



Vilkår for transportforsikring av varer av 1995 med kommentarer

Versjon 2022

Cefor Form nr. 287

Forord til Versjon 2022

Vilkår for transportforsikring av varer ble utgitt i oktober 1995 og sist revidert i 2004. Cefors Vareforum gjennomgikk vilkårene (Cefor Form 261) i 2022 og fant behov for enkelte endringer og presiseringer i vilkårene og motiver for å samsvare med nyere versjoner av Forsikringsavtaleloven (FAL), sist endret 01.07.2022, og den Nordiske Sjøforsikringsplanens standardvilkår (NMIP), Versjon 2023.

I Versjon 2022 er det foretatt følgende endringer i vilkårene:

- Generelt; oppdatering av terminologi fra «selskapet» til «forsikringsforetaket», fra «tredjemann» til «tredjeperson», fra «skip» til «fartøy» o.l.,
- § 18 Unntatte farer; nye fareunntak er inntatt i nytt nr. 12 «Cyber risiko» og nr. 13 «Smittsom sykdom»,
- § 47 Besiktelse av skade; referanse til «uavhengig tredjepart» i stedet for «oppmann»,
- § 49 Renter av erstatningen; fjerde ledd ble forenklet og endret for å samsvare med norske krone (NOK). Endringen ble gjort først og fremst på grunn av det britiske finanstilsynets beslutning om at LIBOR skal opphøre, og mangelen på en generelt akseptert erstatning,
- § 59 Lovvalg og jurisdiksjon; referanse til FAL uten spesifisering,
- Særvilkår nr. 2 «Totaltap som følge av forsinkelse (uten at varene er fysisk tapt eller skadet)»; antall dager er endret fra «30 dager» til «180 dager», fellehavari ble ekskludert fra dekningen,
- Særvilkår nr. 6 «Streik, sabotasje, terrorhandlinger o.l.»; første ledd er oppdatert på linje med § 18 og siste avsnitt med riktig referanse til FAL.

I tillegg til endringer i vilkårene er det gjort endringer i motiver til følgende bestemmelser:

- Generelt; henvisninger til historikk bak vilkårsutviklingen er fjernet for å lette lesningen og forståelsen av motivene.
- § 17 Dekkslast; klargjøring av hva som ikke er å anse som en «lukket container»,
- § 18 Unntatte farer; definisjon av nye fareunntak «Cyber risiko» og «Smittsom sykdom»,
- § 30 Underforsikring; inkludert et eksempel.

Endringene i vilkår og kommentarer sammenlignet med 2004-versjonen er markert med uthevet tekst. Vilråene med kommentarer er publisert på Cefors internettside under «Clauses».

Vilkårene og motiver er kun ment som standardtekster. Hverken forsikringsselskapene eller deres kunder er forpliktet til å benytte disse vilkårene. Partene som inngår en forsikringsavtale, står helt fritt til å avtale andre vilkår eller gjøre modifikasjoner i en hvilken som helst del av vilkårene.

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1. Innledende bestemmelser	5
§ 1. Definisjoner	5
Kapittel 2. Hva forsikringen omfatter	6
§ 2. Forsikringens farefelt	6
§ 3. Alle farer - A-vilkår.	7
§ 4. Utvidet transportulykke - B-vilkår	8
§ 5. Transportulykke – C-vilkår	12
§ 6. Forsikringens tapsfelt	12
§ 7. Årsakssammenheng	14
§ 8. Bevisbyrde	14
Kapittel 3. Hvem forsikringen gjelder for – Identifikasjon	15
§ 9. Hvem forsikringen gjelder for	15
§ 10. Identifikasjon.	19
§ 11. Selskapets innsigelser overfor godtroende erverver av forsikringsdokumentet	21
Kapittel 4. Plikten til å gi opplysninger	23
§ 12. Forsikringstakerens opplysningsplikt	23
§ 13. Tredjemanns opplysningsplikt	25
Kapittel 5. Forsikringstiden	26
§ 14. Forsikringstidens begynnelse	26
§ 15. Forsikringstidens opphør	28
§ 16. Midlertidig opphør av forsikringen	31
Kapittel 6. Unntatte farer – Samvirke mellom flere farer	33
§ 17. Dekkslast	33
§ 18. Unntatte farer	35
§ 19. Kondens og andre temperaturinnvirkninger	43
§ 20. Samvirke mellom flere farer	45
Kapittel 7. Sikkerhetsforskrifter	46
§ 21. Alminnelige regler	46
§ 22. Uegnet transportmiddel	48
§ 23. Merking og innpakning av varer	49
§ 24. Varer som fraktes i termoregulert transportmiddel	50
Kapittel 8. Redningstiltak, avbrytelse og fullføring av transporten	51
§ 25. Sikredes plikt til å begrense tap	51
§ 26. Selskapets ansvar ved sikredes unnløstelse	52
§ 27. Oppgivelse av transporten etter krav fra selskapet	53
§ 28. Fullføring av transporten etter krav fra selskapet	53
Kapittel 9. Forsikringsverdien	54
§ 29. Forsikringsverdien	54
§ 30. Underforsikring	57
§ 31. Overforsikring	57
Kapittel 10. Selskapets erstatningsansvar	58
§ 32. Hovedregel	58
§ 33. Ansvar utover forsikringssummen	59
§ 34. Selskapets adgang til å fri seg fra videre ansvar ved å utbetale forsikringssummen	59
§ 35. Totaltap	60
§ 36. Manko	62

§ 37. Skade	63
§ 38. Skade på eller tap av en del av et hele	68
§ 39. Redningsomkostninger	68
§ 40. Felleshavari	71
§ 41. Omkostninger ved sikkerhetsstillelse	73
§ 42. Saksomkostninger	73
§ 43. Omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret	73
§ 44. Omkostninger ved tiltak som angår flere interesser	74
Kapittel 11. Erstatningsoppgjøret	74
§ 45. Sikredes opplysningsplikt	74
§ 46. Svik	75
§ 47. Besiktelse av skade	76
§ 48. Valutakurser	78
§ 49. Renter av erstatningen	79
§ 50. Forsikringsdokumentet som legitimasjonsdokument	80
§ 51. Selskapets rett til å forlange forsikringsdokumentet tilbakelevert eller forevist ved utbetaling av erstatning.	81
§ 52. Selskapets adgang til å overta varene ved utbetaling av erstatning	81
Kapittel 12. Dekningskrav mot tredjemann (regress)	85
§ 53. Selskapets rett til å tre inn i dekningskrav som sikrede har mot tredjemann	85
§ 54. Sikredes plikt til å bevare og sikre kravet	86
§ 55. Sikredes plikt til å bistå selskapet med opplysninger og dokumenter	88
Kapittel 13. Oppsigelse	88
§ 56. Oppsigelse ved svik	88
§ 57. Oppsigelse ved uriktige opplysninger	89
§ 58. Oppsigelse som følge av sikredes handling eller unnlattelse	90
Kapittel 14. Lovvalg og jurisdiksjon	91
§ 59. Lovvalg og jurisdiksjon	91
Særvilkår	93
Tap på grunn av temperaturinnvirkninger (termoklausul)	93
Totaltap som følge av forsinkelse (uten at varene er fysisk tapt eller skadet)	94
Tilleggsforsikring ved prisstigning verken (Åpen forsikringsverdi)	96
Ekstraordinære losseomkostninger m.v. etter skade	98
Utgifter ved vrakfjerning	98
Streik, sabotasje, terrorhandlinger m.v.	99
Hel- eller delbefraktning av skip med alder 16 år eller mer	100

Innledning

«Vilkår for transportforsikring av varer» er et sett med vilkår som partene i en forsikringsavtale kan benytte for å beskytte eierens og andres økonomiske interesse i en gjenstand under transport fra et sted til et annet. En «vare» kan i vilkårenes forstand være nær sagt hva som helst: typiske handelsvarer som ledd i et salg, en maskin som flyttes fra et produksjonssted til et annet for samme bedrift, en spesialkonstruert del av et brospenn, levende oppdrettsfisk eller en travhest. Transporten kan gå til vanns, til lands eller i luften.

Skal vilkårene for transportforsikring av varer komme til anvendelse på en transport, må partene ha avtalt dette. En slik avtale vil komme til uttrykk i forsikringsbeviset (polisen). Ettersom vilkårene utgjør standardvilkår og først og fremst er skrevet for transport av ordinære handelsvarer, er det ikke gitt at de i alle henseender vil passe like godt hvis man står overfor en transport av spesialgjenstander. Ved slike transporter er det derfor viktig at både forsikringstakeren og **forsikringsforetaket** tenker gjennom om det er nødvendig med spesialvilkår som supplerer eller kommer i stedet for standardvilkårene.

Kapittel I. Innledende bestemmelser

§ 1. Definisjoner

I disse vilkår betyr:

1. **Tap:** Økonomisk tap av enhver art, derunder totaltap, manko, skade, inntektstap, omkostninger og ansvar, jfr. dog unntakene i § 6 tredje ledd.
2. **Skade:** Fysisk beskadigelse som ikke er totaltap eller manko.
3. **Transportdokument:** Konnossement eller annet dokument som gir råderett over varene under transporten.
4. **Forsikringsdokument:** Det legitimasjonsdokument som utstedes for forsikringen i forbindelse med den enkelte transport.

§ 1 nr. 1 og 2. Begrepet «tap» omfatter også et eventuelt ansvar som sikrede pådrar seg overfor tredjeperson. Av § 6 tredje ledd nr. 2 følger imidlertid at forsikringsforetaket bare dekker sikredes ansvar i de tilfelle hvor dette er særskilt avtalt. Normalt vil det derfor bare være ansvar oppstått gjennom redningsforanstaltninger som **forsikringsforetaket** svarer for, jfr. § 39.

§ 1 nr. 3. Definisjonen av transportdokument får betydning i forhold til § 9 og § 14 tredje ledd. Det avgjørende for om et fraktdokument er et «transportdokument» er om det «gir råderett» over varene, m.a.o. om en disposisjon over dokumentet innebærer en tilsvarende disposisjon over varene. En disposisjon over et transportdokument slår igjennom overfor disposisjoner som er foretatt uten bruk av dokumentet. Først og fremst vil et konnossement være et transportdokument. Konnossementet er, se sjølovens § 292 «...et dokument 1) som er bevis for en avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt eller lastet godset, og 2) som betegner seg som konnossement eller inneholder en bestemmelse om at

transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet». Angir konnossementet «at transporten av godset skal utføres av mer enn én transportør», er det snakk om et gjennomgangskonnossement, se sjølovens § 293. Også andre dokumenter som for eksempel internasjonale veifraktbrev (se vegfraktlovens § 17), vil ha status som transportdokumenter. I det hele må man ved avgjørelsen av om et dokument fyller vilkårene etter dette punkt, undersøke hva som gjelder etter dokumentets egen tekst og de rettsregler det er underlagt.

Det finnes per i dag ikke systemer for såkalte dokumentløse transporter, der råderetten over varene under transport overføres til kjøper. Som følge av dette vil ikke slike dokumentløse transporter få betydning i forhold til definisjonen av transportdokument.

§ 1 nr. 4. «Forsikringsdokument» i Vilkårenes forstand er det legitimasjonsdokument som utstedes i forbindelse med den enkelte transport. Er det inngått særskilt forsikringsavtale for en enkelt transport (enkeltreiseforsikring), vil legitimasjonsdokumentet være det forsikringsbevis som **forsikringsforetaket** utsteder. Er det inngått en periodeforsikring mellom forsikringstaker og **forsikringsforetaket**, dvs. alle andre forsikringer enn enkeltreiseforsikringer, som verken omsetningsforsikringer, deklarasjonsforsikringer eller årsforsikringer, vil legitimasjonsdokumentet være det forsikringssertifikat som utstedes i forbindelse med den enkelte forsendelse. Avhengig av forsikringsavtalen, vil dette dokumentet kunne utstedes enten av **foretaket** eller av **forsikringstakeren** selv. Forsikringsbeviset vil under en periodeforsikring ikke ha noen legitimasjonsvirkning; det utgjør bare et bevis for selve forsikringsavtalen.

FAL § 2-2 oppstiller innholdsmessige krav til et forsikringsbevis. Forsikringsbeviset skal fremheve sikkerhetsforskrifter, ansvarsbegrensninger og andre forhold som det er av særlig betydning for forsikringstaker å kjenne til. At slike bestemmelser skal være fremhevet innebærer ikke at de må inntas i forsikringsbeviset fullt ut, men det sentrale hovedinnholdet må i det minste være gjengitt. Forsømmer **forsikringsforetaket** denne informasjonsplikten, enten ved å unnlate å innta disse bestemmelsene i forsikringsbeviset, eller ved at gjengivelsen av dem er mangelfull, kan **foretaket** ikke påberope seg vedkommende forhold med mindre forsikringstaker eller sikrede likevel var kjent med det. FAL oppstiller ingen krav til verken form eller innhold til et forsikringssertifikat.

Kapittel 2. Hva forsikringen omfatter

§ 2. Forsikringens farefelt

For forsikringen kan det avtales ett av følgende farefelt:

1. Alle farer – "A-vilkår", jfr. § 3.
2. Utvidet transportulykke – "B-vilkår", jfr. § 4.
3. Transportulykke – "C-vilkår", jfr. § 5.

Hvis ikke annet fremgår av forsikringsbeviset, ansees forsikringen inngått på A-vilkår.

§ 2 første ledd. Bestemmelsens første ledd angir de ulike farefelt forsikringen kan inngås på. Etter det mest omfattende farefeltet (A-vilkår), vil sikrede være dekket mot alle farer som ikke eksplisitt er unntatt i vilkårene. Forsikring mot utvidet transportulykke (B-vilkår) eller mot transportulykke (C-vilkår) dekker på den annen side bare mot de farer som er uttrykkelig angitt i vilkårene. For øvrig henvises til kommentarene for de respektive farefelt.

§ 2 annet ledd inneholder en presumpsjonsregel. Forsikringen ansees inngått på den mest omfattende dekningen (A-vilkår), hvor annet ikke fremgår av forsikringsbeviset.

§ 3. Alle farer – A-vilkår

En forsikring på A-vilkår omfatter alle farer de forsikrede varer blir utsatt for, med de unntak som fremgår av §§ 17, 18 og 19.

Bestemmelsen angir forsikringens farefelt når forsikringen er inngått på A-vilkår, altså hvilke risikobegivenheter eller årsaker til tap som forsikringen da omfatter. I likhet med alminnelige prinsipper i nordisk sjøforsikring er farefeltet ved forsikring på A-vilkår negativt avgrenset. Forsikringen dekker følgelig mot alle farer som ikke er uttrykkelig unntatt i forsikringsvilkårene, en såkalt all risks-dekning.

Motstykket til en dekning på «all risks-vilkår» er dekning på «named perils-vilkår». Farefeltet er da positivt angitt, og forsikringen dekker bare mot de farer som er spesielt angitt i vilkårene, se som eksempler §§ 4 og 5.

Ettersom farefeltet er negativt avgrenset, vil de farer forsikringen omfatter, først og fremst fremgå gjennom en fastlegging av de fareunntak vilkårene inneholder, se §§ 17-19. På enkelte punkter skaper likevel den negative avgrensning usikkerhet.

Det oppstilles gjerne som et alminnelig vilkår i forsikringsretten at forsikringstilfellet skal være en konsekvens av en ulykkelig hendelse. I dette ligger at skaden må være forårsaket av en «plutselig» og «uforutsett» begivenhet. I transportforsikring kan begrepene «plutselig» og «uforutsett» være vanskeligere å håndtere enn i andre forsikringsformer og de vil derfor bare være et utgangspunkt ved vurderingen av om et skadetilfelle også er et forsikringstilfelle.

Ved transport av varer vil en rekke skader være dekket, selv om de ikke er oppstått «plutselig» i tradisjonell forstand. Dette vil kunne være tilfellet ved skader som følge av kondens over en viss tidsperiode, eller skader som skyldes vedvarende risting på grunn av transportmidlets bevegelser. På den annen side vil kravet til «uforutsett» begivenhet medføre at skader som følge av den alminnelige håndtering av varene normalt faller utenfor dekningen. Unntak kan likevel tenkes, avhengig av en vurdering av skadens art og omfang. Ved lasting og lossing av papirballer må man f.eks. regne med at papirballene vil kunne

påføres klemskader. Klemskader av sedvanlig omfang vil derfor ikke være dekket av forsikringen, men skader av ekstraordinært omfang vil måtte dekkes. Et annet eksempel er forholdet hvor det i en havn benyttes laste- eller losseutstyr som regelmessig medfører skader av en viss art og et visst omfang. Slike skader vil ikke være dekningsmessige. Det er uten betydning om sikrede er kjent med laste- eller losseutstyret i vedkommende havn og skaderisikoen ved det eller ikke.

Vareforsikringen dekker som utgangspunkt bare fysisk tap og skade. Såkalt papirmanko, dvs. «manko» som følge av feil ved telling eller måling i laste/lossehavn, vil derfor ikke være omfattet, fordi det her ikke foreligger noen fysisk skade på eller tap av varene. Viser det seg imidlertid ved lossing eller lignende at det foreligger en manko, vil sikrede søke å etablere et krav under forsikringen ved hjelp av opplysninger i konnossement eller annet fraktdokument, der mengden av transporterte varer er angitt. **Forsikringsforetaket** vil kunne ha begrensede muligheter til å påvise at slike opplysninger om varemengde er feilaktige. Det samme gjelder dersom det har vært mulighet for feilutlevering av last. Selv om det følger av Villkårenes § 8 første ledd at sikrede har bevisbyrden for at et tap omfattes av forsikringen, vil derfor forsikringsforetaket i visse tilfelle risikere å måtte dekke «papirmanko».

§ 4. Utvidet transportulykke - B-vilkår

En forsikring på B-vilkår omfatter følgende farer de forsikrede varer blir utsatt for, med de unntak som følger av §§ 17, 18 og 19:

1. *At sjøtransportmidlet har vært utsatt for sammenstøt eller støtning, er sunket eller kantret, eller har vært utsatt for lignende alvorlig ulykke.*
2. *At landtransportmidlet har vært utsatt for sammenstøt eller støtning, velting, avsporing eller utforkjøring.*
3. *At lufttransportmidlet har vært utsatt for sammenstøt eller støtning, er styrtet eller har kjørt av rullebanen.*
4. *Brann, lynnedslag eller eksplosjon.*
5. *Jordskjelv, vulkanutbrudd, jord- eller snøskred eller lignende naturkatastrofer.*
6. *At varene kastes eller skylles overbord.*
7. *At vann fra hav, innsjø eller elv trenger inn i lager eller på oppbevaringsplass.*
8. *Lasting eller lossing av de forsikrede varer, dog begrenset til totaltap av hele kolli.*
9. *Lossing, lasting eller flytting av de forsikrede varer i nødhavn, og tyveri eller nedbør mens varene er lagret i nødhavn.*

Ved en forsikring på B-vilkår har sikrede kun krav på erstatning hvor et tap er forårsaket av en eller flere av de farer som er oppregnet i bestemmelsens punkt 1 til 9. Fareunntakene som følger av §§ 17, 18, og 19 kommer tilsvarende til anvendelse ved forsikring på B-vilkår.

§ 4 nr. 1 dekker forholdet hvor et sjøtransportmiddel har vært utsatt for en ulykke av mer alvorlig art. Begrepet sjøtransportmiddel dekker fartøy av enhver art, herunder prammer, lektere, flyttbare plattformer o.l. Også faste installasjoner vil være omfattet, selv om de faller utenfor det tradisjonelle **fartøys**begrepet.

Mens «sammenstøt» dekker kollisjon med et annet fartøy, vil «støtning» dekke alle andre former for kontakt med faste eller flytende gjenstander, som kaier, broer, dokkporter,

plattformer, is, sjøbunn osv. Tap som følge av at transportmidlet «støter mot» bølger vil imidlertid falle utenfor.

Et **fartøy** vil være «sunket» når det ikke lenger flyter ved egen oppdrift, men står på bunnen. Står fartøyet tørt ved lavvann under lasting eller lossing, og dette er påregnelig i vedkommende havn, vil eventuelle skader likevel ikke bli dekket; dette er ingen «uforutsett hendelse», se kommentaren til § 3. Unntak kan nok tenkes i helt spesielle situasjoner, f.eks. hvor **fartøyet** setter seg på en sten eller lignende på bunnen som man ikke har kunnskap om at befinner seg der, og får skader som fører til lasteskade.

For at et **fartøy** skal være «kantret» kreves det at det ligger med mastene i sjøen eller med bunnen opp. Hvor fartøyet krenger over, men holdes oppe av annet fartøy eller en kai, foreligger det således ikke kantring etter denne bestemmelse.

Vareplanen inneholdt ikke noe tillegg om dekning ved «lignende ulykke». Begrepet åpner for dekning ved skader som skyldes andre alvorlige ulykker enn de som er opplistet i bestemmelsen. Som eksempel på en slik «lignende ulykke» kan nevnes at et **fartøy** har brukket, dvs. hvor skroget er oppdelt i to eller flere adskilte deler. Har **fartøyet** bare fått sprekkdannelser, vil det normalt ikke foreligge en «lignende ulykke»; unntak kan likevel tenkes hvor sprekkdannelsen innebærer en overhengende fare for at **fartøyet** skal gå tapt.

§ 4 nr. 2 dekker forholdet hvor et landtransportmiddel har vært utsatt for en alvorlig ulykke. «Landtransportmiddel» dekker såvel bil som jernbane og omfatter ikke bare selve trekkvognen, men også tilhenger og jernbanevogner.

Mens «sammenstøt» dekker situasjonen hvor transportmidlet støter sammen med annet transportmiddel, omfatter «støtning» støt mot eller kontakt med andre gjenstander. Ikke enhver støtning som landtransportmidlet blir utsatt for, er imidlertid tilstrekkelig. **Forsikringsforetaket** vil således ikke være ansvarlig for skader som skyldes en bils rystelser på grunn av ujevnheter i veibanen. Men forsikringsforetaket kan likevel bli ansvarlig om det oppstår svære rystelser som følge av at et hjul treffer større steiner eller går ned i et hull i veibanen. Det er for øvrig selve transportmidlet som må ha vært utsatt for et sammenstøt eller støtning. **Forsikringsforetaket** vil således ikke være ansvarlig for skader der utelukkende selve lasten har vært utsatt for støtning, f.eks. ved at last som er høyere enn transportmidlet treffer en bro. «Sammenstøt» forutsetter at det faktisk har skjedd et sammenstøt. Skader som oppstår som følge av at en bil foretar en kraftig unnamanøver for å unngå et sammenstøt vil ikke omfattes av forsikringsforetakets ansvar. Slike skader vil imidlertid i særskilte tilfeller kunne dekkes som redningsomkostning etter § 39.

Ved støtning i forbindelse med rangering av jernbanevogner eller plassering av bil mot rampe vil det måtte foretas en skjønnsmessig vurdering av situasjonen for å avgjøre om de skader som oppstår er dekningsmessige under dette alternativ. Dekning vil bare være aktuelt hvor

støtet mellom jernbanevognene eller mellom bil og rampe kan sies å være «uforutsett», dvs. at det har vært vesentlig kraftigere enn det som er normalt ved slike operasjoner.

«Velting» forutsetter at landtransportmidlet har lagt seg helt over på siden eller på taket slik at det ikke ved egen hjelp kan rette seg opp igjen. Det er tilstrekkelig at bare tilhengeren, eventuelt en eller flere av vognene i et togsett, velter. Velting vil normalt også falle inn under alternativene støtning og utforkjøring.

«Avsporing» og «utforkjøring» vil være aktuelt for henholdsvis skinnegående og veigående transportmidler. Avsporing omfatter også situasjonen der bare en eller noen av vognene sporer av. Utforkjøring foreligger hvor transportmidlet har forlatt veibanen uten mulighet til ved egen hjelp å komme tilbake på denne. At en bil har vært i grøften med hjulene er derfor ikke en «utforkjøring» i Vilkārenes forstand, dersom sjåføren lykkes i å få bilen på veien igjen. På den annen side er det å anse som utforkjøring om en lastet tilhenger, som ennå ikke er koblet til trekkvognen, triller i sjøen fra en kai.

«Akselbrudd» som var med i oppregningen tidligere, er sløyfet i disse vilkārene som uopraktisk i forhold til de øvrige vilkår.

§ 4 nr. 3 dekker forholdet hvor et lufttransportmiddel har vært utsatt for alvorlig ulykke. «Lufttransportmiddel» omfatter ethvert transportmiddel som er egnet til å gå i luften, uavhengig av om det også kan benyttes på land eller på sjøen.

Det er uten betydning om lufttransportmidlet har vært utsatt for «sammenstøt eller støtning» i luften, på land eller på sjøen. Det er også uten betydning hva transportmidlet har støtt sammen med.

Alternativet «styrtet» omfatter enhver situasjon hvor lufttransportmidlet ukontrollert treffer bakken. En nødlanding vil følgelig kunne ansees som en styrt, men det må her trekkes en grense mot de mer kontrollerte nødlandinger. Avgjørende vil være om de skader som oppsto er en direkte følge av at transportmidlet ikke kunne lande på ordinær måte. Dersom transportmidlet f.eks. som følge av motorproblemer eller for lite drivstoff må foreta en nødlanding på en annen ordinær landingsplass enn den forutsatte, vil de skader som oppstår på varene ikke være dekningsmessige. Skyldes skadene at transportmidlet ikke får ut landingshjulene, vil dette på den annen side omfattes av begrepet «styrtet». Det samme gjelder om transportmidlet uforutsett kjører av rullebanen under landing.

§ 4 nr. 4 dekker tap som skyldes «brann» eller «eksplosjon». Det er uten betydning hvor brannen eller eksplosjonen oppstod. Er årsaken selvantennelse eller eksplosjon i de forsikrede varer, kan imidlertid unntaket i Vilkārenes § 18 nr. 1 om «varenes egenskaper eller deres tilstand ved forsikringstidens begynnelse» tenkes å få anvendelse. Eksplosjon vil ikke omfatte «eksplosjon» av et hjul på transportmidlet; dette må i realiteten oppfattes som

en kraftig punktering. En slik «eksplosjon» vil imidlertid kunne føre til utforkjøring, som er dekket under nr. 2.

Under dette punktet dekkes også skader på varene som skyldes lynnedslag.

For alle tre alternativer gjelder at hendelsen ikke nødvendigvis må ha rammet varene direkte, men det kreves at skadene står i umiddelbar årsakssammenheng med vedkommende forhold. Oppstår det skader fordi en strømforsyningskilde som transportmidlet midlertidig er tilkoblet blir ødelagt som følge av en brann, eksplosjon eller lynnedslag, vil skadene således være omfattet av forsikringsforetakets ansvar. Bli på den annen side en transformator som leverer strøm til et større område rammet, vil skader på varene falle utenfor **forsikringsforetakets** ansvar.

§ 4 nr. 5. Etter nr. 5 dekkes skader som følge av naturkatastrofer. Bestemmelsen nevner uttrykkelig jordskjelv, vulkanutbrudd og jord- eller snøskred. Andre lignende naturkatastrofer så som storm, flom, stormflo eller lignende, jfr. forsåvidt naturskadeloven av 25.3.1994 nr. 7 § 4 og lov om naturskadeforsikring av 16.6.1989 nr. 70 § 1, vil imidlertid også omfattes.

§ 4 nr. 6. Tap som skyldes at varer kastes eller skylles overbord fra **fartøy** dekkes etter nr. 6. At varer kastes overbord vil kunne skje som ledd i en handling for å redde **fartøy** og last fra en felles fare. Er dette situasjonen, kan sikrede velge mellom et oppgjør etter felleshavarireglene (se Vilkårenes § 40), eller et partikulæroppgjør etter denne bestemmelsen. Tap som følge av at varer skylles overbord (dvs. hvor de blir truffet av en overskyllende bølge og ført bort) er dekket uavhengig av om grunnen er mangelfull sikring eller ikke. Bli varer blåst overbord, eller faller de overbord som følge av **fartøyets** bevegelser i sjøen, er tapet ikke omfattet av denne bestemmelsen.

§ 4 nr. 7. Etter nr. 7 dekkes tap som følge av vanninntrengning. Det skal være snakk om vann fra hav, innsjø eller elv; nedbør er ikke omfattet. Vannskadene må dessuten være oppstått mens varene befinner seg på lager eller oppbevaringsplass dvs. et område avgrenset med f.eks. et gjerde eller lignende. Vannskade mens varen er under transport, f.eks. som følge av utette skipsluker, vil således ikke være omfattet av forsikringen. Dekningen kan derfor på mange måter sees på som en lagerforsikring mot flomskade. De alminnelige regler om forsikringstiden kommer likevel til anvendelse.

§ 4 nr. 8. Tap ved lasting eller lossing av de forsikrede varer dekkes etter nr. 8. Det som omfattes er visse skader som oppstår under selve laste- eller losseoperasjonen, og som er en følge av denne. Tap som skyldes nedbør eller tyveri i forbindelse med lasting eller lossing faller derfor utenfor dekningen. Heller ikke dekkes tap påført de forsikrede varer ved lasting eller lossing av andre varer, f.eks. hvor de forsikrede varer er satt trygt ned på kai, og deretter skades ved at andre varer faller ned fra kranen.

Det er en forutsetning for dekning under dette punkt at «hele» kolli går totalt tapt. Et kollo ansees også som totalt tapt etter denne bestemmelsen når det er så sterkt beskadiget at minst 90% av verdien av kolloet må ansees tapt, jfr. § 35 nr. 4.

Et sentralt spørsmål i forbindelse med nr. 8 er fastsettelsen av hva som er å anse som et kollo. Dette spørsmålet er særlig aktuelt hvor varer er transportert i containere. Ved avgjørelsen må det sees hen til hvorledes forsikringsenheten er angitt i forsikringsdokumentet. Om vedkommende container er pakket av forsikringstakeren selv, eller inneholder varer tilhørende flere vareeiere, uten at stuingen har vært foretatt av forsikringstakeren (slik forholdet gjerne er ved såkalt LCL transport (Less than full Container Load)), vil derfor normalt være uten betydning.

§ 4 nr. 9 regulerer situasjonen ved anløp i nødhavn. Normalt vil de fleste skader som oppstår i forbindelse med nødhavnsanløp bli dekket i fellehavari, men nr. 9 gir sikrede en valgrett.

Dekningen omfatter for det første skade eller tap på varer under lasting, lossing eller flytting i forbindelse med nødhavnsanløpet. At også «flytting» er omfattet, innebærer at skader og tap ved omstuing ombord vil være dekket. For det annet dekkes tap som følge av nedbør og tyveri under lagring i nødhavn. Om anløpet av nødhavnen skyldes en transportulykke, eller kan føres tilbake til andre forhold, er uten betydning i forhold til dekningen etter nr. 9.

§ 5. Transportulykke - C-vilkår

En forsikring på C-vilkår omfatter følgende farer de forsikrede varer blir utsatt for, med de unntak som fremgår av §§ 17, 18 og 19:

- 1. At sjøtransportmidlet har vært utsatt for sammenstøt eller støtning, er sunket eller kantret, eller har vært utsatt for lignende alvorlig ulykke.*
- 2. At landtransportmidlet har vært utsatt for sammenstøt eller støtning, velting, avsporing eller utforkjøring.*
- 3. At lufttransportmidlet har vært utsatt for sammenstøt eller støtning, er styrtet eller har kjørt av rullebanen.*
- 4. Brann, lynnedslag eller eksplosjon.*
- 5. Jordskjelv, vulkanutbrudd, jord- eller snøskred eller lignende naturkatastrofer.*

Bestemmelsen svarer til § 4, punktene 1 til 5. Det vises til kommentarene til nevnte bestemmelse.

§ 6. Forsikringens tapsfelt

Forsikringen omfatter følgende tap:

- 1. Totaltap, jfr. § 35.*
- 2. Manko, jfr. § 36.*
- 3. Skade, jfr. § 37.*

Forsikringen dekker også følgende omkostninger:

- 1. Redningsomkostninger, jfr. § 39.*
- 2. Fellehavaribidrag, jfr. § 40.*

3. Omkostninger ved sikkerhetsstillelse, jfr. § 41.
4. Saksomkostninger, jfr. § 42.
5. Omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret, jfr. § 43.

Medmindre annet er særskilt avtalt, erstatter **forsikringsforetaket** ikke:

1. Alminnelig formuestap, herunder tidstap, konjunkturtap, markedstap, driftstap og lignende tap.
2. Ansvar som sikrede pådrar seg overfor **tredjeperson**.

Er forsikringen dekket på B-vilkår, jfr. § 4, eller på C-vilkår, jfr. § 5, dekker forsikringen også felleshavaribidrag (jfr. § 40) og felleshvarioppofrelse som ikke skyldes en fare som forsikringen omfatter, med mindre det dreier seg om en fare som er unntatt i §§ 17, 18 og 19.

Bestemmelsen angir forsikringens tapsfelt, dvs. hvilke typer av økonomisk tap som dekkes under forsikringen. Tapsfeltet er positivt avgrenset; det er bare de typer av tap som er oppregnet i første ledd som er erstatningsmessige, i tillegg til de omkostninger som er angitt i annet ledd. Tredje ledd unntar i generell form avledede tap som oppstår på sikredes hånd. Dette utgangspunktet må imidlertid suppleres med de spesielle regler om dekning av kjøperens forventede fortjeneste i § 29, 2. ledd pkt d), dekningen av redningsomkostninger, jfr. § 39 og dekning av diverse omkostninger etter §§ 40 til 43. I tillegg forutsetter bestemmelsen at partene i forsikringsavtalen kan avtale andre løsninger. Fjerde ledd inneholder en særregel for det tilfelle at forsikringen er dekket på B- eller C-vilkår.

Når det gjelder første og annet ledd, vises det til kommentarene til de respektive bestemmelser om tap og omkostninger.

§ 6 tredje ledd. Nr. 1 gjør først og fremst unntak for «alminnelig formuestap», dvs. det alminnelige tap som sikrede kan lide i sin næring som følge av et forsikringstilfelle. Det kan være utgifter til å skaffe dyrere varer som erstatning for de som er gått tapt, økte utgifter i forbindelse med finansieringen av virksomheten, og tap ved at sikrede ikke kan oppfylle sine leveransekontrakter og derigjennom pådra seg erstatningsansvar.

De øvrige punkter i nr. 1 tar særlig sikte på omkostninger og tap som står i sammenheng med en inntrådt forsinkelse. Med «tidstap» tenkes det f.eks. på renter når varene er kjøpt ved rembours, lagerleie når opphold i pakkhus forlenges som følge av et havari på et transportmiddel, økte bankrenter som følge av at betaling for varene innløper senere enn forutsatt o.l.

«Konjunkturtap» tar særlig sikte på at varene synker i verdi. Slikt tap vil riktignok under gitte omstendigheter kunne dekkes delvis gjennom reglene om beregningen av forsikringsverdien, jfr. § 29. Totaltapsregelen i § 35 nr. 3, jfr. § 27, overfører dessuten i en viss utstrekning til **forsikringsforetaket** den risiko sikrede ellers hadde måttet bære for at varene på grunn av en hindring underveis må disponeres på et annet marked til en lavere pris enn på bestemmelsesstedet.

Inn under alternativet «driftstap» faller de tapte inntekter og de økte omkostninger som påføres sikrede i **sikredes** næring ved at varene ikke står til **sikrede** rådighet til den tid som var forutsatt.

