det nødvendige for å bevare retten.

Regelen i paragrafens 2. ledd er en ordensforskrift. At hovedassurandøren forsømmer å videresende en melding, har ingen innflytelse på sikredes rettsstilling. Men forsømmelsen kan efter omstendighetene få betydning i forholdet mellom hovedassurandøren og vedkommende medassurandør.

§ 142. Bergning.

Reglene i denne paragraf stadfester den myndighet som hovedassurandøren efter nuværende praksis har under bergning.

§ 143. Reparasjon.

Efter nuværende praksis representerer alltid hovedassurandøren assurandørfellesskapet i alle spørsmål som har med reparasjonen av skipet å gjøre, og denne regel er stadfestet. Paragrafens 2. punktum gjør imidlertid et unntak for så vidt angår spørsmålet om skipet overhodet skal bli reparert, eller om man skal imøtekomme sikredes begjæring om kondemnasjon. På dette punkt kan assurandørene ha motstridende interesser, særlig hvis hovedassurandøren har ydet rederiet lån som kanskje bare kan ventes å bli innfridd ved totaltap. Det er derfor fastslått at en medassurandør skal ha en selvstendig rett til å få kondemnasjonsspørsmålet ytterligere belyst gjennom en flytning for besiktelse efter § 166 eller gjennom innhentning av anbud. I så fall må spørsmålet om kondemnasjonsvilkårene er oppfylt avgjøres særskilt for vedkommende medassurandør.

En medassurandør som benytter seg av sin rett til å forlange skipet flyttet, eller som påfører sikrede ytterligere ventetid ved innhentning av anbud, må selv erstatte flytningsomkostninger og tidstap efter § 182, 2. ledd, dersom det ikke viser seg at aksjonen var til gunst for samtlige assurandører. Et krav om flytning for å unngå kondemnasjon vil også kunne bli møtt med en ansvarsbegrensning fra de øvrige assurandørers side overensstemmende med § 43.

§ 144. Sikkerhetsstillelse.

Efter § 95 har assurandøren ikke plikt til å stille sikkerhet for sikredes ansvar overfor tredjemann. I praksis vil imidlertid kaskoassurandøren i stor utstrekning stille sikkerhet for sikredes ansvar for bergelønn og kollisjonerstat-

ning, når dette er nødvendig for å unngå at det forsikrede skip blir arrestert. Slik sikkerhet stilles normalt av hovedassurandøren, som i denne anledning lar innhente garantierklæringer fra medassurandørene. Disse garantierklæringer pålegger imidlertid bare medassurandørene en plikt til å innbetale sine andeler av det ansvar som blir endelig pålagt assurandørene i henhold til forsikringsvilkårene; erklæringene forhindrer ikke at hovedassurandøren alene bærer risikoen ved sikkerhetsstillelsen. Denne risiko består i at det senere viser seg at sikredes ansvar ikke omfattes av forsikringen, f. eks. fordi det er oppstått ved en ulykke som skyldes tilregnelig usjodyktighet eller en fare som er unntatt fra forsikringen. Heller ikke kan de vanlig brukte erklæringer ansees å innebære en frafallelse av retten til å kompensere med skyldige premierestanser. Den rettslige betydning av garantierklæringen ligger derfor bare i at medassurandøren forplikter seg til ikke å gjøre opp direkte med sikrede forsåvidt angår erstatningsansvaret.

Under revisjonsarbeidet ble det inngående drøftet om ikke medassurandørene burde pålegges et videregående ansvar overfor en hovedassurandør som stiller sikkerhet for sikredes ansvar. Det var enighet om at det burde skje en viss begrensning av retten til å motregne overfor hovedassurandøren med sikredes premierestanser. Det lyktes derimot ikke å komme til enighet om å pålegge medassurandørene et reelt kontragarantiansvar. I denne henseende innebærer Planen ingen endring i den nugjeldende ordning. Men det er selvsagt intet til hinder for at medassurandørene i det enkelte tilfelle på forespørsel uttrykkelig påtar seg om nødvendig å innbetale sine andeler av garantibeløpet selv om sikredes ansvar skulle vise seg å falle utenfor forsikringen.

Paragrafens 1. ledd omhandler virkningen av at hovedassurandøren meddeler medassurandørene at han har stillet sikkerhet for sikredes ansvar for kollisjons-erstatning eller bergelønn. En slik underretning berøver sikrede kreditorlegitimasjon for så vidt angår dekningen av det ansvar som er gjort gjeldende mot ham. Hvis en medassurandør som har fått slik underretning utbetaler erstatning i forbindelse med ansvaret direkte til sikrede, risikerer han å måtte betale helt eller delvis om igjen til hovedassurandøren, i den utstrekning dennes garantistillelse er blitt effektiv.

Paragrafens 2. ledd begrenser medassurandørens motregningsrett når det er stillet sikkerhet. Etter almindelige rettsgrunnsetninger kan en assurandør avkorte i erstatningen krav på skyldig premie og andre krav som utspringer av forsikringsforholdet, jfr. § 132, 3. ledd som uttrykkelig gir prinsippet anvendelse når den som har krav på erstatningen er en annen enn den som hefter for premiekravet. Når ikke annet er avtalt, har en medassurandør også motregningsrett overfor hovedassurandøren når garantien er blitt effektiv og hovedassurandøren søker regress. Etter Planen er det et vilkår for medassurandørens rett at han før sikkerhetsstillelsen har tatt forbehold om motregning. Da sikkerhetsstillelse normalt er en «sak av viktighet» i relasjon til § 140, vil hovedassurandøren ha plikt til om mulig å forelegge spørsmålet for medassurandørene på forhånd, og disse vil da kunne ta sitt forbehold. Det hender imidlertid ofte at hovedassurandøren ikke har tid til å forelegge spørsmålet for medassurandørene. En medassurandør som til enhver tid vil være sikker på at krav mot sikrede skal kunne bringes i motregning, må derfor holde hovedassurandøren løpende underrettet om størrelsen av hans krav. Hvis på den annen side hovedassurandøren forsømmer en forhåndskonsultasjon som det var tid til, kan medassurandørene motregne i den utstrekning de ville ha tatt forbehold.

Det er bare overfor hovedassurandøren at motregningsretten eventuelt går tapt. Hvis sikrede selv dekker ansvaret og garantien blir frigitt, kan selvsagt medassurandøren motregne. Paragrafen gjelder alle slags krav som reiser seg fra forsikringsforholdet, også krav som vedrører andre fartøyer.

Det kan tenkes at kreditor retter forfølgningen mot et annet skip som tilhører sikrede, og at hovedassurandøren på det skip som ansvaret vedrører, stiller

sikkerhet for å få frigitt det annet skip. Reglene i nærværende paragraf kommer også til anvendelse i en slik situasjon, idet det ikke er gjort til et uttrykkelig vilkår at sikkerhetsstillelsen skal ha til formål å hindre arrest i det forsikrede skip.

Derimot kommer reglene bare til anvendelse når sikkerhetsstillelsen skjer for et krav av den art som paragrafen omhandler, altså kollisjonsansvar og hergelønn. Har hovedassurandøren stillet sikkerhet for et krav av en annen art, f. eks. et reparasjonsverksteds tilgodehavende, har medassurandørene full kompensasjonsett uten å ta særskilt forbehold i samsvar med paragrafens 2. ledd.

§ 145. Tvist med tredjemann.

Også under en eventuell prosess med tredjemann bør hovedassurandøren ha kompetanse til å representere assurandørfellesskapet. Paragrafen gir ham myndighet til å treffe de nødvendige avgjørelser i forbindelse med prosessen, og kan overfor domstolene påberopes som hjemmel for en generell prosessfullmakt. Men da spørsmålet om saksanlegg eller anke alltid vil være «saker av viktighet», og da man i disse situasjoner alltid har tid til drøftelser mellom assurandørene, vil hovedassurandøren alltid ha plikt til å forelegge spørsmålene for de medassurandører han kjenner til, jfr. § 140.

§ 146. Erstatningsberegning.

Et sentralt punkt i de hovedassurandørklausuler som brukes i praksis, er at medassurandørene forplikter seg til å godta hovedassurandørens erstatningsberegning. Nærværende paragraf er utformet etter mønster av en vanlig hovedassurandørklausul. For sikkerhets skyld er det uttrykkelig presisert at erstatningsberegningen bare binder medassurandørene såfremt den er foretatt overensstemmende med forsikringsvilkårene. I dette ligger at hovedassurandørens skjønnsmessige avgjørelser er bindende, såfremt skjønnnet kan sies å være utøvet innefor rammen av vilkårene. Hvis han derimot f. eks. opptar til erstatning en tapspost som etter en riktig fortolkning av Planen og politen må ansees utelukket, vil medassurandørene ikke være bundet. Også en skjønnsmessig avgjørelse må en medassurandør kunne angripe, dersom skjønnnet er utøvet på en slik måte at det i realiteten må ansees som en fravikelse av vilkårene i favor av sikrede. Det foreligger en del rettspraksis om grensedragningen mellom skønns- og avgjørelser som kan sies å stå i strid med vilkårene, jfr. ND 1914.285 Oslo I p u, 1928.202 NH Fagerheim og 1934.58 NV Sarita.

§ 147. Vernetting.

Regelen er en nødvendig følge av at risikoen kan være spredt på et stort antall forsikringer. Den vil særlig ha betydning for sikrede når hovedassurandøren er norsk og en eller flere av medassurandørene er utenlandske. I forholdet mellom norske assurandører ville tvistemålslovens § 33 om samskyldnerverneting være tilstrekkelig. Bestemmelsen tar ikke bare sikte på hovedassurandørens almindelige vernetting (hjemting). Medassurandørene må kunne saksøkes ved alle de vernetting hvor hovedassurandøren etter lov eller kontrakt plikter å motta søksmål.

ANNEN DEL

KASKOFORSIKRING OG LIGNENDE FORSIKRING

Kapitel 10. Almindelige regler om kaskoforsikringens omfang.

§ 148. Gjenstander som omfattes av forsikringen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 58.

Planens regler om hvilke gjenstander som omfattes av kaskoforsikringen, svarer i hovedtrekkene til de tidligere, men reglene er søkt klargjort, og på et par punkter er deknningen noe utvidet.

Pl. 1930 sa uttrykkelig at forsikringen omfattet skipets skrog, dets hovedmaskineri og alt hjelpemaskineri, inventar og reservegjenstander. Den nye Plan sonderer mellom «skip», «tilbehør» og «reservegjenstander». «Skipet» omfatter såvel skrog som maskineri. «Tilbehør» er et samlebegrep for slike løse gjenstander som følger skipet i handel og vandel, men som ikke kan sies å være deler av det, f. eks. radio- og radarutstyr, lyskasteranlegg, løse skjærstokker, møbler og annet inventar. Pl. 1930 unntok fabrikkmaskineri som anvendes til bearbeidelse eller foredling av fangst eller lignende. Dette unntak er ikke opprettholdt. Videre begrenset Pl. 1930 deknningen av reservegjenstander til gjenstander som er bestemt til fornyelse av deler av skrog eller maskineri, og øvrige reservegjenstander som er forlangt av klasseinstitusjonen eller Skipskontrollen. Etter den nye Plan er det ingen begrensning i deknningen av reservegjenstander.

I praksis har det vært tvil om kaskoforsikringen omfatter tilbehør som redere har kjøpt på avbetaling, og som selgeren har forbeholdt seg eiendomsretten til. Salgskontrakter av denne art er vanlige for radio- og radaranlegg, lyskasteranlegg med tilhørende aggregater o. l. Etter Planen skal også slike gjenstander omfattes av kaskoforsikringen. Derved oppnår man at de alltid vil omfattes av en foreliggende forsikring; hvis også selgeren har tegnet forsikring, må man falle tilbake på reglene om dobbeltforsikring. Kaskoforsikringen omfatter også gjenstander som redere har lånt eller leiet, og som han således ikke skal bli eier av.

Planen unntar, i likhet med Pl. 1930, båter og redskaper som er bestemt til bruk under fangst eller fiske. Selv om en båt brukes under fangst eller fiske, vil den imidlertid omfattes av forsikringen dersom den under enhver omstendighet måtte ha vært ombord som livbåt.

Det er viktig å trekke en rasjonell grense mellom de gjenstander som omfattes av kaskoforsikringen og dem som i tilfelle må dekkes ved utstyrsforsikring. Pl. 1930 beskrev utstyret som «proviant, brensel, maskinrekvisita, maling og lignende ting som er bestemt til forbruk, og . . . løse gjenstander som anvendes til underlag for eller avstivning, forstøtning eller sikring av lasten, f. eks. dunnage, surringer, netting, løse rekkestøtter og slingreskott». Den nye Plan følger på dette punkt den samme linje som Pl. 1930. Unntatt fra deknningen er etter paragrafens 2. ledd «proviant, bunkers, maskin- og dekkrekvisita og andre gjenstander bestemt til forbruk», herunder selvsagt også maling. Derimot om-

fatter kaskoforsikringen alle gjenstander som er fast forbundet med skipet, selv om de er av en slik art at de må skiftes relativt ofte. Fast garnering i rommene, isolasjon og andre faste anlegg som står i forbindelse med skipets føring av last, omfattes således av forsikringen.

Skipet vil imidlertid til enhver tid også ha ombord en god del løse gjenstander, og man bør unnta fra kaskoforsikringen den del av løsgodset som er utsatt for særlig sterk slitasje, som derfor har kort levetid og som i praksis ofte blir solgt etter en eller noen få reiser. Slike gjenstander vil være meget vanskelige å takserer etter et havari hvor de er blitt skadet eller gått tapt. Planen henfører derfor til utstyrsforsikringen «løse gjenstander utelukkende bestemt for sikring eller beskyttelse av lasten». Det avgjørende kriterium er således om gjenstandene bare er nødvendige for at lasten skal komme frem i så god stand som mulig; i såfall tilhører de utstyret. Tjener derimot gjenstandene også skipets sikkerhet, omfattes de av kaskoforsikringen. Til utstyr som faller utenfor kaskoforsikringen må således regnes løs garnering som beskytter lasten mot fuktighet fra skipssiden, og dunnage som hindrer at de forskjellige lasteslag og kolli skader hverandre under transporten. Derimot vil kaskoforsikringen omfatte ting som luker, presenninger og løse skott som brukes ved føring av bulklast. Likeledes vil kaskoforsikringen omfatte gjenstander som mer må sees som et middel til å rasjonalisere transportvirksomheten enn som en beskyttelse for lasten, slik som gaffel-trucks til bruk i skipsrommet og containere. Slike gjenstander er forsikret når de befinner seg ombord i skipet, selv om de ved andre anledninger også brukes i andre skip.

§ 149. Gjenstander som midlertidig fjernes fra skipet.

Paragrafen er ny.

Et spørsmål som voldte adskillig tvil under herredømme av Pl. 1930, var i hvilken utstrekning kaskoforsikringen omfattet gjenstander som midlertidig er bragt på land. Problemet melder seg i mange forbindelser: ved lasting og lossing, ved rutinemessig overhaling av spesialutstyr, ved forsendelse av maskineri eller utstyr til spesialverksteder for reparasjon, ved forsendelse av utstyr fra tilvirkeren til skipet osv. Paragrafen knesetter en vidtgående «borteforsikring» i disse situasjoner.

Det er et vilkår at gjenstandene «fjernes fra skipet». De må altså ha vært ombord i hvert fall en kortere tid; nytt utstyr som er under forsendelse til skipet fra fabrikanten, omfattes derfor ikke av kaskoforsikringen. Derimot er det ikke nødvendig at vedkommende gjenstand utelukkende er knyttet til dette bestemte skip. Som nevnt under § 148 vil også containere og annet spesialutstyr for føring av last omfattes av forsikringen, selv om de også kan brukes og blir brukt i andre skip. Derimot vil felleslagre av reservedeler som rederiet holder for flere av sine skip, ikke være dekket. Her mangler den nødvendige tilknytning til det forsikrede skip, idet vilkåret at gjenstandene skal bringes ombord igjen før avgang, ikke vil være oppfylt.

Det er et vilkår at gjenstandene fjernes i forbindelse med skipets drift eller på grunn av reparasjon, ombygning e. l. Gaffeltrucks og containere som medfølger skipet vil derfor måtte erstattes av kaskoassurandøren hvis de blir ødelagt mens de befinner seg på land i forbindelse med lasting eller lossing. Derimot vil kaskoforsikringen ikke omfatte gjenstander som lagres i land mens skipet ligger i opplag, da dette ikke vil ha sammenheng med skipets drift.

Det er ikke noen grenser for hvor langt gjenstandene kan sendes, såfremt de bare skal bringes ombord igjen før avgang. En gjenstand som sendes til et spesialverksted for reparasjon, vil derfor omfattes av kaskoforsikringen såvel under transporten som under oppholdet på verkstedet.

Det er et absolutt vilkår at gjenstandene skal bringes ombord igjen før skipets avgang fra vedkommende havn. Med «avgang» må forstås det at

skipet etter fullført reparasjon tiltrer en reise. Om det, som et ledd i reparasjonsarbeidet, blir slept eller går for egen maskin til et verksted i en annen havn, vil ikke forsikringen opphøre for de gjenstander som befinner seg på land. Derimot omfatter kaskoforsikringen ikke lintøy eller reservegjenstander som er bragt på land for å vaskes eller repareres mens skipet gjør en rundreise.

§ 150. Tap som skyldes almindelig bruk.

Paragrafen er ny. Den regel den inneholder er imidlertid et uttrykk for et sentralt forsikringsrettslig prinsipp, som også måtte komme til anvendelse i forbindelse med Pl. 1930.

Paragrafen unntar fra forsikringsdekningen visse tap som ansees som regulære driftsutgifter og som derfor må bæres av rederiet. Hva som er en «normal følge av bruken av skipet og dets tilbehør» er i høy grad et skjønnsspørsmål, og bestemmelsen må tolkes på bakgrunn av de tradisjonelle løsninger. Det er på det rene at det er visse typer av skader som kaskoassurandørene hittil har avslått å erstatte og heller ikke i fremtiden vil overta. Det gjelder f. eks. skader på skipsider og lukekarmer under innlastning av «logs» (tømmerstokker) og lignende påregnelige stevedoreskader. Denslags skader, som står i sammenheng med og er en påregnelig følge av den fart sikrede bruker skipet i, dekkes ikke av forsikringen. På den annen side vil skaden være erstatningsmessig hvis f. eks. skipet under føring av en enkelt svovellast har fått omfattende og ekstraordinære tæringsskader.

§ 151. Forsikring «på fulle vilkår».

Paragrafen er ny.

At forsikringen gjelder «på fulle vilkår», vil si at sikrede har hele den normaldekning som følger av Planens regler om kaskoforsikring. Begrensninger i denne dekning må særskilt avtales. Derimot innebærer «fulle vilkår» ikke at assurandøren skal erstatte enhver skade fullt ut, idet det i normaldekningen inngår regler om til dels betydelige fradrag, jfr. §§ 186—190 og § 197. Det skal imidlertid ikke gjøres aldersfradrag uten uttrykkelig avtale, jfr. § 191, 1. ledd. På dette punkt innebærer Planen et brudd med den tidligere ordning, idet aldersfradragene etter Pl. 1930 inntrådte automatisk med mindre det var truffet avtale i motsatt retning. På den annen side er det innført et «maskinfradrag» på en fjerdepart for de teknisk pregede maskinhavarier (jfr. § 187), og en franchise som tar sikte på å eliminere oppgjør for småhvariene (jfr. § 189). Den nærmere begrunnelse for disse endringer er gitt i kommentarene til § 191.

Långiverne forlanger ofte at skipet skal være forsikret «på fulle vilkår». Rederiene må være oppmerksomme på at dette etter den nye Plan vil bety en forsikring uten aldersfradrag, og eventuelt ta opp spørsmålet om hvor omfattende dekning vedkommende långiver ønsker.

§ 152. Forsikring «kun mot totaltap» (K.m.t.).

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 80.

Når forsikringen er tegnet «kun mot totaltap», svarer assurandøren bare for totaltap overensstemmende med reglene i kapitel 11, dvs. for totalforlis, kondemnasjon m. m. Etter Pl. 1930 svarte assurandøren dessuten for de flytningsomkostninger som, sammenlagt med reparasjonsomkostningene, ville ha gjort skipet kondemnabelt. Da det etter § 163, 3. ledd også skal tas hensyn til flytningsomkostningene ved avgjørelsen av spørsmålet om skipet er kondemnabelt, er det ikke behov for en tilsvarende regel i Planen.

Når skipet bare er forsikret mot totaltap, er den logiske regel om tap ved redningsforanstaltninger at assurandøren bare svarer for slikt tap når det skyldes foranstaltninger som er satt i verk for å avverge en aktuell fare for totaltap. Dette prinsipp ble fulgt i Pl. 1930, som fastslo at assurandøren bare svarer for felleshavaribidrag og andre redningsomkostninger «når der var overhengende fare for at et totalforlis skulde inntreffe da opofrelsene fant sted». Det samme prinsipp ligger til grunn for nærværende paragraf. Prinsippet følger imidlertid av reglene i Planens kapitel 4, avsnitt 2, hvorefter assurandøren bare svarer for tap ved redningsforanstaltninger som er foretatt for å avverge tap som omfattes av forsikringen.

Når det er inntruffet et felleshavari, må man derfor spalte opp dispasjen og erstatte bidraget i den utstrekning det refererer seg til redningsforanstaltninger foretatt under fare for totalforlis. Bidrag til såkalte «common benefit»-utgifter vil aldri erstattes; mer tvilsomt kan det være med utgiftene i forbindelse med anløp av en nødhavn når skipet har fått en mindre maskinskade.

Når skipet er blitt skadet ved en felleshavarihandling (eller ved en tilsvarende handling for å redde et ballastet skip), skal skaden etter § 72 erstattes overensstemmende med reglene om partikulært tap, dersom dette oppgjør er gunstigere for sikrede. Denne regel kan ikke komme til anvendelse ved en k.m.t.-forsikring, idet det her overhodet ikke er avtalt noen erstatningsregler for skadenes vedkommende. Erstatningen vil derfor alltid bli å utregne på grunnlag av felleshavarireglene.

Forøvrig gjelder reglene i Planens almindelige del om de aksessoriske utgifter. Assurandøren svarer således for renter av erstatningen i henhold til § 86, og for omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret, jfr. § 66. For omkostninger ved sikkerhetsstillelse og saksomkostninger, jfr. §§ 64 og 65, svarer assurandøren når sikkerhetsstillelsen eller saksanlegget har sammenheng med begivenheter som ellers ville medføre ansvar, altså i første rekke i forbindelse med redningstiltak for å avverge totaltap. Omkostningene erstattes ut over forsikringssummen i samsvar med § 80.

§ 153. Forsikring «kun mot totaltap og felleshavaribidrag».

Paragrafen er ny.

Som nevnt under foregående paragraf, må man under en «ren» totaltapsforsikring spalte opp enhver dispasje og bare erstatte bidraget i den utstrekning det angår oppofrelser som er skjedd under aktuell fare for totaltap. Tilsvarende må man ved et «uegentlig felleshavari» undersøke om det var fare for totaltap da redningsforanstaltningen fant sted. Dette kompliserer erstatningsoppgjørene, og bedømmelsen av faregraden kan by på adskillig usikkerhet.

Disse vanskeligheter unngår man ved en forsikring etter nærværende paragraf. Her skal nemlig assurandøren erstatte tap ved redningsforanstaltninger i den utstrekning han ville ha gjort hvis forsikringen hadde vært tegnet «på fulle vilkår». Assurandøren svarer derfor for ethvert felleshavaribidrag som blir utlignet på skipet, og enhver oppofrelse foretatt mens skipet er i ballast, uten hensyn til om foranstaltningene tok sikte på å avverge totaltap.

Forøvrig henvises til bemerkningene til foregående paragraf.

§ 154. Forsikring «kun mot totaltap, felleshavaribidrag og kollisjonsansvar».

Paragrafen er ny.

En kaskoforsikring etter nærværende paragraf omfatter det samme som en forsikring etter foregående paragraf, med tillegg av kollisjonsansvar overfor tredjemann, jfr. Planens kapitel 13. Assurandørens ansvar for tap ved redningsforanstaltninger, saksomkostninger m. v. vil da bli utvidet tilsvarende, idet han må svare for tap som følge av foranstaltninger foretatt for å avverge en kollisjon som ville ha medført ansvar overfor tredjemann, eller for å begrense erstatningsansvaret.

§ 155. Forsikring «på strandingsvilkår».

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 81.

Bestemmelsen vil neppe få stor betydning ved den vanlige kaskoforsikring, men det er opplyst at lektene og dorrier i adskillig utstrekning blir forsikret på strandingsvilkår.

Nårværende paragraf gir den samme dekning som foregående paragraf, med tillegg av en begrenset dekning mot skader, og mot tap ved foranstaltninger som tar sikte på å avverge slike skader.

Definisjonen av «strandingstilfelle» i litra (d) knytter seg til reglene i Pl. 1930 § 81, men er klargjort og forenklet på endel punkter. Etter Pl. 1930 var det et vilkår at beskadigelsen var «opstått under et strandingstilfelle», mens det etter den nye Plan er tilstrekkelig at skaden er en følge av et slikt havari. Ved grunnstøtning er det etter Planen et vilkår at skipet ikke «kan komme av ved egen hjelp», mens Pl. 1930 krevde «usedvanlige foranstaltninger». Ved kantring er det fortsatt et vilkår at skipet skal ha lagt seg så sterkt over at mastene er kommet i vannet. Forsikringen omfatter derfor ikke de skader som oppstår på skipet hvis det krenger over, men blir holdt oppe av en kai, leker eller lignende. Derimot vil omkostningene ved å rette opp skipet måtte dekkes i et slikt tilfelle, såfremt det var på det rene at stabilitetsgrensen var overskredet og at skipet ville ha gått helt rundt hvis det ikke hadde hatt noe å støtte seg mot. Endelig var det etter Pl. 1930 for brann- og eksplosjonsskadene vedkommende satt som vilkår at det var «opstått brand ombord eller eksplosjon utenfor maskineriet». Dette innebar at brannskade såvel på skrog som maskin måtte dekkes uansett hvor brannen var oppstått, mens eksplosjonsskader ble dekket i sin helhet hvis eksplosjonen var oppstått utenfor maskineriet, men overhodet ikke hvis eksplosjonen var oppstått i maskineriet. Da hensikten med en forsikring på strandingsvilkår er å gi en billig dekning, har man unntatt de relativt hyppige og meget omfattende skader ved branner og eksplosjoner som oppstår i maskinrommet. Men for så vidt disse skader også berører skipet forøvrig, bør de dekkes. Utkastet unntar derfor «skade som volder i maskinrommet av brann eller eksplosjon som er oppstått der».

§ 156. Varigheten av reiseforsikring.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 59.

Da en kaskoforsikring som regel tegnes for et bestemt tidsrom, vil bestemmelsen ikke få stor praktisk anvendelse. Den eneste endring fra Pl. 1930 er at de frister på 28 og 7 dager som Pl. 1930 oppstilte for lossing av last og ballast, er sløyfet.

Når man skal avgjøre om lossingen «skjer med tilbørlig hurtighet», må det også tas hensyn til om sikrede har rimelig grunn til å holde lasten tilbake ombord i skipet, f. eks. for å fremtvinge betaling av frakten. Sålenge det kan sies å være et kommersielt forsvarlig ledd i reisen at lasten befinner seg ombord, vil reiseforsikringen fortsette å løpe. Derimot vil sikrede ikke kunne la skipet gå over til å fungere som mer permanent lager.

§ 157. Forlengelse av forsikringen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 60.

Når skipet ved utløpet av forsikringstiden har skader som gjør det usjødiktig, og som assurandøren er ansvarlig for, bør den gamle forsikring forlenges og den nye foreløbig suspenderes. Ellers kunne det oppstå vanskelige årsaksspørsmål hvis det inntraff nye havarier før situasjonen igjen var blitt «normalisert». Man kan også si at avviklingen av de tidligere havarier — bergning, flytning,

reparasjon etc. — medfører en tilleggsrisiko som i sin helhet bør påhvile den assurandør som er ansvarlig for havariene. Nærværende paragraf bestemmer derfor, i likhet med Pl. 1930, at forsikringen forlenges når skipet ved utløpet av forsikringstiden har erstatningsmessige skader som berører sjødyktigheten. Samtidig forskyves begynnelsestidspunktet for en eventuell ny forsikring tilsvarende.

Paragrafen får anvendelse på de fleste forsikringer som knytter seg til skipet, unntatt P. & I.-forsikringen (se henvisningene i §§ 222, 279 og 284). P. & I.-forsikringen vil som oftest være basert på kontinuerlig medlemskap i en gjensidig forening. Hvis den unntagelsesvis skulle være tegnet på årsbasis, må spørsmålet om eventuell forlengelse løses ved avtale.

Efter Pl. 1930 skulle forsikringen forlenges inntil endelig reparasjon har funnet sted. Sikrede hadde imidlertid rett til å avbryte forsikringsforholdet på et tidligere tidspunkt, med mindre skipet ved forsikringens utløp befant seg i sjøen og var i en hjelpeløs stilling; isåfall hadde assurandøren en ubetinget rett til å kreve at forsikringen skulle forlenges inntil skipet var kommet i havn. — Efter den nye Plan forlenges forsikringen automatisk inntil skipet er kommet i havn, og videre til skadene er reparert, såfremt reparasjonen blir utført på det første sted hvor den kan skje. Blir skipet i stedet flyttet til en annen havn for reparasjon, må forsikringsspørsmålet ordnes før flytningen.

Det er selvsagt et vilkår for forlengelse at skipet virkelig blir reparert. Hvis det går i opplag med ureparerte skader, må begge parter ha adgang til å avbryte forsikringsforholdet så snart det blir på det rene at forutsetningene for anvendelse av nærværende paragrafs 1. ledd ikke er til stede.

Paragrafens 2. ledd er nytt. Efter § 4 skulle den gamle forsikring vare til kl. 24 den dag reparasjonen blir ferdig, og den nye forsikring tre i kraft fra samme tidspunkt. Men hvis skipet avgår fra reparasjonshavnen tidligere på dagen, vil det være rimelig å la den nye forsikring løpe fra avgangen.

Spørsmålet om forlengelse av forsikringen melder seg også når skipet ved utløpet av forsikringstiden er forsvunnet, forlatt, rekvirert e. l., og det senere kommer til rette uten at vilkårene for å kreve totaltapserstatning er oppfylt. Dette spørsmål er regulert i § 171.

Efter § 118 kan assurandøren kreve premietillegg når forsikringen blir forlenget efter nærværende paragraf.

§ 158. Oppsigelsesrett ved konjunkturrendringer.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 61.

Retten til å si opp forsikringen når skipets verdi har forandret seg vesentlig på grunn av konjunkturrendringer, gjør et skår i prinsippet at taksten er bindende gjennom hele den avtalte forsikringstid, jfr. §§ 7 og 8. Regelen er imidlertid ytterst lite brukt i praksis. For rederiet kan det være behov for å få redusert taksten i forsikringstiden for derved å spare premie. For assurandørens vedkommende kan det vel overhodet bare komme på tale å bruke oppsigelsesretten i tilfelle hvor han har grunn til å tro at en ekstraordinært høy takst innebærer konkret fare for misbruk fra rederiets side. Oppsigelsesretten må dog kunne brukes ved opp- eller nedskrivning av den valuta som taksten er satt i.

Efter Pl. 1930 kunne den annen part avverge oppsigelsen ved å tilby at «den endrede verdi» skulle legges til grunn for forsikringen i den gjenstående del av forsikringstiden. Denne regel må åpenbart være vanskelig å praktisere, da man ikke har noe objektivt mål for hva skipet er verdt. Planen henviser derfor partene til å forhandle om spørsmålet efter oppsigelsen.

Blir forsikringen sagt opp, kan rederiet kreve en forholdsmessig reduksjon av premien i samsvar med § 121, 1. ledd.

§ 159. Assurandørens ansvar når skipet blir berget eller assistert av et annet fartøy som tilhører sikrede.

Paragrafen er ny.

Efter sjøl. § 224, 3. ledd kan bergelønn kreves selv om det bergende og det bergede skip tilhører samme reder. Regelen medfører at mannskapet kan kreve sin andel av bergelønnen efter sjøl. § 228, 2. ledd, men den innebærer sannsynligvis også at rederiet kan kreve bergelønn av sin assurandør. Det er imidlertid grunn til å uttale regelen uttrykkelig i Planen.

Såvel sjølovens som Planens regel gjelder bare når bergningen blir utført av et fartøy. Sikrede kan derfor ikke kreve bergelønn hvis han selv redder sitt eget skip på annen måte, f. eks. ved å bruke en kran på land. Derimot vil hans tap og omkostninger i denne forbindelse selvsagt måtte erstattes efter de almindelige regler om tap ved redningsforanstaltninger.

§ 160. Reduksjon av ansvaret på grunn av kasko-interesseforsikring.

Paragrafen tilsvare Kaskopolisen E.

En kasko-interesseforsikring er i realiteten en kaskoforsikring mot totaltap som tegnes med en særskilt takst på toppen av den ordinære kaskoforsikring. Det er flere grunner til at kaskoassurandørene ønsker å begrense adgangen til å tegne kasko-interesseforsikringer. Dels skyldes det ønsket om å få en adekvat premie under kaskoforsikringen, og dels den moralske risiko ved en for høy forsikringssum. Et medvirkende moment er også at man ved avgjørelsen av om skipet er kondemnabelt, bare skal ta hensyn til taksten under kaskoforsikringen; blir meget av dekningen overført til kasko-interesseforsikring, vil kondemnasjonsgrensen i realiteten bli tilsvarende senket.

Efter Kaskopolisen var det «tillatt» å tegne interesseforsikring for et samlet beløp av inntil 25 % av kaskotaksten, men Kaskopolisen ga ikke assurandøren noen reaksjon når rederiet tegnet høyere interesseforsikringer enn tillatt. Derimot ble efter Kasko-interessepolisen E hele forsikringen ugyldig hvis det for rederiets regning var tegnet interesseforsikringer for beløp som tilsammen oversteg 25 % av kaskotaksten.

Den adekvate håndhevelse av forbudet mot å tegne interesseforsikring for mer enn 25 % av kaskotaksten, må være å skjære bort den overskytende del av kasko-interesseforsikringen og redusere assurandørens ansvar forholdsmessig hvis det er tegnet flere interesseforsikringer som tilsammen overstiger grensen. Denne regel er kommet til uttrykk i § 223. Imidlertid kan det tenkes at interesseforsikringene ikke er tegnet på Planens vilkår, og derfor ikke rammes av denne reduksjonsregel. I slike situasjoner trenger også kaskoassurandøren en reaksjon mot overtredelse av forbudet, nemlig en rett til å redusere ansvaret i den utstrekning sikrede får utbetalt beløp under sine interesseforsikringer som overstiger 25 % av taksten ved kaskoforsikringen.

Forbudet i Kaskopolisen E gjaldt tegning av forsikringer på «kasko-interesse, fraktinteresse og lignende interesser». Efter Planen er gjenstanden for en frakt-interesseforsikring definert på en slik måte at forsikringen bare kan tegnes når sikrede har økonomiske interesser i driften av skipet som ikke vil dekkes av en kasko- og kasko-interesseforsikring, jfr. § 277. Når først disse vilkår er oppfylt, er Planens bestemmelser ikke til hinder for at sikrede tegner en tilsvarende frakt-interesseforsikring uten hensyn til størrelsen av takstene under henholdsvis kasko- og kasko-interesseforsikringen.

Derimot må regelen i nærværende paragraf få tilsvarende anvendelse hvis sikrede, uten å bruke Planens vilkår (f. eks. i utlandet), har tegnet en interesseforsikring som ikke kaller seg kasko-interesseforsikring, men som ikke knytter seg til noen slik forventning om fremtidig inntekt som angitt i § 277.

Kapitel 11. Totaltap.

§ 161. Totalforlis.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 70 A og B nr. 1.

Bestemmelsen omfatter både det egentlige forlis og den såkalte «reparasjonsumulighet». Det er klart at det vil være en jevn overgang fra det absolutte tap (skipet er sunket på så dypt vann at man ikke kan nå det) til tilfelle hvor det er et økonomisk vurderingsspørsmål om man skal foreta bergning og reparasjon eller ikke. Denne vurdering vil være basert på en sammenligning mellom de sannsynlige bergnings- og reparasjonsomkostninger og kaskotaksten. Hvis kaskotaksten er høy, kan det under spesielle konjunkturførhold tenkes at man så godt som kan bygge et nytt skip rundt restene av det gamle, uten at disposisjonen blir ulønnsom for assurandøren. Etter nærværende paragraf skal imidlertid den rent økonomiske vurdering av reparasjonsspørsmålet også suppleres med en teknisk. At skipet «ikke kan bli reparert», innebærer at det må ansees ødelagt i egenskap av skip, slik at en reparasjon vil fortone seg som teknisk sett meningsløs. «Reparasjon» vil i denne forbindelse si en reparasjon som oppfyller vilkårene etter § 173, altså en reparasjon som bringer skipet tilbake i den stand det var før skaden inntraff, og som man kan regne med vil holde.

Efter Pl. 1930 skulle spørsmålet om det er teknisk mulig å «reparere» skipet, avgjøres ved et særskilt skjønn, på samme måte som spørsmålet om skipet er kondemnabelt. Av grunner som det vil bli gjort rede for under § 163, har Planen avskaffet skjønn i begge disse situasjoner. Spørsmålet om det teknisk sett er mulig å reparere skipet, er derfor et vanlig bevissspørsmål som i siste instans må forelegges domstolene.

Når et totalforlis foreligger, kan sikrede etter § 62 kreve utbetalt forsikringssummen, dog ikke utover forsikringsverdien. Når denne er definert som «interessens fulle verdi ved forsikringens begynnelse», jfr. § 7, vil den ikke påvirkes av de skader skipet får i forsikringstiden, og sikrede har følgelig krav på hele kaskotaksten, uten hensyn til de ureparerte skader som skipet måtte være påført ved tidligere havarier. At sikrede ikke også kan kreve særskilt erstatning for slike skader, er helt på det rene; ellers ville han oppnå en ugrunnet berikelse på assurandørens bekostning. For de ureparerte skaders vedkommende oppstår imidlertid spørsmålet om den assurandør som har utbetalt erstatning for totaltapet, har regress til den assurandør som ville ha vært ansvarlig for reparasjonsomkostningene hvis reparasjonen var kommet til utførelse. Dette spørsmål var ikke klart løst i Pl. 1930. Det utviklet seg imidlertid en praksis som kan karakteriseres ved stikkordet «totaltap oppsluker partiell skade», jfr. Rein i ND 1949.175 flg. Således ble det i 1943 inngått en avtale mellom kaskoassurandørene mot henholdsvis sjøfare og krigsfare om at den assurandør som hadde utbetalt erstatning for totaltap, ikke skulle ha noe regresskrav for ureparerte skader som skyldtes det annet farekompleks. Det samme prinsipp er blitt fulgt når skipet ved forliset har ureparerte skader som skriver seg fra et tidligere forsikringsår. Planen stadfester denne praksis, jfr. nærværende paragrafs 2. ledd og § 173, 2. ledd, hvorefter assurandørens ansvar for reparasjonsomkostninger normalt først oppstår når reparasjonen er utført.

Prinsippet at «totaltap oppsluker partiell skade», kan synes å medføre en uventet fordel for den tidligere assurandør som var ansvarlig for de ureparerte skader, eventuelt for sikrede dersom skadene ikke var dekket ved forsikring. Men i forholdet mellom assurandørene er det i virkeligheten bare tale om en intern utligning, som i det lange løp hverken vil føre til vinning eller tap for den enkelte assurandør. Det er også sterke praktiske hensyn som taler for ordningen. Det vil ofte være meget vanskelig å bringe det nøyaktige omfang av skaden på det rene etter at skipet er gått tapt. En regel om at en del av ansvaret tilsvarende skaden

skulle føres tilbake til en tidligere assurandør, ville derfor lett gi opphav til tvist mellom assurandørene. Til fordel for den foreslåtte regel taler også at den har vært akseptert av assurandørene som en nødvendig konsekvens av reglene i Pl. 1930, uten at rimeligheten av ordningen har vært diskutert.

Har sikrede dekningskrav mot tredjemann i forbindelse med de ureparerte skader, tilfaller disse krav den assurandør som utbetaler erstatning for totaltapet.

§ 162. Bergningsforsøk.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 67, jfr. Kaskopolisen A 6.

Paragrafen utgjør et nødvendig supplement til foregående paragraf og regulerer forholdet når skipet er forlist under slike omstendigheter at det er uvisst om det kan bli berget. Planen svarer i alt vesentlig til reglene i Pl. 1930. Påbudet om at bergningsarbeidet må påbegynnes innen en rimelig frist, er imidlertid strøket, da denne frist ikke har noen selvstendig betydning ved siden av fristen på 6 henholdsvis 12 måneder for gjennomføring av bergningen. Fristforlengelsen «hvis skibet befinner sig på floder eller innsjøer hvor lav vannstand hindrer bjergningen», er sløffet som upraktisk. I stedet for en generell fristforlengelse når skipet er forlatt «i de arktiske og antarktiske farvann», skal efter Planen fristen forlenges med den tid som går tapt på grunn av isvanskeligheter, dog ikke utover 6 måneder.

Kaskopolisen A 6 inneholdt visse modifikasjoner av fristen under hensyn til polisens bestemmelser om begrensnings av fartsområdet og fartstilleggspremie. Eventuelle detaljbestemmelser av denne art må også for fremtiden inntas i politen.

§ 163. Kondemnasjon.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 70 B—E.

Reglene om kondemnasjon er endret på flere punkter. De finnes i Planens §§ 163 til 166. De tidligere regler var i korthet følgende:

De materielle kondemnasjonsvilkår var efter Pl. 1930 § 70 B nr. 2:

- (a) at vrakverdien + bruttoparasjonsomkostningene oversteg skipets verdi i reparert stand, og
- (b) at bruttoparasjonsomkostningene utgjorde minst 75 % av skipets verdi i reparert stand.

Det krevdes med andre ord både at reparasjon ville være en ulønnsom investering, og at skipet var minst 3/4 ødelagt. Hvis kaskotaksten var høyere enn skipets verdi i reparert stand, skulle den brukes i stedet for verdien; dette for å forhindre at rederen oppnådde kondemnasjon på grunnlag av en lav skipsverdi og derefter fikk utbetalt en høyere takst som erstatning.

Man skulle bare ta hensyn til «skader som er en følge av de farer forsikringen omfatter». Rekkevidden av denne bestemmelse var uklar i flere retninger. Det var jo på det rene at man ikke skulle ta hensyn til skade som ikke omfattes av forsikringen, f. eks. fordi den skyldtes rust eller slitasje. Men det var ikke klart om hele skaden måtte være oppstått ved samme havari, eller om sikrede hadde adgang til «å samle opp» skader fra flere havarier og bruke dem som grunnlag for kondemnasjon. Hvis det havari som ga opphav til et krav om kondemnasjon skyldtes et samvirke mellom krigs- og sjøfare, var også reglene i Pl. 1930 lite tilfredsstillende. Efter ordlyden måtte sikrede fremsette særskilt kondemnasjonskrav mot henholdsvis krigs- og sjøassurandøren, og kunne bare påberope den andel av skaden som vedkommende assurandør skulle ha dekket. I praksis tok man imidlertid ikke Pl. 1930 på ordet, men avgjorde kondemnasjonsspørsmålet på grunnlag av den samlede skade.

De reparasjonsomkostninger som skulle medregnes, var bare utgiftene ved selve reparasjonsarbeidet. Det ble ikke tatt hensyn til utgiftene ved å flytte skipet til verksted, og heller ikke til en eventuell bergelønn som ville påløpe før man fikk skipet tilgjengelig. At det ikke skulle tas hensyn til flytningsomkostningene i kondemnasjonsformelen, medførte bl. a. at k.m.t.-assurandøren måtte pålegges et særskilt ansvar for de flytningsomkostninger som, tillagt de relevante reparasjonsomkostninger, ville ha gjort skipet kondemnabelt.

De prosessuelle regler bygget på det syn at kondemnasjon skulle skje ved et rettslig eller privat skjønn, som «erklærte» skipet for å være kondemnabelt. Men rettskraften av dette skjønn var i virkeligheten illusorisk. Assurandøren kunne nemlig, selv etter at skipet var kondemnert ved rettslig skjønn, la innhente anbud på reparasjonsomkostningene, og få vrakets verdi fastsatt ved å sette det til auksjon.

Planen bryter med det tidligere system på en rekke punkter og innebærer i noen grad en tilnærming til de engelske regler. Hovedtrekkene i Planen er at det formelle kondemnasjonsskjønn er avløst av en fri bevisbedømmelse, kondemnasjonsspørsmålet skal avgjøres etter en vurdering av alle skader som skipet har, det skal tas hensyn til alle utgifter som må antas å ville påløpe i forbindelse med flytning og reparasjon av skipet etter det øyeblikk da sikrede fremsetter begjæring om kondemnasjon (dog ikke bergelønn), vrakverdien går ut av kondemnasjonsformelen, og kondemnasjonsgrensen er hevet til 80 % av kaskotaksten. Reglene vil bli nærmere begrunnet i tilknytning til de enkelte paragrafer.

Nærværende paragraf inneholder hovedreglene om de materielle kondemnasjonsvilkår. De går ut på at skipet skal ansees kondemnabelt, og sikrede ha krav på erstatning for totaltap, når omkostningene ved å reparere skipet vil utgjøre minst 80 % av forsikringsverdien. Hvis skipet er undertaksert, slik at dets virkelige verdi i reparert stand er høyere enn taksten, skal den virkelige verdi legges til grunn. Ved at man skal bruke den høyeste av de to verdier, oppnår man dels at sikrede ikke får lettere adgang til kondemnasjon ved å sette en særlig lav takst, og dels at sikrede ikke kan oppnå kondemnasjon over en lav omsetningsverdi og derefter få utbetalt den høyere takst. En kondemnasjonsgrense på 80 % av taksten har også den svenske sjøforsikringsplan, mens grensen etter engelsk rett ligger på 100 %. Hevningen fra 75 % etter Pl. 1930 innebærer neppe noen reell skjerpelse av vilkårene, idet det etter Planen også skal tas hensyn til flytningsutgifter.

Efter Pl. 1930 skulle det foretas to beregninger: om vrakverdien + reparasjonsomkostningene oversteg skipets verdi i reparert stand (ev. kaskotaksten), og om reparasjonsutgiftene utgjorde minst 75 % av skipets verdi (ev. kaskotaksten). Etter Planen bortfaller den beregning hvor vrakverdien inngår. Vrakverdien er en usikker størrelse og vil avhenge av hva man skal bruke vraket til. Med sikte på opphugning vil den vel kunne fastlegges noenlunde sikkert på grunnlag av skrapjernprisen, men hvis det er mulighet for å reparere skipet, vil vrakverdien i høy grad påvirkes av verdien av det reparerte skip og de påregnelige reparasjonsomkostninger. Planen stemmer på dette punkt med engelsk rett, jfr. I.T.C. Hulls, nr. 17, 1. ledd.

Reglene i paragrafens 2. ledd, 2. pkt. regulerer det ikke særlig praktiske tilfelle at det er tegnet flere kaskoforsikringer mot samme fare med forskjellig takst, f. eks. ved at rederen etter en konjunkturoppgang setter en ny høyere takst på skipet og tegner en tilleggsforsikring på differansen mellom den gamle og den nye takst. I så fall skal den høyeste av takstene legges til grunn. Stillingen når det er forskjellige takster ved forsikringene mot henholdsvis sjøfare og krigsfare, er regulert i § 164, 2. ledd.

Når skipet blir kondemnert, forfaller ikke bare kaskoforsikringen, men også kasko-interesseforsikringen, til utbetaling. Som nevnt under § 160 må kasko-interesseforsikringen ansees som en kaskoforsikring mot totaltap som

stattet av den eller de assurandører som hadde en andel av forsikringen da skaden oppsto, men som senere var trådt ut av forsikringsforholdet. Når man ved avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet skulle ta hensyn til skader som skrev seg fra flere forsikringsår, måtte man derfor vurdere særskilt omkostningene ved reparasjon av hvert års skader.

Man er kommet til at det ikke kan være nødvendig å komplisere erstatningsoppgjørene ved kondemnasjon så sterkt. Også her skal derfor hovedregelen i § 161, 2. ledd komme til anvendelse, og kaskotaksten utbetales i sin helhet av den assurandør som er ansvarlig for det havari som utløser kondemnasjonen.

Kondemnasjonen er basert på en skjønnsmessig vurdering av de fremtidige utgifter som vil påløpe i forbindelse med en fullstendig reparasjon av skipet. Utgangspunktet for vurderingen er skipet i den stand og på det sted hvor det befinner seg i det øyeblikk sikrede fremsetter begjæring om kondemnasjon. Det skal altså ikke tas hensyn til omkostninger som allerede er investert, f. eks. i forbindelse med midlertidige reparasjoner, mens man på den annen side skal ta hensyn til alle påregnelige omkostninger som det må antas vil påløpe før skipet er fullt reparert. Man skal dog ikke ta hensyn til bergelønn, jfr. nedenfor.

Omkostningene «ved flytning og reparasjon» omfatter for det første alle omkostninger som assurandøren ville bli ansvarlig for dersom reparasjonen ble utført.

Men det skal også tas hensyn til slike utgifter i forbindelse med reparasjonen som sikrede må bære selv, f. eks. i form av aldersfradrag eller franchise, eller fordi vedkommende skade er særskilt unntatt fra dekningen, f. eks. med hjemmel i § 176 (b) og (d)—(n). Derimot skal det ikke tas hensyn til omkostninger som ikke direkte refererer seg til flytning, reparasjon og lignende foranstaltninger. Det skal således ikke tas hensyn til sikredes almindelige driftsutgifter vedrørende skipet i den tid reparasjonen varer, jfr. § 176 (a), og heller ikke til utgifter som nevnt i samme paragrafs litra (c). Ved beregningen av de sannsynlige omkostninger skal prisene på det tidspunkt da kondemnasjonsbegjæringen ble fremsatt, legges til grunn. Hvis det blir aktuelt å ta hensyn til skipets omsetningsverdi i reparert stand, er det også verdiforholdene på dette tidspunkt som blir avgjørende, jfr. paragrafens 3. ledd, 1. pkt.

Regelen at det skal tas hensyn til flytningsomkostningene, representerer en nydannelse i forhold til Pl. 1930. Derved oppnår man at avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet hviler på et mer realistisk grunnlag enn tidligere, da ute-lukkende skipets skader var avgjørende, uansett hvor det befant seg. Det er innlysende at kondemnasjonsspørsmålet reelt sett vil stille seg vesentlig anderledes for et skadet skip som befinner seg i en havn f. eks. i Island, enn for et skip med tilsvarende skader som befinner seg i en havn med gode reparasjonsmuligheter.

Skulle man følge denne tankegang helt ut, ville man også måtte ta hensyn til den bergelønn som man må regne med vil påløpe før skipet kan bli bragt til verksted. Men det vil alltid være meget vanskelig på forhånd å anslå bergelønnen, og dette ville innføre et alvorlig usikkerhetsmoment i kondemnasjonsformelen. Dertil kommer at man vanskelig kan få undersøkt skadene på en forsvarlig måte så lenge skipet ikke er berget. Etter Planen skal det derfor ikke tas hensyn til en bergelønn som vil påløpe før eventuell flytning og reparasjon. Sondringen mellom «bergelønn» og slike utgifter som skal medregnes, særlig flytningsutgifter, må trekkes ut fra almindelige, sjørettslige kriterier. Ved bergning vil det ofte være avtalt «no cure — no pay», og størrelsen av vederlaget vil som regel være holdt åpent. Dette kan imidlertid ikke være avgjørende. Etter omstendighetene må det kunne foreligge «bergelønn» i nærværende paragrafs forstand selv om vederlaget er endelig fastsatt på forhånd eller skal erlegges etter regning, og selv om bergeren ikke har risikoen for at skipet går tapt under arbeidet. Det avgjørende må være den situasjon skipet befant seg i da bergeren fikk oppdraget.

At bergelønnen ikke inngår i kondemnasjonsformelen, utelukker selvsagt ikke at assurandøren faktisk må ta hensyn også til bergelønnen hvis sikrede fremsetter krav om totaltapserstatning (eventuelt kondemnasjon) før skipet er berget. Ønsker assurandøren i et slikt tilfelle å berge skipet, må han gå frem etter § 162. Betydningen av at det ble fremsatt kondemnasjonsbegjæring allerede mens skipet lå på strandingsstedet, ligger i at det er dette tidspunkt som blir avgjørende for vurderingen av utgiftene og omsetningsverdien.

Når skipet er forsikret «kun mot totaltap», kunne det etter Pl. 1930 tenkes at sikredes utgifter i forbindelse med reparasjonen oversteg kondemnasjonsgrensen, men at skipet allikevel ikke var kondemnabelt. Dette skyldes at utgiftene ved flytning til reparasjonsverksted ikke ble medregnet i kondemnasjonsformelen. Pl. 1930 § 70 C b påla derfor assurandøren ved k.m.t.-forsikringer å betale flyttingsomkostningene i den utstrekning de oversteg kondemnasjonsgrensen. Noen tilsvarende regel behøves ikke i den nye Plan.

Efter § 173, 4. ledd har assurandøren under visse forutsetninger adgang til å nekte å erstatte de fulle omkostninger ved en reparasjon som bringer skipet tilbake i sin tidligere stand. Men han må da i stedet yde særskilt erstatning for verdiforringelsen ved at skipet ikke blir fullstendig reparert. Hvis skipets skader er av den art at assurandøren kunne ha brukt denne adgang, er det et spørsmål om man ved avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet skal ta hensyn til den erstatning for verdiforringelse som assurandøren ville ha måttet betale. Man kom imidlertid til at en slik regel kunne virke uheldig. Det kunne bl. a. føre til at en skjønsmessig utmålt erstatning for ødelagte kunstverk eller dekorasjoner ble det avgjørende beløp som bragte reparasjonsomkostningene over kondemnasjonsgrensen. Det kan også anføres at når vedkommende skade ikke berører sjødyktigheten og derfor overhodet ikke behøver repareres, ville det være mindre rimelig å la den telle med når man på et realistisk grunnlag skal avgjøre om skipet økonomisk sett er «reparasjonsverdig». Denne oppfatning er kommet til uttrykk i nærværende paragrafs 4. ledd, siste pkt.

Spørsmålet om skipet er kondemnabelt, er et faktisk spørsmål som må avgjøres etter vanlige bevisregler. Planen gir ikke hjemmel for noen særlig prosessmåte for avgjørelsen. Kan ikke spørsmålet bli løst ved forhandlinger, vil det måtte forelegges domstolene, jfr. også § 87, 3. ledd.

§ 164. Kondemnasjon ved samvirke mellom flere farer.

Paragrafen regulerer stillingen når det havari som utløser kondemnasjonen, delvis skyldes farer som ikke omfattes av forsikringen, jfr. §§ 20, 21 og 23. Forholdet kan være at sikrede har overtrådt sikkerhetsforskrifter eller sendt skipet til sjøs i usjødyktig stand og at assurandøren av denne grunn bare svarer delvis for havariet, eller at havariet skyldes et samvirke mellom krigs- og sjøfare under slike omstendigheter at likedelingsreglen i §§ 21, 2. pkt. eller 23 skal anvendes. I slike tilfelle svarer assurandøren bare for en forholdsmessig andel av totaltapserstatningen. Skal ansvaret deles mellom assurandørene mot henholdsvis krigs- og sjøfare, vil hver av dem betale halvparten av taksten under vedkommende forsikring.

I praksis tegnes ofte forsikringen mot krigsfare med høyere takst enn den ordinære kaskoforsikring. Med sikte på samvirketilfellene bestemmer paragrafens 2. ledd at man skal legge taksten ved forsikringen mot sjøfare til grunn ved avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet.

§ 165. Begjæring om kondemnasjon.

Efter Pl. 1930 § 70 E kunne assurandøren ikke begjære skipet kondemnert. Han kunne således ikke på et oppgående marked spekulere i å utbetale forsikringssummen og overta et skadet skip med sikte på reparasjon og salg. Regelen

er opprettholdt i Planen, jfr. nærværende paragrafs 1. ledd, som må fortolkes antitetisk.

På den annen side må assurandøren beskyttes mot at sikrede forlanger skipet reparert til tross for at det i virkeligheten er kondemnabelt. Etter § 180 er assurandørens ansvar for reparasjonsomkostningene i et slikt tilfelle begrenset til det beløp han hadde måttet betale hvis skipet var blitt kondemnert, altså forsikringssummen med fradrag av vrakverdien.

Hvis sikrede ønsker kondemnasjon, må han etter Planen fremsette begjæring uten ugrunnet opphold etter at skipet er berget og han har hatt adgang til å besikte skadene. Han kan ikke holde spørsmålet åpent og se hvordan konjunkturerne utvikler seg. Tar han ikke standpunkt, vil han bare ha rett til erstatning etter reglene om skade, jfr. her bl. a. assurandørens adgang til å begrense sitt ansvar for reparasjonsomkostningene etter § 180. Dette gjelder dog ikke når skipet i virkeligheten er så sterkt skadet at det må ansees for totalforlist, jfr. bemerkningene til § 161, 1. ledd. I så fall gjelder det ingen frist for sikredes rett til å kreve totaltapserstatning (bortsett fra de vanlige foreldelsesregler).

Men kondemnasjonsbegjæringen er på den annen side ikke et bindende tilbud til assurandøren som denne kan påberope seg. Etter paragrafens 1. ledd kan derfor begjæringen tilbakekalles sålenge den ikke er akseptert av assurandøren. Er det derimot kommet i stand en endelig avtale om kondemnasjon, er dermed begge parter bundet.

Inntil man har fått berget skipet og sikrede har hatt adgang til å besikte skadene, vil det ofte være uvisst om kondemnasjon vil bli begjært. Det ville være meget uheldig om sikrede i denne periode skulle stille seg passiv til bergningsarbeidet av frykt for at en aktiv holdning ville bli tolket som en frafallelse av retten til å kreve kondemnasjon. Paragrafens 2. ledd fastslår derfor at det ikke skal ansees som en godkjennelse eller oppgivelse av retten til kondemnasjon at en av partene berger eller unnlater å berge skipet.

§ 166. Flytning av skipet.

Etter Pl. 1930 § 70 C a kunne assurandøren «forsøke å få kondemnasjonen opphevet ved å flytte skibet til et annet sted». Tankegangen var at reparasjonsomkostninger og skipspriser kan stille seg gunstigere på det nye sted, slik at et nytt kondemnasjonsskjønn vil falle ut til assurandørens fordel.

En regel av denne art vil ikke passe inn i systemet i Planen. Den vil heller ikke være til noen vesentlig hjelp for assurandøren, da man i dag som regel kan innhente anbud på reparasjonsomkostningene fra verksteder over hele verden, uansett hvor skipet ligger. Men forutsetningen for at man kan stole på anbudene, er at skipets skader er blitt undersøkt på forsvarlig måte, f. eks. i dokk. Assurandøren bør derfor ha en ubetinget rett til å forlange skipet flyttet dit han ønsker for å få utført en forsvarlig besiktelse. Kravet må fremsettes raskt; assurandøren bør ikke senere under forhandlingene med sikrede kunne forhale disse gjennom et krav om flytning for ytterligere besiktelse. Assurandøren må derfor undersøke skipet så snart det er berget, og ta stilling til hva slags besiktelse han vil ha foretatt.

En flytning for besiktelse etter nærværende paragraf foretas som et forvarstrekk av en assurandør som er blitt presentert for et krav om totaltapserstatning. Hvis skipet blir kondemnert, tross den nye besiktelse, vil assurandøren bære risikoen for alt tap som oppstår etter havariet, jfr. § 172 og kommentarene til denne bestemmelse. Og selv om kondemnasjonen blir avverget gjennom flytningen, vil det ikke være rimelig å pålegge de andre assurandørene en ubetinget plikt til å bære risikoen under et såvidt risikabelt foretagende. Etter § 43 kan derfor en assurandør som ikke har godtatt

flytningen, begrense sitt ansvar for så vidt angår tap som inntreffer under denne. Og etter nærværende paragrafs 2. ledd skal den assurandør som foranstalter flytningen, ikke bare bære omkostningene, men også risikoen for ethvert tap som oppstår under eller som følge av flytningen, og som ikke dekkes av andre assurandører.

Den assurandør som krever skipet flyttet, vil således bære risikoen for tap som ellers skulle ha vært dekket av andre assurandører (f. eks. krigsskade eller ubegrenset erstatningsansvar overfor tredjemann). I forholdet til sikrede bærer han også risikoen for tap som normalt ville ha vært uforsikret. I praksis vil dette bety at assurandøren må tegne de nødvendige tilleggsforsikringer under flytningen. Er risikoen av en slik art at den ikke kan avdekkes, er dette i seg selv en indikasjon på at flytningen ikke bør gjennomføres.

De omkostninger som påløper under flytningen og besiktelsen, må regnes med ved avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet, da de er påløpt etter at kondemnasjonsbegjæringen ble fremsatt, jfr. § 163, 4. ledd. Derimot medregnes ikke et eventuelt ansvar overfor tredjemann som oppstår under flytningen. Blir skipet skadet, må det tas hensyn til denne skade såfremt sikrede fremsetter ny formell kondemnasjonsbegjæring etter at skaden er oppstått. Det er da reparasjonsprisene på dette tidspunkt som blir avgjørende for vurderingen av samtlige skipets skader, jfr. § 163, 4. ledd, 2. pkt.

§ 167. Krigsassurandørens ansvar for fjernelse av krigsvrak.

Paragrafen tilsvare Krigskaskopolisen § 9.

Når skipet er forlist som følge av krigsfare, er det krigskaskoassurandøren og ikke P. & I.-assurandøren som svarer for vrakfjernelsesansvaret, jfr. § 230. Nærværende paragraf innebærer et unntak fra refusjonsregelen i § 104, 1. ledd. Når ansvaret for forliset blir delt etter § 21, må også et eventuelt ansvar for vrakfjernelse deles mellom P. & I.- og krigskaskoassurandøren.

§ 168. Forsvunnet og forlatt skip.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 71 nr. 1 og nr. 2, jfr. Kaskopolisen A 6, og FAL § 71, 1. ledd.

Planen svarer stort sett til Pl. 1930, men reglene er en del forenklet. Med de nuværende kommunikasjonsmidler til sjøs vil bestemmelsen i første ledd ikke få stor praktisk betydning, idet sikrede som regel vil kunne kreve totaltapserstatningen utbetalt på et tidligere tidspunkt etter § 170.

§ 169. Beslagleggelse, rekvisisjon, sjørøveri.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 72 nr. 1 og 2, Krigskaskopolisen § 4 og FAL § 72.

Planen svarer til Pl. 1930, men fristen etter 1. og 2. ledd er forlenget fra 4 til 6 måneder. Etter Krigskaskopolisen § 4 nr. 1 var fristen 12 måneder når skipet er fratatt eieren ved forføyninger av statsmakter. Hvis denne frist ønskes opprettholdt i krigsforsikringen, må det treffes særskilt bestemmelse i polisen.

Pl. 1930 § 72 nr. 1, 2. ledd sa uttrykkelig at reglene ikke kommer til anvendelse hvis skipet blir holdt tilbake til sikkerhet for sikredes gjeld. Etter Planen følger dette av § 15 (c) og § 16, 2. ledd, som unntar «manglende betalingsvne» fra farefeltet.

Uttrykket «lignende rettsstridig inngrep» i paragrafens 2. ledd tar sikte på tyveri. Etter § 16, 1. ledd (d) dekkes risikoen for sjørøveri av krigsassurandøren. Tyveririsikoen vil derimot normalt dekkes av assurandøren mot sjøfare,

jfr. dog ND 1945.53 NV I g l a n d, hvor fartøyet var tatt av gutter som aktet seg til England under okkupasjonen. Ut fra motivet til inngrepet ble ansvaret pålagt krigsassurandøren.

Paragrafens siste ledd er hentet fra Krigskaskopolisen § 4 nr. 2, 1. pkt.

Det er bare sikrede som kan fremsette krav om totaltapserstatning; assurandøren kan ikke ved utløpet av fristen forlange at skipet skal ansees tapt. Under en krig med sterkt stigende skipspriser kan sikrede ha interesse av å holde spørsmålet åpent og håpe på at skipet skal bli levert eller erobret tilbake. Etter § 171 skal forsikringen i slike tilfelle forlenges i inntil 2 år fra utløpet av forsikringstiden, dog uten premie så lenge sikrede er uten rådighet over skipet, jfr. § 118, 2. ledd.

§ 170. Felles bestemmelser om skip som er forsvunnet, forlatt eller fratatt sikrede.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 71 nr. 3 og § 72 nr. 1, 1. ledd, 2. pkt. og nr. 3.

Regelen i paragrafens 1. ledd vil få adskillig praktisk betydning, f. eks. når skipet er forsvunnet og man finner vrakgods fra det innen utløpet av fristen, eller det er beslaglagt av fremmed statsmakt og beslaget blir stadfestet ved endelig priserettsdom.

Etter Pl. 1930 § 71 nr. 3 og § 72 nr. 3 kunne krav på erstatning for totaltap ikke fremsettes etter at skipet er kommet til rette eller er blitt frigitt. Dette behøver ikke sies uttrykkelig. Det er selvsagt at skipet må være «forsvunnet», «forlatt . . . uten at man kjenner dets senere skjebne» eller «fratatt sikrede ved inngrep av fremmed statsmakt» på det tidspunkt da begjæringen om totaltapserstatning blir fremsatt, og dette vil ikke være tilfellet dersom skipet allerede er kommet til rette eller er blitt frigitt. Derimot trenges en regel for det tilfelle at vilkårene er oppfylt og krav om totaltapserstatning fremsatt, men skipet deretter kommer til rette eller blir frigitt før erstatningen er utbetalt. Etter paragrafens 2. ledd kan assurandøren i et slikt tilfelle ikke avslå begjæringen med den begrunnelse at skipet er kommet til rette eller er blitt frigitt. At sikrede fremsetter begjæringen, vil ofte ha sammenheng med at han treffer andre disposisjoner for å skaffe seg et nytt skip. Han bør derfor i og med begjæringen ha ervervet en ugjenkallelig rett til totaltapserstatning.

§ 171. Forlengelse av forsikringen når det er uvisst om erstatning kan kreves etter §§ 168 og 169.

Paragrafen er ny.

Hvis skipet ved utløpet av forsikringstiden er forsvunnet, forlatt eller rekvirert, og det senere kommer til rette igjen uten at sikrede har fått rett til erstatning for totaltap, vil det være rimelig å forlenge alle forsikringer som knytter seg til skipet etter tilsvarende regler som når skipet har alvorlige skader, jfr. § 157. Det vil åpenbart være mest praktisk å la assurandørene i det forsikringsår som utløper, svare for de skader skipet viser seg å ha når det igjen kommer til rette. Ellers måtte man fastslå det nøyaktige tidspunkt da disse skader oppsto, noe som kan være vanskelig eller umulig. Dessuten vil sikrede sjelden ha tegnet nye forsikringer i et slikt tilfelle.

Her må man imidlertid være oppmerksom på reglene i §§ 41, 1. og 2. ledd og 16, 3. ledd, hvorefter forsikringen mot sjøfare suspenderes når skipet blir rekvirert av fremmed statsmakt, og krigsassurandøren overtar den fulle risiko under rekvisisjonen. Ved rekvisisjon er det derfor bare krigsforsikringen som forlenges etter reglene i nærværende paragraf.

Når en abandonfrist utløper, får sikrede rett, men ikke plikt, til å kreve erstatning for totaltap. Etter Planen kan han holde spørsmålet åpent så lenge han ønsker, inntil han får skipet tilbake eller det eventuelt på et senere tidspunkt

blir på det rene at skipet er gått definitivt tapt for ham. Etter § 118, 2. ledd skal han ikke betale premie for tidsrommet fra utløpet av den avtalte forsikringstid og til han igjen får rådighet over skipet. Det er imidlertid fastslått at den gamle forsikring ikke skal forlenges utover 2 år fra utløpet av forsikringstiden, jfr. nærværende paragrafs 2. ledd. Får sikrede skipet tilbake på et senere tidspunkt, kan han derfor ikke kreve erstatning for dets skader uten å føre bevis for at de oppsto mindre enn to år etter utløpet av den opprinnelige forsikring. Og han må tegne ny forsikring for å være dekket mens skipet blir bragt i havn og skadene reparert.

Etter § 169, 3. ledd, som bygger på Krigskaskopolisen § 4 nr. 2, er abandonfristen 2 år ved beslagleggelse og bruksrekvisisjon av fremmed statsmakt. Hvis rekvisisjonen skjer i slutten av forsikringsåret, vil en forlengelse etter nærværende paragraf ikke strekke seg særlig utover abandonfristen. Hvis sikrede ønsker å holde spørsmålet om totaltap åpent i noen tid, vil han derfor snart måtte ordne med en ny forsikring med sikte på muligheten for tilbakelevering. Om det er behov for en ytterligere forlengelse av den opprinnelige forsikring i dette tilfelle, er et spørsmål som eventuelt må vurderes ved utarbeidelsen av vilkårene for krigsforsikringen.

Nærværende paragraf får anvendelse på alle forsikringer som knytter seg til skipet, unntatt P. & I.-forsikringen (se henvisningene i §§ 222 og 279 og kommentaren til § 157).

§ 172. Assurandørenes ansvar i tiden etter det havari som gir rett til erstatning etter §§ 162, 163, 168 eller 169.

Paragrafen er ny.

Er skipet blitt påført omfattende skader ved et havari, og sikrede krever erstatning for totaltap, vil det være en usikkerhetsperiode hvor man ikke vet om kondemnasjonsvilkårene er oppfylt eller ikke. Tilsvarende gjelder hvor skipet er strandet, og assurandøren vil benytte seg av sin frist etter § 162, 2. ledd til å forsøke å berge det, eller hvor det er forlatt, forsvunnet eller rekvirert, men fristene etter §§ 168 og 169 ennå ikke er utløpt. Hvis saken ender med at skipet ikke ansees totaltapt — dets skader er ikke tilstrekkelig omfattende, eller det kommer til rette før utløpet av abandonfristen eller før sikrede har begjært erstatning for totaltap — oppstår ingen problemer. I så fall har alle forsikringer vært kontinuerlig i kraft i hele usikkerhetsperioden (om forlengelse av forsikringen når usikkerhetsperioden varer ut over den avtalte forsikringstid, se § 171).

Hvis derimot saken ender med at totaltapsersatning skal utbetales, vil den assurandør som svarer for totaltapet, overta vraket i og med utbetalingen, jfr. § 102. Er vraket blitt ytterligere forringet i verdi som følge av nye begivenheter i usikkerhetsperioden, er dette vedkommende assurandørs risiko; etter § 106 kan han heller ikke utnytte sikredes eventuelle rett etter forsikringsavtale for så vidt angår slike efterfølgende begivenheter. Den assurandør som svarer for totaltapet, vil derfor faktisk bære risikoen for alt som skjer med vraket fra og med det havari som utløste totaltapet, mens omvendt de øvrige assurandører fra det samme øyeblikk vil være uten risiko. Dette er uttrykkelig fastslått i paragrafens 1. ledd. Etter § 116, 2. ledd kan de øvrige assurandører heller ikke kreve premie for den tid de ikke har båret risikoen.

I usikkerhetsperioden består imidlertid ikke bare en risiko for at skipet skal bli ytterligere forringet i verdi, men også for at sikrede skal bli påført et erstatningsansvar som omfattes av forsikringen. Et slikt erstatningsansvar kan etter sin art falle utenfor ansvaret til den assurandør som svarer for totaltapet. Man kan f. eks. tenke seg at skipet har fått omfattende bombeskader som senere viser seg å ha gjort det kondemnabelt. Under manøvrering av vraket til eller i havn gjør skipsføreren en klar, sjømannsmessig feil som påfører sikrede

et kollisjonsansvar. Komitéen antar at ansvar av denne art bør dekkes av den assurandør som svarer for totaltapet, jfr. paragrafens 2. ledd. Han bør for så vidt ansees å ha overtatt risikoen for vraket i enhver henseende etter det havari som utløste totaltapet. Regelen er naturlig fordi det som regel vil være en viss sammenheng mellom skipets skader og den begivenhet som medfører ansvar; man unngår derfor de vanskelige årsaksspørsmål som ellers kunne oppstå. Regelen harmonerer med den som er foreslått for ansvaret under en flytning som assurandøren forlanger for å avverge et krav om kondemnasjon, jfr. § 166. Se også § 41, hvorefter forsikringen mot sjøfare suspenderes under en rekvisisjon som kan lede til at totaltap ansees å foreligge i relasjon til krigsforsikringen.

Nærværende paragraf får ikke anvendelse i P. & I.-forsikring. Denne vil derfor normalt løpe frem til det øyeblikk da totaltapsersstatningen blir utbetalt og skipet dermed går over i kaskoassurandørens eie. Da P. & I.-forsikringen omfatter både sjø- og krigsfare, jfr. § 224, vil sikrede i usikkerhetsperioden ha dekning for overskytende kollisjonsansvar og annet ansvar som er unntatt fra kaskodeknningen, uansett hvilken kaskoassurandør som bærer risikoen for skipet.

At forsikringstiden er utløpt når det blir på det rene at totaltapsersstatning kan kreves, spiller ingen rolle for den ansvarlige assurandørs heftelse for kollisjonsansvaret. Det er imidlertid fastslått at ansvaret ikke skal løpe i mer enn to år fra utløpet av den opprinnelige forsikringstid, jfr. § 171, 2. ledd. Derefter må sikrede selv ordne med en eventuell ansvarsdekning. Særskilt premie for forlengelsen av ansvarsdekningen etter nærværende paragraf kan ikke kreves, jfr. § 118, 1. ledd.

Kapitel 12. Skade.

§ 173. Hovedregel om assurandørens ansvar.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 3, 1. ledd og 2. ledd, 1. pkt., nr. 4 og nr. 5.

Paragrafen inneholder de materielle hovedregler om omfanget av assurandørens ansvar for reparasjonsomkostninger. Reglene skal anvendes når skipet er tilføyet en skade som assurandøren svarer for, og totaltapsreglene ikke «kommer til anvendelse». At totaltapsreglene kommer til anvendelse, innebærer både at vilkårene for totaltap er til stede, og at reglene blir påberopt. Hvis derfor skipet er kondemnabelt, men sikrede lar det reparere, reguleres assurandørens ansvar i prinsippet av reglene i nærværende kapitel, jfr. dog § 180 som i dette tilfelle begrenser assurandørens ansvar for reparasjonsomkostningene.

Hovedregelen er angitt ved at skipet skal bli «som det var før skaden inntraff». At reparasjonen må oppfylle de krav som klasseinstitusjonen fremsetter, er selvsagt. Men uttrykket innebærer noe mer. Hvis det i de skadede deler var brukt særlige materialer, eller de var forarbeidet på en særlig måte, har sikrede krav på at reparasjonen blir tilsvarende utført, med mindre assurandøren kan begrense sitt ansvar etter paragrafens 4. ledd, 2. pkt.

Efter Pl. 1930 § 75 nr. 3, 2. ledd, siste pkt. hadde assurandøren rett til å begrense sitt ansvar for reparasjonsomkostningene til det beløp som reparasjonen på forhånd var taksert til. Denne regel er ikke blitt fulgt i de senere år, idet assurandøren har betalt de fulle reparasjonsomkostninger. Efter Planen skal det bare skje en forhåndstaksering når en av partene forlanger det, jfr. § 181, 3. ledd, og denne takst får bare betydning for assurandørens ansvar dersom reparasjonen ikke blir utført. Blir skipet reparert, skal assurandøren erstatte de virkelige reparasjonsomkostninger, såfremt ikke en av de særlige begrensingsregler griper inn.

Utenlandske forsikringsvilkår og YAR begrenser ansvaret til «rimelige reparasjonsomkostninger». Planen oppstiller heller ikke noen slik begrensning, idet den vil kunne ramme sikrede urimelig hårdt. Hvis han må reparere skipet ved et verksted som har monopolstilling på vedkommende sted, kan det tenkes at regningen objektivt sett blir urimelig stor, hensett til de arbeider som er utført. Ikke desto mindre bør assurandøren i et slikt tilfelle dekke de fulle omkostninger. Assurandøren må imidlertid i en viss utstrekning kunne nekte å godkjenne regningen, f. eks. fordi verkstedet har beregnet høyere priser for havariarbeider enn for rederiarbeider, eller fordi prisberegningen strider mot offentlige prisforskrifter i vedkommende land. Sikrede må da ta saken opp med verkstedet, eventuelt gjennom prosess. Hvis det allikevel ikke lykkes å få redusert regningen, må assurandøren dekke den fullt ut, men her må man være oppmerksom på hans rett til å vareta sine interesser under prosessen, jfr. §§ 92 og 93.

Et spørsmål som undertiden melder seg i praksis, er om man ved reparasjonen kan bruke gamle deler, eller om det skal skje en fullstendig utskiftning. Dette spørsmål må løses ved forhandlinger mellom partene; å formulere noen almenyldig regel vil ikke være mulig.

Assurandørens ansvar omfatter ikke bare den egentlige verkstedsregning, men også de aksessoriske utgifter som er nødvendige for å få reparasjonen utført. Således svarer assurandøren for de bunkers som medgår til prøvning av maskineriet, prøvetur o. l. For en rekke av de aksessoriske utgifters vedkommende er imidlertid assurandørens ansvar regulert ved særskilte bestemmelser, jfr. §§ 176 (a)—(c), 182 og 184. Om fordeling av omkostninger som er felles for havariarbeider og rederiarbeider henvises til § 185.

Det er et hovedprinsipp i kaskoforsikringen at assurandøren ikke erstatte skade med mindre skaden er blitt utbedret. Prinsippet var fastslått i Pl. 1930 § 75 nr. 3, 2. ledd, 1. pkt., og er stadfestet i nærværende paragrafs 2. ledd. Visse unntak fra prinsippet følger av § 174.

Paragrafens 3. ledd svarer til Pl. 1930 § 75 nr. 5. Bestemmelsen er ikke særlig praktisk. Hvis sikrede i forbindelse med reparasjonsarbeidet selv tar initiativet til en forsterkning av skipet eller en forbedring av utstyret, er det åpenbart at han må bære meromkostningene selv. Det samme må gjelde når klasseinstitusjonen generelt påbyr at det samtidig med reparasjoner skal utføres forsterkningsarbeider på en bestemt skipstype. Men bestemmelsen vil også komme til anvendelse når en reparasjon blir påbudt utført på en bestemt måte som innebærer at skipet blir bedre enn det var, f. eks. hvor en skadet jernpropell blir påbudt utskiftet med en propell av bronse. Forutsetningen for at det skal skje fradrag, er at forsterkningen eller forbedringen har gjort reparasjonen dyrere.

Paragrafens 4. ledd tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 4. Hvis en fullstendig utbedring av skipets skader er umulig, f. eks. fordi den krever materialer som ikke lar seg oppdrive, bør assurandøren alltid svare for verdiforringelsen i tillegg til reparasjonsomkostningene. Dette fremgår av paragrafens 4. ledd, 1. pkt. Planen innebærer på dette punkt en utvidelse av assurandørens ansvar i forhold til den praksis som ble fulgt under den annen verdenskrig. Det forekom da meget ofte at man ikke kunne oppdrive slike materialer som skipet opprinnelig var bygget av, og assurandørene betalte aldri erstatning for verdiforringelse når skipet ble reparert med dårligere materialer. Hvis dette problem igjen skulle melde seg i en krigstid, kan det eventuelt løses ved en klausul i polisen.

Hvis reparasjonen vel lar seg utføre, men vil bli uforholdsmessig dyr, bør assurandøren ha adgang til å begrense sitt ansvar til hva den mindre omfattende reparasjon vil koste, tillagt verdiforringelsen, jfr. paragrafens 4. ledd, 2. pkt. Dette stemmer med Pl. 1930 § 75 nr. 4. Typiske situasjoner hvor assurandøren vil kunne bruke denne bestemmelse, er hvor skipet har fått en kjølbukt, og hvor det er ødelagt kunstnerisk utsmykning som rederiet har latt foreta om bord. Mer tvilsom kan saken stille seg hvor bunnrammen i maskinen er skadet,

og man har valget mellom å sveise den eller skifte den ut. I denne situasjon kan man neppe angi noen generell løsning.

Efter Pl. 1930 var det bare assurandøren som kunne påberope seg regelen, jfr. ND 1940.321 Oslo Tropic Sea. Det er imidlertid et spørsmål om ikke også sikrede bør ha en tilsvarende rett. Hvis en fullstendig utbedring av skipets skader vil påføre ham et betydelig tidstap, kan han ha interesse av at man nøyer seg med en mindre omfattende reparasjon, særlig hvis man gir ham rett til å kreve erstatning for det kjøpelyte som den ureparerte skade representerer. Man var klar over at det kunne tenkes situasjoner hvor det syntes mindre rimelig at sikrede selv må bære tapet ved kjøpelyten når han av hensyn til tidstapet avstår fra en fullstendig reparasjon. Men på den annen side er det fare for at krav om erstatning for kjøpelyte vil bli fremsatt meget ofte hvis man gjør det til en rett for sikrede, og disse krav vil være vanskelige å vurdere og vil kunne føre til et sterkt press mot assurandøren. Man ble derfor stående ved at den gjeldende regel burde opprettholdes.

Efter Pl. 1930 skulle erstatningen for verdiforringelse fastsettes ved offentlig eller privat skjønn. Efter Planen vil spørsmålet, i likhet med andre spørsmål i forbindelse med anvendelsen av vilkårene, i siste instans måtte avgjøres av domstolene.

At sikrede på egen bekostning lar skipet utbedre så det blir som det var før, utelukker selvsagt ikke at han kan kreve særskilt erstatning for verdiforringelsen.

§ 174. Erstatning for ureparert skade.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 3, 3. ledd.

Efter Pl. 1930 § 75 nr. 3, 3. ledd kunne sikrede kreve erstatning på grunnlag av taksten over skipets skader, hvis skipet går ut av hans eie, «ved tvangs salg eller annen tvungen forføyning» før reparasjonen har funnet sted. Regelen omfattet salg på tvangsauksjon og rekvisisjon av offentlige myndigheter. Tanken var at sikrede ikke har noe rimelig krav på erstatning for ureparert skade når han frivillig selger skipet, idet han da har adgang til å overdra kravet mot assurandøren sammen med skipet. I praksis betalte imidlertid assurandørene erstatning for ureparerte skader også når skipet var blitt solgt til utlandet, og i en viss utstrekning også ved salg til opphugning.

Komiteén drøftet om sikrede bør ha en ubetinget rett til en viss andel av erstatningen for en skade som ikke blir reparert, f. eks. 50 %. Man ble imidlertid stående ved at reparasjon fortsatt i prinsippet bør være et vilkår for erstatning, men unntagelsene fra regelen er noe utvidet i forhold til Pl. 1930.

Paragrafen gir i prinsippet sikrede rett til erstatning for ureparert skade ved tvangsauksjon, rekvisisjon o. l. og salg til utlandet, og ved salg til opphugning. I den første gruppe av tilfelle vil formodningen være for at sikrede på grunn av skipets skader har fått et lavere vederlag enn han ville ha fått om det hadde vært uskadet. Det kan imidlertid tenkes at skipets skader er av den art at de ikke spiller noen rolle for det formål kjøperen eller rekvirenten skal bruke skipet til (særlig hvis skipet skal brukes som flytende lager), og bestemmelsen gir assurandøren adgang til å fralegge seg ansvaret for de ureparerte skader når han beviser at dette er tilfelle. Under enhver omstendighet er assurandørens ansvar for de ureparerte skader begrenset til den faktiske forringelse av vederlaget som skyldes skadene.

Nærværende paragrafs litra (b) gjelder ikke salg under konkursforfølging i sin almindelighet, men bare salg i form av tvangsauksjon. I og for seg kan det anføres gode grunner for å la regelen i litra (b) få anvendelse ikke bare ved salg på tvangsauksjon, men også ved enkelte av de andre former for salg som

kan tenkes når sikrede er under konkurs. Men det synes meget vanskelig å gi noen klar avgrensning av regelen, såfremt man forlater kriteriet «tvangsauksjon», dvs. et tvungent, offentlig auksjonssalg etter begjæring av en kreditor med pant i skipet eller etter begjæring av rederiets konkursbo (jfr. konkurslovens § 127). Det vil knapt være mulig å oppnå en materielt tilfredsstillende løsning i alle de situasjoner som her kan komme på tale, og man ble derfor stående ved en formulering som inneholder en firkantet, men klar regel. I litra (b) er det gjort klart at sikrede ikke også kan kreve erstatning for ureparerte skader når han får krav på totaltapserstatning ved rekvisisjon.

Når skipet blir solgt til opphugning, vil dette skyldes at sikrede ikke finner det lønnsomt å reparere skipet på grunn av dets type, alder og tilstand, hensett til fraktmarkedet. Også her kan det imidlertid tenkes at vederlaget blir redusert på grunn av skadene, særlig hvis havariet har medført tap av jern og stål. Paragrafen gir i et slikt tilfelle sikrede rett til erstatning, men erstatningen skal begrenses til den reduksjon av vederlaget som skaden har medført. Bevisbyrden for at det er lidt et tap av denne art påligger sikrede.

Efter § 181, 3. ledd har begge parter rett til å forlange at reparasjonsomkostningene skal bli skjønnsmessig taksert under besiktelsen av skadene. Når det er skjedd en slik taksering av de ureparerte skader som det blir aktuelt å erstatte efter nærværende paragraf, er taksten ikke bindende, men den vil være et meget viktig bevismoment ved vurderingen av skadens omfang. Erstatningen må imidlertid baseres på reparasjonsprisene på tidspunktet for salget. Foreligger ikke noen takst, må skaden vurderes på annen måte, i første rekke på grunnlag av besiktelsesrapportene. Ved salg til opphugning vil forøvrig begrensningen av ansvaret til den reduksjon i vederlaget som skaden måtte ha medført, som regel gjøre det overflødig å taksere skaden med sikte på reparasjon.

§ 175. Slitasje, materialfeil m. v.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 76 nr. 4, jfr. Kaskopolisen A 8.

Et av de spørsmål som har voldt størst vanskelighet under revisjonsarbeidet, er omfanget av kaskoassurandørens ansvar for skader som skyldes konstruksjonsfeil, materialfeil og andre lignende skadeårsaker. I det følgende vil det først bli gitt en oversikt over de regler som gjaldt efter Pl. 1930 og Kaskopolisen. Derefter følger en drøftelse av de hensyn som har vært påberopt til fordel for en henholdsvis videre eller snevrere dekning, og til slutt gis en kommentar til de nye regler. Forøvrig henvises til en artikkel av Rein i AfS 3.257 flg., med efterfølgende diskusjonsinnlegg av samme forfatter og av Frøystein Halvorsen s. 271 flg.

Tidligere rett.

Pl. 1930 § 76 nr. 4 tok som utgangspunkt at følgene av visse nærmere angitte årsaker skal være unntatt fra kaskoassurandørens dekning. Disse årsaker var «utilstrekkelig vedlikehold, slitasje, rust, råttethet, orm, rotter eller mus eller andre lignende årsaker», og dertil føyes «feil, mangler eller svakheter ved en enkelt del av skibets skrog, ved en del av maskineriet eller ved en tilbehørsgjenstand». Men det var ikke alle følger av slike årsaker som var unntatt; det var bare «omkostningene ved å utbedre eller fornye den del . . . som ikke var i behørig stand». Denne skaden — altså utskiftningsomkostningene for den defekte del — kan man kalle «primærskaden». Et brudd i en defekt del vil imidlertid ofte medføre skade på andre deler av skipet, og dessuten redningsomkostninger og andre omkostninger i forbindelse med havariet. Dette tap, som man kan kalle «konsekvenstapet», er alltid erstatningsmessig, såfremt ikke reglene om manglende sjø-

dyktighet kommer til anvendelse. Som den følgende fremstilling vil vise, er i praksis konsekvenstapet av størst økonomisk betydning, og de unntatte primærskader betyr normalt ikke noen stor økonomisk belastning for sikrede. Ved utskiftning av enkelte større maskindeler var imidlertid unntaket av meget stor betydning.

Regelen at primærskaden ikke erstattes av assurandøren, gjaldt ikke ubetinget. Assurandøren dekket også reparasjon eller utskiftning av deler som har «skjulte egenfeil . . . for såvidt skaden kan føres tilbake til en ytre årsak, for hvis følger assurandøren er ansvarlig». Ytterligere vilkår for dette ansvar var at skipet hadde klasse i en anerkjent klasseinstitusjon, at institusjonen hadde godkjent vedkommende del og at sikrede hverken hadde eller burde ha hatt kjennskap til at delen ikke var i forsvarlig stand. De sistnevnte kriterier er alle relativt enkle å bringe på det rene; større vanskeligheter knytter det seg til begrepene «skjult egenfeil» og «ytre årsak». Det første begrep har ikke noen klar teknisk betydning; i teknisk terminologi vil man heller bruke betegnelser som «materialfeil», «materialtretthet», «konstruksjonsfeil» o. l. Ved fortolkningen av begrepet «ytre årsak» er problemet å avgjøre hvor sterk den ytre påkjenning må ha vært. Et skip vil alltid være utsatt for ytre påkjenning; spørsmålet er om man skal godta den påkjenning som skjer under helt normale driftsforhold, eller om man skal kreve en markert hendelse av samme karakter som et havari.

I tiden efter den annen verdenskrig ble disse problemer særlig aksentuert i forbindelse med større skader i maskineriet. Det oppsto sprekkdannelser eller brudd, særlig i propell-aksler og veiv-aksler i visse nye maskintyper som hadde øket omdreiningsstall og effekt i forhold til tidligere gjengse typer. Reglene i Pl. 1930 § 76 nr. 4 ga ikke noen tilfredsstillende løsning av disse spørsmål. Efter forhandlinger mellom rederi- og assurandørinteressene ble det derfor med virkning fra 1. januar 1958 inntatt følgende klausul i Kaskopolisen A 8, som i noen grad har den engelske «Liner Negligence Clause» til forbillede:

«Uten hensyn til bestemmelsen i § 76, 4 erstattes omkostningene ved å utbedre eller fornye aksel som er brukket og kjele som er sprukket. Betingelsene er dog at skaden ikke skyldes utilstrekkelig vedlikehold, at skibet har klasse i en anerkjent klasseinstitusjon og at vedkommende del var godkjent av institusjonen.»

Efter denne klausul skulle altså primærskaden dekkes uten hensyn til om det foreligger «skjult egenfeil» og «ytre årsak». Det er nok at det er skjedd et brudd eller oppstått en sprekk, dog forutsatt at bruddet eller sprekken ikke skyldes «utilstrekkelig vedlikehold». Kravet om klasseinstitusjonens kontroll og godkjenning var også uttrykkelig gjentatt fra Pl. 1930 § 76 nr. 4. Klausulen gjaldt bare for skade på to slags gjenstander, nemlig aksler og kjeler. Men som nevnt var det skader av denne art som hadde spilt størst rolle i praksis.

Også poliseklausulen har voldt visse fortolkningsvanskeligheter. Vilkåret for å erstatte en aksel som utskiftes var at akselen var «brukket»; i praksis krevet man imidlertid ikke at akselen var brukket i to adskilte deler. Det var tilstrekkelig at den ved en undersøkelse viste markerte sprekkdannelser som gjorde det nødvendig å skifte den ut. Det var også noen tvil om klausulen omfattet alle aksler ombord i skipet, eller bare hovedakslingene i hovedmaskineriet.

Efter Pl. 1930 § 76 nr. 4 og Kaskopolisen A 8 ville altså rederiet undertiden måtte bære omkostningene ved utskiftningen av en «del» som var slitt, tæret eller led av andre mangler. I praksis viste det seg meget vanskelig å trekke opp sikre retningslinjer for avgjørelsen av hva som er «en del». De trykte motiver ga endel veiledende eksempler: Således skulle seil og løpende rigg ikke erstattes når de gikk over bord sammen med en mast som var rått, mens derimot den livbåt som masten knuste i fallet skulle erstattes. Hvis ankerkjettingen røk fordi en løkke var slitt, skulle sikrede bære tapet av hele kjettingen, mens derimot

ankeret skulle erstattes. Disse eksempler ga imidlertid ikke meget veiledning, særlig ikke for maskinskader, hvor problemene er mest aktuelle. På dette punkt nevner motivene bare at «en nagle faller ut og blir liggende saa uheldig til, at den skader selvstændige arbeidende dele av maskineriet», i så fall skal disse skader, men ikke naglen, erstattes. Men kriteriet «selvstændige arbeidende dele av maskineriet» er meget vanskelig å anvende, idet det alltid vil være et skjønnsspørsmål hvor store enheter man skal dele maskineriet opp i. Synspunktet lar seg anvende med noenlunde sikkerhet sålenge det dreier seg om aksessorier til maskineriet (oljepumper, fødevannspumper, regulatorer og lignende), men blir helt uanvendelig når man ser på de deler som henger mekanisk sammen og produserer og overfører drivkraften, såsom sylindere, stempler, veivstaker og veivaksler med lagere. Det er på det rene at praksis i adskillig grad varierte ved fortolkningen av begrepet «del», og de løsninger som har vært praktisert, har ikke alltid vært uangripelige. Stort sett kan man si at tendensen gikk i retning av å gjøre «delen» nokså liten, slik at den økonomiske betydning av fradraget er blitt nokså beskjedne.

Til bildet av tidligere rett hører også de aldersfradrag som efter Pl. 1930 § 77 skulle gjøres med mindre annet uttrykkelig var avtalt. Efter paragrafens punkt II B a nr. 2 skulle det for maskineriet skje et fradrag stigende fra $\frac{1}{4}$ når skipet var under 5 år gammelt til $\frac{1}{2}$ når skipet var over 10 år gammelt, dersom skaden skyldtes andre årsaker enn stranding, kollisjon o. l., altså ved de typiske tekniske maskinhavarier.

Terminologiske spørsmål.

Et forhold som har gjort diskusjonen om disse spørsmål vanskelig, er mangelen på entydige tekniske begreper. De prosesser som det her er tale om, særlig tæring og «ut-tretting» av materiale med brudd til følge, er gjenstand for en intens forskning, og vitenskapen kan neppe sies å ha sikre svar på alle de spørsmål som melder seg efter en bruddskade. Til dette kommer vanskeligheten ved rent faktisk å fastslå hva som egentlig er den umiddelbare årsak til bruddet. Diskusjonen har derfor i noen grad måttet skje på grunnlag av en terminologi som komitéen selv har utarbeidet, og som har til hensikt å gruppere i juridisk relevante kategorier de hovedtyper av fenomener som man må regne med.

I tillegg til de betegnelser som også ble brukt i Pl. 1930 — slitasje, tæring, råttenhet, utilstrekkelig vedlikehold — har man under diskusjonen betjent seg av følgende begreper:

«Materialfeil». Uttrykket tar sikte på de tilfelle hvor materialet i en del av skipet (skrog eller maskiner) er av dårligere kvalitet enn det er forutsatt at det skal være. En slik kvalitetssvikt kan f. eks. skyldes en støpefeil eller annen feil i materialets struktur som oppsto da det ble forarbeidet, eller at leverandøren av materialet har levert et virke som ikke svarer til de spesifikasjoner han har oppgitt (f. eks. at det leverte stål er for sprøtt). En «materialfeil», definert på denne måte, vil alltid ha vært til stede da skipet ble levert fra byggeverkstedet, eventuelt fra reparasjonsverkstedet hvis delen er blitt inkorporert i skipet på et senere tidspunkt.

Videre vil materialfeilen som regel være skjult i den forstand at den ikke kan oppdages ved en overfladisk undersøkelse. Man må som regel ta mer kompliserte metoder til hjelp, såsom gjennomlysning, belastningsprøver o. l. Også en materialfeil kan imidlertid skyldes en «ytre påvirkning»; man kan f. eks. tenke seg at delen faller ned under bearbeidelsen på byggeverkstedet og får en brist.

«Konstruksjonsfeil». Med dette uttrykk menes at en del av skipet er gitt en utformning som viser seg å være uheldig eller en styrkegrad som viser seg å være utilstrekkelig. Undertiden vil det være begått hva man kunne kalle en «subjektiv» konstruksjonsfeil, dvs. at delen har fått en svakere kon-

struksjon enn den burde ha fått etter det som man på byggetiden visste om materialstyrker, tilvirkningsmetoder og de påkjenninger som delen kunne bli utsatt for. Men ordet «feil» behøver ikke oppfattes subjektivt. Man kan også tenke seg «objektive» konstruksjonsfeil, det vil si tilfelle hvor konstruksjonen er så solid som det var rimelig grunn til å gjøre den etter de erfaringer man hadde på konstruksjonstiden, men hvor det senere viser seg at den ikke motstår de påkjenninger som etter forholdene må sies å ligge innenfor de påregnelige for vedkommende del. Feil av denne art vil ikke sjelden kunne forekomme i nye skips- og maskintyper.

Til «konstruksjonen» må regnes ikke bare det å tegne vedkommende del og oppgi materialtyper og -dimensjoner, men også angivelsen av fremgangsmåten ved fremstillingen. Har «konstruktøren» — herunder alle som medvirker ved planleggingen av skipet på «konstruktørplanet» — gitt en feilaktig anvisning med hensyn til fremstillingsprosessen, vil de svakheter som følger av dette, måtte ansees som konstruksjonsfeil. Svakheter som skyldes at et utførende ledd i produksjonsprosessen ikke har fulgt de anvisninger som er gitt, kan derimot ikke rubriseres som konstruksjonsfeil. På dette område blir imidlertid grenselinjen for begrepet langt fra skarp.

«Materialtretthet». Dette begrep betegner usynlige strukturendringer i materialet som følge av den påkjønning det blir utsatt for ved bruken av skipet. Materialtretthet kan medføre at vedkommende del brister ved ordinær påkjønning. Etter havariet vil man som regel kunne fastslå årsaken til bruddet. For enkelte spesielle delers vedkommende må materialtretthet oppfattes som en påregnelig form for slitasje. Veivlager-boltene i visse motortyper bør således skiftes med jevne mellomrom, uansett om de utvendig viser tegn til slitasje, fordi man må regne med materialtretthet. Men som regel opptrer materialtretthet uventet. Den kan da normalt skyldes to forhold: enten at materialet er blitt strukket ut over elastisitetsgrensen ved en enkelt intens påkjønning, først og fremst under et havari, eller at materialet er blitt «trett» ved at det gjennom lengre tid har vært utsatt for de ordinære påkjønninger som bruken av skipet fører med seg. I det første tilfelle må materialtrettheten sies å være en skjult skade som skipet er påført gjennom havariet; i det annet tilfelle skyldes den at vedkommende del har vært uriktig utformet under hensyn til påkjønningene ved ordinær bruk av skipet. Materialtrettheten må altså enten sees som en havarifølge eller som en følge av konstruksjonsfeil, bortsett fra de tilfelle hvor den må oppfattes som påregnelig slitasje. Det var derfor enighet i komitéen om at man ikke bør bruke begrepet materialtretthet som egen juridisk kategori.

Hvor langt bør forsikringsdekningen gå?

Det naturlige utgangspunkt er at rederiet selv må bære omkostningene ved det ordinære vedlikehold og ved de utskiftninger og forbedringer som foretas for å modernisere skipet eller sette det i bedre driftsmessig stand. Dette gjelder uten hensyn til om initiativet til slike arbeider kommer fra rederiet selv, eller om de blir utført etter pålegg fra klassifikasjonsselskapet. Hvis man f. eks. er blitt oppmerksom på at en bestemt skipstype lider av en svakhet i konstruksjonen som bør avhjelpes, vil rederiet selv måtte bære utgiftene ved de forsterkningsarbeider som klassifikasjonsselskapet foreskriver.

Det var videre enighet om at det er grunn til å la kaskodekningen omfatte utskiftning av deler som lider av materialfeil, i samme utstrekning som den gjør det idag. Materialfeil i den betydning som ordet ovenfor er gitt, vil som regel omfattes av begrepet «skjult egenfeil» i Pl. 1930 § 76 nr. 4, og vilkårene for å erstatte utskiftningsomkostningene var følgelig at skipet var klassifisert, klassifikasjonsselskapet hadde godkjent vedkommende del og skaden kunne føres tilbake til en «ytre årsak». For akslers og kjelers vedkommende var det forøvrig

ikke lenger noe krav om at det forelå «ytre årsak», jfr. den ovenfor siterte klausul i Kaskopolisen. Materialfeil vil skyldes forsømmelighet eller uhell under fremstillingsarbeidet. Meget ofte vil feilen først bli oppdaget etter at leverandørens eller verkstedets garanti er utløpt. Hvis vedkommende del brister som følge av materialfeilen, vil det foreligge et regulært havari, men også når man under inspeksjon av skipet oppdager en latent materialfeil, vil situasjonen fra rederiets side ha meget til felles med et havari: på grunn av ytre, ukontrollerbare årsaker er en del av skipet defekt og må utskiftes. Det var derfor enighet om at materialfeilene utgjør en forsikringsmessig risiko som i størst mulig utstrekning bør trekkes inn under kaskoassurandørens ansvarsområde. Det var også enighet om at kravet om en «ytre årsak» bør sløyfes, ikke bare for de delers vedkommende som var nevnt i den siterte klausul i Kaskopolisen, men helt generelt.