Nr. 2 unntar et hvert ansvar sikrede måtte pådra seg overfor **tredjeperson**, hva enten det dreier seg om personskade eller tingskade. Pådrar sikrede seg et ansvar overfor **tredjeperson** i forbindelse med redningsforanstaltninger, jfr. § 39, vil **forsikringsforetaket** imidlertid dekke sikredes ansvar ved nasjonale transporter, jfr. FAL § 6-4. Ved internasjonale transporter vil ansvar i tilknytning til redningsforanstaltninger derimot ikke bli dekket, se § 39, 2. pkt. sammenholdt med FAL §1 -3 annet ledd litra (e).

§ 6 fjerde ledd. Er forsikringen inngått på B- eller C-vilkår, fremgår det av fjerde ledd at felleshavaribidrag skal dekkes, selv om felleshavarihandlingen skyldes en fare som ikke er omfattet av B- eller C-vilkårenes farefelt. Bestemmelsen går også et skritt videre: er den forsikrede vare ofret i en felleshavarisituasjon, kan sikrede kreve tapet dekket etter de alminnelige reglene om partikulært oppgjør uten å måtte gå veien om et felleshavarioppgjør. Felleshavarihandlingen representerer altså i seg selv en fare forsikringen dekker mot. Men skyldes felleshavarihandlingen en fare som er unntatt etter §§ 17 - 19, mister sikrede retten til dekning.

§ 7. Årsakssammenheng

Forsikringen dekker tap som skyldes at de forsikrede varer i forsikringstiden er rammet av en fare som forsikringen omfatter.

Forutsetningen for **forsikringsforetakets** ansvar er at en fare som forsikringen omfatter, har rammet i forsikringstiden. Det er altså ikke nødvendig at *skaden* er oppstått i forsikringstiden; det er tilstrekkelig at *faren* har rammet da. Faren ansees å ha rammet når situasjonen er så alvorlig at man erfaringsmessig må regne med at faren vil gi seg utslag i en skade.

§ 8. Bevisbyrde

*Sikrede har bevisbyrden for at **sikrede** har lidt et tap som omfattes av forsikringen, og for tapets omfang. **Forsikringsforetaket** har bevisbyrden for at et tap er forårsaket av en fare som er unntatt i vilkårene.*

I en situasjon der sikrede mener at det er intrådt et forsikringstilfelle, mens **forsikringsforetaket** hevder at vilkårene for å anse forholdet som et forsikringstilfelle ikke er til stede, er utgangspunktet at det skal foretas en fri bevisvurdering. Dommeren eller den instans som treffer avgjørelse i saken, skal vurdere og veie alle foreliggende bevisdata. Kommer dommeren på grunnlag av bevisvurderingen til at det er mer sannsynlig at et lidt tap omfattes av forsikringen enn at det ikke gjør det, skal dette forhold ansees som bevist. Først hvor dommeren ikke finner det ene alternativ mer sannsynlig enn det andre, kommer bevisbyrdereglene til anvendelse.

§ 8 første ledd. Bestemmelsens første ledd gir hovedregelen om bevisbyrden ved et forsikringstilfelle. Det er sikrede som har bevisbyrden for at **sikrede** er påført et tap som forsikringen dekker, og at dette er en følge av en fare som forsikringen omfatter. Sikrede har også bevisbyrden for at faren har rammet på et tidspunkt da **forsikringsforetaket** bar risikoen. Endelig har sikrede bevisbyrden for tapets omfang.

§ 8 annet ledd. Vil **forsikringsforetaket** gjøre gjeldende at et tap skyldes en særlig årsak som er unntatt i forsikringsvilkårene, er det **forsikringsforetaket** som har bevisbyrden på dette punkt. Dette innebærer f.eks. at **forsikringsforetaket** har bevisbyrden dersom det vil gjøre gjeldende at tapet er forårsaket av en fare som er unntatt i § 18, eller at det skyldes brudd på sikkerhetsforskrifter eller sikredes grove uaktsomhet. Skal sikrede pålegges bevisbyrden for at et tap ikke skyldes en spesiell årsak som er unntatt fra **forsikringsforetakets** dekning, må dette avtales særskilt.

Kapittel 3. Hvem forsikringen gjelder for – Identifikasjon

§ 9. Hvem forsikringen gjelder for

*Er det ikke angitt hvilke persons interesse forsikringen omfatter, gjelder den til fordel for forsikringstakeren og dem som fra **forsikringstaker** har fått overdratt eiendomsrett til eller sikkerhetsrett i varene, såfremt sikkerhetsretten er stiftet gjennom overdragelse av transportdokument for varene. Er forsikringen tegnet av selgeren, uten at det fremgår av salgsavtalen med tilhørende leveringsvilkår eller av særskilt avtale at kjøperens eller andre senere eieres interesse i varene skal være omfattet av forsikringen, dekker forsikringen ikke disses interesse i varene.*

*Hvis forsikringstakeren ikke har eller får noen formuesinteresse i varene, ansees forsikringen, hvor ikke annet følger av forholdene, som tegnet til fordel for selgeren og dem som utleder sin rett til varene fra **selger**.*

*Er sikrede både avsender og mottaker av varene, kan **sikrede** ved et forsikringstilfelle velge å **enten** påberope seg reglene om dekning av selgerens interesse eller reglene om dekning av kjøperens interesse. Velger **sikrede** det siste, kan **sikrede** likevel ikke kreve dekket tap som nevnt i § 29 annet ledd pkt. e.*

Utover det som er bestemt i første ledd, gjelder forsikringen ikke til fordel for innehaveren av panterett eller annen tinglyst sikkerhetsrett som angitt i FAL § 7-1 tredje ledd.

Bestemmelsen regulerer hvilke persons interesser som er omfattet av forsikringen.

§ 9 første ledd begrenser kretsen av sikrede til forsikringstaker og visse personer som utleder sin rett til varene fra **forsikringstaker**, nemlig senere eiere av varene og panthavere som har fått overdratt transportdokument for varene. Skal andre persons interesse være omfattet av forsikringen, må det være truffet uttrykkelig avtale om dette.

At forsikringstakeren er sikret ved avtalen så lenge **forsikringstaker** beholder den fulle interesse i varenes formuesverdi, er selvsagt. Regelen innebærer imidlertid at forsikringstakeren også blir stående som medforsikret ved siden av en person som har fått

varene overført til seg. Hvis derfor en cif-selger har gitt hel eller delvis henstand med kjøpesummen, og varene går tapt før den forsikrede transport er avsluttet, vil **selgeren** kunne kreve en tilsvarende del av erstatningen såfremt **selgeren** ville kunnet sikre sitt krav ved å hindre utlevering av varene til kjøper, jfr. for norsk retts vedkommende reglene i kjøpsl. §§ 61 og 62 og deknsl. § 7-2. Men selgers rett er avhengig av at **forsikringstaker** allerede før varene gikk tapt hadde rett til å hindre utlevering til kjøper; dennes økonomi må m.a.o. ha sviktet før det tidspunkt da transporten ville ha vært avsluttet. I motsatt fall ville en rett for selger føre til at kjøper helt eller delvis ble berøvet den fordel som kredittavtalen med selger sikrer **kjøper**. Selgers rett mot selskapet går likevel tapt hvis dette, før selger har fremsatt sitt krav, i god tro har gjort opp med en kjøper som har fremlagt forsikringsdokumentet.

At det bare er forsikringstakeren og **forsikringstakerens** suksessorer som er sikret, innebærer at selgeren ikke får noen rett mot **forsikringsforetaket** når kjøperen har tegnet forsikringen til dekning av sin egen interesse, typisk ved fob-salg. Det angår i prinsippet ikke selgeren om kjøperen i disse tilfellene forsikrer varene, og hva denne forsikring går ut på.

I praksis hender det ikke sjelden ved kjøp fob, fca, cfr, fas og cpt at selgeren på kjøperens anmodning slutter avtale om forsikring. Når en forsikring er inngått av selgeren for kjøperens regning, vil det være et konkret fortolkningsspørsmål om forsikringen utelukkende skal gjelde til fordel for kjøperen og dennes suksessorer eller om den også skal omfatte selgerens interesse, jfr. også nedenfor under kommentaren til § 14 annet ledd. Avgjørende vil være om selgeren ved avtaleinngåelsen fremstår overfor **foretaket** som forsikringstaker i eget navn eller kun som fullmektig for kjøperen. **Forsikringsforetakets** ansvar vil i sistnevnte tilfelle først begynne å løpe når risikoen går over på kjøperen, jfr. § 14 annet ledd, og selgerens «stansningsinteresse» vil ikke være medforsikret. Er det på den annen side på det rene at forsikringen skal løpe også under fortransporten, vil selgeren måtte anses som forsikringstaker og sikret under forsikringen.

Har selgeren inngått forsikringsavtalen vil ikke kjøperens interesse i varene være medforsikret før ikke **kjøperen** har fått «overdratt eiendomsrett til varene». Hva som ligger i dette uttrykket kan være noe tvilsomt. Bestemmelsen setter ikke som vilkår for dekning av kjøperens interesse at **kjøperen** har innløst dokumentene. Teoretisk kunne man derfor tenke seg at **kjøperens** interesse var dekket allerede i det øyeblikk **kjøper** fikk en kommersiell interesse i varene, altså ved avslutningen av salgsavtalen. Det følger imidlertid begrensninger allerede av reglene om forsikringstidens begynnelse i Vilkårenes § 14. I tillegg er kjøperens interesse begrenset av reglene om forsikringsverdien. Det normale skjæringspunkt mellom cif-selgerens og kjøperens dekning vil dermed bli det øyeblikk da risikoen for varene går over på kjøperen.

Dersom kjøperen overdrar varene videre før den forsikrede transport er avsluttet, får **kjøperen** samme stilling som en selger. **Kjøperens** «stansningsinteresse» i forholdet til den nye kjøperen vil m.a.o. være medforsikret.

Ved omsetning av varene under transporten vil det kunne forekomme at også destinasjonsstedet blir endret. Dette påvirker ikke den nye kjøperens stilling etter denne bestemmelsen, men omleggingen av transporten kan medføre at **forsikringsforetakets** ansvar bortfaller.

En person med panterett eller annen sikkerhetsrett i varene kan påberope seg forsikringen «såfremt sikkerhetsretten er stiftet gjennom overdragelse av transportdokument for varene». Hva som er å anse som et «transportdokument», fremgår av § 1 nr. 3. Vareforsikringen gjelder således til fordel for en bank som har innløst dokumentene på vegne av kjøperen som ledd i en remburs, og som i forhold til denne har en panterett til sikkerhet for sitt krav. Dette må gjelde selv om det er kjøperen som har tegnet forsikringen, og banken således ikke bokstavelig talt kan sies å ha fått overdratt sin rett fra forsikringstakeren. Rembursbanken som opptrer på vegne av en fob-kjøper er derfor sikret under den forsikring som kjøperen tar ut.

Derimot kan regelen ikke påberopes av en bortfrakter som har sjøpanterett i varene for sitt fraktkrav, av en speditør som etter spedisjonskontrakten har panterett for sitt krav på godtgjørelse, eller av en havariagent, lagerholder eller lignende som har hatt utlegg på varene og holder dem igjen til sikkerhet for sitt refusjonskrav.

§ 9 første ledd annet punktum. Den regulerer de tilfellene hvor selgeren tegner forsikring uten at partene i salgsavtalen har avtalt noe om forsikring, eller hvor de har benyttet leveringsvilkår som ikke pålegger selgeren plikt til å tegne forsikring til fordel for kjøperen, som f.eks. Incoterms DDP- eller DDU-vilkår. I så fall er det ingen grunn til at hovedregelen i første punktum skal få anvendelse. Kjøperen har her ingen forventning om at forsikringen skal dekke **kjøperens** interesse i varene. Det vil fremstå som en helt tilfeldig fordel for kjøperen om den forsikringen selgeren har tegnet, også skulle dekke vedkommende som kjøper etter at risikoen for varen er gått over på **kjøper**. Bestemmelsen fastslår derfor at forsikringen i disse tilfellene ikke omfatter kjøperens interesse i varene.

§ 9 annet ledd. Er forsikringsavtalen inngått av en person som verken har eller vil få noen formuesinteresse i de forsikrede varer, skal forsikringen - i mangel av andre holdepunkter - ansees inngått på vegne av selgeren. Bestemmelsen vil typisk være av betydning hvor forsikringsavtalen inngås av en speditør.

Bestemmelsen kommer ikke til anvendelse hvis en speditør eller en annen utenforstående inngår forsikringsavtalen, men gjør dette på vegne av senderen eller mottakeren av varene. Her vil oppdragsgiveren, og ikke speditøren, være forsikringstaker. For at speditøren eller andre uten formuesinteresse i varene skal ansees som forsikringstaker, må dette uttrykkelig presiseres ved inngåelsen av forsikringsavtalen.

At forsikringen ansees som «tegnet til fordel for selgeren og dem som utleder sin rett til varene fra selgeren» har betydning både for når selskapets ansvar begynner å løpe, jfr. § 14, og for at selgeren vil være medforsikret under hovedtransporten for sin «stansningsinteresse», med rett til å reise krav under forsikringen hvis kjøpet blir hevet.

Er forsikringen inngått med speditør, transportør o.l. som forsikringstaker, kan det synes å følge av første ledd at forsikringen også skal gjelde til fordel for dem. Det er imidlertid fastslått i § 53 at **forsikringsforetaket** har regressrett. Status som forsikringstaker beskytter altså ikke disse personene mot at **forsikringsforetaket** i forbindelse med utbetalinger under forsikringen gjør gjeldende de krav sikrede måtte ha mot speditøren eller transportøren etter spedisjons- eller transportavtalen.

§ 9 tredje ledd omhandler det tilfellet at transporten ikke har sammenheng med et salg av varen. Det hender ikke sjelden at det tegnes transportforsikring på varer som avsenderen selv skal bruke på bestemmelsesstedet. Det kan være en bedrift som sender maskiner, råvarer eller halvfabrikata til anlegg eller underavdelinger, eller en produsent eller handlende som sender varene til sitt eget lager på annet sted.

Bestemmelsen gir en slik forsikringstaker rett til å velge om **forsikringstaker** vil påberope seg reglene om selgerens dekning eller kjøperens dekning. Dette får betydning i flere relasjoner, f.eks. for det tidspunkt selskapets ansvar begynner å løpe, jfr. § 14.

En ubetinget rett for sikrede til å velge «kjøperdekning» i slike tilfelle vil imidlertid kunne slå urimelig ut. Så lenge transporten ikke er et ledd i en forretningsmessig transaksjon mellom flere parter, men bare er en ren forflytning av varer mellom ulike steder, vil det være uheldig om sikrede skulle kunne kreve dekning av forventet fortjeneste, jfr. § 29 annet ledd. Annet pkt. begrenser derfor sikredes dekning i disse tilfellene.

§ 9 fjerde ledd. Det følger av FAL § 7-1 tredje ledd at «innehaver av tinglyst eiendomsrett, panterett eller annen tinglyst sikkerhetsrett» i en løsøregegenstand under gitte omstendigheter er automatisk medforsikret. Lovbestemmelsens fjerde ledd åpner likevel adgang til å fravike dette. Fjerde ledd her er derfor satt inn for å utnytte denne muligheten, så langt ikke annet følger av regelen i første ledd.

Slik § 9 er bygget opp, vil forsikringen kunne gjelde til fordel for flere forskjellige personer både over tid og samtidig. Inntreffer det et forsikringstilfelle, er det likevel klart at **forsikringsforetaket** bare skal være ansvarlig for forsikringssummen én gang. Stort sett gir det seg selv hvorledes de prioritetskonflikter som kan tenkes mellom flere sikrede, skal løses. Bestemmelsen inneholder derfor ikke uttrykkelige regler om dette. I det følgende gis det likevel en kortfattet oversikt over prioritetsreglene.

Har noen en slik sikkerhetsrett i varene som nevnt i første ledd, på det tidspunkt forsikringstilfellet inntreffer, skal det ikke skje utbetaling av erstatningen til noen annen i strid

med denne sikkerhetsrettshaverens rettigheter. Innehaveren av en sikkerhetsrett har følgelig mulighet for å kontrollere at **selgeren** får den glede av erstatningen som den underliggende sikringsavtale forutsetter. Er det ingen sikkerhetsrettshaver i varene, kommer de følgende reglene til anvendelse:

Dekker forsikringen selgerens interesse i varene, er det **selgeren** som har krav på erstatningen, under forutsetning av at selgeren har risikoen for varene ifølge kjøpsavtalen på det tidspunkt forsikringstilfellet inntreffer. Og selvom forsikringstilfellet inntreffer etter at risikoen er gått over på kjøperen, har selgeren krav på erstatningen, såfremt **selgeren** enten har utøvet sin stansningsrett, eller kjøperen har hevet kjøpsavtalen og stillet varene til selgerens disposisjon.

Har ikke selgeren krav på forsikringserstatningen, er det kjøperen som har det. Dette kan være aktuelt enten fordi forsikringen ikke dekker selgerens interesse, eller fordi risikoen for varene etter kjøpsavtalen er gått over på kjøperen, uten at reglene nevnt i forrige avsnitt om selgerens stansningsrett eller kjøperens hevningsrett kommer inn. Omfatter forsikringen ikke selgerens interesse, kan kjøperen for øvrig også kreve erstattet det tap **kjøperen** lider ved at et transportdokument **kjøperen** har innløst i god tro, ikke inneholder opplysning om manko eller skade som varene har lidt etter det tidspunkt som er nevnt i § 14.

For det tilfellet at kjøperen har omsatt varene videre, gjelder de prioritetsreglene som er nevnt ovenfor i forholdet mellom selgeren og kjøperen, tilsvarende i forholdet mellom den nye selgeren og den nye kjøperen.

Er transporten ikke ledd i gjennomføringen av en kjøpsavtale, har eieren av varene krav på forsikringserstatningen.

§ 10. Identifikasjon

Forsikringsforetaket kan overfor sikrede påberope seg at retten til erstatning for varene er gått helt eller delvis tapt som følge av handling eller unnløstelse fra:

- a) Ledende personell hos en av de sikrede med ansvar for transporten av varene.
- b) Forsikringstakeren eller tidligere eier av varene. Det er intet vilkår at vedkommende var eier da forsømmelsen fant sted, såfremt varene berodde hos **eier** eller hos noen som hadde dem på **eiers** vegne.

Ved brudd på sikkerhetsforskriftene i §§ 22, 23 eller 24, eller på en sikkerhetsforskrift som er gitt av **forsikringsforetaket** i medhold av § 21 og inntatt i forsikringsbeviset, kan **foretaket** også påberope seg handling eller unnløstelse fra andre personer som er engasjert for å forestå organiseringen av transporten.

§ 10 første ledd litra a) identifiserer sikrede med enkelte av sine ansatte. Utgangspunktet både i vilkårene og i FAL er at reglene om omsorgsplikter retter seg mot sikrede, se som eksempel § 22 om sikkerhetsforskrifter. Hvem som skal ansees som «sikrede» må avgjøres ut fra vanlige forsikringsrettslige regler. Spørsmålet er uproblematisk så lenge sikrede er en fysisk person. I selskapsforhold er det klart at styret i **forsikringsforetaket** og dets administrerende direktør/daglig leder vil bli ansett som sikrede selv. Om også andre

omfattes, har vært ansett usikkert, men de beste grunner tilsier at så ikke er tilfelle. Det er imidlertid også behov for å kunne reagere på forsømmelser fra andre ansatte enn dem som omfattes av sikrede-begrepet. Bestemmelsen klargjør identifikasjonsspørsmålet ved å oppstille to kriterier, som i noen utstrekning går over i hverandre. Det ene er at vedkommende person må ha ledelsesfunksjoner. Slik kriteriet er formulert, fører det til at løsningene kan bli forskjellige avhengig av størrelsen på vedkommende bedrift. I større bedrifter vil ledelsesfunksjonene være tillagt enkelte personer uten andre oppgaver, mens **man** i mindre bedrifter vil se at samme person både kan ha ledelsesfunksjoner og mer ordinære arbeidsoppgaver. I slike tilfelle må man se hen til om vedkommendes handling eller unnlattelse står i sammenheng med **vedkommende persons** ledelsesfunksjoner; gjør de ikke det, blir det ikke plass for identifikasjon. Det andre kriteriet er at vedkommende person skal ha ansvar for transporten av varene. Mens det første kriteriet angir en organisasjonsmessig plassering, innebærer dette kriteriet en saklig angivelse av vedkommendes arbeidsoppgaver. Det er altså bedriftens transportsjef eller lignende som her blinkes ut. Slik kriteriene er formulert vil det - ikke minst i større bedrifter - kunne være flere personer som omfattes av kriteriene, avhengig av hvorledes bedriften er organisert. I det organisasjonsleddet i bedriften som forestår transportvirksomheten, vil alle som har myndighet til å fastlegge transporten (som f.eks. å bestemme transportmåte, transportvei, retningslinjer for emballering, merking, m.v.) være omfattet, mens personer som bare skal forestå den praktiske gjennomføringen av slike avgjørelser faller utenfor.

Manglende eller ufullstendige kvalitetssikringssystemer hos sikrede kan undertiden være grunnen til at det begås feil av de personer som forestår den faktiske og praktiske klargjøringen av transporten. Vilklårene oppstiller ikke særskilte krav til slike kvalitetssikringssystemer. Det er imidlertid ikke noe i veien for at det i den enkelte forsikringsavtale oppstilles sikkerhetsforskrifter med krav til slike systemer. I så fall er det heller ikke noe i veien for å stille krav om identifikasjon ut over det som følger av § 10 annet ledd.

§ 10 første ledd litra b) fastlegger hvilken betydning forsikringstakerens og tidligere eiers handlinger eller unnlattelser skal ha for sikredes rett til erstatning. Bestemmelsen kommer ikke til anvendelse hvor sikrede har fått overdratt forsikringsdokumentet i god tro; i så fall gjelder regelen i § 11 nr. 3. Bestemmelsen må sees i sammenheng med reguleringen av medforsikredes innsigelsesvern i FAL § 7-3. Utgangspunktet i FAL er at den medforsikrede har en såkalt selvstendig dekning, dvs. at **forsikringsforetaket** ikke kan gjøre gjeldende overfor **medforsikrede** at det er uten ansvar på grunn av handling eller unnlattelse fra forsikringstaker eller en annen medforsikret som skal bedømmes etter reglene i FAL kap. 4 eller § 8-1. FAL § 7-3 tredje ledd åpner imidlertid adgang til å fravike denne preseptoriske reguleringen i forhold til en rettighetshaver i løsnere, som bygger sin status som medforsikret enten på § 7-1 tredje ledd eller på § 7-2. I forhold til slike medforsikrede kan man dermed avtale en uselvstendig dekning, dvs. at de må finne seg i å kunne identifiseres med forsikringstaker eller andre medforsikrede. Det er denne adgangen til å avtale en mer vidtgående identifikasjon som er utnyttet i bestemmelsen.

Bestemmelsen medfører at selskapet overfor sikrede kan påberope seg at retten til erstatning er gått helt eller delvis tapt som følge av forsikringstakerens eller en tidligere eiers handling eller unnlattelse. Tidligere eier vil ofte være identisk med forsikringstakeren, f.eks. hvor selgeren ordner med forsikring under en cif-avtale. Forholdet kan imidlertid være et annet, f.eks. hvor en speditør ordner med forsikringen og står som forsikringstaker. Er varene under transporten omsatt flere ganger, vil den mellomliggende eier også omfattes av bestemmelsen. **Forsikringsforetaket** kan gjøre gjeldende alle innsigelser som grunner seg på at forsikringstakeren har gitt uriktige eller mangelfulle opplysninger ved inngåelsen av forsikringsavtalen. **Forsikringsforetaket** kan også påberope seg at tidligere eier av de sikrede varer helt eller delvis har mistet retten til erstatning, f.eks. ved å overtre en sikkerhetsforskrift eller ved å fremkalle et forsikringstilfelle. Som det fremgår av 2. pkt. er det ikke avgjørende om tidligere eier formelt var eier av varene da disposisjonen ble foretatt eller forsømmelsen fant sted, så lenge **eier** på det tidspunkt hadde den faktiske rådighet over varepartiet. Sikrede må for øvrig akseptere selskapets innsigelser selv om **eier** verken hadde eller burde hatt kjennskap til den tidligere eiers forhold.

Forsikringsforetaket vil også kunne gjøre gjeldende overfor sikrede at forsikringen er suspendert eller sagt opp p.g.a. manglende premiebetaling.

§ 10 annet ledd oppstiller en særskilt identifikasjonsregel hvor det foreligger brudd på en av sikkerhetsforskriftene i §§ 22, 23 og 24, eller på en sikkerhetsforskrift som er særskilt fastsatt av **forsikringsforetaket** i medhold av § 21 og inntatt i forsikringsbeviset. Bestemmelsen kommer som et tillegg til første ledd, og utvider identifikasjonsadgangen ved slike sikkerhetsforskrifter. Den rammer handlinger eller unnlattelser fra andre personer enn dem nevnt i første ledd, som er engasjert for å forestå organiseringen av transporten. Bestemmelsen vil dermed først og fremst angå speditører, agenter o.l., som på vegne av sikrede treffer transportavtale med transportører m.v. Transportøren selv og dennes folk vil derimot falle utenfor. Har speditøren en dobbeltrolle – **speditøren** både organiserer og forestår transporten - kan det bare skje identifikasjon for såvidt angår handlinger eller unnlattelser knyttet til organiseringen. Ansvaret for organiseringen av transporten vil som oftest ligge på ledende personell hos speditøren m.v. Voldgiftsdommen inntatt i ND 1999 s. 352 (marmorskulpturen) illustrerer problemstillingen. Her hadde speditøren satt bort transportoppdraget til et samarbeidende selskap, der «Export Supervisor» foresto organiseringen av transporten. Selskapet valgte en pakkemetode som ikke var forsvarlig og i strid med sikkerhetsforskrift i Villkårene § 23 fjerde ledd. Da skulpturen ble skadet under transporten som følge av den uforsvarlige pakkingen, ble sikrede identifisert med vedkommende «Export Supervisor» i medhold av § 10 annet ledd.

§ 11. Forsikringsforetakets innsigelser overfor godtroende erverver av Forsikringsdokumentet

*Har sikrede fått det utstedte forsikringsdokumentet i hende, kan **foretaket** ikke gjøre gjeldende at:*

1. Forsikringsavtalen senere er endret eller oppsagt.

2. Dekningen er bortfalt som følge av manglende premiebetaling.
3. Retten til erstatning helt eller delvis er gått tapt som følge av handling eller unnlatelse fra tidligere eiers side. Dette gjelder dog ikke hvor forsikringstakeren har forsømt sin opplysningsplikt, jfr. § 12.
4. Det kan motregne krav på premie eller andre krav mot forsikringstakeren i erstatningen.
5. Det tidligere har utbetalt erstatningen.

Foretaket kan likevel gjøre sine innsigelser gjeldende såfremt sikrede, da **sikrede** fikk forsikringsdokumentet i hende, kjente eller burde ha kjent til det forhold som ligger til grunn for innsigelsen.

Bestemmelsen regulerer hvilke innsigelser **foretaket** kan gjøre gjeldende overfor godtroende erverver av forsikringsdokument.

§ 11 første ledd. Bestemmelsen kommer bare til anvendelse hvor det er utstedt forsikringsdokument, jfr. § 1 nr. 4, og hvor dette siden er overdratt til en **tredjeperson**, m.a.o. hvor sikrede og forsikringstaker ikke er samme person.

Det er et vilkår for den utvidede beskyttelsen etter bestemmelsen at sikrede har fått forsikringsdokumentet «i hende». At en bank eller agent besitter dokumentene på vegne av kjøper vil være tilstrekkelig. I praksis vil forsikringsdokumentet følge de øvrige dokumenter som er utstedt i forbindelse med transporten (konnossement eller annet transportdokument, import- eller eksportlisenser, sertifikater for varens mengde eller kvalitet etc.). Forsikringsdokumentet vil tjene som bevis for at varene er forsikret og gir kjøperen en forventning om å kunne benytte forsikringen hvis varene blir utsatt for et forsikringstilfelle. Det er derfor et viktig omsetningshensyn å beskytte kjøpers forventning om at forsikringsdokumentet gir **kjøperen** den rettsstilling vis å vis **foretaket** som dets tekst gir uttrykk for. Som et motstykke til denne beskyttelsen av innehaveren av forsikringsdokumentet, har **foretaket** rett til å kreve premien betalt før dokumentet utstedes og overleveres til forsikringstaker eller sikrede.

§ 11 første ledd nr. 1. Etter nr. 1 kan **forsikringsforetaket** ikke overfor sikrede gjøre gjeldende at avtalen senere er endret eller oppsagt. Dette gjelder uavhengig av om dette er skjedd ved en ensidig disposisjon fra **forsikringsforetakets** side eller som følge av avtale mellom **forsikringsforetaket** og forsikringstaker (eventuelt en mellomkommende eier).

§ 11 første ledd nr. 2. Etter nr. 2 avskjæres **forsikringsforetakets** innsigelse om at dekningen er bortfalt som følge av manglende premiebetaling. **Foretaket** kan bare påberope seg et slikt dekningsbortfall dersom det har sendt særskilt premievarsel etter FAL § 5-2 direkte til sikrede. Premievarsel må gis med minst 14 dagers varsel fra avsendelsen, og klart fastslå at dekningen opphører dersom premien ikke betales innen den angitte frist.

§ 11 første ledd nr. 3. Etter nr. 3 er **forsikringsforetaket** avskåret fra å påberope seg at retten til erstatning er gått helt eller delvis tapt som følge av handling eller unnlatelse fra tidligere eiers side. Bestemmelsen innebærer dermed en vesentlig innskrenkning i prinsippet i § 10. **Forsikringsforetaket** kan således ikke påberope seg at forsikringstaker eller tidligere

eier har forsømt å varsle **forsikringsforetaket** om et forhold som innebærer en vesentlig fareøkning, at sikkerhetsforskrifter har vært overtrådt, redningsforanstaltninger unnlatt, et forsikringstilfelle fremkalt eller forsøkt fremkalt osv.

Etter annet punktum har **foretaket** likevel rett til å gjøre gjeldende at forsikringstaker ved inngåelsen av avtalen ikke har overholdt sin opplysningsplikt etter § 12. Dermed har sikrede ikke en slik fullstendig selvstendig stilling som medforsikrede har etter FAL § 7-3.

§ 11 første ledd nr. 4. Etter nr. 4 kan **forsikringsforetaket** ikke motregne i erstatningen krav på premie eller andre krav som det måtte ha mot forsikringstakeren. Bestemmelsen gir innehaveren av forsikringsdokumentet en bedre beskyttelse enn det som følger av den parallelle bestemmelsen i FAL § 8-3.

§ 11 første ledd nr. 5. Etter nr. 5 kan **foretaket** ikke påberope seg at det tidligere har utbetalt erstatningen. Som et motstykke til denne beskyttelsen har **forsikringsforetaket** rett til å sette forevisning og påtegning, eventuelt tilbakelevering, av forsikringsdokumentet som villkår for å utbetale erstatning, jfr. § 51. Betaler **forsikringsforetaket** ut erstatning uten å benytte seg av denne retten, risikerer det å måtte betale om igjen til en godtroende erverver av dokumentet.

§ 11 annet ledd. Etter annet ledd er det bare den som har ervervet forsikringsdokumentet i god tro som er vernet av første ledd. Den gode tro må foreligge på det tidspunkt da **erververen** får dokumentet i hende. Har forsikringsdokumentet fått påtegning om det forhold som ligger til grunn for **forsikringsforetakets** innsigelse, vil sikrede ikke være i god tro. Det samme gjelder hvis sikrede på annen måte hadde eller burde hatt kjennskap til disposisjonen. Erververen må for øvrig i denne forbindelse identifiseres med den agent eller bank som opptrer på **erververens** vegne ved innløsningen av dokumentet. Kan **forsikringsforetaket** nå kjøperen eller banken med en underretning eller oppsigelse før dokumentene er innløst, vil det ha sin innsigelse i behold overfor sikrede.

Kapittel 4. Plikten til å gi opplysninger

§ 12. Forsikringstakerens opplysningsplikt

*I forbindelse med inngåelsen eller eventuell fornyelse av forsikringsavtalen kan **forsikringsforetaket** be om opplysninger om forhold som kan ha betydning for dets vurdering av risikoen. Forsikringstakeren skal gi riktige og fullstendige svar på **forsikringsforetakets** spørsmål. Forsikringstakeren skal også av eget tiltak gi **foretaket** opplysninger om særlige forhold som **forsikringstaker** må forstå er av vesentlig betydning for **forsikringsforetakets** vurdering av risikoen.*

*Blir forsikringstakeren på noe tidspunkt klar over at **det** har gitt uriktige eller ufullstendige opplysninger om risikoen, skal **forsikringstaker** uten ugrunnet opphold melde fra til **foretaket** om dette.*

Bestemmelsen angir forsikringstakerens plikt til å gi risikoopplysninger ved inngåelsen og ved en eventuell fornyelse av forsikringsavtalen.

Forsikringsforetakets sanksjoner ved brudd på opplysningsplikten fremgår ikke av bestemmelsen. Det fremgår imidlertid av Vilkårenes §§ 56 og 57 at **forsikringsforetaket** i slike tilfelle kan si opp forsikringsavtalen, ved svik med øyeblikkelig virkning og ellers med 14 dagers varsel. I tillegg kan FAL § 4-2 komme til anvendelse; etter denne bestemmelse kan det bli snakk om nedsettelse eller bortfall av **forsikringsforetakets** ansvar for et inntrådt forsikringstilfelle.

Har forsikringstaker forsømt opplysningsplikten, kan **foretaket** påberope seg dette også overfor (andre) sikrede, se Vilkårenes §§ 10 og 11 nr. 3 annet pkt. **Forsikringsforetakets** risikovurdering vil i praksis ikke bare skje ut fra de opplysninger om risikoen som gis av forsikringstaker. Innhenter **foretaket** opplysninger fra andre kilder vil dette skje på **forsikringsforetakets** egen risiko. Uriktige eller ufullstendige opplysninger gitt av noen som forsikringstakeren etter vanlige identifikasjonsregler svarer for, må imidlertid forsikringstakeren ta risikoen for selv. I praksis inngås forsikringsavtalen ofte ved hjelp av en megler som mellommann. Gir megleren **forsikringsforetaket** uriktige eller ufullstendige opplysninger, og dette skyldes at forsikringstakeren ikke har gitt megleren riktige og fullstendige opplysninger, foreligger det klarligvis brudd på opplysningsplikten etter denne bestemmelsen. Er årsaken til at **forsikringsforetaket** får uriktige eller ufullstendige opplysninger at megler har misforstått/forvridd opplysninger mottatt fra forsikringstaker eller direkte unnlatt å videreformidle slike opplysninger, vil hovedregelen fortsatt være at forsikringstaker skal identifiseres med meglers feil og forsømmelser. Unntak kan likevel tenkes hvor megler ikke kan sies å representere forsikringstakeren, men må oppfattes som et ledd i **forsikringsforetakets** akkvisisjonsapparat.

§ 12 første ledd. Av bestemmelsens første ledd første pkt. følger at det er **foretaket** som i utgangspunktet skal legge rammen for opplysningsplikten ved å be om de opplysninger det måtte trenge. Forsikringstaker plikter å gi **forsikringsforetaket** riktige og fullstendige svar på **foretakets** spørsmål, se annet pkt. **Forsikringsforetakets** spørsmål må relatere seg til den eller de transporter som vil omfattes av avtalen, varene eller andre forhold som vil være av betydning for **forsikringsforetakets** vurdering av risikoen.