Uenigheten dreiet seg i første rekke om behandlingen av de skadeårsaker som ovenfor er karakterisert som «konstruksjonsfeil». Fra rederhold ble det fremholdt følgende: Man har det samme behov for forsikringsdekning mot konstruksjonsfeil som man har mot materialfeil. Utskiftning av deler som viser seg å være feilkonstruert, kan gå opp i meget store beløp, og vil fra rederiets synspunkt helt ut ha karakteren av havari. Rederiene bruker de beste konstruktører og tekniske konsulenter, alle deres nybygninger og reparasjonsarbeider er undergitt en inngående kontroll fra klassifikasjonsselskapenes side, og man har derfor utnyttet de praktisk foreliggende muligheter for å gardere seg mot at de tekniske løsninger ikke holder mål. Den klausul som ble innarbeidet i Kaskopolisen fra 1.1.1958, var et skritt i riktig retning, og løste de mest presserende problemer. Men tiden er nu inne til å gå et skritt videre og innføre en helt generell dekning av konstruksjonsfeil. Hvis dette av forsikringstekniske eller andre grunner ikke er mulig, må man ihvertfall i denne omgang utvide dekningen slik at den omfatter alle større utskiftninger som kan komme på tale i maskineriet som følge av konstruksjonsfeil, og ikke som nu bare erstatte utskiftning av aksler og reparasjon av sprukne kjeler. Behovet for en utvidelse av dekningen gjelder særlig bunnrammer og stativer i hovedmaskineriet, som for en del maskintypers vedkommende har hatt en tendens til å sprekke på grunn av at man ikke helt ut har mestret fremstillingsteknikken. Rederne erklærte seg villige til om nødvendig å akseptere spesielle fradrag i erstatningen for arbeider av denne art.

Mot dette ble det fra assurandørhold fremholdt at det idag ikke er mulig å gi noen generell dekning mot konstruksjonsfeil. At nye konstruksjoner ikke holder mål, er en typisk bedriftsmessig risiko som en bedrift selv må bære og ta hensyn til i sitt utviklingsprogram. Vil man drive tekniske eksperimenter, får man gjøre det på egen bekostning, og ikke på bekostning av alle de bedrifter som velger å holde seg til de sikre og anerkjente konstruksjoner. Det ble videre fremholdt at hensynet til de utenlandske forretningsforbindelser tilsier at man ikke utvider dekningen for langt. Norsk kaskoforsikring er avhengig av ko- og reassuranse i utlandet, og det er fare for at en generell dekning mot konstruksjonsfeil ikke vil bli akseptert der.

Forsikringstekniske vanskeligheter.

Komitéen overveiet også de forsikringstekniske vanskeligheter som melder seg. For det første byr det på vanskeligheter å fastslå innholdet av begrepet «havari», når konstruksjonsfeil anerkjennes som en skadeårsak som omfattes av forsikringen. Tidligere krevde man at havariet måtte manifestere seg i form av et brudd eller en sprekke som oppstår mer eller mindre spontant, og som gjorde det utilrådelig å benytte skipet før vedkommende feil var utskiftet. Hvis man opprettholder dette krav også for konstruksjonsfeilenes vedkommende, kan det

være fristende for rederiet å la være å melde fra til assurandøren når man er blitt oppmerksom på at en del av skroget eller maskineriet er underdimensjonert, og i stedet prøve å holde det gående inntil vedkommende del sprekker eller brekker såvidt meget at den må kasseres. En dekning mot konstruksjonsfeil burde derfor også omfatte den utskiftning som skjer etter pålegg fra klassifikasjonsselskapet når man er blitt oppmerksom på at vedkommende del er feilkonstruert og representerer en latent fare for fremtidige brudd. Men dette vil igjen medføre at dekningen i realiteten ikke gir rederiet full økonomisk trygghet: Når det begynner å melde seg havarier av en bestemt art på en viss skipstype og man derved får mistanke til konstruksjonen, vil kaskoassurandørene måtte overveie å forhøye premiene for de skip som ennå ikke har vært utsatt for havari. Sikrede vil derfor i realiteten ikke oppnå full forsikringsdekning av konstruksjonsfeilen, men vil måtte betale en del av utskiftningen på forskudd selv. En effektiv løsning av problemet ville man bare få ved å etablere hva man kunne kalle en «livsforsikring» for skipet, dvs. en forsikring for nybygninger som rederiet kunne holde i kraft så lenge det ønsket mot en fast årlig premie, og som ga dekning mot risikoen for at skipet i noen henseende skulle vise seg å være feilkonstruert. Forsikringsteknisk er en slik løsning tenkelig, men det er lite sannsynlig at den idag kan bli gjennomført i praksis.

En annen vanskelighet ligger i anvendelsen av del-begrepet. Så lenge man bare unntar fra dekningen omkostningene ved utskiftning eller reparasjon av den «del» som er slitt, tæret, feilkonstruert e. l., vil man måtte avgjøre hva som er omkostninger ved utskiftning av «delen» (primærskaden), og hva som er skade på andre deler (konsekvensskadene). Men det er meget vanskelig, for ikke å si umulig, å oppstille holdbare kriterier for oppdelingen av et hovedmaskineri i adskilte «deler». En tenkelig utvei, som ble overveiet under drøftelsene, ville være å inkludere alle omkostninger ved reparasjon av såvel primær- som konsekvensskade i dekningen, og til gjengjeld innføre standardfradrag som skulle ekvivalere de fradrag som ellers skulle ha vært gjort for de defekte delers vedkommende. En slik løsning vil imidlertid bryte sterkt med tilvante forestillinger, idet forsikringsdekningen da i prinsippet også måtte omfatte utskiftning av deler som er slitt eller tæret. For slike utgifters vedkommende ville dekningen bli vesentlig utvidet. På den annen side ville dekningen bli dårligere for de skaders vedkommende som åpenbart ikke har noe med slitasje eller konstruksjonsfeil å gjøre. Man ble derfor stående ved at vilkårene fortsatt bør operere med skadeårsaker som er dekket ved, henholdsvis unntatt fra, forsikringen. «Del»-begrepet må derfor opprettholdes i vilkårene, med de vanskeligheter som anvendelsen av det skaper i praksis. Visse retningslinjer for anvendelsen er antydning i det følgende.

Bemerkninger til Planen.

Planens § 175 representerer et kompromiss mellom rederienes og assurandørenes syn, idet komitéen også tok hensyn til de forsikringstekniske vanskeligheter så langt det lot seg gjøre. Planen bygger i hovedtrekkene på den tidligere dekning, slik den var hjemlet i Pl. 1930 § 76 nr. 4 og Kaskopolisen A 8. I stedet for som før å gi en utvidet dekning for akslers og kjelers vedkommende, inneholder paragrafens 2. ledd en «brekkasjeklausul», som under visse forutsetninger får anvendelse ved alle bruddskader og sprekkdannelser i skipets kjeler og i hovedmaskineriet.

Paragrafens 1. ledd inneholder hovedregelen om de reparasjonsomkostninger som sikrede må bære selv fordi de skyldes utilstrekkelig vedlikehold og lignende årsaker. Da paragrafen står i kapitel 12, som omhandler skade på skipet, vil den ikke få anvendelse ved totaltap. Assurandøren vil derfor måtte erstatte et totaltap som skyldes en av de skadeårsaker som er unntatt i paragrafens 1. ledd,

med mindre reglene om usjødychtighet kommer til anvendelse. Dette følger også av at det bare er utgiftene ved å utskifte en defekt «del» som unntas fra dekningen.

Regelen i 1. ledd kommer videre til anvendelse uten hensyn til om vedkommende omkostninger er et ledd i reparasjonen etter et ordinært havari, eller om utskiftningen skjer etter pålegg fra klassifikasjonsselskapet. De omkostninger som unntas, er, foruten omkostningene ved innkjøp eller forarbeidelse av en ny «del» til erstatning for den defekte, utgiftene ved tilkomstarbeider og montering av «delen», samt en rimelig andel av fellesomkostningene ved reparasjonen, jfr. § 185.

Med hensyn til hva som skal ansees for å være en «del», vil det ikke være mulig å gi noen uttømmende kasuistikk. Heller ikke lar det seg gjøre å angi ett enkelt synspunkt som kan anvendes i alle situasjoner hvor problemet kan melde seg. Man vil derfor fortsatt bli henvist til en tradisjonell bedømmelse i praksis. De følgende eksempler kan imidlertid gi en viss veiledning for skjønnnet:

Som særskilte «deler» av hovedmaskineriet må ansees propellen, propellakselen og veivakselen. Hvis veivakselen er satt sammen av flere seksjoner med flenser imellom, må hver slik seksjon ansees som en «del». Særskilte «deler» er videre et stempel med tilhørende stempelstang, en sylindrblokk, en sylindreforing og et topplokk. Ved en feil i et lager må hele lageret (over- og underdelen) ansees som en «del». Ved mindre hjelpeaggregater for maskineriet (oljepumpe, fødevannspumpe) må hele vedkommende aggregat ansees som en «del». Blir en smøreoljekanal tilstoppet av urenheter som oljen fører med seg, vil ingen enkelt «del» kunne karakteriseres som defekt, med mindre tilstopningen skyldes en feilaktig utformning av selve oljekanalene.

Ved svakheter i skroget og tilbehøret er det ikke avgjørende om vedkommende «del» er fastsveiset eller bare løst forbundet med skroget forøvrig. En plate er således en «del», og likedan et spant, et kne eller en deksbjelke. Ror og rorstamme, eller anker og ankerkjetting, må behandles hver for seg.

Begrepene «konstruksjonsfeil» og «materialfeil» er brukt i den betydning som det er gjort nærmere rede for ovenfor. Med «tæring» er tenkt på rustdannelse og annet angrep som materialet er utsatt for under innvirkning av kjemiske prosesser, hva enten fuktighet har vært et medvirkende ledd i prosessen eller ikke. Vitenskapen har ennå ikke klarlagt disse forhold helt ut, men for de utvendige tæringers vedkommende mener man at påsetting av anoder på skroget gir en viss beskyttelse.

Det hender imidlertid at man ved en umiddelbar beskrivelse av skaden er tilbøyelig til å bruke ordet «tæring» i tilfelle hvor skaden i virkeligheten må føres tilbake til et annet forhold som har preg av havari. Hvis skrog eller maskineri har vært utsatt for sterk hete under en brann, vil stålet være meget utsatt for rustangrep. Tæringer av denne art må sees som en følge av brannen og er derfor erstatningsmessige. Tilsvarende gjelder hvis pakningen rundt propellakselen er defekt, enten som følge av feil fra et verksteds side eller etter et havari, og det trenger inn sjøvann som tærer på aksel eller lagere. Her må tæringen sees som en følge av kjenholdsvis havari eller mangelfullt arbeide fra verkstedets side.

Det forekommer også tæringer som oppstår spontant og derfor ikke kan tilbakeføres til noe kjent havari eller lignende forhold, men som det ikke desto mindre undertiden vil være rimelig å erstatte. Det kan således forekomme at skipet under havneopphold eller opplag ligger lengre tid på et sted hvor det oppstår utvendige tæringer på skrog eller propeller av helt uventet og unormalt omfang. Slike tæringer kan skyldes kjemisk forurensning av vannet eller elektrolytisk angrep. Etter omstendighetene kan et slikt tæringsangrep i seg selv ha karakter av «havari», og assurandøren må da svare for utbedringsomkostningene.

Avgrensningen av begrepet «utilstrekkelig vedlikehold» byr på visse pro-

blemer. Det man i første rekke tenker på med utilstrekkelig vedlikehold, er manglende tilsyn fra besetningens side gjennom et lengre tidsrom, som fører til angrep gjennom tæring eller slitasje som kunne ha vært unngått. Det er uten betydning at sikrede ikke selv kan bebreides for det mangelfulle vedlikehold; i denne situasjon vil altså sikrede måtte lide for de feil i sjømannstjenesten som begås av hans underordnede. Anvendt på denne måten får unntaket liten praktisk betydning ved siden av unntakene for «tæring» og «slitasje».

På den annen side er det sikker praksis at assurandøren erstatter en del som blir ødelagt fordi et medlem av besetningen har unnlatt å foreta én enkelt, nødvendig vedlikeholdshandling. Hvis man glemmer å tappe kjølevannet av en motor som er utsatt for frost, med den følge at motoren fryser i stykker, vil således assurandøren svare for utbedringen. Det samme gjelder selv om feilen gir seg utslag i en unormal slitasje, som hvor man har glemt å sette smøresystemet eller kjølesystemet i virksomhet før en motor settes i gang. Vanskelighetene melder seg når skaden åpenbart må tilskrives at den samme feil er begått to eller flere ganger med relativt kort mellomrom. For disse tilfelle kan man neppe oppstille noen almindelig norm, og spørsmålet må løses ved en konkret vurdering.

Passusen «eller lignende årsaker» tar sikte på en del skadeårsaker som til dels ble nevnt uttrykkelig i Pl. 1930, men som neppe vil være særlig praktiske i dag, såsom rotter, mus, orm og sopp.

Unntaket for «utilstrekkelig vedlikehold» etc. er formet som en årsaksregel. Dette medfører at den almindelige regel om fordeling ved samvirke mellom flere farer i § 20 må komme til anvendelse. Det kan derfor bli aktuelt å pålegge assurandøren et delvis ansvar for utskiftning av en defekt del, når defekten dels må tilskrives utilstrekkelig vedlikehold eller en annen unntatt skadeårsak, og dels påkjenning som delen har vært utsatt for i forbindelse med et havari.

Unntaket i paragrafens 1. ledd er mindre vidtgående enn unntaket for manglende sjødyktighet i § 45, 1. ledd, men til gjengjeld kommer det til anvendelse uten hensyn til sikredens subjektive forhold. Hvis mangelen var av en slik art at den kunne true skipets sikkerhet, og sikrede kjente eller burde ha kjent til den på et slikt tidspunkt at det var mulig for ham å gripe inn, kan assurandøren fralegge seg ansvaret ikke bare for utskiftning av den defekte del, men også for de videre følgeskader og tap. Det er imidlertid et vilkår for å anvende sjødyktighetsreglene at sikrede kjente eller burde ha kjent til den konkrete mangel som er årsaken til havariet. Hvis man bare kan bebreide ham for en generell svikt i instruksjonen og kontrollen med hensyn til vedlikeholdet, vil forholdet måtte bedømmes etter nærværende paragraf.

Paragrafens 2. ledd inneholder som nevnt en «brekkasjeklausul» for kjeler og hovedmaskineri. Den avløser Pl. 1930 § 76 nr. 4, 1. ledd, 2. pkt. og Kaskopolisen A 8.

Kravet om at skipet skal være klassifisert og at vedkommende del skal være godkjent av klassifikasjonsselskapet, er opptatt fra de tidligere regler. At skipet er klassifisert, innebærer også at det har gyldig klasse på det tidspunkt havariet inntreffer. At vedkommende del er godkjent av klassifikasjonsselskapet, betyr ikke at det for denne dels vedkommende foreligger noen spesiell godkjenning ut over den som ligger i den almindelige kontroll med bygings- eller reparasjonsarbeidet. Vedkommende del må altså være en av dem som inngår under klassifikasjonsselskapets kontroll ved bygging eller reparasjon, og det må ikke senere for rederiets regning være foretatt utskiftning eller reparasjon av delen under tilsidesettelse av klassens kontrollforskrifter.

Dekningsregelen i paragrafens 2. ledd, litra (a) stemmer sannsynligvis med Pl. 1930 § 76 nr. 4, bortsett fra at kravet om «ytre årsak» er sløffet. Begrepet «materialfeil» er drøftet ovenfor. Skyldes svakheten et havari, er den ikke en materialfeil, men en latent, skjult havariskade, og utbedringen må erstattes av

den assurandør som bar ansvaret da skaden oppsto. De ytterligere tap som en slik skade kan gi opphav til, må bedømmes etter de almindelige årsaksregler i § 18.

Paragrafens 2. ledd, litra (b) reproducerer i noe utvidet form den tilleggsdekning som Kaskopolisen A 8 ga. Mens Kaskopolisens klausul bare omfattet aksler og kjeler, omfatter tilleggsdekningen etter nærværende bestemmelse hele hovedmaskineriet, inklusive propellaksel og propell, samt alle kjeler uansett om de tilhører hovedmaskineriet eller ikke.

Et vilkår for at omkostningene ved utskiftning eller reparasjon skal erstattes, er at vedkommende del er «brukket» eller «sprukket». Det må altså være oppstått en påviselig fysisk defekt som gjør utskiftning eller reparasjon nødvendig. Men det er ikke nødvendig at defekten er oppstått ved et havari eller blir oppdaget ved en besiktelse som skjer etter et havari. Også en utskiftning som skjer etter pålegg fra klassifikasjonsselskapet, må derfor erstattes, når defekten er oppdaget i forbindelse med en rutinemessig kontroll. Kravet om at det skal være oppstått en konkret, fysisk defekt er ufravikelig; utskiftningen erstattes ikke når bakgrunnen for pålegget er en sterk mistanke om at vedkommende del er underdimensjonert.

Forøvrig stilles det ikke noe minimumskrav til den fysiske defekt som gjør utskiftningen nødvendig. Også begynnende sprekkdannelser som bare kan konstateres ved røntgenundersøkelse eller andre lignende metoder, vil være tilstrekkelig.

Det er heller ikke nødvendig å undersøke årsaksforholdet, ut over den negative konstatering at defekten ikke skyldes tæring, slitasje eller utilstrekkelig vedlikehold. Om tæringsskader vises til det som er sagt ovenfor; under helt ekstraordinære forhold vil altså også utskiftningen av en tæret del måtte erstattes, når tæringen skyldes upåregnelig kjemisk eller elektrolytisk påvirkning fra sjøvannet eller må tilskrives et havari som skipet har vært utsatt for. Unntaket for «slitasje» og «utilstrekkelig vedlikehold» utelukker erstatning for de bruddskader som må sies å være en normal og påregnelig følge av bruken av maskineriet. Hvis således tilvirkeren av maskineriet har gitt instruksjoner om at bestemte deler skal skiftes ut etter et visst antall driftstimer eller etter en viss nedslitning, erstatter assurandøren ikke en utskiftning som skjer etter at vedkommende deler har vært brukt i den foreskrevne tid.

Også ved anvendelsen av paragrafens 2. ledd kan det bli aktuelt å bruke fordelingsregelen i § 20. Det kan f. eks. tenkes at et brudd i en maskindels skyldes at den er underdimensjonert, dels at det foreskrevne stell og vedlikehold har vært forsømt. I et slikt tilfelle kan en delvis erstatning av utskiftningsomkostningene tenkes.

En særregel om utskiftning av deler som er feilkonstruert eller feilutført, finnes i § 206, 1. ledd, 2. pkt. Regelen gjelder bare ved forsikring av byggeverkstedets interesse i skip under bygging.

§ 176. Tap som ikke erstattes.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 77 II B c og Kaskopolisen A 11.

Paragrafen inneholder en rekke begrensninger av kaskoassurandørens ansvar for skade på skipet. Begrensningene gjelder først og fremst ved erstatning for partikulære skader. Men når en felleshavariskade etter § 72 skal erstattes etter reglene om partikulær skade, fordi dette oppgjør er gunstigst for sikrede, kommer også begrensningene i nærværende paragraf til anvendelse.

Begrensningen i litra (a) gjelder tradisjonelt i norsk kaskoforsikring. Selv om såvel de direkte driftsomkostninger vedrørende skipet som dets almindelige tidstap under reparasjonen må sies å være påregnelige følger av havariet, er-

stattes disse tapsposter ikke av kaskoassurandøren. Dette følger også av §§ 5 og 63, hvorefter kaskoforsikringen bare omfatter skipets formuesverdi. Det egentlige tidstap erstattes bare under en forsikring overensstemmende med reglene i Planens kapitel 20, mens hyre og kost til mannskapet og lignende direkte driftsutgifter erstattes under den tid som medgår til flytning av skipet til reparasjonsverksted overensstemmende med § 184.

Det er bare de driftsutgifter som påløper uavhengig av reparasjonsarbeidet, som faller utenfor assurandørens ansvar. Utgifter som står i sammenheng med reparasjonen må derimot erstattes, såsom bunkersforbruk under prøvning av maskineriet og under prøvetur, kostholdet for en reparasjonsgjeng som bor ombord, og utgifter til spesielt vakthold som er nødvendig på grunn av skipets skader. Det samme gjelder utgifter til innkvartering av mannskapet i land, når det på grunn av skipets skader ikke kan bo ombord.

Assurandøren erstatter heller ikke de mer indirekte utgifter som påløper i den tid reparasjonsarbeidet pågår, såsom renter av pantelån, forsikringspremier, almindelige administrasjonsomkostninger o. l. Dette har man ikke funnet det nødvendig å si uttrykkelig.

Begrensningen i litra (b) hviler på det grunnsyn at kaskoassurandørens ansvar i prinsippet skal være uavhengig av om skipet fører last eller ikke. Riktignok er ikke dette prinsipp gjennomført når skipet blir skadet som følge av farlige egenskaper ved lasten; slik skade må assurandøren erstatte. Men de utgifter til lossing, lagring og lignende av last som reparasjonsarbeidet gjør nødvendig, erstattes ikke. Dette gjelder uten hensyn til om arbeidet med lasten er blitt fordyret på grunn av de skader skipet har, og uten hensyn til om lasten er blitt skadet slik at den kun kan fjernes ved ekstraordinære tiltak. Hvis rederiet vil være dekket mot slike utgifter, må det tegne en særskilt forsikring av ekstraordinære omkostninger etter reglene i Planens kapitel 22. Om de skader som skipet blir tilføyet ved lossingen, se nedenfor under litra (n).

Unntaket i litra (c) gir uttrykk for den samme tanke for såvidt angår passasjerene. Utgiftene ved underbringelse av passasjerene vil imidlertid erstattes under forsikring av passasjerpenger overensstemmende med reglene i Planens kapitel 23.

Efter Pl. 1930 § 76 nr. 1, 3. ledd ble heller ikke «bunkerkull, brensel- og smøreolje som tapes under skiftning og lagring» erstattet. Denne begrensning er sløyfet. Riktignok svarer kaskoassurandøren ikke for det utstyr som går tapt under selve havariet, men hvis tapet skyldes foranstaltninger foretatt for å reparere de skader skipet har fått, synes det rimelig å pålegge assurandøren ansvaret.

Efter Pl. 1930 § 77 I b, 1. ledd erstattes bunnmaling med fradrag av 1/6 for hver måned som er gått siden bunnen sist ble malt. Etter nærværende paragrafs litra (d) skal bunnmalingen erstattes fullt såfremt det er mindre enn 6 måneder siden forrige gang bunnen ble malt, og ellers skal det ikke ydes noen erstatning. Hvis først bunnmalingen erstattes, skjer dette uten de aldersfradrag som skal anvendes på reparasjonsarbeidene forøvrig, idet skipets alder er uten betydning i denne forbindelse, jfr. § 193 nr. 4. Regelen bygger på den betraktning at bunnmaling normalt vil være en driftsutgift, men hvis skipet får et havari og må dokke mindre enn 6 måneder etter at bunnen sist ble malt, vil den forrige bunnmaling i det vesentlige måtte ansees tapt for rederiet. Seksmåneders-fristen regnes, overensstemmende med nuværende praksis, fra den dag bunnen sist ble malt til den dag den skal males pånytt.

Efter Pl. 1930 § 77 II A nr. 2 b ble drivning av skrog og dekk erstattet med fradrag av 1/3 når drivningen var mellom ett og tre år gammel, mens det ikke ble ydet noen erstatning hvis den var over tre år gammel. Etter nærværende paragrafs litra (e) skal det aldri ydes erstatning for utgiftene ved drivning. Dette er et typisk vedlikeholdsarbeide, og det vil ikke være lett å avgjøre i hvilken grad drivningen virkelig er nødvendiggjort av havariet. Unntaket omfatter ikke ut-

giftene ved å drive de deler av skrog og dekk som må skiftes ut som følge av havariet. Her representerer drivningen en regulær fornyelsesomkostning av en del av skipet, og må derfor erstattes.

Begrensningen i litra (f) tilsvare Pl. 1930 § 77 II B c, 1. ledd. Etter denne bestemmelse ble imidlertid de nevnte gjenstander erstattet også når de var «kommet i propellen»; slikt tap er etter Planen unntatt fra dekningen. Fortøynings- og slepegods som tapes som følge av foranstaltninger for å redde det forsikrede skip eller for på annen måte unngå at det oppstår ansvar for assurandøren, må selvsagt erstattes etter reglene om tap ved redningsforanstaltninger. Hvis godset går tapt under arbeidet med bergning av et annet fartøy, vil det avhenge av reglene i § 58 (b), jfr. § 35, 2. ledd, om assurandøren skal erstatte tapet av godset. Såfremt det blir berget materielle verdier, vil sikrede også ha et refusjonskrav, som etter § 101 vil komme assurandøren til gode.

Begrensningen i litra (g) tilsvare Pl. 1930 § 77 II B c, 2. ledd. Man har med uttrykket «seil og solseil» tatt sikte på innretninger som er laget av tekstiler eller andre materialer som kan likestilles med tekstiler. Om solseilene er permanent montert, eller tas ned fra tid til annen, er uten betydning. Mer permanente soltak skal derimot erstattes. Uttrykket «vind eller sjø» er endret til «vær eller sjø» for å markere at også skade ved regnskyll er unntatt fra dekningen.

Begrensningen i litra (h) tilsvare Pl. 1930 § 77 B c, 4. ledd. M. h. t. uttrykket «vær eller sjø», jfr. ovenfor.

Begrensningen i litra (i) tilsvare Kaskopolisen A 11 e. Teksten bruker ordene «under gange», for å gjøre det helt klart at tapet er erstatningsmessig hvis en båt skades eller går tapt mens den slepes til reparasjonsverksted i havn.

Begrensningen i litra (j) tilsvare Pl. 1930 § 77 II B c, 3. ledd. Begrensningen hviler på den betraktning at det i fredstid representerer en unormal og unødvendig fare å la båtene henge utsvingt i davitene. Hvis de skades eller går tapt mens de henger utsvingt, bør derfor ikke tapet erstattes, uansett hva årsaken til skaden er. Ansvarsbegrensningen kommer således til anvendelse selv om skaden ikke står i sammenheng med det forhold at båten henger utsvingt, men f. eks. skyldes brann. Bestemmelsen skal brukes når en båt «henger utsvingt under gange», dvs. befinner seg til en viss grad permanent utsvingt mens skipet er i fart. Hvis derimot båten skades eller går tapt under en utsvingning som står i forbindelse med en båtmanøver, vil tapet måtte erstattes. I krigstid er det meget ofte en nødvendig sikkerhetsforanstaltning å seile med livbåtene utsvingt. Etter Krigskaskopolisen § 6, 2. ledd erstattet krigsassurandøren skade på eller tap av utsvingte livbåter. Begrensningen i nærværende bestemmelse forutsetter en slik løsning, idet den ikke gjelder når båten henger utsvingt på grunn av krigsfare. Tap som står i direkte sammenheng med at båten har hengt utsvingt på grunn av krigsfare, skal erstattes av assurandøren mot krigsfare; etter § 22 (c) skal slikt tap i sin helhet ansees forårsaket av krigsfare. Fordelingsregelen i § 21 kommer derfor ikke til anvendelse, selv om tapet også må henføres til sjøfare, f. eks. hårdtvær. Hvis derimot båten går tapt eller skades av årsaker som ikke står i sammenheng med det forhold at den henger utsvingt, må assurandøren mot sjøfare erstatte tapet, f. eks. hvor båten blir skadet under en brann som er oppstått ombord og som ikke skyldes krigsfare.

Begrensningen i litra (k) tilsvare Kaskopolisen A 11 d. I praksis brukes ofte anoder til beskyttelse mot tæring; disse omfattes også av begrensningen.

Begrensningen i litra (l) tilsvare Kaskopolisen A 11 b, 2. ledd. Det er opplyst at man i praksis visstnok fortolket Kaskopolisen A 11 b, 2. ledd dit hen at også omkostningene med å ta ut en reven foring og sette inn en ny, er blitt erstattet. En slik praksis forutsettes ikke fulgt i fremtiden. Bare omkostninger i forbindelse med en sprukken foring erstattes; her skal de fulle omkostninger erstattes (som regel med maskinfradrag etter § 187), altså både omkost-

ningene ved å anskaffe en ny foring, ved å ta ut den defekte foring og ved å sette inn den nye.

Begrensningen i litra (m) tilsvare Kaskopolisen A 11 c. I polisen var det uttrykkelig presisert at også utgifter til rensning gikk inn under regelen. Den rensning som er nødvendig i forbindelse med et reparasjonsarbeide, vil imidlertid alltid være en del av skaden og må undergis samme regler som denne med hensyn til aldersfradrag, franchise o. l. Hvis man i nærværende paragraf uttrykkelig fremhevet utgiftene til rensning som en del av tapet, ville man kunne skape tvil om hva som skal gjelde i alle de andre tilfelle hvor rensning ikke er uttrykkelig nevnt.

Litra (n) unntar fra kaskodekningen skade som forsettlig tilføyes skipet under lossing og fjernelse av last, med mindre skadetilføyelsen er nødvendig gjort av et strandingstilfelle. Hvis f. eks. skipets heating coils svikter, og man må åpne tankene for å få ut en asfalt-last som har størknet, svarer kaskoassurandøren ikke for omkostningene ved å sette skipet i stand igjen. Tap av denne art må eventuelt dekkes ved en forsikring efter Planens kapitel 22. Men hvis man tenker seg at et sementlastet skip har vært utsatt for et strandingstilfelle og lasten som følge av dette er blitt våt og er herdnet i rommene, svarer kaskoassurandøren for de skader som man må tilføye skipet for å få ut lasten.

Nærværende litra omfatter bare skade som forsettlig tilføyes skipet ved ekstraordinære tiltak som er nødvendige på grunn av skipets eller lastens tilstand. Hvis det under lossingen skjer et regulært uhell — et hiv faller f. eks. ned og skader skipet — svarer kaskoassurandøren for denne skade efter de almindelige regler.

Kaskopolisen A 11, litra a og b, unntok fra dekningen visse skader på kjeler, skorstener og exhaustrør, såfremt de skadede deler var mer enn 10 eller 15 år gamle. Motivet for unntakene er at kaskoassurandøren ikke skal bli belastet med vedlikeholdet av deler som erfaringsmessig må utskiftes eller repareres efter en viss tid. Fra assurandørhold har det imidlertid vært fremholdt at disse begrensninger undertiden fører til urimelige resultater, og at de ikke lenger er nødvendige ved siden av det alminnelige unntak for «wear and tear» i § 175. Begrensningene er derfor sløyfet.

§ 177. Utsatt reparasjon.

Paragrafen er ny.

Pl. 1930 satte ingen tidsfrist for utførelsen av reparasjonsarbeidet, og i praksis vil skipet ofte seile i lengre tid med mindre ureparerte skader. Som nevnt under § 173 ble reparasjonsutgiftene, på tross av regelen i Pl. 1930 § 75 nr. 3, 2. ledd, siste pkt., erstattet på grunnlag av de faktiske reparasjonsomkostninger, og assurandøren hadde derfor risikoen for prisstigning på reparasjonsarbeider i tiden fra havariet inntraff til reparasjonen var utført. På den annen side er det klart at sikrede må ha stor frihet til å velge et tidspunkt for utførelse av reparasjonen som passer med skipets beskjeftigelse. Nærværende paragraf innebærer en viss begrensning av assurandørens risiko for prisstigning, idet han ikke svarer for den fordyrelse av arbeidet som inntreffer efter at det er gått 5 år siden skaden ble oppdaget. Da man i praksis ikke vil foreta noen taksering av arbeidet ved utløpet av 5-års-fristen, må fradraget eventuelt beregnes på grunnlag av den almindelige indeks for reparasjonsomkostninger.

§ 178. Midlertidig reparasjon.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 76 nr. 2.

Det vil undertiden være i både sikredes og assurandørens interesse at det foretas en midlertidig reparasjon av skaden, nemlig hvor endelig reparasjon ikke

kan utføres på betryggende måte på det sted hvor skipet befinner seg, eller hvor den vil bli uforholdsmessig kostbar. I slike tilfelle vil assurandøren samtykke i at det blir foretatt de midlertidige reparasjoner som er nødvendige for at skipet kan seile til verksted, og erstatte de fulle omkostninger ved slike reparasjoner. For det tilfelle at assurandøren ikke gir uttrykkelig samtykke, er det i nærværende paragrafs 1. ledd fastslått at sikrede kan la de midlertidige reparasjoner utføre for assurandørens regning dersom endelig reparasjon ikke kan utføres på det sted hvor skipet befinner seg. At reparasjon «ikke kan utføres», betyr at det ikke kan skje en reparasjon som tilfredsstiller kravene i § 173, 1. ledd.

Det hender imidlertid ofte at sikrede er interessert i at man utsetter den endelige reparasjon og nøyer seg med en midlertidig, mens assurandøren helst ser at skipets skader straks blir reparert. Dette vil først og fremst være tilfellet hvor de mer omfattende arbeider i forbindelse med en endelig reparasjon ikke kan bli utført uten ventetid, mens man straks kan få gjort midlertidige utbedringsarbeider. Men det kan også tenkes at sikrede på grunn av skipets driftsforhold er interessert i å utsette en mer langvarig endelig reparasjon, f. eks. til skipet allikevel skal gjennomgå klasseeftersyn, og nøye seg med en midlertidig reparasjon som kan skje raskt. Dette er bare en enkelt side av et problem som kan dukke opp i flere forbindelser, nemlig interesse-motsetningen mellom sikrede og kaskoassurandøren når sikrede ønsker å unngå tidstap. Sikrede ønsker normalt at reparasjonen skal bli utført så raskt som mulig, og på et tidspunkt hvor den ikke griper forstyrrende inn i skipets drift. Han kan derfor være interessert i å velge det anbud som gir kortest reparasjonstid, selv om det ikke er det billigste; han vil gjerne anvende metoder som påskynder reparasjonen, såsom overtidsarbeide, flytransport av reservedeler o. l., og han vil være interessert i at skadene blir midlertidig reparert dersom det på denne måten er mulig å få utsatt den endelige reparasjon til et beleiligt tidspunkt. Kaskoassurandøren er på sin side ikke ansvarlig for tidstapet og ønsker derfor at reparasjonen skal bli utført så rimelig som mulig, forutsatt at arbeidet faglig sett holder mål. Han vil heller ikke være interessert i å betale for en midlertidig reparasjon som bare skjer for at den endelige reparasjon skal kunne foretas på et tidspunkt som passer rederen bedre.

Pl. 1930 løste disse problemer helt i assurandørens favør, idet den ikke på noe punkt påla ham å ta hensyn til sikredes interesse i å unngå tidstap (se f. eks. § 75 nr. 3, 2. ledd og § 76 nr. 2). Dette system ble imidlertid i noen grad modifisert i Kaskopolisen. En særskilt klausul, som Kaskopolisen A 7 henviste til, ga sikrede krav på en nærmere bestemt avsavns godtgjørelse i den tid som går tapt når det etter assurandørens ønske antas et anbud som medfører lengre reparasjonstid enn gjennomsnittstiden for de anbud som er innkommet. Avsavns godtgjørelsen var satt til 0,6 pro mille av kaskotaksten for hver fullt døgn som gikk med til reparasjonen ut over gjennomsnittstiden, eller ut over reparasjonstiden etter det anbud som sikrede hadde ønsket å benytte, dersom denne tid var lengre enn gjennomsnittstiden.

Under revisjonsarbeidet var det enighet om at assurandøren bør pålegges å ta et visst hensyn til sikredes interesse i å unngå tidstap i de fleste av de situasjoner hvor dette kan bli aktuelt. Reglene er gitt en noe forskjellig utformning i de forskjellige situasjoner. Felles for disse regler er at det tidstap som sikrede blir påført, eller som han unngår gjennom særlige foranstaltninger, er taksert til 20 % p. a. av kaskotaksten, hvilket svarer til 0,55 pro mille pr. døgn. Som nevnt er avsavns godtgjørelsen etter den tidligere klausul 0,6 pro mille pr. døgn, mens den etter engelske vilkår er 30 % p. a. av kaskotaksten (I.T.C. Hulls nr. 19, som forøvrig bare gir prinsippet anvendelse i den tid som går tapt under innhenting av anbud).

Nærværende paragraf gir prinsippet generell anvendelse når sikrede foretrekker å la skaden utbedre midlertidig. Her vil utgiftene til den midlertidige reparasjon som oftest være bortkastet fra assurandørens synspunkt. Det kan imidler-

tid være at også assurandøren har fordel av arbeidet, enten fordi noe av det har varig verdi, eller fordi det gjør det mulig å foreta endelig reparasjon ved et billigere verksted eller etter et generelt fall i reparasjonsprisene. I så fall svarer assurandøren etter paragrafens annet ledd for omkostningene ved den midlertidige reparasjon innen rammen av den besparelse han har oppnådd. Men selv om den midlertidige reparasjon er uten eller bare av liten økonomisk interesse for assurandøren, skal han under enhver omstendighet erstatte omkostningene innenfor rammen av det «normaltidstap» som sikrede unngår ved å velge en slik fremgangsmåte. Når man undersøker hvilken tid som er spart, må man på den ene side se på reparasjonstiden for den midlertidige reparasjon og den senere endelige reparasjon som blir utført, og på den annen side den tid som ville ha medgått hvis skipet skulle ha foretatt endelig reparasjon straks.

Det er imidlertid et vilkår for å bruke regelen at det totalt sett er innspart tid for sikrede. Den vil derfor først og fremst få anvendelse når skipet hadde måttet ligge og vente på reparasjonsleilighet hvis det skulle repareres endelig. Hvis skipet i og for seg hadde kunnet komme til verksted straks, men sikrede foretrekker å ta en kortvarig, midlertidig reparasjon for å ta tidstapet på et mer beleilig tidspunkt, vil man måtte vente med det endelige oppgjør til det er på det rene hvor lang den samlede reparasjonstid blir.

Hvis sikrede også får hel eller delvis erstatning for den midlertidige reparasjon i felleshavari, vil assurandøren tre inn i sikredes krav mot felleshavariet etter de vanlige regler. Dette er ikke nødvendig å si uttrykkelig.

I den utstrekning de midlertidige reparasjoner erstattes, skjer dette uten isfradrag og maskinfradrag, jfr. § 188 (c), eventuelt også uten aldersfradrag, jfr. § 191, 2. ledd.

§ 179. Omkostninger anvendt for å påskynde reparasjonsarbeidet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 76 nr. 3.

Paragrafen hviler på det syn på tidstapsproblemet som det er gjort rede for under foregående paragraf. Når sikrede går til ekstraordinære foranstaltninger for å spare tid under reparasjonen, bør assurandøren svare for de meromkostninger sikrede derved pådrar seg innenfor rammen av det normaltidstap som han har unngått. I og for seg kan det teoretisk tenkes at regelen kan føre til at sikrede har oppfordring til å la det påløpe ekstraomkostninger selv om skipets fortjenestemuligheter er meget små. Det er imidlertid ikke praktisk å tenke seg at dagsfortjenesten er vesentlig lavere enn den normalfortjeneste som skal erstattes etter nærværende paragraf, slik at det ut fra en helhetsvurdering kan bli uøkonomisk å påkoste overtid. Den normalfortjeneste som Planen opererer med — 20 % p. a. av kaskotaksten eller ca. 0,55 pro mille av kaskotaksten pr. dag — vil nemlig som regel ikke overstige driftsutgiftene for skipet.

Bestemmelsen gir uttrykk for en forutsetning om at det er visse tiltak for å påskynde reparasjonsarbeidet som er «ordinære», og visse som er «ekstraordinære». Grensen mellom de «ordinære» og «ekstraordinære» tiltak er imidlertid langt fra skarp. Nye tidsbesparende metoder, som representerte en ekstraordinær fordyrelse av arbeidet da de ble innført, vil ofte etter kort tid være så almindelig brukt at de må sies å representere det «ordinære». Bestemmelsen gir derfor i høy grad spillerom for skjønnsmessige vurderinger, og de konkrete løsninger må variere i takt med den tekniske utvikling.

I dagens situasjon må det vel sies å være «ordinært» at mindre reservedeler blir sendt med fly for å spare tid. Derimot er det vel ennå «ekstraordinært» at man charterer fly til transport av større deler, eller at man lar arbeidet utføres mens skipet befinner seg på reise. Overtidsbetaling til reparasjonsverkstedet vil normalt også være «ekstraordinært».

Det vil ofte samtidig bli utført flere reparasjonsarbeider som hver for seg kan påskyndes ved særskilte foranstaltninger. Etter paragrafens 2. pkt. skal

man i slike tilfelle undersøke hvor lang reparasjonstid sikrede alt i alt har spart ved at arbeidene blir utført på denne måte, og erstatte de samlede ekstraomkostninger innenfor rammen av normaltidskapet i den tid som er spart. Blir skipet ferdig 10 dager tidligere ved at man både lar skrogarbeidet utføre på overtid og sender en ny propell med fly, skal ekstraomkostningene ved disse foranstaltninger erstattes innenfor rammen av normaltidskapet i 10 dager.

Med hensyn til felleshavari gjelder det samme ved nærværende paragraf som ved § 178. Hvis sikrede har fått meromkostningene erstattet som en «stedfortredende utgift» i felleshavari, vil assurandøren tre inn i hans rettigheter mot felleshavariet i den utstrekning det er betalt erstatning for de samme omkostninger under nærværende paragraf.

§ 180. Reparasjon av kondemnabelt skip.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 70 E, 2. pkt. Den er nærmere kommentert under § 165 ovenfor.

§ 181. Besiktelse av skadene.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 1.

Som nevnt under § 173 brukte man ikke regelen i Pl. 1930 § 75 nr. 3, 2. ledd, siste pkt. om at assurandørens ansvar for reparasjonsomkostningene er begrenset til det beløp reparasjonen er forhåndstaksert til. Praksis utviklet seg dithen at den endelige besiktelsesrapport ble avgitt etterat reparasjonen var utført og de virkelige reparasjonsomkostninger kunne angis. Som regel ble det heller ikke avgitt noen felleseklæring fra partenes representanter, idet de hver for seg rapporterte til sine respektive oppdragsgivere.

Planen har trukket konsekvensen av denne utvikling. Nærværende paragraf hviler på en forutsetning om at besiktelsesrapportene kan avgis efter at reparasjonen er ferdig.

Sikrede kan imidlertid ha interesse av å få en mer inngående beskrivelse av skaden før reparasjonen blir påbegynt, særlig hvis han er i tvil om det lønner seg å reparere skipet. Nærværende paragrafs 3. ledd gir derfor begge parter adgang til å kreve at det blir avgitt foreløbige rapporter, med skjønnsmessig anslag over reparasjonsomkostningene. Enhver av partene kan selv sagt alltid pålegge sin egen representant å avgi en slik foreløbig rapport; betydningen av bestemmelsen ligger derfor i at også den annen parts representant må gjøre det.

Efter Pl. 1930 skulle det holdes rettslig skjønn, medmindre partene i det konkrete tilfelle ble enige om privat besiktelse. Planen oppstiller privat besiktelse som det normale. Offentlig skjønn over skadene kan bare holdes når tvingende rettsregler gjør dette nødvendig, jfr. paragrafens 5. ledd.

De konklusjoner som trekkes i besiktelsesrapportene er ikke avgjørende under erstatningsoppgjøret, men de vil selvsagt få stor betydning. Besiktelsesmennenes vurdering av når og hvordan de enkelte skader oppsto, vil derfor faktisk kunne bli avgjørende for erstatningsspørsmålet. Hvis sikredes og assurandørens representanter ikke kan komme til enighet om disse spørsmål, skal de efter paragrafens 4. ledd tilkalle «en oppmann som skal gi en begrunnet uttalelse om de spørsmål som blir forelagt ham». Oppmannen skal like lite som partsrepresentantene treffe noen bindende avgjørelse av spørsmålene, men hans uttalelse vil selvsagt få meget stor vekt som bevismoment i en eventuell efterfølgende prosess. Kan partene ikke bli enige om valg av oppmann, skal denne i Norge oppnevnes av notarius publicus. I utlandet skal oppnevningen foretas av den norske konsul, medmindre tvingende rettsregler gjør det nødvendig at en lokal myndighet foretar oppnevningen.

Efter Pl. 1930 skulle retten til å kreve erstatning ansees frafalt hvis sikrede lot skaden utbedre uten forutgående skjønn. Videre var sikrede pålagt å sørge

for at årsaksspørsmålene ble bedømt under skjønnnet; hadde han ikke sørget for dette, ble han pålagt bevisbyrden for at skadene ikke skyldtes slitasje eller lignende årsaker, jfr. Pl. 1930 § 75 nr. 1, 4. ledd. Etter nærværende paragrafs 6. ledd får det bare betydning for sikredes bevisbyrde at han lar skipet reparere uten at det er holdt en besiktelse hvor assurandøren har hatt anledning til å delta. Sikrede får da bevisbyrden for at skaden ikke skyldes årsaker som er unntatt fra dekningen ved særskilte bestemmelser. Særlig viktig er bestemmelsen i § 175 om slitasje o. l. Men det kan også tenkes at assurandøren må høres med en påstand om at skaden er oppstått i et tidligere forsikringsår, eller at den skyldes is og derfor skal være undergitt isfradrag, jfr. § 186.

§ 182. Innhentning av anbud.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 3, 2. ledd, 2. og 3. pkt.

At det blir innhentet anbud på reparasjonen fra flere verksteder, vil først og fremst være i assurandørens interesse. På bakgrunn av det som er anført under § 178 ovenfor, bør assurandøren ikke kunne påføre sikrede ytterligere tidstap gjennom innhenting av anbud uten å svare for normaltids tapet i den tid som går tapt. Da en normal og forsvarlig fremgangsmåte ved reparasjonen av en større skade under enhver omstendighet forutsetter at det blir innhentet noen anbud, er det fastslått at assurandørens ansvar for tidstap først begynner å løpe etter 10 dager. Det er videre en forutsetning at tidstapet utelukkende er en følge av at det skal innhentes anbud. Hvis det er ventetid ved alle verksteder som kan komme på tale, vil innhenting av anbud i seg selv ikke ha påført sikrede noe tap.

§ 183. Valg av reparasjonsverksted.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 2, 1. ledd og nr. 3, 2. ledd, 4 og 5. pkt.

Det er en grunnregel i norsk kaskoforsikring at det er sikrede selv som bestemmer hvor hans skip skal bli reparert. Men hvis assurandøren har innhentet billigere anbud fra et annet verksted enn det rederen velger, var assurandørens ansvar for reparasjonsomkostningene etter Pl. 1930 begrenset til hva reparasjonen ville ha kostet ved det verksted som har avgitt det billigere anbud, altså anbudssummen med tillegg av flytningsomkostningene.

Som fremhevet under § 178 foran var det under revisjonsarbeidet enighet om at assurandøren i en viss utstrekning bør pålegges å ta hensyn til sikredes interesse i å la skipet reparere ved et verksted som arbeider dyrt, men raskt, og derved redusere tidstapet. Når man har konstatert hvilket anbud som reelt sett er det billigste — ved å legge flytningsutgiftene frem til de respektive verksteder til de innkomne anbud — skulle assurandøren etter tidligere rett kunne beregne erstatningen på grunnlag av dette anbud. Etter paragrafens 2. ledd skal han imidlertid svare for sikredes meromkostninger ved å velge et raskere verksted innenfor rammen av det «normaltidstap» som sikrede derved unngår. Tilleggsansvaret er selvsagt avhengig av at det er påløpt tilsvarende meromkostninger. Assurandøren skal altså aldri betale en ren tidstapserstatning i tillegg til reparasjonsregningen, men eventuelt en andel av sikredes økte reparasjonsomkostninger når han ønsker å bruke et raskere verksted.

Sikrede kan undertiden hevde at han ikke under noen omstendighet vil la skipet reparere ved et bestemt verksted. Dette kan skyldes verkstedets dårlige renommé for slike reparasjonsarbeider som det er tale om, eller det kan skyldes mer spesielle forhold av forretningsmessig art. Etter paragrafens 3. ledd skal man sette ut av betraktning anbud som er gitt av et verksted hvor sikrede på grunn av særlige omstendigheter har rimelig grunn til å motsette seg at reparasjonen blir utført.

§ 184. Flytning av skipet.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 2.

Flytning av skipet til verksted er en del av reparasjonen, og omkostningene ved flytningen må derfor bæres av assurandøren. Flytningsomkostningene omfatter først og fremst utgiftene til bunkers, slepelønn dersom skipet må slepes, kanal- og havneutgifter o. l. Tradisjonelt har imidlertid sikrede også en begrenset dekning av sitt tidstap i den tid som medgår til flytningen, idet assurandøren svarer for kost og hyre til mannskapet i den tid som går med, jfr. Pl. 1930 § 75 nr. 2 a, 1. pkt. Denne regel er opprettholdt. For tydelighets skyld er det sagt at assurandøren, foruten for kost og hyre, også svarer for «bunkers og lignende direkte utgifter ved driften av skipet», dvs. rekvisita og lignende «out of pocket expenses». Som en flytningsutgift må også ansees premien til den ekstra ansvarsforsikring som måtte være nødvendig i forholdet til den slepebåt skipet skal benytte, også når sikrede må stille seg ansvarlig for den skade slepebåten kan bli påført under forseilingen til det sted hvor skipet befinnes. Ansvar for flytningsomkostninger omfatter derimot ikke gjeldsrenter, almindelige forsikringspremier eller noen andel av rederiets almindelige administrasjonsomkostninger.

«Flytningen» omfatter hele deviasjonen til og fra verksted. Man må imidlertid ta hensyn til de utgifter sikrede sparer ved at flytningen bringer et befraktet skip i en gunstigere posisjon, jfr. paragrafens 1. ledd, 2. pkt. Andre fordeler kommer ikke i fradrag, således ikke at skipet på grunn av havariskader er blitt flyttet til et verksted hvor rederiarbeider er blitt billigere enn det de ville ha blitt om skipet hadde fulgt sitt vanlige dokkingsprogram; sikrede behøver ikke her tåle et fradrag i flytningsutgiftene for et beløp tilsvarende det han har spart av omkostninger ved rederiarbeidene. Heller ikke skal det tas hensyn til den eventuelle fordel sikrede oppnår ved at et ubeskjeftiget skip kommer i en gunstigere posisjon for slutning.

Flytningsomkostningene må selvsagt sees på som aksessoriske reparasjonsomkostninger som skal fordeles mellom rederi- og havariarbeider etter § 186. Her som ellers bygger Planen på de fordelingsregler som har festnet seg i praksis.

Efter Pl. 1930 § 75 nr. 2 kunne assurandøren, når sikrede flyttet skipet til et reparasjonssted «som assurandøren ikke har godkjent», begrense sitt ansvar for flytningsomkostningene til det beløp som det ville ha kostet å flytte skipet til det verksted hvor assurandøren ønsket å reparere det. Dessuten kunne assurandøren efter Pl. 1930 § 75 nr. 3 begrense sitt ansvar for de egentlige reparasjonsomkostninger til det anbud han ønsket å anta. Efter Planen skal assurandørens ansvar for de samlede reparasjonsomkostninger, inklusive flytningen, begrenses efter reglene i § 183. Det blir derfor ikke plass for noen særskilt begrensning av ansvaret for flytningsomkostningene.

Under en flytning til reparasjonsverksted vil normalt alle forsikringer vedrørende skipet løpe på de avtalte vilkår. Efter § 44 kan imidlertid enhver av assurandørene fralegge seg ansvaret for tap som oppstår under eller som følge av flytningen, såfremt denne vil medføre en vesentlig økning av risikoen. Ansvaret overføres til den assurandør som er ansvarlig for skipets skader, med mindre også denne har fralagt seg ansvaret, jfr. nærværende paragrafs 3. ledd. Forøvrig henvises til kommentaren til § 44.