I tillegg til å svare på **forsikringsforetakets** spørsmål, plikter forsikringstakeren å gi fullstendige og riktige opplysninger om «særlige forhold» som **forsikringstaker** må forstå er av betydning for **foretakets** vurdering. Hva slags opplysninger som omfattes av første ledds tredje pkt. vil avhenge av den forsikringsavtale som inngås. Ved inngåelse av en enkeltreiseforsikring kan det være snakk om særlige egenskaper ved vedkommende vare eller spesielle risikoer ved det transportalternativ som er valgt. Ved inngåelse av en periodeforsikring vil den særlige opplysningsplikten kunne omfatte generelle opplysninger om de varetyper transportene vil omfatte, som f.eks. varenes temperaturømfintlighet, eller om

hvilke medkontrahtenter forsikringstakeren kan ventes å inngå avtale med og i hvilke land/områder de befinner seg.

Det er imidlertid bare opplysninger om «særlige forhold» forsikringstaker plikter å gi. Dette innebærer at det må dreie seg om forhold av en slik art at det ikke kan forventes at på eget initiativ vil stille spørsmål om dem. Videre må opplysningene være av en slik art at forsikringstakeren «må forstå» at de vil være av «vesentlig» betydning for risikovurdering.

Av uttrykket «i forbindelse med inngåelsen eller eventuell fornyelse av forsikringsavtalen» følger at bestemmelsen ikke pålegger forsikringstakeren noen løpende opplysningsplikt, men bare en plikt i tilknytning til inngåelsen/fornyelsen. Dermed får den informasjon det trenger for å vurdere om det vil overta forsikringsdekningen, og for å fastsette premie og eventuelt omfanget av en særlig gjenforsikring.

§ 12 annet ledd pålegger forsikringstakeren å korrigere eventuelle uriktige eller ufullstendige opplysninger, som **forsikringstaker** har gitt i forbindelse med avtalens inngåelse/fornyelse. Denne korreksjonsplikten har forsikringstakeren under hele forsikrings-tiden, men den knytter seg bare til opplysninger som var uriktige eller ufullstendige ved avtalens inngåelse/fornyelse. Opplysninger om senere forhold, som f.eks. risikoendringer, faller utenfor § 12 annet ledd; man er her over i reglene om fareendring, se FAL § 4-6.

Ved å bli gjort kjent med uriktige eller ufullstendige opplysninger, får **forsikringsforetaket** mulighet til å si opp forsikringen etter Vilkårenes § 57.

§ 13. Tredjepersons opplysningsplikt

*Omfatter forsikringen en **tredjepersons** interesse, og vet tredjeperson at forsikringen er eller vil bli tegnet, har **tredjeperson** samme opplysningsplikt som forsikringstakeren, jfr. § 12.*

*Ved **tredjepersons brudd** på opplysningsplikten etter første ledd, gjelder FAL § 4-2 tilsvarende.*

Bestemmelsen pålegger **tredjeperson**, typisk kjøperen av en vare, samme opplysningsplikt som forsikringstakeren hvor **tredjepersons** interesse omfattes av forsikringen og **det** vet at forsikringen er eller vil bli tegnet. FAL har ikke regler om slik opplysningsplikt for **tredjeperson** (sikrede), og det må anses åpent om **tredjeperson** kan pålegges en selvstendig (utvidet) opplysningsplikt, slik de preseptoriske reglene i FAL er utformet. Bestemmelsen vil imidlertid under enhver omstendighet ha betydning ved internasjonal transport.

Selv om opplysningsplikten etter denne bestemmelse påligger enhver **tredjeperson** som omfattes av forsikringen, er det vanskelig å tenke seg at den vil kunne ha betydning for andre enn kjøperen hvor det er selgeren som tegner transportforsikringen.

Tredjeperson har samme opplysningsplikt som forsikringstakeren etter Vilkårenes § 12, se kommentaren til § 12. Det må likevel antas at bestemmelsen først og fremst har betydning i de tilfelle hvor tredjeperson (sikrede) vet eller bør vite at foretaket ikke vil få riktige og fullstendige opplysninger fra forsikringstakeren, f.eks. fordi det er snakk om helt særlige forhold som det ikke kan forventes at forsikringstakeren kjenner til og som **forsikringstakeren** derfor ikke vil kunne opplyse **forsikringsforetaket** om.

Sikrede vil også ha samme korreksjonsplikt som forsikringstakeren har. Blir **sikrede** kjent med at de opplysninger **sikrede** selv eller, mer praktisk, forsikringstakeren har gitt er uriktige eller ufullstendige, må **sikrede** korrigere dem.

Sikredes brudd på opplysningsplikten etter § 13 gir rett til oppsigelse av forsikringen etter Vilkårenes § 58.

§ 13 annet ledd. Det følger av annet ledds henvisning til FAL § 4-2 at **forsikringsforetaket** ansvar overfor sikrede kan settes ned eller falle bort dersom **sikrede** har forsømt sin opplysningsplikt. Ved nasjonale transporter forutsetter henvisningen til FAL at tredjeperson kan pålegges en opplysningsplikt, jfr. kommentarene til første ledd ovenfor. Ved internasjonale transporter (se kommentarene til § 21 første ledd) kan reaksjonsregelen i § 4-2 legges til grunn uavhengig av de preseptoriske reglene i FAL.

Kapittel 5. Forsikringstiden

§ 14. Forsikringstidens begynnelse

*Er selgeren forsikringstaker, begynner **forsikringsforetakets** ansvar å løpe når varene settes i bevegelse for direkte ombordbringelse i det transportmiddel som fører dem fra det lager eller sted som er utgangspunkt for den forsikrede transport.*

*Er kjøperen forsikringstaker, eller er det uttrykkelig angitt at forsikringen bare omfatter kjøperens interesse, begynner **forsikringsforetakets** ansvar å løpe når risikoen går over på kjøperen i henhold til salgsavtalen, eller når en forsikring tegnet av selgeren i henhold til salgsavtalen opphører.*

*Omfatter forsikringen bare kjøpers interesse, erstatter **forsikringsforetaket** også kjøperens tap ved at et transportdokument **kjøper** har innløst i god tro ikke inneholder opplysning om manko eller skade som varene har lidt etter det tidspunkt som er nevnt i første ledd.*

Bestemmelsen angir dekningens starttidspunkt. Et viktig siktemål med regelen har vært å finne en klarere avgrensning av forsikringens begynnelse, og å sikre at det ikke oppstår uheldige «hull» i dekningen når transport-forsikringen og en eventuell lagerdekning sees i sammenheng.

§ 14 første ledd. Dekningen løper fra det øyeblikk varene settes i bevegelse for direkte ombordbringelse i transportmiddel, f.eks. når en truck setter gaffelen i en palle inne på

lageret eller fra det øyeblikk varene tas ned fra hylle, forutsatt at varene deretter føres direkte ombord i transportmidlet. Et viktig spørsmål vil dermed være når varene i realiteten «settes i bevegelse». Meningen er at dette uttrykket skal leses bokstavelig. Skal varene derfor lastes med truck, og det oppstår skade fordi truckfører bommer på pallen og treffer varene, er skaden ikke dekket; varene var i dette tilfellet ennå ikke satt i bevegelse. Annerledes hvis truckføreren treffer pallen på riktig sted, men for hardt; skaden på varene er her dekket fordi de var satt i bevegelse.

At varene skal føres «direkte» ombord i transportmidlet betyr ikke at lasteoperasjonen må foregå i en kontinuerlig bevegelse. Dersom det er hensiktsmessig for innlastingsprosessen at alle varer først løftes fra lagerhylle ned på gulvet, for deretter å tas ombord i vedkommende transportmiddel, løper **forsikringsforetakets** ansvar fra det tidspunkt det enkelte kollo løftes ned av hyllen. Om det er samme eller forskjellige trucker eller lignende som brukes i de ulike deler av lasteoperasjonen, er også uten betydning. Det sentrale er at det har vært meningen å foreta en samlet lasteoperasjon. Er det i det varene settes i bevegelse på det rene at det vil kunne bli opphold av en viss varighet i innlastingen, f.eks. slik at varene vil bli stående på gulvet over natten, må det foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfelle av om kravet til «direkte» ombordbringelse kan anses oppfylt.

Det er imidlertid en forutsetning for at **forsikringsforetakets** ansvar skal løpe allerede fra det øyeblikk varene løftes ned fra en lagerhylle eller lignende at det på dette tidspunkt er på det rene at varene er bestemt for transport under en salgssavtale eller lignende til en bestemt mottaker. Interne forflytninger av varer på et lager, som ikke står i sammenheng med en konkret transport, vil derfor ikke være dekket.

En container vil i seg selv ikke være et transportmiddel i relasjon til denne bestemmelsen. Innlasting i container er derfor ikke å anse som «ombordbringelse i det transportmiddel som fører (varene) fra det lager eller sted som er utgangspunkt for den forsikrede transport». Også ved bruk av containere vil derfor forsikringstidens begynnelse måtte bero på kontinuiteten i lasteprosessen. Lastes varene inn i en container som umiddelbart etterpå skal plasseres ombord i vedkommende transportmiddel, løper **foretakets** ansvar fra det øyeblikk varene settes i bevegelse for innlasting i containeren, og det selv om det senere skulle bli et utilsiktet opphold. Ved planlagte opphold i lasteoperasjonen må man også her se hen til de konkrete forhold ved vurderingen av når **forsikringsforetakets** ansvar begynner å løpe. Er det snakk om en helt kort mellomlagring i containeren, f.eks. hvor containeren stues en dag og lastes ombord på transportmidlet dagen etter, kan det være naturlig å si at forsikringen løper.

Forsikringsforetakets ansvar løper etter dette fra det tidspunkt varene settes i bevegelse for ombordbringelse i det transportmiddel som fører dem fra lager eller sted som er utgangspunkt for den forsikrede transport. Med uttrykket "forsikrede transport" menes den transportstrekning som fremgår av forsikringsdokumentene eller som selgeren etter kjøpsavtalen plikter å holde varene forsikret.

§ 14 annet ledd fastsetter starttidspunktet når kjøperen etter salgsvilkårene selv må ordne med eventuell forsikring, og altså har status som forsikringstaker. Om forsikringen konkret er tegnet av selgeren, spiller ingen rolle, så lenge det ikke har vært meningen også å dekke selgerens interesse, se nærmere kommentarene til § 9.

Forsikringsforetakets ansvar begynner etter annet ledd å løpe når risikoen går over på kjøperen i henhold til salgsvilkårene. Tidspunktet for risikoens overgang må avgjøres etter den inngåtte salgsvilkårene, bedømt etter det lands rett som kommer til anvendelse. Ved sendekjøp vil risikoen etter norsk rett gå over på kjøperen ved overlevering av varen til fraktføreren, kjøpslovens § 13, jfr. § 7 (2). Bli varene skadet før dette tidspunkt, er kjøperen uten forsikringsdekning, men **kjøper** har på den annen side ingen plikt til å betale for varene.

I spesielle tilfeller vil risikoen gå over på kjøperen før transporten av varene fra selgerens lager er begynt. Dette er f.eks. forholdet hvor varene er solgt «ex works» eller lignende og kjøperen ikke henter dem til avtalt tid, jfr. kjøpslovens § 13 (2). Er risikoen for varene først gått over, begynner **forsikringsforetakets** ansvar å løpe uavhengig av om **foretaket** ville ha vært ansvarlig etter bestemmelsens første ledd eller ikke. Tilsvarende gjelder hvor varer selges fca. eller fob., risikoen for varene vil her gå over på kjøperen ved f.eks. levering på transportørens terminal, noe som i tid vil kunne skje før den forsikrede transport settes i gang. Har selgeren tegnet forsikring som fortsetter å løpe etter at risikoen er gått over på kjøperen, begynner **forsikringsforetakets** ansvar først å løpe når den andre forsikringen opphører.

§ 14 tredje ledd utvider kjøperens dekning i en spesiell situasjon, nemlig hvor **kjøper** i god tro har innløst et konnossement eller annet transportdokument som ikke gir opplysning om manko eller skade. Dekningen omfatter imidlertid bare manko eller skader som er oppstått etter at transporten fra selgerens lager begynte, se henvisningen til første ledd. Kjøpsrettslige mangler som varene hadde uavhengig av transporten faller derfor utenfor. Skaden må også være oppstått på en slik måte at den er erstatningsmessig etter de avtalte forsikringsvilkårene.

§ 15. Forsikringstidens opphør

Forsikringsforetakets ansvar opphører ved det av de nedenfor nevnte tidspunkter som først inntreffer:

1. Når varene er trygt avlesset fra det transportmiddel som bragte dem til mottakerens lager på det oppgitte bestemmelsessted.
2. Hvis varene ikke skal inntas på mottakerens lager på det oppgitte bestemmelsessted, når varene blir utlevert til mottaker eller disponeres av **mottaker** på annen måte.
3. Når transportøren med hjemmel i fraktavtalen har solgt varene for sikredes regning og risikoen har gått over på kjøperen.
4. Kl. **23:59:59** lokal tid den 30. dag etter den dag da lossing av varene ble avsluttet på det oppgitte bestemmelsessted.
5. Kl. **23:59:59** lokal tid den 60. dag etter lossingen av varene fra det **fartøy** som **brakte** dem til avtalt lossehavn.

Bestemmelsen regulerer forsikringstidens slutt. Er det intrådt en situasjon som nevnt i punktene 1 til 5, krever fortsatt dekning en ny forsikringsavtale. Forsikringsdekningen opphører ved det tidspunkt som først inntreffer. Bestemmelsen er imidlertid ikke til hinder for at forsikringsdekningen bortfaller eller suspenderes allerede på et tidligere tidspunkt i medhold av andre bestemmelser i vilkårene. Det er også en forutsetning for at bestemmelsen skal komme til anvendelse at forsikringen omfatter interessen i varene til den som gjør kravet gjeldende, se for så vidt § 9 første ledd annet punktum og kommentarene til denne. Er kjøperens interesse i varene derfor ikke dekket av forsikringen, kan **kjøper** følgelig ikke påberope seg at forsikringen i forhold til selgeren fortsatt er i kraft.

§ 15 nr. 1. Etter bestemmelsen opphører dekningen når varene er «trygt avlesset fra det transportmiddel som brakte dem til mottakerens lager på det oppgitte bestemmelsessted». Dermed oppnås en noe klarere avgrensning; samtidig kan det skadeområde som ikke omfattes av dekningen eventuelt inkluderes gjennom en tilleggsdekning. Det foreligger ikke standard særvilkår for slik tilleggsdekning. Dette området vil f.eks. kunne omfatte truck-kjøring fra losserampe til oppstillingsplass inne på lager, eller perioden etter at trucken har løftet godset ned fra lastebil og kommet i kjøreposisjon.

Slik avgrensningen er foretatt i vilkårene, innebærer den at det for såvidt ikke er kongruens mellom starttidspunkt og sluttidspunkt under forsikringen.

Forsikringsdekningen opphører når varene er "trygt avlesset". Bli en vare skadet under siste fase av selve avlesningen, vil forsikringsdekningen fortsatt være i kraft, og vedkommende skade på godset derfor i prinsippet klart være dekket av forsikringen.

Varene vil ikke være trygt avlesset dersom plasseringen av dem etter avlesning innebærer en nærliggende risiko for senere skader. Det kan her trekkes en parallell til Haag- og Haag-Visby-reglens art. 1 (e), som fastlegger den tidsmessige grensen for det preseptoriske transportansvaret, jfr. sjølovens § 322. I ND 1950 s. 527 SH ble bortfrakter holdt ansvarlig for skader på linoleumsruller. Rullene ble ved lossing plassert liggende på kaien, til tross for at de var påstemplet at de måtte plasseres stående, nettopp for å unngå skader. Se også ND 1961 s. 255 Eidsivating hvor bortfrakter ble holdt ansvarlig for skader på frostømfintlig last som etter lossing ble liggende på kaien i kaldt vær i fem dager. Lagmannsretten uttalte på s. 258 blant annet: «det [er] naturlig å forstå lovbestemmelsen der hen at rederiet har en viss plikt til å sørge for godset på en slik måte at det ikke står i umiddelbar fare for å bli ødelagt etter lossingen.»

Det er «varene» som skal være trygt avlesset. Er en del av vedkommende vareparti avlesset, men står i fare for å pådra seg skade under den videre losseoperasjonen, er forsikringsdekningen følgelig i kraft også for denne del av partiet. Skades på den annen side en del av varepartiet etter at det er plassert på lager, og årsaken ikke kan føres tilbake til lossingen av denne delen eller av resten av varepartiet, faller skaden utenfor forsikringsdekningen, selv om deler av det samlede vareparti ennå ikke er losset. Eksempel

på dette vil være skader som oppstår under flytting av vedkommende del av varepartiet inne på lageret, f.eks. for å gjøre plass for et nytt vareparti.

Ved lossing av bulklaster kan det oppstå særlige problemer. Foregår en kontinuerlig losseoperasjon må forsikringsdekningen for hele partiet være i kraft til alt er losset. Kontaminering av de først lossede deler fra de sist lossede må derfor i prinsippet omfattes av dekningen.

Det er «mottakers lager på det oppgitte bestemmelsessted» som er avgjørende. Ved en enkeltreiseforsikring vil bestemmelsesstedet fremgå av forsikringsbeviset, mens det ved forsendelser under en periodeforsikring må fastlegges i forhold til den underliggende kjøpsavtale. Hva som kan sies å utgjøre «mottakers lager» må avgjøres konkret. Bli varene tatt inn på et transitt- eller tollager, vil forsikringen fortsatt være i kraft, hvis lagringen her bare er ment som rent midlertidig. Benytter på den annen side mottakeren transitt- eller tollageret som eget permanent lager, det hentes f.eks. regelmessig varer fra dette lageret for direkte utsendelse til kunder, må det ansees som mottakerens faktiske lager, med den følge at forsikringen opphører.

Dekker forsikringen bare selgerens interesse, jfr. § 9 første ledd annet punktum, vil forsikringen løpe frem til de tidspunkter som er nevnt i § 15 nr. 1-5, selv om risikoen er gått over på kjøperen på et tidligere tidspunkt. Selgeren vil nemlig fortsatt kunne ha en interesse i varene etter risikoovergangen, se for så vidt annet avsnitt til kommentarene til § 9 første ledd første punktum. At forsikringen først opphører i tråd med reglene i § 15, gir imidlertid ikke i seg selv kjøperen noen rettigheter under forsikringen. **Kjøperens** posisjon under den selger-uttatte forsikringen bestemmes helt ut av bestemmelsene i § 9.

§ 15 nr. 2 regulerer forholdet hvor varene ikke skal inntas på mottakerens lager på bestemmelsesstedet. Dette vil typisk være tilfelle hvor forsikringen bare omfatter en del av den samlede transport. I så fall opphører **forsikringsforetakets** ansvar når varene blir utlevert til mottakeren eller til noen som tar imot dem på **mottakers** vegne, f.eks. en speditør eller en «on-carrier». Med utlevering likestiller bestemmelsen at varene «disponeres» av mottakeren «på annen måte».

§ 15 nr. 3. Etter nr. 3 opphører dekningen hvor transportøren foretar et salg av varene for sikredes regning, og risikoen for varene har gått over på kjøperen. Det er en forutsetning for denne opphørsregelen at salget er hjemlet i fraktavtalen, noe som vil være aktuelt ved mislighold av fraktavtalen, f.eks. manglende fraktbetaling.

Skjæringspunktet for opphør av dekningen er det tidspunkt hvor risikoen for de solgte varer har gått over på kjøperen. Når risikoens overgang er valgt som skjæringspunkt, skyldes det at man derved oppnår en vesentlig klarere avgrensning enn ved de tidligere kriteriene. I tillegg kommer at ved en eventuell opplegning av varene vil det kunne knytte seg usikkerhet

til om varene faktisk vil bli solgt til en tredjeperson, eller om de senere likevel vil bli utlevert sikrede. Det er naturlig at forsikringen dekker sikredes risiko også i denne periode.

§ 15 nr. 4. Hvis ikke mottakeren eller noen på **mottakerens** vegne melder seg på bestemmelsesstedet, opphører dekningen etter nr. 4 den 30. dag klokken **23:59:59** lokal tid etter den dag at lossingen ble avsluttet.

§ 15 nr. 5 er en særregel for det tilfelle at varene transporteres med **fartøy**. Her opphører forsikringsdekningen klokken **23:59:59** lokal tid den 60. dag etter den dag da lossingen ble avsluttet. Det er en forutsetning for opphør etter denne bestemmelsen at lossing er skjedd i avtalt lossehavn. Skjer lossingen i en annen havn enn avtalt lossehavn, vil dekningen etter denne bestemmelsen følgelig bestå. Siktemålet med bestemmelsen er å unnta lange ettertransporter fra dekningen, fordi man her har liten eller ingen kontroll med hvordan transporten skjer eller hvor lang tid den tar.

§ 16. Midlertidig opphør av forsikringen

Forsikringen trer ut av kraft når varene blir oppholdt på ett sted i mer enn 15 dager på grunn av sikredes forhold. Forsikringen gjeninntre fra det øyeblikk det settes i verk fysiske tiltak for å igangsette eller gjenoppta transporten.

Blir varene oppholdt underveis i mer enn tre måneder på ett enkelt sted, trer forsikringen ut av kraft i den overskytende oppholdstid, med mindre oppholdet skyldes:

- 1. Erstatningsmessig skade, tyveri eller sjørøveri.*
- 2. Skade på andre varer som føres med transportmidlet.*
- 3. At et transportmiddel som varene er innlastet i har vært utsatt for havari, er forsvunnet eller forlatt.*
- 4. At havner eller transportveier er blitt ødelagt eller sperret.*

Etter som det er snakk om suspensjon av forsikringen i visse situasjoner, må den sees i sammenheng med den preseptoriske bestemmelsen i FAL § 4-6, som regulerer **forsikringsforetakets** adgang til å ta forbehold om helt eller delvis ansvarsfritak som følge av endring av risikoen i forsikringstiden. Slikt forbehold kan tas hvor et bestemt angitt forhold av vesentlig betydning for risikoen endres. Et slikt forbehold kan likevel ikke gjøres gjeldende dersom sikrede verken visste eller burde vite at forholdet ble endret, eller dersom forsikringstilfellet ikke skyldes det endrede forhold. Ved forsikring av innenlands transporter må disse vilkårene være oppfylt før selskapet kan påberope seg suspensjonsregelen.

Bakgrunnen for suspensjonsregelen er at et opphold i transporten av varene vil representere en fareendring. Riktignok kan skaderisikoen under et slikt opphold ofte være mindre enn under selve transporten, særlig hvor varene ligger betryggende lagret, men dette behøver langt fra alltid å være tilfellet. De politiske forhold kan f.eks. endre seg, og man kan også risikere at transporten må utføres til en annen årstid enn forutsatt. Opphold vil også kunne medføre økt fare for tyveri, håndteringskader o.l.

Suspensjon av dekningen vil skje uten hensyn til om varene har vært utlosset eller om transportmidlet blir oppholdt sammen med varene.

Selv om det ikke er sagt uttrykkelig i bestemmelsen, må den sammenholdes med løsningene i § 15. Er derfor forsikringen i suspensjonstiden endelig opphørt etter reglene i § 15, trer naturligvis ikke forsikringen i kraft igjen når suspensjonsgrunnen opphører.

§ 16 første ledd. Etter første ledd suspenderes dekningen hvor det skjer opphold underveis på mer enn 15 dager som følge av sikredes forhold. Kravet i FAL § 4-6 annet punktum om sikredes kunnskap vil dermed vanskelig representere noe problem her. Oppholdet kan tilregnes sikrede hvor **sikrede** f.eks. har forsømt å ordne med videretransport eller hvor oppholdet skyldes sikredes pengemangel. Bestemmelsen vil også komme til anvendelse hvor **sikrede** lar varene ligge på toll- eller transittlager på bestemmelsesstedet før **sikrede** overfører dem til eget lager, jfr. kommentaren til § 15 nr. 2. Det er «sikredes» forhold som er relevant i denne sammenheng, men sikrede vil måtte identifiseres med andre etter identifikasjonsregelen i vilkårene § 10.

Det følger av FAL § 4-6 annet punktum at **forsikringsforetaket** ved innenlands transporter bare kan påberope seg at dekningen er suspendert hvor det er årsakssammenheng mellom oppholdet og forsikringstilfellet. Normalt vil det imidlertid være grunn til å regne med at det er oppholdet som fører til skaden, slik at nødvendig årsakssammenheng vil foreligge.

Dekningen suspenderes bare hvor det skjer ett opphold på mer enn 15 dager. Skjer det flere kortere opphold av samme art, skal det ikke tas hensyn til disse, selv om de i sum overstiger 15 dagers fristen.

Har dekningen vært suspendert etter første pkt., gjeninntreer dekningen fra det øyeblikk det settes i verk fysiske tiltak for å gjenoppta transporten. Slike tiltak vil kunne være overføring fra lager til kai, innlasting i nytt transportmiddel eller lignende. Forsikringen vil dermed gjelde for slike operasjoner.

§ 16 annet ledd. Etter annet ledd suspenderes dekningen hvor varene blir oppholdt underveis på samme sted i mer enn tre måneder.

Det er etter bestemmelsen uten betydning om oppholdet kan tilregnes sikrede. Ettersom dekningen først suspenderes etter et tre måneders opphold, vil nok sikrede normalt være klar over oppholdet. Kravet om sikredes kunnskap etter den preseptoriske bestemmelsen i FAL § 4-6 vil da som hovedregel være oppfylt. Sikrede vil i en slik situasjon ha muligheten til å ta kontakt med selskapet for å eventuelt å tegne særskilt forsikring for varene for det videre opphold.

Når det gjelder årsakskravet vises det til kommentaren til første ledd.

Selv om oppholdet varer utover tre måneder, blir det ikke snakk om suspensjon når oppholdet skyldes de kvalifiserte årsaker som angitt i annet ledd nr. 1 til 4.

§ 16 annet ledd nr. 1. Ved opphold som skyldes en erstatningsmessig skade, tyveri eller sjørøveri vil dekningen ikke bli suspendert.

§ 16 annet ledd nr. 2. Tilsvarende gjelder ved skade på andre varer som transporteres med det samme transportmiddel. Det er ikke noe krav om at de andre varene omfattes av denne eller av en annen forsikring.

§ 16 annet ledd nr. 3. Suspensjon skal heller ikke skje om det transportmiddel varene er innlastet i, har vært utsatt for havari, er forsvunnet eller forlatt. At transportmidlet skal ha vært utsatt for et havari, innebærer ikke at det må ha fått en skade som omfattes av noen forsikring, eller i det hele tatt ha blitt skadet. Men det må ha skjedd en uforutsett begivenhet som har karakter av «havari» i ordets tradisjonelle betydning, f.eks. for **fartøys** vedkommende at det har gått på grunn og står fast. Skal unntaket komme til anvendelse kreves det at varene var ombord i transportmidlet da dette havarerte, forsvant eller ble forlatt. Dekningen vil følgelig bli suspendert dersom det transportmiddel varene skal lastes ombord i lider havari på vei til lastestedet, med den følge at varene får et opphold på lastestedet på mer enn tre måneder.

§ 16 annet ledd nr. 4. Skyldes oppholdet at havner eller transportveier er ødelagt eller sperret, skjer det heller ikke suspensjon. Uttrykket «havner eller transportveier» omfatter også jernbanelinjer og -stasjoner, flyplasser og spedisjonsterminaler. Uttrykket «sperret» vil først og fremst dekke fysiske sperringer, stengsler eller andre fysiske hindringer som gjør at transporten ikke kommer gjennom, herunder også hindringer som følge av værforhold, snø eller is. Men en havn eller en transportvei vil også måtte ansees som sperret hvor en transport til eller gjennom et område vil være i strid med en vedtatt handelsboikott av en stat. Også blokader og lignende aksjoner vil i prinsippet omfattes av bestemmelsen; her vil imidlertid dekningsunntakene i § 18 kunne komme begrensende inn.

Kapittel 6. Unntatte farer - Samvirke mellom flere farer

§ 17. Dekkslast

Er varene forsikret som dekkslast og ført på dekk, svarer **forsikringsforetaket** ikke for:

1. Tap som følge av nedbør eller overvann.
2. Tap som skyldes smuss eller gnister som ikke forårsaker brann.
3. Tap som følge av at last forskyver seg under gange, med mindre tapet skyldes at de forsikrede varer går overbord.
4. Tap som følge av sammenblanding med eller utlekking fra den øvrige last.

Tap som nevnt i første ledd erstattes likevel hvis det skyldes brann eller eksplosjon, eller at **fartøyet** har støtt mot fast eller flytende gjenstand.

Blir varer som er forsikret som romslast ført på dekk, og forsikringstakeren kjente eller burde kjenne til dette, gjelder første og annet ledd tilsvarende.

Er varer transportert i lukket container, ansees de som romslast uten hensyn til om vedkommende container føres på dekk eller ikke.

Bestemmelsen begrenser **forsikringsforetakets** ansvar for varer som føres som dekkslast på **fartøy**. Bestemmelsens bakgrunn er at **forsikringsforetaket** ikke uten særskilt avtale skal være ansvarlig for de særlige farer som følger med at varer transporteres på dekk.

§ 17 første ledd nr. 1. Dekkslast vil være særlig utsatt for vannskader som følge av lastens plassering ombord på fartøyet. Etter første ledd nr. 1 svarer **forsikringsforetaket** ikke for skader på lasten som følge av nedbør eller overvann. Unntaket omfatter også slagskader på lasten som følge av overvann. Vannskader som følge av at varene går overbord vil på den annen side ikke omfattes av unntaket.

§ 17 første ledd nr. 2. Bestemmelsens første ledd nr. 2 unntar fra dekningen skader som følge av smuss eller gnister som ikke forårsaker brann. Skader som skyldes «smuss» er ved dekkslast helt generelt unntatt. Dette skyldes den særlige risiko for forurensning som dekkslast er utsatt for, f.eks. som følge av sot eller forurenset nedbør.

Forsikringsforetaket svarer heller ikke for tap som følge av gnister som ikke forårsaker brann. Unntaket var tidligere særlig aktuelt hvor glødende kullpartikler falt ned på lasten og sved hull eller merker. Det er imidlertid bare gnistskader som sådan som er unntatt fra **foretakets** dekning. Fører derfor gnistene til brann, vil brannskadene være dekket. Med brann i denne sammenheng må forstås at lasten har brent med åpen flamme.

§ 17 første ledd nr. 3. Dekkslast vil ofte være mer utsatt for skader enn romslast, ved at den ikke kan stues eller sikres på samme måte. Plasseringen på dekk vil også innebære at last og surringer vil måtte tåle større belastninger som følge av **fartøys** bevegelser. Etter nr. 3 er derfor tap som skyldes at last forskyver seg under gange unntatt fra **forsikringsforetakets** ansvar. Fordi vedkommende skader må være oppstått «under gange», vil støtskader under håndtering, innlasting eller utlossing ikke omfattes av unntaket.

Unntaket dekker både skader på den forsikrede last når den forskyver seg, og støtskader m.v. ved at annen last forskyver seg og rammer den forsikrede lasten. Unntaket kommer ikke til anvendelse dersom tapet skyldes at de forsikrede varer går overbord.

§ 17 første ledd nr. 4. Også risikoen for at det skal bli slått hull på tønner, fat eller lignende, eller for at sekker skal revne, er større for dekkslast enn for romslastens vedkommende. Etter nr. 4 svarer **forsikringsforetaket** derfor ikke for tap som følge av sammenblanding med eller utlekking fra den øvrige last. Typiske skader kan være tilgrising av emballasje, men også rustskader på jernplater fordi det kommer salt eller kunstgjødsl på dem vil være unntatt. Unntaket er ikke begrenset til skader som skjer «under gange», og vil derfor også dekke skader på dekkslast som følge av utlekking fra eller sammenblanding med andre varer

under lasting eller lossing. Det er i denne forbindelse uten betydning om de varer som lastes eller losses skal transporteres som dekkslast eller romslast.

§ 17 annet ledd. Skyldes tap som nevnt i første ledd brann eller eksplosjon, eller at **fartøyet** har støtt mot fast eller flytende gjenstand, kommer unntaket ikke til anvendelse. Tap som skyldes typiske transportulykker er således dekket også ved dekkslast.

§ 17 tredje ledd. Unntaksbestemmelsen i første ledd kommer heller ikke til anvendelse hvor lasten er forsikret som romslast, men er ført som dekkslast uten at forsikringstaker kjente eller burde kjenne til dette. Det er en forutsetning at forsikringstaker er i aktsom god tro med hensyn til om lasten blir ført som dekkslast eller ikke. Ved vurderingen av forsikringstakers forhold må det sees hen til hva som er vanlig lastemåte i vedkommende fart og fraktavtalens bestemmelser om adgang til dekkslasting.

§ 17 fjerde ledd. Det følger av bestemmelsens fjerde ledd at varer som transporteres i lukket container er å anse som romslast uten hensyn til om containeren føres på dekk eller ikke. Lastbærer med kapell, presenning eller lignende regnes ikke som lukket container.

§ 18. Unntatte farer

Forsikringen omfatter ikke tap som skyldes:

1. Varenes egenskaper eller deres tilstand ved forsikringstidens begynnelse.
2. Normalt svinn.
3. Protestaksjoner, opptøyer, streik, lockout, sabotasje, terrorhandlinger o.l., med mindre det foreligger særlig avtale om dekning.
4. At varene er bestemt for et ulovlig formål, er fremstilt gjennom ulovlig virksomhet eller ved ulovlige metoder. Ulovligheten bedømmes etter de regler som ved forsikringstidens begynnelse gjaldt i eksportlandet, importlandet eller et annet land som sikrede måtte regne med at varene skulle passere.
5. Forsinkelse, med mindre det dreier seg om videreutvikling av erstatningsmessig skade under videretransport, eller det foreligger særlig avtale om dekning.
6. Krig eller krigslignende forhold, med mindre det foreligger særlig avtale om dekning.
7. Inngrep mot varene som foretas av statsmakt.
8. Oppbringelse, konfiskasjon, rekvisisjon og andre lignende inngrep mot transportmidlet, iverksatt av statsmakt.
9. Hindring av transportvirksomheten, iverksatt av statsmakt.
10. Frigjøring av atomenergi.
11. Kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen.
12. Cyber risiko.
13. Smittsom sykdom.
14. Sanksjoner.

I Vilkårenes Versjon 2022 er nye fareunntak tatt inn i nr. 12 «Cyber risiko», nr. 13 «Smittsom sykdom» og nr. 14 «Sanksjoner».

Bestemmelsen angir hvilke farer som forsikringen ikke dekker.

§ 18 nr. 1. Etter nærværende bestemmelse dekkes ikke tap som skyldes «varenes egenskaper» eller «tilstand». Uttrykket «varenes egenskaper» tar sikte på de typiske trekk som kjennetegner alle varer av samme slag - at de er utsatt for selvantennelse, forråtnelse, muggdannelse etc. Med «varenes tilstand» menes spesielle forhold ved disse varene, f.eks. som følge av feil ved produksjonen eller påkjenninger som varene har vært utsatt for før forsikringstidens begynnelse.

At tapet skyldes «varenes egenskaper eller deres tilstand ved forsikringstidens begynnelse», må forstås slik at disse egenskaper eller denne tilstand var slik at skade ville ha inntrådt selv under en i alle henseender normal transport, jfr. den tilsvarende regel om «inherent vice» i befraktningsretten. Dette innebærer at dersom f.eks. sement størkner som følge av at den blir utsatt for inntrengende sjøvann, vil dette være et tap som dekkes av forsikringen, såfremt skaden skyldes en kollisjon eller lignende. Størkner sementen som følge av luftfuktigheten, vil tapet derimot ikke være dekket. Kan skaden føres tilbake til forsømmelse fra transportørens side etter at transporten er påbegynt, vil unntaket heller ikke få anvendelse. Det er med andre ord varenes tilstand ved «forsikringstidens begynnelse» som er avgjørende.

Begrensningen er objektiv, og virker uten hensyn til om man i det konkrete tilfelle hadde kjennskap til de egenskaper ved varene som ga seg utslag i skade eller ikke. Begrensningen omfatter bare skade på den del av varene som har den egenskap som gir seg utslag i skaden. Skade på andre varer må erstattes, selv om de er forsikret under samme polise. Her kan det imidlertid oppstå vanskelige grensetilfelle hvor enkelte deler av en homogen last er skadet, og dette får virkninger på andre deler av samme parti. Dersom det f.eks. påvises slik skade på 10 % av en last med poteter, vil disse 10 % ikke være dekket under forsikringen. Derimot vil skaden disse potetene påfører den øvrige delen av lasten i prinsippet være dekket under forsikringen, enten skaden påføres samme last eller annen last under samme polise.

Vilkårenes § 20 inneholder en generell bestemmelse som regulerer forholdet når det foreligger samvirke mellom flere farer. I henhold til § 20 skal det foretas en forholdsmessig fordeling av tapet over de enkelte farer etter den innflytelse hver av dem antas å ha øvet på tapets inntreden og omfang. **Forsikringsforetaket** svarer bare for den del av tapet som kan henføres til de farer som forsikringen omfatter. Anvendt på nærværende bestemmelse er det bare de egenskaper ved varene som kunne ventes å forårsake skade selv under en helt normal transport, som er å anse som farer som ikke omfattes av forsikringen.

Den risiko som her er nevnt kan ikke avdekkes som særvilkår.

Det er **forsikringsforetaket** som har bevisbyrden for at det ville ha oppstått skader også under en normal transport.

§ 18 nr. 2. «Svinn» omfatter alle de måter en ordinær manko kan oppstå på under en transport, det være seg ved fordampning, utlekking, vekttap o.l. I nærværende nummer er

det tidligere uttrykket «sedvanlig» erstattet med begrepet «normalt». Endringen er først og fremst av språklig art, og innebærer ingen endring av bestemmelsens meningsinnhold. Hva som er å anse som normalt svinn må vurderes konkret under hensyn til varenes og transportens art. Ved avgjørelsen vil det være naturlig å støtte seg til etablerte bransjeoppfatninger.

Reglene om fradrag for svinn vil komme til anvendelse også hvor **forsikringsforetaket** av andre grunner er ansvarlig for manko eller totaltap. I praksis vil **foretaket** som regel ha utarbeidet et standardisert fradrag for den enkelte varegruppe.

§ 18 nr. 3. Bestemmelsen unntar fra dekningen skader og tap påført varene som følge av de nevnte aksjonstyper.

Unntaket for «protestaksjoner» vil omfatte enhver aksjon som faktisk forhindrer gjennomføringen av transporten. Det er irrelevant om vedkommende protestaksjon tar sikte på nettopp å ramme den forsikrede transport, f.eks. transport av norsk fisk til kontinentet, eller om den har et annet formål. Det avgjørende er at aksjonen har hindret at transporten blir gjennomført på forutsatt måte og til forutsatt tid.

Begrepet «opptøyer» omfatter gateuro eller voldsomheter rettet mot landets offisielle myndigheter. «Sabotasje» og «terrorhandlinger» dekker hverandre langt på vei, men terrorhandlinger ble likevel tilføyd i Vilkārenes versjon 2004 for å gjøre det helt klart at terrorangrep tilsvarende dem som rammet USA 11. september 2001 ville være unntatt fra dekningen dersom de rammet varer under transport. Begrepene omfatter i første rekke forsettlig ødeleggelse av gjenstander, utført med et politisk, sosialt eller lignende siktemål, f.eks. i forbindelse med en arbeidskonflikt. Handlingene behøver ikke å være direkte rettet mot forsikringsgjenstanden.

Begrensningen av dekningen i pkt. 3 reiser enkelte vanskelige årsaksproblemer. En streik eller en lignende aksjon vil ofte kunne føre til at transporten av varene blir forsinket. **Forsikringsforetaket** kan imidlertid ikke fralegge seg ansvaret helt eller delvis bare med den begrunnelse at aksjonen har forlenget det tidsrom hvor varene utsettes for ordinære farer. Det må være en viss funksjonell sammenheng mellom tapet og den aksjon som pågår. Hvis varene blir stjålet eller skadet mens de ligger lagret på ordinær måte i en mellomhavn under en streik blant **sjøfolk**, vil **forsikringsforetaket** derfor være ansvarlig for tapet. Er tyveriet på den annen side muliggjort ved en streik blant havnearbeidere eller vaktmannskaper, går selskapet fri. I grensetilfeller vil det for øvrig kunne være aktuelt å la regelen i § 20 om samvirkende årsaker komme til anvendelse.

De farer som unntas i henhold til dette nummer kan dekkes på Særvilkår for streik, sabotasje, terrorhandlinger o.l. Nevnte særvilkår omfatter likevel ikke tap som følge av forsinkelse. Forsinkelse er også unntatt i § 18 nr. 5. Riktignok kan tap som følge av forsinkelse dekkes ved særavtale, jfr. Særvilkår for totaltap som følge av forsinkelse, men

dette særvilkåret unntar forsinkelse som skyldes protestaksjoner o.l. Full dekning på dette punkt kan forsikringstaker derfor ikke oppnå, selv om sistnevnte særvilkår inkluderes i forsikringen.

§ 18 nr. 4. Regelen i nr. 4 rammer visse typer av rettsstridige foretagender. Bestemmelsen er objektiv i den forstand at det er uten betydning om sikrede kjente til det ulovlige formål eller varens ulovlige karakter.

Et ulovlig forhold kan øke faren for havari, f.eks. ved at transportmidlet blir dirigert utenfor de ordinære transportveier, eller ved at varene må fraktes med annen emballasje enn man ellers ville ha gjort. Sikrede er ikke dekket mot tap som følge av slike omstendigheter.

Hvorvidt et forhold er ulovlig eller ikke, bedømmes etter de regler som gjelder ved forsikringstidens begynnelse i eksportlandet, det eller de land som varene transporteres igjennom, eller i importlandet.

Varer under transport omfattes av det lands lovgivning hvor varene til enhver tid befinner seg. Transporteres varene gjennom flere land, vil dermed et forhold kunne være ulovlig i relasjon til det ene lands lovgivning, mens det vil være lovlig i forhold til et annet. Det følger av bestemmelsen at om varene først er ulovlige i ett land, vil sikrede ikke ha krav på dekning under forsikringen for tap som måtte oppstå som følge av dette. Er således varer bestemt for import til Norge ulovlige etter eksportlandets rett, men ikke etter norsk rett, kan den norske kjøper ikke kreve erstatning for skader og annet tap som skyldes at man har søkt å omgå eksportlandets rett. Det er likevel grunn til å presisere at unntaket bare gjelder for skade som påføres varene som følge av det ulovlige forhold, og at det ulovlige forhold må referere seg til et land som sikrede hadde grunn til å tro at varene skulle passere.

Også når det gjelder unntaket for ulovlig fremstilling, må lovligheten bedømmes i forhold til alle land varene måtte passere gjennom. Er varen fremstilt gjennom lovlig virksomhet i eksportlandet, mens tilsvarende virksomhet er ulovlig i importlandet eller i et transittland, er skade som følge av den ulovlige virksomhet derfor ikke dekket. Barnearbeid kan her være, et eksempel. Det er likevel en forutsetning at det foreligger årsakssammenheng mellom de ulovlige metodene varene er fremstilt på og det foreliggende tap.

Uttrykket «fremstilt gjennom ulovlig virksomhet» må oppfattes så vidt at det også omfatter fiske i strid med kyststatens fiskerilovgivning. Blir derfor fisken beslaglagt som følge av slikt fiske, dekkes tapet ikke av forsikringen.

§ 18 nr. 5 unntar helt generelt tap som skyldes forsinkelse. At **forsikringsforetaket** ikke svarer for tap som følge av forsinkelse svarer også til løsningen etter de engelske vilkår, jfr. Institute Cargo Clauses (ICC) 4.5.

Unntaket for tap som skyldes forsinkelse kommer til anvendelse uansett hva som er årsak til forsinkelsen. Transporten kan f.eks. bli forsinket fordi sikrede eller transportøren velger en annen transportrute enn de pleier. Blir transporten forsinket på grunn av omveien og varene av den grunn påføres skade, f.eks. ved at ferskvarer bederves, vil sikrede ikke ha krav på dekning. Forsinkelsen kan også være relatert til en underliggende salgskontrakt. Blir kjøpet hevet som følge av forsinket levering, og varene blir liggende i påvente av videresalg, vil det tap som derved oppstår ikke være dekket av forsikringen.

Det er uten betydning om sikrede kan bebreides for forsinkelsen eller ikke. Blir derfor transporten forsinket fordi det ikke er plass på fergen som lastebilen skulle gått med, og man må vente til neste avgang dagen etter, er **forsikringsforetaket** fri for ansvar for eventuelle skader eller tap som skyldes forsinkelsen.

Det er et vilkår for å anvende bestemmelsen at det foreligger årsakssammenheng mellom forsinkelsen og tapet. Fordi dette årsakskravet kan skape problemer hvor det er snakk om en erstatningsmessig skade som utvikler seg videre som følge av en forsinkelse, fastslår bestemmelsen uttrykkelig at unntaket eller samvirkeregelen i § 20 ikke skal anvendes dersom en erstatningsmessig skade videreutvikler seg under den videre transport.

Forsinkelse kan også ha som konsekvens at forsikringen suspenderes, jfr. § 16, som fastslår at om en forsinkelse på grunn av sikredes forhold varer i mer enn 15 dager, blir forsikringen suspendert.

Skade som følge av forsinkelse kan dekkes ved særavtale, jfr. særvilkår for totaltap som følge av forsinkelse. Dette særvilkåret dekker likevel ikke tap som følge av forsinkelse, såfremt forsinkelsen er forårsaket av protestaksjoner, opptøyer, streik o.l. Særskilt dekning av tap som følge av protestaksjoner, streik o.l. i særvilkår for streik, sabotasje, terrorhandlinger o.l. - dekker heller ikke tap som følge av forsinkelse forårsaket av slike aksjoner.

§ 18 nr. 6. Tap som skyldes krig eller krigslignende forhold er unntatt i nr. 6. Krig kan defineres som organisert maktanvendelse med våpen, mellom stater eller mellom stater og grupper som pretenderer å ha eller ville oppnå statsmyndighet. Eksempler på krig vil være konfliktene mellom Iran - Irak og Irak - FN. Borgerkrig vil måtte sidestilles med krig i tilfeller hvor det foreligger væpnet konflikt mellom fraksjoner innen en og samme nasjon, enten som ledd i en løsrivelsesprosess, eller med sikte på å overta statsadministrasjonen. Eksempler på borgerkrig vil være situasjonen i det tidligere Jugoslavia, og konfliktene i Angola, Eritrea og Sudan. Alle tiltak som de krigførende parter treffer, og som kan medføre skader på eller tap av de forsikrede varene, vil være omfattet av unntaket.

I praksis kan det ofte være vanskelig å fastslå om det faktisk foreligger krig eller ikke. Villkårene bruker derfor også uttrykket «krigslignende forhold» for å antyde at det avgjørende ikke er om det foreligger et krigsutbrudd eller ikke, men om det er iverksatt krigslignende foranstaltninger fra en stat. Krigslignende eller borgerkrigslignende forhold vil

derfor foreligge i situasjoner hvor en konflikt gradvis bygger seg opp til ordinær krig eller borgerkrig, og partene gjør forberedelser under henvisning til denne krigs- eller borgerkrigsfaren. Det innføres portforbud, grensene stenges og den militære beredskap økes. Krigslignende forhold vil også foreligge når det skjer kamphandlinger, men hvor det ennå er for løst organisert til at man vil tale om en regulær krig. Enkeltstående militære aksjoner fra en stat rettet mot en annen stat vil dermed kunne omfattes av unntaket for «krigslignende forhold».

Utenfor begrepet «krig eller krigslignende forhold» faller generalstreik, opptøyer og massedemonstrasjoner. Dette er forhold som reguleres i nr. 3 ovenfor. Militær- og marineøvelser i fredstid er på den annen side uttrykkelig unntatt fra nærværende fareunntak; tap som oppstår under slik virksomhet vil dermed være dekket. Grensetrekningen mot «krigslignende forhold» kan i visse situasjoner skape problemer.

Ved tvil om hvilke situasjoner begrepene krig og krigslignende forhold omfatter, vil det som regel stilles mindre krav til «krigssituasjonen» dersom skaden er oppstått som følge av våpenbruk, enn om det for eksempel er tale om skade som følge av voldsbruk av mer kriminell karakter.

Er tapet oppstått som følge av myndighetsinngrep under krig eller krigslignende forhold, vil det avgjørende være hvilken nærhet inngrepet har til den foreliggende situasjonen. Et sentralt avveiningskriterium vil være hvorvidt inngrepet tar sikte på å skjerpe landets krigsberedskap i en akutt indre eller ytre krisesituasjon eller ikke. Har myndighetsinngrepet ikke tilstrekkelig nærhet til en foreliggende krisesituasjon, rammes inngrepet ikke av dette nummer. Forholdet kan likevel falle utenfor forsikringens dekningsfelt etter nr. 7 eller 8.

Avgrensningen av fareunntakene etter dette nummer kan i praksis vise seg vanskelig. Ved tegning av enkeltreiseforsikringer vil det imidlertid ved tegningen kunne tas stilling til om situasjonen i de områder transporten berører, er av en slik art at krigsunntaket må antas å ville komme til anvendelse. Blir forsikring først tegnet, må **forsikringsforetaket** derfor normalt være bundet av den oppfatningen av situasjonen som man da bygget på, med mindre forholdene senere blir vesentlig endret. Ved periodeforsikringer vil avgrensningen volde større vansker; her må man i tvilstilfelle foreta en konkret vurdering hvor momenter som konfliktens intensitet og omfang vil være sentrale.

Forsikring for tap forårsaket av krigsfare, herunder borgerkrig, vil delvis kunne dekkes på egne særvilkår for krigsforsikring.

§ 18 nr. 7 unntar tap som skyldes «inngrep mot varene som foretas av statsmakt». I tillegg til å dekke rekvisisjon eller beslagleggelse, omfatter begrepet «inngrep» også midlertidig tilbakeholdelse av varene for kontroll eller lignende.

Det kan undertiden være vanskelig å avgjøre om en skade skyldes et inngrep mot varene fra det offentlige side, eller om det har andre årsaker. Et «inngrep» er en myndighetsakt, og det er i første rekke de tap som har funksjonell sammenheng med myndighetsutøvelsen som er unntatt. Skadegjørende handlinger fra offentlige tjenestepersoner må derfor dekkes. Påfører derfor tollfunksjonæren varene skade under tollbehandlingen, svarer **forsikringsforetaket** for skaden. Dreier det seg om en bevisst ødeleggelse av varene på offentlig initiativ, vil man som regel stå overfor et «inngrep», som f.eks. hvor et parti landbruksprodukter blir påbudt tilintetgjort fordi de er befengt med skadeinsekter. Skyldes påbudet en skade som **foretaket** svarer for, blir stillingen likevel en annen. Er f.eks. næringsmidler blitt vannskadet, og helsemyndighetene krever dem ødelagt fordi vannskaden kan ha ført til utvikling av farlige mikrober, må **forsikringsforetaket** dekke totaltapet.

§ 18 nr. 8. Etter nr. 8 unntas tap som følge av visse inngrep fra statsmakt mot transportmidlet. Det må dreie seg om inngrep av mer alvorlig art, enten slike som uttrykkelig er oppregnet eller inngrep som kan likestilles med slike. Tap som følge av mindre omfattende inngrep mot transportmidlet må **forsikringsforetaket** dekke, med mindre krigsfare-unntaket i nr. 6 kommer til anvendelse.

«Oppbringelse» vil foreligge hvor transportmidlet, f.eks. **fartøyet**, blir stanset etter ordre av et krigsskip eller en annen representant for vedkommende statsmakt, og eventuelt holdt tilbake i kortere eller lengre tid. Det er normalt forutsetningen at stansningen eller tilbakeholdelsen blir tvunget frem ved bruk av fysisk makt eller ved trussel om bruk av slik makt. Uttrykket må imidlertid også dekke at **fartøyet** gjør et «frivillig» anløp i en visitasjonshavn som alternativ til en tvungen og urealistisk kontrollordning. Motivet for oppbringelsen er likegyldig, men den kan f.eks. bli foretatt under påskudd av eller etter et brudd på landets tollovgivning, fiskerilovgivning eller lignende. «Konfiskasjon» innebærer en vederlagsfri tilegnelse av transportmidlet. «Rekvisisjon» innebærer at offentlige myndigheter tilegner seg transportmidlet, men mot å erstatte eieren det tap **eieren** påføres i denne forbindelse.

Oppregningen i bestemmelsen er ikke uttømmende. Det kan tenkes andre typer inngrep der det gjøres endringer i eiendomsretten eller bruksretten til transportmidlet. Prisedømmelse er et eksempel; her tilegner en krigførende part seg **fartøyet** uten vederlag under henvisning til folkerettslige regler eller landets interne rett.

§ 18 nr. 9. Etter dette nummer unntas tap som skyldes hindring av transportvirksomheten iverksatt av statsmakt. Det stilles ingen særskilte krav til hindringens art eller omfang, utover at transportvirksomheten som sådan skal hindres. Eksempler på situasjoner som vil være omfattet av denne bestemmelsen vil være stenging av Suez-kanalen eller Panamakanalen.

§ 18 nr. 10. Etter nr. 10 unntas tap som skyldes frigjøring av atomenergi. Dekningsunntaket gjelder uavhengig av hvordan frigjøringen av atomenergi har skjedd. Om frigjøringen skjer fra sivil eller militær virksomhet er også uten betydning. Bestemmelsen i § 20 om samvirkende

årsaker kommer ikke til anvendelse hvor atomenergi har medvirket til tapet. I disse tilfellene ansees tapet forårsaket av atomfaren i sin helhet.

§ 18 nr. 11. Unntaket for tap som skyldes kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen ble tilføyd i 2004, som følge av at det ikke lenger var mulig å oppnå reassuransedekning for slike farer. Bakgrunnen for dette var frykten for at terrorister skulle ta i bruk slike våpen. Fareunntaket er imidlertid generelt formet. Det spiller derfor ingen rolle **hvem** som har hånd om våpnene. Det kan være en stats krigsmakt som ledd i en krigshandling eller en misfornøyd ansatt som hevner seg på sin arbeidsgiver. Fareunntaket gjelder bare dersom det dreier seg om våpen. Tap som følge av utslipp av kjemiske eller biologiske substanser fra f.eks. en fabrikk eller et laboratorium ved brann eller jordskjelv faller derfor utenfor. På den annen side er det ikke nødvendig at vedkommende våpen i det konkrete tilfellet er benyttet som våpen. Blir derfor et lager med slike våpen rammet av brann eller jordskjelv med den følge at noen av våpnene sprekker og substansene siver ut, vil tap som følge av innvirkning av disse substansene rammes av fareunntaket.

På samme måte som ved frigjøring av atomenergi (§ 18 nr. 10), kommer bestemmelsen i § 20 om samvirkende årsaker ikke til anvendelse hvor slike våpen har medvirket til tapet. I disse tilfellene ansees tapet forårsaket av våpenet i sin helhet. Slikt tap kan for øvrig heller ikke dekkes ved å tegne tilleggsdekning for sabotasje m.m. (§ 18 nr. 3) eller krigsfare (§ 18 nr. 6).

§ 18 nr. 12. Unntaket for tap som skyldes cyber risiko ble tilføyd i 2022. Forsikringen skal ikke dekke tap, skade, ansvar eller kostnader direkte eller indirekte forårsaket av, eller medvirket til, eller oppstått ved bruk eller drift av datamaskiner, datasystemer, datamaskinprogramvare, ondsinnet kode, datavirus, dataprosesser eller andre elektroniske systemer o.l. hvor bruken eller driften har som mål å påføre skade.

§ 18 nr. 13. Unntaket for tap som skyldes smittsom sykdom ble tilføyd i 2022. Med smittsom sykdom menes enhver sykdom, kjent eller ikke kjent, som kan bli videreført via en substans eller agens fra en organisme til en annen hvor:

- a) Substansen eller agensen inkluderer, men er ikke begrenset til, et virus, bakterie, parasitt eller annen organisme eller enhver variasjon eller mutasjon av det førnevnte, om dette anses levende eller ikke levende, og
- b) Overføringsmetoden, om direkte eller indirekte, inkluderer, men er ikke begrenset til, menneskelig berøring eller kontakt, luftoverføring, overføring via kroppsvæske, overføring til eller fra eller via enhver gjenstand eller overflate eller væske eller gass, og
- c) Sykdommen, substansen eller agensen kan, alene eller sammen med andre komorbiditeter, tilstander, genetiske mottakeligheter, eller med det menneskelige immunforsvaret, forårsake død, sykdom eller kroppsskade eller midlertidig eller permanent påvirke menneskelig fysisk og psykisk helse eller negativt påvirke verdien av eller bruken av gjenstander på noen måte.

§ 19. Kondens og andre temperaturinnvirkninger

Forsikringsforetaket svarer ikke for tap som følge av kondens eller temperaturinnvirkninger, med mindre tapet skyldes:

- 1) at transportmidlet eller lasten har vært utsatt for havari etter at varene er innlastet i transportmidlet,
- 2) at varene er sendt med et transportmiddel eller i en container som var uegnet for transporten, jfr. likevel § 22,
- 3) utilstrekkelige eller sviktende beskyttelsesforanstaltninger fra transportørens side,
- 4) brann, lynnedslag eller eksplosjon.

Er varene fraktet eller skulle de ha vært fraktet i termoregulert transportmiddel eller container, svarer **forsikringsforetaket** likevel bare for tap som følge av kondens eller temperaturinnvirkninger, såfremt tapet skyldes:

- 1) at transportmidlet har vært utsatt for havari som nevnt i § 4 nr. 1 - 3 etter at varene er innlastet i transportmidlet eller container,
- 2) brann, lynnedslag eller eksplosjon,
- 3) at termomaskineriet har vært utsatt for havari etter at varene er innlastet i transportmidlet eller container, og som følge av dette har vært ute av drift sammenhengende i minst 6 timer.

Etter bestemmelsen er utgangspunktet at **forsikringsforetaket** ikke svarer for tap som skyldes kondens eller temperaturinnvirkninger. Tapet er likevel omfattet av forsikringen dersom det skyldes bestemt angitte årsaker. For temperaturømfintlige varer, som er avhengig av transport i termoregulert transportmiddel eller container for ikke å bli skadet, er dekningen for kondens og temperaturinnvirkning imidlertid snevrere, selv hvor transporten faktisk foregår på slik måte. Sikrede kan for slike varer oppnå en bedre dekning mot tap som følge av kondens og temperaturinnvirkninger ved å tegne dekning på særvilkår for tap på grunn av temperaturinnvirkninger (termoklausul).

§ 19 første ledd angir utgangspunktet ved tap som skyldes kondens eller temperaturinnvirkning: tapet er ikke dekket. Uttrykket «temperaturinnvirkning» dekker både varme og kulde (frost). I dette utgangspunktet gjøres det imidlertid fire unntak.

Etter 1) vil tap som følge av kondens eller temperaturinnvirkning være dekket, såfremt tapet skyldes at transportmidlet eller lasten har vært utsatt for havari etter at varene er innlastet i transportmidlet. Havari på **fartøy** dekker for eksempel situasjoner der ventilasjonsanlegget blir ødelagt, hva enten dette skyldes sammenstøt, grunnstøtning eller lignende eller et ordinært sammenbrudd av anlegget. Havari på lasten står man overfor hvor for eksempel en brann i en del av vedkommende vareparti må slukkes med vann, og resten av varepartiet som følge av fuktigheten i lasterommet blir skadet, eller hvor varene som følge av et havari må opplosses i en mellomhavn, der de blir (ytterligere) skadet på grunn av sterk varme eller kulde.

Etter 2) vil **forsikringsforetaket** være ansvarlig dersom varene sendes med et transportmiddel eller i en container som var uegnet for transporten. Foreligger det brudd på sikkerhetsforskriften i § 22 om uegnet transportmiddel, vil imidlertid reglene i § 21 avgjøre om og hvilken utstrekning sikrede har krav på dekning for tapet. Skyldes transporten med det uegnede transportmidlet utilstrekkelig merking av varene, vil også sikkerhetsforskriften i § 23 om merking av varer kunne komme begrensende inn.

Etter 3) vil **forsikringsforetaket** også være ansvarlig dersom tapet skyldes at transportøren ikke har truffet tilstrekkelige og hensiktsmessige foranstaltninger for å sikre at varene ikke utsettes for skader under transporten. Som eksempler på slike manglende beskyttelsestiltak kan nevnes at det ikke er brukt tilstrekkelig med isolasjonsmateriale mellom varer og skipsside eller at lasterommene ikke er blitt ventilert i tilstrekkelig utstrekning.

Et særskilt problem, som er relevant i forhold til alle de tre punktene, oppstår dersom det viser seg at den skade varene er påført, kunne ha vært avverget ved bedre emballasje. I slike tilfelle vil selskapets ansvar være avhengig av om den benyttede emballasje i og for seg var tilstrekkelig under normale transportforhold. Avlaster skal ikke behøve å ta hensyn til risikoen for en ekstraordinær opplossing eller en svikt i kjøle- eller varmeanlegget ved valg av emballasje.

Etter 4) svarer **forsikringsforetaket** også for tap som følge av kondens og temperaturinnvirkninger, såfremt tapet skyldes brann, lynnedslag og eksplosjon.

§ 19 annet ledd særregulerer forholdet hvor det dreier seg om temperaturømfintlige, varer, som er avhengige av å bli transportert i termoregulert transportmiddel eller container for ikke å pådra seg skade. For slike varer er dekningen av tap voldt ved kondens eller temperaturinnvirkning mindre omfattende enn for andre varer, hva enten de faktisk blir fraktet i termoregulert transportmiddel/container eller ikke.

Etter 1) svarer **forsikringsforetaket** for tap voldt ved kondens eller temperaturinnvirkninger såfremt transportmidlet er rammet av et havari som omfattes av Vilkaresnes § 4 nr. 1 - 3. I praksis betyr dette at dekningen langt på vei svarer til dekningen som følger av første ledd nr. 1). Det er likevel et vilkår at varene er innlastet i transportmidlet eller i containeren når havariet inntreffer.

Nr. 2) svarer helt ut til nr. 4) i første ledd.

Etter 3) vil **forsikringsforetaket** også dekke skade voldt ved kondens og temperaturinnvirkninger, såfremt termomaskineriet er havarert og har vært ute av drift i minst 6 timer sammenhengende. Det er også her et vilkår at varene er innlastet i transportmidlet eller containeren. Vilkaresnes alminnelige unntak kommer ellers til anvendelse, hvilket innebærer at **foretaket** ikke vil svare om grunnen til havariet i termomaskineriet eller den påfølgende driftsstopp f.eks. kan føres tilbake til protestaksjoner, opptøyer, streik, lockout, sabotasje eller lignende, se Vilkaresnes § 18 nr. 8.

Det kan avtales utvidet dekning for tap som skyldes kondens eller temperaturinnvirkning, se under Særvilkår: Tap på grunn av temperaturinnvirkninger (termoklausul).

§ 20. Samvirke mellom flere farer

Hvis tapet er forårsaket ved et samvirke mellom flere forskjellige farer, og en eller flere av disse farer ikke omfattes av forsikringen, fordeles tapet forholdsmessig over de enkelte farer etter den innflytelse hver av dem må antas å ha øvet på dets inntreden og omfang, **Forsikringsforetaket** svarer kun for den del av tapet som blir henført til de farer forsikringen omfatter.

Har en fare som nevnt i § 18 nr. 10 eller 11 medvirket til tapet, skal likevel hele tapet ansees forårsaket av en slik fare.

§ 20 første ledd regulerer forholdet hvor forsikringstilfellet er fremkalt ved et samvirke mellom en fare som forsikringen omfatter, og en fare som faller utenfor dekningen. I så fall skal det skje en forholdsmessig fordeling av tapet over de involverte farer.

Ved vareforsikring melder problemet med samvirkende skadeårsaker seg i hovedsak i følgende to situasjoner:

- (1) Når tapet dels skyldes farer som forsikringen omfatter, *dels objektivt beskrevne farer som faller utenfor dekningen*. Ved forsikring på A-vilkår («all risks») vil disse siste farene fremgå av de objektive fareunntakene i vilkårene, se typisk unntakene i § 18. Ved forsikring på B- og C-vilkår («utvidet transportulykke» og «transportulykke») vil de unntatte farene fremgå forutsetningsvis av oppregningen i henholdsvis § 4 og § 5, sammenholdt med de objektive fareunntakene i vilkårene. Alle farer som enten ikke omfattes av oppregningen, eller som dekkes av et unntak, vil være unntatte farer.
- (2) Når tapet dels skyldes farer som forsikringen omfatter, og *dels farer som sikrede på grunn av subjektive forhold selv må bære risikoen for*. Brudd på opplysnings- og omsorgsplikter vil her være det sentrale. Et eksempel på denne situasjon vil være, hvor en skade dels skyldes brudd på en oppstilt sikkerhetsforskrift, og dels håndteringsskader som er dekket av forsikringen.

Ved årsakssamvirke skal man vurdere det innbyrdes styrkeforhold av det enkelte fareinnslag, og fordele tapet i forhold til betydningen av hvert enkelt fareinnslag. En slik fordeling skal skje hva enten den fare som er unntatt fra dekningen under denne forsikringen omfattes eller ikke omfattes av en annen forsikring. Fordelingsregelen har den fordel at man unngår en enten/eller-løsning, slik man får om den såkalte hovedårsaksregelen legges til grunn. Dermed oppnår man lettere rimelige løsninger. Problemet med fordelingsregelen er imidlertid at den kan virke konfliktskapende, ved at man i hvert enkelt tilfelle av årsakssamvirke må vurdere hvilken betydning den enkelte fare har hatt for det oppståtte tap.

Selvom bestemmelsen først og fremst tar sikte på situasjonen hvor flere farer sammen forårsaker forsikringstilfellet, vil den også kunne brukes hvor en ny fare virker inn etter at et forsikringstilfelle er intrådt, og fører til ytterligere tap.

§ 20 annet ledd regulerer forholdet hvor frigjøring av atomenergi, jfr. § 18 nr. 10, eller kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen, jfr § 18 nr. 11, har medvirket til tapet. I dette tilfellet skal hele tapet ansees forårsaket av de nevnte farer. Når vilkårene på dette punkt fraviker løsningen i første ledd, skyldes det at de vilkår som brukes i

reassuransemarkedet, og som nordiske forsikringselskaper er avhengige av å tegne gjenforsikring på, inneholder en tilsvarende klausul.

Kapittel 7. Sikkerhetsforskrifter

§ 21. Alminnelige regler

For forsikringen gjelder de sikkerhetsforskrifter som er angitt i §§ 22 til 24 og de forskrifter som ellers er gitt av **forsikringsforetaket**, og som fremgår av forsikringsbeviset. Ved internasjonale transporter er dessuten alle forskrifter og påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, å anse som sikkerhetsforskrifter, idet FAL § 1-2 litra (e) er fraveket, jfr. lovens § 1-3 annet ledd litra (e).

Overtres en sikkerhetsforskrift, svarer **forsikringsforetaket** bare i den utstrekning det godtgjøres at tapet ikke er en følge av overtredelsen eller at overtredelsen ikke kan tilregnes sikrede.

Bestemmelsen bygger på FAL § 4-8, jfr § 1-2 (e) og angir hvilke sikkerhetsforskrifter som gjelder for transporten samt konsekvensene av at de ikke overholdes. FAL § 1-2 (e) definerer sikkerhetsforskrift som: «et påbud i forsikringsavtalen om:

- (1) at sikrede skal sørge for bestemte anordninger eller treffe bestemte tiltak som er egnet til å forebygge eller begrense skade,
- (2) at sikrede eller andre ved bruk, oppbevaring eller vedlikehold av forsikringsgjenstanden skal ha bestemte kvalifikasjoner eller sertifikater,
- (3) at sikrede eller andre ved bruk, oppbevaring eller vedlikehold av forsikringsgjenstanden skal gå frem på bestemte angitte måter.»

Første punkt vil omfatte tiltak av fysisk eller organisatorisk art, som f.eks. pålegg om særskilt merking og innpakning av varer eller krav om særskilt fastlagt opplegg for transport av frysevarer. Kvalifikasjonskrav i annet punkt vil f.eks. omfatte krav til at fører av vogntog også skal være kvalifisert til å behandle kjøleanlegg. Tredje punkt tar sikte på bruksforskrifter og andre vilkår som begrenser **forsikringsforetakets** ansvar dersom sikrede foretar omdisponeringer eller for øvrig endrer risikobildet under transporten.

For å gjelde som sikkerhetsforskrifter, må påbud være bestemt angitt. Hvilken grad av presisjon som kreves vil være et skjønnsspørsmål, og det kan ikke kreves at tiltaket skal være beskrevet i alle detaljer. Arten av tiltakene eller anordningene må imidlertid være klart angitt; det vil eksempelvis ikke være tilstrekkelig å si at sikrede skal sørge for effektive sikkerhetstiltak. I vareforsikring må derfor et påbud angi hvordan sikring skal gjennomføres, f.eks. ved særskilt merking, emballering, instruksjoner til transportøren osv.

Sikrede har *bevisbyrden* for at et forsikringstilfelle ikke skyldes en overtredelse av en sikkerhetsforskrift.

§ 21 første ledd 1. pkt. Bestemmelsens første punktum angir hvilke sikkerhetsforskrifter som kommer til anvendelse ved nasjonale transporter. I tillegg til de sikkerhetsforskrifter som er angitt i §§ 22 til 24, kommer slike andre sikkerhetsforskrifter som **forsikringsforetaket** enten har fastsatt i særvilkår eller har gjort gjeldende for den enkelte forsikringsavtale, og som fremgår av forsikringsbeviset. Det følger av FAL § 2-2 (c) at alle sikkerhetsforskrifter som gjelder for transporten, skal fremgå av forsikringsbeviset. I dette ligger ikke at forsikringsbeviset behøver å gjengi sikkerhetsforskriftene i fulltekst, men beviset må inneholde en presis henvisning til dem. For sikkerhetsforskrifter som er gitt av **forsikringsforetaket** selv, kreves det at sikkerhetsforskriftene er gjengitt i fulltekst i noen av de dokumenter som **foretaket** tilstiller forsikringstakeren.

§ 21 første ledd 2. pkt. Ved internasjonale transporter vil dessuten forskrifter og påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, være å anse som sikkerhetsforskrifter. Dette innebærer en fravikelse av FAL § 1-2 litra (e). Hjemmelen for en slik fravikelse er lovens § 1-3 annet ledd litra (e). Det avgjørende vil være forskriftens eller påbudets formål. De må være gitt i den hensikt å forebygge tap eller skade som **forsikringsforetaket** er ansvarlig for. Har forskriften eller påbudet andre formål, vil det bli vanskelig å etablere den nødvendige årsakssammenheng mellom overtredelsen og det tap som er oppstått. Også for offentlige forskrifter eller påbud må det kreves at de tiltak som kreves av sikrede er beskrevet med en viss presisjon. Begrepet «offentlig myndighet» vil ikke bare dekke myndighetene i avsender- og mottakerlandet, men vil også omfatte offentlige myndigheter i andre land som transporten går gjennom. For sikkerhetsforskrifter nevnt i annet punktum er det for øvrig ikke noe krav om at de skal fremgå av forsikringsbeviset.