§ 185. Fordeling av omkostninger.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 75 nr. 6.

Efter Pl. 1930 skulle fellesomkostningene fordeles «etter billig skjønn, under hensyn til hvad arbeidene har kostet og til den tid de har krevet». Fordeling under hensyn til den tid som er medgått, ble bare aktuelt for slike utgifter som øker proporsjonalt med tiden, f. eks. dokk-leie og havneavgift under re-

parasjonsoppholdet. I praksis anvendte man for dokkleiens vedkommende regelen slik at man undersøkte hvor mange dager hvert enkelt arbeid ville ha tatt dersom det var blitt utført alene, og belastet det med en tilsvarende andel av dokkleien. Det er imidlertid mer realistisk å se på de erstatningsmessige arbeider for seg og de ikke-erstatningsmessige arbeider for seg, og fordele omkostningene under hensyn til den tid hver av de to grupper av arbeider ville ha tatt hvis vedkommende arbeider skulle ha vært utført alene. Planen bryter derfor med tidligere praksis på dette punkt.

§ 186. Isfradrag.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 77 I d.

Isfradraget hviler på den betraktning at sikre gjennom sin disponering av skipet kan påvirke risikoen for at det skal bli tilføyet skader i isen. Et generelt isfradrag må derfor antas å ha en viss preventiv betydning.

Unntatt fra isfradrag er de samme reparasjonsomkostninger som er unntatt fra maskinfradrag, jfr. § 188. Med hensyn til beregningsgrunnlaget for fradraget henvises til § 190 og kommentarene til denne bestemmelse.

§ 187. Maskinfradrag.

Pl. 1930 § 77 II B oppstilte to sett regler om aldersfradrag for maskineri. Hvis skaden skyldtes stranding, sammenstøt eller andre «nautiske» årsaker, var fradragene moderate, men de var vesentlig større ved de mer teknisk pregede maskinhavarier og ved visse andre skadeårsaker.

Som nevnt i kommentarene til § 191, ble man under revisjonsarbeidet enig om å sløyfe aldersfradragene som normalordning. Man beholdt imidlertid et «maskinfradrag» etter noenlunde samme linjer som det strengere aldersfradrag for maskineri etter Pl. 1930. Fradraget inngikk dels som et ledd i det kompromiss som ble besluttet vedrørende dekningen av konstruksjonsfeil; dels antok man at et slikt fradrag ville ha en viss preventiv virkning. Fradraget er ikke gradert etter skipets alder, men skal alltid utgjøre en fjerdepart av brutto erstatningsmessige reparasjonsomkostninger (jfr. § 190, 1. ledd).

Nærværende paragraf omfatter i prinsippet «maskineriet med tilbehør». Men da det erfaringsmessig har vist seg vanskelig å klassifisere rørledninger og elektriske ledninger i relasjon til fradragreglene, er de uttrykkelig ført sammen med maskineriet.

Angivelsen av de nautiske havarier er noe endret fra Pl. 1930. I stedet for å kreve at skipet «er sunket», er det etter Planen tilstrekkelig «at maskinrommet er blitt satt helt eller delvis under vann». Dette vil bare være tilfellet ved havarier av mer alvorlig art. Hvis besetningen glemmer en kran som står åpen med den følge at det strømmer vann ut i maskinrommet og voldes skade på maskineriet, vil denne skade normalt måtte erstattes med maskinfradrag. Det er videre — i motsetning til Pl. 1930 — fastslått at skade som følge av brann alltid skal ha maskinfradrag dersom brannen er oppstått i maskinrommet.

Efter Pl. 1930 skulle det gjøres fradrag etter de strengere regler når skaden skyldtes «at propellen har slått mot løse flytende gjenstander». Nærværende paragraf inneholder ingen tilsvarende regel; har skipet vært utsatt for «sammenstøt eller støtning», skal det ikke gjøres fradrag. Det vil utvilsomt foreligge «støtning» hvis propellen slår mot drivtømmer eller drivis. På den annen side må det gjøres fradrag hvis det som følge av langvarig forsering av is-sørpe oppstår skader ved varmgang eller vibrasjon. Det kan imidlertid oppstå tvilsomme grensetilfelle ved skader som skyldes gange i is.

Ved havarier av teknisk karakter, såsom brudd, varmgang o. l., vil det ofte fra sikredes side kunne hevdes at havariet i virkeligheten skyldes påkjenninger som maskineriet ble utsatt for ved en grunnberøring, i forbindelse med at pro-

ellen har slått mot flytende gjenstander e. l. Hvis dette er på det rene, må reparasjonen selvsagt erstattes uten fradrag. For i noen grad å avskjære de vanskelige bevissspørsmål som her kan melde seg, gir paragrafens 3. ledd en kort frist for oppdagelse og anmeldelse av slike skader. Fristen løper bare etter at skipet er satt i fart; skader som skyldes havariet og som oppdages under et reparasjonsopphold som strekker seg ut over 3 måneder etter havariet, vil derfor alltid erstattes uten fradrag. Hvis slik skade er oppdaget (journalført) innen 3 måneder etterat skipet er satt i fart, vil den også erstattes uten fradrag, selv om den først blir påvist overfor assurandøren etter utløpet av fristen, såsant dette skjer uten ugrunnet opphold etter at skaden ble oppdaget.

Fradrag etter nærværende paragraf skal gjøres ved reparasjon av: hovedmaskin med akselledning, lagre og propell, hjelpemaskiner, startlufttanker, exhaustrør for hoved- og hjelpemaskiner, elektriske motorer (dog ikke i husholdningsmaskiner, nautiske instrumenter o. l.), generatorer, omformere, dampkjeler med røkopptak og innvendig skorsten, kondensatorer, kjølere, forvarmere, frysemaskiner, styremaskiner, pumper, ankerspill, vinsjer, dekkskraner, rørledninger med ventiler og kraner, elektriske tavler og ledninger, dessuten maling og isolasjon på deler som faller inn under paragrafen (jfr. kommentarene til § 193).

§ 188. Erstatning uten fradrag.

Efter Pl. 1930 § 76 nr. 1 skulle visse aksessoriske omkostninger i forbindelse med reparasjonsarbeidet erstattes uten aldersfradrag, mens andre slike omkostninger skulle ha fradrag. Flytningsomkostningene ble erstattet uten fradrag. Planen opprettholder den siste regel (jfr. paragrafens litra (a)), men gjør forøvrig den endring at alle aksessoriske reparasjonsutgifter skal være undergitt fradrag. Man må imidlertid være oppmerksom på at det normalt bare vil dreie seg om is- og maskinfradrag, idet aldersfradrag bare skal gjøres når det er særskilt avtalt. I så fall gjelder nærværende paragraf også for aldersfradragene, jfr. § 191, 2. ledd.

Det er bare omkostninger som står i direkte forbindelse med utførelsen av reparasjonsarbeidet som er undergitt fradrag. Omkostninger som erstattes med hjemmel i Planens almindelige del, erstattes fullt. Det skal således ikke beregnes maskinfradrag av sikredes og assurandørens omkostninger til besiktelse, av saksomkostninger o. l. når det er tvist mellom sikrede og assurandøren om en skade er erstatningsmessig, av omkostningene ved gjennomføringen av et erstatningskrav mot tredjemann som er ansvarlig for skaden, eller av eventuelle omkostninger for å få utført erstatningsberegningen (jfr. § 84, 2. ledd).

Redningsomkostninger, såsom bergelønn for et skip i ballast og felleshavaribidrag, refererer seg ikke til noen bestemt skade på skipet og erstattes derfor uten fradrag. Hvis skipet under redningsarbeidet er tilføyet skader som erstattes i felleshavari, vil det skje fradrag efter YAR's regler, og sikrede vil derved bli belastet en tilsvarende del av reparasjonen selv. Videre fremgår det av Planens § 72 at skipets felleshavariskader skal «erstattes overensstemmende med reglene om partikulært tap, dersom dette fører til et gunstigere resultat for sikrede». I så fall skal det gjøres fradrag efter §§ 186 og 187. Det samme gjelder ved det uegentlige felleshavari, jfr. § 73. Denne ordning tar sikte på at erstatningen for en bestemt skade på skipet skal være tilnærmet den samme uansett hva skaden skyldes.

Det kunne imidlertid være tvilsomt om det skulle gjøres fradrag når en skade på skipet erstattes efter den almindelige regel om partikulære redningsforanstaltninger i § 68, 1. ledd, f. eks. når skipet tilføyes en skade utelukkende i den hensikt å unngå et erstatningsansvar eller et mindre havari som ikke setter skipet i fare. Det bør imidlertid gjelde samme regel her som i de andre tilfelle hvor en

skade på skipet erstattes etter reglene om tap ved redningsforanstaltninger. I § 190, 2. ledd er det derfor fastslått at det skal skje fradrag også i dette tilfelle.

Uten fradrag erstattes videre det normaltidskap som assurandøren svarer for etter § 182, 2. ledd, samt verdireduksjonen når assurandøren svarer for denne etter § 173, 4. ledd.

Litra (b) og (c) svarer til Pl. 1930 § 77 II C og § 76 nr. 2, 1. ledd, 2. pkt.

§ 189. Franchise.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 76 nr. 6 og Kaskopolisen A 9.

Ved utformningen av franchisereglene melder det seg to hovedspørsmål. Det første spørsmål er hvor ofte det skal beregnes franchise, og det annet er om størrelsen av franchisen skal avhenge av skipets verdi eller dets tonnasje.

Hvis det regnes en franchise for hvert enkelt havari, oppnår man en helt skarp grense for størrelsen av det erstatningsmessige havari. Man vil derfor på en effektiv måte eliminere erstatningsoppgjørene for småhavariene. Ulempen ved metoden er at det kan være vanskelig å fastslå hva som er et enkelt havari, særlig ved kontinuerlige hardtværsskader. En større havarifranchise kan også bringe et rederi i økonomiske vanskeligheter, dersom skipet får flere havarier på én reise. Hverken Pl. 1930 eller de øvrige nordiske forsikringsvilkår hadde havarifranchise, men Kaskopolisen A 9 hadde en kombinert reise- og havarifranchise, idet det skulle tas hensyn til hvor mange havarier som var inntruffet mellom reisens begynnelse og slutt.

Det kan også beregnes en franchise for hver «reise» i trangeste betydning, nemlig for tidsrommet mellom avgangen fra en havn og ankomsten til neste havn. En slik regel gjaldt etter Pl. 1930 § 76 nr. 6 og gjelder etter Svensk Sjöförsäkringsplan § 79 (c) og Dansk Søforsikringskonvention § 157. Fordelen ved metoden er at man får en helt skarp avgrensning av den enhet som franchisen henfører seg til, men ulempen er at franchisen vil virke langt mere tyngende ved korte reiser enn ved lange.

Man kan også knytte franchisen til «reisen» i kommersiell betydning, idet man med en «reise» forstår det tidsintervall som utgjør en naturlig kommersiell enhet, f. eks. en inn- og utgående reise for et linjeskip. Etter Kaskopolisen A 9 skulle franchisen beregnes på dette grunnlag. Regelen var imidlertid modifisert ved at det skulle beregnes flere franchiser avhengig av hvor mange havarier som var inntruffet og hvor mange havner skipet hadde anløpt under «reisen». Ulempene ved denne metoden er i første rekke den retts tekniske vanskelighet ved å definere reisebegrepet, men også at fraktreisene kan variere betydelig i lengde og franchisen derfor virke med ujevn tyngde alt etter hvilken beskjeftigelse skipet har. Som nevnt søkte Kaskopolisen å avdempe dette ved å la franchisen variere med antallet anløp, men også dette kan virke tilfeldig, idet metoden gir stykkgodsbåter større franchiser enn skip som fører bulklast.

Endelig kunne man tenke seg å beregne én franchise for havarier som inntrer innenfor et nærmere avgrenset tidsrom, f. eks. en måned. Ulempene ved denne metode er at man ikke får skilt ut småhavariene så effektivt som ved en havarifranchise, og at sikrede kan bli fristet til å søke å få et havari henført til en periode som er gunstig i franchisemessig henseende.

Innen komitéen var det motstridende meninger, idet en del av medlemmene ville foretrekke en reisefranchise, eventuelt modifisert på den måten som var skjedd i Kaskopolisen, mens andre foretrakk en havarifranchise. Når et flertall i komitéen gikk inn for havarifranchiser, skyldes dette i første rekke ønsket om å eliminere erstatningsoppgjørene for småhavariene. Det ble også lagt vekt på at reisefranchisene vil variere med den fart skipet benyttes i, og de retts tekniske vanskeligheter ved definisjonen av reisebegrepet.

Det annet hovedspørsmål er om franchisen skal beregnes i prosent av kaskotaksten, eller om den skal settes i relasjon til skipets tonnasje. Pl. 1930 valgte

den sistnevnte løsning. Til fordel for en slik regel taler at omkostningene ved å reparere en skade av et bestemt slag først og fremst vil avhenge av skipets størrelse, og ikke ha sammenheng med dets alder og verdi. Til fordel for å legge kaskotaksten til grunn taler imidlertid at denne vil gi et bedre bilde av skipets inntjeningssevne og reelle verdi enn tonnasjen gjør. Franchisen bør stå i rimelig forhold til skipets driftsbudsjett, og det vil være en markert sammenheng mellom kaskotaksten og driftsutgiftene, særlig forsikringspremier og eventuelle gjeldsrenter. Et flertall i komitéen gikk derfor inn for at franchisen skulle beregnes på grunnlag av kaskotaksten.

Hovedregelen om franchiser fremgår av nærværende paragrafs 1. ledd. Det skal beregnes én franchise for hvert havari som skipet har vært utsatt for, og franchisen skal utgjøre en pro mille av forsikringssummen (kaskotaksten), dog minst kr. 1.000 og høyst kr. 10.000. For å unngå vanskelighetene ved å avgjøre hva som er «ett enkelt havari» når skipet på en reise har vært utsatt for hårdtvær og herunder er blitt påført skader, er det i paragrafens 2. ledd tilføyet at skade som skyldes hårdtvær, og som er oppstått i tiden fra avgangen fra én havn til anløpet av den neste, skal regnes som ett enkelt havari. Karakteren av havneanløpene er uten betydning; hårdtværskader som oppstår mellom en lastehavn og en nødhavn vil således bli belastet med én franchise.

Også i andre forbindelser kan det være tvilsomt om det foreligger ett eller flere havarier, f. eks. når det oppstår ytterligere skader under reparasjonsarbeidet. På dette punkt henvises til bemerkningene til § 79. Spørsmålet kan også melde seg når en og samme skade gir opphav til flere reparasjonsopphold. Hvis skaden ble fullstendig utbedret under det første opphold, men den oppstår på nytt på grunn av dårlig arbeid fra verkstedets side, vil dette normalt måtte ansees som et nytt havari som betinger en ny franchise.

Franchisereglene i Pl. 1930 § 76 nr. 6 gjaldt bare «for de partikulære kaskoskaders vedkommende». Det var således på det rene at felleshavaribidrag og andre tap ved redningsforanstaltninger skulle erstattes uten hensyn til beløpets størrelse og uten fradrag av franchiser (se dog Kaskopolisen A 5 nr. 3, a—c). Det samme gjaldt etter Pl. § 76 nr. 6, 4. ledd også for omkostningene ved «skadens fastsettelse og erstatningens beregning». Disse regler er opprettholdt i nærværende paragrafs 3. ledd. Da sikrede aldri kan vite hvor omfattende skader som kan bli forårsaket ved det havari som han avverger, er det viktig at han under enhver omstendighet får dekning for de tap han blir påført gjennom redningsforanstaltningene. Likeledes bør assurandøren erstatte i sin helhet de omkostninger som er avholdt etter et havari for å bringe på det rene hvor omfattende skaden er.

§ 190. Grunnlaget for beregning av fradrag etter §§ 186 til 189.

Efter Pl. 1930 § 77 I d skulle isfradraget gjøres «i det beløp assurandøren efter reglene i denne paragraf eller i § 76 skal erstatte». Dette innebar at fradraget skulle beregnes av nettobeløpet efterat de ordinære aldersfradrag var trukket fra. På dette punkt gjør Planen en endring, idet isfradraget efter nærværende paragrafs 1. ledd skal skje i brutto-omkostningene ved reparasjon av isskadene, før et eventuelt maskinfradrag er gjort. Det samme gjelder hvis det er avtalt aldersfradrag; da skal hvert enkelt fradrag beregnes på grunnlag av brutto reparasjonsomkostninger, jfr. § 191, 2. ledd.

Paragrafens annet ledd er nærmere omtalt under § 188.

§ 191. Forsikring «med aldersfradrag».

Hensikten med aldersfradrag har opprinnelig vært å kompensere den fordel sikrede oppnår ved at gamle og presumptivt slitte deler blir erstattet med nye. Da det ville være meget vanskelig å vurdere denne fordel i hvert enkelt

tilfelle, har man fått standardfradrag som stiger med skipets alder og undertiden også med de utskiftede delers alder.

Aldersfradragene kan imidlertid ikke lenger begrunnes på denne måte i moderne forsikring. Undertiden vil man nok kunne konstatere at sikrede gjennom reparasjonen har fått utskiftet en del som han allikevel hadde måttet fornye eller reparere for egen regning i løpet av en kortere eller lengre tid. Men ofte vil vedkommende del være av den art at den normalt skal gjøre tjenesten så lenge skipet seiler, kun med nødvendig vedlikehold i form av maling, smøring o. l. Dette gjelder ubetinget forsåvidt angår spanter, dekkshjelker og plater i skroget, de ytre dekkshus, stativer og sylindereblokker i hovedmaskineriet o. l. Aldersfradragene er derfor i større eller mindre utstrekning gått over til å bli en form for fradragsfranchiser. Men i motsetning til vanlige franchiser vil størrelsen av fradragene variere med arten av det arbeid som er utført og med skipets alder.

I praksis har man i adskillig utstrekning forlatt aldersfradragene og gått over til en mer rasjonell dekningsform. Under revisjonsarbeidet ble det opplyst at henimot halvparten av den norske handelsflåte var forsikret uten aldersfradrag. Til gjengjeld er det ofte avtalt betydelige franchiser, f. eks. på rundreisebasis.

Ved revisjonen av Planen tok man sikte på å komme bort fra aldersfradragene som ledd i normaldekningen. Opprinnelig ville man innføre en adgang til å avtale «egenrisiko», dvs. en klausul om at sikrede selv skulle bære en nærmere bestemt brøkdel av de skader skipet måtte bli påført. «Egenrisiko» og «aldersfradrag» skulle da stå som alternative, valgfrie ordninger; hvis intet var særskilt avtalt, skulle det bare gjelde en fradragsfranchise som skulle eliminere erstatningsoppgjørene etter de mindre havarier.

Revisjonsarbeidet hvilte på en forutsetning om at det ikke skulle skje noen generell forskyvning av premienivået, og denne forutsetning voldt visse vanskeligheter ved ordningen av disse spørsmål. Komitéen lot innhente talloppgaver fra en rekke gjensidige foreninger og selskaper, og forsøkte å sammenligne de aldersfradrag og franchiser som skulle fratrekkes etter de tidligere vilkår, med de franchiser som kunne komme på tale. Komitéen kom imidlertid til at en slik sammenligning ikke kunne gi særlig veiledning ved fastsettelsen av franchisen. Feilen skyldtes ikke den store usikkerhet som nødvendigvis vil hefte ved alle beregninger av denne art, men lå i selve gjennomsnittsbetraktningen. Aldersfradragsreglene resulterer selvsagt i langt større fradrag for eldre skip enn for yngre. Hvis skip av begge grupper skulle over på en gjennomsnittsfanchise, ville det derfor innebære en øket belastning av de yngre skip og en redusert belastning av de eldre; de yngre skip måtte m. a. o. gjennom sine premier subvenere dekningen av de eldre skip. En slik ordning ville sikkert ikke ha blitt godtatt i praksis.

For å komme utenom disse vanskeligheter, måtte man på et enkelt punkt bryte med forutsetningen om et uforandret premiegrunnlag. For rederier som tidligere hadde forsikret med aldersfradrag etter Pl. 1930, men som ville gå over på Planens normaldekning, skulle det skje individuelle forhandlinger om premien, under hensyn til skipenes alder. Forøvrig ble systemet med aldersfradrag beholdt, men som en fakultativ ordning, som må vedtas uttrykkelig i polisen. Denne dekningsmåte vil være aktuell for redere som før 1965 dekket med aldersfradrag og foretrekker å fortsette med det under den nye Plan i stedet for å få sine premier forhøyet. Det var forutsetningen at aldersfradrag med tilhørende franchise etter Planen skulle ansees for å ekvivalere de tilsvarende fradrag etter Pl. 1930 og Kaskopolisen, slik at det for disse redere vedkommende ikke skulle skje noen almindelig premieforhøyelse.

Nærværende paragrafs 1. ledd fastslår prinsippet at aldersfradrag kun skal gjøres i kraft av uttrykkelig avtale. Hvis det er avtalt aldersfradrag, skal fradragene beregnes etter de følgende paragrafer. Isfradrag og maskinfradrag kom-

mer i tillegg; her er aldersfradraget for maskineri etter § 193 nr. 2 avpasset slik at det sammen med maskinfradraget omtrent tilsvarer fradragene etter Pl. 1930.

Paragrafens 2. ledd henviser til de almindelige regler om beregningen av is- og maskinfradrag i §§ 188 og 190. Henvisningen til § 189 innebærer at det også skal skje fradrag av franchise selv om det er avtalt aldersfradrag. Franchisen er imidlertid for dette tilfelle bare halvparten av den vanlige.

§ 192. Beregning av alderen.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 77 I a.

Reglene om beregningen av alderen svarer helt til reglene i Pl. 1930. Når et skip har undergått en omfattende ombygning, kan det være rimelig at alderen regnes fra ombygningen, men dette må avtales særskilt. Etter Pl. 1930 § 77 I a, 2. ledd, 2. pkt., skulle alderen regnes til den dag da reparasjonen kunne være påbegynt, når sikrede kan kreve erstatning for ureparert skade (jfr. § 174). Det har vært ansett overflødig å uttale denne regel uttrykkelig.

Hvis fornyelsen av hoveddieselmaskineri innebærer at også akselledning og propeller blir fornyet, følger disse deler det nye maskineris alder, men i motsatt fall følger delene skipets alder. Alle andre deler enn de ovenfor nevnte følger skipets alder.

Hvis fornyelsen av hovedturbiner innebærer at gear, akselledning og propeller fornyes, følger disse deler de nye turbiners alder, men i motsatt fall skipets. Alle andre deler enn de ovenfor nevnte følger skipets alder. Det er under enhver omstendighet forutsetningen at turbinene fornyes komplett og ikke f. eks. bare høytrykksturbinen eller bare lavtrykksturbinen.

Ved fornyelse av hovedkjeler knyttes den nye alder utelukkende til selve kjelen med det fast monterte utstyr som følger med ved nyliveransen.

§ 193. Aldersfradragenes størrelse.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 77 II A og C.

Aldersfradragene etter nærværende paragraf tilsvarer i store trekk de fradrag som skulle gjøres etter Pl. 1930. Men reglene er endel forenklet i forhold til de tidligere regler. Blant annet er all kasuistikk utelatt i teksten. Til gjengjeld er det ved nærværende paragraf og ved §§ 187 og 192, med assistanse av den tekniske avdeling i Sjøassurandørernes Centralforening, gitt en eksemplifikasjon til de begreper Planen benytter. Det er meningen at disse eksempler skal gi grunnlag for analogislutninger med hensyn til deler som ikke er uttrykkelig nevnt.

Paragrafens pkt. 1 tilsvarer Pl. 1930 § 77 II A. Sondringen mellom jern- og stålskip og andre skip er opprettholdt, og likeledes i store trekk aldersgrupperingen av skipene og fradragenes størrelse. Sondringen mellom de forskjellige typer av reparasjonsarbeider er derimot ikke beholdt. For et stålskip som er mellom 15 og 25 år gammelt, skal det derfor skje 1/6 fradrag såvel på trearbeide som på utgiftene ved å rette bøyet jern og stål og arbeidsomkostningene ved å ta det ut og sette det på plass igjen.

Når det gjelder drivning av skrog og dekk, som etter Pl. 1930 § 77 II A nr. 2 b hadde særskilte fradrag, vises til § 176 (e). Etter denne bestemmelse er drivning overhodet ikke erstatningsmessig, medmindre den inngår som et ledd i utskiftningen av skadede deler av skroget eller dekket. I så fall har drivningen samme fradrag som de øvrige utskiftningsarbeider.

Etter Pl. 1930 § 77 I e skulle man avregne i aldersfradraget det beløp som assurandøren sparer ved at man til reparasjoner nøyer seg med å anskaffe brukte gjenstander i stedet for nye. Denne regel er foreslått sløyfet. Sikrede må alltid samtykke i en slik fremgangsmåte, og det bør i så fall bli gjenstand

for forhandlinger i hvilken utstrekning aldersfradragene (og eventuelt franchisen) bør reduseres.

Frdrag efter nærværende paragrafs pkt. 1 skal gjøres ved reparasjon av: selve skroget med overbygninger, utvendig skorsten, rør og rorstamme, master, bommer, stående rigg, daviter, rekkverk, lysventiler, vinduer, pullere, halegatt, bussgatt, kjettingpiper, ankerklyss, luker med deksler eller lemmer, gangbroer, fundamenter, faste ledere eller trapper, panelinger, himlinger, faste gulvbelegg, tredekk, fast garnering, dessuten maling og isolasjon på slike deler.

Paragrafens pkt. 2 tilsvarer Pl. 1930 § 77 II B, idet denne bestemmelse dog hadde felles fradragregler for maskineri og inventar. Pkt. 2 gjelder bare for «maskineriet med tilbehør», idet annet tilbehør skal få frdrag efter pkt. 3. For øvrig betyr «maskineri» det samme her som i § 187, og det henvises til kommentarene til denne bestemmelse.

Paragrafens pkt. 3 omfatter bare det tilbehør som ikke omfattes av pkt. 1 og 2. I pkt. 4 er det fastslått at bunnmaling skal erstattes uten frdrag, i den utstrekning den er erstatningsmessig efter § 176 (d).

Kapitel 13. Sikredes ansvar for sammenstøt eller støtning.

Kaskoforsikringen er først og fremst en tingsskadeforsikring. Fra gammelt av har imidlertid kaskoassurandøren også påtatt seg en viss ansvarsdekning, nemlig dekning av sikredes kollisjonsansvar. Denne ordning var åpenbart hensiktsmessig sålenge rederne var uten en generell ansvarsforsikring. Etterat P. & I.-forsikring, iallfall for den større tonnasje, er blitt like vanlig som kaskoforsikring, synes det nærliggende å spørre om ikke kollisjonsansvars-risikoen burde overføres til P. & I.-assurandøren, slik at man fikk en prinsipielt klar grense mellom kasko-assurandøren som tingsskadeassurandør og P. & I.-assurandøren som ansvarsassurandør.

Fra et praktisk synspunkt kan man uten videre gi et negativt svar: Regelen om at kaskoassurandøren også dekker sikredes kollisjonsansvar, er så fast forankret i sjøforsikringstradisjonen at en endring på det internasjonale plan ikke kan tenkes gjennomført. Og en isolert norsk reform kan ikke komme på tale.

Selv om en reform hadde vært praktisk mulig, er det forøvrig ikke sikkert at man burde ha oppgitt det tradisjonelle system. Ved kollisjoner vil det normalt skje en gjensidig skadeforvoldelse. Er det skyld på begge sider — en mulighet assurandøren alltid må regne med — vil det forsikrede skips reder få krav på det møtende skips reder for en brøkdel av egen skade, og samtidig bli ansvarlig for en korresponderende brøkdel av det møtende skips skader. Kravet mot det møtende skip vil kaskoassurandøren tre inn i overensstemmende med prinsippet i § 96; kaskoassurandøren vil allerede av denne grunn være interessert i kollisjonsoppgjøret. Blir det en prosess med det møtende skip, vil kaskoassurandøren ofte være den som har det største krav å gjøre gjeldende. Ved også å føre kollisjonsansvaret overfor det møtende skip inn under kaskodekningen, oppnår man den store praktiske fordel at det normalt er en og samme assurandør (gruppe av assurandører) som er interessert på «aktiv»- og «passiv»-siden i kollisjonsprosessen. Hvis kollisjonsansvaret skulle dekkes av P. & I.-assurandøren, ville såvel kaskoassurandøren som P. & I.-assurandøren måtte opptre i praktisk talt hvert eneste kollisjonsoppgjør.

Helt kan man imidlertid ikke unnvære P. & I.-assurandøren i denne sammenheng. Prinsippet om at kasko-assurandørens ansvar er maksimert til forsikringssummen gjelder også ved dekningen av kollisjonsansvaret. Et mulig ansvar utover forsikringssummen, såkalt «overskytende kollisjonsansvar», dekkes under P. & I.-forsikringen (jfr. §§ 226 og 238) hvor begrensning av dekningen til

en avtalt forsikringssum ikke forekommer. Som følge av Planens nye regel om forsikringssummen ved dekning av kollisjonsansvar vil det imidlertid sjeldnere enn før bli nødvendig å belaste P. & I.-assurandøren med overskytende kollisjonsansvar, se § 196 og bemerkningene til denne paragraf.

Vanskeligere og praktisk sett viktigere er den annen grense som må trekkes mellom kaskoassurandørens og P. & I.-assurandørens dekningsområder, nemlig grensen mellom det kollisjonsansvar som kaskoassurandøren skal dekke, og ansvar av beslektet art som skal dekkes av P. & I.-assurandøren. Denne grense er i Planen stort sett trukket overensstemmende med innarbeidet praksis. På et par punkter er det imidlertid foretatt justeringer, se nærmere § 194 og bemerkningene til denne bestemmelse.

Det ledende synspunkt har vært at grensen bør søkes gjort så klar og så lett praktikabel som mulig. Om ansvarstilfelle av en viss type skal føres inn under kaskodekningen eller P. & I.-dekningen, er ofte av langt mindre betydning enn det å ha en klar regulering.

§ 194. Omfanget av assurandørens ansvar.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 78.

Paragrafens første ledd inneholder den positive angivelse av det ansvar kasko-assurandøren skal dekke.

(1) Det forsikrede skip (med tilbehør etc.) må ha voldt tap ved sammenstøt eller støtning. Strengt tatt er ordet «sammenstøt», dvs. støtning mot et annet skip, overflødig ved siden av det mer omfattende «støtning». Men uttrykket «sammenstøt eller støtning», som er tatt fra Pl. 1930 § 78, er innarbeidet i praksis.

«Støtning» omfatter også press mot eller berøring av en annen gjenstand. Ansvar for skade skipet volder ved å hugge eller presse mot en kai, går således inn under dekningen. I ND 1929.248 NH Ida Knutsen er det antatt at et «drag» ikke er støtning. Kaskoassurandøren ble derfor fritatt for å dekke ansvar for at en slepebåt som det forsikrede skip benyttet, kantret som følge av en plutselig stramming av slepetrossen. Rent logisk synes det vanskelig å operere med en slik grense mellom «støt» og «drag». Løsningen i Ida Knutsen-saken vil imidlertid bli opprettholdt etter Planen, se nærværende paragrafs 2. ledd (g). — Skade ved bølgeslag eller dragsug kan etter vanlig sprogbruk ikke betegnes som skade ved støtning.

(2) Den gjenstand som det forsikrede skip støter mot, kan være et annet skip eller en annen gjenstand som flyter i sjøen, f. eks. et tømmerslep, eller et anlegg på land, f. eks. en kai, en bro eller en dokkport. Grunnstøtning er også «støtning». Pl. 1930 § 78 satte som vilkår at gjenstanden «tilhører en tredjemann». Dekningen skulle altså ikke gjelde hvis det forsikrede skip støtte mot en gjenstand som tilhører sikrede eller som er eierløs. Forsåvidt angår skade på selve den gjenstand skipet støter mot, var begrensningen overflødig: sikrede blir ikke ansvarlig overfor seg selv eller for skade på en eierløs gjenstand (for skade på sikredes egne gjenstander hefter forøvrig kaskoassurandøren som om gjenstanden hadde tilhørt tredjemann, se Pl. 1930 § 78 nr. 4, jfr. også § 77). Begrensningen fikk bare betydning når støtet via sikredes gjenstand eller den eierløse gjenstand forplanter seg til en gjenstand som tilhører tredjemann, og skader denne, f. eks. hvor det forsikrede skip støter mot et isflak, som igjen støter mot en brygge som skades. Det er neppe noen grunn til å unnta ansvar for slik skade fra kaskodekningen, jfr. bemerkningene under (5) nedenfor, og begrensningen er derfor utelatt i Planen.

(3) Det er det forsikrede skip «med tilbehør og last» som må ha støtt mot en annen gjenstand. I denne formulering ligger at kasko-assurandøren bare hefter for støtningsskader tilbehøret og lasten volder i for-

bindelse med selve skipet, hvor det altså er skipets bevegelser som overføres via tilbehør og last. Støtningsskader som tilbehør og last volder ved selvstendige bevegelser, må dekkes av P. & I.-assurandøren. Hvis f. eks. en livbåt, en bom, eller dekkslasten rager utenfor skipssiden og derfor volder skade på anlegg på land under skipets manøvrering til kai, går ansvaret inn under kasko-dekningen. Hvis derimot et kollo glir ut av hivet under lossing og rammer en bil på kaien, eller en wire ryker med den følge at en lossebom faller ned på og skader en kran, må ansvaret dekkes under P. & I.-forsikringen.

(4) Kaskoassurandøren må videre dekke det ansvar det forsikrede skips reder påføres ved at den slepebåt skipet benytter, volder skade ved sammenstøt eller støtning. Slikt ansvar kan påhvile rederen i kraft av de almindelige sjørettslige ansvarsregler eller i kraft av videregående ansvarsbestemmelser i slepekontrakten. Etter Pl. 1930 § 78 nr. 1, 2. ledd, heftet kaskoassurandøren bare i det førstnevnte tilfelle. I praksis voldt denne begrensning vanskeligheter. Hvis det er klart at rederen hefter for slepebåten kollisjon i kraft av slepekontraktens bestemmelser, vil man normalt ikke få noen avgjørelse av om ansvaret også kunne ha vært bygget på almindelige sjørettslige regler. I Planen er begrensningen sløffet; det kan ikke være nevneverdige betenkeligheter forbundet ved å overføre det kontraktsrettslige ansvar for slepebåt-kollisjoner fra P. & I.-dekningen til kasko-dekningen. Assurandørene er i et hvert tilfelle beskyttet av begrensningen i § 76 forsåvidt angår usedvanlige eller forbudte kontraktsvilkår.

(5) Assurandøren må (innen rammen av forsikringssummen) dekke sikres ansvar for det tap som volder ved støtningen. Dekningen omfatter ikke bare ansvaret for skade på gjenstander som direkte eller indirekte blir rammet av støtet, og skade som rammer interesser knyttet til disse gjenstander, men også ansvar for mer avledede følger av støtet, f. eks. skade voldt på anlegg på land av olje som er lekket ut av det møtende skip som følge av kollisjonen. Assurandøren beskyttes selvsagt av de begrensninger som gjelder for rederens ansvar, derunder adekvansbegrensningen. Spørsmålet er om det er grunn til å oppstille ytterligere begrensninger til fordel for assurandøren.

Pl. 1930 § 78 nr. 2, 3. ledd, oppstilte en slik begrensning, idet den fritok kaskoassurandøren fra å dekke ansvar for skade som vel «står i årsaksforbindelse med et sammenstøt eller en støtning», men som likefullt er «voldt på annen måte enn ved støt eller berøring». Bestemmelsen ble anvendt i ND 1956.318 NH B a n d e i r a n t e, der skipet hadde støtt mot slusemuren i en dokk, slik at dokkporten ikke kunne lukkes. Dette resulterte i lav vannstand i dokken, noe som igjen hadde til følge at et kaianlegg raste ut, og at en bedrift måtte stanse fordi det ikke var vann til kjølevannspumpene. Høyesterett fant at disse avledede skader ikke var voldt ved støt eller støtning i relasjon til Pl. 1930, og at ansvaret derfor måtte dekkes av P. & I.-assurandøren. Høyesterett gikk ikke inn på hvorledes grensen mellom de to assurandørers dekningsområde rent generelt skulle trekkes opp, idet avgjørelsen «i grensetilfellene måtte bero på en konkret vurdering». Rettsstillingen etter B a n d e i r a n t e -dommen var nokså uklar; det var ikke bare i grensetilfelle tvilen meldte seg; ikke engang prinsippet for grensetrekningen var på det rene. Jfr. diskusjonen mellom R e i n og V o g t i AfS 2.693—701. Et forsøk på å angi et slikt prinsipp ble gjort i ND 1961.21 NV A s k v i n. Det er mulig at man på grunnlag av denne avgjørelse kunne ha funnet frem til en praktisk brukbar grense.

Noe behov for å begrense kaskoassurandørens ansvar etter slike linjer kan imidlertid ikke sies å foreligge. Begrensningen må tvert om betegnes som lite rasjonell, idet den fører til at et og samme ansvarstilfelle blir spaltet opp mer eller mindre vilkårlig og dekket under to forskjellige forsikringer, uten at dette er nødvendig eller ønskelig av forsikringstekniske grunner. Planen har derfor ikke tatt opp «B a n d e i r a n t e -begrensningen».

(6) Assurandøren hefter bare for det ansvar sikrede kan pålegges efter det lands rett som sammenstøtet blir bedømt etter. Det er likegyldig om det er et skyldansvar eller et objektivt ansvar. Også et ansvar bygget på avtale, f. eks. ansvar for kollisjonsskade tilføyet en slepebåt, må assurandøren dekke, jfr. imidlertid § 76 om usedvanlige eller forbudte kontraktsvilkår. En mulig adgang til å kreve ansvarsbegrensning må sikrede benytte.

Ansaret må ikke nødvendigvis være fastslått ved dom; se her § 78.

(7) Pl. 1930 § 78 nr. 1, 3. ledd påla kaskoassurandøren å dekke ansvar voldt ved støtning som er en følge av foranstaltning som er satt i verk for å avverge et annet støtningsansvar. Bestemmelsen tok sikte på det «uegentlige skipssammenstøt», jfr. sjøl. § 223 a: Det forsikrede skip har f. eks. manøvrert uriktig i et trangt farvann; for å unngå en kollisjon som kan medføre fare for tap av mange liv, styrer et møtende skip inn mot stranden hvor det støter på og skader en brygge. Det er klart at det forsikrede skips ansvar overfor bryggeeieren måtte dekkes av kaskoassurandøren. Men dette ville også ha fulgt av de almindelige regler i Pl. 1930 § 36 om assurandørens ansvar for redningsomkostninger. Spørsmålet ble derfor: Var bestemmelsen i § 78 nr. 1, 3. ledd, en kasuistisk og overflødig gjentakelse av prinsippet i § 36? Eller skulle den oppfattes som en uttømmende regulering av dekningen av ansvar som er påløpt ved foranstaltninger for å avverge annet ansvar? I sistnevnte fall ville «avvergelsesansvaret» bare kunne kreves dekket hvor det er voldt ved «sammenstøt eller støtning». Spørsmålet er drøftet av Strøm-Olsen i AfS 2.647—52; han antar at § 78 nr. 1, 3. ledd måtte suppleres med § 36.

For å unngå å skape en tilsvarende usikkerhet er regelen om det «uegentlige kollisjonsansvar» sløffet i Planen. Det blir da klart at reglene om tap ved redningsforanstaltninger i Planens kapitel 4, avsnitt 2 fullt ut kommer til anvendelse også på ansvar pådradd for å avverge kollisjonsansvar.

Paragrafens a n n e t l e d d oppstiller i punktene (a) til (h) unntagelser fra hovedregelen i første ledd.

(a) Ansvar oppstått mens det forsikrede skip foretar slepning. Slepning av andre fartøyer, av en tørrdokk, en tømmerflåte e. l., medfører en reduksjon av det slepende fartøys bevegelsesfrihet og en tilsvarende økning av kollisjonsrisikoen.

Pl. 1930 § 78 fritok ikke kaskoassurandøren for å dekke ansvar for kollisjoner som inntreffer mens det forsikrede skip foretar slepning. Det er imidlertid mulig at assurandøren kunne påberope reglene om fareøkning. I denne retning pekte Kaskopolisens A 12, som fritok assurandøren for ansvar for skader på det slepte fartøy eller de slepte gjenstander, men hvor det til slutt het at bestemmelsen ikke medfører noen rett for sikrede til å anvende skipet til slepning uten tillatelse fra assurandøren. Mot å anse slepningen som en fareøkning talte på den annen side Pl. 1930 § 78 nr. 1, 2. ledd, som bestemte at assurandøren også måtte dekke ansaret for støtningsskade som det slepte fartøy volder, dersom dette påhviler sikrede etter almindelige sjørettslige regler, og forutsatt at det ved forsikringens tegning ble oppgitt at skipet skulle anvendes til slepning.

Efter Planen suspenderes kaskoassurandørens heftelse for kollisjonsansvar helt sålenge slepningen varer. Sikrede kan ikke kreve ansaret dekket selv hvor det er på det rene at slepningen ikke har hatt noen innflytelse på hendelsesforløpet. Beviset for manglende årsakssammenheng vil være vanskelig å føre; retts teknisk betyr det en forenkling at man gjennom suspensjonsregelen utelukker tvist på dette punkt.

Selv hvor kollisjonen inntreffer før slepning er begynt, dvs. før slepeforbindelse er etablert, eller efter at slepningen er avsluttet, er assurandøren fritatt for å dekke ansaret, hvis det bevises at kollisjonen er forårsaket av slepningen; det

forsikrede skip kolliderer f. eks. med det skip som skal slepes, under forsøk på å etablere slepeforbindelsen.

Begrensningen av ansvarsdekningen gjelder ikke hvor ansvaret oppstår i forbindelse med en bergning eller et bergningsforsøk som det forsikrede skip foretar, dersom bergningen eller bergningsforsøket er «tillatt» etter § 35, 2. ledd. Assurandørenes interesse i å oppmuntre til bergning tilsier at de uten videre gir sikrede vanlig ansvarsdekning i slike tilfelle.

Det kollisjonsansvar som faller utenfor kaskoforsikringen, dekkes som foran nevnt normalt av P. & I.-assurandøren. Dette gjelder imidlertid ikke det ansvar som går inn under nærværende litra, se § 238, 1. ledd (b). Det er meningen at ansvaret, som hittil, skal dekkes av kaskoassurandørene, men bare etter særskilt avtale, eventuelt mot tilleggspremie.

(b) Ansvar for personskade har alltid vært unntatt fra kaskodekningen, uten hensyn til om de skadede personer befant seg på det forsikrede skip, på det møtende skip eller på land, jfr. Pl. 1930 § 78 nr. 2, 1. ledd. Ansvaret dekkes av P. & I.-assurandøren, jfr. § 225.

(c) Ansvar for «annet tap tilføyet passasjerer og mannskap på det forsikrede skip». Som eksempel på slikt ansvar kan nevnes ansvar for det tidstap passasjerene lider som følge av kollisjonen, ansvar for mannskapets hjemreiseutgifter (jfr. sjøml. § 41) og ansvar for tap av reisegods og mannskapseffekter. Forsåvidt det siste tilfelle angår, vil det også følge av litra (d) at ansvaret faller utenfor kaskodekningen.

(d) Ansvar for last og andre gjenstander ombord i det forsikrede skip. Ansvar for skade på det forsikrede skips egen last er en typisk P. & I.-risiko. Det er derfor naturlig at P. & I.-assurandøren også tar slikt ansvar i tilfelle hvor det er oppstått som følge av sammenstøt eller støtning. Pl. 1930 § 78 nr. 2, 1. ledd hadde også denne regel.

Kollisjonsansvar overfor egen last vil forøvrig være en relativt sjelden foreteelse. Hvis kollisjonen blir bedømt etter skandinavisk rett eller etter andre regler som bygger på kollisjonskonvensjonen av 1910, vil lasteieren bare kunne gå på det møtende skip for en så stor brøkdel av tapet som svarer til dette skips skyldbrøk. Noe regresskrav fra det møtende mot det transporterende skip kommer ikke på tale. Og i forholdet mellom lasteierne og det transporterende skip vil Haag-reglene normalt utelukke ansvar. Den feil som måtte være begått på sikredes side, er vanligvis en feil «i navigeringen eller i behandlingen av skibet», og sikrede er da beskyttet mot ansvar, jfr. konl. § 4 nr. 2 a og sjøl. § 122. Helt utelukket er det imidlertid ikke at ansvar kan oppstå. Kollisjonen kan skyldes en mangel ved sjødyktigheten som forelå ved reises begynnelse og som skipets fører kjente til; i slike tilfelle følger ansvaret av konl. § 4 nr. 1. Ansvar for skade på egen last kan videre oppstå ved kollisjoner som bedømmes etter amerikansk rett. U.S.A. har ikke ratifisert kollisjonskonvensjonen av 1910 og har ikke konvensjonens regel om at de kolliderende skip bare hefter pro rata overfor lasteierne. I prinsippet kan lasteierne holde skipene solidarisk ansvarlig. Det transporterende skip er i første omgang beskyttet av Haag-reglene (US COGSA 1936). Men hvis lasteierne går på det møtende skip, vil det transporterende skip i regressomgangen bli belastet med halvparten av det beløp det møtende skip har betalt. At et slikt «indirekte» lasteansvar skal behandles som et ansvar til egen last i relasjon til reglene om kaskoassurandørens dekning av kollisjonsansvar, er antatt i ND 1936.237 NH Terje, jfr. også ND 1959.19 NV Fernside og ND 1963.175 NH Fernstream. Dette må også reelt sett sies å være den heldigste løsning, jfr. Brækhus i AfS 4.488—494; den er derfor uttrykkelig opprettholdt i nærværende ledds litra (i).

(e) Ansvar overfor befraktere eller andre hvis interesse er knyttet til det forsikrede skip. Bestemmelsen svarer til Pl. 1930 § 78 nr. 2, 2. ledd.

En kollisjon kan føre til et større eller mindre avbrudd i driften av skipet,

og derved til tap for lasteiere, som må vente på lasten, for tidsbefraktere, som må slutte erstatningstonnasje til høyere frakt, osv. Hvis kollisjonen helt eller delvis skyldes sikredes folk, vil sikrede etter almindelige sjørettslige regler bli ansvarlig også for tap som det nevnte. Dette ansvar er et typisk kontraktsansvar, og det er lite naturlig å føre det inn under kaskodekningen. I praksis vil forøvrig sikrede i de aller fleste tilfelle være dekket ved ansvarsfraskrivelser i fraktavtalen.

(f) Ansvar for skade som last eller bunkers volder etter grunnstøtning eller støtning mot is. Ved sammenstøt eller støtning vil skipenes tanker ofte bli skadet, med den følge at flytende last — olje, bensin m. m. — og oljebunkers renner ut og volder skade, f. eks. ved forurensning eller ved at det blir brann. Også annen last som skylles overbord, kan volde skade ved forurensning, ved å hindre trafikken, e. l.

I tilfelle av sammenstøt med et annet skip, støtning mot en kai e. l. bør ansvar for skader som lasten volder, bæres av kaskoassurandøren; kaskoassurandøren kommer jo her inn forsåvidt gjelder selve støtningsskadene, og det er da uhensiktsmessig å dele opp forsikringsdekningen. I enkelte tilfelle ville en oppdeling være nærmest ugjennomførlig i praksis, f. eks. hvor to tankskip kolliderer og det oppstår brann i lasten.

Anderledes blir stillingen hvor last eller bunkers volder skade etter grunnstøtning eller støtning mot is. Her vil det vanligvis ikke oppstå noe ansvar for støtningsskader tilføyet tredjemann. Hele ansvarssituasjonen ligger fjernt fra de vanlige kollisjonstilfelle, og sorterer naturlig under P. & I.-dekningen.

Også på dette område slår imidlertid reglene om ansvar for redningsforanstaltninger gjennom overfor de spesielle dekningsregler. Hvis olje pumpes ut av skipet for å lette det etter en grunnstøtning, vil ansvar for skade oljen volder, kunne kreves dekket av kaskoassurandøren etter reglene i Planens kapitel 4 avsnitt 2.

(g) Ansvar for tap voldt ved skipets bruk av anker, fortøyningsgods m. m. Hvis anker, fortøyningsgods m. m. volder skade ved selvstendige bevegelser, vil ansvaret for skaden falle utenfor kaskoassurandørens dekningsområde i kraft av regelen i nærværende paragrafs 1. ledd om at det må være «skipet med tilbehør» som har voldt skade ved støtning, jfr. punkt (3) i bemerkningene til dette ledd. Nu vil det ofte være vanskelig å trekke en grense mellom slike skadetilfelle og tilfelle hvor skaden volder ved at skipets bevegelse blir overført via ankerkjetting, fortøyningswire o. l. Hvis ankeret volder skade ved sin egen tyngde, eller ved at det under opphivning haker seg fast i en kabel, kommer begrensningen i første ledd inn; hvis det derimot tar med seg en kabel under dregging, er det skipets bevegelser som er utslagsgivende. Hvis en landgang blir behandlet uforsiktig når den skal bringes i stilling, med den følge at den faller ned på og skader last på kaien, er ansvaret kaskoassurandøren uvedkommende i henhold til regelen i første ledd, mens løsningen blir den motsatte hvis det samme uhell skjer som følge av at skipet gjør en brå bevegelse i det øyeblikk landgangen skal gjøres fast. Subtile grensetrekninger av denne art er uheldige fra et praktisk synspunkt; ansvar for skader voldt ved bruken av anker etc., bør behandles som en enhet og henføres til den ene eller den annen gruppe assurandører.

Pl. 1930 § 78 nr. 1, 1. ledd, 2. pkt. påla kaskoassurandøren å dekke ansvar for «skade som er forårsaket ved støtning av gjenstander som befinner sig ombord i skibet, herunder dekkslast og båter som henger utsvinget i davidene», og, sidestilt med dette, «skade som er forårsaket av anker og ankerkjetting». Anker og ankerkjetting ansees altså som gjenstander som ikke «befinner sig ombord i skibet». Umiddelbart etter regelen om anker og ankerkjetting, het det i § 78 at assurandøren ikke var ansvarlig i andre tilfelle «når skaden er forårsaket av skibets tilbehør». Av dette må man kunne slutte at fortøyningsgods,

slepetrosser, laste- og losseledninger o. l. ble å anse som tilbehør som ikke befinner seg ombord, og at ansvar for skade voldt av slike gjenstander var kaskoassurandøren uvedkommende.

Planen opprettholder løsningen i Pl. 1930 forsåvidt angår skade voldt av fortøyningsgods etc. Den særlige regel om anker og ankerkjetting er derimot sløyfet. Alt ansvar for skade voldt av det ytre tilbehør bør dekkes av de samme assurandører. Og da ansvaret sjelden vil oppstå i forbindelse med de egentlige sammenstøt, og reelt sett ligger nokså langt fra det ordinære kollisjonsansvar, synes det naturlig å føre det inn under P. & I-dekningen.