Begrepet «internasjonale transporter» omfatter transport av varer mellom Norge og annet land, samt transport til og fra norsk kontinentalsokkel, jfr. FAL § 1-3 annet ledd litra (e). Transport av varer mellom fastlands-Norge og Svalbard, Jan Mayen og Bjørnøya er derimot ikke omfattet. En transport mellom Øst-Norge og Nord-Norge vil også bli ansett som nasjonal, selv om den delvis går gjennom Sverige og Finland, så lenge avsendersted og mottakersted befinner seg i Norge.

§ 21 annet ledd fastslår at retten til erstatning bortfaller ved brudd på sikkerhetsforskrift, såfremt to vilkår er oppfylt. For det første må sikrede eller noen **sikrede** kan identifiseres med etter § 10, kunne bebreides for overtredelsen. Det vil være tilstrekkelig at det er utvist simpel uaktsomhet. For det annet må det foreligge årsakssammenheng mellom overtredelsen og den oppståtte skade.

Ved nasjonale transporter må bestemmelsen i annet ledd suppleres med FAL § 4-8. Lovbestemmelsen fører til at sikredes krav på erstatning ikke bortfaller hvis den handlende bare er lite å bebreide i forbindelse med overtredelsen av sikkerhetsforskriften. Og selv hvor det er mer enn lite å legge **sikrede** til last, skal det avgjøres etter en skjønnsmessig vurdering om og i hvilken utstrekning erstatningen skal avkortes eller falle helt bort. Ved den skjønnsmessige avveining skal det tas hensyn til årsaksforholdet, skyldgraden og

skadeforløpet samt til arten av den sikkerhetsforskrift som er overtrådt og omstendighetene for øvrig.

Reglene om sikkerhetsforskrifter, herunder kravene til skyld og årsakssammenheng, kommer ved forsikringer som omfattes av FALs preseptoriske regler også til anvendelse på ansvarsbegrensninger som i sin form er objektive, men hvor faren er beskrevet på en slik måte at den bare kan ramme dersom sikrede unnlater å treffe bestemte tiltak. Det er imidlertid vanskelig å trekke grensen mellom ordinære fareunntak og slike «skjulte handlingsklausuler», som skal reguleres av sikkerhetsforskriftsreglene. Vilkårene inneholder enkelte bestemmelser som ligger i grensesonen. De vil under enhver omstendighet kunne opprettholdes som ordinære fareunntak ved internasjonale transporter, mens deres status ved nasjonale transporter vil avhenge av hvorledes domstolene i siste omgang velger å klassifisere dem.

§ 22. Uegnet transportmiddel

Sikrede skal sørge for at varene sendes med et transportmiddel eller i en container som er egnet for transporten.

Etter denne bestemmelsen fastsettes det som en sikkerhetsforskrift at sikrede har plikt til å sørge for at varene blir sendt med et transportmiddel eller en container som er egnet for transporten. Er dette ikke gjort, unntas tap som skyldes det uegnede transportmidlet, når sikrede hadde nødvendig kunnskap om dette på et tidspunkt hvor det var mulig for **sikrede** å gripe inn. Bakgrunnen for bestemmelsen er at **forsikringsforetaket** må kunne basere seg på at transporten vil foregå med egnede transportmidler. Bestemmelsen får dermed en viktig preventiv funksjon: den sikrer at varetransporter foregår med hensiktsmessige transportmidler.

Sikrede skal sørge for at transporten skjer med «egnet» transportmiddel/container. Et transportmiddel eller en container vil ikke være egnet til transporten dersom det selv under normale transportforhold er påregnelig at varene vil pådra seg en bestemt type skade, som de ikke ville ha fått om man hadde valgt et annet transportmiddel. Transportmiddelets egnethet vil måtte avgjøres både i forhold til arten av de varene som skal transporteres og transportforholdene for den konkrete transporten. Transport av levende dyr vil således stille krav til transportmidlet m.h.t. ventilasjon, temperatur, luftfuktighet og antall dyr. Unntaket for containere gjelder for øvrig ikke bare for selvpakkede containere, men også for containere pakket av andre.

Er varene sendt med uegnet transportmiddel/container, vil **forsikringsforetaket** være uten ansvar, hvis skaden kan føres tilbake til transportmidlets eller containerens egnethet. Er årsaken til at varene sendes med et uegnet transportmiddel å finne i utilstrekkelig merking, vil bestemmelsen i § 23 komme til anvendelse.

Bestemmelsen fremstår som en spesiell sikkerhetsforskrift, og må derfor suppleres med identifikasjonsreglene både i § 10, første og annet ledd. Er valg av transportmiddel foretatt av en person som sikrede etter § 10 ikke kan identifiseres med, f.eks. transportøren, vil denne bestemmelsen som hovedregel ikke kunne anvendes. Unntak gjelder dersom sikrede eller noen **sikrede** kan identifiseres med etter § 10, kjenner eller bør kjenne til at transporten foregår eller vil foregå med et uegnet transportmiddel, på et tidspunkt hvor det er mulig for **sikrede** å gripe inn og stanse den. Også kunnskap sikrede eller de **sikrede** kan identifiseres med får etter at transporten er satt i gang vil dermed være relevant i forhold til denne bestemmelsen.

§ 23. Merking og innpakning av varer

Hvert enkelt kollo av varene skal tydelig angi følgende:

1. Avsenders og mottakers navn og adresse.
2. Hvilken side som er "opp" eller "ned" på kolloet.
3. Varenes farlighetsgrad, angitt med internasjonale symboler.
4. Tyngdepunktangivelser.
5. Løfteanvisninger.

Dersom varenes beskaffenhet krever det, skal hvert enkelt kollo også inneholde særskilte anvisninger om behandling av varene, f.eks. at de skal behandles spesielt varsomt, eller at de ikke skal utsettes for bestemte typer påvirkning, som fuktighet, varme, slag, støt o.l.

Merking skal skje på norsk. Ved internasjonale transporter skal varene i tillegg være merket på engelsk.

Varene skal være innpakket, emballert og sikret slik at de kan tåle normale og påregnelige transportpåkjenninger.

Bestemmelsen er gitt for å sikre at varene kommer frem til bestemmelsesstedet, at de blir forsvarlig håndtert ut fra de krav som må stilles til håndtering av denne type varer ved den aktuelle transport, og at de kan tåle normale og påregnelige transportpåkjenninger.

Er sikkerhetsforskriften ikke overholdt, er **forsikringsforetaket** i utgangspunktet uten ansvar for tap som måtte oppstå. Det må likevel kreves at det foreligger årsakssammenheng mellom bruddet på sikkerhetsforskriften og tapet, og at bruddet kan bebreides sikrede eller noen **sikrede** kan identifiseres med. Kravet til årsakssammenheng er åpenbart oppfylt i et tilfelle hvor adressatens navn og adresse ikke er angitt på et kollo, og vedkommende kollo derfor blir feilsendt. Her vil **forsikringsforetaket** ikke svare for det tap som derved oppstår, f.eks. utgifter til returtransport, lagerutgifter, ettersøking etc. Rammes vedkommende kollo under feilsendingen av en tilfeldig begivenhet, som ikke står i sammenheng med feilsendingen som sådan, f.eks. brann, lynnedslag, sammenstøt eller lignende, vil kravet til årsakssammenheng derimot ikke være oppfylt. Tilsvarende gjelder ved utilstrekkelige håndteringsanvisninger. Blir varene behandlet på en røffere måte enn de bør som følge av dette, og pådras skade, er kravet til årsakssammenheng oppfylt. Annerledes om varene skades fordi de faller av trucken under en avlesning som helt ut følger vanlige regler, og der de manglende anvisningene ikke har påvirket lastearbeidernes opptreden.

I lovgivning og forskriftsverket finnes det en rekke påbud om innpakning, merking og sikring av (farlig) gods under transport. Slike offentlig fastsatte regler vil være av betydning også i forhold til denne sikkerhetsforskriften, men bare så langt de er ment å forhindre skade på selve varen. At sikrede ikke har overholdt offentlige regler gitt av hensyn til miljøet, vil derfor ikke være relevant ved vurdering av om en skade er erstatningsmessig eller ikke.

Hvilke krav som skal stilles til innpakning og emballering må avgjøres konkret ut fra varens art og hva som er sedvanlig ved transporter av vedkommende vareslag for den aktuelle transport. Det må forutsettes at avsender gjør seg kjent med og følger de retningslinjer for transport som er gitt av produsent eller importør, og at **avsender** selv undersøker hvilke tilleggskrav som må oppfylles for den konkrete transport på grunn av vær- og temperaturforhold m.v.

Sikrede skal også sørge for at varene er sikret på en slik måte at de faktisk kan gjennomføre den angjeldende transport. Det kan skje gjennom påsatt transportsikring, f.eks. av kjøleskap og elektriske artikler etc., ved fjerning eller festing av løse deler, og på andre hensiktsmessige måter.

I henhold til første ledd nr. 1 skal varene merkes med avsenderens og mottakerens navn og adresse. Ved forsendelse av merkevarer kan det imidlertid av sikkerhetsmessige grunner være hensiktsmessig å erstatte navn og adresser med sikkerhetskoder.

§ 24. Varer som fraktes i termoregulert transportmiddel

For varer som fraktes i termoregulert transportmiddel gjelder i tillegg til § 23 følgende sikkerhetsforskrift:

- 1. Det termoregulerte transportmidlet må før varene lastes inn, ha oppnådd transporttemperaturen, og avsenderen må så vidt mulig pålegge transportøren å kontrollere temperaturen hver tredje time under transporten.*
- 2. Varenes innlastingsstemperatur skal være i overensstemmelse med transporttemperaturen, og innlastings- og transporttemperaturen skal angis i fraktbrevet.*
- 3. Før transporten påbegynnes, skal avsender om mulig påse at lasterommet eller containeren ikke har huller eller er utett, at lasterommet eller containeren er rengjort og luktfri, og at dører og pakninger er tette.*
- 4. Varen skal stues så kompakt at utglidninger forhindres, men likevel slik at luftsirkulasjonen, særlig under taket, ned langs dørene og retur langs gulvet, ikke blir blokkert.*

Bestemmelsen inneholder en rekke påbud som skal overholdes ved transport av varer som fraktes i termoregulert transportmiddel.

På samme måte som for merking og emballering gjelder det at sikrede må påse at sedvanlige transportforanstaltninger er tatt, under hensyn til temperatur på innlastingsstedet, under transporten og på bestemmelsesstedet.

§ 24 nr. 1 pålegger avsenderen å gi transportøren visse instruksjoner for transporten, som f.eks. å kontrollere temperaturen i det termoregulerte rom hver tredje time så lenge transporten varer. Avsenderen har oppfylt sin forpliktelse i henhold til nærværende sikkerhetsforskrift når **avsender** har gitt transportøren instruksjonene. **Avsender** er ikke

ansvarlig for at transportøren rent faktisk oppfyller sin forpliktelse. Har avsenderen på den annen side ikke sørget for å opplyse transportøren om innholdet av sikkerhetsforskriften, og det inntreffer en skade, er **forsikringsforetaket** uten ansvar, dersom det må antas at skaden ikke ville ha oppstått om avsenderen hadde gitt transportøren nødvendig instruksjon om denne sikkerhetsforskriften.

§ 24 nr. 2 fastslår at varenes innlastingsstemperatur skal stemme med transporttemperaturen, og at begge skal angis i fraktbrevet. Med varenes innlastingsstemperatur må forstås varenes «kjernetemperatur», dvs. temperaturen målt på det sted i varene der det tar lengst tid å nå den angitte temperaturen. Varenes overflatetemperatur er dermed normalt ikke av interesse. Slik nr. 2 er formulert, forutsetter bestemmelsen for øvrig at det i transportmidlet er montert måleapparat av anerkjent standard for registrering av temperatur, luftfuktighet etc.

§ 24 nr. 3 pålegger avsenderen gjennom en fysisk inspeksjon så vidt mulig å påse at transportmidlet eller containeren er i angitt tilstand før hver transport, f.eks. at lasterommet er nyvasket, luktfritt, etc. Oppfyller transportmidlet eller containeren ikke kravene, må avsenderen avvise transportmidlet, eventuelt kreve at transportøren stiller et nytt til disposisjon, se for såvidt sikkerhetsforskriften i Vilklårenes § 22 om uegnet transportmiddel.

§ 24 nr. 4 gir påbud om hvordan godset skal være stuert. På den ene siden skal stuingen forhindre utglidninger av varene, hvilket betyr at den må gjøres slik at varene kan motstå ordinære påkjenninger under transporten. På den annen side må ikke luftsirkulasjonen bli blokkert, med de skadefølger det ville ha.

Kapittel 8. Redningstiltak, avbrytelse og fullførelse av transporten

§ 25. Sikredes plikt til å begrense tap

*Er det overhengende fare for at et forsikringstilfelle vil inntreffe, eller er det inntruffet, skal sikrede gjøre det som med rimelighet kan ventes av det for å avverge eller begrense tapet. Gir **forsikringsforetaket** bestemte forskrifter, skal **sikrede** følge dem, med mindre **sikrede** må forstå at de er utferdiget på grunnlag av uriktige eller mangelfulle opplysninger om den faktiske situasjon.*

*Er forsikringstilfellet inntruffet, skal **sikrede** uten ugrunnet opphold melde fra til **forsikringsforetaket**. **Sikrede** skal holde **forsikringsforetaket** underrettet om den videre utvikling, og varsle det til **relevante instanser** og besiktelser hvor det kan være av betydning for det å være representert.*

*Blir transporten oppholdt, skal **sikrede** uten ugrunnet opphold varsle **forsikringsforetaket** og gjøre hva **sikrede** kan for å få transporten i gang igjen.*

Bestemmelsen bygger på FAL § 4-10 første og tredje ledd, og omhandler sikredes plikter ved et inntruffet eller truende forsikringstilfelle og ved et opphold av transporten.

§ 25 første ledd. Etter første ledd pålegges sikrede en generell tapsbegrensningsplikt hvor et forsikringstilfelle er inntruffet eller hvor det er overhengende fare for at det vil inntreffe. Sikrede skal gjøre alt som man med rimelighet kan vente av **sikrede** for å avverge eller begrense tapet.

§ 25 annet ledd. Sikrede har ikke noen generell plikt til å konsultere **forsikringsforetaket** før **sikrede** iverksetter tiltak. Etter annet ledd har **sikrede** imidlertid plikt til å varsle **forsikringsforetaket** om et inntruffet forsikringstilfelle uten ugrunnet opphold. Dette gir **foretaket** mulighet til å gi sikrede direktiver med hensyn til hvilke tiltak som skal treffes. Gir **forsikringsforetaket** slike direktiver, vil sikrede normalt ha plikt til å følge dem. **Forsikringsforetaket** vil imidlertid fortsatt ha rett til å sette i gang egne redningstiltak.

Sikrede har etter annet ledd også plikt til å varsle **foretaket** om vitneforklaringer og besiktelser hvor det kan være av betydning for **forsikringsforetaket** å være representert. Sikrede må her foreta en vurdering av **foretakets** behov for representasjon, hvis det ikke overlater til **forsikringsforetaket** å foreta vurderingen ved å varsle det om alle forhold.

§ 25 tredje ledd. Etter tredje ledd er sikrede pålagt å varsle **forsikringsforetaket** uten ugrunnet opphold dersom varene blir oppholdt under transporten, samt å gjøre hva **sikrede** kan for å få transporten i gang igjen. Bestemmelsen innebærer dermed en utvidet varslingsplikt i forhold til annet ledd. Plikten til å varsle **forsikringsforetaket** er ubetinget og utløses ved at transporten oppholdes. Hvorvidt **forsikringsforetaket** som følge av oppholdet kan bli ansvarlig er i denne sammenheng irrelevant.

At sikrede skal gjøre hva **sikrede** kan for å få transporten i gang igjen, innebærer at man i normaltilfellet plikter å fastholde sin rett overfor transportøren til å få transportforpliktelsen oppfylt. Er transportforpliktelsen i unntakstilfelle opphørt eller umuliggjort, gir sikredes varslingsplikt mulighet for **forsikringsforetaket** til å gripe inn.

§ 26. Forsikringsforetakets ansvar ved sikredes unnlattelse

*Har sikrede forsettlig eller grovt uaktsomt unnlatt å oppfylle sine plikter etter § 25, svarer ikke **forsikringsforetaket** for større tap enn det må antas at **foretaket** ville ha hatt å dekke, dersom plikten var blitt oppfylt.*

Bestemmelsen bygger på FAL § 4-10 fjerde ledd, og regulerer **forsikringsforetakets** reaksjoner på sikredes forsømmelser av rednings- eller varslingsplikten etter Vilkårenes § 25. Har sikrede unnlatt å oppfylle disse pliktene, svarer ikke **foretaket** i videre utstrekning enn det ville ha gjort om sikrede hadde oppfylt sine plikter.

Reaksjonsregelen i bestemmelsen må ved nasjonal transport sammenholdes med den preseptoriske bestemmelsen i FAL § 4-10 fjerde ledd, som åpner for en skjønnsmessig

vurdering av **forsikringsforetakets** erstatningsplikt ved brudd på rednings- og varslingsplikten, ut fra skyldgrad, skadeforløp og forholdene ellers.

§ 27. Oppgivelse av transporten etter krav fra forsikringsforetaket

Forsikringsforetaket kan kreve at transporten til det fastsatte bestemmelsessted skal oppgis dersom videretransporten:

1. Ikke kan skje uten ekstraordinær risiko for erstatningsmessig tap av varene eller betydelig skade på dem.
2. Vil medføre urimelige meromkostninger for **forsikringsforetaket**.
3. Ikke kan ventes fullført etter å ha blitt forsinket i minst 30 dager.

Bestemmelsen gir under bestemte forutsetninger **forsikringsforetaket** rett til å forlange at den gjenstående transport oppgis. Gjør **foretaket** dette, pådrar det seg et ansvar for totaltap overfor sikrede. **Forsikringsforetakets** adgang til å forlange transporten oppgitt er imidlertid begrenset av den transportavtale som er inngått med transportøren, fordi denne vil kunne ha rett til å motsette seg at transporten avbrytes og at varene utlosses på annet sted enn det avtalte. Og selv om transportøren godtar at transporten avbrytes, vil **foretaket** være ansvarlig for dødfrakt, erstatning eller lignende som må betales for å få varene fri.

Forsikringsforetaket har bare rett til å forlange transporten avbrutt om vilkårene i pkt. 1, 2 eller 3 er oppfylt. Er det verken ekstraordinær risiko for varene, eller fare for at videre-transporten vil kreve urimelige ekstraomkostninger eller ta så lang tid at den ikke kan ventes å bli fullført etter å ha blitt forsinket i minst 30 dager, kan sikrede forlange at transporten går som planlagt. **Forsikringsforetaket** bærer i så fall den risiko og de meromkostninger som skyldes forhold som omfattes av forsikringen.

§ 28. Fullførelse av transporten etter krav fra forsikringsforetaket

Forsikringsforetaket kan kreve at transporten til det fastsatte bestemmelsessted skal fullføres, med mindre det på grunn av erstatningsmessig skade som varene har lidt eller må fryktes å ville lide under videretransporten, ville være uforvarlig å sende dem til bestemmelsesstedet.

Bestemmelsen gir **forsikringsforetaket** rett til å kreve at transporten fullføres til tross for en foreliggende transporthindring. **Foretaket** vil imidlertid ikke ha større rett til å bestemme over videretransporten enn det sikrede selv ville ha hatt overfor transportøren. Det kan derfor ikke bestemmes at reisen skal fortsette med et annet transportmiddel enn det opprinnelige dersom transportøren kan nekte å losse varene, og det kan heller ikke bestemmes at transporten skal videreføres med det opprinnelige transportmidlet dersom transportøren er løst fra sine forpliktelser. Foretas det en omlegning av transporten, vil **foretaket** måtte dekke det erstatningsansvar som påløper overfor transportøren eller andre i forbindelse med omlegningen.

Forsikringsforetakets rett til å kreve transporten fullført beskytter det mot å måtte betale totaltapserstatning fordi varene ikke er kommet frem til bestemmelsesstedet. Derav

følger en vesentlig begrensning i **foretakets** rett: det kan ikke insistere på videreforsendelse dersom sikrede gir avkall på totaltapserstatningen og erklærer at **det** vil overta varene på stedet, med erstatning for de skader de da har. **Forsikringsforetaket** har heller ingen ubetinget rett til å kreve varene videresendt dersom det er fare for at det under videretransporten vil oppstå en erstatningsmessig skade, eller at allerede pådratte erstatningsmessige skader vil øke i omfang. Dersom det objektivt sett ville være uforsvarlig å sende dem til bestemmelsesstedet, kan det ikke forlange fremsendelse.

Sikrede står fritt til å omdefinere transportens bestemmelsessted innenfor de alminnelige regler om fareendring m.v. Blir transporten avbrutt, foreligger det selvsagt ingen fareendring, idet forsikringen da vil opphøre i medhold av § 15 nr. 2.

Det er intet i veien for at det for et vareparti treffes forskjellig avgjørelse for deler av partiet, altså slik at deler av det fremsendes, mens andre deler stanses.

Dersom **foretaket** ikke krever transporten fullført, må sikrede ivareta sine egne interesser på beste måte. Kan **sikrede** uten urimelig tap eller ulempe velge en fremgangsmåte som også gir beskyttelse for **forsikringsforetaket**, plikter **sikrede** imidlertid å gjøre dette.

Kapittel 9. Forsikringsverdien

§ 29. Forsikringsverdien

*Når ikke annet er avtalt, skal forsikringsverdien ansees å være varenes markedspris på innlastingsstedet ved forsikringens begynnelse. Er varene solgt, legges fakturabeløpet til grunn ved **fastsettelsen** av deres markedspris.*

Kommer erstatningen av varene kjøperen til gode, omfatter forsikringsverdien eventuelt i tillegg:

- (a) **Kjøpers** omkostninger i forbindelse med avsendelsen,*
- (b) toll og andre ordinære omkostninger ved transporten,*
- (c) forsikringspremie som **kjøper** skal betale,*
- (d) frakt som **kjøper** har betalt eller vil måtte betale,*
- (e) **kjøpers** forventede fortjeneste. Er intet annet avtalt, er forsikringsverdien av slik forventet fortjeneste 10% av varenes forsikringsverdi for øvrig.*

Bestemmelsen angir verdien av den interesse forsikringen omfatter ut fra visse «objektive» kriterier. Bestemmelsen er ikke til hinder for at partene i forsikringsavtalen blir enige om en bestemt angitt forsikringsverdi på de forsikrede varene. Slik taksering av forsikringsverdien brukes imidlertid relativt lite ved transportforsikring av varer.

§ 29 første ledd. Utgangspunktet for beregningen av forsikringsverdien er etter første ledd varenes markedspris på innlastingsstedet ved forsikringens begynnelse. Varenes markedspris vil være verdien av varene på selgers hånd, før **kjøperen** har pådratt seg omkostninger i forbindelse med den forestående transport. For handelsvarer vil markedsprisen representere den pris varene kan omsettes for ved salg fra det omsetningsledd som selgeren

representerer. Dreier det seg om ting som ikke har noen egentlig markedspris, f.eks. et innbo, vil man måtte falle tilbake på gjenanskaffelsesverdien, som i praksis normalt vil utgjøre nyverdi med fradrag for alder og slitasje.

Verdien refererer seg til prisforholdene «ved forsikringens begynnelse» dvs. på det tidspunkt da **forsikringsforetaket** ansvar begynner å løpe, jfr. vilkårene § 14.

Det fremgår av annet punktum at er varene solgt, substitueres markedsprisen med fakturabeløpet. Handelsvarer vil normalt være gjenstand for omsetning i forbindelse med transporten, og ved å anvende salgssummen - fakturabeløpet - som uttrykk for varenes basisverdi, unngår man den usikkerhet og de skjønnsmessige vurderinger som lett ville komme om man anvendte markedsprisen på selgerens sted som kriterium. Salgsprisen vil også normalt tilsvare varenes markedspris etter første punktum. Har selgeren oppnådd en god salgspris, vil den imidlertid kunne ligge over markedsprisen. Fakturabeløpet vil kunne inkludere visse omkostninger på selgerens hånd i forbindelse med transporten, f.eks. ved cif-salg, hvor fakturabeløpet også vil ta høyde for frakt, forsikringspremie m.v.

Det er viktig å understreke at fakturabeløpet i annet punktum bare knytter seg til det første salget som finner sted. Er varene videresolgt av kjøperen, kan **kjøper** derfor i forhold til forsikring tegnet av selgeren, ikke kreve at videresalgsfakturaen skal legges til grunn som varenes forsikringsverdi.

Forsikringsverdien vil kunne variere avhengig av om det er selgeren eller kjøperen som tilkommer erstatningen ved et forsikringstilfelle. Bestemmelsen i første ledd tar utgangspunkt i situasjonen på selgerens hånd. Ved beregningen av den verdi varene representerer for selgeren, vil fakturabeløpet angi maksimum. Dette gjelder uansett om varene er solgt fob eller cif, ettersom det er fakturabeløpet selgeren kan kreve av kjøper. Fordi fakturabeløpet i tillegg til selve prisen på varene også kan omfatte andre omkostninger på selgerens hånd, må det imidlertid gjøres visse korreksjoner hvis det er selgeren som i det konkrete tilfellet har krav på erstatning. Det må kreves at slike omkostninger faktisk er pådratt på det tidspunkt forsikringstilfellet inntreffer. Omfatter derfor fakturaen et fraktbeløp som bare skal betales dersom varene kommer frem til bestemmelsesstedet, må dette trekkes ut ved beregningen av forsikringsverdien.

Tillkommer erstatningen på den annen side kjøperen, vil fakturabeløpet normalt avgjøre hva **kjøperen** skal betale selgeren. Skal kjøperen for egen regning utrede utgifter som angitt i annet ledd litra (a) - (d), kommer disse i tillegg til fakturabeløpet ved beregningen av forsikringsverdien på **kjøperens** hånd. Dette vil typisk gjelde ved et fob-kjøp, der kjøperen skal stå for transporten og tegne transportforsikring. Fakturabeløpet utgjør i disse tilfelle bare et utgangspunkt, ikke et maksimum.

Er fakturabeløpet i en annen valuta enn den forsikringen er basert på, skal det omregnes etter kursen for betalingsdagen for fakturaen.

§ 29 annet ledd. Når erstatningen skal tilfalle kjøperen, vil omkostningene nevnt i litra (a) - (d) komme i tillegg, men bare hvor de ikke allerede ligger inne i forsikringsverdien etter første ledd, m.a.o. hvor de ikke omfattes av fakturabeløpet. Som et ytterligere element i forsikringsverdien når erstatningen skal tilfalle kjøperen, kommer kjøpers forventede fortjeneste, se litra (e).

§ 29 annet ledd litra (a). Etter litra (a) inngår omkostninger i forbindelse med avsendelsen i forsikringsverdien. Hvilke omkostninger det her er snakk om kan være vanskelig å angi generelt; en rekke slike omkostninger vil allerede kunne være omfattet av fakturabeløpet. Som mulige eksempler kan nevnes omkostninger ved transport fra lager til kai og ved innlasting i transportmidlet, herunder spedisjonsgebyrer o.l. samt utførselstoll og andre offentlige utgifter.

Uttrykket «omkostninger i forbindelse med avsendelsen» omfatter bare de ordinære omkostninger som påløper hvor transporten går som planlagt. Utgifter som f.eks. oppstår som følge av at et senere transportmiddel ikke kommer til omlastingsstedet til fastsatt tid vil derfor ikke være omfattet av litra (a).

§ 29 annet ledd litra (b). Bestemmelsen innebærer at kjøperen får dekning for toll og ordinære omkostninger ved transporten som **kjøper** blir påført selv om de forsikrede varene blir skadet eller går totaltapt. Et eksempel kan være at kjøperen må betale toll eller importavgift av varens verdi i uskadet stand til tross for at den er blitt skadet under transporten. Som ordinære omkostninger regnes transittavgifter, utgifter til omlasting for eiers regning i mellomhavn, frakt for en deltransport når den forsikrede transport skal skje med flere suksessive transportmidler osv. Assurandøren erstatter en andel av de påløpte tilleggsomkostninger tilsvarende forholdet mellom varens verdi i skadet og uskadet stand (skadeprosenten).

§ 29 annet ledd litra (c). Etter litra (c) inngår også "forsikringspremie" i forsikringsverdien. Premien ved enkeltreiseforsikringer vil normalt være kjent ved forsikringens inngåelse. Det er imidlertid tilstrekkelig at premien kan bringes på det rene på det senere tidspunkt hvor det eventuelt blir nødvendig å fastslå den eksakte forsikringsverdi, slik tilfellet er ved periodeforsikringer.

§ 29 annet ledd litra (d). Etter litra (d) inngår frakt i forsikringsverdien uten hensyn til når frakten forfaller. Avgjørende for om den skal regnes med i forsikringsverdien på kjøpers hånd er om den må betales uten hensyn til om varene kommer frem til bestemmelsesstedet eller ikke.

§ 29 annet ledd litra (e). Etter litra (e) omfatter forsikringsverdien på kjøpers hånd også forventet fortjeneste. Er det ikke truffet annen avtale mellom kjøperen/ forsikringstakeren og **forsikringsforetaket**, er kjøperens forventede fortjeneste 10% av forsikringsverdien.

Normeringen av fortjenesten til 10% må sees på som en taksering av denne delen av forsikringsverdien, og er dermed bindende både for foretaket og kjøperen. Kjøperen får dermed erstattet fortjenesten med det forsikrede beløp uten hensyn til hva **kjøperen** hadde kunnet utbringe varene i. Fortjenesteprosenten beregnes av alle de poster som etter første og annet ledd litra (a) til (d) inngår i forsikringsverdien.

Ved intertransport av varer mellom avdelinger i et selskap kommer regelen om 10% fortjeneste ikke til anvendelse, se § 9 tredje ledd med kommentarer.

§ 30. Underforsikring

*Er forsikringssummen mindre enn forsikringsverdien, skal **foretaket** bare erstatte en så stor del av tapet som svarer til forholdet mellom forsikringssummen og forsikringsverdien.*

Bestemmelsen regulerer forholdet hvor den fastsatte forsikringssummen er mindre enn forsikringsverdien. Forsikringssummen er den sum som interessen er forsikret for. Den fastsettes ved inngåelsen av forsikringsavtalen, og danner utgangspunktet for beregning av premien. I tillegg representerer den det maksimumsansvar som **forsikringsforetaket** kan pålegges under forsikringen, jfr. dog § 33.

Når forsikringssummen er lavere enn forsikringsverdien, foreligger det underforsikring. Ved underforsikring plikter **foretaket** etter denne bestemmelsen bare å erstatte en så stor del av tapet som svarer til forholdet mellom forsikringssummen og forsikringsverdien. For den del av forsikringsverdien som ikke er dekket, ansees sikrede som selvassurandør. I slike tilfeller begrenses **forsikringsforetakets** rett til å overta provenyer og dekningskrav i forbindelse med et skadeoppgjør, se § 53, annet ledd. Likeledes vil det bli en fordeling av visse omkostninger, jfr. § 44. For eksempel, hvis en last er forsikret for 70% av forsikringsverdien, så skal forsikringsforetaket bare erstatte 70% av tapet.

I forsikringsavtalen kan det være uttrykkelig avtalt at reglene om underforsikring ikke skal komme til anvendelse. Ved en slik forsikring på «førsterisiko» vil **forsikringsforetaket** dekke hele skaden opp til forsikringssummen, selv om forsikringsverdien overstiger forsikringssummen.

Er forsikringsverdien ved avtale mellom forsikringstaker og **forsikringsforetaket** fastsatt til et bestemt beløp («taksert forsikringsverdi»), og forsikringssummen er lik den takserte forsikringsverdi, får reglene om underforsikring ikke anvendelse.

§ 31. Overforsikring

*Er forsikringssummen større enn forsikringsverdien, skal **foretaket** bare erstatte tapet inntil forsikringsverdien.*

Overforsikring foreligger hvor forsikringssummen overstiger forsikringsverdien. På samme måte som forsikringssummen representerer **forsikringsforetakets** maksimale ansvar ved

underforsikring, vil forsikringsverdien utgjøre **foretakets** maksimale ansvar ved overforsikring.

Kapittel 10. Forsikringsforetakets erstatningsansvar

§ 32. Hovedregel

Foretaket svarer inntil forsikringssummen for tap som er forårsaket ved et enkelt forsikringstilfelle.

Bestemmelsen angir hovedregelen om **forsikringsforetakets** erstatningsansvar. For tap forårsaket ved et enkelt forsikringstilfelle svarer **foretaket** inntil forsikringssummen.

Spørsmålet om det foreligger ett eller flere forsikringstilfeller har ingen stor betydning i vareforsikring. På grunn av reglene om totaltap, jfr. § 35, er det lite praktisk at **forsikringsforetakets** ansvar som følge av flere forsikringstilfeller vil overstige forsikringssummen. Derimot kan spørsmålet om ett eller flere forsikringstilfeller ha betydning ved beregningen av egenandel, såfremt det er avtalt egenandel per forsikringstilfelle.

Hva som er å anse som «et enkelt forsikringstilfelle» må avgjøres konkret. Inntreer det et nytt uhell med påfølgende skader under avviklingen av et forsikringstilfelle, må man undersøke hvor selvstendig karakter det nye uhell har. Er det naturlig å se uhellet som en direkte videreføring av de skader som oppsto ved det første forsikringstilfellet, vil hele forholdet bli å bedømme som «et enkelt forsikringstilfelle». Dette vil kunne være tilfellet hvor en skade på varene utbedres mangelfullt med den følge at det må foretas ny utbedring. En ny markert skadehendelse vil på den annen side måtte bedømmes som et nytt forsikringstilfelle i relasjon til denne bestemmelse.

Er en forsikret gjenstand gått tapt og erstattet med en ny, vil den nye gjenstand være omfattet av en løpende forsikringsavtale dersom det dreier seg om en *omsetningsforsikring* eller en *forsikring* for et visst tidsrom og forsikringsgjenstanden ikke er individualisert i forsikringsavtalen ved angivelse av serie- eller produksjonsnummer, registreringsnummer el. Ved *deklarasjonsforsikringer* må erstatningsleveransen alltid deklarerer på nytt. Var den opprinnelige forsendelse forsikret under en enkeltreise- forsikring, må det inngås ny forsikringsavtale. Disse regler vil også gjelde ved suppleringsleveranse som skyldes manko, hva enten det er snakk om egentlig manko eller papirmanko, og hvor varer sendes mellom selgeren og kjøperen ved utbedring av mangler.

Når det må inngås ny forsikringsavtale for den nye transport, oppstår spørsmålet om forsikringstakeren har krav på tilbakebetaling av en eventuell overskytende premie. At forsikringstakeren skal godskrives overskytende premie, følger av FAL § 3-5, men FAL overlater til **foretakene** selv å utarbeide regler for hvordan et slikt ristornooppgjør skal foretas. **Forsikringsforetakets** praksis i vareforsikring er i dag at forsikringstakeren ikke

godskrives overskytende premie. I vareforsikring vil beregningen av forsikringsverdien, jfr. § 29, medføre at forsikringspremien ligger inne i forsikringsverdien. Kjøperen får derfor den fulle forsikringspremie erstattet ved totaltap.