Det er bare ansvar for skade voldt ved skipets bruk av anker etc. som er unntatt fra kaskodekningen. Ved en kollisjon kan et anker eller en fallrepstrapp som er heist opp og festet til skipssiden, volde skade ved å støte inn i det møtende skip; dette er imidlertid ikke skade voldt ved bruken av de nevnte gjenstander.

Det er ikke meningen at enhver skade voldt under bruken av anker, fortøyningsgods m. m. og i større eller mindre grad forårsaket av denne bruk, skal ansees som «voldt ved skipets bruk» av gjenstandene. Voldt ved bruken er skaden bare når støtet (eller draget) er voldt av eller overført gjennom ankeret eller fortøyningsgodset m. v. Hvis det forsikrede skip ved en uriktig manøver strammer slepetrossen slik at slepebåten blir trukket under, eller strammer fortøyningstrossen slik at en puller blir revet løs og kaien skadet, foreligger skade voldt ved bruken av trossen, og ansvaret er kaskoassurandøren uvedkommende. Hvis derimot det forsikrede skip under slepning kolliderer med slepebåten, eller ved manøvrering fra kai før fortøyningstrossen er løsgjort, støter mot kaien, skal støtningsskaden ikke ansees voldt «ved skipets bruk av» slepe- eller fortøyningstrossen, selv om det må antas at sammenstøtet eller støtningen ville ha vært unngått dersom skipets bevegelsesfrihet ikke hadde vært hemmet av slepe- eller fortøyningstrossen.

Nærværende litra unntar også fra kaskodekningen ansvar for skade på eller tap av anker, fortøyningsgods, laste- og losseledninger, landganger o. l. som skipet bruker. Slikt ansvar vil bare oppstå hvor vedkommende gjenstand tilhører en tredjemann, f. eks. hvor det forsikrede skip ved rykk eller drag river over en lasteledning som tilhører mottageren av lasten. Men som følge av regelen i § 77 vil begrensningen også få betydning når skaden rammer gjenstander som tilhører sikrede. Ansvar (og skade) av denne art ligger nokså fjernt fra det typiske støttingsansvar og bør dekkes under P. & I-forsikringen. Hvis derimot skipet renner inn i en ankerligger som derved mister anker og ankerkjetting, skal dette ansvar selvsagt dekkes av kaskoassurandøren.

(h) I litra (h) er det for sikkerhets skyld sagt uttrykkelig at kaskoassurandøren ikke svarer for ansvar for fjernelse av vraket av det forsikrede skip. Dette er i overensstemmelse med Pl. 1930, jfr. § 47, 2. ledd og § 78 nr. 2, 3. ledd. Vrakfjernelsesansvaret må her som ellers dekkes av P. & I-assurandøren, jfr. § 230 og § 104, 1. ledd.

(i) Refusjon av beløp som tredjemann har betalt som erstatning for tap som nevnt under (a) til (h). Denne bestemmelse tar i første rekke sikte på det indirekte lastansvar etter amerikansk rett, se nærmere bemerkningene til litra (d). Men bestemmelsen kan også få betydning i andre tilfelle hvor sikrede har en medansvarlig som betaler erstatning til den skadelidte og derefter gjør regress gjeldende mot sikrede. Som eksempel kan nevnes ansvar overfor passasjerer som blir skadet ved en kollisjon hvor begge skip har utvist skyld. De to skips redere hefter her solidarisk for personskadene. Hvis det møtende skips reder betaler erstatning for slike skader, kan han kreve en så stor andel av det betalte som svarer til det forsikrede skips skyldbrøk, refundert av dettes reder. (Det sees her bort fra mulige ansvarsfraskrivelser, jfr. sjøl. § 220, 4. ledd). Et slikt indirekte personskadeansvar

dekkes like lite under kaskoforsikringen som et direkte personskadeansvar, jfr. litra (b).

§ 195. Ansvarsbegrensning på grunnlag av flere skips tonnasje eller verdi.

Når slepebåt og slep, eventuelt et slepetog, kommer i kollisjon, kan beregningen av den ansvarlige reders ansvarsgrense by på problemer. I enkelte tilfelle hefter rederen med flere av de impliserte fartøyer, for såvidt som ansvarsgrensen beregnes på grunnlag av flere fartøyers verdi eller tonnasje. Se nærmere Brækhus i ND 1949.633—51. Hvis fartøyene er forsikret hos forskjellige assurandører, må man ha en regel om hvorledes det totale assurandøransvar skal fordeles på de forskjellige fartøyer. To mulige løsninger har vært lansert: Fordeling skjønnsmessig etter den skyld som er utvist for hvert enkelt fartøys vedkommende, og fordeling i forhold til de enkelte fartøyers tonnasje eller verdi (eftersom begrensningen baseres på henholdsvis tonnasje eller verdi). Planen har, overensstemmende med ND 1959.370 NV Bamse, lagt den sistnevnte løsning til grunn. Som påvist i premissene til Bamse-dommen er denne løsning den enkleste å praktisere, og den som passer best inn i hele regelsystemet.

Når ansvarsbegrensningen skjer på grunnlag av fartøyenes verdi, tas det også hensyn til frakten (f. eks. etter amerikansk og tysk rett) eller det beregnes et tillegg som skal representere frakten (etter Brussel-konvensjonen av 1924 således 10 % av skipets verdi før kollisjonen). Ved anvendelsen av nærværende paragraf skal det sees bort fra den økning av det enkelte skips ansvarsgrense som frakten eller det tilsvarende tillegg representerer.

§ 196. Grensen for assurandørens ansvar ved et enkelt havari.

Paragrafen er ny.

I tillegg til de bemerkninger til paragrafen som er gitt i motivene til § 79, skal nevnes følgende:

Ut fra den tankegang at P. & I.-assurandøren såvidt mulig bare bør delta i kollisjonsoppgjøret når det foreligger privity, ville det rasjonelle være å anvende det forsikrede skips begrensningsbeløp som grense for kaskoassurandørens ansvar for kollisjonserstatning. Fra kaskoassurandørenes side ble det imidlertid fremholdt at deres maksimale ansvar under enhver omstendighet måtte fikseres til et bestemt beløp, særlig av hensyn til reassuransen. Komitéen overveiet derfor å gi en regel om at kaskoassurandøren svarer for kollisjonserstatning inntil skipets begrensningsbeløp, dog ikke utover et beløp tilsvarende forsikringssummen ved kaskoforsikringen. En slik regel ville vel i de fleste tilfelle føre til det ønskede resultat, idet begrensningsbeløpet som regel vil være lavere enn forsikringssummen i kasko. Mot forslaget ble det særlig innvendt at det ofte vil være usikkert hvor stort skipets begrensningsbeløp er, spesielt etter amerikansk rett. Grensen for kaskoassurandørens ansvar ville da bli vanskelig å trekke når man ikke i andre relasjoner var nødt til å fastslå skipets begrensningsbeløp. Denne situasjon ville man bl. a. komme i når det forelå privity fra rederens side, og når ved et both-to-blame-oppgjør det annet skip foretok begrensning på ansvarssaldoen. Til dette kommer at det undertiden kan være tvilsomt hvilket lands rett som skal være avgjørende for adgangen til å begrense ansvaret.

Komitéen ble derfor stående ved at kaskoassurandørens ansvar for kollisjonserstatning bare undergis en enkelt begrensning, og at denne settes lik forsikringssummen ved kaskoforsikringen.

§ 197. Franchise.

Paragrafen avløser Pl. 1930 § 78 nr. 1, 4. ledd. Den er utformet etter de samme prinsipper som franchise-bestemmelsen for kaskoskade, § 189, og det

henvises til motivene til denne paragraf. I nærværende paragraf er dessuten tilføyet at assurandøren svarer for saksomkostninger uten hensyn til franchisen. En forutsetning for dette må imidlertid være at det erstatningskrav som blir fremsatt mot sikrede, overstiger franchisen.

Kapitel 14. Forsikring av skip under bygging.

Pl. 1930 inneholdt ingen regler om forsikring av skip under bygging. Sjøassurandørernes Centralforening hadde utarbeidet en «Byggeklausul» i 13 punkter som ble brukt i tilknytning til Kaskopolisen ved forsikring av skip under bygging. Forøvrig har norske rederier i stor utstrekning tegnet sine byggeforsikringer på engelske vilkår, «Institute Builders' Risk Clause». Svensk Sjöförsäkringsplan inneholder regler om byggeforsikring i §§ 126—131, og Dansk Søforsikringskonvention i §§ 172—175.

Planen bygger i noen grad på den tidligere norske Byggeklausul. Komitéen har imidlertid stillet seg relativt fritt til de foreliggende kilder, og forsøkt å utarbeide fullstendige og rasjonelle vilkår for de forsikringer som det kan bli aktuelt å tegne på et skip under bygging. Det er tatt et visst hensyn til normalkontrakten av 6. mars 1962 om bygging av skip ved norske skipsbyggerier, utarbeidet av en komité nedsatt av Norges Rederforbund og Skipsbyggerienes Landsforening (i det følgende kalt Normalkontrakten).

Et skip vil som oftest bli bygget i henhold til en byggekontrakt som er inngått mellom et rederi og et verksted. En slik kontrakt er undergitt de almindelige obligasjonsrettslige regler om verksleie. Når ikke noe annet er bestemt, vil risikoen for nybygningen gå over på bestilleren ved «leveringen», jfr. kjøpsl. § 17, 1. ledd. Inntil levering er skjedd, bærer verkstedet risikoen for skipets hendelige undergang. Går skipet helt til grunne, med den virkning at verkstedets leveringsplikt faller bort, må dette derfor betale tilbake til bestilleren de avdrag på byggesummen som denne har betalt i byggetiden. «Totaltapsrisikoen» for verkstedet består derfor i at de investeringer som det har gjort i nybygningen går tapt, uten at det kan kreve byggesummen, eller en andel av byggesummen, fra bestilleren. I tillegg til dette kommer risikoen for partiell skade, som består i at verkstedet på egen bekostning må la utbedre de skader som nybygningen blir påført ved mindre omfattende ulykker før risikoen er gått over til bestilleren.

Som regel vil den avtalte byggesum være høyere enn de kalkulerde byggeomkostninger. Differansen, som utgjør verkstedets fortjeneste på byggekontrakten, vil gå tapt hvis det inntreffer en begivenhet som medfører at prosjektet blir oppgitt. Hvis denne begivenhet skyldes en fare som forsikringen omfatter, bør verkstedet kunne få dekning for sin forventede fortjeneste på byggekontrakten.

Også bestilleren løper i byggetiden en risiko som bør kunne dekkes ved forsikring. For det første vil byggekontrakten ofte bestemme at bestilleren for egen regning skal skaffe bestemte deler eller materialer som skal inkorporeres i skipet. Hvis slike deler blir skadet eller går tapt mens de befinner seg hos verkstedet — før eller etter at de er inkorporert i skipet — vil dette være eierens, dvs. bestillerens risiko, og ikke verkstedets. Videre vil bestilleren ha interesse i at nybygningen blir levert til den avtalte byggesum. Hvis det ferdige skip vil ha en verdi som er høyere enn byggesummen, vil han lide et tilsvarende tap hvis leveringen uteblir. Bestilleren bør derfor, på samme måte som verkstedet, ha adgang til å forsikre sin forventede fortjeneste på byggekontrakten.

Byggekontrakten vil normalt bestemme at bestilleren skal bli eier av nybygningen, og av de deler og materialer som verkstedet har anskaffet til nybygningen, i samme tempo som han innbetaler ratene av byggesummen, jfr. Normal-

kontrakten § 6, 2. ledd. Denne bestemmelse tar imidlertid bare sikte på å gi bestilleren rettsvern overfor verkstedets kreditorer, og medfører ikke at risikoen for nybygning eller materialer blir overført til bestilleren. Den får derfor ikke direkte betydning for utformningen av forsikringsvilkårene. Men hvis verkstedets betalingsevne svikter samtidig som nybygningen blir ødelagt og kontrakten faller bort — en situasjon som ikke er upraktisk — vil bestilleren ha behov for det samme vern forsåvidt angår de innbetalte rater som en kontraktspanthaver trenger forsåvidt angår hans pantefordring. Vilkårene må derfor sikre at verkstedet eller dets konkursbo ikke får utbetalt en totaltapserstatning uten at samtidig bestilleren får tilbake sine forskuddsinnbetalinger.

Det forekommer også at et verksted bygger et skip for egen regning, f. eks. for å fylle en ledig bedding eller holde sine arbeidere beskjeftiget. I så fall har verkstedet interesser både som bygger og bestiller, og må følgelig gis anledning til å tegne en forsikring som fyller begge behov.

I Planens kapitel 14 er det særskilte avsnitt om forsikring av verkstedets interesse ved forsikring av skip som bygges for fremmed regning (avsnitt 1), om forsikring av bestillerens interesse i skip som bygges for fremmed regning (avsnitt 2) og om forsikring av verkstedets interesse når det bygger et skip for egen regning (avsnitt 3).

Planen tar bare sikte på forsikring i tilknytning til kontrakter om bygging av skip i egentlig forstand. Komitéen var klar over at tilsvarende forsikringsbehov også kan foreligge for verksteder som har spesialisert seg på bygging av enkelte komponenter, særlig hovedmaskineri. Det ble imidlertid opplyst at et slikt verksted kan forsikre sin løpende produksjon under en almindelig årspolise. Det er bare de skip som verkstedet eventuelt bygger, som det må tegnes særskilte forsikringer for. På den annen side vil det ikke være noe i veien for at man bruker reglene i nærværende kapitel ved forsikring av en kontrakt om bygging av en motor eller en annen del av et skip.

Angivelsen av farefeltet skaper problemer i byggeforsikringen. Som det fremgår av det foregående, dekker forsikringen blant annet mot fysisk skade som nybygningen blir utsatt for i tiden fra kjølstrekningen til leveringen. I denne henseende vil forsikringen — i likhet med annen sjøforsikring — omfatte «alle farer som interessen blir utsatt for», jfr. § 15. Egentlige «sjøfarer» blir det først tale om etter at skipet er gått av stabelen og befinner seg på vannet. Mens nybygningen står på beddingen, vil farene først og fremst være brann, eksplosjon og andre ulykker av teknisk art, naturkatastrofer, krigshandlinger (ved krigsforsikring) og lignende.

Forsikringen omfatter både skade på nybygningen som følge av disse eller andre farer, og den ting at selve byggekontrakten faller bort som følge av fysisk beskadigelse av nybygningen eller verkstedet. Her må man falle tilbake på de almindelige obligasjonsrettslige grunnsetninger om bristende forutsetninger. Totaltap foreligger bare hvis ødeleggelsen av skip eller verksted er så omfattende at en eller begge parter kan kreve seg fritatt for plikten til å oppfylle. Med sikte på denne eventualitet kan såvel bestilleren som verkstedet forsikre sin forventede fortjeneste på kontrakten. Men ikke enhver begivenhet som medfører at skipet ikke blir ferdigbygget, gir de sikrede krav på erstatning for totaltap. Hvis kontrakten blir hevet fordi en av partene misligholder sine forpliktelser, er dette en rent kommersiell risiko som ikke kan dekkes ved forsikring, jfr. unntaket for manglende betalingsevne i §§ 15 og 16. Heller ikke mislighold av annen art utløser forsikringstilfellet, f. eks. en faglig svikt fra verkstedets side som er så graverende at den gir bestilleren rett til å heve kontrakten. I denne forbindelse må også nevnes § 206, 1. ledd, 2. pkt., som uttrykkelig unntar faglig svikt fra farefeltet forsåvidt angår utbedring av partielle skader.

Efter Planen dekker en forsikring mot krigsfare heller ikke ethvert bortfall av kontrakten som følge av de forsikrede farer. Rekvisisjon er unntatt,

jfr. § 205, som krever at kontrakten må være bortfalt «som følge av skade på eller tap av skipet eller skade på verkstedet». Rekvisisjon av norsk eller alliert myndighet vil være unntatt allerede i kraft av den almindelige bestemmelse i § 16 (b). Komitéen antok imidlertid at heller ikke den rekvisisjon som foretas av fremmed myndighet, f. eks. en okkupant, vil egne seg til dekning under en forsikring av skip under bygging.

Ved forsikring av verkstedets interesse er verkstedet den «sikrede» i relasjon til bestemmelsene i Planens almindelige del. Særlig må merkes at § 45 om manglende sjødyktighet kommer til anvendelse. Hvis skipet kantrer under sjøsetning eller prøvetur, vil derfor dekningen falle bort dersom det er utvist uaktsomhet fra verkstedets ledelse. Hvilke personer som verkstedet må tåle identifikasjon med, må avgjøres på grunnlag av reglene i §§ 59 og 61.

Avsnitt 1. Forsikring av skip som bygges for fremmed regning; verkstedets interesse.

§ 198. Gjenstander som omfattes av forsikringen.

Paragrafen tilsvare Byggeklausulen pkt. 1.

Oppregningen i 1. ledd, litra (a)—(c) omfatter den økonomiske innsats som verkstedet til enhver tid har gjort for å fremstille det ferdige skip. Innsatsen består ikke bare i selve nybygningen slik den står på beddingen (her kalt «skipet»), men også i deler og materialer som verkstedet for egen regning har fremstilt eller anskaffet til bruk i skipet. Riktignok bestemmer vanligvis byggekontrakten at en reder som innbetaler de foreskrevne rater, får «eiendomsretten» til nybygningen og til deler og materialer som er merket med skipets byggenummer. Denne bestemmelse tar imidlertid, som nevnt foran, bare sikte på rettsvernet mot verkstedets kreditorer, mens den økonomiske risiko for skade på eller tap av skip og materialer fortsatt ligger hos verkstedet. Man drøftet om det var grunn til å sette som vilkår for dekningen av deler og materialer at de er merket med skipets byggenummer eller lignende, men man kom til at et slikt formelt krav kunne virke urimelig i konkrete tilfelle. Men verkstedet har selv sagt bevisbyrden for at den del som ennå ikke er montert i skipet, virkelig er bestemt for dette.

Efter 1. ledd, litra (c) omfatter forsikringen også verkstedets omkostninger ved planlegningen av skipet. Forsikringsgjenstanden er her ikke de konkrete tegninger, modeller etc., — disse vil normalt kunne restitueres med små omkostninger hvis de blir ødelagt — men de generelle omkostninger som verkstedet har anvendt i sin egen planlegningsavdeling og til engasjerte konsulenter i forbindelse med planlegningen av skipet. Hvis byggekontrakten faller bort, vil disse omkostninger normalt være bortkastet. Det kan riktignok innvendes at dersom skipet inngår i en serie som verkstedet skal bygge, vil omkostningene kunne fordeles over samtlige skip i serien. Hvis det er helt på det rene at de foreliggende planer vil bli brukt ved bygging av senere skip, vil man kunne si at «sikredes omkostninger ved tegning og annen planlegning av skipet» bare omfatter den del av utgiftene som faller på den forsikrede kontrakt. Men hvis ikke dette er helt på det rene, skal det ikke gjøres noe fradrag i erstatningen på grunn av den mulige verdi som planene kan ha ved utførelsen av senere kontrakter.

Reglene i 1. ledd må også sammenholdes med § 202. Når ikke annen avtale er truffet, løper forsikringen først fra «kjølstrekningen», og verkstedets investeringer i planlegning og materialer vil først være dekket fra dette tidspunkt. Men det er selv sagt ikke noe i veien for at det avtales at investeringene skal være forsikret fra et tidligere tidspunkt.

Ved leveringstiden vil forsikringsverdien være lik den kontraktsmessige byggesum (eventuelt med visse tillegg, jfr. § 199). Hvis skipet blir ødelagt umiddelbart før levering skal skje, vil verkstedet få utbetalt byggesummen som totaltapserstatning og dermed få full dekning for sin fortjeneste på kontrakten. Hvis det på et tidligere tidspunkt skjer en ødeleggelse som er så omfattende at verkstedets leveringsplikt faller bort, skal forsikringsverdien og dermed totaltapserstatningen etter § 200 utgjøre en så stor andel av den kontraktsmessige byggesum som svarer til de investeringer som verkstedet på dette tidspunkt har gjort. Verkstedet vil derfor i et slikt tilfelle bare få erstattet en tilsvarende andel av sin forventede fortjeneste under kontrakten. Nærværende paragrafs 2. ledd tar sikte på å gi verkstedet en sterkere stilling, idet det kan betinge seg at forsikringen til enhver tid skal omfatte den fulle fortjeneste som det venter å gjøre på byggekontrakten. Hvis verkstedet ved tegningen har oppgitt hvor stor denne forventede fortjeneste er, skal dette beløp ansees som taksert forsikringsverdi, jfr. § 200, 3. ledd. Virkningen av en slik avtale vil derfor bli at verkstedet i tillegg til de investeringer det har foretatt opp til det tidspunkt da nybygningen blir ødelagt, også får erstattet sin forventede fortjeneste med dens fulle beløp.

Forsikringsstedet er angitt i paragrafens 3. ledd. Et skipsverft vil ofte ha sin virksomhet spredt på en rekke steder, dels i form av lagre og fabrikker i nærheten av beddingene, dels i den form at det har sine bedrifter liggende i flere havner. Etter nærværende paragrafs 3. ledd skal de deler og materialer som er bestemt for den forsikrede nybygning, omfattes av forsikringen uansett i hvilke av verkstedets lokaler eller områder de befinner seg. Hvis delene eller materialene er fremstilt eller lagret relativt nær beddingen, ville det være upraktisk om det måtte tegnes særskilt forsikring på hver enkelt transport frem til byggeplassen. Regelen går derfor ut på at også transportrisikoen skal omfattes av forsikringen så fremt transporten kan sies å være «lokal», dvs. foregå mellom lokaler eller områder som ligger i samme by- eller havneområde. Må delene sendes til en avdeling av verkstedet som ligger i en annen havn, bør transportrisikoen vurderes særskilt og dekkes ved en egen forsikring. Derimot løper forsikringen under en slepning av det ferdige skrog, men det skal betales tilleggspremie, jfr. § 204 (a).

Når verkstedet har bestilt hovedmaskineri eller andre deler til skipet hos underleverandører, vil risikoen gå over på verkstedet når delen blir «levert» i kjøpsrettslig forstand. Som regel vil avtalen gå ut på at verkstedet bærer risikoen under transporten fra leverandørens fabrikk. Slik transport må, i likhet med lengere transport mellom verkstedets egne avdelinger, bedømmes som en særskilt risiko og dekkes ved en egen forsikring. Imidlertid hender det ofte at verkstedet er interessert i å vente med å hente vedkommende del hos leverandøren til arbeidet med nybygningen er kommet så langt at delen kan monteres. Etter kjøpsl. § 17, 2. ledd vil i slike tilfelle verkstedet bære risikoen for delen mens den ligger lagret hos leverandøren, og paragrafens 3. ledd utvider byggeforsikringen til også å omfatte slike deler så lenge transporten ikke er påbegynt.

§ 199. Forsikringsverdien ved leveringstiden.

Paragrafen tilsvarende Byggeklausulen pkt. 2 og 3.

Beregningen av forsikringsverdien skaper særegne problemer i byggeforsikringen. Etter den almindelige regel er forsikringsverdien interessens fulle verdi ved forsikringens begynnelse, jfr. § 7. Denne regel kan åpenbart ikke brukes i byggeforsikringen. Ved forsikring av byggerens interesse vil forsikringsverdien ved forsikringstidens begynnelse svare til de investeringer og planleggingsarbeider som han på dette tidspunkt har foretatt med sikte på nybygningen, og deretter stige ut gjennom forsikringstiden inntil den ved forsikringstidens slutt — leveringen av det ferdige skip — vil være lik den kontraktsmessige byggesum. Forsåvidt angår bestillerens interesse vil forsikringsverdien dels stige etterhvert

som han på egen hånd skaffer materialer og deler som skal inkorporeres i skipet, og dels vil den utgjøre et konstant beløp som svarer til den fortjeneste han venter å oppnå ved at han får nybygningen levert til den avtalte pris. Det er derfor utformet særskilte regler om forsikringsverdien, dels med sikte på forsikring av verkstedets risiko og dels med sikte på forsikring av bestillerens risiko.

Hvis nybygningen blir ødelagt umiddelbart før levering skulle ha skjedd og verkstedets leveringsplikt som følge av dette faller bort, vil verkstedets tap tilsvare hele det vederlag det skulle ha oppebåret fra bestilleren. Størrelsen av vederlaget vil være bestemt dels av den opprinnelige byggesum som ble stipulert i byggekontrakten, dels ved de endringer eller tillegg som senere måtte være avtalt mellom partene, og endelig ved de glideskala-tillegg som måtte være påløpt hvis det inngår i avtalen at byggesummen skal stige i takt med materialpriser og arbeidslønninger. Reglene om forsikringsverdien må utformes slik at verkstedet på sin side i størst mulig utstrekning har dekning for hele vederlaget for nybygningen, mens på den annen side assurandøren har mulighet for å bedømme omfanget av sin risiko.

Ved tegningen av forsikringen må verkstedet selvstendig oppgi den byggesum som er avtalt, og som danner grunnlaget for hele forsikringen. Tillegg til kontrakten som betinger en økning av byggesummen, er i prinsippet bare dekket ved forsikringen såfremt de er anmeldt til assurandøren. Mindre endringer kan imidlertid foretas uten anmeldelse, så lenge de tilsammen ikke øker byggesummen i vesentlig grad.

For de større tilleggs vedkommende inneholdes regelen i paragrafens litra (b). Virkningen av at et slikt tillegg ikke blir anmeldt, er at de arbeider som tillegget angår, og den tilsvarende del av vederlaget, overhodet ikke omfattes av forsikringen. Rammes disse arbeider av en partiell skade, skal utbedringsomkostningene ikke erstattes, mens på den annen side omkostningene ved å utbedre skade som rammer de arbeider som inngår i den opprinnelige kontrakt, skal erstattes fullt ut. Man skal her altså ikke bruke de almindelige regler om underforsikring, som ville ha medført en proratarisk nedsettelse av erstatningen for enhver skade.

Det ville imidlertid være urimelig å forlange at verkstedet skulle underrette assurandøren om enhver endring i planene som det er blitt enig med bestilleren om, og som betinger et mindre tillegg til byggesummen. Etter paragrafens litra (d) skal derfor mindre endringer automatisk omfattes av forsikringen, såfremt de tilsammen ikke overstiger 2 % av den opprinnelige byggesum. Når anmeldelsen av tilleggene er ført å jour og de seneste tillegg oppgitt til assurandøren, vil derefter partene ha nye 2 % av den opprinnelige byggesum å gå på. De arbeider som slike mindre tillegg angår, vil være dekket ved forsikringen hvis de utsettes for skade, jfr. § 206, 2. ledd.

En avtale om glideskala ved prisstigning kan føre til en meget betydelig forhøyelse av den opprinnelige avtalte byggesum. Da byggekontraktene ofte blir inngått lang tid før arbeidet blir påbegynt, vil en vesentlig del av glideskala-tilleggene kunne være påløpt allerede før arbeidet blir satt i gang, og forsikringen tegnet. Størrelsen av disse tillegg kan beregnes med temmelig stor nøyaktighet. Den efterfølgende byggetid vil sjelden overstige ett år, og prisstigningen i dette tidsrom kan være liten sammenlignet med den som har funnet sted i ventetiden. Paragrafens litra (c) fastslår derfor at assurandøren svarer for de fulle glideskala-tillegg såfremt det er opplyst ved tegningen at glideskala var avtalt, og han dessuten har fått oppgitt størrelsen av det tillegg som måtte antas å være påløpt på dette tidspunkt. Hvis det blir oppgitt et for lavt beløp her, må assurandøren kunne begrense sitt ansvar til det oppgitte beløp + de glideskala-tillegg som påløper i forsikringstiden. På den annen side vil det ikke være noen fare ved å oppgi det påløpne glideskala-tillegg for høyt, idet forsikringssum og premie i alle fall vil bli justert etter utløpet av forsikringstiden.

§ 200. Forsikringsverdien før leveringstiden.

Som nevnt i innledningen til kapitlet, vil forsikringsverdien i byggeforsikringen stige ut gjennom forsikringstiden etterhvert som man foretar investeringene i skipet. Ved forsikringstidens begynnelse vil forsikringsverdien være de investeringer i planlegning og materialer som verkstedet på dette tidspunkt har foretatt, og ved forsikringstidens slutt vil den være lik vederlaget for skipet beregnet etter reglene i foregående paragraf.

Nærværende paragraf angir to prinsipper for beregningen av forsikringsverdien på et tidspunkt som ligger forut for leveringstiden. Hvis verkstedet ikke har tegnet særskilt forsikring på sin antatte fortjeneste på byggekontrakten, skal forsikringsverdien utgjøre en så stor del av forsikringsverdien ved leveringstiden som svarer til størrelsen av de investeringer verkstedet har foretatt. Man kan f. eks. forutsette at nybygningen blir ødelagt og verkstedets leveringsplikt bortfaller på et tidspunkt da det er investert 9 mill. kr. Verkstedets kalkyler viser at det ville ha kostet 18 mill. kr. å bygge skipet ferdig, mens vederlaget, beregnet etter reglene i § 199, må antas å ville ha utgjort 20 mill. kr. Forsikringsverdien er da $\frac{9}{18}$ av 20 mill. kr., eller 10 mill. kr.

Som man ser, vil en slik beregning bare gi verkstedet dekning for en forholdsmessig andel av dets antatte fortjeneste på byggekontrakten. I det angitte eksempel får verkstedet således kun dekket 1 mill. kr. av en antatt fortjeneste på 2 mill. kr. Etter § 198, 2. ledd kan imidlertid verkstedet tegne særskilt forsikring på sin antatte fortjeneste på kontrakten. Hvis det er oppgitt et bestemt beløp for den antatte fortjeneste, skal etter nærværende paragrafs 3. ledd dette beløp ansees som taksert forsikringsverdi. Etter paragrafens 2. ledd skal den antatte fortjeneste inngå med sitt fulle beløp i forsikringsverdien til enhver tid, mens den øvrige del av forsikringsverdien beregnes under hensyn til de investeringer som er foretatt. Hvis verkstedets fortjeneste i eksemplet ovenfor er taksert til 2 mill. kr., vil forsikringsverdien ved kontraktens bortfall altså være 11 mill. kr.

§ 201. Forsikringssummen.

I byggeforsikringen må forsikringssummen justeres ved utløpet av forsikringstiden når man ser hvor stor den samlede byggesum som omfattes av forsikringen er blitt. Forsikringssummen kan derfor ikke, som i andre bransjer, stipuleres ved avtaleslutningen som et bindende maksimum for assurandørens ansvar. Underforsikring kan tenkes hvis verkstedet med hensikt har villet holde en del av byggesummen uforsikret. Forsikringssummen blir grunnlaget for premieberegningen, jfr. § 203.

Efter nærværende paragraf er forsikringssummen det beløp som blir anmeldt til forsikring, med tillegg av de beløp som efter § 199 (c) og (d) skal være automatisk medforsikret. Uttrykksmåten «den del av byggesummen» har til hensikt å gjøre paragrafen direkte anvendelig når forsikringen oppdeles mellom flere medassurandører. «Anmeldt til forsikring» er både den opprinnelige kontraktsmessige byggesum og de tillegg som anmeldes efter § 199 (b). I tillegg kommer så de glideskalatillegg som påløper i forsikringstiden og de avtalte tillegg som tilsammen ikke overstiger 2 % av den opprinnelige byggesum. Størrelsen av forsikringssummen kan derfor først bli endelig fastlagt når det økonomiske oppgjør mellom bestilleren og verkstedet er på det rene.

I begynnelsen av forsikringstiden vil forsikringssummen være vesentlig større enn den økonomiske risiko assurandøren løper, idet forsikringssummen også vil omfatte investeringer som ennå ikke er foretatt. Får skipet på dette tidspunkt en omfattende skade uten at verkstedets leveringsplikt bortfaller, vil det være god dekning for omkostningene ved gjenoppbyggingen innenfor forsikringssummen. Hvis derimot nybygningen blir tilføyet en større skade henimot slutten

av forsikringstiden, og verkstedet plikter å utbedre skaden, kan forsikringssummen, slik den er definert etter 1. ledd, bli utilstrekkelig til å dekke gjenoppbyggingen. Dette vil særlig være tilfellet hvis det har skjedd en sterk prisstigning i byggetiden. Etter paragrafens 2. ledd kan derfor verkstedet tegne en særskilt tilleggsforsikring mot denne risiko. En forsikring av denne art er også forutsatt i Normalkontrakten § 7, 3. ledd. Kontrakten sonderer dog ikke klart mellom forsikring av verkstedets risiko, og forsikring av nybygningens merverdi på bestillerens hånd, jfr. kontraktens § 7, 6. ledd, 2. pkt.

Regelen i paragrafens 3. ledd er en ordensforskrift som er nødvendig for at assurandøren kan foreta den definitive justering av premien.

§ 202. Forsikringstiden.

Paragrafen tilsvarende Byggeklausulen pkt. 4.

Arbeidet på beddingen vil ofte begynne med at man setter ned en ferdig seksjon, og forarbeidelsen av deler og seksjoner til skipet kan allerede ha pågått i lang tid. I praksis vil derfor verkstedet som regel tegne forsikringen fra en bestemt dato. For det tilfelle at begynnelsestiden ikke er angitt, opprettholder Planen den tidligere regel om at forsikringen løper fra kjølstrekningen, dvs. det tidspunkt da arbeidet på beddingen begynner.

Forsikringen opphører når risikoen for skipet går over på bestilleren, dvs. når skipet «leveres» i kjøpsrettslig forstand. Normalkontraktens § 7, 7. ledd inneholder nærmere angivelse av hva som skal ansees som leveringstidspunktet. Er det ikke truffet noen slik avtale, vil tidspunktet avhenge av partenes faktiske handlinger, bedømt på bakgrunn av almindelige kontraktsrettslige prinsipper og bestemmelsene i byggekontrakten forøvrig.

Det kan inntreffe at kaskoforsikringen etter de avtalte vilkår trer i kraft til tross for at byggeforsikringen ikke opphører; i et slikt tilfelle må man eventuelt anvende reglene om dobbeltforsikring i forholdet mellom de to assurandører.

Er skipet klart til levering, men blir det ikke levert på grunn av bestillerens forhold, vil risikoen etter kjøpsl. § 17, 2 ledd gå over på bestilleren når skipet etter avtalen kan hentes og verkstedet er klart til å levere. I slike situasjoner kan det lett tenkes at bestilleren ikke har ordnet med egen kaskoforsikring. Byggeforsikringen bør derfor løpe videre slik at man får en frist til å ordne forsikringsspørsmålet. Etter paragrafens 3. ledd kan såvel verkstedet som assurandøren si opp byggeforsikringen med 7 dagers varsel. Premien for den tid som går etter at bestilleren etter avtalen skulle ha overtatt skipet, vil verkstedet etter omstendighetene kunne kreve refundert av bestilleren.

§ 203. Premie.

Etter § 201 vil størrelsen av forsikringssummen først være endelig fastlagt ved utløpet av forsikringstiden. På dette tidspunkt må det derfor også skje en etterfølgende justering av premien.

Byggeklausulens pkt. 13 bestemte at *ristorno* ikke tilståes i byggeforsikring. Noen tilsvarende bestemmelse er ikke opptatt i Planen. De fleste av Planens *ristornoregler* kan ikke få praktisk betydning i byggeforsikringen, men f. eks. ved et totaltap som skyldes et samvirke mellom sjøfare og krigsfare, må *ristornoregelen* i § 116, 2. ledd, 1. punktum få anvendelse.

§ 204. Tilleggspremie for reiser.

Paragrafen tilsvarende Byggeklausulens pkt. 7.

Etter de tidligere regler hadde assurandøren krav på premietillegg hvis skipet foretok flere enn to prøveturer, eller under prøveturen kom mer enn 50 nautiske mil fra byggestedet. Hvis skipet ble flyttet fra verkstedet i andre tilfelle

enn for å gå prøvetur, svarte assurandøren ikke for skade som oppsto under flytningen.

En flytning av skipet vil imidlertid ofte inngå som et ledd i byggearbeidet, f. eks. når skipet slepes til et annet verksted tilhørende samme konsern for å få montert maskineri. Det er derfor foreslått at dekningen skal løpe uavhengig av de flytninger som blir foretatt. For den særlige risiko som står i forbindelse med flytningen bør imidlertid assurandøren ha tilleggspremie, og det samme gjelder hvis prøveturen blir lengere enn man normalt regner med. Av hensyn til de større skip er grensen forhøyet til 250 nautiske mil, hvilket også er i samsvar med de engelske betingelser.

Påbudet i paragrafens siste ledd om at verkstedet på forhånd skal gi assurandøren melding om reiser som betinger tilleggspremie, er en ordensforskrift uten noen rettslig sanksjon. Ved å gi slik melding vil imidlertid verkstedet oppnå at det kan forhandles om tilleggspremien på forhånd.

§ 205. Totaltap.

Som nevnt i innledningen til nærværende kapitel, består et totaltap under byggeforsikringen i at byggekontrakten faller bort som følge av en fare som forsikringen omfatter. Totaltap vil derfor foreligge når det skjer en begivenhet som assurandøren svarer for, og som medfører at verkstedet frigjøres fra sin leveringsplikt under byggekontrakten. Dette kan enten skyldes at selve nybygningen blir så sterkt skadet at det ikke med rimelighet kan forlanges at verkstedet skal bygge den opp igjen, eller at verkstedet selv blir utsatt for så omfattende ødeleggelse at det må fritas for å oppfylle sine forpliktelser.

Komitéen fikk opplyst at man under de forhandlinger som gikk forut for opprettelsen av Normalkontrakten var inne på spørsmålet om denne burde inneholde bestemmelser om når verkstedet p. g. a. uforutsette omstendigheter skulle kunne kreve seg løst fra leveringsplikten. Det lot seg imidlertid ikke gjøre å utforme tilfredsstillende bestemmelser, og man må derfor på dette punkt falle tilbake på almindelige obligasjonsrettslige regler om bristende forutsetninger.

Leveringsplikten må falle bort «som følge av skade på eller tap av skipet eller skade på verkstedet». Hvis verkstedet blir sterkt skadet, f. eks. ved brann eller naturkatastrofe, kan leveringsplikten efter omstendighetene falle bort, til tross for at det påbegynte skip er relativt uskadet. Det er bare en fysisk beskadigelse av skip eller verksted som kan utløse totaltap. Assurandøren svarer aldri når kontrakten blir hevet av andre grunner, f. eks. mislighold fra en av partene, og heller ikke når skip eller verksted blir rekvirert av fremmed statsmakt.

Ved totaltap skal assurandøren utbetale forsikringsverdien beregnet efter reglene i § 200 i det øyeblikk totaltapet inntreffer. § 80 kommer til anvendelse, slik at assurandøren i tillegg til forsikringsverdien erstatter omkostninger og annet tap som nevnt i denne paragraf. Derimot kan verkstedet ikke kreve utbetalt en eventuell tilleggssum for meromkostninger som følge av prisstigning som måtte være avtalt efter § 201, 2. ledd.

Bestilleren vil i praksis alltid ha innbetalt en eller flere rater av byggesummen, og disse skal betales tilbake når verkstedets leveringsplikt faller bort. Efter § 209, 1. ledd skal bestilleren ansees som medforsikret for såvidt angår de innbetalte rater og får ved totaltap et direkte krav mot assurandøren, jfr. også Normalkontrakten § 7, 6. ledd, 1. pkt.

§ 206. Skade.

Blir skipet (eller deler og materialer til skipet) skadet uten at verkstedets leveringsplikt faller bort, skal assurandøren erstatte omkostningene ved å utbedre skaden eller gjenanskaffe tapte gjenstander. Omkostningene erstattes uten isfradrag, aldersfradrag eller franchise, jfr. § 210. «Omkostningene ved å utbedre skaden» omfatter også ordinær fortjeneste til verkstedet på disse arbeider.

Utbedringsarbeidene må med andre ord kalkuleres på samme måte som om verkstedet hadde påtatt seg et arbeid på timebasis for en annen, og assurandøren erstatter det fulle beløp.

§ 209, 2. ledd beskytter bestilleren mot at en større erstatning for skade blir utbetalt til verkstedet uten at de tilsvarende utbedringsarbeider blir utført.

Efter paragrafens 1. ledd, 2. pkt. svarer assurandøren ikke for «omkostninger som anvendes utelukkende for å avhjelpe feil i utførelse, konstruksjon eller materialer». Begrensningen skyldes de prinsipielle betenkeligheter ved å gi verkstedet dekning for omkostningene ved å rette opp en rent fagmessig feil. Hvis derimot feilen gir seg utslag i ytterligere tap — f. eks. ved at en feilutført innretning blir opphav til brann ombord — må konsekvensskadene erstattes, medmindre de almindelige regler i kapitel 3 om virkningen av sikredes egen feil kommer til anvendelse. Det kan ikke angis nøyaktig hvor grensen går mellom «feil i utførelse» etc., og de rene uhell under arbeidet. Det må vel være et klart tilfelle av «feil i utførelse» hvis en arbeider gir en del en gal utformning så den må kasseres. Men på den annen side må det være et erstatningsmessig uhell hvis arbeideren er uforsiktig ved behandlingen av delen, slik at den faller ned og blir ødelagt. Den nærmere grense på dette punkt må trekkes i praksis. Bestemmelsen medfører imidlertid at den utvidede dekning etter § 175, 2. ledd ikke blir aktuell i byggeforsikringen.

Spørsmålet om anvendelse av de almindelige regler om underforsikring når assurandøren ikke har fått melding om tilleggsavtaler, er behandlet foran under § 199.

Assurandørens ansvar for omkostningene ved gjenoppbyggingen av skipet vil være begrenset til den anmeldte byggesum med de tillegg som omfattes av forsikringen, eventuelt også med tillegg av en særskilt tilleggssum for meromkostninger ved prisstigning, jfr. § 201, 2. ledd. Da forsikringssummen som følge av de automatiske tillegg ikke er konstant gjennom hele forsikringstiden, kunne det være tvilsomt hvilket beløp forsikringssummen skal settes til hvis det blir aktuelt å anvende den almindelige regel i § 79 om at assurandørens ansvar er begrenset til én forsikringssum pr. havari. Nærværende paragrafs 3. ledd fastslår derfor at man ved anvendelsen av denne bestemmelse bare skal medregne i forsikringssummen de glideskalatillegg som er påløpt på havaritiden.

Paragrafens 4. ledd gir uttrykk for det samme prinsipp som § 180 om reparasjon av kondemnabelt skip. Det er ingenting i veien for at partene kan bli enige om at arbeidet med nybygningen skal fortsette til tross for at skipet eller verkstedet har vært utsatt for en omfattende ødeleggelse. Men hvis verkstedet kunne ha krevet seg fritatt for leveringsplikten p. g. a. ødeleggelsen, er assurandørens ansvar begrenset til hva han ville ha betalt i erstatning for totaltap, dvs. forsikringsverdien på det tidspunkt da ødeleggelsen fant sted med tillegg etter § 80.

§ 207. Mislykket sjøsetning.

Paragrafen tilsvarende Byggeklausulen pkt. 5, 2. ledd og pkt. 6.

Bestemmelsen opprettholder den tidligere ordning. Uten begrensningen i paragrafens 2. pkt. ville man få visse praktiske problemer, idet det vel måtte settes en forsikringsverdi på beddingen, eller ihvertfall et særskilt maksimum for utbedringsomkostningene. Til dette kommer at sjøsetningsmateriellet er utsatt for en slik påkjenning at man i stor utstrekning må regne med at det vil lide skade eller bli ødelagt under sjøsetningen.

§ 208. Ansvar overfor tredjemann.

Paragrafen tilsvarende Byggeklausulen pkt. 5.

Så lenge skipet står på beddingen, gjelder ikke de spesielle sjørettslige erstatningsregler. Ansvar som oppstår for sjøsetningen, må i tilfelle dekkes under verkstedets almindelige ansvarsforsikring.

Ved sjøsetningen blir nybygningen «skip» i rettslig forstand, og verkstedet må ansees som «reder». For ansvar som oppstår under eller etter sjøsetningen, er det derfor naturlig å bruke kaskoforsikringens almindelige regler om tredjemannsansvar. Det er dog ikke grunn til å gi verkstedet fordelene av den utvidede ansvarsdekning for så vidt angår skade på verkstedets egne gjenstander, jfr. § 77.

Hvis det blir aktuelt å påberope forsikringssummen som grense for assurandørens dekning av tredjemannsansvaret, skal man her, såvel som når det gjelder begrensning av ansvaret for omkostningene ved utbedring av skade på skipet, beregne forsikringssummen på grunnlag av de glideskalatillegg som var påløpt ved havariteten, jfr. paragrafens 3. ledd.

§ 209. Bestillerens rett mot assurandøren.

Som nevnt i innledningen til nærværende kapitel, har bestilleren ved totaltap behov for samme vern under byggeforsikringen forsåvidt angår hans krav på tilbakebetaling av innbetalte terminer, som en kontraktspanthaver med registrert pant i skipet. Beskyttelsen er etter nærværende paragraf gjort avhengig av at bestilleren «blir eier av skipet etterhvert som det bygges», med andre ord at han ville ha hatt fortrinsrett til nybygningen i verkstedets eventuelle konkurs. Etter Normalkontraktens § 6, 2. ledd får bestilleren, såfremt han har betalt 1. termin av kontraktsummen, «eiendomsretten til materialer, deler, maskineri, kjeler og utstyr etter hvert som disse anskaffes eller disponeres for skipet. Det samme gjelder eiendomsretten til skroget og skipet forøvrig etter hvert som byggearbeidet utføres». Det må antas at denne klausul etter norsk rett vil gi bestilleren en separatist-stilling i verkstedets konkurs.

Bestilleren bør ha beskyttelse for hele det beløp han har innbetalt på byggesummen. Hvis hans tilbakebetalingskrav er begrenset ved særskilt bestemmelse i byggekontrakten, kan han nærmest sammenlignes med en vare-eier som har innbetalt et endelig fraktforskudd. I begge tilfelle bør forsikringen gi dekning mot risikoen for at kontraktgjenstanden går til grunne og det innbetalte forskudd går tapt i henhold til kontrakten. Man må imidlertid være oppmerksom på at forskuddene særlig i begynnelsen av forsikringstiden kan overstige forsikringsverdien av skipet beregnet etter § 200, og at bestilleren for så vidt vil være udekket.

Også ved skade på skipet vil bestilleren være interessert i at erstatningen ikke blir utbetalt til verkstedet uten at de tilsvarende utbedringsarbeider blir utført samtidig. Etter Normalkontrakten § 7, 4. ledd kan bestilleren i forholdet til verkstedet forlange at erstatninger på kr. 500 000 eller mer ikke skal utbetales til verkstedet uten bestillerens samtykke. Denne bestemmelse i byggekontrakten er i og for seg ikke bindende i forholdet til assurandøren, men nærværende paragrafs 2. ledd gir den uttrykkelig anvendelse. For at bestilleren ikke skal få en urimelig svak stilling ved bygging av små skip, hvor kr. 500 000 kan utgjøre en vesentlig del av den totale byggesum, er etter Planen verkstedets rett begrenset til maksimum 5 % av byggesummen.

For øvrig skal etter paragrafens 3. ledd reglene om panthaveren i kapitel 8 få tilsvarende anvendelse på bestilleren. Således kan verkstedet ikke ensidig la forsikringen gå ut, og bestilleren har krav på minst 7 dagers varsel ved oppsigelse fra assurandøren.

§ 210. Henvisning til bestemmelsene om kaskoforsikring.

Paragrafen tilsvarende Byggeklausulen pkt. 8—10.

I hovedtrekkene må de almindelige regler om kaskoforsikringens omfang og reglene om reparasjon av skader komme til anvendelse på byggeforsikringen. Reglene om totaltap er derimot uanvendelige, da forsikringsgjenstanden er kontrakten og ikke selve det forsikrede skip.

Unntaket for § 176, litra (e)—(g) svarer til Byggeklousulens pkt. 8, 2. ledd. § 180 om reparasjon av kondemnabelt skip er uanvendelig ved siden av § 206, 4. ledd. Reglene om innhenting av anbud, valg av reparasjonsverksted etc. er uanvendelige, da byggeverkstedet alltid vil foreta utbedringen selv. Endelig er det enighet om at skader under byggeforsikringen skal erstattes uten isfradrag, aldersfradrag eller franchise.

Det er også gjort unntak for regelen om eierskifte i § 133, da bestilleren bør ha adgang til å overdra sin rett etter byggekontrakten uten at forsikringen derved faller bort. En annen sak er at retten til overdragelse kan være begrenset i selve byggekontrakten. En regel i denne retning inneholder Normalkontrakten § 15. Heller ikke en overdragelse av verkstedet til ny eier bør medføre at forsikringen faller bort.

Avsnitt 2. Forsikring av skip som bygges for fremmed regning; bestillerens interesse.

I praksis tegnes forsikring av verkstedets og av bestillerens interesser som regel ved en og samme polise. En slik ordning er bl. a. forutsatt i Normalkontrakten § 7, 3. ledd, hvorefter byggeforsikringen «etter nærmere avtale mellom partene [kan] utvides til å dekke gjenoppbyggingsverdien til enhver tid», og samme paragrafs 6. ledd, 2. pkt., hvorefter en slik utvidet forsikringssum ved totaltap utbetales direkte til bestilleren. Reglene om forsikringsverdi m. v. vil imidlertid bli meget kompliserte hvis man skal behandle begge parter interesser i en og samme paragraf. Av praktiske grunner behandler derfor Planen de to forsikringstyper hver for seg, men det er selvsagt intet i veien for at man også i fremtiden dekker begge forsikringer i en fellespolise under henvisning til nærværende kapitels avsnitt 1 og 2.

§ 211. Gjenstander som omfattes av forsikringen.

Paragrafen angir bestillerens forsikringsmessige interesser i nybygningen. Deler og materialer til skipet som er levert av sikrede, er bare forsikret i samme utstrekning som verkstedets egne deler og materialer, jfr. henvisningen til § 198, 3. ledd. Når rederiet selv har bestilt en del ved et spesialverksted, er dette ikke å anse som «underleverandør» i relasjon til denne bestemmelse. Dekningen løper derfor først fra det øyeblikk delen kommer innenfor verkstedsområdet.

Paragrafens 2. ledd må sammenholdes med § 212, 2. ledd, hvorefter merverdien av det ferdige skip i mangel av motsatt avtale skal ansees som taksert forsikringsverdi.

Forsikringssummen for den antatte merverdi av det ferdige skip kan ikke anvendes til utbedring av partiell skade som faller innenfor verkstedets risiko.

§ 212. Forsikringsverdien.

I paragrafens 1. ledd er det markert at forsikringsverdien av de deler og materialer som bestilleren har levert, er deres gjenanskaffelsesverdi, beregnet på grunnlag av prisen på det tidspunkt da gjenstandene ble levert til verkstedet. Regelen slutter seg for så vidt til den almindelige regel i § 7, hvorefter forsikringsverdien er verdien ved forsikringens begynnelse. Det er imidlertid adgang til å taksere forsikringsverdien av de enkelte deler (f. eks. hovedmaskineri), noe som kan være praktisk hvis man vil gardere seg mot en forventet prisstigning.

§ 213. Totaltap.

Totaltap vil også her bestå i at verkstedets leveringsplikt faller bort som følge av at nybygningen eller selve verkstedet blir ødelagt eller skadet som følge av en fare som forsikringen omfatter. Erstatning for merverdien av det ferdige skip kan bare kreves i dette tilfelle. Et eventuelt proveny tilfaller assurandøren etter de almindelige regler i Planens kapitel 5, avsnitt 4. Dette gjelder også uskadde deler som bestilleren har levert til verkstedet.

§ 214. Henvisning til andre bestemmelser.

Reglene om forsikringstid og premie ved forsikring av verkstedets interesse får tilsvarende anvendelse på bestillerens forsikring. For de enkelte deler som omfattes av forsikringen, løper dekningen, som nevnt under § 211, fra det øyeblikk vedkommende del kommer innenfor verkstedsområdet. Men for merverdiens vedkommende vil forsikringen, i mangel av annen avtale, løpe fra kjølstrekningen.

Henvisningen til § 206, 1. ledd innebærer at assurandøren heller ikke under bestillerens forsikring svarer for utbedring av «feil i utførelse, konstruksjon eller materialer», uansett om feilen er gjort av leverandøren av en del, eller av det verksted som bygger skipet. Riktignok kunne bestilleren ha behov for en forsikringsdekning mot tap som det påføres ved at en levert del må kasseres eller utbedres. Men han vil som regel kunne kreve omlevering, prisavslag eller erstatning av leverandøren av delen, og det er lite naturlig å overføre slike kontraktsmessige mellomværender til assurandøren.

Avsnitt 3. Forsikring av skip som bygges for verkstedets egen regning.

§ 215. Forsikringsverdien.

Når verkstedet bygger skipet for egen regning, foreligger det ingen kontraktsmessig byggesum som reglene om forsikringsverdien kan knyttes til. Hovedregelen må derfor bli at forsikringsverdien er verdien av de investeringer som verkstedet til enhver tid har foretatt i skipet. Gjennom henvisningen i § 218 til § 198, 1. og 3. ledd, er det klart at forsikringen omfatter de samme gjenstander og er undergitt den samme geografiske begrensning som når skipet bygges for fremmed regning.

Forsikringen er lik «verdien til enhver tid» av de foretatte investeringer, og behøver derfor ikke i beløp å tilsvare investeringene. Er det skjedd en prisstigning eller et prisfall i byggetiden, må man derfor undersøke hva man på havartiden ville ha kalkulert utbedringen av de forsikringsmessige skader og tap til.

Ved tegningen av forsikringen må altså verkstedet stipulere en forsikringssum som ikke bare omfatter de faktiske omkostninger som byggingen antas å ville medføre, men som dekker gjenoppbyggingsverdien av skipet hvis det skulle bli ødelagt ved slutten av forsikringstiden. Har verkstedet ikke tatt hensyn til prisstigning ved fastsettelsen av forsikringssummen, bør assurandøren kunne påberope seg reglene om underforsikring. Det vil isåfall skje en proratering av erstatningen, ikke bare ved partiell skade, men faktisk også ved totaltap, såfremt totaltapet inntreffer før skipet er gjort helt ferdig.

Verkstedet bør, på samme måte som en bestiller, ha anledning til å tegne en taksert forsikring av den verdi som det ferdige skip må antas å ha. Er dette gjort, må forsikringsverdien stige i forhold til de foretatte investeringer, slik at den ved forsikringstidens slutt når opp til taksten for det ferdige skip.

§ 216. Forsikringstiden.

Forsikringen løper fra kjølstrekningen, med mindre det er avtalt et annet begynnelsestidspunkt, jfr. henvisningene til § 202 i § 218. Hvis skipet blir levert til en kjøper straks etter at det er ferdig, vil forsikringen opphøre ved leveringen. Hvis verkstedet setter skipet i fart for egen regning, må det fra dette øyeblikk tegne en vanlig kaskoforsikring. Hvis derimot skipet ikke blir disponert, men går i opplag i påvente av salg eller lignende, bør begge parter ha anledning til å vurdere risikoen på nytt. For dette tilfelle gir derfor paragrafen partene rett til å si opp forsikringen med 7 dagers varsel.

§ 217. Totaltap.

Efter at skipet er sjøsatt, er det blitt et regulært «skip» som eies av sikrede. Man kan derfor uten videre bruke totaltapsreglene i Planens kapitel 11. Før sjøsetningen er man imidlertid henvist til en hypotetisk vurdering av hva som ville ha skjedd dersom skipet var blitt bygget for fremmed regning, når man skal avgjøre om det foreligger totaltap. Verkstedet kan således ikke vilkårlig oppgi byggingen og kreve totaltapserstatning; det må godtgjøre at det er skjedd en så omfattende ødeleggelse av skipet eller av verkstedet selv, at det overfor en bestiller ville ha kunnet kreve seg løst fra kontrakten.

§ 218. Henvisning til andre bestemmelser.

Med de begrensninger som følger av de foregående paragrafer og av forholdets natur, vil forsikringen være undergitt de samme regler som en forsikring av skip som bygges for fremmed regning.

Kapitel 15. Kasko-interesseforsikring.

Som nevnt under § 160, er en kasko-interesseforsikring en totaltapsforsikring med taksert forsikringsverdi som tegnes på toppen av den ordinære kaskoforsikring. I praksis kan kasko-interesseforsikring bare tegnes når kaskoforsikringen er taksert. Hvis kaskoforsikringen skulle være tegnet med åpen forsikringsverdi, vil denne tilsvare skipets «fulle verdi ved forsikringens begynnelse», jfr. § 7, og det blir følgelig ikke plass for noen kasko-interesseforsikring.

For å motvirke at en vesentlig del av kaskodekningen skyves over på en interesse-polise, praktiserer assurandørene en begrensning av adgangen til å tegne kasko-interesseforsikring. Regler om dette fantes i Pl. 1930 § 57 nr. 2, som imidlertid ble avløst av Kaskopolisen og Kasko-interessepolitisen E. Disse begrensninger er opprettholdt, jfr. § 160 og § 223 nedenfor. Bestemmelsene er nærmere behandlet under § 160. Den definisjon av kasko-interesse som er inntatt i § 219, får bare betydning hvis det blir aktuelt å bruke disse begrensninger.

Foruten å gi rederiet en totaltapsdekning med et forhåndsstipulert beløp, omfatter en vanlig kasko-interesseforsikring også en tilleggsdekning mot felleshavaribidrag og kollisjonsansvar overfor tredjemann som ikke dekkes av kaskoforsikringen fordi forsikringssummen overskrides. Vilårene for denne tilleggsdekning inneholdes i «Eksessklausul» utarbeidet av Sjøassurandørernes Centralforening. Forsåvidt angår felleshavaribidrag er denne tilleggsdekning blitt overflødig efter Planen, idet assurandøren efter § 80 svarer ut over forsikringssummen for alt tap som følge av redningsforanstaltninger, mens Pl. 1930 § 39 ikke nevnte felleshavaribidrag i denne sammenheng. Ved kollisjonsansvar overfor tredjemann kan det derimot fortsatt bli behov for en tilleggsdekning ut over kaskoforsikringen; regler om dette er inntatt i § 221.

§ 219. Definisjon av kasko-interesse.

Definisjonen må avgrense kasko-interessen både mot den interesse som dekkes ved den ordinære kaskoforsikring, og mot den interesse som kan dekkes ved en forsikring av frakt-interesse etter Planens kapitel 24. Kasko-interessen tilkommer rederiet «i egenskap av eier av det forsikrede skip», og knytter seg derfor til formuesverdien av skipet. Denne formuesverdi dekkes ordinært ved kaskoforsikring, men hvor taksten i kaskoforsikringen er satt lavere enn skipets antatte formuesverdi, vil det bli en restverdi som kan dekkes ved kasko-interesseforsikring.

På den annen side må kasko-interessen avgrenses mot de interesser som rederiet har i forventet inntekt og som dekkes ved en forsikring av frakt-interesse etter kapitel 24. For at en slik inntekts-interesse skal foreligge, må den knytte seg «til en bestemt fraktavtale, fast opparbeidet linjefart eller lignende». Foreligger en slik interesse, kan rederiet forsikre denne ved en særskilt taksert forsikring i tillegg til en eventuell kasko-interesseforsikring.

Som nevnt i innledningen til nærværende kapitel, vil definisjonen bare få rettslig betydning hvis det blir aktuelt å anvende en begrensning av rederiets adgang til å tegne kasko-interesseforsikring.

For sikkerhets skyld er det i paragrafens 2. ledd uttrykkelig sagt at assurandøren bare svarer ved totaltap og for overskytende kollisjonsansvar etter de følgende paragrafer. Dessuten uttales det i 2. ledd at dekningen ikke omfatter tap som følge av redningsforanstaltninger. Det er fast sedvane at kaskoassurandøren dekker såvel felleshavaribidrag som partikulære redningsomkostninger vedrørende skipet, og ikke trekker kasko-interesseassurandøren inn i et forholdsmessig fordelingsoppgjør etter § 69.

§ 220. Assurandørens ansvar for totaltap.

Paragrafen tilsvarende Kasko-interessepolisen A 1.

Ethvert havari som gir opphav til totaltapserstatning under kaskoforsikringen, vil samtidig utgjøre totaltap under kasko-interesseforsikringen. Etter Kasko-interessepolisen A 7 var det satt som vilkår for assurandørens ansvar at sikrede hadde overdradd skipet til kaskoassurandøren. Det må imidlertid være tilstrekkelig at sikrede kan kreve erstatning for totaltap. Hvis kaskoassurandøren avslår å overta vraket, må sikrede like fullt kunne få utbetalt kasko-interesseforsikringen.

I én situasjon bør det ikke engang forlanges at sikrede har krevet erstatning for totaltap, nemlig hvor han vil forsøke å berge skipet, men kaskoassurandøren utbetaler forsikringssummen etter § 82. Hvis bergningen senere mislykkes, må sikrede kunne få utbetalt også kasko-interesseforsikringen. Men i så fall bør kasko-interesseassurandøren ha rett til å overta vraket etter reglene i Planens kapitel 5, avsnitt 4.

§ 221. Assurandørens ansvar for kollisjonserstatning.

Paragrafen tilsvarende Eksessklausulens 2. og 3. ledd.

Som nevnt i innledningen til nærværende kapitel, er det ikke behov for eksessdekning av bidrag i felleshavari, idet disse tap erstattes fullt ut i tillegg til forsikringssummen etter § 80. Derimot kan det fortsatt være behov for dekning av overskytende kollisjonsansvar. Behovet for denne dekning er imidlertid mindre enn før, idet kaskoassurandøren etter Planen svarer for kollisjonsansvaret med en særskilt forsikringssum i tillegg til den ordinære forsikringssum for kasko.

Det fremgår at kasko-interesseassurandøren, i likhet med kaskoassurandøren, skal svare særskilt for kollisjonsansvaret. Ved totaltap kommer derfor eventuelt ansvar i tillegg til forsikringssummen. Franchise blir det ikke tale om for

kasko-interesseassurandørens vedkommende. Er det tegnet kasko-interesseforsikring, vil det således ikke skje noen overføring av kollisjonsansvar til P. & I.-assurandøren etter § 226, jfr. § 238, 2. ledd, før de særskilte forsikringssummer under såvel kaskoforsikringen som kasko-interesseforsikringene er medgått til dekning av ansvaret.

Er det tegnet flere kasko-interesseforsikringer, skal etter paragrafens 2. ledd hver enkelt av assurandørene bare svare for overskytende kollisjonsansvar i forhold til den andel som hans forsikring utgjør av de samlede kasko-interesseforsikringer. Er noen av forsikringene tegnet på utenlandske vilkår uten dekning av eksessansvar, vil derfor en tilsvarende del av dette ansvar være uforsikret. Regelen tilsvare Eksessklausulens 3. ledd.

§ 222. Henvisning til bestemmelsene om kaskoforsikring.

De almindelige regler om kaskoforsikring må gis tilsvarende anvendelse på kasko-interesseforsikring i den utstrekning de passer. Nærværende paragraf gir også enkelte av reglene om hovedassurandørens kompetanse og legitimasjon anvendelse i forholdet mellom en kasko-interesseassurandør og hovedassurandøren på kasko. Dette gjelder reglene om melding om havari, prosess mot tredjemann om sikredes ansvar eller dekningskrav, og vernetingsregelen. På den annen side blir kasko-interesseassurandøren, like lite som en medassurandør på kasko, bundet av hovedassurandørens avgjørelse av kondemnasjonsspørsmålet, og han kan i denne sammenheng på egen hånd innhente anbud og la skipet flytte for besiktelse. Men kasko-interesseassurandøren er etter Planen heller ikke bundet av en beslutning om å oppgi bergningsarbeidet som hovedassurandøren treffer etter § 142. Kasko-interesseassurandørens ansvar blir bare aktuelt ved totaltap, og han bør derfor ha adgang til å forsøke å berge skipet på egen hånd. Lykkes det ham å berge skipet, uten at det er kondemnabelt, vil omkostningene ved bergningen påhvile kasko-assurandørene med mindre disse har gjort bruk av regelen i § 82. I så fall må kasko-interesseassurandøren betale bergningen, men «vraket» vil tilfalle sikrede.

§ 223. Begrensning av adgangen til å tegne kasko-interesseforsikring.

Paragrafen tilsvare Kaskopolisen og Kasko-interessepolisen E. Regelen er nærmere behandlet under § 160.

TREDJE DEL

REDERANSVARS-FORSIKRING

(P. & I.-FORSIKRING)

Den norske Sjøforsikringsplan har tidligere ikke inneholdt regler om P. & I.-forsikring; slike regler finnes heller ikke i de danske, svenske og tyske planer. Dette skyldes nok den historiske utvikling: P. & I.-forsikring er en relativt ny form for sjøforsikring, og en form som har vært drevet av få assurandører. I Norge tegnes som kjent slik forsikring praktisk talt bare av de to gjensidige foreninger Skuld og Gard, stiftet henholdsvis i 1897 og 1907. De forsikringsvilkår Skuld og Gard benyttet, var tidligere inntatt i foreningenes lover. Vilkårene var praktisk talt likelydende for begge foreninger, og var gjenstand for en gjennomgripende revisjon i 1955.

Da den første norske Sjøforsikringsplan ble vedtatt i 1871, ble P. & I.-forsikring ikke dekket på det norske marked. Heller ikke ved Planrevisjonene i 1881 og 1896 fantes det norske P. & I.-assurandører. Ved revisjonen i 1907 hadde Skuld vært i virksomhet i 10 år, og Gard var nettopp blitt stiftet. Men P. & I.-forsikringen spilte fremdeles en beskjedne rolle; den var en spesialitet som lå i utkanten av den tradisjonelle sjøforsikring, og som sjøassurandører flest hadde lite kjennskap til. P. & I.-forsikringens betydning var imidlertid stadig økende, og ved planrevisjonen i 1930 kunne det ha vært naturlig å si at den var så fast etablert at den burde tas opp i Planen sammen med de eldre former for sjøforsikring. Dette ble imidlertid ikke gjort. Det har vel ikke vært så lett å frigjøre seg fra det tradisjonsbestemte mønster som var fastlagt gjennom fire tidligere utgaver av Planen; kanskje har det spilt en rolle at de P. & I.-vilkår som den gang ble benyttet, var knappe og mangelfulle, slik at en direkte inkorporering i Planen ikke var mulig.

Ved den siste Planrevisjon var situasjonen igjen blitt en annen. I tiden etter den siste verdenskrig hadde P. & I.-forsikringen rykket frem i første rekke blant sjøforsikringene. Den sterke økning av skipenes størrelse, av lastekvanta og av alle verdier, og den tiltagende kravsmentalitet hadde ført til at redernes ansvarsdekning var blitt et langt større problem enn tidligere. P. & I.-forsikring var, iallfall for skip av noen størrelse, blitt like vanlig og like nødvendig som kaskoforsikring.

Til dette kom et annet forhold: Reglene om vareforsikring ble ved den siste Planrevisjon tatt ut av Planen og overført til en egen «Transportforsikringsplan for varer». Tilbake ble da praktisk talt bare rederiforsikringene; Sjøforsikringsplanen ble reelt en «Rederiforsikringsplan». En slik plan ville være svært ufullstendig hvis en så viktig og sentral rederiforsikring som P. & I.-forsikringen manglet.

Endelig kom et tredje moment: De spesielle P. & I.-regler forelå i en slik utformning at de uten vanskelighet og med meget små endringer lot seg føye inn i en samlet rederiforsikringsplan.

Det ble derfor på et tidlig tidspunkt under revisjonsarbeidet fremsatt forslag om en inkorporering av P. & I-reglene i den nye Plan. Forslaget fikk i første omgang almindelig tilslutning i komitéen. Da det i komitéen ikke var noen representanter for P. & I-assurandørene, ble det i denne forbindelse besluttet å anmode direktør Einar Fløystad i Gard og direktør Annar Poulsson i Skuld om å tre inn i komitéen. Disse erklærte seg villige til å delta i arbeidet, men direktør Poulsson fastholdt som sin oppfatning at P. & I-reglene ikke burde tas inn i Planen. Foreningene burde etter hans mening av interne grunner bare tegne forsikring på grunnlag av foreningslovene.

De øvrige medlemmer mente at P. & I-reglene burde inkorporeres, særlig av hensyn til de retts tekniske fordeler ved en slik ordning. Disse fordeler oppnås i første rekke ved at Planens almindelige del blir «bakgrunnsrett» også for P. & I.-forsikringen; derved løses en rekke problemer på grensefeltet mellom kasko- og P. & I.-forsikringen, og man får også bragt klarhet i en rekke P. & I.-spørsmål som tidligere kunne volde tvil.

De tidligere P. & I.-vilkår henviste ikke til Pl. 1930; det var derfor (for norske redere) almindelig norsk forsikringsrett, først og fremst FAL, som dannet bakgrunnsretten (jfr. P. & I.-lovenes § 40). Dette kunne føre til eiendommelige resultater. Tap av praktisk talt samme karakter, f. eks. det kollisjonsansvar som går inn under kaskodekningen på den ene side og overskytende kollisjonsansvar, som dekkes av P. & I.-assurandøren, på den annen side, kunne bli gjenstand for helt forskjellige dekningsregler. Pl. 1930 bygget på fordelingsregelen ved årsakssamvirke, mens hovedårsaksregelen måtte benyttes når den almindelige forsikringsrett var avgjørende. Hvis det f. eks. var tale om dekning av omkostningene ved å fjerne vraket av et skip som var forlist p.g.a. samvirkende sjøfarer og krigsfarer, kunne redere risikere at P. & I.-assurandøren (som her ikke dekket krigsfaren), ble frifunnet fordi krigsfaren ble ansett som hovedårsak, mens krigsassurandøren etter fordelingsregelen slapp med å dekke 80 % av ansvaret. Rederen ble da udekket for 20 %.

Da P. & I-reglene ble revidert i 1955, var man inne på tanken om å la Pl. 1930 tjene som bakgrunnsrett. Man fant imidlertid at Planens almindelige del først og fremst var skrevet med sikte på kaskoforsikringen, og derfor ikke passet for P. & I.-forsikring. Denne vanskelighet er ryddet av veien i den foreliggende Plan, idet komitéen ved utformningen av Planens almindelige del hele tiden har tatt hensyn også til P. & I.-forsikringen.

Til utdypning av det som her er sagt, skal nevnes enkelte av de regler i Planen som tar sikte på å koordinere kasko- og P. & I.-forsikringen:

(1) Cross liability-prinsippet. Blant kaskoassurandørene er det en sikker oppfatning at alle kollisjonsoppgjør skal skje på grunnlag av cross liability, selv i tilfelle hvor det ene eller begge skips ansvar er begrenset. Også P. & I.-assurandørene følger cross liability-prinsippet; men som det bl. a. fremgår av ND 1963.175 NH *Fernstream* var en av de to foreninger ikke villig til å godkjenne prinsippet fullt ut. Det er klarligvis meget om å gjøre at de samme oppgjørsregler gjelder for begge grupper assurandører. Planen løser problemet i § 75, jfr. § 96, 1. ledd, 2. pkt. Disse bestemmelser står i Planens almindelige del, og kommer derfor til anvendelse på såvel kasko- som P. & I.-forsikringen.

(2) Forskudd når det er tvist om hvilken assurandør som skal erstatte tapet. Selv om Planen på mange punkter gjør grensen mellom kaskoassurandørens og P. & I.-assurandørens dekningsfelt klarere enn den var etter Pl. 1930, vil det også i fremtiden forekomme tilfelle av uenighet om hvorvidt et bestemt ansvar skal dekkes av den ene eller den annen assurandør. Under de tidligere regler risikerte redere at begge assurandører nektet å betale, idet de begge foretrakk å stå som saksøkt i det regressoppgjør som måtte komme dem i mellom. Hvis saken ble satt på spissen, risikerte redere å måtte gå til søksmål mot en eller begge assurandører; til tross for at alle var enige i at han skulle ha dekning fra den ene eller den annen.

Planen gir anvisning på en løsning av slike floker: Etter § 91 kan rederen kreve at de to assurandører hver betaler en halvdel av beløpet som forskudd. Derved oppnår man at det som i realiteten er en tvist mellom de to assurandører, også formelt må løses i en sak mellom dem.

(3) Avgjørelse av spørsmål om saksanlegg eller anke. Ved ansvarsforsikring kan det undertiden oppstå uenighet mellom assurandøren og sikrede om hvorvidt man bør ta en prosess med den som gjør ansvar gjeldende, eller om man bør søke å gjøre opp i minnelighet.

Hvis dom er falt, kan det på samme måte bli tvist om hvorvidt dommen bør påankes eller ikke.

P. & I.-lovenes § 32 løste en slik tvist i sikredes disfavør. Utad var det nok sikrede som bestemte. Men i realiteten var det assurandøren som traff avgjørelsen — hvis sikrede handlet mot assurandørens ønske, ble nemlig dekningen vesentlig begrenset.

En løsning etter disse linjer er i og for seg rimelig: Når assurandøren skal bære ansvaret, må han også ha den avgjørende myndighet. Det første utkast til ny Plan ga derfor kaskoassurandøren den samme myndighet som P. & I.-assurandøren hadde etter lovenes § 32. Nærmere ettertanke viste imidlertid at dette ville kunne føre til helt urimelige resultater. P. & I.-assurandøren og kaskoassurandøren kan ha motstridende interesser i ett og samme kollisjonsoppgjør: Den ene krever at den dom som er avsagt, skal påankes, den annen at den skal vedtas; og begge truer med tap av dekningen dersom sikrede ikke følger påbudet.

En konflikt av denne art må løses på en måte som binder såvel kaskoassurandøren som P. & I.-assurandøren, og den naturlige måte å gjøre det på, må være å ta inn en bestemmelse i en «almindelig del» som gjelder for begge slags forsikringer. Planen har en slik regel i § 94, jfr. § 100.

(4) Farefelt, årsakssammenheng. Det er ovenfor gitt et eksempel på de hull i redernes dekning som skyldes at kaskovilkårene og P. & I.-vilkårene bygger på forskjellige årsaksregler. Planen tetter igjen disse hull i og med at reglene i §§ 18—23 kommer til anvendelse på begge slags forsikringer. Grensen mellom sjøfare og krigsfare spiller som hovedregel ikke noen rolle i P. & I.-forsikringen. Men den er relevant i ett tilfelle, jfr. P. & I.-lovenes § 20 nr. 7 og Planens § 230. Her er det selvsagt viktig at grensen trekkes på samme måte for såvel kasko- som P. & I.-assurandørens vedkommende; dette oppnår man på den enkleste måte ved å føre begge forsikringer inn under Planens almindelige del, selv om andre ordninger også kan tenkes.

(5) Tap ved redningsforanstaltninger. Ifølge P. & I.-lovenes § 23, 3. ledd nr. 6 erstattet P. & I.-assurandøren aldri omkostninger ved utbedring av skader på skipet eller dets utstyr som redningsomkostninger. Det kan tenkes at man må tilføye skipet skader for å befri innesperrede passasjerer, eller for å komme til verdifull last som vil bli ødelagt hvis den ikke raskt blir bragt i sikkerhet, og at man på den måten unngår eller forminsker et større ansvar som P. & I.-assurandøren måtte ha dekket. Kaskoassurandøren plikter i et slikt tilfelle ikke å erstatte skadene på skipet, og rederen ville derfor tidligere måtte bære tapet selv. Dette hull i dekningen er tettet til i Planen, se bemerkningene til § 245.

(6) Av andre bestemmelser i Planens almindelige del som klargjør forholdet mellom P. & I.-assurandøren og kaskoassurandøren, kan nevnes §§ 43 og 44 om flytning av det forsikrede skip.

De spesielle regler om P. & I.-forsikring i Planens tredje del følger meget nøye de norske P. & I.-lover av 1955. De bestemmelser i lovene som er av rent foreningsrettslig art, er selvsagt ikke tatt opp i Planen. Forøvrig er reglene innarbeidet i Planens almindelige del i den utstrekning de faller sammen med de regler som gjelder i kasko- og fraktforsikringen. For disse reglers vedkommende er det tildels skjedd en sproglig omarbeidelse, slik at de passer inn i

Planens almindelige del. I de spesielle dekningsregler, som er samlet i Planens tredje del, har man bare gjort de sproglige endringer som har vært nødvendige av hensyn til den nye systematikk og rekkefølge.

Det er foretatt noen få endringer av materiell art. Alle regler som tillegger styret i vedkommende forening skjønnsmessige avgjørelser, har måttet strykes. Dette er selvsagt ikke til hinder for at styret i vedkommende selskap eller gjen-sidige forening fortsatt kan utøve skjønn i sikredes favør. Styret kan også få en generell hjemmel til å fravike forsikringsvilkårene til gunst for sikrede, men hjemmelen for en slik dispensasjonsadgang må i tilfelle inntas i selskapets (for-enings) vedtekter. — Forøvrig er det foretatt en del mindre justeringer, særlig på grenseområdet mot kaskoforsikringen. Regler om streikeforsikring som var hjemlet i Skulds lover § 22 nr. 2, er overført til et særskilt kapitel i Planens fjerde del om forsikring mot tap som følge av streik. Dette er nemlig ingen egentlig P. & I.-forsikring, men en forsikring mot inntektstap på linje med den almindelige «off hire»-forsikring.

De regler fra P. & I.-lovene som er innpasset i Planens almindelige del, er nærmere kommentert under vedkommende paragrafer. De følgende kommentarer knytter seg bare til de spesielle dekningsregler. Det vil bli gjort rede for hvilke bestemmelser i P. & I.-lovene av 1955 som de enkelte regler er hentet fra. Derimot vil det materielle innhold i reglene ikke bli kommentert med mindre Planen avviker fra P. & I.-lovene. Forøvrig henvises til de trykte motiver til disse lover, utgitt i Oslo 1955.

Kapitel 16. P. & I.-forsikring for redere.

Dette kapitel gjengir de positive dekningsregler i P. & I.-lovenes § 20 nr. 1—12. Regelen i P. & I.-lovenes § 20 nr. 3, som gjelder sikredes tap ved at gjen-stand som tilhører ham selv blir skadet eller går tapt, er overført til § 77, som inneholder en felles «søsterskipsregel» for kaskoforsikringen og P. & I.-forsikringen.

§ 224. Farefeltet.

Paragrafens første ledd tilsvare intimasjonen i P. & I.-lovenes § 20. Av hen-syn til presumsjonsregelen i § 17 er det uttrykkelig presisert at P. & I.-forsikrin-gen også omfatter krigsfare og lignende farer. Det eneste unntak fra denne regel gjøres for så vidt angår ansvar for fjernelse av vrak, jfr. § 230.

Unntaket for atomfare i annet ledd tilsvare P. & I.-lovenes § 25 A. Denne bestemmelse taler om produkter og avfall som «transporteres ombord i det for-sikrede skip». Ordet «ombord» er strøket, for å markere at assurandøren ikke dekker ansvar og annet tap som oppstår under innlasting eller utlossing av radio-aktivt materiale.

§§ 225 til 227. Ansvar for personskade. Ansvar for tingsskade. Konnossements-ansvar.

Disse paragrafer svarer helt til P. & I.-lovenes § 20 nr. 1, 2 og 4. I § 226 (d) er ordene «mannskapet eller andre» tilføyet for å bringe ordlyden på linje med § 237 (b).

§ 228. Utleveringsansvar.

Paragrafen tilsvare P. & I.-lovenes § 20 nr. 5. Henvisningen til styrets skjønn hvor det er spørsmål om det forsvarlige i å utlevere godset uten sikkerhet er strøket. På dette punkt må det skje full identifikasjon mellom sikrede og skipets folk; utlevering av lasten er ikke «sjømannstjeneste» i relasjon til § 59.

§ 229. Felleshavaribidrag.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 20 nr. 6. Henvisningen til styrets skjønn er strøket for så vidt angår spørsmålet om det var grunn til å forlange sikkerhet for havaribidrag ved utleveringen av lasten. I stedet er regelen formulert slik at sikrede må kreve sikkerhet hvis dette må «ansees påkrevet og oppnåelig». I begge disse henseende må avgjørelsen bero på et konkret skjønn, basert på de omstendigheter som forelå da utleveringen fant sted. Kravet om at det skal være avgitt havarierklæring, kan imidlertid virke urimelig i tilfelle hvor sikrede — eller eventuelt skipsføreren — ved utleveringen hverken visste eller burde vite at det kunne oppstå krav i felleshavari, jfr. 2. ledd, 2. pkt. På dette punkt må det skje full identifikasjon mellom sikrede og skipets folk, eventuelt med den agent som forestår utleveringen.

Paragrafens 3. ledd er nytt. Det ble opplyst for komitéen at det i visse situasjoner regelmessig må foretas rettergangsskritt i forbindelse med felleshavari; således må rederiene ofte ta ut stevning mot den amerikanske stat, som av prinsipielle grunner ikke avgir havaribond. Det kan imidlertid ikke trekkes noen skarp grense mellom de innledende forpostfektninger i forholdet mellom rederen og ladningseieren, og den typiske «rettslige inndrivelse». Normalt vil rederen få en rund sum erstattet i felleshavari til dekning av «inndrivelsesomkostninger», og vil da kunne ta dekning for sine utgifter ved de innledende skritt av dette beløp. I den utstrekning omkostningene dekkes i felleshavari, har sikrede ikke lidt noe tap og har ikke noe krav mot P. & I.-assurandøren.

§§ 230 til 233. Ansvar for fjernelse av vrak. Blindpassasjerer. Ansvar for mulker m. v. Ansvar for sosialydelse til besetningen.

Disse paragrafer svarer helt til P. & I.-lovenes § 20 nr. 7—10, bortsett fra at dekningen etter § 232 (c) er utvidet til også å gjelde utgiftene ved pålegg om deportasjon av passasjerer.

§ 234. Reiseutgifter for avløser.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 20 nr. 11. Etter denne bestemmelse kunne styret utvide dekningen til å omfatte reiseutgifter for avløser for andre medlemmer av besetningen enn skipsfører og offiserer. Denne bestemmelse er utelatt, og en slik utvidelse av dekningen må eventuelt avtales særskilt.

§ 235. Utgifter til desinfeksjon og karantene.

Paragrafen svarer helt til P. & I.-lovenes § 20 nr. 12.

Kapitel 17. Andre former for P. & I.-forsikring.

§ 236. P. & I.-forsikring for befraktere.

Paragrafen svarer helt til P. & I.-lovenes § 21.

§ 237. Hyre- og effektforsikring.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 22 nr. 1. Planen har imidlertid utelatt regelen om at dekningen kun overtas mot særskilt premie, og likeledes bestemmelsen om at styret kan fastsette nærmere vilkår. Det er også presisert at det bare er ansvar i henhold til norsk lov eller tariffavtale som dekkes. Spørsmålet

om premieberegningen, og om også ansvar efter utenlandske lover eller tariffavtaler skal dekkes, må derfor avgjøres ved særskilt avtale.

Det ble opplyst for komitéen at dekningen undertiden bygger på et på forhånd avtalt hyrebeløp som ikke nødvendigvis behøver å svare helt til det beløp tariffavtalen betinger. I så fall kan forsikringen tegnes med taksert forsikringsverdi.

Skulds lover § 22 nr. 2 regulerer den såkalte «streikeforsikring», dvs. forsikring mot skipets driftsomkostninger under opphold ved streik og lockout. Denne forsikringsform er som nevnt undergitt særskilt regulering i Planens kapitel 24.

Kapitel 18. Begrensninger i P. & I.-assurandørens ansvar.

§ 238. Begrensning på grunn av annen forsikring.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 25. Den er imidlertid oppdelt og omredigert på en klarere måte, og det er gjort endel endringer som følge av at den er innpasset i Planen. Således er henvisningen til styrets skjønn i P. & I.-lovenes § 25, 1. ledd, 3. pkt. og 2. ledd, 1. pkt. strøket. Videre er ansvarsbegrensningen i Planens § 194, 2. ledd (a) (for ansvar som oppstår mens skipet foretar slepning eller som er forårsaket av slepningen) også gjort gjeldende for P. & I.-forsikringen. Den vanlige regel om at P. & I.-forsikringen opptar alt ansvar som ikke omfattes av kaskoforsikringen, er for så vidt fraveket. Slikt ansvar må eventuelt dekkes mot tilleggspremie, såvel i kasko- som i P. & I.-forsikringen.

P. & I.-lovenes § 25, 3. ledd gjør P. & I.-assurandørens ansvar subsidiært i forhold til alle andre forsikringer som sikrede måtte ha tegnet. Etter at P. & I.-reglene er innarbeidet i Planen, er det ingen grunn til generelt å gjøre dekningen subsidiær. Hvis unntagelsesvis flere assurandører skulle hefte for samme ansvar, må man bruke de almindelige regler om dobbeltforsikring i Planens kapitel 2. Se i denne forbindelse også § 271, 2. ledd, som for visse omkostningers vedkommende endog gjør P. & I.-forsikringen til den prinsipale dekning.

Efter nærværende paragrafs 2. ledd dekker P. & I.-assurandøren kollisjonsansvar som overstiger forsikringssummen i en kaskoforsikring som dekker skipets fulle verdi. Om denne forsikring er spaltet opp i en kaskoforsikring og en kasko-interesseforsikring, spiller i denne forbindelse ingen rolle.

§ 239. Sikredes egenfeil.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 26 nr. 1, med de endringer som følger av at paragrafen må leses på bakgrunn av Planens almindelige del. At assurandøren ikke svarer for erstatningsansvar som sikrede forsettlig har påført seg, følger således av § 55. I motsetning til § 56 bestemmer imidlertid nærværende paragraf at assurandøren heller ikke har noe ansvar hvis sikrede har fremkalt tapet ved grov uaktsomhet. Denne regel er hentet fra P. & I.-lovene, og P. & I.-assurandørene har gitt uttrykk for at de på dette punkt vanskelig kan akseptere Planens almindelige regel.

I paragrafens 2. ledd er det tilføyet at reglene om virkningen av usjødychighet får tilsvarende anvendelse når skipet ligger i opplag, jfr. § 47.

§ 240. Deviasjon.

Paragrafen tilsvarende P. & I.-lovenes § 18, 3. ledd og § 26 nr. 4, 2.—4. ledd. Den eneste endring er at uttrykket «skipets folk» er endret til «noen som han (sikrede) svarer for». En handling som medfører garantiansvar for lasten kan nemlig også foretas av f. eks. rederiets faste agent på bestemmelsesstedet eller lignende.

§ 241. Sikredes besparelser.

Paragrafen tilsvare P. & I.-lovenes § 27, 1. ledd, dog så at henvisningen til styrets skjønn er strøket.

Efter P. & I.-lovenes § 27, 2. ledd kan assurandøren ved dekning av ansvar for manko på last avkorte «et beløp lik endelig opptjent frakt for den manglende last, dersom årsaken til mankoen er at lasten ikke er kommet ombord i skipet». Tankegangen er at sikrede har oppebåret frakt for last som skipet ikke har ført; dette representerer en ugrunnet berikelse som han bør fralegge seg når assurandøren dekker hans erstatningsansvar for mankoen. Spørsmålet om det foreligger en berikelse vil imidlertid sjelden være helt klart, og regelen kompiserer oppgjørene unødige. Den er derfor sløyet.

§ 242. Ansvar for tap oppstått under annen transport.

Paragrafen svarer helt til P. & I.-lovenes § 28 nr. 1.

§ 243. Ansvar for tap oppstått under lagring.

Paragrafen svarer helt til P. & I.-lovenes § 28 nr. 2.

§ 244. Skade på eller tap av egne gjenstander.

Den såkalte «søsterskipsregel» i P. & I.-lovenes § 20 nr. 3 er inntatt i § 77. Begrensningen i nærværende paragraf, som svarer til P. & I.-lovenes, kommer i tillegg til begrensningen i § 77, 2. pkt.

§ 245. Begrensning av assurandørens ansvar for redningsforanstaltninger.

Paragrafen tilsvare P. & I.-lovenes § 23, 4. ledd nr. 1, 2, 4 og 5. Begrensningen i samme paragrafs 3. ledd er innarbeidet i § 68, og begrensningen i paragrafs 4. ledd nr. 3 følger dels av § 63, jfr. § 68, 2. ledd (b), dels av den almindelige regel om at assurandøren bare erstatter redningsomkostninger pådradd for å unngå eller redusere et tap som omfattes av forsikringen. Derimot er begrensningen i P. & I.-lovenes § 23, 4. ledd nr. 6 strøket. Dette innebærer at hvis skipet tilføyes en skade utelukkende i den hensikt å avverge et ansvar som P. & I.-assurandøren hadde måttet dekke, skal omkostningene ved å utbedre skaden bæres av P. & I.-assurandøren. Hvis derimot foranstaltningen også tar sikte på å forebygge tap som kaskoassurandøren svarer for, må det foretas en skjønsmessig fordeling av omkostningene, jfr. bemerkningene til § 69.

I litra (c) er det foretatt den endring i forhold til P. & I.-lovenes § 23, 4. ledd nr. 4 at assurandøren heller ikke dekker sikredes ansvar for unnlatt eller for sen oppfyllelse av en avtale om salg av skipet. En forsinkelse som følge av en redningsforanstaltning kan medføre ikke bare at sikrede pådrar seg ansvar for mislighold av et senere certeparti, men også at han blir holdt ansvarlig for ikke å ha overlevert skipet i rett tid til kjøperen.

FJERDE DEL

FORSIKRING AV FRAKT M.V.

Hvilke forsikringsformer er det behov for?

Et viktig moment ved utformningen av reglene om fraktforsikring har vært å skape forsikringsformer som naturlig knytter seg til de forskjellige driftsformer som benyttes i moderne rederivirksomhet. Komitéens første utkast inneholdt derfor egne kapitler om en del forsikringsformer som ikke finnes i Planen, nemlig forsikring av reisefrakt i henhold til avtale om fortløpende (konsekutive) reiser, forsikring av tidsfrakt og forsikring av fraktinntekt i linjefart. Av grunner som det vil bli gjort rede for i det følgende, ble imidlertid disse kapitler sløyfet i Planen.

Utgangspunktet må, nu som tidligere, være kontrakten om enkeltreiser, hvor den avtalte reisefrakt er helt eller delvis i bortfrakterens risiko. Denne forsikringsform er regulert i kapitel 19.

En befraktningsform som har fått stor utbredelse i de senere år, er avtalen om fortløpende reiser (konsekutive reiser). Kjennetegnet for en slik kontrakt er at fraktoppgjøret for hver enkelt reise skal skje som om den var en vanlig enkeltreise (frakten kan m. a. o. være i større eller mindre grad i bortfrakterens risiko), men samtidig er bortfrakteren berettiget og forpliktet til å utføre et visst antall reiser eller så mange reiser som det blir tid til innenfor det avtalte tidsrom. Denne rett mister han hvis skipet går tapt. En forsikring av fraktinntekter under en slik avtale måtte derfor ta sikte på å dekke dels frakten for den enkelte reise, dels den fordel bortfrakteren har ved at skipet er disponert ved en langsiktig kontrakt. Det første utkast inneholdt som nevnt regler om en forsikring som omfattet begge disse komponenter. Etter Planen må reisefrakten for den enkelte reise dekkes overensstemmende med kapitel 19, mens tapet ved bortfall av de fremtidige fraktinntekter eventuelt vil måtte dekkes ved en fraktinteresseforsikring i samsvar med reglene i kapitel 24.

En annen driftsform som også stadig får større utbredelse, består i at bortfrakteren påtar seg å transportere et bestemt kvantum av en vare, som regel innen utløpet av et bestemt tidsrom. Ved en slik kontrakt vil bortfrakteren normalt ha en ubegrenset substitusjonsadgang. Transportforpliktelsen er m. a. o. ikke knyttet til noe bestemt skip, men kan oppfylles med ethvert skip som bortfrakteren eier eller på annen måte disponerer. Frakten for den enkelte reise under en slik kvantumskontrakt kan dekkes under en reisefraktforsikring i den utstrekning den er i bortfrakterens risiko. Hvis kontrakten er gunstig for ham, vil han også ha en økonomisk interesse i at de fremtidige reiser skal komme til utførelse. Kontrakten er imidlertid ikke, på samme måte som et tidscerteparti eller et certeparti om fortløpende reiser, knyttet til et enkelt skip, og det vil derfor være meget vanskelig å utforme vilkår som gir bortfrakteren adgang til å forsikre sine interesser i selve kontrakten. Komitéen avsto

derfor fra å ta opp disse spørsmål, som for øvrig såvidt vites heller ikke er løst i utenlandske forsikringsvilkår.

Ved linjefart er situasjonen ikke ulik den som foreligger ved en avtale om fortløpende reiser. Også her kan bortfrakteren stå risikoen for en større eller mindre del av frakten for de varepartier som til enhver tid transporteres med skipet, og trenge en forsikring mot tap av de enkelte fraktbeløp. Men hvis skipet går tapt, mister han også den fordel som ligger i at det var beskjeftiget i en innarbeidet linje. Etter Planen må det også her eventuelt brukes en kombinasjon av en reisefraktforsikring, fortrinnsvis tegnet på tidsbasis, og en forsikring av fraktinteresse.

Ved tidsbefraktning skjer fraktberegningen pr. tidsenhet, og bortfrakteren har ingen fraktrisiko i forbindelse med den last som skipet til enhver tid har ombord. Derimot har han to andre former for risiko: at skipet skal gå tapt og certepartiet derved falle bort, og at skipet skal få opphold som medfører at det kommer «off hire». Dekningen av disse to tapsmuligheter kunne i og for seg kombineres i én forsikringsform. Men «off hire»-forsikringen krever vilkår som avviker sterkt fra vilkårene i de øvrige fraktforsikringer, og den bør også kunne tegnes av en reder som har skipet beskjeftiget i løsfart, linjefart eller på fortløpende reiser. Det er derfor foreslått et eget kapittel om forsikring mot tids-tap ved skade på skipet («off hire»-forsikring) i kapittel 20. Om forsikring av bortfrakters tap ved å miste selve tids-certepartiet var det opprinnelig foreslått et eget kapittel, men også her må man eventuelt bruke en frakt-interesseforsikring etter kapittel 24, hvis man ønsker å tegne en slik forsikring på Planens vilkår.

Nær beslektet med «off hire»-forsikringen er den streikeforsikring som nu tegnes av Assuranceforeningen Skuld i henhold til lovenes § 22 nr. 2 og særskilt utarbeidede vilkår. Denne forsikringsform dekker utgifter som følge av at skipet blir oppholdt, og farefeltet er streik eller lockout i havner som skipet anløper. Regler om denne forsikringsform er gitt i kapittel 21.

Hvis bortfrakteren må anvende ekstraordinære omkostninger for å tjene opp frakten, vil disse omkostningene måtte erstattes av vedkommende fraktassurandør som redningsutgifter etter reglene i Planens almindelige del. Men behandlingen og transporten av lasten kan også påføre bortfrakteren ekstra-utgifter som ikke tjener til redning av fraktkravet, f. eks. når frakten er endelig forskuddsbetalt, eller når den allerede er tapt. Det er behov for en særskilt forsikringsdekning for slike omkostninger, og den bør kunne avtales uten sammenheng med noen bestemt fraktforsikring. Planen inneholder regler om forsikringsformen i kapittel 22.

Går skipet i passasjertrafikk, vil bortfrakteren undertiden ha behov for dekning mot tap av passasjerpenger. I vanlig rutetrafikk er riktignok billettene som regel forutbetalt med endelig virkning, men det kan tenkes at bortfrakteren har risikoen for passasjerpengene, f. eks. i forbindelse med transport av et sluttet selskap. Hovedvekten må imidlertid ligge på dekningen av de ekstraordinære omkostninger som bortfrakteren kan bli påført i forbindelse med ilandbringelse, forpleining og viderebefordring av passasjerene. Da denne omkostningsdekning må bli vesensforskjellig fra den som trenges ved gods-befordring, er den slått sammen med forsikringen av passasjerpenger i kapittel 23.

Det fremgår av det som hittil er sagt, at en forsikring som knytter seg til en bestemt langvarig fraktkontrakt som bortfrakteren har inngått, eller til en bestemt beskjeftigelsesform for skipet, etter Planen må dekkes ved en forsikring av «frakt-interesse». Man må regne med at slike forsikringer også i fremtiden vil bli av sentral betydning, dels til supplerings av en mer spesiell inntektsforsikring, og dels som rederiets eneste inntektsforsikring. Regler om denne forsikringsform er gitt i kapittel 24.

Endelig er det behov for å kunne tegne forsikring av skipets utstyr og andre investeringer som bortfrakteren har foretatt i anledning en eller flere forestående fraktreiser. Forsikringen kan også være nødvendig som

et supplement til kaskoforsikringen, for å dekke tap av eller skade på gjenstander som skipet må ha ombord av hensyn til driften, men som ikke går inn under kaskoforsikringen. Regler om utstyrsforsikringen er gitt i kapitel 25.

Den forsikringsmessige interesse.

Den forsikrede interesse ved en frakt- eller annen inntektsforsikring vil alltid være en inntekt som bortfrakteren venter å oppbære i fremtiden. I prinsippet dekker derfor disse forsikringer helt andre interesser enn kasko- og kasko-interesseforsikringen, som gir rederen kompensasjon for tapet av formuesverdien i skipet.

Undertiden er rederiets inntektsforventning meget konkret og nærliggende, som hvor den knytter seg til utleveringen av en last som skipet har ombord eller skal ta ombord på neste reise. At en slik forventning må kunne være gjenstand for forsikring, har aldri vært trukket i tvil. I praksis tegnes imidlertid også forsikringer mot bortfall av inntekter som ligger vesentlig lenger frem i tiden. Er således skipet sluttet på et langvarig tidscerteparti, har man godtatt at bortfrakteren forsikrer de fremtidige nettoinntekter som han skal oppbære i den del av certeparti-tiden som til enhver tid står igjen. I praksis tegnes det også frakt-interesseforsikringer på skip som seiler i løsfart; den forsikringsmessige interesse er her rederiets interesse i å kunne utnytte skipets inntjenings- evne på et fremtidig, gunstig fraktmarked. Alle de inntektsinteresser som her er nevnt, er i og for seg av den art at de «lar sig ansette i penger», jfr. FAL § 35. Denne bestemmelse vil derfor neppe sette noen grense for hvilke inntektsinteresser som kan danne basis for en forsikring. Det blir assurandørenes sak å avgjøre hvor konkret og nærliggende rederiets forventning skal være for at den skal kunne gjøres til gjenstand for forsikring.

I en annen henseende byr imidlertid definisjonen av den økonomiske interesse ved visse av de inntektsforsikringer som rederiene tegner, på betydelige vanskeligheter. De forventede, fremtidige inntekter under en langvarig fraktkontrakt kan utgjøre et meget betydelig beløp. Hvis dette beløp dekkes gjennom en forsikring med taksert forsikringsverdi, vil det ved totaltap komme i tillegg til erstatningen under kasko- og kasko-interesseforsikringen. Nu vil formuesverdien av et skip — som dekkes ved tingsforsikringen — først og fremst avhenge av hvilken inntjeningssevne det må antas å ha i fremtiden. Verdien av skipet kan, sett med en kjøpers øyne, nettopp sies å utgjøre verdien av de fremtidige inntekter skipet kan bringe, kapitalisert ned til nutidsverdi. I den utstrekning de samme inntekter dekkes ved en inntektsforsikring, vil et totaltap gi rederiet dobbelt dekning. Dette vil i prinsippet stride mot den tvingende regel i FAL § 39, 1. ledd, dog med den reservasjon at reglene om taksert forsikringsverdi i samme lovs § 75, 3. ledd tillater en overkompensasjon som ikke «må ansees som urimelig».

Det er imidlertid på det rene at ikke enhver forsikring av skipets forventede inntekter på lengere sikt vil gi rederiet en urimelig overkompensasjon ved totaltap. Ved vurderingen av den forsikringsmessige interesse er det en rekke momenter som må tas i betraktning:

(1) Tapet av et skip vil alltid påføre rederiet en rekke ekstraavgifter og annet tap som ikke vil være dekket ved noen annen av rederiets forsikringer. Tapet vil påføre rederiledelsen øket arbeid i en overgangsperiode, og det kan oppstå annet tap i forbindelse med omdirigering av rederiets øvrige tonnasje, slutning av erstatningstonnasje o. l. Tap av denne art må i tilfelle dekkes av de forsikringer som forfaller ved totaltapet.

(2) Ved totaltap får rederiet et inntektsbringende skip ombyttet med et kapitalbeløp. Inntil dette kapitalbeløp kan plasseres i et nytt skip og gjøres fruktbringende, vil rederiet miste de inntekter som det tapte skip skulle ha bragt i dette tidsrom (bortsett fra renter av kapitalerstatningen). Ved forsikring

av forventede inntekter for industri- og handelsbedrifter brukes betegnelsen «avbruddstid» om den tid som går inntil bedriften er gjenreist og igjen tjener penger. For et rederi vil «avbruddstiden» være forskjellig alt etter hva slags skip som gikk tapt, om rederiet kjøper et eldre skip til erstatning eller foretrekker å kontrahere en nybygning, verkstedenes leveringstid, osv. Det er vanskelig å si hvor lang en «normal» avbruddstid vil være, men det enkelte rederi vil på forhånd kunne angi omtrent hvor lang tid det under normale forhold vil ta å remplasere det forsikrede skip.

(3) Når rederiet har fått et nytt skip til erstatning for det tapte, er det av avgjørende betydning om det nye skip kan finne like gunstig beskjeftigelse som det gamle skip hadde. Hvis det tapte skip f. eks. hadde et langsiktig, gunstig tidscerteparti som rederiet mistet for delen av, vil dette representere en klar forsikringsmessig interesse i den utstrekning det nye skip ikke kan finne like gunstig beskjeftigelse. Denne interesse må kunne dekkes gjennom en inntektsforsikring, forutsatt at de tingsforsikringer som er tegnet på skipet (kasko- og kasko-interesseforsikringer) ikke er stipulert på basis av den inntektsforventning som det gunstige certeparti gir.

(4) Det er bare skipets forventede driftsoverskudd som gir basis for en inntektsforsikring. Fra de forventede brutto-inntekter må derfor i prinsippet trekkes de beregnede utgifter som rederiet har spart. Det vil alltid være en rekke usikkerhetsfaktorer ved vurderingen av disse utgifter; man må som regel regne med at de vil være stigende.