§ 33. Ansvar utover forsikringssummen

*Selv om forsikringssummen overskrides, erstatter **foretaket**:*

1. Tap som nevnt i §§ 39 til 43.
2. Renter av erstatningen etter § 49.

I tillegg til den dekning forsikringen gir innenfor rammen av forsikringssummen, har sikrede krav på dekning av visse tilhørende utgifter og annet tap forsikringstilfellet påfører **sikrede**. Dette gjelder redningsomkostninger, felleshavaribidrag, omkostninger ved sikkerhetsstillelse, saksomkostninger, omkostninger ved erstatningsoppgjøret, sikredes andel av omkostninger som angår flere interesser uten at regelen om felleshavari kommer til anvendelse og renter av erstatningen.

§ 34. Foretakets adgang til å fri seg fra videre ansvar ved å utbetale forsikringssummen

*Er et forsikringstilfelle inntrådt, kan **foretaket** fri seg fra ansvar for tap som nevnt i §§ 39 til 44 ved å gi sikrede melding om at det vil utbetale forsikringssummen, eller den del av forsikringssummen som angår de varer som er rammet av forsikringstilfellet. **Foretaket** har i dette tilfellet ingen rett til å overta varene etter § 52.*

*Tap som nevnt, erstattes likevel utover forsikringssummen, såfremt det skyldes foranstaltninger satt i verk før sikrede fikk melding om **foretakets** beslutning.*

§ 34 første ledd gir **foretaket** rett til å begrense sitt ansvar ved å gi melding om at det vil utbetale forsikringssummen. Har **forsikringsforetaket** gitt slik melding, vil videre transport eller bergningsarbeid skje for sikredes egen regning og risiko. **Foretaket** er fri for videre ansvar fra det øyeblikk **forsikringsforetakets** beslutning er kommet frem til sikrede, f.eks. når meldingen ligger i sikredes postkasse. Melding kan naturligvis også gis muntlig.

Er det bare en del av varene (dvs. av vedkommende vareparti) som er rammet av forsikringstilfellet, er det tilstrekkelig at **foretaket** gir melding om at det vil utbetale den del av forsikringssummen som angår disse varene. Denne del av bestemmelsen vil typisk få betydning ved periodeforsikringer.

Sikredes krav på renter av erstatningen etter § 49 begrenses ikke av **forsikringsforetakets** beslutning om å utbetale forsikringssummen. Renteplikten opphører på ordinært vis ved utbetalingen av erstatningen.

Velger **foretaket** å fri seg fra videre ansvar ved å utbetale forsikringssummen, vil sikrede beholde eiendomsretten til varene, se 2. punktum.

§ 34 annet ledd. Etter annet ledd svarer imidlertid foretaket for tap nevnt i første ledd, såfremt det skyldes foranstaltninger satt i verk før sikrede fikk melding om at **foretaket** hadde besluttet å utbetale forsikringssummen. Bestemmelsen skal sikre at ikke sikrede vil måtte betale for foranstaltninger som allerede er i gang og som ikke kan avbrytes.

§ 35. Totaltap

Totaltap foreligger når:

1. Hele varepartiet er gått til grunne.
2. Hele varepartiet er unndratt sikrede uten at det er mulighet for at **sikrede** vil få det igjen.
3. Transporten til det fastsatte bestemmelsessted er oppgitt overensstemmende med § 27 eller § 28.
4. Hele varepartiet er så sterkt beskadiget at minst 90% av verdien må ansees tapt.

Ved totaltap erstatter **foretaket** forsikringssummen for det forsikrede vareparti, dog ikke utover dets forsikringsverdi. I erstatningen gjøres det ikke fradrag for eventuelle skader pådratt i forsikringstiden, hva enten disse omfattes av forsikringen eller ikke.

Bestemmelsen fastlegger når det skal ansees å foreligge totaltap samt selskapets erstatningsplikt.

§ 35 første ledd nr. 1. Totaltap foreligger etter nr. 1 hvor varepartiet er gått til grunne. Varepartiet vil være gått «til grunne» hvor det er helt oppbrent, oppløst, fordampet eller utlekket, eller hvor det på annen måte er fullstendig fysisk ødelagt. Det er hele varepartiet som etter bestemmelsen må være rammet. Reglene om manko, jfr. § 36, gir imidlertid § 35 første ledd tilsvarende anvendelse hvor en del av varepartiet er gått totalt tapt. Kondemnasjonsregelen i nr. 4 gjør det ikke nødvendig med en nærmere presisering av begrepet «gått til grunne». Derimot vil grensen mellom kondemnasjon og partiell skade kunne være vanskelig å trekke. Se til kommentarene til nr. 4 og § 37.

§ 35 første ledd nr. 2. Etter nr. 2 foreligger det også totaltap hvor hele varepartiet er «unndratt sikrede uten at det er mulighet for at **sikrede** vil få det igjen». Varene er «unndratt» sikrede hvis **sikrede** ikke kan disponere over dem rent fysisk. De er sunket, skyllet overbord, stjålet, konfiskert, utlevert til urett mottaker eller solgt av transportøren underveis. Det er derimot ikke noe krav at varene er fysisk ødelagt eller forringet. Selve unndragelsen må være kvalifisert; varepartiet må være unndratt sikrede «uten mulighet for at han vil få det igjen». Er varene solgt av transportøren uten hjemmel i transportavtalen, vil tapet måtte dekkes av **foretaket** men ellers må man se på årsaken til salget. Er varene solgt fordi de trues av en fare som forsikringen ikke omfatter, svarer **foretaket** ikke for totaltap.

Det kan ikke stilles krav om sikker kunnskap om at sikrede ikke vil få igjen varepartiet en gang i fremtiden. Har varepartiet vært unndratt sikrede i en viss tid, og det ikke er bestemte holdepunkter for at **sikrede** vil få det tilbake, må det derfor ansees for totaltap etter denne bestemmelsen. Hvor lang tid som må være gått, må det tas stilling til i det konkrete tilfellet, se for såvidt Vegfraktloven § 31, som forutsetter at gods transportert på vei er å anse som totaltapt dersom det ikke er utlevert 30 dager etter avtalt utleveringsfrist, eller 60 dager

etter at fraktføreren overtok det. Se også særvilkår nr. 2, som fastslår at varene skal ansees som totaltapt ved forsinkelse på minst 30 dager. Dette tilsier at en sikret uten slik tilleggsdekning minst må vente i samme periode før **sikrede** kan kreve totaltapsersstatning, med mindre det foreligger klare holdepunkter for at han aldri vil få varene igjen. Ved den konkrete vurderingen må det bl.a. sees hen til transportens lengde og mellom hvilke punkter varene skal transporteres.

Er varene kommet bort uten at man har holdepunkter eller opplysninger om hvordan dette skjedde, har **foretaket** ved forsikringer på A-vilkår bevisbyrden for at tapet skyldes en årsak som ikke er omfattet av dekningen. Er forsikringen derimot inngått på B- eller C-vilkår, vil sikrede ha bevisbyrden for at totaltapet skyldes en fare som omfattes av forsikringen.

§ 35 første ledd nr. 3. **Foretaket** er i Vilkårenes § 27 på bestemte vilkår gitt rett til å kreve transporten til det fastsatte bestemmelsessted oppgitt, mens sikrede har en tilsvarende rett etter Vilkårenes § 28. Er transporten oppgitt etter disse bestemmelser, foreligger det etter nr. 3 totaltap. Totaltap må ansees å foreligge i det øyeblikk **forsikringsforetaket** har tatt sin beslutning, eller når det etter krav fra sikrede blir fastslått at en fremsendelse ikke er regningssvarende.

Oppgis transporten etter sikredes ønske, og sikrede er villig til å overta varene på dette sted, foreligger det ikke totaltap. Her må det foretas et vanlig skadeoppgjør etter reglene i Vilkårenes § 37.

§ 35 første ledd nr. 4. Varene kan ha vært utsatt for en så omfattende skade at de i realiteten må ansees som totalt tapt. Etter nr. 4 er det avgjørende kriterium for totaltap at hele varepartiet er så sterkt skadet at minst 90% av verdien må ansees tapt. Ved avgjørelsen av om varepartiet er kondemnabelt, må man vurdere skaden etter § 37 og holde dette opp mot forsikringsverdien. Ved vurderingen skal det bare tas hensyn til verditap som følge av skader som forsikringen omfatter. Har det vært flere forsikringstilfeller under transporten, er det de sammenlagte skadene som skal ha ført til et verditap på minst 90%. I en kondemnasjonssituasjon er det viktig for sikrede å være oppmerksom på selskapets rett etter § 52 til å overta varene ved utbetaling av totaltapsersstatning for senere å realisere disse.

Særlig ved merkevarer kan man se en sammenheng mellom fastsettelsen av skadeprosenten etter § 37, kondemnasjonsregelen i § 35 nr. 4 og **forsikringsforetakets** salgsrett. Ofte vil sikrede selv ved mindre skader på slike varer hevde at de er uselgelige i sitt ordinære marked og på det grunnlag kreve en høy skadeprosent. Dette forhold blir nærmere kommentert under § 37. Interessekonflikten mellom sikrede og foretaket vil kunne bli ytterligere forsterket dersom sikrede hevder en så høy skadeprosent at det er grunnlag for kondemnasjon, men samtidig motsetter seg at foretaket kan realisere varene. Dette kommenteres under § 52. Det er viktig å fremheve at man ved avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet samtidig bør avgjøre **forsikringsforetakets** salgsrett. Et

tilsynelatende kulant syn fra **forsikringsforetakets** side kan nettopp være begrunnet i at **foretaket** vil kunne få igjen en større del av utbetalingen gjennom realisasjonen, og det vil da være uheldig om det først senere kommer opp at sikrede motsetter seg realisasjon slik at **foretakets** forutsetning for oppgjøret dermed ikke var til stede.

For det tilfelle at bare deler av et vareparti er skadet, henvises det til § 36 med kommentarer. Det vises også til § 47 annet ledd, hvoretter man ved vurderingen av et skadet vareparti skal inndele det i grupper.

§ 35 annet ledd. Det nærmere innhold av et totaltapsoppgjør fastsettes i bestemmelsens annet ledd. Utgangspunktet er at sikrede har krav på utbetaling av forsikringssummen for det forsikrede varepartiet, dog begrenset til dets forsikringsverdi, jfr. § 29. **Foretaket** har i så fall rett til å overta restene av varene, jfr. § 52 og kommentarene til første ledd nr. 4.

Har varene før de ble rammet av totaltap vært utsatt for et skadetilfelle, følger det av bestemmelsens annet pkt. at det ikke skal gjøres fradrag for slike skader i totaltapsstatningen. For skader som ikke omfattes av forsikringen, innebærer dette en endring i forhold til hva som gjaldt tidligere. Det er imidlertid et vilkår at skaden er oppstått i forsikringstiden; for skader som forelå allerede før forsikringen begynte å løpe, skal det altså fortsatt gjøres fradrag. Dette resultatet følger av den omstendighet at skader som er til stede ved forsikringstidens begynnelse, vil redusere forsikringsverdien for varene tilsvarende.

§ 36. Manko

Manko foreligger når en del av det forsikrede vareparti er gått tapt som angitt i § 35 første ledd.

*Ved manko erstatter **foretaket** en så stor del av forsikringssummen for hele varepartiet som tilsvarer de varer som er gått tapt. § 35 annet ledd får tilsvarende anvendelse.*

Bestemmelsen regulerer forholdet hvor en del av et vareparti er gått totalt tapt. Manko omfatter både at deler av et vareparti er gått til grunne eller unndratt sikrede, og at deler av varepartiet er så sterkt skadet at det må ansees tapt.

§ 36 første ledd. Etter første ledd vil reglene i § 35 første ledd komme tilsvarende til anvendelse ved avgjørelsen av om en del av et vareparti skal ansees totalt tapt.

§ 36 annet ledd. Ved oppgjøret for manko har sikrede krav på en så stor del av forsikringssummen som svarer til de varer som er gått tapt. Erstatningen vil også her være begrenset av forsikringsverdien for vedkommende del. Henvisningen til § 35 annet ledd innebærer at det ikke skal gjøres fradrag for skader oppstått i forsikringstiden.

Det fremgår av § 47 annet ledd at før besiktelse av en skade skal varepartiet oppdeles i grupper etter arten og omfanget av skadene, se nærmere § 47 med kommentarer. Dette innebærer at det vil bli beregnet særskilte skadepresenter for de enkelte grupper og ikke én

skadeprosent for det samlede vareparti. For sikrede betyr denne fremgangsmåten at **sikrede** vil kunne oppnå et gunstigere oppgjør i de tilfeller hvor enkelte av gruppene har en skadeprosent på 90 og reglene om kondemnasjon kommer til anvendelse.

§ 37. Skade

*Er forsikrede varer blitt skadet, kan **forsikringsforetaket** kreve at skaden blir utbedret mot å erstatte omkostningene ved utbedringen etterhvert som de påløper. Utbedring kan ikke kreves dersom den fører til urimelig tap eller ulempe for sikrede.*

*Hvis **forsikringsforetaket** ikke krever eller kan kreve at skaden blir utbedret eller hvis utbedringen ikke er fullstendig, erstatter **foretaket** så mange prosent av forsikringsverdien av de skadede varer som svarer til den endelige reduksjon av deres verdi (skadeprosenten).*

*Er skadeprosenten for varer bestemt for videresalg fastsatt til 50 eller høyere ved besiktelse etter § 47, kan **forsikringsforetaket** forlange at de skal selges og bestemme salgsmåten. Erstatningen skal i slike tilfelle settes til differansen mellom forsikringsverdien, eventuelt forsikringssummen dersom denne er lavere, og den pris som ble oppnådd ved salget. Salget må begjæres uten ugrunnet opphold etter at det foreligger endelig besiktelsesrapport. Er varene lett bedervelige, kan **foretaket** begjære salg uten å avvente endelig besiktelsesrapport og selv om skadeprosenten ikke overstiger 50. **Foretakets** rett til å begjære salg etter dette ledd er undergitt de samme begrensninger som realisasjonsretten etter § 52.*

Går de skadede varer totalt tapt før utløpet av forsikringstiden, kan sikrede ikke kreve erstatning dersom:

- 1. et **forsikringsforetak** utbetaler erstatning for totaltap uten fradrag for delskaden, eller*
- 2. totaltapet ikke erstattes under noen forsikring.*

Bestemmelsen angir prinsippene for erstatningsberegningen ved skader som foretaket svarer for. Den kommer til anvendelse både hvor en skadet vare kommer frem til bestemmelsesstedet, og hvor varen er opplosset underveis og sikrede aksepterer dette som dens bestemmelsessted.

§ 37 første ledd. Foretaket har etter første ledd rett til å kreve at en skade utbedres, med den følge at det ikke blir plass for noen kontanterstatning til sikrede. Utbedring vil si at varen bringes tilbake til sin opprinnelige stand. Det er bare **foretaket** som kan kreve utbedring. Sikrede vil være henvist til erstatningsalternativet i annet ledd; **sikrede** kan ikke mot **foretakets** protest utbedre og kreve omkostningene i den forbindelse erstattet.

Forsikringsforetakets rett til å kreve utbedring av en skade er ikke ubetinget; den må kunne skje «uten urimelig tap eller ulempe for sikrede». Ved vurderingen må det blant annet tas hensyn til hvor lang tid en utbedring vil ta, og om den vil legge beslag på sikredes produksjons- eller lagerkapasitet på en urimelig måte. For visse vareslag vil en utbedring kunne føre til urimelig tap eller ulempe for sikrede selv ved ellers ubetydelige skader. For varer som videreselges til forbrukere, vil f.eks. det forhold at de har vært gjennom en utbedring kunne innebære vesentlige ulemper som lavere utsalgspris og øket risiko for

mangelsansvar. Sikrede må da kunne realisere varen i skadet stand og kreve erstatning etter annet ledd.

For enkelte varer vil en utbedring kunne få videre konsekvenser, selvom utbedringen i og for seg er fullgod. Det kan f.eks. føre til at varen må videreselges uten garanti eller med kortere garantiperiode. Dersom **foretaket** fastholder sin rett til å kreve utbedring i et slikt tilfelle, vil sikrede, i tillegg til utbedringsomkostningene, kunne ha krav på å få erstattet den reduksjon i salgsprisen som en dårligere garanti måtte innebære.

Ved såkalte «merkevarer» vil også enhver usikkerhet med hensyn til kvaliteten kunne få mer vidtgående konsekvenser idet senere feil i et utbedret produkt vil kunne få betydning for omdømmet av produktet generelt. I slike tilfelle vil det kunne være mer nærliggende for sikrede å kreve at skaden skal reguleres med en kontanterstatning basert på en skadeprosent fastsatt etter annet ledd.

Bestemmelsen regulerer utbedring av varer som er «skadet», dvs. at varene må være påført en fysisk skade. Tap som skyldes uorden - varene er i seg selv uskadet, men de kommer frem «hulter til bulter», og det koster penger å ordne dem igjen - vil derfor ikke bli dekket, med mindre ordningen er nødvendig for å få utbedret en fysisk skade som varene er påført.

Er varene i seg selv uskadet, men emballasjen er skadet eller ødelagt, kan det reises spørsmål om emballasjen må ansees som en del av varen. Dette må avgjøres etter en konkret vurdering, der viktige momenter vil være kjøpers bruk av emballasjen ved et videresalg og i hvilken utstrekning emballasjen fremstår som en integrert del av selve produktet. Et typisk eksempel er masseproduserte varer i standardpakninger.

I så fall bør forsikringen også omfatte skader på emballasjen som medfører utbedringsomkostninger eller en verdireduksjon. Men også ellers kan emballasjen ha en betydelig verdi. Det kan dreie seg om emballasje som blir kjøperens eiendom og som kan utnyttes av **kjøper** til andre formål, eller det kan være snakk om en panteordning. Dersom kjøperen er fakturert for slik emballasje, vil beløpet normalt inngå i forsikringsverdien. Sikrede vil da ha rett til erstatning selv om bare emballasjen er skadet. F.eks. ved videresalg av medikamenter til apotek eller sykehus vil emballasjen normalt bli ansett som en del av varen; leveransen vil her kunne bli avvist selv om bare emballasjen er skadet. I slike situasjoner kan det normalt ikke bli snakk om å tillate utbedring heller, hvilket innebærer at sikrede vil kunne kreve erstatning for den beregnede verdireduksjon etter reglene i annet ledd.

Forutsetningsvis vil utbedringsomkostningene utgjøre et mindre beløp enn forsikringssummen; i motsatt fall vil man stå overfor en kondemnasjon etter § 35 nr. 4. Har foretaket krevet utbedring etter § 37 første ledd og denne viser seg å bli vesentlig dyrere enn forutsatt, må det imidlertid svare fullt ut for omkostningene. Det samme gjelder når utbedringen viser seg å være mangelfull.

§ 37 annet ledd. Bli en skade ikke utbedret, enten fordi **foretaket** ikke har rett til å kreve det, eller velger ikke å kreve det, reguleres erstatningsoppgjøret av bestemmelsens annet ledd. I disse tilfeller skal det foretas et kontantoppgjør, basert på at det fastsettes en skadeprosent for varene enten ved besiktelsen etter § 47 eller gjennom særskilt avtale. Skadeprosenten skal reflektere den endelige reduksjon av de skadede varers verdi, dvs. forholdet mellom varenes salgsverdi i henholdsvis uskadet og skadet stand på bestemmelsesstedet. Vilkårene inneholder ikke nærmere regler om hvorledes skadeprosenten skal beregnes. Av og til må den fastsettes ut fra et nokså fritt skjønn, mens det andre ganger er mulig å falle tilbake på hjelpestørrelser av forskjellig slag, som f.eks. børsnoteringer eller prisforskrifter for å fastlegge hva varene ville ha vært verd i uskadet stand, og de skadede varenes salgspris hvis man avventer realisasjon, eller hvis **foretaket** benytter seg av sin rett til å kreve salg etter tredje ledd.

Når skadeprosenten er fastlagt, blir **forsikringsforetakets** ansvar produktet av skadeprosent og forsikringsverdi. Dekker imidlertid forsikringssummen ikke hele forsikringsverdien, må det tas hensyn til denne underforsikring gjennom en proratering av **foretakets** ansvar, jfr. § 30.

Det følger av § 47 annet ledd at varene ved besiktelsen skal deles opp i grupper etter arten og omfanget av skadene. Forutsetningen er at det skal fastsettes en særskilt skadeprosent for hver av disse gruppene. En slik oppdeling kan føre til at vilkårene for totaltap etter § 35, 1. ledd nr. 4 er til stede for enkelte grupper. Oppdelingen kan altså sett fra sikredes side gi et gunstigere resultat enn om man hadde beregnet skadeprosenten ut fra det samlede vareparti.

Når varene er bestemt til salg på forbrukermarkedet, eller når det på annen måte er snakk om såkalte merkevarer, vil sikrede ofte være lite interessert i at det markedsføres skadet vare til lavere priser enn de ordinære varene **sikrede** selger. **Sikrede** vil derfor ofte fremsette krav overfor **foretaket** om at et skadet parti skal ansees som totalt tapt, og samtidig forbeholde seg at **foretaket** ikke markedsfører varene - overhodet eller i det samme markedet. Utgangspunktet i vareforsikring er at denne type «særinteresser» hos sikrede ikke er omfattet av en ordinær vareforsikring, og at sikrede i tilfelle ved tegning av forsikring må ta forbehold om at også skade som reduserer verdien med mindre enn 90% skal anses som totaltap. Samtidig har det ganske klart vært en utvikling i de senere år der foretakene har akseptert at det skal betales totaltapsersättning i flere tilfelle enn det som følger av 90%-regelen i § 35. Imidlertid må man se dette spørsmål i forhold til de kryssende hensyn ved **forsikringsforetakets** realisasjonsrett. Det vises til kommentaren til § 35 nr. 4.

Krever **forsikringsforetaket** utbedring av en skade, vil foretaket ha renteplikt for sikredes utlegg når det er gått to måneder fra utlegget ble gjort, se § 49 første ledd 2. punktum. Skal erstatning beregnes etter bestemmelsens annet ledd, starter **forsikringsforetakets** renteplikt å løpe to måneder etter at melding om forsikringstilfellet ble sendt selskapet, jfr. § 49 første ledd 1. punktum.

§ 37 tredje ledd. Bestemmelsens tredje ledd gir foretaket rett til å selge de skadede varer hvor skadeprosenten er satt til 50 eller høyere, forutsatt at varene er bestemt for videresalg. Med unntak for lett bedervelige varer forutsettes det at skadeprosenten er fastsatt ved besiktelse etter § 47 før salget kan gjennomføres. Det er imidlertid intet vilkår for salg at partene er enige i rapportens innhold eller konklusjoner.

For lett bedervelige varer kan **foretaket** begjære salg umiddelbart uten å avvente en endelig besiktelsesrapport. For slike varer er det heller intet vilkår at skadeprosenten skal være 50 eller høyere, men det forutsettes at varene er ment for videresalg. Før salget er det likevel en forutsetning at varene er blitt besiktet, og at eventuelle bevis er sikret.

Hvilke varer som ansees som "lett bedervelige", må avgjøres på grunnlag av varenes evne til å tåle videre lagring uten uforholdsmessig kostbare beskyttelses- foranstaltninger, så som leie av kjølerom etc., eller hvor varene er datomerket, og overskridelse av datomerkingen gjør varene uselgelige.

Etter § 52 er **forsikringsforetakets** realisasjonsrett begrenset idet det plikter å ta tilbørlig hensyn til sikredes interesser. **Foretakets** rett til å forlange salg etter nærværende bestemmelse er underlagt en tilsvarende begrensning. Det vises til kommentaren til § 52 om det nærmere innhold av begrensningen.

Når foretaket forlanger varene solgt, må dette skje uten ugrunnet opphold etter at det foreligger endelig besiktelsesrapport. **Forsikringsforetaket** bestemmer selv på hvilken måte salget skal skje, eksempelvis på auksjon, etter anbud, gjennom megler eller lignende.

Dersom foretaket realiserer skadede varer etter å ha overtatt eiendomsretten i medhold av § 52, er det foretaket som utad vil stå som selger. Etter nærværende bestemmelse vil foretaket gi salgspåbud til sikrede, som dermed vil stå som selger utad. Ettersom salget finner sted på **forsikringsforetakets** begjæring og før ansvarsspørsmålet for skaden er endelig avgjort, kan det reises spørsmål om det er foretaket eller sikrede som får selgeransvaret overfor kjøper for det salget som her finner sted.

Som oftest gjennomføres salg av skadede varer ved at **forsikringsforetaket** og sikrede blir enige om den praktiske gjennomføringen av salget, og ved at interesserte kjøpere på forhånd får opplysning om skaden og gis anledning til å undersøke varene. I praksis avtales det også at varen selges «as is, where is», «som den forefinnes» eller «som besiktet», med den følge at kjøperen overtar risikoen for eventuelle skjulte feil og mangler ved varene. Noe mangelsansvar overfor kjøper som følge av den oppståtte skade vil etter dette måtte regnes som lite praktisk. Skulle det imidlertid oppstå et ansvar, f.eks. fordi sikrede ikke har opplyst kjøperen om skaden, vil det være lite tvilsomt at foretaket vil være uten ansvar overfor mulige krav fra kjøperen. Derimot må **forsikringsforetaket** dekke sikredes ansvar dersom

skaden har medført ytterligere feil og mangler, som verken **foretaket** eller sikrede kjente til, men som det heller ikke gyldig er tatt forbehold om ansvarsfrihet for overfor kjøper.

Som selger kan sikrede også risikere erstatningsansvar etter produktansvarsloven av 23.12.1988, dersom **sikrede** anses som «produsent» etter lovens §1 -3. Har **foretaket** insistert på salg på tross av sikredes protest, kan det være grunnlag for å hevde at sikrede kan kreve regress for dette ansvaret hos **foretaket**.

Selv om det er foretaket som har begjært salg av de skadede varene i henhold til nærværende bestemmelse, må det som en hovedregel legges til grunn at kjøperen av varene ikke vil kunne fremme noe krav direkte mot **forsikringsforetaket** for feil og mangler, selv om manglene kan henføres til den forsikringsmessige skade og det ikke gyldig er tatt forbehold om ansvarsfrihet da varene ble solgt. Det kan likevel tenkes unntakstilfeller hvor kjøper likevel vil kunne fremme direktekrav mot **foretaket**, f.eks. hvor foretaket har utvist aktivitet i forbindelse med salgsprosessen, ved å delta i forhandlinger, besvare spørsmål eller lignende. Ansvar vil her kunne følge av alminnelige ansvarsregler.

Noe annet er det om sikrede i forbindelse med salget overdrar sitt erstatningskrav mot foretaket til kjøperen. **Forsikringsforetakets** forpliktelser overfor kjøperen reguleres da av nærværende forsikringsvilkår og FAL, og ikke av kjøpsrettslige regler, selv om **foretaket** vil kunne påberope seg eventuelle ansvarsfraskrivelser eller -begrensninger i kjøpsavtalen. Kjøperen vil aldri få noe større krav enn selgeren ville ha hatt som sikret, og i normaltilfellene vil skaden være fullt og endelig oppgjort overfor sikrede ved erstatningen etter § 37 tredje ledd.

I tilfeller hvor varene er solgt uten at det er tatt stilling til om skaden er erstatningsmessig eller ikke, kan det i ettertid vise seg at foretaket likevel ikke var ansvarlig. I forholdet mellom **forsikringsforetaket** og sikrede, vil **foretaket** etter alminnelige erstatningsmessige prinsipper kunne bli ansvarlig for det tap sikrede lider som følge av at **foretaket** har fremsatt et uberettiget krav om salg i henhold til nærværende bestemmelse, ved at det i ettertid viser seg at det ikke forelå noen erstatningsmessig skade.

Hvis **foretaket** er ansvarlig for skaden og det ved salget innvilges kreditt til kjøperen, vil eventuelt tap i denne forbindelse ikke kunne komme til fradrag i oppgjøret med sikrede, dersom foretaket har samtykket i kreditten.

§ 37 fjerde ledd regulerer forholdet hvor de skadede varer senere i forsikringstiden går totalt tapt. Er årsaken til totaltapet en risikobegivenhet som dekkes under samme forsikring som skaden, oppstår det ingen problemer: her erstatter foretaket totaltapet uten hensyn til varenes verdi ved totaltapet, se Vilkårenes § 35 annet ledd 2. pkt. Det blir selvsagt ikke snakk om erstatning for skaden i tillegg.

Skal totaltapet erstattes av et annet **foretak**, har sikrede heller ikke krav på erstatning for skaden dersom det andre **foretaket** dekker totaltapet uten å gjøre fradrag for skaden i totaltapsersstatningen, se fjerde ledd pkt. 1. Det er uten betydning om årsaken til at det andre **foretaket** ikke gjør fradrag er kulanse eller vilkårsbestemmelser som f.eks. Vilrårenes § 35 annet ledd 2. pkt.

Skyldes totaltapet et forhold som ikke dekkes av noen forsikring, kan sikrede ikke kreve erstatning for skaden, se fjerde ledd pkt. 2. Risikoen er den forsikrede transport; hvis denne resulterer i et totaltap som ikke er forsikret, må sikrede regne med å bli sittende med det fulle tap. Det ville representere en tilfeldig gevinst om sikrede i et slikt tilfelle hadde fått erstatning for den første skaden. Det er likevel en forutsetning at det udekkede totaltapet oppstår i forsikringstiden. Går varene tapt etter utløpet av forsikringstiden, vil dette ikke påvirke sikredes rett til erstatning. Men det kan bli vanskelig å føre bevis for skadens omfang i slike tilfeller, særlig om skaden ikke er besikket.

§ 38. Skade på eller tap av en del av et hele

*Ved skade på eller tap av en del av en gjenstand som består av flere deler, erstatter **forsikringsforetaket** bare omkostningene ved å reparere eller fornye den del som er skadet eller gått tapt. Dette gjelder selv om det er av vesentlig betydning at gjenstanden er komplett.*

Etter bestemmelsen er **forsikringsforetakets** erstatningsansvar begrenset til å gjelde reparasjon eller fornyelse av den del som er gått tapt. I et tilfelle der en gjenstand er sendt i sine enkelte deler i flere kasser eller som flere separate kolli, og en enkelt del blir skadet eller går tapt, vil følgelig ikke **foretaket** være ansvarlig for verdiforringelse på de øvrige deler, selv om disse nå er verdiløse eller tilnærmet verdiløse, f.eks. fordi det ikke er mulig å skaffe reservegjenstander. Bestemmelsen innebærer således en begrensning i forsikringsdekningen i forhold til det som følger av § 37.

§ 39. Redningsomkostninger

***Forsikringsforetaket** erstatter sikredes redningsomkostninger i samsvar med FAL § 6-4, medmindre reglene i § 40 kommer til anvendelse. Ved internasjonal transport, herunder transport til og fra norsk kontinentalsokkel, erstatter **foretaket** ikke sikredes ansvar for tap påført **trejperson**.*

Bestemmelsen regulerer **forsikringsforetakets** ansvar for omkostninger eller andre former for økonomisk tap som sikrede pådrar seg ved tiltak for å forhindre at et forsikringstilfelle inntreffer, eller for å begrense skaden når et forsikrings-tilfelle er inntrådt. Foreligger vilrårene for fellehavari, kommer likevel Vilrårenes § 40 til anvendelse.

§ 39 første punktum. Forsikringsforetaket ansvar for redningsomkostninger er knyttet til løsningene i FAL § 6-4, som har følgende ordlyd:

«§ 6-4 (foretakets ansvar for redningsomkostninger)

Forsikringsforetaket svarer for skade, ansvar, utgifter og annet tap som sikrede er påført under forhold som nevnt i § 4-10, når hensikten med tiltakene var å avverge eller begrense tap som faller inn under forsikringen, og tiltakene hadde en ekstraordinær karakter og måtte anses forsvarlige. Det samme gjelder slikt tap påført en person som etter § 4-11 hadde plikt til å foreta redningstiltak. Dersom sikrede plikter å dekke tap påført tredjeperson ved tiltak som nevnt i første ledd, gjelder § 7-6 for tredjepersons krav».

Dekningen av redningsomkostninger fremstår som et tillegg til den dekning **forsikringsforetaket** gir etter de alminnelige reglene om dekningsfeltet for vareforsikringen. Dette viser seg først og fremst ved at foretaket erstatter sikredes omkostninger ved redningstiltaket, selv om det er snakk om typer av omkostninger som i henhold til § 6 tredje ledd, faller utenfor forsikringens dekningsfelt ellers. Reglene er preceptoriske ved innenriks varetransport, og fremstår på mange måter som en naturlig konsekvens av sikredes plikt til å begrense tap i § 25. **Forsikringsforetaket** svarer for redningsomkostninger utover forsikringssummen.

Forsikringsforetakets ansvar for redningsomkostninger er avhengig av at visse vilkår er oppfylt. For det første må det stilles krav til selve situasjonen. Det skal enten foreligge «overhengende fare» for at et forsikringstilfelle vil inntreffe, eller et forsikringstilfelle må være inntruffet. Å fastslå når et forsikringstilfelle er inntruffet, vil sjelden by på tvil. Derimot vil det kunne være vanskeligere å avgjøre når det foreligger «overhengende fare» for et forsikringstilfelle. Utgangspunktet er greitt nok: rene preventive tiltak, foretatt med sikte på farer som kanskje kan inntre, men som det ikke er noen umiddelbar risiko for, gir ikke rett til omkostningsdekning. Faren må ha fortettet seg på en slik måte at det er nærliggende og stor sannsynlighet for at forsikringstilfellet vil inntreffe, om ikke særlige tiltak iverksettes. Et eksempel: Et **fartøy** med lettbederverlige matvarer blir oppholdt i havn på grunn av blokade; lasten overføres og transporteres videre med annet transportmiddel.

Det er videre et vilkår at de iverksatte tiltak er av ekstraordinær karakter. Dette innebærer at tap som skyldes ordinære skadeforebyggende tiltak ikke omfattes av **forsikringsforetakets** ansvar for redningsomkostninger.

Tiltaket må være iverksatt i den hensikt å avverge eller begrense et tap som faller inn under forsikringen. Har tiltaket til hensikt å redde både forsikrede og uforsikrede verdier, skal det foretas en fordeling av omkostningene etter størrelsen av de verdier som var tilsiktet reddet ved tiltaket, jfr. § 44.

Det er en forutsetning for **foretakets** ansvar at de tiltak som iverksettes «måtte anses som forsvarlige». Det sentrale element i forsvarlighetsvurderingen er forventede omkostninger ved redningstiltaket, sammenholdt med forventet resultat av det. Bedømmelsen av tiltakets forsvarlighet må foretas ut fra forholdene slik de fremsto for den som iverksatte tiltaket. Er tiltaket først «forsvarlig» kan **foretaket** på den annen side pådra seg ansvar for redningsomkostninger, selv om det iverksatte tiltak ikke fører til et vellykket resultat. I

forlengelsen av dette ligger at **foretaket** er ansvarlig for redningsomkostninger utover forsikringssummen. Ved et mislykket redningstiltak kan derfor **foretaket** i verste fall risikere å måtte betale totaltapserstatning for de forsikrede varene pluss omkostningene ved tiltaket.

Er vilkårene for å erstatte redningsomkostninger først til stede, vil foretaket bli ansvarlig for alle typer av tap, som f.eks. utgifter til leiet hjelp, tap som følge av skade på gjenstander, erstatningsansvar overfor **tredjeperson** og tap i form av bortfalt fortjeneste eller inntekt. Også utgifter til lasting, lossing og lagring av varene som følge av forhold som omfattes av forsikringen vil kunne være redningsomkostninger i det konkrete tilfelle.

Skader på emballasje skaper særlige problemer i forhold til reglene om redningsomkostninger. En utbedring av emballasjen, eventuelt en reemballering, vil måtte behandles etter de alminnelige reglene om dekning av skader, såfremt emballasjen ansees som en del av de forsikrede varene, jfr. § 37 med kommentarer. Det blir altså i slike tilfelle ikke snakk om å anvende reglene om redningsomkostninger på disse omkostningene. Utgjør ikke emballasjen en del av varen i forsikringsmessig henseende, vil det derimot kunne bli snakk om å dekke slike utgifter etter reglene om redningsomkostninger, f.eks. utgiftene ved å emballere for å forhindre ytterligere tap eller skade under den videre transport. En betingelse for å gjøre dette er likevel at de alminnelige vilkår for å anse vedkommende tiltak som et redningstiltak (som f.eks. overhengende fare for et forsikringstilfelle, ekstraordinære omkostninger, forsvarlig tiltak osv.) er oppfylt.

Det antas å følge av FAL § 6-4 at redningsomkostninger skal erstattes uten fradrag av avtalt egenandel. **Forsikringsforetakets** ansvar for slike omkostninger baseres på erstatningsrettslige og ikke forsikringsrettslige prinsipper, og den preseptoriske bestemmelsen i § 6-4 har ikke åpnet for å trekke egenandel av denne omkostningsdekningen. En annen sak er at om sikrede i sin forsikringsdekning opererer med egenandeler som går ut over hva som kan sies å være «normale» egenandeler i vedkommende bransje, og som er fastsatt ut fra premiemessige overveielser, vil **sikrede** måtte bære sin andel av redningsomkostningene etter det fordelingsprinsippet som § 44 bygger på. Redningstiltaket er da gjort for å dekke forsikrede og uforsikrede interesser, og de uforsikrede interessene (egenandelen) må bære sin andel av de pådratte omkostningene.

Dersom sikrede pådrar seg et ansvar overfor **tredjeperson** i forbindelse med tiltakene, har skadelidte tredjemann et direkte krav mot **foretaket**, jfr. henvisningen i FAL § 6-4 til FAL § 7-6.

§ 39 annet punktum innebærer en viss innskrenkning i denne ansvarsdekningen. Ved internasjonal transport, herunder transport til og fra norsk kontinentalsokkel, erstatter foretaket ikke sikredes ansvar for skade påført **tredjeperson**. Unntaket omfatter sikredes erstatningsansvar for personskade og død, samt skade på **tredjepersons** eiendom, men derimot ikke ansvar for utgifter tredjeperson måtte pådra seg ved å avverge en skade.

Bakgrunnen for regelen er først og fremst frykten for store og ukontrollerbare erstatningskrav i utlandet.

§ 40. Fellehavari

Foretaket svarer for fellehavaribidrag som er utlignet på den forsikrede interesse, hvis fellehavarihandlingen er foretatt av hensyn til de farer som forsikringer omfatter eller følger av § 6 fjerde ledd. Bidraget erstattes på grunnlag av dispasje, lovlig oppgjort etter gjeldende rettsregler eller vilkår som må ansees sedvanlige i vedkommende fart.

Bestemmelsen gir regler om **forsikringsforetakets** ansvar for fellehavaribidrag utlignet på den forsikrede interesse. Dekningen innebærer at vareforsikringen, på samme måte som en kaskoforsikring for **faretøyet**, inkorporerer det gamle sjørettslige instituttet fellehavari i sin dekning av redningsomkostninger.

Fellehavari foreligger hvor det treffes redningstiltak i en situasjon hvor **fartøy** og last befinner seg i en felles fare, eller - under bestemte forutsetninger - i en situasjon hvor det ellers er til felles fordel for **fartøy** og last at det treffes redningstiltak. Den første gruppen, som gjerne kalles «common safety»- tilfellene eller det egentlige fellehavari, dekkes i det vesentlige av definisjonen av fellehavari i York-Antwerpen-reglens (YAR) Regel A. I tallreglene er det imidlertid gjort visse modifikasjoner både i innskrenkende og utvidende retning i forhold til denne definisjonen. Den viktigste utvidelsen utgjøres av den andre gruppen av fellehavarisituasjoner og kalles gjerne «common benefit»-tilfellene (Regel 10 og 11).

Etter definisjonen i Regel A er det en forutsetning for fellehavari at det foreligger felles fare for **fartøy** og last. Er det derfor bare lasten som er i fare for å bli skadet eller gå tapt, vil ikke fellehavarireglene få anvendelse, og **forsikringsforetakets** ansvar for eventuelle redningstiltak må følgelig bedømmes etter redningsomkostningsreglene i § 39. Den felles faren må møtes med ekstraordinære tiltak, som f.eks. tilkallelse av en profesjonell berger i en situasjon hvor **faretøyet** har fått slagside og truer med å synke, eller ved kasting av last for å lette **faretøyet** etter en grunnstøting.

Fellehavarihandlingen kan medføre utgifter; bergelønn er her et typisk eksempel. Men den kan også medføre fysisk tap eller skade for en av de involverte interesser; kasting av last eller strandsetting av **faretøyet** for å unngå at det synker etter en alvorlig lekkasje, er eksempler på dette. Det er et krav at fellehavarihandlingen fremstår som fornuftig i det den treffes, men det er ikke avgjørende at de» leder til et vellykket resultat.

Reglene om «common benefit» kommer til anvendelse hvor det i nødhavn iverksettes tiltak for å sikre at **fartøy** og last kan fortsette reisen. Det kan være snakk om utgifter for å losse, lagre og gjeninnlaste last hvor dette er nødvendig for å komme til områder av **faretøyet** som trenger reparasjon, mannskapsutgifter i nødhavn, utgifter til midlertidige reparasjoner og lignende.

I fellehavarioppgjøret (dispasjen) fastlegges det hvilke tap, skader og omkostninger som skal dekkes i fellehavariet. Det følger av Regel C at det bare er tap som er direkte forårsaket av fellehavarihandlingen som skal erstattes. Det fastsettes også hvilke verdier de ulike interesser (**fartøy** og last) som har vært i risiko, skal settes til. Deretter foretas det en forholdsmessig fordeling av de pådratte omkostninger mellom de involverte interesser. Fordelingen skjer på grunnlag av de verdier som er i behold ved reisens slutt, men likevel slik at mottatte erstatninger fra fellehavariet til interesser som er ofret ved fellehavarihandlingen (typisk kastet last) legges til, for å sikre at alle interessenter blir likt belastet.

§ 40 første punktum fastslår at **foretaket** svarer for det fellehavaribidrag som er utlignet på den forsikrede interesse. Det er likevel en forutsetning at fellehavarihandlingen er foretatt av hensyn til de farer forsikringen omfatter. Er fellehavarihandlingen derfor f.eks. foretatt for å unngå en fare som omfattes av en av de unntatte farene i § 18, vil fellehavaribidraget ikke bli dekket av foretaket I dette prinsippet gjøres det imidlertid et viktig unntak såfremt dekningen er gjort på B- eller C-vilkår: i disse tilfellene vil fellehavaribidraget bli dekket, selv om fellehavarihandlingen ikke skyldes en fare forsikringen omfatter, med mindre vedkommende fare er unntatt i §§ 17, 18 og 19, se § 6 fjerde ledd. Dermed kan man oppleve at partikulære skader oppstått ved havariet faller utenfor dekningen, mens fellehavarioppførelsen eller fellehavaribidraget erstattes.

Det er et vilkår at bidraget fremkommer i «dispasje, lovlig oppgjort etter gjeldende rettsregler eller vilkår som må ansees sedvanlige i vedkommende fart». Det normale vil være dispasje oppgjort av en dispasjør etter York-Antwerpen-reglene. Også en uformell dispasje, oppgjort f.eks. av kaskoforsikringselskapet, vil imidlertid kunne benyttes.

Består fellehavarihandlingen i at last blir skadet eller går totalt tapt, vil sikrede - som et alternativ til å kreve sitt tap dekket i fellehavari - kunne kreve det erstattet etter de alminnelige reglene i vilkårene, først og fremst § 35 om totaltap, § 36 om manko og § 37 om skade. For sikrede kan dette ofte innebære fordeler; selve erstatningsoppgjøret vil kunne gå raskere, og erstatningsberegningen som sådan kan også være gunstigere for **sikrede**. **Forsikringsforetaket** vil i slike tilfelle tre inn i sikredes krav mot fellehavariet, se forsåvidt Vilrårenes § 53.

Ved underforsikring, herunder ved store egenandeler, må sikrede bære sin andel av fellehavaribidraget, se forsåvidt Vilrårenes § 44.

Skulle sikrede som følge av brudd på fraktavtalen bli avskåret fra å kreve fellehavaribidrag fra de øvrige deltagere i fellehavariet, vil **foretaket** erstatte det beløp som etter reglene om fellehavari faller på den forsikrede interesse. I slike tilfeller vil sikrede også få full erstatning ved å fremme kravet etter de alminnelige regler for totaltap og skade.

Da felleshavaribidrag må ansees som en redningsomkostning, skal det heller ikke ved felleshavaribidrag trekkes avtalt egenandel, jfr. kommentarene til § 39.

§ 41. Omkostninger ved sikkerhetsstillelse

*Hvis sikrede i anledning av et forsikringstilfelle har måttet stille sikkerhet, kan **sikrede** kreve rimelige utgifter i forbindelse med dette erstattet av **forsikringsforetaket**.*

Bestemmelsen regulerer **forsikringsforetakets** ansvar for sikredes omkostninger ved sikkerhetsstillelse overfor **tredjeperson** i forbindelse med krav som omfattes av forsikringen. Uttrykket sikkerhetsstillelse må her tas i vid forstand, slik at det også omfatter kontantinnbetalinger av **sikrede**. Det er bare rimelige utgifter av denne art **foretaket** svarer for. Begrensningen har imidlertid neppe stor betydning. Selv om det er stilt sikkerhet for beløp som åpenbart og vesentlig overstiger **tredjepersons** krav, vil det kunne godtas, dersom dette under de rådende omstendigheter var nødvendig for å få frigitt varene eller lignende. Det er imidlertid et absolutt vilkår at det dreier seg om sikkerhetsstillelse i forbindelse med et havari som omfattes av forsikringen. Utgifter til sikkerhetsstillelse dekkes selv om forsikringssummen overskrides.

§ 42. Saksomkostninger

*Når et ansvar som omfattes av forsikringen gjøres gjeldende mot sikrede, og når sikrede gjør gjeldende dekningskrav mot **tredjeperson** i anledning av tap som omfattes av forsikringen, svarer **forsikringsforetaket** for de omkostninger som påløper, såfremt de tiltak som er truffet, er godkjent av **foretaket** eller må ansees forsvarlige.*

Bestemmelsen regulerer **forsikringsforetakets** ansvar for saksomkostninger.

Sikrede har rett til å kreve omkostningene for alle «forsvarlige» tiltak i anledning tvister med **tredjeperson** erstattet av **foretaket**, forutsatt at tvisten enten kan føre til ansvar for **foretaket** eller til en fordel for det. Dette gjelder uavhengig av om et ansvar eller et dekningskrav gjøres gjeldende i en retts sak eller i et utenrettslig oppgjør. Har **foretaket** på forhånd godkjent vedkommende tiltak, er det unødvendig å vurdere forsvarligheten av tiltaket; da er **foretaket** uten videre erstatningspliktig. Bestemmelsen gir ikke hjemmel for at sikrede kan kreve erstatning for sine saksomkostninger i en tvist med **foretaket**. Her vil avgjørelsen måtte treffes av vedkommende domstol i samsvar med tvistemålslovens regler.

§ 43. Omkostninger i forbindelse med erstatningsoppgjøret

*Er **forsikringsforetaket** ansvarlig for tapet, skal det også erstatte rimelige omkostninger ved fastsettelsen av tapet og beregningen av erstatningen. **Foretaket** betaler alltid utgiftene til sin egen **besiktelsesperson**.*

Bestemmelsen fastslår at **foretaket** også skal erstatte rimelige omkostninger knyttet til erstatningsoppgjøret.

Hva som er å anse som «rimelige omkostninger» må avgjøres i det enkelte tilfelle. Utgifter til sikredes egen **besiktelsesperson** vil ofte være rimelig, men behøver ikke å være det. Er det snakk om en liten og kurant skade, vil sikrede normalt ikke ha behov for å ha sin egen representant på stedet for å ivareta sine interesser i forbindelse med avviklingen av forsikringstilfellet og besiktelsen av skadene på varene.

Etter annet punktum skal **foretaket** alltid bære utgiftene til egen **besiktelsesperson**. Det gjelder også om det skulle vise seg at skaden ikke omfattes av forsikringen, eller det foreligger underforsikring.

§ 44. Omkostninger ved tiltak som angår flere interesser

*Er det påløpt omkostninger som nevnt i §§ 39 til 43 ved tiltak som angår flere interesser, svarer **forsikringsforetaket** bare for den del av omkostningene som ved en forholdsmessig fordeling faller på den forsikrede interesse.*

Bestemmelsen regulerer **forsikringsforetakets** ansvar for omkostninger som kommer flere interesser til gode.

Ved redningsomkostninger som kommer flere interesser til gode, får bestemmelsen liten betydning ved fellehavari, se nærmere Vilkårenes § 40 med kommentarer. Ved fordelingen av omkostninger som nevnt i §§ 39, 41, 42 og 43 kommer bestemmelsen derimot fullt ut til anvendelse.

Ved fordelingen av omkostningene på de interesser som har hatt fordel av de iverksatte tiltak, må det sees hen til de enkelte interessers verdi. Som allerede nevnt i kommentarene til enkelte av paragrafene vil det måtte skje en fordeling av slike omkostninger hvis det i forsikringsavtalen er fastsatt store egenandeler.

Kapittel II. Erstatningsoppgjøret

§ 45. Sikredes opplysningsplikt

*Ved erstatningsoppgjøret skal sikrede gi **forsikringsforetaket** de opplysninger og dokumenter som er tilgjengelige forsikrede, og som **foretaket** trenger for å beregne sitt ansvar og utbetale erstatningen.*

*Sikrede skal også søke å medvirke til at opplysninger og dokumenter som beror hos **tredjeperson**, og som **foretaket** trenger for å beregne sitt ansvar, utleveres til **foretaket**.*

Bestemmelsens første ledd tilsvarer FAL § 8-1 første ledd, og regulerer sikredes opplysningsplikt ved skadeoppgjøret.

§ 45 første ledd. Bestemmelsen pålegger sikrede en medvirkningsplikt under skadeoppgjøret. Sikrede plikter på eget initiativ å gi **forsikringsforetaket** alle opplysninger

og dokumenter som vil kunne være av betydning for foretaket ved beregningen av dets ansvar. Sikrede kan ikke nøye seg med å gi svar på foretakets konkrete spørsmål, men må uanmodet og på eget initiativ fremlegge relevante opplysninger. Sikredes plikt går imidlertid ikke lenger enn til å fremlegge de opplysninger **forsikringsforetaket** objektivt sett trenger for å kunne ta stilling til forsikringskravet.

Unnlater sikrede å gi relevante opplysninger eller dokumenter, vil konsekvensen være at forsikringsoppgjøret blir forsinket (sml. FAL § 8-2 første ledd), og at sikrede ikke kan kreve rente for den tid som går tapt ved dette, jfr. Vilkårenes § 49 (sml. FAL § 8-4 fjerde ledd.)

Gir sikrede **forsikringsforetaket** uriktige eller mangelfulle opplysninger ved erstatningsoppgjøret, kan **sikrede** risikere ansvar etter alminnelige erstatningsregler for det tap **sikrede** måtte påføre **foretaket**. Et eventuelt galt oppgjør kan dessuten senere bli korrigert, sml. FAL § 8-1 første ledd og dennes forarbeider. Er de uriktige eller ufullstendige opplysningene gitt bevisst, og sikrede vet eller må forstå at de kan føre til at **sikrede** får utbetalt en erstatning **sikrede** ikke har krav på, vil dessuten Vilkårenes § 46 (om svik) kunne komme til anvendelse, sml. FAL § 8-1 annet ledd og dennes forarbeider.

§ 45 annet ledd. Sikrede plikter også å medvirke til at opplysninger og dokumenter som er i **tredjepersons** besittelse, blir overlevert til **foretaket**. Plikten innebærer at sikrede etter evne, og med rimelige anstrengelser, skal gjøre sitt for at en ellers motvillig **tredjepersons** overleverer relevant informasjon til foretaket. Har sikrede bidratt slik det rimeligvis kan forventes av **sikrede**, og uten at **tredjeperson** etterkommer **sikredes** anmodninger, har sikrede rett til renter av erstatningen overensstemmende med hovedregelen i § 49 første ledd, forutsatt at **sikrede** ellers kan føre bevis for at det foreligger et erstatningsmessig tap, og omfanget av dette.

Har sikrede på den annen side ikke gjort det som etter annet ledd kan kreves av **sikrede**, blir konsekvensen den samme som etter bestemmelsens første ledd, nemlig at forsikringsoppgjøret forsinkes uten at sikrede kan kreve renter for den tid som går tapt.

§ 46. Svik

*Gir sikrede ved skadeoppgjøret bevisst uriktige eller ufullstendige opplysninger som **sikrede** vet eller må forstå kan føre til at sikrede får utbetalt en erstatning **sikrede** ikke har krav på, mister **sikrede** ethvert erstatningskrav mot **foretaket** etter denne og andre forsikringsavtaler i anledning samme hendelse, sml. FAL § 8-1 fjerde ledd.*

Bestemmelsen tilsvarende FAL § 8-1 **fjerde** ledd, og regulerer følgene av sikredes svik i forbindelse med skadeoppgjøret.

Bestemmelsen rammer både det forhold at **sikrede** gir uriktige opplysninger ved forsikringsoppgjøret – sikrede gir f.eks. gale opplysninger om de skadede varers verdi eller om omfanget av skaden - og det forhold at opplysningene er ufullstendige – **sikrede** unnlater f.eks. å fortelle at varene var skadet allerede ved avsendelse. Det er uten betydning om

sikrede har hatt vinnings hensikt eller ikke med sin handlemåte, selv om slik hensikt nok vil være det normale. Avgjørende er om **sikrede** «vet eller må forstå» at sikredes brudd på opplysningsplikten vil kunne føre til at det utbetales en (større) erstatning enn det sikrede har krav på.

Svik under forsikringsoppjøret vil som hovedregel medføre at **sikrede** mister ethvert krav mot foretaket både etter denne og etter andre forsikringsavtaler i anledning av samme hendelse. Henvisningen til FAL § 8-I annet ledd innebærer likevel at **sikrede** kan gis en viss erstatning dersom det etter en konkret vurdering vil virke svært urimelig å frata **sikrede** hele erstatningen. Dette vil kunne være tilfelle hvor sikredes forhold bare er lite klanderverdig, bare angår en liten del av kravet, eller hvis det ellers foreligger særlige grunner.

§ 47. Besiktelse av skade

*Krever sikrede erstatning for skade eller for totaltap overensstemmende med § 35 første ledd nr. 4, skal varene, hvis det begjæres av **forsikringsforetaket** eller sikrede, besiktes av en representant for sikrede og en representant for **foretaket** i fellesskap.*

Før besiktelsen skal varepartiet såvidt mulig oppdeles i grupper etter arten og omfanget av skadene. Representantene skal såvidt mulig uttale seg om den sannsynlige årsak til de enkelte skader, tidspunktet for deres inntreden, og angi hvordan skaden bør utbedres eller i hvilken grad skaden reduserer varens verdi (skadeprosenten).

*Er det uenighet mellom sikredes og **foretakets** representanter om skadens omfang og årsak, kan partene bli enige om å tilkalle en **uavhengig tredjepart**. I så fall utnevnes **uavhengig tredjepart** av partenes representanter i fellesskap. **Uavhengig tredjepart** skal avgi en begrunnet uttalelse om de spørsmål som partenes representanter er enige om å forelegge til **uavhengig tredjepart**.*

§ 47 første ledd. Bestemmelsen kommer til anvendelse når sikrede vil kreve erstatning for skade, eller vil påberope seg at varepartiet er mer enn 90% skadet slik at § 35 første ledd nr. 4 om totaltap kommer til anvendelse.

Hensikten med bestemmelsen er å få et rettferdig og praktisk mønster for skadebesiktelse som begge parter kan ha nytte av. Besiktelse av skade etter reglene i bestemmelsen er imidlertid ikke obligatorisk, men må begjæres av enten sikrede eller foretaket. Sikrede kan enten stilltiende eller uttrykkelig samtykke i at skadeoppjøret gjennomføres uten å avholde besiktelse etter reglene i nærværende bestemmelse.

Blir besiktelse begjært, vil første trinn være at sikredes og **forsikringsforetakets** representanter sammen besikter varene og forsøker å bli enige om skadeårsak, skadeprosent etc. Besiktelsen skal gi grunnlag for å avgjøre om skaden i det hele tatt faller inn under **foretakets** ansvar, samt angi skadens omfang. Selv om representantene antar at skaden ikke faller inn under ansvar, bør de ta stilling til skadens omfang, fordi det senere kan komme frem nye opplysninger som kan innvirke på ansvarsspørsmålet. Ofte har mottakeren et

ønske om å disponere varene straks, og det vil være vanskelig å rekonstruere skadens omfang på et senere tidspunkt.

Avgjørende momenter for spørsmålet om **forsikringsforetakets** ansvar vil være skadens årsak og når og hvor skaden oppstod. **Besiktelsespersonene** skal ikke ubetinget trekke konklusjoner med hensyn til skadeårsak og skadetidspunkt. Hvis de faktiske forhold ikke er klarlagt på tidspunktet for besiktelsen, og hvis partene ikke er sikre, skal man nøye seg med å antyde den eller de mest sannsynlige skadeårsaker.

Er det enighet om de faktiske forhold, men ikke om hvilke konklusjoner som kan trekkes, skal besiktelsesrapporten begrense seg til å gjøre rede for de rent faktiske og kjente forhold. Hvorvidt det skal tilkalles **uavhengig tredjepart** for å trekke konklusjoner fra de faktiske forhold, vil etter bestemmelsens fjerde ledd være opp til partene selv å avgjøre.

Rapporten skal også gi grunnlag for å avgjøre **forsikringsforetakets** rett til å kreve skaden utbedret, jfr. § 37 første ledd. Dette innebærer at **besiktelsespersonene** må ta stilling til om det er mulig å foreta en slik utbedring, og kostnadene ved dette.

Når utbedring av varene ikke er aktuelt, skal rapporten angi i hvilken grad skaden reduserer varens verdi; skadeprosenten. Skadeprosenten fremkommer som en differanse mellom varenes verdi på stedet for besiktelsen i henholdsvis uskadet og skadet stand. Det vil da være den alminnelige forventede salgsverdi på stedet som legges til grunn. Det vises også til kommentaren til § 37 annet ledd.

Det skal i disse verdier ikke gjøres fradrag for frakt, toll eller andre omkostninger som har vært nødvendige for å bringe varene frem til det sted hvor verdien bedømmes.

§ 47 annet ledd. Før besiktelsen finner sted, skal varepartiet så vidt mulig være oppdelt i grupper etter arten og omfanget av skaden, og skadede deler skal om mulig være skilt ut fra uskadede. Hensikten med slik oppdeling er at forholdene må være lagt til rette for å kunne få til en særskilt besiktelse av hver enkelt skade. Det er sikredes ansvar å foreta oppdelingen av varepartiet og å tilrettelegge gjennomføringen av besiktelsen etter nærværende bestemmelse.

Kostnadene ved denne oppdelingen vil inngå som et ledd i erstatningsoppgjøret.

§ 47 tredje ledd. Hvor partenes representanter kommer med en enstemmig rapport, vil denne som regel danne grunnlaget for erstatningsoppgjøret. Men selv en enstemmig rapport vil ikke være bindende for noen av partene, og partene står fritt til å bestride rapportens innhold. En enstemmig besiktelsesrapport, hvor **besiktelsespersonene** f.eks. konkluderer med at «ved besiktelsen var partene enige om at...», vil imidlertid rent bevismessig måtte tillegges betydelig vekt hva angår skadens omfang, dersom en av partene senere ønsker en rettslig prøving av forholdet.

Blir representantene ikke enige om rapportens konklusjoner med hensyn til skadeårsak og skadetidspunktet, kan partene velge å tilkalle en uavhengig tredjepart (advokater, landmålere o.l.).

Uavhengig tredjepart skal i så fall forelegges de spørsmål partene er uenige om, og som de er enige om å forelegge for **tredjeparten**. Selv om avgjørelsen av om det i det enkelte tilfelle skal tilkalles uavhengig **tredjepart** ligger hos **foretaket** og sikrede, er det partenes representanter som i fellesskap utpeker uavhengig **tredjepart**. Kommer representantene ikke til enighet om valg av **uavhengig tredjepart**, vil i mangel av annen avtale tvistemålslovens § 455 komme til anvendelse.

Det vil imidlertid ikke alltid være tid eller anledning til å tilkalle en uavhengig tredjepart under selve besiktelsen, og **uavhengig tredjepart** vil på dette tidspunkt heller ikke ha andre opplysninger enn de øvrige parter. Likevel bør det stilles krav til **uavhengig tredjepart** om at **det** skal ha kjennskap til de ulike vareslag, hva de kan utsettes for under transporten, og hvordan de reagerer på eksterne forhold.

Uavhengig tredjepart skal avgi en «begrunnet uttalelse» vedrørende de spørsmål som er forelagt **tredjeparten**. Heller ikke **den uavhengige tredjepartens** uttalelse vil være bindende for partene, med mindre den danner grunnlag for etterfølgende frivillig avtale om erstatningsoppgjøret.

§ 48. Valutakurser

*Har sikrede hatt utlegg i annen valuta enn den som forsikringssummen er fastsatt i, skal omregningen skje etter kursen på utleggsdagen. Hvis utlegget forfaller til bestemt tid, og sikrede uten rimelig grunn lar være å betale ved forfall, kan **sikrede** ikke kreve erstatning etter en høyere kurs enn forfallsdagens. Har sikrede etter samråd med **forsikringsforetaket** foretatt dekningskjøp, legges dekningskursen til grunn.*

*Skal **forsikringsforetaket** erstatte omkostninger som ikke er betalt når oppgjøret finner sted, skje omregningen etter kursen på den dag erstatningsberegningen avgis.*

Bestemmelsen regulerer omregningen av utlegg sikrede har hatt i en fremmed valuta i forbindelse med et forsikringstilfelle.

§ 48 første ledd. Etter fast internasjonal praksis skal omregningen fra én valuta til en annen ved erstatningsberegningen skje etter kursen på den dag sikredes utlegg fant sted. Som hovedregel vil sikrede få full dekning for sine utlegg dersom bankenes salgskurs for sjekker i vedkommende valuta på utleggsdagen legges til grunn i beregningen.

Utlegg som forfaller til bestemt tid, men som sikrede uten rimelig grunn ikke betaler da, skal aldri omregnes etter høyere kurs enn forfallsdagens. Er den faktiske kurs på betalingsdagen derimot lavere enn kursen på forfallsdagen, skal denne benyttes.

Har sikrede etter samråd med **foretaket** foretatt dekningskjøp, skal kursen på dagen for inngåelsen av dekningskjøpet legges til grunn. Dette selv om forfallsdag eller utlegget skjer på annet tidspunkt.

§ 48 annet ledd. Skal **forsikringsforetaket** erstatte omkostninger som ikke er betalt av sikrede på oppgjørsdagen, og forfallsdag for omkostningene ikke er kommet, smi. første ledd, skal omregningen skje etter kursen på den dag erstatningsberegningen avgis. Erstatningsberegningen blir avgitt når den ferdige beregningen sendes ut fra foretaket til sikrede.

§ 49. Renter av erstatningen

*Sikrede har krav på renter av erstatningen når det er gått to måneder etter at melding om forsikringstilfellet ble sendt til **forsikringsforetaket**. Skal foretaket erstatte sikredes utlegg, inntret renteplikten tidligst to måneder etter at utlegget er gjort.*

*Forsømmer sikrede å gi opplysninger eller utlevere dokumenter som nevnt i § 45, har **sikrede** ikke krav på renter for den tid som går tapt ved dette. Det samme gjelder hvis sikrede urettmessig avviser fullt eller delvis oppgjør.*

For renten gjelder ellers lov av 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. §§ 2 annet ledd og 3.

Dersom forsikringssum er avtalt i annen valuta enn norske kroner (NOK), er det valutakursen på konstateringstidspunktet for skaden eller tapet som danner grunnlaget for utbetaling.

Bestemmelsen regulerer sikredes rett til renter av erstatningen. Første til tredje ledd svarer til FAL § 8-4 første ledd, annet ledd første punktum, fjerde og femte ledd. Fjerde ledd angår tilfeller hvor forsikringssummen er fastsatt i fremmed valuta.

§ 49 første ledd. Første punktum fastslår utgangspunktet: sikrede har krav på renter av erstatningen når det er gått to måneder fra melding om forsikringstilfellet ble sendt til **foretaket**. Også melding fra andre som opptrer på vegne av sikrede vil medføre at to måneders fristen for **forsikringsforetakets** renteplikt begynner å løpe. Det er avsendelses tidspunktet som er avgjørende, ikke når **foretaket** mottar meldingen.

Krever sikrede erstattet utlegg, starter renteplikten først å løpe to måneder etter at utlegget er gjort, se annet punktum, men ikke i noe tilfelle før to måneder etter meldingen om havariet ble sendt. Dette følger av at renteplikt for utlegg «tidligst» løper fra to måneder etter at utlegget ble gjort.

§ 49 annet ledd. Hvis sikrede under erstatningsoppgjøret ikke overholder sin opplysningsplikt etter § 45, og erstatningsberegningen som følge av dette blir ferdig på et senere tidspunkt, har sikrede ikke krav på renter for den ekstra tid som er påløpt som følge av pliktbruddet. Tilsvarende gjelder dersom sikrede urettmessig avviser fullt eller delvis oppgjør. Hva som skal ansees som en urettmessig avvisning, vil måtte avgjøres konkret.

Beror forsikringsoppjøret på opplysninger som befinner seg hos tredjeperson, og sikrede har gjort det som etter Villkårenes § 45 annet ledd kan forventes av **sikrede** m.h.t. å få dem frem, vil **sikrede** ha krav på renter etter første ledd. Det er likevel en forutsetning for renteplikt at det overhodet kan etableres erstatningsplikt for **forsikringsforetaket**; dette følger av den alminnelige regel om at sikrede har bevisbyrden for at **sikrede** har lidt et tap som omfattes av forsikringen, og for tapets omfang, se § 8.

§ 49 tredje ledd. Renten skal beregnes etter den rentesats som til enhver tid er fastsatt med hjemmel i lov av 17.12.1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. § 3. Denne rentesatsen skal benyttes uavhengig av om forsikringskravet er eller ikke er forfalt til betaling. Lovens § 3 tredje ledd åpner en viss adgang til å gi sikrede en tilleggsdekning utover den fastsatte rentesatsen. Slik tilleggsdekning er bare aktuell hvor den fastsatte renten ikke dekker sikredes tap fullt ut, og **forsikringsforetaket** har utvist særlig klanderverdig forhold under forsikringsoppjøret.

§ 49 fjerde ledd i Villkårenes Versjon 2022 ble denne paragrafen forenklet og endret for å samsvare med norske krone (NOK). Endringen ble gjort først og fremst på grunn av det britiske finanstilsynets beslutning om at LIBOR skal opphøre, og mangelen på en generelt akseptert erstatning.

§ 50. Forsikringsdokumentet som legitimasjonsdokument

*Har **forsikringsforetaket** i god tro utbetalt erstatning eller foretatt andre disposisjoner over forsikringsforholdet etter å ha fått forevist forsikringsdokumentet og gitt dette påtegning om disposisjonen, kan det ikke senere gjøres gjeldende at den som foreviste forsikringsdokumentet manglet rett til å råde over forsikringsforholdet.*

Bestemmelsen regulerer hvem som er legitimert til å råde over forsikringsforholdet, herunder inngå avtale om endring av forsikringsforholdet, forhandle om erstatningsoppjøret og motta erstatningen.

Bestemmelsen fastslår at det er innehaveren av forsikringsdokumentet som er legitimert til å disponere over forsikringsforholdet. Hvis **foretaket** ikke kjente eller burde ha kjent til at andre personer har bedre rett enn den som foreviser dokumentet, kan **forsikringsforetakets** disposisjon ikke senere angripes. **Foretaket** må imidlertid gjøre sitt for å forhindre senere godtroerverv, f.eks. ved å gi forsikringsdokumentet påtegning om den disposisjonen som er foretatt, eller ved å kreve dokumentet tilbakelevert ved utbetaling av erstatning, jfr. § 51. Forsømmer **forsikringsforetaket** slike tiltak, og forsikringsdokumentet kommer på en godtroende erververs hånd, risikerer **foretaket** å måtte betale erstatningen om igjen, eller for øvrig å bli avskåret fra å påberope seg disposisjonen.

Forsikringsdokumentet er ikke å anse som et rent ihendehaverdokument i den forstand at **foretaket** kan unnlate å foreta undersøkelser når forsikringsdokumentet blir fremlagt for det. **Foretaket** må bringe på det rene om den person eller det **foretaket** som presenterer

dokumentet virkelig er den sikrede etter forsikringsavtalen, eksempelvis ved å kreve fremlagt transportdokumenter, kjøpekontrakter eller lignende, og eventuelt om de materielle vilkårene for å råde over forsikringsforholdet for øvrig foreligger. Er f.eks. varene solgt mens de er under transport, og varene er skadet etter at risikoen er gått over på kjøper, er det kjøper, og ikke selger, som har krav på erstatningen. Den som presenterer dokumentet må følgelig godtgjøre at **den** hadde den forsikringsmessige interesse i varene på det tidspunkt da forsikringstilfellet inntrådte, og følgelig er den som har krav på forsikringssummen.

Hvor meget som skal kreves av undersøkelser fra **forsikringsforetaket** vil måtte avgjøres etter en konkret vurdering, der det legges vekt på at forsikringsdokumentet tross alt er ment å skulle legitimere innehaveren til å råde over forsikringsforholdet, og til å motta erstatningen. Er det begrunnet tvil om dokumentenes ekthet, eller fremlegges det opplysninger som ikke samsvarer med annen informasjon i samme sak, vil imidlertid foretaket ha en plikt til å foreta ytterligere undersøkelser for å bringe det faktiske forhold på det rene. Unnlater **forsikringsforetaket** å gjøre rimelige anstrengelser i denne henseende, kan **foretaket** ikke sies å ha vært i «god tro» i henhold til nærværende bestemmelse.

§ 51. Foretakets rett til å forlange forsikringsdokumentet tilbakelevert eller forevist ved utbetaling av erstatning

*Foretaket kan forlange å få tilbakelevert forsikringsdokumentet før det utbetaler erstatning. Ved utbetaling av forskudd på erstatning kan **foretaket** forlange forsikringsdokumentet forevist til påtegning.*

Bestemmelsen gir rett til å kreve forsikringsdokumentet tilbakelevert ved utbetaling av erstatning.

Foretaket kan ikke overfor en godtroende erverver av forsikringsdokumentet gjøre gjeldende at det allerede har utbetalt erstatningen, se Vilkårenes § 11 nr. 5; dette er en naturlig følge av forsikringsdokumentets egenskap av legitimasjonsdokument. **Forsikringsforetaket** er derfor etter denne bestemmelsen gitt rett til å kreve forsikringsdokumentet tilbakelevert før det utbetaler erstatning. Tilsvarende kan foretaket forlange forsikringsdokumentet fremlagt for påtegning ved utbetaling av eventuelt forskudd på erstatning. Hva som er å anse som et forsikringsdokument, er definert i Vilkårenes § 1 nr. 4.