(5) Skipets beregnede netto-inntekter skulle ha vært fordelt over hele det fremtidige tidsrom som forsikringen omfatter, mens erstatningen vil bli utbetalt umiddelbart etter totaltapet. Ved forsikring av f. eks. inntektene under et langvarig tidscerteparti vil rederiet oppnå en betydelig rentefordel dersom det ikke skjer en diskontering av inntektene til nutidsverdi.

(6) For rederiet vil det som regel være naturlig å erstatte det tapte skip med en nybygning. Hvis skipet er noen år gammelt, vil byggeomkostningene for et skip av samme størrelse, type og fart som det tapte normalt langt overstige omsetningsverdien av dette. Etter de almindelige regler om forsikringsverdien i FAL § 37 skal det gjøres fradrag for verdiforringelse på forsikringsgjenstanden ved nedsatt anvendelighet, elde og bruk; ved gjenoppbygging av en bygning skal det bare tas hensyn til verdiforringelse ved elde og bruk. Forsikring av bygninger, maskiner o. l. på landjorden tegnes imidlertid i dag for den alt overveiende del som «nyverdiforsikring». Dette innebærer at det ved beregningen av forsikringsverdien ikke skal tas hensyn til elde og bruk. Ved erstatningen av maskineriet i en bedrift vil det bli tatt hensyn til maskinenes «nedsatte anvendelighet», men for øvrig vil såvel maskiner som bygninger bli erstattet med det beløp som gjenanskaffelsen av nye gjenstander koster sikrede. Gyldigheten av nyverdiforsikringen i forhold til berikelsesforbudet i FAL § 39, 1. ledd har tidligere vært diskutert, men forsikringsformen er i dag alment akseptert.

I rederinæringen har imidlertid denne forsikringsform ikke vunnet innpass. Man har her i stedet dekket «remplaseringsrisikoen» dels gjennom en liberal ansettelse av takstene i tingsforsikringen, dels ved å skyve endel av dekningen over på de inntektsforsikringer som forfaller ved totaltap. Men i forhold til berikelsesforbudet må det avgjørende være om summen av tings- og inntektsforsikringene gir rederiet en urimelig overkompensasjon. Hvis tingsforsikringene (kasko- og kasko-interesseforsikringene) ikke vesentlig overstiger hva skipet må antas å kunne omsettes for på det åpne marked, vil remplaseringsrisikoen måtte tillegges betydelig vekt ved vurderingen av den forsikringsmessige interesse under inntektsforsikringene. Ellers vil rederinæringen i denne henseende være ugunstigere stillet enn andre næringer.

(7) Endelig må det fremheves at de forhold som rederinæringen arbeider under, tilsier at man gjennom forsikringen gjør det mulig å skape en viss økonomisk stabilitet over noe lengre tidsrom. Skipsprisene er gjenstand for

relativt hyppige og sterke svingninger. Hvis omsetningsverdien av et rederis skip faller til det halve ved et konjunkturomslag, har ikke rederiet lidt et tilsvarende, definitivt økonomisk tap, like lite som det realiserer en gevinst når verdien av skipene stiger. At man tillater en viss «overkompensasjon» ved et totaltap som inntreffer når tidene er dårlige, innebærer en beskyttelse mot utslag av konjunkturrisikoen. En dekning av denne art kan ikke ansees uforenlig med sunne, forsikringsmessige prinsipper. I denne forbindelse må det også nevnes at skipet kan være bygget under en høykonjunktur og være tilsvarende høyt belånt. Selv om omsetningsverdien på forlistiden er mindre enn pantegjelden, har panthaveren som regel en sikker forventning om at hans pant igjen vil bli tilstrekkelig når tidene bedrer seg. Det ville være urimelig om man ikke skulle kunne ta hensyn til denne forventning ved vurderingen av den totale, forsikringsmessige interesse som knytter seg til skipet.

Det vil fremgå av punktene (1) — (7) at det knytter seg en rekke usikkerhetsmomenter til vurderingen av den forsikringsmessige interesse ved forsikring av et skips forventede, fremtidige inntekter. I praksis elimineres ofte vanskelighetene gjennom bruken av takserte forsikringer, og Planen bygger på en forutsetning om at dette også kan skje i fremtiden. Rettslig betydning vil vurderingen av interessen bare få dersom en assurandør skulle ønske å benytte sin rett etter § 8, sammenholdt med FAL § 75, 3. ledd, til å kreve revisjon av den takserte forsikringsverdi, eller sin rett til å gjøre gjeldende at forsikringssummen ved en åpen polise overstiger forsikringsverdien. Men revisjonsadgangen brukes ytterst sjelden i praksis når det gjelder inntektsforsikringer. Fastsettelsen av forsikringssummen skjer som regel gjennom forhandlinger mellom rederiet og assurandøren, hvor skipets driftsforhold og de inngåtte fraktkontrakter vil være de vesentlige momenter.

Ved utformningen av reglene i det første utkast ble det i adskillig utstrekning tatt hensyn til det som ovenfor er anført om den forsikringsmessige interesse. De inntektsforsikringer som utkastet ga anvisning på, kunne sies å ligge i tre plan:

(1) Visse inntekter er av den art at rederiet har en meget nærliggende, konkret forventning om å få dem. Dette gjelder reisefrakt i rederiets risiko for last som er tatt ombord eller skal tas ombord på en nær forestående reise (kapitel 19), passasjerpenger for en tilsvarende reise (kapitel 23), og tidsfrakt og andre fraktinntekter som vil forfalle i løpet av de nærmeste måneder så sant skipet ikke kommer «off hire» (kapitel 20). I denne forbindelse kan også nevnes utkastets regler om forsikring av tap som følge av streik (kapitel 21), ekstraordinære omkostninger (kapitel 22) og utstyr m. v. (kapitel 25). Disse forsikringer knytter seg til konkrete utgifter som rederiet får eller konkrete investeringer som det har foretatt.

(2) På noe lengere sikt vil et tap av skipet påføre rederiet et «avbruddstap» av den art som er nevnt under (2) ovenfor. Regler om «avbruddsdekning» var i utkastet utformet i de forsikringstyper som tok sikte på å dekke rederiets fremtidige inntekter ved en spesiell beskjeftigelsesform, således ved fortløpende reiser, linjefart, tidsbefraktning og passasjertrafikk. Forøvrig inneholdt utkastet for disse forsikringsformers vedkommende bl. a. en regel om diskontering etter 5 % p. a., for å oppveie den fordel sikrede ville oppnå ved at han ikke måtte avvente forfallstid for de enkelte fraktbeløp.

(3) Endelig åpnet utkastet adgang til å forsikre skipets forventede, fremtidige inntekter gjennom en frakt-interesseforsikring. Det var meningen at denne forsikring enten skulle kunne tegnes i tillegg til en avbruddsdekning som nevnt i foregående punkt, og da omfatte tap som rederiet led etter utløpet av avbruddstiden ved at det nye skip ikke kunne beskjeftiges på like gunstige vilkår som det gamle skip. Men forsikringen skulle også kunne omfatte avbruddstapet, og ville da kunne tegnes med et tilsvarende høyere beløp.

Under drøftelsene i komitéen var det meget sterk motstand mot utkastet fra

redernes representanter, og Norges Rederforbund tok spørsmålet opp i remissen. Det ble bl. a. fremholdt at de foreslåtte begrensninger i adgangen til å forsikre fremtidig inntekt — således reglene om «avbruddstid» og diskontering — betegnet nyskapninger i norsk sjøforsikringsrett. Planen av 1930 inneholdt ingen slike begrensninger, og man kunne ikke regne med at de foreslåtte dekningsformer ville bli benyttet av norske rederier. — Etter dette besluttet komitéen under den endelige behandling å la forslaget om «avbruddsdekning» falle. Derved bortfalt også behovet for egne kapitler om forsikring av fraktinntekt ved avtale om konsekutive reiser, av tidsfrakt og av fraktinntekt i linjefart. De løpende frakter kan like godt dekkes gjennom en forsikring av reisefrakt (eventuelt en forsikring mot tidstap ved skade på skipet), mens de forventede, fremtidige fraktinntekter i alle tilfelle må dekkes gjennom en forsikring av frakt-interesse.

Forholdet til Planens almindelige del.

Reglene i Planens almindelige del vil få anvendelse på fraktforsikringen i den utstrekning de passer. Således vil reglene om sjødyktighet og sikkerhetsforskrifter etc. i kapitel 3 få anvendelse. Men her må man være oppmerksom på at en fraktforsikring undertiden tegnes av en annen enn skipets reder, f. eks. av en tidsbefrakter som har sluttet skipet til en underbefrakter og forsikrer sine inntekter under denne fraktavtale. De regler som knytter virkninger til forsømmelser utvist av «sikrede», kommer bare til anvendelse når vedkommende tidsbefrakter kan legges noe til last. Rederiets forsømmelser får ikke direkte betydning. Et annet spørsmål er om identifikasjonssynspunktet vil komme inn, jfr. § 61.

Man må også anvende reglene i kapitel 4 om assurandørens ansvar for aksessoriske omkostninger, felleshavari-bidrag og annet tap ved redningsforanstaltninger. Har rederiet gitt transport på fremtidig frakt til sikkerhet for gjeld, vil også reglene om beskyttelse av panthaveren i kapitel 8 komme til anvendelse, såfremt assurandøren har fått melding om transporten.

Kapitel 19. Forsikring av reisefrakt.

§ 246. Frakttap som omfattes av forsikringen.

En forsikring av reisefrakt omfatter først og fremst frakt som er «i risiko» for bortfrakteren, dvs. frakt som bare skal betales hvis godset er i behold ved fremkomsten. Forfallstid er likegyldig; frakten kan være betalbar på bestemmelsesstedet (litra (a)) eller forskuddsbetalt, såfremt den skal tilbakebetales hvis lasten ikke kommer frem (litra (b)). Den siste ordning er blant annet hjemlet i det norske kystkonnossement. Endelig kan fraktrisikoene gå over på befrakteren på et nærmere bestemt tidspunkt mens lasten er underveis; frem til dette tidspunkt er den i bortfrakterens risiko (litra (c), 1. alternativ).

Bortfrakteren kan imidlertid løpe en reell risiko selv om han formelt har opptjent frakten. Hvis lasten blir skadet eller går tapt, risikerer bortfrakteren å lide et større eller mindre tap, til tross for at fraktrisikoene påhviler befrakteren. Litra (c), 2. alternativ gir i denne situasjon bortfrakteren dekning mot tap som «skyldes at sikredes sikkerhet i lasten for fraktkravet er redusert». Det er bare tap som skyldes bortfall av realsikkerheten som dekkes; tap som utelukkende skyldes mottagerens insolvens eller manglende betalingsvilje, erstattes ikke. Erstatningen kan derfor ikke overstige det beløp som lasten kunne ha vært utbragt til på bestemmelsesstedet hvis den hadde vært uskadd. Det er også en forutsetning for dekningen at sikrede har realisert det som måtte være

igjen av lasten. Noen plikt til først å utnytte den personlige fordring har ikke sikrede; assurandøren overtar dette krav etter reglene i Planens kapitel 5, avsnitt 3.

Forøvrig må det merkes at oppregningen i nærværende paragraf bare får betydning når forsikringen er tegnet for selve lastereisen. Er forsikringen tegnet for en tidligere reise, vil den vesentlig omfatte farer som skipet er utsatt for (etter § 249, 1. ledd dekkes dog også risiko i forbindelse med lasten når rederiet har mottatt denne til transport). Hvis skipet går tapt på en tidligere reise, vil det i og for seg være uten betydning om det var avtalt destinasjonsfrakt eller forskuddsfrakt i den fraktaftale som forsikringen gjelder; frakten vil i begge tilfelle gå tapt hvis skipet ikke når frem til lastehavnen.

Pl. 1930 § 114 ga visse regler om forsikring av frakten for flere reiser eller for et bestemt tidsrom. Reglene var lite hensiktsmessige, og er sløffet. Også reglene i Pl. 1930 § 117 om forsikring av tidsbefrakters reisefrakt er sløffet som overflødige. En tidsbefrakter vil uten videre kunne forsikre sin reisefrakt etter kapitel 19.

§ 247. Forsikringsverdien.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 111.

Forsikringsverdien ved en reisefraktforsikring er den brutto-frakt som ikke er betalt med endelig virkning.

Pl. 1930 § 111, 1.—3. ledd, ga detaljerte regler om beregningen av forsikringsverdien når fraktaftalen av en eller annen grunn ikke ga definitivt beskjed om fraktens størrelse. Reglene var ikke særlig praktiske og er sløffet. Er det tvilsomt hvilken «brutto-frakt som er avtalt for reisen», vil sikrede ha bevisbyrden med hensyn til størrelsen av fraktkravet, og dermed forsikringsverdien.

Efter Pl. 1930 § 111, 5. ledd var en avtale om taksert forsikringsverdi ugyldig såfremt det i fraktaftalen er truffet bestemmelse om fraktens størrelse. Bestemmelsen er sløffet som overflødig. Taksering vil bare komme på tale hvis det knytter seg usikkerhet til fraktkravets størrelse (f. eks. ved forsikring under ballastreisen av frakt som skal stipuleres på grunnlag av inntatt kvantum). Er fraktkravet på det rene når forsikringen blir tegnet, vil man kunne ramme misbruk av taksert forsikringsverdi gjennom den almindelige revisjonsregel i § 8.

§ 248. Varigheten av forsikringen for så vidt angår farer som skipet er utsatt for.

Paragrafen tilsvare Pl. 1930 § 112 a.

I likhet med tidligere vilkår er det fastslått at en forsikring for lastereisen for skipets vedkommende skal begynne å løpe når skipet er meldt lasteklart. Etter Pl. 1930 opphørte forsikringen overensstemmende med kaskoforsikringens regler om reiseforsikring. Å angi noe selvstendig opphørstidspunkt forsåvidt angår skipet har imidlertid ingen hensikt. Når skipet er kommet frem til bestemmelsesstedet, er det bare lastens skjebne som vil avgjøre om frakten blir betalt. På dette punkt er det derfor henvist til reglene i § 249 om forsikringens opphør forsåvidt angår farer som lasten er utsatt for.

En forsikring av reisefrakt tegnes undertiden også for en forutgående reise. Dette vil særlig være praktisk for ballastreisens vedkommende, men også ellers kan bortfrakteren ha behov for å dekke frakten under et reisecerteparti som skipet skal gå inn på når f. eks. en kortere mellomreise er utført. Etter nærværende paragrafs litra (b) begynner en slik forsikring å løpe på samme tidspunkt som en kaskoforsikring tegnet på reisebasis for en ballastreise (jfr.

§ 156). Den varer enten til forsikringen for lastereisen begynner eller, dersom det ikke er aktuelt å tegne forsikring på denne reisen, til frakten er endelig opptjent.

For øvrig er det ikke nødvendig å knytte en forsikring av frakten på en fremtidig reise til en eller flere forutgående reiser som skipet foretar. Ofte vil det rasjonelle være å tegne en slik forsikring med virkning fra et nærmere bestemt tidspunkt. Planen er selvsagt ikke til hinder for at det treffes en slik avtale.

For linjefart inneholder paragrafens litra (d) en særregel. Et skip i linjefart blir ikke meldt lasteklart, og litra (a) kan derfor ikke anvendes. Man antok at forsikringen for disse farers vedkommende bare burde omfatte frakt for last som er kommet ombord i skipet. Riktignok kan rederiet lide et frakttap forsåvidt angår gods som det har mottatt til transport eller som er blitt booket i havner som skipet skal anløpe under den videre reise. Hvis skipet ikke kommer frem, vil slik last regelmessig gå over til konkurrentene. Og selv om rederiet skulle ha en annen båt som anløper vedkommende havn relativt snart, er det en nærliggende mulighet at denne er fullastet og ikke kan ta med alt det anmeldte gods. Men det vil skape så store oppgjørstekniske vanskeligheter om man skulle måtte undersøke hvilke frakttap i fremtidige havner som står i årsaksforbindelse med havariet, at komitéen ikke fant grunn til å la dekningen løpe før vedkommende last er tatt ombord.

§ 249. Varigheten av forsikringen for så vidt angår farer som lasten er utsatt for.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 112 b.

Efter Pl. 1930 begynte assurandørens ansvar først «etter hvert som godset kommer ombord i skibet». Bortfrakteren har imidlertid risikoen for å miste fraktkravet allerede før dette tidspunkt, nemlig fra det øyeblikk han definitivt har mottatt godset til transport og avlasteren har oppfylt sin plikt til å levere lasten. Selv om dette i noen grad kan sies å være en «land-risiko», antok komitéen at den burde dekkes under fraktforsikringen, jfr. den tilsvarende tendens i vareforsikringen. Det er derfor fastslått at assurandørens ansvar skal begynne å løpe når sikrede «har mottatt godset til transport». Men bortfrakteren må ha mottatt lasten i egenskap av transportør; hvis han driver selvstendig spedisjonsforretning i vedkommende havn, begynner fraktforsikringen ikke å løpe for gods som han mottar i denne egenskap. Om lasten ligger på kai, i lagerhus eller i lekter er uten betydning, jfr. dog begrensningen av lekterrisikoen i paragrafens 2. ledd.

At sikrede «har mottatt godset» innebærer at avlasteren definitivt har oppfylt sin plikt til å levere last. Forsikringen dekker ikke frakttap som skyldes at avlasteren misligholder sin leveringsplikt. Tap av last som ligger lagret i lekter for avlasters regning og risiko, gir derfor ikke grunnlag for erstatning under fraktforsikringen.

Efter Pl. 1930 opphørte ansvaret «etter hvert som frakten må ansees opptjent ved transportens avslutning». Fraktrisikoen går over på mottageren ved utleveringen, og forsikringen må løpe til dette tidspunkt. Riktignok dekkes ikke fraktrisikoen etter at bortfrakteren er gått over til å sitte med godset i egenskap av lagerholder, jfr. ovenfor, men den foreslåtte 20-dagersfrist vil i praksis avskjære tvil om når bortfrakteren går over fra å være «transportør» til å bli «lagerholder».

Efter Pl. 1930 opphørte ethvert ansvar ved utløpet av den 5. dag efter at godset ble losset eller burde ha vært losset. Denne frist er forlenget til 20 dager. At godset «burde ha vært losset», forutsetter en tilregnelig forømmelse fra bortfrakters side. Fraktforsikringen vil løpe videre hvis lossingen f. eks. hindres av værforholdene eller må utstå i påvente av en tillatelse fra

myndighetene. Har mottageren påtatt seg lossingen, vil forsømmelse fra hans side ikke få innflytelse på fraktforsikringen, men bortfrakteren må vise rimelig aktivitet for å få lossingen utført.

Efter Pl. 1930 ble lektringsrisiko dekket bare hvor lektringen skjedde «i henhold til gjeldende sedvane», og overhodet ikke i lastehavnen hvis godset var lagt i lekter før skipet var meldt lasteklart. I den nye Plan er det satt en objektiv lengstefrist på 5 døgn før innlastningen til og etter utlossingen fra skipet for dekningen av lekterrisikoen. Risikoen dekkes imidlertid ikke bare ved sedvanlig lektring, men også ved en lektring som er opplyst ved tegningen av forsikringen eller som blir nødvendig på grunn av uforutsette omstendigheter. Hvis bortfrakteren mottar lasten i avskiperens lekter, vil han følgelig ha 5 dager på seg til å utføre innlastningen. Blir lasten liggende i lekter lengere tid, suspenderes dekningen i den overskytende tid, for såvidt angår de farer som lasten er utsatt for.

Forsikringen dekker bare risikoen i det tidsrom som etter reglene i nærværende paragraf knytter seg til den transport som det forsikrede skip utfører. Er det avtalt destinasjonsfrakt ved gjennomgangsbefordring, og lasten går tapt i en senere transportørs varetekt, vil bortfrakteren undertiden tape frakten, men dette tap er ikke dekket av forsikringen.

§ 250. Omfanget av forsikringen for så vidt angår farer som skipet er utsatt for.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 113 A.

Avgrensningen av farefeltet for såvidt angår de farer som rammer skipet, reiser adskillige problemer. Det som er sikkert, er at fraktforsikringen må dekke mot frakttap som skyldes at fraktavtalen faller bort fordi skipet går totalt tapt eller blir kondemnert med virkning for befrakterne. Sålenge skipet befinner seg på en tidligere reise, må dette også være de eneste farer som dekkes, jfr. Pl. 1930 § 113 A nr. 2 og nærværende paragrafs litra (a) og (b). I og for seg har bortfrakteren også behov for dekning i det tilfelle at skipet under ballastreisen blir utsatt for et større havari som gjør oppfyllelse av fraktavtalen umulig. På den annen side må det være klart at fraktforsikringen ikke bør komme til utbetaling hvor bortfrakteren har sluttet skipet stramt, og et mindre havari på ballastreisen gjør det umulig å nå frem til lastehavnen til kanselleringsdatoen, eller hvor bortfrakteren bruker et mindre havari på ballastreisen som kjærkomment påskudd til å komme løs fra en fraktavtale som p. g. a. utviklingen på fraktmarkedet er blitt ufordelaktig for ham. Det er neppe mulig å utforme noen regel som på dette punkt vil forhindre misbruk fra bortfrakterens side, og komitéen er derfor kommet til at totaltaps-(kondemnasjons-)alternativet må være det eneste som dekkes på ballastreisen. At fraktforsikringen også kommer til utbetaling når skipet forliser eller blir kondemnert på lastereisen, er selvsagt.

Efter at lastereisen er tiltrådt, kan det oppstå hindringer av forskjellig art som fører til at reisen må oppgis slik at bortfrakteren helt eller delvis mister frakten. Hindringen kan bestå i at skipet havarerer, at det blir rekvirert, eller at utførelsen av reisen blir umulig p. g. a. krigsforhold, streik, is eller andre naturhindringer. Efter Pl. 1930 § 113 A nr. 1, 1. ledd var slikt frakttap dekket såfremt vedkommende fare var omfattet av forsikringen (krigs- eller sjøfare), befrakteren hevet fraktavtalen og hevningen skjedde med hjemmel i «almindelige sjørettsregler». Begge de sistnevnte kriterier er lite rasjonelle. Om det er befrakteren eller bortfrakteren som i det konkrete tilfelle hever fraktavtalen når det er oppstått en reisehindring, kan være helt tilfeldig. Likeledes er det meget vanskelig å avgjøre hva som er «almindelige sjørettsregler» og hva som er klausulrett på et område som dette, hvor sjøretten først og fremst er blitt utviklet gjennom bruken av klausuler.

Komitéen kom til at reisefraktforsikringen som hovedregel ikke bør dekke risikoen for reisehindringer på lastereisen. Dette skyldes i første rekke vanskelighetene ved å formulere en regel som ikke går for langt i å beskytte

bortfrakteren mot følgene av rent forretningsmessige disposisjoner. Det er en stor subjektiv risiko forbundet med en regel om at bortfrakteren kan få sitt frakttap erstattet når reisen blir avbrutt av f. eks. ishindringer. Faren for reiseavbrudd bør derfor i prinsippet ikke omfattes av forsikringen, men det er selvsagt intet i veien for at det i det enkelte tilfelle blir avtalt at bestemte former for reisehindring skal dekkes. Dette vil særlig være praktisk forsåvidt angår krigshindringer under en fraktforsikring mot krigsfare, og en klausul til dette bruk er inntatt i § 252.

En enkelt reisehindring står i en særstilling, nemlig den som består i at skipet ikke kan fullføre reisen fordi det er skadet ved havari. Selv om skipet ikke blir kondemnert, kan det tenkes at dets skader er så omfattende at bortfrakteren blir løst fra sin forpliktelse til å bringe lasten til bestemmelsesstedet i kraft av almindelige rettsgrunnsetninger, jfr. også den engelske «doctrine of frustration». I dette tilfelle bør han kunne falle tilbake på fraktforsikringen, jfr. nærværende paragrafs litra (c). Det er likegyldig om det er bortfrakteren selv eller befrakteren som hever fraktavtalen, og man må akseptere en hevning som skjer i kraft av «kontraktsvilkår som må ansees sedvanlige i vedkommende fart». Hvis certepartiet gir befrakteren hevningsrett ved relativt korte reisehindringer på skipets side, bør det forelegges assurandøren til godkjennelse på forhånd for å avskjære en eventuell tvist om hvorvidt vilkårene kan ansees som «sedvanlige».

Det må imidlertid understrekes at hindringen (oppholdet) må være av så omfattende karakter at bortfrakterens transportforpliktelse objektivt sett er falt bort med hjemmel i almindelige rettsgrunnsetninger eller klausuler i den konkrete fraktavtale. Hvis bortfrakteren avbryter reisen etter havariet og avstår fra destinasjonsfrakten, kan han ikke uten videre kreve erstatning av fraktassurandøren. Han må godtgjøre at hindringen frigjorde ham fra transportforpliktelsen overfor befrakteren i henhold til de rettsregler som fraktkontrakten står under herredømme av, jfr. Selmer i Afs 4.262 flg.

Hvis skipets skader ikke er så omfattende at bortfrakterens transportforpliktelse faller bort — og dette vil være det normale så lenge skipet ikke blir kondemnert med virkning for befrakterne — vil bortfrakteren fortsatt være forpliktet til å bringe lasten til bestemmelsesstedet. Dette vil som regel medføre uforutsette ekstraomkostninger. I den utstrekning disse omkostninger blir erstattet i felleshavari, vil assurandøren av reisefrakten måtte erstatte det felleshavaribidrag som blir utlignet på denne, jfr. § 70. Noe ansvar for ekstraomkostninger som ikke dekkes i felleshavari, vil imidlertid fraktassurandøren ikke ha i dette tilfelle, da omkostningene ikke vil være pådradd for å unngå et frakttap som assurandøren svarer for. En videregående dekning av sikredes utgifter ved lossing og gjeninnlasting utenfor bestemmelsesstedet gir en forsikring etter Planens kapitel 22, jfr. § 270, 1. ledd (d).

Er derimot havariet av en slik art at transportforpliktelsen faller bort, eller det inntreffer en annen hindring som etter særskilt avtale skal utløse assurandørens erstatningsplikt, vil alle forsvarlige og upåregnelige omkostninger som bortfrakteren pådrar seg for å tjene opp en destinasjonsfrakt, måtte erstattes som redningsomkostninger, jfr. § 68.

Efter Pl. 1930 § 113 A nr. 1, 1. ledd, siste pkt. var assurandøren «ikke ansvarlig for frakt som går tapt ved at skibet har utlevert godset uten å få frakten betalt». Denne reservasjon er overflødig, da Planen positivt oppregner de tilfelle hvor fraktforsikringen kommer til utbetaling.

§ 251. Omfanget av forsikringen for så vidt angår farer som lasten er utsatt for.

Paragrafen tilsvarer Pl. 1930 § 113 A nr. 1 og B.

Efter sjølovens § 125 betales ikke frakt for «goods som ikke er i behold ved reisens slutning». Selv om lasten kommer til bestemmelsesstedet, kan den være så sterkt beskadiget at den ikke ansees å være «i behold», jfr. ND 1933.294 NH

Mariongoula og ND 1948.13 NH Høegh Carrier. Fraktassurandøren erstatte den fulle destinasjonsfrakt såvel når lasten overhodet ikke kommer frem, som når fraktkravet må ansees bortfalt på grunn av de skader lasten har fått.

Efter § 246 (c) svarer fraktassurandøren også for frakttap som følge av at sikredes sikkerhet i lasten for fraktkravet er redusert. Også en mindre omfattende beskadigelse kan derfor etter omstendighetene føre til erstatning under fraktforsikringen, jfr. nærværende paragrafs 2. ledd.

Hvis lasten under reisen trues med å bli ødelagt før den kommer til bestemmelsesstedet, kan det tenkes at bortfrakteren lossen den i en mellomhavn og nøyer seg med avstandsfrakt. Hans frakttap må i et slikt tilfelle erstattes av fraktassurandøren. Tapet kan imidlertid også sees som et tap ved en redningsforanstaltning. Redningsforanstaltningen kan etter omstendighetene være foretatt til fordel for P. & I.-assurandøren (hvis rederiet ville ha blitt ansvarlig for tapet av lasten) eller for vareassurandøren (hvis skaden skyldes et hendelig uhell). Det kan derfor bli aktuelt med et etterfølgende regresoppgjør mellom assurandørene.

Hvis godset går til grunne underveis på grunn av sin egen beskaffenhet (råtner, smelter), har bortfrakteren krav på full frakt, jfr. sjølovens § 125. Men situasjonen kan være den at avlasteren har fremlagt tilbørlige attester for godsets tilstand ved innlastningen, slik at bortfrakteren ikke senere vinner frem overfor befrakteren med en påstand om at ødeleggelsen skyldes godsets egen tilstand. Og selv om bortfrakteren får medhold på dette punkt, kan han rent faktisk være henvist til å dekke frakten av godset, fordi mottageren avviser det, og befrakteren er beskyttet av en «cesser clause». Nærværende paragrafs 3. ledd gir assurandøren adgang til å vurdere sikredes og hans folks forhold ved innlastningen av godset i slike situasjoner. Hvis godset burde ha vært avvist etter en forsvarlig undersøkelse, svarer assurandøren ikke for frakttap som skyldes egenskaper ved godset som en slik undersøkelse ville ha bragt for dagen. Ved vurderingen av sikredes, og særlig besetningens, forhold, må det ikke stilles urimelige krav. Skipsføreren, styrmannen eller skipets agenter er ikke varespesialister, og må ofte treffe en avgjørelse under sterkt press fra avlasteren. Hva enten vedkommende avslår eller aksepterer lasten, risikerer han å påføre sitt rederi et betydelig erstatningsansvar hvis han tar feil. Regelen tar derfor først og fremst sikte på å gi assurandøren mulighet for å reagere mot klare misbruk. Hva som er en «forsvarlig undersøkelse», vil rette seg etter varens art og emballasje, og den situasjon som sikrede og hans folk befant seg i under innlastningen. På den annen side er en regel av denne art nødvendig som en motvekt mot den utvidelse av assurandørens ansvar som ligger i at han også svarer for tap som skyldes reduksjon av bortfrakterens sikkerhet i lasten. — Det kan muligens hevdes at den foreslåtte regel er vanskelig å forene med den tvingende bestemmelse i FAL § 20. Komitéen antok imidlertid at denne bestemmelse ikke kan være ubetinget avgjørende i en så spesiell situasjon.

Pl. 1930 § 113 A nr. 1, 2. ledd ga de «bestemmelser i kasko- og varekapitelet, som avgrenser assurandørens ansvar», tilsvarende anvendelse i fraktforsikringen. Ytterligere begrensninger av farefeltet forsåvidt angår farer som truer lasten, var gitt i Fraktpolisen pkt. 4 til 6.

De bestemmelser i kaskokapitlet som det var henvist til, er reglene om usjødiktighet, overtredelse av sikkerhetsforskrifter, rettsstridige foretagender og eierskifte. I Planen finnes de tilsvarende bestemmelser i den almindelige del, og noen særskilt henvisning er derfor ikke nødvendig.

For vareforsikringens vedkommende var henvist til reglene om visse slags gjenstander som bare forsikres etter særlig avtale, varer som er beskadiget ved forsikringens begynnelse, skade som skyldes varens naturlige beskaffenhet, mangelfull emballasje eller ordinær transportrisiko, flytende varer, og dekkslast. Dessuten inneholdt Fraktpolisen pkt. 4 til 6 begrensninger i ansvaret for så vidt

angår tyveri, selvantennelse, eksplosjon, størkning, forstening, utlekking og sedvanlig svinn. Komitéen fant en rekke av disse begrensninger overflødige. Forsåvidt angår mangelfull emballasje og skader som varen hadde ved begynnelsen av transporten, gir regelen i nærværende paragrafs 3. ledd assurandøren den nødvendige beskyttelse. Tyveririsikoen er ikke unntatt fra dekningen i Vareforsikringsplanen, og bør derfor også dekkes under fraktforsikringen. Anderledes stiller saken seg ved tap som skyldes at varen blir skadet eller går tapt som følge av at den ligger på dekk. Riktignok skal etter Vareforsikringsplanen vareassurandøren svare for dekkslast som skyldes overbord, men rederiet og dets folk er på dette punkt i langt større grad herre over risikoen enn vareeieren er. Nærværende paragrafs 4. ledd unntar derfor frakttap som står i sammenheng med at varen fraktes på dekk.

Det er også presisert at fraktassurandøren ikke svarer for tap som skyldes «sedvanlig svinn». Hvis frakten beregnes av inntatt kvantum, vil det ikke kunne oppstå noe tap av denne art, men hvis fraktberegningen skjer på grunnlag av utlosset kvantum, kan ikke bortfrakteren overfor assurandøren påberope seg at en del av det innlastede kvantum er gått tapt ved sedvanlig svinn. Har derimot lasten vært utsatt for unormalt svinn under reisen på grunn av en fare som omfattes av forsikringen, vil det tilsvarende frakttap måtte erstattes. At assurandøren ikke svarer for tap som følge av sedvanlig svinn, må også medføre at det sedvanlige svinn må fratrekkes ved erstatningsberegningen når lasten er gått helt tapt underveis.

De øvrige begrensninger med hensyn til vareslag og farer som fantes i Pl. 1930 og i fraktpolisen, vil kunne avtales i det enkelte tilfelle under hensyn til hva slags last som fraktforsikringen knytter seg til.

§ 252. Krigshindring.

Paragrafen er nærmere omtalt under § 250 foran.

§ 253. Fradrag for sparte utgifter.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 115 nr. 1 og 2.

Til tross for at det undertiden avtales at tapt frakt skal erstattes «uten fradrag for sparte omkostninger», er komitéen kommet til at Planen ikke bør inneholde en oppgjørsregel som normalt vil føre til en viss gevinst for sikrede, jfr. FAL § 39, 1. ledd. Prinsippet at det skal skje fradrag for sparte omkostninger, er derfor opprettholdt.

Et annet spørsmål er om det skal skje fradrag for frakt som sikrede har tjent (eventuelt burde ha tjent) i stedet for den frakt som er gått tapt. Etter Pl. 1930 § 115 nr. 2, 3. ledd pliktet sikrede ved delvis tap av frakten «å søke tapet forminsket ved å utnytte det skibsrums som er blitt ledig». Det skulle altså skje fradrag for den frakt som sikrede inntjener, eller burde ha inntjent. Men hvis hele lasten gikk tapt, ble det ikke tatt hensyn til den frakt sikrede kunne tjene på annen måte i det tidsrom hvor den opprinnelige fraktreise skulle ha vært utført. Nærværende paragraf skal fortolkes antitetisk på dette punkt, slik at man aldri skal gjøre fradrag for eventuell substitusjonsfrakt. Grunnen til dette er først og fremst de praktiske vanskeligheter ved å gjennomføre en slik fradragsregel, idet det sjelden vil være noen helt klar sammenheng mellom på den ene side tapet av den opprinnelige frakt, og på den annen side de senere fraktkontrakter som bortfrakteren har inngått.

Blant de sparte utgifter som etter nærværende paragraf skal fratrekkes, er også meglerkommisjon som først opptjenes samtidig med frakten. Den fratrunkne kommisjon skal ikke utbetales til megleren, som derfor ikke er medforsikret under reisefraktforsikringen og eventuelt må tegne egen forsikring til dekning av sin risiko. Er derimot kommisjonen etter avtalen opptjent på et tidligere tidspunkt, f. eks. ved avtaleslutningen, er den en utgift som må betales av bortfrakteren og som følgelig ikke kommer til fradrag.

De øvrige oppgjørsregler i Pl. 1930 § 115 er tildels overflødige, og er sløyfet. Etter § 115 nr. 1, 1. pkt. skulle «forsikringssummen legges til grunn ved erstatningens beregning». Her som ellers er det imidlertid tapet som danner utgangspunktet for erstatningsoppgjøret; forsikringssummen får bare betydning hvis det blir tale om underforsikring. Det er heller ikke nødvendig å si at sikrede ikke har spart hyre i den utstrekning han må betale forlishyre til besetningen. Riktignok vil forlishyren undertiden være dekket ved en forsikring etter § 237 (a); i den utstrekning hyren refererer seg til det tidsrom hvor den gjenstående del av reisen skulle ha vært utført, vil det i så fall strengt tatt foreligge dobbeltforsikring. Det er imidlertid tvilsomt om assurandørene i praksis vil påberope seg dette. Også regelen om at det skal gjøres fradrag for beholdent utstyr, følger av Planens hovedregel om fradrag for besparelser. Med hensyn til behandlingen av et eventuelt fraktforskudd må forsikringsoppgjøret følge fraktoppgjøret. At det ikke skal gjøres særskilt fradrag for distansefrakt som sikrede ikke får fordi den ansees dekket ved forskuddet, skulle være klart uten uttrykkelig bestemmelse. Også skjønnsreglene i § 115 nr. 1, 2. ledd er sløyfet, i likhet med de øvrige spesielle skjønnsregler i Pl. 1930.

Etter Pl. 1930 § 115 nr. 1, 3. ledd, 2. pkt. svarte assurandøren for sikredes ekstraomkostninger ved å sende lasten frem til bestemmelsesstedet. Etter samme paragrafs nr. 3 svarte assurandøren også for ekstraordinære omkostninger ved lossing på bestemmelsesstedet, såsant omkostningene skyldtes skader som skip eller gods hadde lidt ved et strandingstilfelle. I den utstrekning fremsendelsen er nødvendig for å avverge et frakttap som assurandøren svarer for, følger dette av den almindelige regel om redningsomkostninger i § 68. I den utstrekning omkostningene erstattes i felleshavari, vil assurandøren svare for dem etter § 70, jfr. kommentaren til § 250. Forøvrig må ekstraordinære omkostninger dekkes ved særskilt forsikring, jfr. § 270, 1. ledd (a) og (d).

Kapitel 20. Forsikring av tidstap ved skade på skipet.

Dette kapitel regulerer den såkalte «off hire»-forsikring. Vilkårene forutsetter nærmest at skipet er sluttet på tidscerteparti, men ved å avtale en bestemt erstatning pr. tapt døgn («dagsbeløp», jfr. § 257) vil man kunne bruke forsikringsformen også for skip som er disponert på annen måte. Forsikringen er relativt kostbar, men långiverne forlanger ofte at rederiet skal være sikret mot tidstap inntil pantegjelden er nedbetalt. En ledetråd for komiteén har derfor vært at man må utforme en dekning som på den ene side kan aksepteres av långiverne, men som på den annen side ikke er så omfattende at premien blir prohibitiv. De vanlige engelske og amerikanske vilkår har på mange punkter tjent som mønster.

§ 254. Tidstap som omfattes av forsikringen.

Nærværende paragraf og § 255 inneholder de regler som angir omfanget av forsikringen. Nærværende paragraf angir utstrekningen av fare- og skadefeltet, mens § 255 inneholder endel positive begrensninger.

Det første vilkår for erstatning er at det foreligger et «tidstap», dvs. at sikrede på grunn av skipets driftsavbrudd mister inntekter som han ellers ville ha hatt. Normalt vil det være en presumsjon for at skipet kunne ha vært brukt til inntektsbringende virksomhet i den tid det ligger stille. Det kan imidlertid tenkes situasjoner hvor oppholdet i realiteten ikke fører til noe økonomisk tap for sikrede. En slik situasjon er hvor skipet allikevel ville ha ligget i opplag i den tid som medgår til reparasjonen, jfr. nedenfor under §§ 255, 4. ledd og 259.

En annen situasjon er hvor sikrede har mottatt en reisefrakt som er forskuddsbetalt med endelig virkning, og havariet frigjør ham fra hans plikt til å bringe lasten til bestemmelsesstedet. I den utstrekning sikrede har oppebåret fulle fraktinntekter for det tidsrom hvor skipet ligger uvirksomt, har han ikke lidt noe tidstap, og kan ikke kreve erstatning etter nærværende kapitel.

For at et tidstap skal være erstatningsmessig, må det skyldes at skipet har lidt en skade. Skaden må være oppstått ved en begivenhet som utgjør et «havari» i relasjon til bestemmelsene i Planen, jfr. § 255, 1. ledd. Normalt vil det altså kreves en «ytre» begivenhet, en grunnstøtning, kollisjon e. l., men også en bruddskade i maskineriet er tilstrekkelig hvis den er av den art at den erstattes etter § 175, 2. ledd.

Det er videre et vilkår at skipet har vært «ute av regulær drift på grunn av» skaden. Hva som er «regulær drift» må avgjøres i forhold til fraktavtalen; det avgjørende er at befrakteren med hjemmel i fraktavtalens bestemmelser kan nekte å betale en større eller mindre del av den avtalte frakt. Er skipet helt ute av drift, f. eks. under et reparasjonsopphold, vil normalt hele fraktkravet falle bort for et tilsvarende tidsrom. Det kan imidlertid også tenkes at fraktkravet bare faller delvis bort, nemlig hvis skipet på grunn av en skade må gå med lavere hastighet enn forutsatt i avtalen. Også slikt frakttap er erstatningsmessig, jfr. uttrykket «delvis ute av regulær drift».

Det kan tenkes at et driftsavbrudd skyldes et samvirke mellom en havari-skade og andre forhold som bortfrakteren etter avtalen eller almindelige rettsregler har risikoen for. Reparasjonsoppholdet kan f. eks. dels skyldes havari-skade, dels wear and tear; et opphold som opprinnelig var nødvendig for å reparere en havariskade, blir forlenget som følge av ishindringer; eller skipet kan p.g.a. sine skader ikke forsere is og må derfor ta reparasjonen på et sted hvor arbeidet tar lengere tid. Den første situasjon er positivt regulert i § 261. I situasjoner av den annen type må man etter omstendighetene falle tilbake på regelen om samvirkende skadeårsaker i § 20.

Det avtales undertiden at forsikringen bare omfatter tidstap som oppstår innenfor forsikringstiden. Planen har imidlertid valgt en linje som under en økonomisk synsvinkel synes mere rasjonell, nemlig at rederiet kan utsette reparasjonen til et tidspunkt som faller etter utløpet av forsikringstiden, uten derved å miste dekningen. En annen sak er at retten til erstatning i denne situasjon kan bli begrenset, jfr. §§ 255, 4. ledd og 259.

§ 255. Begrensninger i adgangen til å kreve erstatning for tidstap.

Vilkåret for erstatning under en forsikring mot tidstap er at «skaden» erstattes av kaskoassurandøren etter denne Plan, jfr. nærværende paragrafs 1. ledd. Bestemmelsen får først og fremst betydning derved at den utelukker erstatning ved skader som skyldes wear and tear og lignende årsaker, jfr. § 175, 1. ledd. Begrensninger i kaskoassurandørens ansvar som er spesielt avtalt i tillegg til de begrensninger som Planen hjemler, får derimot ikke automatisk virkning for forsikringen mot tidstap. Således inneholder Planen selv ingen begrensninger av fartsområdet; det er derfor uten betydning om skaden er oppstått mens skipet befinner seg utenfor det fartsområde som er tillatt etter Kaskopolisen og derfor er udekket ved kaskoforsikringen etter § 37. Det må i tilfelle treffes spesiell avtale om fartsområdet i fraktforsikringspolisen.

Det er likegyldig om skaden er direkte erstatningsmessig under kaskoforsikringen, eller om assurandørens ansvar først blir aktualisert gjennom felleshavarireglene. Ved felleshavariskader er det derfor nok at skaden er erstatningsmessig etter de felleshavariregler som kommer til anvendelse (jfr. § 70, 1. ledd), selv om skaden ikke ville ha blitt erstattet etter de partikulære erstatningsregler.

Det er imidlertid foreslått at den beløpsmessige grense for kaskoassurandørens ansvar ikke skal få innflytelse på forsikringen mot tidstap. Det er derfor uten betydning at rederiet selv må bære skipets skader med hjemmel i franchise-reglene i § 189 eller lignende klausuler i polisen. Men denne bestemmelse vil sjelden få selvstendig betydning, idet reparasjonsoppholdet normalt ikke vil overstige franchisetiden (jfr. § 256) når erstatningen ikke ville ha oversteget franchisen.

Det er en forutsetning for assurandørens ansvar at skaden blir reparert. Hvis således havariet leder til totaltap av skipet, får sikrede ingen erstatning, heller ikke i den tid som eventuelt går tapt under besiktelser, innhentning av anbud og forhandlinger i forbindelse med kondemnasjonsspørsmålet. Dette fremgår av nærværende paragrafs 2. ledd, 1. punktum. Det avgjørende er om havariet faktisk leder til at sikrede får utbetalt totaltapsersatning under sin kaskoforsikring, ikke om Planens vilkår for slik erstatning er oppfylt. Hvis derfor kaskoassurandøren erstatter reparasjonen av et kondemnabelt skip (jfr. § 180), vil assurandøren mot tidstap måtte yte erstatning i reparasjonstiden.

Selv hvor sikrede ikke får utbetalt totaltapsersatning under kaskoforsikringen får han ingen erstatning for tidstap medmindre det skjer reparasjon, jfr. paragrafens 3. ledd. Hvis sikrede selger skipet til opphugning, blir derfor assurandøren i prinsippet fri. Men her vil det ofte være grunnlag for et kompromiss, idet sikredes beslutning om å la skipet hugge opp kan spare assurandøren for et betydelig ansvar.

Det er på den annen side ikke et vilkår for erstatning at reparasjonen skjer for sikredes egen regning. Blir skipet overdradd til en kjøper som utbedrer skaden, hefter assurandøren overfor denne, jfr. kommentaren til § 133.

Går skipet totalt tapt ved nytt havari før det er ferdig reparert, må assurandøren erstatte det tidstap (utover franchisetiden) som er påløpt når det nye havari inntreffer.

Det kan tenkes at assurandøren må erstatte tidstapet hvor man kommer til at en utbedring av skipets skader er unødvendig av hensyn til sjødyktigheten og vil falle uforholdsmessig kostbar. Hvis skipet f. eks. har fått en kjølbukt som følge av påkjennning under et hårdtvær, og de nødvendige undersøkelser av skaden strekker seg utover franchisetiden, er det rimelig at assurandøren erstatter tidstapet i den overskytende tid. Selv om man beslutter at kjølbukten ikke skal utbedres, kan det være naturlig å se på dokkingen etc. som et reparasjonsopphold.

Sikrede vil undertiden oppebære hel eller delvis dekning av sitt tidstap på annen måte. Dette kan skje i form av skadeserstatning fra tredjemann, erstatning i felleshavari eller erstatning fra en annen assurandør.

Hvis en tredjemann er ansvarlig for tidstapet, vil assurandøren tre inn i erstatningskravet etter de almindelige regler i Planens kapitel 5, avsnitt 3. Hvis tredjemanns ansvar omfatter tidstapet i et lengre tidsrom enn assurandøren svarer for, vil denne bare tre inn i en tilsvarende del av erstatningskravet. Samme løsning må brukes når sikrede har krav på erstatning for hyre og kost i felleshavari. Man overveiet om assurandøren burde kunne gjøre fradrag for det beløp som sikrede oppebærer, men man kom til at assurandøren bør svare fullt og tre inn i kravet mot felleshavariet. Det er viktig at erstatningen under en forsikring mot tidstap kan utbetales uten at man må vente på felleshavarioppgjøret.

Derimot er det fastslått at dekningen under en forsikring etter nærværende kapitel skal være subsidiær i forhold til sikredes eventuelle andre forsikringer mot tap av frakt. Etter nærværende paragrafs 2. ledd, 2. pkt. skal det derfor skje fradrag både for erstatningen under en annen fraktforsikring, og for den delvise dekning av tidstapet som sikrede i visse tilfelle har krav på av kaskoassurandøren. Når det skal gjøres fradrag for tapt reisefrakt som sikrede får erstattet etter reglene i Planens kapitel 19, må man undersøke i hvilken ut-

strekning den tapte frakt skulle ha vært opptjent i det tidsrom som assurandøren etter nærværende kapitel svarer for, og begrense fradraget tilsvarende.

Nærværende paragrafs 4. ledd regulerer et forhold som har vært omstridt, nemlig om assurandøren er ansvarlig når reparasjonen av skipets skader blir foretatt etter utløpet av certeparti-tiden og på et tidspunkt da skipet ikke har noen beskjeftigelse. Fra rederhold har det vært anført at havariet gir sikrede en definitiv rett til erstatning av tidstap i den tid som er nødvendig for reparasjon; på hvilket tidspunkt reparasjonen skal foretas, er et rent praktisk spørsmål hvor det er rimelig at rederiet har adskillig frihet. Mot dette har det vært innvendt at sikrede i realiteten ikke lider noe økonomisk tap når skipet allikevel ville ha vært uten beskjeftigelse i reparasjonstiden, og at det derfor ville stride mot den tvingende regel i FAL § 39, 1. ledd om han skulle ha rett til erstatning. Etter de utenlandske vilkår som vanligvis brukes, er det en forutsetning at sikrede virkelig lider et tidstap under reparasjonsoppholdet. Etter amerikanske vilkår er det et uttrykkelig vilkår at reparasjonsoppholdet forhindrer oppfyllelsen av et certeparti, mens sikrede etter engelsk rett må påvise sin «insurable interest» når han krever erstatning. Det finnes også vilkår som løser vanskelighetene ved å bestemme at erstatningen alltid skal nedsettes til det halve når reparasjonen skjer etter utløpet av det certeparti som forsikringen knytter seg til.

Komitéen kom til at det bør være et vilkår for erstatning at skipet var eller kunne ha vært beskjeftiget i det tidsrom hvor reparasjonen finner sted. Det er lagt avgjørende vekt på forholdet til den tvingende regel i FAL § 39, 1. ledd, og på at vilkårene bør gi en relativt begrenset dekning for at ikke forsikringen skal bli for kostbar.

Det kan i praksis være vanskelig for sikrede å bevise at skipet kunne ha vært beskjeftiget i reparasjonstiden, eller for assurandøren å motbevise hans påstand i denne henseende. Nærværende paragrafs 4. ledd knytter derfor erstatningsplikten til objektive kriterier. Reparasjonen må være påbegynt umiddelbart etter utløpet av en fraktaftale, og skipet må avgå for å gå inn på en ny fraktaftale innen 30 dager etter at reparasjonen er ferdig. Er disse vilkår oppfylt, skal det ansees å ha vært på det rene at skipet kunne ha vært beskjeftiget i reparasjonstiden. Det er ikke nødvendig at skipet påbegynner en lastereise, det er tilstrekkelig at det påbegynner en ballastreise til lastehavnen eller til en annen havn hvor det skal ta inn bunkers eller annet utstyr som er nødvendig for oppfyllelsen av fraktaftalen. I denne sammenheng må også nevnes § 259, som begrenser erstatningen når skipet var ubeskjeftiget på reparasjonstiden.

Hvis skipet ikke er bortfraktet på reparasjonstiden, opphører det erstatningsmessige tidsrom under enhver omstendighet når selve reparasjonen er ferdig, jfr. paragrafens 4. ledd, 2. punktum. Dette gjelder både når reparasjonen først foretas etter utløpet av den avtalte certepartitid, og når certepartiet er falt bort som følge av havariet. Er derimot skipet bortfraktet på den tid reparasjonen skjer, må selvsagt erstatningsoppgjøret knytte seg helt til oppgjøret i forholdet mellom sikrede og befrakteren, og erstatning utgå for det tidsrom hvor sikrede mister fraktinntekten som følge av en erstatningsmessig begivenhet.

§ 256. Antall døgn som erstattes.

De fleste vilkår for «off hire»-forsikring inneholder en bestemmelse om at et visst antall døgn av ethvert reparasjonsopphold skal være for sikredes egen regning. En slik begrensning av assurandørens ansvar er helt nødvendig for at ikke premien skal bli prohibitiv. Man ble stående ved at det bare skal utgå erstatning ved driftsavbrudd som overstiger 20 døgn, og bare for den overskytende del av avbruddet. Uttrykket «franchisetiden» er brukt om det tidsrom som det ikke skal gis erstatning for. Er skipet delvis ute av drift, vil franchisetiden bli tilsvarende forlenget. Regelen om franchisetid virker således som en beløpsmessig franchise for assurandørens ansvar.

Franchisetiden er knyttet til det enkelte havari. For å unngå de praktiske vanskeligheter ved å fastslå hva som er «ett enkelt havari» ved suksessive hårdtværskader, er det inntatt den samme regel her som i § 189, 2. ledd. Hvis det samtidig skjer reparasjon av skader som skriver seg fra flere havarier, vil franchisetiden for disse havarier løpe parallelt. Får skipet flere reparasjonsopphold som følge av et og samme havari, skal det bare regnes én franchisetid. Dette gjelder dog ikke hvis skaden er blitt fullstendig utbedret under det første opphold, men reparasjonen ikke holder p. g. a. dårlig arbeid fra verkstedets side. Dette må regnes som et nytt havari, jfr. kommentaren til § 189.

Også angivelsen av assurandørens maksimumsansvar under forsikringen er utformet noe forskjellig i de vilkår som er i bruk. Den vanlige klausul er at assurandøren under en årsforsikring svarer for tidstap i inntil 180 døgn (et halvt år). Denne regel er generalisert i den form at assurandøren maksimalt svarer for fullt tidstap i et tidsrom tilsvarende halve forsikringstiden. Hvis den forsikrede reparasjonstid i det vesentlige blir oppbrukt som følge av et havari som inntreffer tidlig i forsikringstiden, vil derfor rederiet måtte overveie å tegne tilleggsforsikring når skipet igjen blir satt i fart. — Hvis det bare utgår delvis erstatning, f. eks. når skipet går med nedsatt hastighet, vil det maksimale tidsrom som det erstatningsmessige tidstap knytter seg til, bli tilsvarende forlenget.

§ 257. Erstatning pr. døgn. Taksert polise.

Under en «off hire»-forsikring vil det normalt være avtalt et fast beløp som erstatning for et døgns tidstap. Er skipet tidsbefraktet, vil beløpet utgjøre den daglige tidsfrakt med fradrag av driftsomkostninger, med mindre rederiet nøyser seg med en mer begrenset dekning. Går skipet i linjefart eller under et certeparti hvor frakten ikke beregnes pr. tidsenhet, vil fastsettelsen måtte skje på grunnlag av mere skjønnsmessige beregninger. Stikkordet dagsbeløp brukes som betegnelse på den erstatning som etter forsikringsavtalen skal utgå for hvert døgns fullt tidstap, og det avtalte dagsbeløp skal ansees som taksert forsikringsverdi. Dette innebærer at assurandøren eventuelt må bruke revisjonsregelen i § 8 og påvise at det er gitt misvisende opplysninger, hvis han vil trekke beregningsgrunnlaget i tvil.

Takseringen forutsetter at det er lidt et tidstap gjennom driftsavbruddet, jfr. kommentaren til § 254. Selv om det er avtalt dagsbeløp, kan sikrede ikke kreve erstatning for et tidsrom hvor han allerede har innkassert fulle driftsinntekter i kraft av fraktkontraktens bestemmelser. Heller ikke utelukker takseringen at det skal skje fradrag etter § 255, 2. ledd, 2. pkt.

I én enkelt situasjon foreslår komitéen at de vanlige virkninger av taksering ikke skal gjelde, nemlig når reparasjonen skjer i et tidsrom hvor skipet er ubeskjeftiget. I så fall skal erstatningen beregnes etter regelen i § 259, selv om dagsbeløp er avtalt. Det må imidlertid understrekes at den nevnte paragraf ikke har karakter av en tvingende bestemmelse. Hvis den er satt til side ved uttrykkelig avtale, vil de fulle virkninger av takseringen inntre.

§ 258. Erstatning pr. døgn. Åpen polise.

Hvis det ikke er avtalt dagsbeløp, må erstatningsberegningen bygge på det faktiske tap sikrede lider som følge av at skipet ligger uvirksomt. Avgjørende vil være den netto-inntekt skipet ville ha oppnådd hvis det ikke lå til reparasjon. Ordlyden i nærværende paragraf tar nærmest sikte på at skipet ville ha seilt under et tidscerteparti; ved fraktavtaler av annen type eller ved linjefart må man skjønnsmessig vurdere den daglige fortjeneste. Her vil det imidlertid være meget upraktisk å tegne forsikringen på åpen polise.

Det vil sjelden være tale om besparelser av noen betydning som det skal gjøres fradrag for. Sikrede (bortfrakteren) betaler ikke bunkers ved tidsbefraktning, og mannskapshyren vil ofte måtte løpe under reparasjonen. En post som sikrede regelmessig vil spare når skipet ligger uvirksomt, er «stores» til maskinen.

Skjer reparasjonen på en tid da skipet ikke er beskjeftiget, må man bruke netto-fortjenesten under den fraktavtale som skipet innen 30 døgn går inn på, jfr. §§ 255, 4. ledd og 259.

§ 259. Erstatning pr. døgn når reparasjonen skjer mens skipet er uten beskjeftigelse.

Som nevnt under § 255 foran, skal det ikke betales erstatning når reparasjonen blir utført i et tidsrom hvor skipet ikke var eller kunne ha vært beskjeftiget. Beviset for at skipet kunne ha vært beskjeftiget, er at reparasjonen begynner umiddelbart etter utløpet av en fraktavtale og at skipet går inn på en ny fraktavtale innen 30 dager etter at reparasjonen er ferdig. Etter nærværende paragraf er erstatningen i det siste tilfelle alltid begrenset til det erstatningsmessige frakttap som ville ha oppstått under den fraktavtale som skipet går inn på etter reparasjonen. Hensikten med denne regelen er å forhindre at en reder umiddelbart etter reparasjonen setter sitt skip inn på et kortvarig certeparti som gir liten eller ingen fortjeneste, for der ved å sikre seg erstatning etter et langt høyere avtalt dagsbeløp. Men paragrafen har ikke tvingende karakter, og kan derfor settes til side i den individuelle forsikringsavtale. I så fall vil rederen kunne kreve erstatning etter det avtalte dagsbeløp, med mindre assurandøren skulle kreve avtalen revidert etter § 8.

Hvis skipet på reparasjonstiden er beskjeftiget i linjefart som sikrede selv driver, er det i og for seg ikke «bortfraktet». Men sikrede hadde kunnet bruke skipet i linjen, og bør derfor ha krav på den avtalte erstatning. Dette er det gitt uttrykk for i paragrafens 2. pkt. En forutsetning for å bruke regelen er at sikrede godtgjør at skipet virkelig ville ha vært brukt til linjefart.

§ 260. Delvis tidstap.

I forholdet mellom sikrede (bortfrakteren) og befrakteren vil oppgjøret bygge på en såkalt «off hire-beregning» som gjør rede for skipets driftsforhold og hvor lang tid som det etter vilkårene i certepartiet ikke skal betales tidsfrakt for. Har skipet en tid gått med redusert hastighet, og kan befrakteren kreve tidsfrakten tilsvarende redusert for dette tidsrom, vil det i praksis skje en omregning slik at beregningen gir uttrykk for hvor mange døgn (timer, minutter) den fulle tidsfrakt faller bort. Har f. eks. skipet brukt 60 døgn på en reise som med normal hastighet ville ha tatt 40 døgn, vil befrakterens avregningsoppgave gi uttrykk for at skipet har vært «off hire» i 20 døgn.

Den beregningsmåte som nærværende paragraf gir anvisning på, innebærer at man uten videre kan anvende det avtalte dagsbeløp på den periode som «off hire-beregningen» gir uttrykk for. Hvis det i det forannevnte eksempel er avtalt en franchisetid på 10 døgn og dagsbeløp 8000 kr., kan sikrede kreve det fulle dagsbeløp erstattet i 10 døgn, altså kr. 80 000.

Hvis skipet ikke seiler under tidscerteparti, vil det ikke foreligge noen «off hire-beregning». Erstatningsoppgjøret vil imidlertid måtte skje på tilsvarende måte, under hensyn til den beregnede nettofortjeneste som skipet kan oppnå pr. døgn i full drift.

Er forsikringen tegnet på åpen polise, må det fulle frakttap erstattes.

Regelen i paragrafens 2. ledd skulle ikke trenge nærmere kommentar.

§ 261. Flere arbeider som utføres samtidig.

Et spørsmål som betyr adskillig i praksis, er hvilken vekt man skal legge på at sikrede lar utføre andre arbeider på skipet samtidig med de havarireparasjoner som gir ham rett til erstatning under forsikringen mot tidstap. Etter amerikanske vilkår skal erstatningen bare nedsettes når de andre arbeider enten er nødvendige for sjødyktigheten, eller er påbudt ved periodisk besiktelse av klasseinstitusjonen. I så fall halveres erstatningen for den tid hvor slike arbeider har pågått.

Fra rederhold har det vært fremholdt at sikrede bør kunne kreve full erstatning, ut fra den betraktning at havariet har påført ham et reparasjonsopphold av en viss lengde. At han samtidig kan la utføre andre arbeider, er en tilfeldig fordel som ikke bør komme til fradrag. Det er tilstrekkelig å presisere at det erstatningsmessige opphold ikke må forlenges på grunn av de andre arbeider. En slik regel ville imidlertid kunne gi urimelige utslag når reparasjonen av havariskaden utføres etter utløpet av forsikringstiden, i forbindelse med en reparasjon av andre skader som skipet er påført ved et nytt havari. Hvis det da er tegnet en ny forsikring mot tidstap, vil sikrede kunne velge å bruke den av forsikringene som gir ham best dekning. I et slikt tilfelle må det skje en fordeling i forholdet mellom assurandørene, og det synes da også naturlig å ta hensyn til de arbeider som ikke gir rett til erstatning for tidstap, f. eks. fordi sikrede ikke har tegnet en ny forsikring.

Komiteén overveiet om man burde kvalifisere de andre arbeider som det skal tas hensyn til, f. eks. om de bør være «nødvendige for skipets sjødyktighet». Man kom imidlertid til at en slik regel i praksis vil medføre så vanskelige skjønsmessige avgjørelser at den ikke bør innføres.

Nærværende paragraf er utformet etter samme prinsipp som § 185, 2. pkt. (om fordeling av fellesomkostninger som er avhengige av reparasjonstidens lengde). Man skal undersøke hvor lang tid hver av de to grupper av arbeider — de som gir sikrede rett til erstatning under vedkommende forsikring, og de som ikke gjør det — ville ha tatt dersom de hadde skullet utføres på normal måte hver for seg. Franchisetiden (20 dager eller hva som ellers måtte være avtalt) skal fratrekkes for begge grupper vedkommende, og den overskytende tid sammenlignes. Ville de arbeider som berettiger til erstatning tatt 30 dager, de øvrige arbeider 25 dager, og franchisetiden er 20 dager, erstatter således assurandøren $\frac{10}{15}$ del av frakttapet i de siste 10 dager skipet ligger til reparasjon.

§ 262. Midlertidig reparasjon.

Rederiet vil ofte være interessert i å la en skade reparere midlertidig, og utsette den mer langvarige, endelige reparasjon til et tidspunkt som passer bedre, f. eks. når skipet allikevel skal gjennomgå klasse-eftersyn. Eftersom sikrede etter Planen ikke kan regne med å få full erstatning når reparasjonen skjer etter utløpet av den fraktavtale som forsikringen knytter seg til (jfr. §§ 255, 4. ledd og 259), vil fordelingen ved å utsette reparasjonen til etter utløpet av fraktavtalen normalt ikke være så stor. Men det avtalte takstbeløp kan være satt lavere enn skipets virkelige fortjeneste, eller de nevnte bestemmelser kan være satt til side ved uttrykkelig avtale, og da vil det også av denne grunn være ønskelig for sikrede at man i første omgang nøyer seg med en kortvarig, midlertidig reparasjon.

Efter vanlige engelske vilkår har rederiet krav på erstatning under inntil 3 reparasjonsopphold for en og samme skade. Man kom imidlertid til at man også på dette punkt bør gi en noe mer restriktiv normaldekning. Efter nærværende paragraf kan derfor ikke sikrede vilkårlig forlenge den erstatningsmessige reparasjonstid for en skade ved å dele den opp på flere repara-

sjonsopphold. Men forutsetningen for å bruke regelen er selvsagt at skipet kunne ha vært endelig reparert på det første sted. Hvis det på dette sted ikke finnes noe verksted som kan påta seg et slikt reparasjonsarbeide, kan han kreve erstatning for frakttap i den samlede reparasjonstid (med fradrag av franchise-tiden). Og det samme gjelder hvis sikrede «på grunn av særlige omstendigheter har rimelig grunn til å motsette seg» at reparasjonen blir utført på det første sted, jfr. kommentaren til den tilsvarende regel for kaskoforsikringens vedkommende i § 183, 3. ledd.

§ 263. Omkostninger anvendt for å påskynde reparasjonsarbeidet.

Omkostninger anvendt for å påskynde reparasjonsarbeidet må ansees som redningsomkostninger under en forsikring mot tidstap. Etter § 179 skal imidlertid slike omkostninger, innen visse grenser, også erstattes av kaskoassurandøren. Kaskoassurandørens dekning er den prinsipale; derved unngår man dobbeltforsikring og bidrar til å holde omfanget av tidstapsforsikringen innenfor rimelige grenser. Begrensningen er helt objektivt formulert. Det er derfor uten betydning om sikrede faktisk får dekket ekstraomkostningene av kaskoassurandøren, eller om han har tegnet sin kaskoforsikring på andre vilkår som gir en dårligere dekning av den slags omkostninger.

Begrensningen i nærværende paragrafs 2. pkt. vil særlig få betydning hvis det avtalte dagsbeløp er vesentlig mindre enn rederiets virkelige frakttap. I så fall kan rederiet være interessert i å anvende et større beløp til å påskynde reparasjonen enn assurandøren alene ville ha betalt.

Et særlig spørsmål er om ekstraomkostningene skal fordeles mellom sikrede og assurandøren hvor dagsbeløpet er satt lavere enn det virkelige frakttap. Det ble opplyst at en slik fordeling undertiden skjer i praksis. På den annen side skal det i almindelighet ikke skje noen fordeling av redningsomkostningene mellom sikrede og assurandøren når taksten er satt lavere enn verdien av den forsikrede interesse, og Planen slutter seg her til den almindelige regel.

§ 264. Frist for utførelse av reparasjonen.

I kaskoforsikringen svarer assurandøren for reparasjon av de skader som inntreffer i forsikringstiden, uansett hvor lenge reparasjonen blir utsatt, jfr. bl. a. § 177. Også på dette punkt er det grunn til å gi en mer begrenset dekning under forsikringen mot tidstap, bl. a. fordi det er mindre grunn til å anta at sikrede egentlig lider noe tap som følge av reparasjonen, når den blir utsatt meget lenge. I nærværende paragraf er det derfor fastsatt en frist på 2 år fra utløpet av forsikringstiden for påbegynnelse av reparasjonen. En lignende frist gjelder etter vanlige engelske og amerikanske vilkår; her må imidlertid reparasjonen være avsluttet innen utløpet av fristen.

§ 265. Premie.

Nærværende paragraf knytter seg til § 256, 2. ledd, hvorefter assurandørens maksimale ansvar er fullt tidstap i et tidsrom tilsvarende halve forsikringstiden.

Kapitel 21. Forsikring mot tap som følge av streik.

Reglene i dette kapitel er utformet på grunnlag av Skulds vilkår for streikeforsikring, men disse vilkår er i formell henseende tilpasset de øvrige kapitler om fraktforsikring. Den eneste realitetsendring fra Skulds vilkår som ble overveiet gjelder § 266, 2. ledd. Skulds vilkår unntar opphold som følge av «sjøfolks streik». Det ble bl. a. opplyst at bestemmelsen praktiseres slik at opphold som følge av streik blant slepebåtmannskaper er erstatningsmessig, mens erstatning ikke utgår hvis oppholdet skyldes streik på isbrytere. Komitéen fant denne

sondringen lite rasjonell. Det kan bl. a. tenkes tilfelle hvor samme fartøy tjenestegjør både som isbryter og som slepebåt. Komitéen foreslo derfor opprinnelig å endre «sjøfolks streik» til «streik blant besetningen på det forsikrede skip» for å markere at tapet skulle erstattes dersom skipet lå i en havn hvor trafikken ble lammet som følge av streik på andre fartøyer av alle slag. Efter uttrykkelig henstilling fra Skulds adm. direktør ble man imidlertid stående ved den opprinnelige ordlyd.

I praksis blir de forsikrede utgifter forhåndstaksert, men samtidig blir det avtalt at det skal skje fradrag i erstatningen for visse nærmere bestemte inntekter som sikrede oppebærer, særlig demurrage. Planen slutter seg til denne praksis. I § 267 er det fastslått at takseringen bare får betydning for de forsikrede utgifter, mens § 266, 3. ledd gir § 241 (om fradrag for sikredes besparelser og ekstrainntekter i P. & I.-forsikringen) tilsvarende anvendelse.

Kapitel 22. Forsikring av ekstraordinære omkostninger.

De ekstraordinære omkostninger som rederiet pådrar seg for å fullføre reisen, vil ofte måtte erstattes som redningsomkostninger av en fraktassurandør. Når dette er tilfellet, svarer vedkommende assurandør uten begrensning, jfr. § 80 (a). En del ekstraordinære omkostninger vil også være av den art at de må erstattes som redningsomkostninger av P. & I.-assurandøren.

Den almindelige hovedregel om redningsomkostninger er imidlertid, ikke alltid helt lett å anvende i fraktforsikringen. Det hender også at rederiet påføres ekstraordinære omkostninger som ikke kan kreves erstattet som redningsomkostninger av noen assurandør, fordi det hverken er noen risiko for ansvar under P. & I.-forsikringen eller foreligger noen frakt i rederiets risiko. I praksis tegnes det derfor ofte årsfraktforsikringer som, foruten dekning mot frakttap, også gir dekning av en del nærmere oppregnede ekstraordinære omkostninger. Nærværende kapitel gir regler om en slik omkostningsdekning. Forsikringen kan tegnes som et supplement til en fraktforsikring eller alene. Enkelte av de omkostninger som forsikringen omfatter, særlig omkostninger efter § 270, 1. ledd (b)–(d), ville også ha vært erstatningsmessige som redningsomkostninger under en forsikring av reisefrakt. Men da det må antas at et rederi i praksis alltid vil tegne sin fraktforsikring og sin forsikring av ekstraordinære omkostninger hos samme assurandør, skulle dette ikke skape noen vanskeligheter. I den utstrekning en annen assurandør kommer inn i bildet, er vanskelighetene løst gjennom regelen i § 271, 2. ledd.

§ 270. Omkostninger som omfattes av forsikringen.

Paragrafen oppregner de omkostninger som er erstatningsmessige under en forsikring efter nærværende kapitel.

L i t r a (a) omfatter ekstraordinære omkostninger ved lossing og fjernelse av last som er blitt så skadet under reisen at mottageren ikke ønsker å ta imot den. «Fjernelsen» omfatter omkostningene ved å bringe lasten av veien og dumpe den, og den grovrengjøring av rommene som er nødvendig p. g. a. lastens tilstand. Det er et vilkår at skipet har tatt lasten ombord. Fjernelse av last som blir ødelagt efterat bortfrakteren har mottatt den til transport i innlastningshavnen, men før innlasting har skjedd, omfattes derfor ikke av dekningen. Hvis mottageren avviser lasten, og den blir liggende på kai i lossehavnen, kan det tenkes at bortfrakteren blir pålagt å fjerne den. Omkostningene ved en slik fjernelse vil normalt stå i forbindelse med skade som lasten er blitt påført under sjøreisen, og omfattes av forsikringen. I den utstrekning fjernelsen er nødvendig for å

unngå et erstatningsansvar som P. & I.-assurandøren hadde måttet dekke, vil assurandøren av omkostningene få regress mot P. & I.-assurandøren, jfr. § 271, 2. ledd.

L i t r a (b) omfatter ekstraordinære omkostninger i forbindelse med lossingen og utleveringen av en last som har lidt skade underveis, men som mottageren vil ha. Av praktiske grunner er farefeltet positivt angitt. Størkning vil særlig forekomme ved cement som blir våt, og ved voks- eller oljeprodukter som må holde høy temperatur, og som ved fremkomsten viser seg å være størknet på grunn av en feil ved skipets heating coils. I disse tilfelle er det også en betydelig risiko for at skipet må tilføyes skader i forbindelse med lossingen, jfr. § 176 (n) og nedenfor under litra (e). Forøvrig erstattes bare ekstraomkostninger som skyldes at lasten er skadet ved brann eller eksplosjon. Om skaden er oppstått ombord eller i tidsrommet mellom utlossingen og utleveringen til mottageren, er uten betydning. Derimot erstattes ikke ekstraomkostninger som skyldes at lasten er skadet ved fuktighet, svedning, varme, kulde eller lignende årsaker. Man måtte i så fall gi en generell dekning av enhver ekstraomkostning som kunne tenkes å oppstå i forbindelse med transporten og utleveringen av lasten, men det ville i så fall by på store vanskeligheter å trekke grensen mellom ordinære reiseomkostninger og de ekstraordinære omkostninger som skulle erstattes. Dekningen etter nærværende paragrafs litra (c) vil imidlertid oppfange omkostninger også ved skade på lasten av annen art, forutsatt at også skipet er påført skade.

L i t r a (c) omfatter ekstraordinære omkostninger ved lossing og annen håndtering av lasten når skipet er påført skader. Det er en forutsetning at skadene er av en slik art at de — bortsett fra franchisen — er erstatningsmessige under kaskoforsikringen. Det er også et vilkår for erstatning at omkostningene er «foranlediget ved» skipets skader. De kan f. eks. skyldes at skipets luker eller losseanordninger er skadet ved havari, slik at lossingen må skje på en mer tungvint måte enn vanlig, eller at lasten er blitt våt som følge av at skipet er sprunget lekk. Derimot erstattes ikke ekstraomkostningene ved lossingen når lasten er blitt skadet fordi man ikke har kunnet ventilere lasterommene p. g. a. hårdtvær, selv om det samme hårdtvær har påført skipet erstatningsmessige skader.

L i t r a (d) omfatter ekstraordinære omkostninger ved håndtering og lagring av lasten utenfor bestemmelsesstedet. Slike omkostninger vil meget ofte være erstatningsmessige i fellesehavari, og faller da utenfor dekningen, jfr. § 271, 1. ledd. Men det kan også tenkes at de ikke er erstatningsmessige, f. eks. når de skyldes at man må omstue last som har forskjøvet seg. Har derimot sikrede i forhold til lasten tapt retten til å kreve fellesehavarifordeling, vil omkostninger som ellers skulle ha vært dekket i fellesehavari, være erstatningsmessige under P. & I.-forsikringen, jfr. § 229. Etter den positive bestemmelse i § 271, 2. ledd skal i så fall omkostningene bæres av P. & I.-assurandøren, såfremt sikrede har tegnet slik forsikring.

Forsikringen omfatter ikke omkostninger ved fremsendelse av lasten med annet befordringsmiddel. Også slike omkostninger vil som oftest være erstatningsmessige i fellesehavari, og behøver derfor ikke erstattes under en forsikring av omkostninger. Når ikke dette er tilfellet, vil sikrede ytterst sjelden være rettslig forpliktet til å sørge for fremsendelsen. At sikrede har en slik plikt, bør imidlertid som hovedregel være et vilkår for assurandørens ansvar.

Efter l i t r a (e) erstattes skade som er tilføyet skipet ved ekstraordinære tiltak som skyldes at lasten er skadet eller at skipets ordinære losseinnretninger ikke kan brukes på grunn av havari. Her må man imidlertid være oppmerksom på regelen i § 176 (n), hvorefter også kaskoassurandøren erstatter slik skade såfremt den står i sammenheng med et strandingstilfelle. Etter § 271, 2. ledd skal i så fall kaskoassurandøren endelig bære utbedringsomkostningene. Men hvis sikrede ikke kan kreve skaden erstattet av kaskoassurandøren, f. eks. fordi

han bare har k. m. t.-dekning, eller tapet ikke overstiger franchisen, vil deknin-
gen efter nærværende litra bli aktuell også ved strandingstilfelle.

Det vil ofte være uklart efter fraktkontrakten og almindelige sjørettsregler
hvem som egentlig har plikt til å bære de omkostninger som er nevnt i det fore-
gående. Meget ofte vil løsningen bli at bortfrakteren betaler dem, for å unngå
at de nødvendige foranstaltninger skal bli forsinket eller at skipet skal bli arre-
stert. Etter nærværende paragrafs 2. ledd skal assurandøren dekke omkostnin-
gene selv om det ikke på forhånd er endelig klarlagt at sikrede hadde plikt til
å betale dem. Men assurandøren vil tre inn i sikredes dekningskrav efter den
almindelige regel i § 96, jfr. også § 271, 2. ledd som gir en ubetinget regress
mot andre assurandører.

§ 271. Omkostninger som også kan kreves erstattet av andre.

Det er foreslått at en dekning av ekstraordinære omkostninger i ethvert til-
felle skal være subsidiær i forhold til felleshavaridekningen. Sikrede må derfor
først prøve å få utgiftene akseptert i felleshavari, før han krever erstatning av
omkostningsassurandøren.

Som nevnt under foregående paragraf, vil assurandøren tre inn i sikredes
dekningskrav mot en tredjemann som efter fraktkontrakten eller almindelige
sjørettsregler egentlig skulle ha dekket omkostningene. Om denne tredjemann
har tegnet forsikring mot ansvaret eller ikke, spiller i denne forbindelse ingen
rolle.

Det kan imidlertid tenkes at sikrede selv kunne ha krevet omkostningene
også av en annen assurandør, f. eks. som redningsomkostninger under en P. & I.-
eller fraktforsikring, som uerholdelig felleshavaribidrag under en P. & I.-forsik-
ring, eller som reparasjonsomkostninger under en kaskoforsikring. Etter nær-
værende paragrafs 2. ledd skal omkostnings-assurandøren ha full regress til slike
andre assurandører. I motsatt fall ville man ha måttet foreta en forholdsmessig
deling av ansvaret efter reglene om dobbeltforsikring, et resultat som neppe
ville ha vært særlig praktisk. Ved at dekningen av ekstraordinære omkostninger
gjøres subsidiær både i forhold til felleshavariet og til de øvrige forsikringer
som sikrede måtte ha tegnet, vil den også kunne gjøres rimeligere for sikrede.

Riktignok foreskriver § 238, 1. ledd (a) at P. & I.-assurandøren aldri er-
statter «tap som efter sin art kan forsikres efter reglene i denne Plans
fjerde del». Nærværende paragraf må imidlertid som spesialregel gå foran denne
bestemmelse, som derfor ikke utelukker at P. & I.-assurandøren må erstatte om-
kostninger som også kunne ha vært dekket ved en forsikring efter nærværende
kapitel.

§ 272. Franchise.

Av praktiske grunner bør en forsikring mot ekstraordinære omkostninger
alltid tegnes med franchise. Denne er i mangel av annen avtale satt til kr. 5000
pr. reise. Å definere hva «en reise» er i denne sammenheng, er umulig. Dette
spørsmål må overlates til praksis; for skip som er beskjeftiget i en bestemt fart
vil det også være naturlig å definere reisebegrepet i forsikringsavtalen. Man bør
vel behandle en inn- og utgående reise for et linjeskip som en enhet, og for et
trampskip se på certepartireisen (inklusive ballastreisen).

Kapitel 23. Forsikring av passasjerpenger.

§§ 273 til 275. Tap som omfattes av forsikringen. Varigheten av forsikringen. Fradrag for sparte utgifter.

§ 274 tilsvarende Pl. 1930 § 122 nr. 2.

Dekningen mot tap av passasjerpenger tilsvarende helt dekningen mot tap av
reisefrakt, jfr. §§ 248, 250 og 253. Denne dekningen er neppe av særlig stor

økonomisk betydning, da passasjerpengene som regel vil være forskuddsbetalt med endelig virkning. Riktignok foreskriver sjølovens § 182, 2. ledd at forskuddsbetalte billettpriser som ikke blir opptjent, skal tilbakebetales. Denne bestemmelsen er imidlertid ikke tvingende og blir vanligvis satt til side i befordringsavtalen.

Komitéen har ikke funnet behov for å gi regler om dekning av risikoen for at befordringsavtalen skal falle bort som følge av hindringer på passasjerens side. Etter sjølovens § 180 er passasjerens ansvarlig for reiseavbrudd med mindre han er hindret ved force majeure. En reisefraktforsikring for gods omfatter ikke risikoen for at avlasteren misligholder sine forpliktelser, og noen tilsvarende dekning bør derfor ikke gis ved forsikringen av passasjerpenger. Risikoen for at bortfrakteren skal lide tap som følge av at en passasjer blir forhindret ved force majeure, er formentlig så bagatellmessig at det ikke er grunn til å la den omfattes av forsikringen.

§ 276. Ekstraordinære omkostninger som omfattes av forsikringen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 122 nr. 3.

Det viktigste ledd i en forsikring av passasjerpenger er dekningen av de ekstraordinære omkostninger som bortfrakteren kan bli påført i forbindelse med bergning, forpleining og viderebefordring av passasjerene. Nærværende paragraf omhandler de erstatningsmessige utgifter av denne art. Dekningen omfatter bare omkostninger som bortfrakteren har plikt til å bære. Assurandøren erstatter derfor ikke omkostninger som bortfrakteren har betalt ut fra service- eller kulansesynspunkter.

L i t r a (a) omfatter utgifter til ilandbringelse av passasjerene og deres bagasje etter et havari. Etter § 225 svarer P. & I.-assurandøren for sikredes «ansvar for bergelønn ved redning av liv», men etter § 238, 1. ledd (a) dekkes ikke tap «som etter sin art kan forsikres etter reglene i denne Plans . . . fjerde del». Nærværende paragrafs 3. ledd gjør imidlertid dekningen subsidiær i forhold til andre forsikringer som sikrede måtte ha tegnet, og denne bestemmelse må bli avgjørende, jfr. kommentaren til § 271. Ansvar for bergning av passasjerer og bagasje vil derfor dekkes av P. & I.-assurandøren, hvis sikrede har tegnet slik forsikring. Dersom vilkårene for bergning ikke er oppfylt, f. eks. hvor det ikke foreligger noen fare eller hvor bortfrakteren lar passasjerene bringe i land med et annet fartøy som tilhører ham selv, vil utgiftene bare dekkes under en forsikring etter nærværende kapittel.

L i t r a (b) omfatter utgifter til forpleining og innlosjering av passasjerene. Det er et vilkår for dekningen at skipet er påført en skade som etter sin art er erstatningsmessig etter reglene i Planens kapitler 10 til 12, jfr. det tilsvarende krav i § 255, 1. ledd og § 270, 1. ledd (c). Det er også et vilkår at sikrede har plikt til å sørge for innlosjeringen og forpleiningen, jfr. paragrafens 2. ledd. Med ordet «nødvendig» er tilsiktet både at skipets skader medfører at passasjerene ikke med rimelighet kan bo ombord, og at innlosjeringen i land ikke strekker seg over et lengre tidsrom enn påkrevet for å sette skipet i stand til å ta imot passasjerene igjen. Dekningen er ikke avhengig av at passasjerene er kommet ombord i skipet første gang; også innlosjeringsomkostninger i innskipningshavnen vil derfor dekkes så sant bortfrakteren har plikt til å ta seg av passasjerene her. Slik plikt har han ikke etter norsk rett, jfr. sjølovens § 179 hvorefter bortfrakteren bare er pliktig til å betale passasjerens opphold i land i mellomhavn.

L i t r a (c) omfatter pliktig viderebefordring av passasjerer etter et havari. I motsetning til forholdene ved godsbefordring fastsetter sjølovens § 177, 1. ledd at bortfrakteren ved havari eller annen vesentlig forsinkelse er forpliktet til å sørge for at passasjerene og hans bagasje blir befordret videre til bestemmelsesstedet med annet befordringsmiddel. Etter Planen er heller ikke denne dekning

avhengig av at passasjeren første gang er kommet ombord, forutsatt at bortfrakteren er rettslig forpliktet til å oppfylle transportløftet.

Paragrafens 2. ledd fastslår uttrykkelig at omkostninger til forpleining og viderebefordring bare erstattes når sikrede i forhold til passasjerene har plikt til å betale dem. Paragrafens 3. ledd gjør omkostningsdekningen subsidiær i forhold til felleshavari og andre forsikringer som sikrede har tegnet, på samme måte som ved en forsikring etter Planens kapitel 22, jfr. ovenfor under litra (a).

Kapitel 24. Forsikring av frakt-interesse.

§ 277. Definisjon av frakt-interesse.

Som nevnt i de innledende bemerkninger til Planens fjerde del, må en forsikring av forventede, fremtidige fraktinntekter etter Planen tegnes som en forsikring av frakt-interesse. En slik forsikring kan tegnes alene eller i kombinasjon med en av de andre fraktforsikringer som Planen gir anvisning på.

Nærværende paragraf innskrenker seg til å betegne frakt-interesse som «interesse som sikrede har i forventet fortjeneste ved driften av det forsikrede skip». Det er dessuten presisert — hva som i og for seg skulle være selvsagt — at man ikke kan dekke som frakt-interesse en inntektsforventning som må antas allerede å være dekket ved en annen forsikring av skip eller frakt. Planen har avstått fra å gi nærmere regler om vurderingen av frakt-interessen, f. eks. hvor lang tids inntekt det skal tas hensyn til, hvilke utgifter det skal regnes med, om det skal skje fradrag for rentefordelen ved straks å få utbetalt fremtidige fraktinntekter osv. Det er for så vidt opp til den enkelte assurandør hvilken vekt det skal legges på disse og andre momenter ved fastsettelsen av taksten ved frakt-interesseforsikringen.

§§ 278 og 279. Omfanget av forsikringen. Henvi- sing til bestemmelsene om kaskoforsikring.

§ 278 tilsva-
rer Pl. 1930 § 119, 3. ledd.

En frakt-interesseforsikring forfaller bare til utbetaling når det foreligger et virkelig eller konstruktivt totalforlis. Sikrede kan derfor ikke kreve erstatning hvis han mister det certeparti som danner basis for forsikringen, men skipet ikke ansees som totaltapt i relasjon til kaskoassurandøren.

For øvrig må det gjelde samme regler for frakt-interesseforsikring som for en kasko-interesseforsikring. Nærværende paragrafer tilsva-
rer derfor helt §§ 219, siste pkt., 220 og 222, og det henvises til kommentarene til disse bestemmelser. I § 278, siste pkt. er det uttrykkelig sagt at kasko-interesseassurandøren har rett til vraket fremfor frakt-interesseassurandøren i de tilfelle kaskoassurandøren har utbetalt totaltapserstatning etter § 82.

Kapitel 25. Forsikring av utstyr m.v.

Kapitlet tilsva-
rer Pl. 1930 § 120. Komitéen overveiet om det også er behov for et kapitel tilsvarende Pl. 1930 § 121 om forsikring av fangstutstyr, fangst og forventet fangst. Man kom til at Planen ikke bør inneholde slike regler, da vilkårene i denne bransje undergår vesentlige endringer fra år til år. Det ville derfor være meget tvilsomt om de regler man eventuelt ga, ville kunne brukes i rimelig utstrekning i praksis.

§ 280. Utstyr og omkostninger som omfattes av forsikringen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 120 nr. 1.

Efter Pl. 1930 var utstyrsforsikringen alltid en ufullstendig fraktforsikring, som ble tegnet til dekning av de investeringer bortfrakteren hadde foretatt i anledning en forestående påbegynt fraktreise. En utstyrsforsikring efter den nye Plan kan imidlertid også tegnes som et permanent supplement til kaskoforsikringen, idet den omfatter en vesentlig del av de gjenstander som efter § 148, 2. ledd er unntatt fra kaskoforsikringen. Det er bare særskilt utstyr for fangst eller fiske som faller utenfor begge forsikringer. Med hensyn til hvilke gjenstander som omfattes av kaskoforsikringen og hvilke av utstyrsforsikringen, henvises til kommentaren til § 148.

Det er fastslått at de spesielle investeringer som sikrede har foretatt i anledning en bestemt reise (f. eks. kanal- eller havnepenger), bare skal gå inn under dekningen såfremt det er særskilt avtalt. Slik tilleggsavtale vil det være naturlig å treffe når utstyrsforsikringen ikke tegnes på permanent basis, men for en enkelt reise. Men også uten slik tilleggsavtale vil sikrede ha en viss omkostningsdekning under utstyrsforsikringen, jfr. § 282, 2. ledd, hvorefter sikrede efter et erstatningsmessig havari også får erstattet utstyr som før havariet er forbrukt for å opptjene destinasjonsfrakt.

§ 281. Varigheten av reiseforsikring.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 120 nr. 2.

I praksis vil utstyrsforsikringen sannsynligvis som oftest bli tegnet på tidsbasis. Er den tegnet på reisebasis, gir nærværende paragraf regler om varigheten tilsvarende dem som gjelder ved reiseforsikring av skip, jfr. § 156. Hvis skipet fører last på reisen, må utstyrsforsikringen ansees som en ufullstendig fraktforsikring; for dette tilfelle bestemmer derfor paragrafens 2. ledd at forsikringen opphører når frakten må ansees opptjent.

En viktig tidsbegrensning ligger også i at forsikringen efter foregående paragrafs 1. ledd bare omfatter «ombordværende» utstyr. Tap av utstyr som sikrede har innkjøpt og gjort klart til innlastning erstattes derfor ikke, med mindre omkostningene er særskilt forsikret efter § 280, 2. ledd, og utstyret blir skadet eller går tapt som følge av brann eller eksplosjon, jfr. § 282, 1. ledd (c).

§ 282. Omfanget av forsikringen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 120 nr. 3.

Efter Pl. 1930 svarte assurandøren for tap av eller skade på det forsikrede utstyr efter reglene i Pl. 1930 om vareforsikring. Da Planen bare omfatter rederiforsikringer, vil det ikke være praktisk å henvise til regler som gjelder i vareforsikringen. Nærværende paragraf angir derfor farefeltet.

Det er fastslått at farefeltet begrenses til totaltap, strandingstilfelle og brann eller eksplosjon i utstyret, jfr. paragrafens 1. ledd (a)–(c). Ansvarer omfatter dels fysisk skade på eller tap av utstyr som er tatt ombord og som omfattes av forsikringen, og dels forsikrede omkostninger som må ansees bortkastet på grunn av havariet. Som nevnt under § 281, vil utstyr som går tapt ved brann eller eksplosjon i land, bare erstattes såfremt omkostningene ved innkjøp av dette utstyr er særskilt forsikret efter § 280, 2. ledd.

Efter paragrafens 2. ledd erstatter assurandøren også «utstyr som før havariet er forbrukt for å opptjene destinasjonsfrakt». Denne dekning har sikrede uansett om forsikringen er tegnet i forbindelse med en bestemt fraktreise eller på tidsbasis. Men i det siste tilfelle er det selvsagt bare utstyr som er forbrukt under den reise som skipet befant seg på da havariet inntraff, som erstattes. Med «destinasjonsfrakt» menes frakt som reelt er i bortfrakterens risiko, jfr.

§ 246 (a) og (b). I denne forbindelse må imidlertid fremheves at begrensningen i § 283 (c) kan bli aktuell, i den utstrekning forbrukt utstyr må ansees dekket ved et endelig fraktforskudd.

I likhet med Pl. 1930 § 120 nr. 3, 2. ledd, 1. pkt. bestemmer paragrafens 3. ledd at assurandøren også erstatter utstyr som er i behold etter havariet, dersom sikrede ikke kan bruke det til det påtenkte formål. «Formål» må forstås i meget snever betydning; det er utførelsen av den reise som utstyret var bestemt for, som er avgjørende. Assurandøren kan derfor ikke avslå å overta utstyr som er berget etter et forlis med den begrunnelse at sikrede kan benytte det ombord i et annet skip som han disponerer.

§ 283. Særlige begrensninger av assurandørens ansvar.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 120 nr. 3, 1. ledd, 2. pkt. og 3. ledd.

Litra (a) inneholder den begrensning av ansvaret at assurandøren aldri skal dekke tap som skyldes at skipet som følge av havariet kommer for sent frem til lasteplass. Slikt tap kan bestå i at sikrede ikke kan benytte spesielt utstyr som er innkjøpt for beskyttelse av lasten på den reise som er blitt kansellert, eller andre omkostninger som er investert i anledning av reisen, f. eks. utgiftene til bunkers og lignende på ballastreisen. En tilsvarende begrensning finnes i forsikringen mot tap av reisefrakt, jfr. § 250 (c).

For gjenstander som omfattes av utstyrsforsikringen og som føres på dekk, bør gjelde samme begrensning av assurandørens ansvar som for gjenstander som omfattes av kaskoforsikringen, jfr. § 176 (h) og nærværende paragrafs litra (b). Dekningen bør også gjøres subsidiær i forhold til fraktforsikringen, jfr. litra (c). For ordens skyld er også tilføyet at utstyr og omkostninger ikke erstattes i den utstrekning de må ansees dekket ved endelig opptjent frakt. Dette vil f. eks. være tilfellet hvis sikrede har oppebåret et fraktforskudd som ikke skal tilbakebetales; i et slikt tilfelle må erstatningen såvel for skadet eller tapt utstyr som for utstyr som er forbrukt, reduseres med den andel som må ansees dekket ved fraktforskuddet.

§ 284. Forlengelse av forsikringen.

Efter et havari bør utstyrsforsikringen forlenges efter samme regler som kaskoforsikringen.

Kapitel 26. Forsikring av fordring som skal dekkes av skip, last eller frakt.

I praksis tegnes undertiden såkalt «havaripenge-forsikring». Denne betegnelse brukes om forsikringer av nokså forskjellig art. I blant brukes den om en forsikring som kaskoassurandøren tegner for den gjenstående del av en reise når han har lagt ut bergelønn eller lignende omkostninger. Forsikringssummen, som tilsvarende de utlegg kaskoassurandøren har hatt, kommer bare til utbetaling ved totaltap på reisen. Havaripenge-forsikringen virker i slike tilfelle som en slags reassuranse mot at assurandøren tilsammen skal måtte ut med mer enn forsikringssummen. Komitéen antok at det ikke er praktisk behov for regler om denne form for havaripenge-forsikring.

Betegnelsen brukes imidlertid også om forsikring som tegnes av den som har et tilgodehavende som skal dekkes av skip, last eller frakt. Tapet kan oppstå ved at hans krav

- (a) faller bort eller blir verdiløst fordi dekningsobjektet går til grunne,
- (b) ikke dekkes fullt ut fordi dekningsobjektet er blitt mindre verdt enn kravet, eller er blitt beheftet med bedre prioriterte sikkerhetsretter,

(c) blir redusert i omfang, fordi beløpet skal fastsettes under hensyn til verdier som beregnes på et senere tidspunkt.

Det er behov for forsikring som dekker mot alle disse former for tap. Reglene i Pl. 1930 (§§ 123 og 124) ga bare dekning i de to første tilfelle, og i praksis tegnet man derfor disse forsikringer på en spesiell engelsk klausul.

§ 285. Fordringer som omfattes av forsikringen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 §§ 123 og 124.

Arten av den sikkerhetsrett som sikredes krav tilkommer, vil avhenge av de rettsregler som kravet er undergitt. Foruten sjøpanterett kan det være tale om tilbaksholdsrett eller andre lignende rettigheter.

Paragrafens 2. ledd tar sikte på det tilfelle at en tredjemann har ydet forstreknings til skipet uten å være i en slik stilling at han får sjøpanterett eller annen legal sikkerhetsrett for kravet, men regner med å kunne arrestere skipet og søke dekning ved et senere havneanløp. Også en forventning av denne art bør kunne danne grunnlag for en forsikring.

§ 286. Forsikringsverdien.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 123 nr. 1.

Forsikringsverdien må tilsvare det beløp som sikrede kan utnytte sin legal-sikkerhet for, eller som han venter å kunne skaffe seg sikkerhet for i de gjenstander som forsikringen knytter seg til. Verdien av disse gjenstander må i ethvert fall danne overgrensen for forsikringsverdien.

I praksis vil situasjonen ofte være at både omfanget av kravet med renter etc. og verdien av gjenstanden er usikre. Hvis forsikringen i et slikt tilfelle tegnes med en forsikringssum som viser seg å ligge høyere enn forsikringsverdien, må det skje en etterfølgende justering. Etter § 120 vil forsikringstageren her kunne kreve premiereduksjon. I praksis tegnes forsikringen under tiden på slike vilkår, mens det under tiden forlanges en fast forsikring av det sannsynlige beløp som fordringen vil utgjøre. Komitéen antok at disse spørsmål bør overlates til de individuelle avtaler.

Også taksering av forsikringsverdien kan komme på tale, nemlig hvor størrelsen av fordringen eller verdien av gjenstanden er uviss og ikke kan bringes endelig på det rene etter et eventuelt totaltap.

§ 287. Ansvarstiden.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 123 nr. 2.

Efter paragrafens 1. ledd løper forsikringen «fra det tidspunkt da sikkerhetsretten oppstår». Dette innebærer at forsikringen normalt får tilbakevirkende kraft. Spørsmålet om forsikringstageren har oppfylt sin opplysningsplikt, kommer i en særstilling ved tilbakevirkende forsikringer, jfr. den meget strenge regel i Pl. 1930 § 11, 2. ledd. Planen inneholder ingen tilsvarende regel, og komitéen er av den oppfatning at de almindelige regler om opplysningsplikten i Planens kapitel 3, avsnitt 1 vil være tilstrekkelige.

En forsikring av fordring med sikkerhetsrett vil normalt være tegnet for en bestemt reise. Reglene om forsikringens opphør må derfor i prinsippet knytte seg til de tilsvarende regler om opphør av kasko-, frakt- og vareforsikring. Men det er selvsagt intet i veien for at forsikringen ved uttrykkelig avtale forlenges, dersom skipet tiltrer en ny reise før fordringen er betalt.

Efter 2. ledd, litra (a) opphører forsikringen på samme tid som en kaskoforsikring på reisebasis når fordringen har sikkerhet i skip eller i «frakt som ikke angår bestemte varer». Dette uttrykk tar sikte på tidsfrakt eller et fraktbeløp som er stipulert for at skipet skal utføre en bestemt reise uten hensyn til hvilken last det fører. Regelen får særlig betydning ved at den setter en tidsgrense for dekningen mot at det senere skal komme bedre prioriterte sjøpante-

retter i skipet eller i frakten. Men det kan selvsagt på forhånd avtales at dekningen skal vare lenger.

Efter 2. ledd, litra (b) opphører forsikringen ved sikkerhet i varer når vedkommende vare er utlevert til mottageren, dog senest ved utløpet av den 20. dag efter utlossingen fra skipet. Denne tidsfrist må sees i sammenheng med den tilsvarende frist i § 249, 1. ledd. Dekningen opphører i ethvert tilfelle ved utleveringen, og forsikringen omfatter derfor ikke tap som skyldes at varen ved en feiltagelse blir utlevert uten at mottageren avgir havari-bond. Dette gjelder uten hensyn til om forsikringen er tegnet av bortfrakteren, hvis folk har begått feilen, eller av en tredjemann.

Ved forsikring av fordring med sikkerhet i frakt som knytter seg til bestemte varer, vil risikoen i det vesentlige være avløpt når frakten er endelig opptjent. Misligholder befrakteren sin plikt til å betale frakten, er dette en kommersiell risiko som ikke omfattes av forsikringen, jfr. § 15 (c). Men hvis en endelig opptjent frakt står ute, og varen blir skadet eller går tapt, erstatter fraktassurandøren tap som skyldes at bortfrakterens sikkerhet for fraktkravet er redusert, jfr. §§ 246 (c) og 251, 2. ledd. En tilsvarende dekning bør den kreditor ha som må holde seg til frakten for sin fordring, og efter paragrafens 2. ledd, litra (b) løper derfor forsikringen også i dette tilfelle til varen blir utlevert til mottageren.

§ 288. Omfanget av forsikringen.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 123 nr. 3, 1. ledd.

Bestemmelsen må sees på bakgrunn av reglene om farefeltet i Planens almindelige del. Efter § 17 omfatter således forsikringen bare sjøfare, med mindre det er uttrykkelig avtalt at den også skal omfatte krigsfare.

At den erstatningsbetingende begivenhet «etter sin art» skal begrunne ansvar for henholdsvis en kasko-, frakt- eller vareassurandør, innebærer at man skal se bort fra at vedkommende skade faller utenfor dekningen p. g. a. en avtale om franchise. Men forøvrig må de vanlige ansvarsbegrensninger i de respektive forsikringsarter brukes. Assurandøren svarer således ikke for tap som skyldes at skipet lider av konstruksjonsfeil, med mindre tilfellet går inn under regelen i § 175, 2. ledd.

Da sikrede som regel vil være en annen person enn den som eier de gjenstander som sikkerhetsretten knytter seg til, vil reglene om tap av sikredes rett på grunn av usjødiktighet, overtredelse av sikkerhetsforskrifter o. l. normalt ikke komme til anvendelse. Men hvis et rederi forsikrer sin sikkerhetsrett i last som føres med dets eget skip, vil disse regler måtte anvendes.

§ 289. Assurandørens erstatningsansvar.

Paragrafen tilsvarende Pl. 1930 § 123 nr. 3, 1. ledd.

Forsikringen omfatter alle de tre former for tap som er nevnt i innledningen til kapitlet. Fordringen kan «falle bort» hvis den bare retter seg mot gjenstanden og ikke er kombinert med noe personlig krav. Fordringen blir « redusert i omfang » når de gjenstander som kravet retter seg mot, blir redusert i verdi på reisen og fordringen av denne grunn blir fastsatt til et lavere beløp. Endelig kan situasjonen være at fordringen «ikke kan inndrives ved realisasjon» når realsikkerheten faller bort eller blir redusert fordi gjenstanden går totalt tapt, blir redusert i verdi eller blir beheftet med bedre prioritert sikkerhetsrett.

Skyldes tapet at realsikkerheten er blitt redusert i verdi eller beheftet med bedre prioritert sikkerhetsrett, vil dets omfang ikke kunne bringes på det rene før man har forsøkt realisasjon. Sikrede kan derfor ikke kreve erstatning før dette er gjort. Derimot plikter han ikke å forsøke å utnytte sin eventuelle personlige fordring. Denne vil assurandøren tre inn i efter § 96.