Er forsikringsdokumentet kommet bort eller lignende, vil **forsikringsforetaket** kunne sette som vilkår for erstatningsutbetalingen at dokumentet først blir mortifisert etter lov om mortifikasjon av skuldbrev m.v. av 18.12.1959. I praksis vil imidlertid slik mortifikasjon av forsikringsdokumentet normalt være unødvendig hvor det er gått lang tid fra forsikringstilfellet inntrådte til utbetalingen finner sted.

§ 52. Forsikringsforetakets adgang til å overta varene ved utbetaling av erstatning

Ved betaling av erstatning for totaltap eller manko trer **foretaket** inn i sikredes rett til de varer som er erstattet, med mindre det senest ved utbetalingen gir avkall på sin rett. § 30 får tilsvarende anvendelse.

Ved disponeringen av de varer som foretaket har overtatt retten til etter første ledd, plikter foretaket å ta tilbørlig hensyn til sikredes interesser.

Sikrede plikter å skaffe **forsikringsforetaket** alle dokumenter som er av betydning å ha som eier. Omkostninger som påløper i denne forbindelse, bæres av **foretaket**

Bestemmelsen regulerer **forsikringsforetakets** rett til å overta varene ved utbetaling av totaltapserstatning.

§ 52 første ledd. Ved totaltap eller manko vil sikrede få utbetalt den fulle forsikringssum for de tapte varer, dog med fradrag for eventuelt avtalt egenandel. **Forsikringsforetaket** får ved utbetaling av erstatningen rett til å overta sikredes rett til de varer som erstattes. I visse tilfeller kan **foretaket** riktignok ha liten eller ingen interesse av å bli eier av de forsikrede varer som følge av de byrder det kan medføre, herunder omkostninger knyttet til å fjerne og eventuelt uskadeliggjøre varene. Ønsker **foretaket** ikke å overta en skadet vare eller tre inn i sikredes rett til varen, må det gi sikrede særskilt underretning om dette snarest og senest ved utbetalingen av erstatningen.

Henvisningen til Villkårenes § 30 om underforsikring innebærer at **foretaket** bare trer inn for en så stor andel som svarer til den andelen som faktisk erstattes. Består varene av gjenstander som ikke kan deles uten skade og overensstemmende med **foretakets** inntreden i en forholdsmessig eierandel, vil det ved **foretakets** inntreden bli etablert et sameie i tingen mellom sikrede og **forsikringsforetaket**

Dersom sikredes gjenstående andel i tingen refererer seg til sikredes egenandel, vil foretaket likevel tre inn i hele sikredes rett til varene, men eventuelt netto salgspromeny vil bli å fordele i henhold til partenes andeler.

§ 52 annet ledd. Ved at foretaket trer inn i sikredes rett til varene, oppstår spørsmålet om **forsikringsforetakets** disposisjonsrett til dem. Hovedregelen er at **foretaket** har rett til å disponere over varene etter eget ønske, det vil i praksis si på den måten som gir **forsikringsforetaket** det beste økonomiske utbyttet, normalt ved salg. **Foretaket** plikter imidlertid å ta tilbørlig hensyn til sikredes interesser hvis dette kan gjøres uten at **foretaket** påføres et økonomisk tap.

Særlig når det gjelder videresalg av skadede såkalte «merkevarer», vil **forsikringsforetaket** og sikrede kunne ha motstridende interesser. For sikrede er det tale om å beskytte sitt renommé som produsent, importør eller leverandør av bestemte produkter og med bestemte krav til kvalitet, egenskaper, innhold etc. I noen slike tilfeller kan sikrede ha beskyttelsesverdige interesser i at varene ikke blir videresolgt.

Ofte vil sikredes interesser kunne ivaretas ved at varene anonymiseres. Det kan likevel tenkes tilfelle hvor varene vil være lett gjenkjennelige, selv om en påsydd eller festet logo er blitt fjernet. Særlig dersom skaden er av en slik karakter at det ikke er åpenbart for en potensiell kjøper at det dreier seg om en transportskade, vil sikrede ha en legitim interesse i å få stoppet et videresalg. Det kan f.eks. dreie seg om misfarging av klær, matvarer med bismak og lignende. Problemstillingen knytter seg derfor først og fremst til merkevarer som ikke kan anonymiseres uten at de samtidig gjøres uselgelige, og hvor produsenten eller importøren som følge av skaden ikke selv vil selge dem. Som eksempel kan nevnes matvarer og hermetikk etc., som uten emballasje og produsentangivelse vil være uselgelige. Men dersom **foretaket** ønsker å realisere slike varer i en anonymisert form, f.eks. etter en reemballering, vil sikrede normalt ikke kunne motsette seg dette.

Kan produktet videreselges, men på et annet marked enn opprinnelig tiltenkt, må likeledes hovedregelen om **forsikringsforetakets** salgsrett gjelde. Sikrede forutsettes da i rimelig grad å gis anledning til å medvirke til at varene blir anonymisert, for å forhindre at de likevel kommer inn på eller blir identifisert med sitt opprinnelige marked. Eksempel på varer som det kan være relevant å omsette på et annet enn det opprinnelige marked, kan være matvarer som blir solgt som dyrefor. Tilsvarende vil råvarer kunne inngå i en annen produksjonsprosess enn de opprinnelig var tiltenkt, der det stilles mindre krav til kvalitet og holdbarhet. Et annet eksempel kan være at et produkt er merket med spesielt høy kvalitet, og at dette omgjøres til angivelse av «annen sortering». Dersom sikrede ikke har rett til å stoppe et videresalg, men likevel ikke ønsker å medvirke til at det blir gjennomført, vil foretaket kunne ta hensyn til dette ved erstatningsfastsettelsen, f.eks. ved at det i erstatningen gjøres fradrag for den verdi salget ellers ville ha innbrakt.

Er emballasjen skadet uten at selve varen er det, vil det i noen tilfeller kunne foreligge totaltap. Dette vil særlig gjelde når det dreier seg om legemidler, medisinsk utstyr, matvarer, næringsmidler etc. hvor det stilles særskilte krav til feilfri emballasje. Det må likevel legges til grunn at sikrede ikke kan motsette seg salg av slike varer, dersom foretaket skulle finne et marked for dem, og offentlige myndigheter ikke har nedlagt forbud mot omsetning.

Avgjørelsen av om det foreligger totaltap eller en skade, er for øvrig drøftet i kommentarene til §§ 35 og 37. Kan varene videreselges med sitt opprinnelige merke etter en reparasjon foretatt av sikrede eller produsenten, foreligger intet totaltap, og nærværende bestemmelse kommer ikke til anvendelse.

En innsigelse fra sikredes side for å forhindre et eventuelt videresalg kan tenkes å være at salg av de skadede varene vil ødelegge markedet og omsetningsmulighetene for sikredes øvrige produkter av samme slag. Et slikt argument kan neppe være relevant, ettersom situasjonen ved anvendelse av denne bestemmelsen vil være at foretaket har foretatt et forsikringsoppgjør som har gitt sikrede fullt oppgjør for det foreliggende totaltap. Sikrede er ved forsikringsutbetalingen satt i samme stilling som om **sikrede** allerede hadde solgt varene videre. Det er videre lite tenkelig at varer som ved erstatningsoppgjøret anses som totaltapt,

vil kunne konkurrere på samme marked som sikredes uskadede varer. Det vanlige vil være at slike varer selges på et annet marked enn de opprinnelig var tiltenkt. At en vare kan selges som annen sortering, selv om den skal anses som totaltapt i relasjon til vilkårene, vil også måtte defineres som et annet marked enn det ordinære marked hvor den vanligvis blir solgt som «første sortering». Dette må gjelde selv om sikrede også omsetter varer på det andre markedet.

Som hovedregel vil sikrede derfor ikke kunne motsette seg videresalg av skadede varer ved kun å henvise til økt priskonkurransen eller tap av markedsandeler. Det må likevel kunne åpnes for unntak i særskilte tilfelle hvor en slik løsning under bestemte forhold vil føre til lite rimelige konsekvenser for sikrede.

Et særskilt spørsmål kan være hvorvidt en leverandør av merkevarer har en selvstendig rett til å fremme innsigelser mot **forsikringsforetakets** videresalg av merkevarer hvor det er detaljisten og ikke leverandøren som er sikret. Som hovedregel må det legges til grunn at leverandøren i et slikt tilfelle ikke står i noe kontraktsforhold til **forsikringsforetaket** og følgelig ikke kan motsette seg salg med støtte i Vilkårenes §52. Hvorvidt en leverandør kan få nedlagt et salgsforbud i medhold av andre regler, er et forhold som ligger utenfor forsikringsforholdet. Dersom en leverandør skulle lykkes i dette, vil det være **forsikringsforetakets** risiko. Annerledes kan det stille seg dersom detaljisten har akseptert et kontraktsfestet salgsforbud i sin avtale med leverandøren. Dette kan være en situasjon hvor selskapet ut fra sikredes interesser må avstå fra et videresalg, men hvor dette vil kunne få betydning for forsikringsoppgjøret dersom sikrede ikke kunne ha motsatt seg videresalg uten en slik klausul, og denne må ansees som usedvanlig på vedkommende område, smi. § 54 tredje ledd.

Når **foretaket** videreselger varer etter nærværende bestemmelse innebærer det at **foretaket** overfor kjøperen påtar seg det fulle selgeransvar for varene. Sikrede vil ikke være noen kontraktspart, og foretaket må selv innestå for det produkt og den kontrakt som inngås med kjøper, herunder at **forsikringsforetaket** påtar seg det objektive ansvar som følger av at varen eventuelt skulle ha en sikkerhetsmangel, jfr. lov om produktansvar av 23.12.1988 § 2-1. En skadet vare vil dog med svært få unntak bli solgt uten produkt- og bruksgaranti.

§ 52 tredje ledd. I forbindelse med at **forsikringsforetaket** trer inn i sikredes rett til de varer som er gått tapt, plikter sikrede å skaffe **foretaket** alle dokumenter som det kan være av betydning å ha som eier. Dette vil kunne være kjøpekontrakt, varebeskrivelser, sertifikater og lignende.

De omkostninger sikrede pådrar seg ved fremskaffelsen av disse dokumenter, skal bæres av foretaket.

Kapittel 12. Dekningskrav mot tredjeperson (regress)

§ 53. Forsikringsforetakets rett til å tre inn i dekningskrav som sikrede har mot tredjeperson

Kan sikrede forlange at tredjeperson erstatter tapet, inntreer foretaket ved utbetalingen av erstatningen i sikredes rett mot tredjeperson. I forhold til speditør, transportør o.l. gjelder dette også hvor disse står som forsikringstakere.

Svarer **forsikringsforetaket** bare delvis for tapet, deles kravet forholdsmessig mellom foretaket og sikrede. Det samme gjelder hvis erstatning for det fulle tap ville bli betalt med et høyere beløp av **tredjeperson** enn av **foretaket**, men **tredjeperson** bare hefter for en andel av tapet eller hele tapsbeløpet ikke kan inndrives.

Hvis **forsikringsforetakets** krav utbringer et høyere nettobeløp enn det som er betalt til sikrede med tillegg av renter, tilfaller det overskytende sikrede.

Bestemmelsen regulerer **forsikringsforetakets** rett til å tre inn i sikredes dekningskrav mot tredjeperson.

§ 53 første ledd. Kan sikrede kreve et tap som foretaket er ansvarlig for helt eller delvis erstattet av tredjeperson, trer foretaket ved utbetalingen av erstatning inn i sikredes krav mot denne tredjeperson. Dekningskrav mot **tredjeperson** vil i hovedsak være krav mot transportøren som følge av transportskade eller krav på felleshavaribidrag. Under en kjøperforsikring kan det imidlertid også tenkes krav mot selgeren som følge av mislighold av en sekundærforpliktelse under kjøpsavtalen, som f.eks. feilaktig valg av transportmåte.

Forsikringsforetaket overtar dekningskravet mot **tredjeperson** uavhengig av hvilket grunnlag de har. Bygger kravet på annen forsikringsavtale, kommer imidlertid reglene om dobbeltforsikring i FAL § 6-3 til anvendelse i forholdet mellom **foretakene**. Dette gjelder likevel ikke hvor et **foretak** svarer for vedkommende tap etter reglene om dekning av redningsomkostninger; i så fall skal den endelige belastning ligge hos dette **foretaket**.

Forsikringsforetaket trer inn i kravet slik det foreligger på sikredes hånd, dvs. at en eventuell sjøpanterett eller annen sikkerhetsrett kommer foretaket til gode.

Første ledd annet punktum gir foretaket rett til regress mot speditør, transportør og andre lignende tredjepersoner, selv om de etter forsikringsavtalen har status som forsikringstaker. På samme måte som etter bestemmelsens første pkt. er det imidlertid også etter annet pkt. et vilkår for foretakets regress at sikrede har et krav overfor vedkommende **tredjeperson**. Har sikrede derfor i spedisjons- eller transportavtalen fraskrevet seg retten til å gjøre krav gjeldende, vil heller ikke foretaket ha noe krav. En annen ting er at foretakets ansvar overfor sikrede kan bli nedsatt i slike tilfelle, jfr. Vilkårenes § 54 tredje ledd med kommentarer.

§ 53 annet ledd. Refererer dekningskravet seg til tapsposter som foretaket bare delvis har erstattet, skal dekningskravet fordeles forholdsmessig mellom sikrede og **forsikrings-**

foretaket. Dette vil kunne være situasjonen hvor foretaket ikke utbetaler fullerstatning på grunn av underforsikring eller egenandeler, eller fordi det dreier seg om tapsposter som faller utenfor forsikringen, men innenfor **tredjepersons** ansvar. Tilsvarende vil imidlertid også gjelde når sikredes krav mot **tredjeperson** vurderes til et høyere beløp enn det tap **foretaket** etter forsikringsavtalen plikter å erstatte, samtidig som tredjemann bare hefter for en del av tapet. En slik situasjon kan oppstå hvor varene er gått totalt tapt og sikredes erstatningskrav mot transportøren overstiger forsikringssummen, samtidig som transportøren har rett til å begrense sitt ansvar og følgelig bare plikter å erstatte tapet delvis. Det samme vil også gjelde hvor det i en tilsvarende situasjon ikke er mulig å inndrive kravet fullt ut mot **tredjeperson** hva enten dette skyldes **tredjepersons** insolvens eller formelle eller praktiske hindre.

§ 53 tredje ledd. Forsikringsforetaket trer i utgangspunktet inn i sikredes krav mot **tredjeperson** i sin helhet. Dette innebærer at dersom verdien av sikredes krav mot **tredjeperson** utgjør et høyere beløp enn forsikringssummen, og **tredjeperson** betaler det fulle beløp, vil **forsikringsforetaket** kunne gjøre en fortjeneste på sitt regresskrav. Dette er ikke rimelig. Tredje ledd fastsetter derfor at i en slik situasjon skal det overskytende tilfalle sikrede. Ved fastsettelsen av «overskuddet» har **foretaket** imidlertid krav på å få sine omkostninger i forbindelse med inndrivelsen av kravet mot **tredjeperson** dekket fullt ut. Det har også krav på renter av den erstatning det har utbetalt til sikrede.

Tredje ledd skal ikke anvendes på en eventuell kursgevinst. Er sikredes krav mot **tredjeperson** stipulert i en annen valuta enn forsikringsavtalens, har **foretaket** risikoen for et eventuelt kurstap i tiden mellom den ansvarsbetingende begivenhet og gjennomføringen av regresskravet. **Forsikringsforetaket** må derfor tilsvarende ha fordelen av en eventuell kursgevinst.

§ 54. Sikredes plikt til å bevare og sikre kravet

*Sikrede plikter å foreta det nødvendige for å bevare og sikre kravet inntil **forsikringsforetaket** selv kan vareta sine interesser. Hvis det er påkrevet, skal sikrede benytte kyndig teknisk og juridisk bistand.*

*Unnlater sikrede forsettlig eller grovt uaktsomt å oppfylle sine plikter etter foregående ledd, blir sikrede ansvarlig for det tap **forsikringsforetaket** er påført ved forsømmelsen. Ved nasjonale transporter kommer likevel begrensningene i FAL § 4-10 til anvendelse.*

***Forsikringsforetakets** ansvar nedsettes med det beløp det blir avskåret fra å innkreve som følge av at sikrede har fraskrevet seg retten til å kreve erstatning av **tredjeperson**, dersom fraskrivelsen ikke kan ansees sedvanlig.*

Bestemmelsens første og annet ledd regulerer sikredes plikt til å bevare krav mot **tredjeperson** samt virkningen av at sikrede frafaller retten til å kreve erstatning av **tredjeperson**.

§ 54 første ledd pålegger sikrede å bistå **forsikringsforetaket** med å bevare et krav mot **tredjeperson** inntil foretaket har trådt inn i kravet og kan ivareta sine interesser selv. Dette

gjelder først og fremst overholdelse av reklamasjonsfrister og nødvendig bevissikring. Om nødvendig skal sikrede benytte kompetent teknisk og juridisk hjelp. Bestemmelsen har nær sammenheng med Vilkårenes § 25, om sikredes plikt til å begrense tap. Et ledd i vurderingen av om sikrede har oppfylt sin plikt etter denne bestemmelsen, vil være om de pålegg **forsikringsforetaket** har gitt i henhold til § 25 er etterkommet.

§ 54 annet ledd. Har sikrede forsettlig eller grovt uaktsomt unnlatt å oppfylle sine plikter etter første ledd, blir sikrede ansvarlig for det tap foretaket lider som følge av forsømmelsen. Ved nasjonale transporter kommer imidlertid FAL § 4-10 til anvendelse, se annet punktum. Reaksjonsmønsteret i lovbestemmelsen er et noe annet enn etter vilkårsbestemmelsen. **Forsikringsforetakets** ansvar kan settes ned eller falle bort når sikrede forsettlig eller grovt uaktsomt har tilsidesatt sine plikter, men sikrede kan ikke pålegges ansvar for det tap foretaket måtte bli påført ved forsømmelsen. Ved avgjørelsen av om **forsikringsforetakets** ansvar skal settes ned eller falle bort, skal det legges vekt på skyldgraden, skadeforløpet og forholdene ellers.

§ 54 tredje ledd. Det følger av tredje ledd at om sikrede har frafalt eller fraskrevet seg retten til erstatning av **tredjeperson**, nedsettes **foretakets** ansvar med et tilsvarende beløp. Det blir imidlertid ikke snakk om nedsettelse av ansvaret såfremt fraskrivelsen må ansees sedvanlig i denne type kontraktsforhold. Fraskrivelse eller frafall kan i realiteten tenkes i to ulike situasjoner, der løsningene vil bli forskjellige.

Den ene situasjon foreligger hvor sikrede har gitt kontraktsmessig avkall på å kreve erstatning før det faktisk er oppstått noe erstatningskrav. Dette vil f.eks. kunne være tilfellet ved inngåelsen av kontrakt om transport av særlig ømtålige varer. Det er denne situasjonen tredje ledd først og fremst regulerer. Problemet her vil være hva som kan ansees som en «sedvanlig» ansvarsfraskrivelse. Hvis transport av vedkommende vare eller i vedkommende fart i realiteten bare gjøres på de fastsatte vilkår, vil man åpenbart stå overfor en «sedvanlig» fraskrivelse. Tilsvarende må imidlertid også gjelde hvis fraskrivelsen fremgår av standarddokumenter, selv om det i konkrete tilfelle er mulig å oppnå en annen løsning. Et eksempel: Transportørens rett til ansvarsbegrensning etter kollo/kilo-regler må ansees sedvanlig, også hvor vedkommende transport faller utenfor preseptoriske transport-ansvarsregler.

Den annen situasjon foreligger hvor sikrede fraskriver seg erstatningskravet etter at det er oppstått, men før foretaket har utbetalt erstatning. Denne situasjonen vil normalt ikke omfattes av tredje ledd; det er vanskelig å tenke seg at det vil være sedvanlig å fraskrive seg sitt erstatningskrav i en slik situasjon. Forholdet må derfor isteden vurderes ut fra bestemmelsens første og annet ledd, fordi sikrede her i realiteten har forsømt sin plikt til å sikre kravet inntil **foretaket** selv kan vareta sine interesser.

§ 55. Sikredes plikt til å bistå forsikringsforetaket med opplysninger og dokumenter

Foretaket har rett til å gjøre seg kjent med alle dokumenter og andre bevisligheter, også før det har overtatt kravet. I tilfelle av prosess mellom sikrede og **tredjeperson** har **foretaket** rett til å la seg representere ved egen prosessfullmektig.

Sikrede har, både før og etter at **foretaket** har overtatt **sikredes** krav mot **tredjeperson** plikt til å fremlegge alle dokumenter og andre bevisligheter forforetaket, som kan være av betydning for inndrivelsen av kravet.

Blir det prosess mellom sikrede og **tredjeperson** vedrørende et krav som **forsikringsforetaket** etter reglene i § 53 kan tre inn i, kan foretaket erklære hjelpeintervensjon etter reglene i lov om rettergangsmåten i tvistemål av 13.8.1915 nr. 6 § 75 og la seg representere ved egen prosessfullmektig. Utbetaler **foretaket** erstatning til sikrede under sakens gang, trer **foretaket** inn i saken **sikredes** i sted slik som den da står, jfr. tvistemålsloven § 65.

Kapittel 13. Oppsigelse

§ 56. Oppsigelse ved svik

Er opplysningsplikten etter § 12 svikaktig forsømt, kan **forsikringsforetaket** si opp denne og andre forsikringsavtaler det har med forsikringstakeren med øyeblikkelig virkning. Tilsvarende gjelder overfor sikrede, hvis opplysningsplikten etter § 13 er svikaktig forsømt.

Er det utvist svik etter § 46, kan foretaket si opp denne og andre forsikringsavtaler det har med sikrede med én ukes varsel.

Bestemmelsen tilsvarende FAL §§ 4-3 annet punktum og 8-1. Bestemmelsen regulerer **forsikringsforetakets** oppsigelsesadgang ved svikaktig forsømmelse av opplysningsplikten etter §§ 12 og 13, og ved svik i forbindelse med skadeoppjøret etter § 46.

FAL § 3-3 angir hvilke formelle krav en oppsigelse fra **foretaket** må oppfylle. Oppsigelsen skal skje skriftlig og være begrunnet, og må foretas uten ugrunnet opphold.

§ 56 første ledd 1. pkt. Etter bestemmelsens første punktum kan foretaket med øyeblikkelig virkning si opp forsikringsavtalen, dersom forsikringstaker ved inngåelse eller fornyelse av forsikringsavtalen svikaktig har forsømt sin opplysningsplikt etter § 12. **Forsikringsforetaket** har også rett til å si opp alle andre forsikringsavtaler det har med forsikringstakeren. **Forsikringsforetakets** oppsigelse vil få virkning fra det tidspunkt oppsigelsen kommer frem til forsikringstakeren.

Selv om forsikringstakeren svikaktig har forsømt sin opplysningsplikt etter § 12, vil foretaket ikke kunne påberope seg retten til oppsigelse, såfremt det ved inngåelsen av avtalen var klar over at de gitte opplysninger var ufullstendige eller uriktige, se FAL § 4-4 tredje punktum. Tilsvarende gjelder hvor de gitte eller uriktige opplysninger var uten betydning for **forsikringsforetakets** risikovurdering. Det følger forutsetningsvis av Vilkårenes § 11 nr. 1 at en oppsigelse overfor forsikringstakeren også er virksom overfor sikrede med mindre **sikrede** har fått forsikringsdokumentet i hende.

§ 56 første ledd 2. pkt. regulerer foretakets oppsigelsesadgang hvor sikrede svikaktig har forsømt sin opplysningsplikt etter § 13. **Forsikringsforetaket** har etter bestemmelsen samme oppsigelsesadgang som etter første punktum, og med samme oppsigelsesfrist. Som nevnt i kommentarene til § 13 er det et åpent spørsmål om sikrede har noen selvstendig opplysningsplikt etter de preseptoriske bestemmelsene i FAL. Bestemmelsen her vil imidlertid uansett ha betydning ved internasjonale transporter, og det er også grunn til å tro at domstolene vil opprettholdebestemmelsen ved innenriks transporter, hensett til det sterkt klanderverdige i sikredes opptreden i disse tilfellene.

§ 56 annet ledd regulerer forholdet hvor sikrede ved erstatningsoppjøret svikaktig gir uriktige eller ufullstendige opplysninger, jfr. § 46. Bestemmelsen vil også omfatte den situasjon at sikrede svikaktig har gitt melding om et forsikringstilfelle som ikke har inntrådt. **Forsikringsforetakets** reaksjon i dette tilfellet er rett til å si opp denne og andre forsikringsavtaler det har med sikrede med en ukes varsel. Denne reaksjonsformen stemmer med FAL § 8-1 tredje ledd. Foretakets rett gjelder enten det er snakk om å si opp en annen forsikringsavtale hvor sikrede både står som forsikringstaker og sikrede, eller det er snakk om en avtale hvor sikrede bare har status som sikret.

§ 57. Oppsigelse ved uriktige opplysninger

*Blir **forsikringsforetaket** kjent med at de opplysninger det har fått om risikoen er uriktige eller ufullstendige på noe vesentlig punkt, kan det si opp forsikringen med 14 dagers varsel.*

Bestemmelsen tilsvarende FAL § 4-3 første pkt. og angir vilkårene for **foretakets** rett til å si opp forsikringsavtalen når det har fått uriktige eller ufullstendige opplysninger om risikoen.

FAL § 3-3 angir hvilke formelle krav oppsigelsen må oppfylle. Den skal skje skriftlig og være begrunnet, og må foretas uten ugrunnet opphold.

Det er intet vilkår etter bestemmelsen at **forsikringstakeren** eller sikrede har forsømt sin opplysningsplikt etter §§ 12 eller 13, m.a.o. at det er noe å bebreide dem for at **foretaket** har fått uriktige eller ufullstendige opplysninger om risikoen. Selv om forsikringstaker eller sikrede var i god tro slik at **foretaket** hadde måttet bære ansvaret dersom det var inntruffet et forsikringstilfelle, kan foretaket kreve at avtaleforholdet blir avsluttet eller omlagt når det viser seg at forutsetningene ikke holdt stikk. **Forsikringsforetakets** oppsigelsesadgang

gjelder imidlertid bare for opplysninger som var av vesentlig betydning for dets risikovurdering.

Forsikringen kan sies opp med 14 dagers varsel. Fristen løper fra det tidspunkt varselet er kommet frem til forsikringstakeren.

Det følger av FAL § 4-4 at **foretaket** ikke kan påberope seg at det har fått uriktige eller ufullstendige opplysninger dersom det kjente eller burde ha kjent til det rette forhold da det fikk opplysningene. Det samme gjelder dersom det forhold som opplysningene gjaldt, var uten betydning for **foretaket**, eller senere har opphørt å ha betydning for det.

§ 58. Oppsigelse som følge av sikredes handling eller unnløtelse

Foretaket kan si opp forsikringsavtalen med to måneders varsel dersom:

- 1. sikrede forsettlig har fremkalt eller forsøkt å fremkalle et forsikringstilfelle eller forårsaket et forsikringstilfelle ved grov uaktsomhet, eller*
- 2. en sikkerhetsforskrift er overtrådt av sikrede eller noen sikrede kan identifiseres med etter § 10, og oppsigelse er rimelig.*

Ved internasjonale transporter er oppsigelsesfristen etter første ledd én uke.

Første ledd tilsvarer FAL § 3-3 første ledd. Bestemmelsen gir regler om **forsikringsforetakets** rett til å si opp forsikringsavtalen i forsikringstiden som følge av sikredes fremkallelse eller forsøk på fremkallelse av et forsikringstilfelle, samt ved brudd på sikkerhetsforskrifter.

§ 58 første ledd. Etter første ledd kan foretaket i forsikringstiden si opp forsikringsavtalen dersom det foreligger slike særlige forhold som nevnt i nr. 1 og nr. 2. Det er likevel et alminnelig vilkår for en rett til oppsigelse at dette er «rimelig». Det nærmere innhold i rimelighetskravet kan være vanskelig å fastlegge. I forarbeidene til FAL § 3-3 er det antydnet at det vil være rimelig at **forsikringsforetaket** gis anledning til å avvikle avtaleforholdet hvor tillitsforholdet mellom foretaket og forsikringstaker eller sikrede er falt bort. De forhold som er nevnt i nr. 1 og 2, vil være typiske eksempler på situasjoner hvor tillitsforholdet settes på prøve.

Oppsigelsesfristen etter første ledd er to måneder. Fristens lengde følger av FAL § 3-3 annet ledd 3. pkt.

§ 58 første ledd nr. 1. Har sikrede forsettlig fremkalt eller forsøkt å fremkalle et forsikringstilfelle eller forårsaket et forsikringstilfelle ved grov uaktsomhet, kan foretaket si opp forsikringsavtalen, forutsatt at dette kan ansees som en rimelig reaksjon på sikredes forhold.

I tillegg til sikredes egne handlinger eller unnløtelser kan foretaket også påberope seg slike forhold fra noen sikrede kan identifiseres med etter § 10 første ledd.

Regelen her må sees i sammenheng med FAL § 4-9, som innebærer at **forsikringsforetakets** ansvar kan falle bort helt eller delvis ved sikredes forsettlig eller grovt uaktsomme fremkallelse av forsikringstilfellet.

§ 58 første ledd nr. 2. Er det skjedd brudd på en sikkerhetsforskrift som gjelder for transporten, har **foretaket** etter nr. 2 en tilsvarende oppsigelsesadgang. Det gjelder uavhengig av om overtredelsen faktisk fører til et forsikringstilfelle. Oppsigelse av forsikringsavtalen må imidlertid også her anees som en rimelig reaksjon på overtredelsen av sikkerhetsforskriften. Det må foretas en konkret vurdering, hvor det blant annet sees hen til hva slags sikkerhetsforskrift som er overtrådt og forholdene ellers.

Forsikringsforetakets oppsigelsesadgang etter nr. 2 er ikke betinget av at det er sikrede selv som har overtrådt vedkommende sikkerhetsforskrift. Foretaket kan overfor sikrede også påberope seg brudd på sikkerhetsforskrift fra enhver som sikrede kan identifiseres med etter § 10 første og annet ledd.

Det henvises for øvrig til Vilkárenes § 21 med kommentarer når det gjelder hvilken virkning brudd på sikkerhetsforskrift har for **forsikringsforetakets** erstatningsansvar ved skade eller tap.

§ 58 annet ledd. For internasjonale transporten, som ikke er underlagt FALs preseptoriske regler, jfr. FAL § 1-3 annet ledd (e), er oppsigelsesfristen etter nr. 1 og 2 én uke. Dette er en endring i forhold til tidligere hvor oppsigelsesfristen var tre dager.

Kapittel 14. Lovvalg og jurisdiksjon

§ 59. Lovvalg og jurisdiksjon

For forsikringen gjelder norsk rett, herunder lov om forsikringsavtaler (FAL) av 16. juni 1989 nr. 69, med senere endringer.

*Tvist vedrørende forsikringsforholdet skal avgjøres av de ordinære domstoler i den rettskrets **forsikringsforetaket** har sitt hovedkontor.*

Selv om annet ledd fastslår den alminnelige tvisteløsningsregel, vil bestemmelsen ikke være til hinder for at partene i den enkelte tvist avtaler en annen tvisteløsningsmåte, som f.eks. voldgift.

§ 59 første ledd. Etter lov om lovvalg i forsikring av 27.11.1992 § 9 skal forsikringsavtalen som hovedregel være undergitt lovgivningen i det land der risikoen består eller i det land der forsikringstakeren har vanlig bosted eller hovedsete. Etter lovens § 9a første ledd kan imidlertid partene i avtaler som gjelder gods under transport alltid fritt avtale lovvalget.

Det følger av første ledd at en tvist under forsikringsavtalen skal løses etter norsk rett. Fordi dette uansett ville ha vært utgangspunktet der sikrede og **foretaket** begge er hjemmehørende i Norge, har bestemmelsen selvstendig betydning først og fremst når enten eller sikrede er hjemmehørende i et annet land.

§ 59 annet ledd. Etter annet ledd skal en tvist vedrørende forsikringsforholdet avgjøres av de ordinære domstoler i den rettskrets hvor foretaket har sitt hovedkontor. Bestemmelsen har som konsekvens at hvor **forsikringsforetaket** ikke er hjemmehørende i Norge, vil søksmål måtte anlegges i **foretakets** hjemland. Søksmål vil i så fall være underlagt **foretakets** hjemlands prosessuelle regler, men norsk materiell rett skal fortsatt legges til grunn, jfr. første ledd.

Norge har ratifisert Luganokonvensjonen med virkning fra 1. mai 1993, se *Luganolovent* av 8.1.1993 nr. 21. Konvensjonen fastsetter at i visse typer av forsikringssaker kan det ikke avtales verneing i strid med konvensjonens bestemmelser. Gjelder derfor tvisten tap av eller skade på gods under forsendelse med annet enn sjø- eller lufttransportmiddel, følger det av Luganokonvensjonens Art. 8 at et foretaket hjemmehørende i en konvensjonsstat også kan saksøkes der sikrede er hjemmehørende (har sitt bosted/ hovedsete). Ved koassurans kan foretaket i tillegg saksøkes der hvor hovedassurandøren er hjemmehørende.

Særvilkår

I. Tap på grunn av temperaturinnvirkninger (termoklausul)

Forsikringen omfatter også tap på grunn av temperaturinnvirkninger eller kondens som skyldes at:

- a) transportmiddel eller last har vært utsatt for havari etter at varen er innlastet,
- b) transportmidlets eller containerens termomaskineri har vært helt eller delvis ute av drift eller feilaktig innstilt, dog ikke som følge av protestaksjoner, opptøyer, streik, lockout, sabotasje o.l., jfr. § 18 nr. 3,
- c) varen er losset i nødhavn.

Som sikkerhetsforskrift gjelder Vilkārenes § 24: «Varer som fraktes i termoregulert transportmiddel.»

Særvilkåret må ses i sammenheng med Vilkārenes § 19 annet ledd som gir sikrede en grunddekning for tap på de forsikrede varer som skyldes temperaturinnvirkninger eller kondens. En forutsetning for dekning såvel etter Vilkārenes § 19 annet ledd som etter dette særvilkåret er at de forsikrede varene er fraktet i, eller skulle ha vært fraktet i et termoregulert transportmiddel eller container og at sikkerhetsforskriftene i Vilkārenes § 24 er overholdt.

Forholdet til Vilkārenes § 19 annet ledd:

1) I forhold til § 19 annet ledd nr. 1 utvides dekningen etter dette særvilkårets litra a) ved at også tap på grunn av temperaturinnvirkninger eller kondens som følge av havari på lasten blir omfattet av forsikringen. § 19 annet ledd er begrenset til havari på selve transportmidlet. «Havari» på transportmidlet er omtalt i kommentarene til Vilkārenes § 4 første ledd nr. 1 - 3.

Med havari på lasten menes at deler av samme last, eller annen last som fraktes sammen med de forsikrede varer, går til grunne, eller utsettes for skade som ved denne hendelsen er å anse som en utløsende skadeårsak for de forsikrede varer. Utsettes de forsikrede varene derigjennom for kondens eller temperaturinnvirkninger som medfører et tap, vil sikrede være dekket for dette tapet. Eksempelvis kan det ved brann i andre varer oppstå kondensskader på de forsikrede varene i forbindelse med slukningstiltakene. En forutsetning for dekning er likevel at «varen er innlastet» i transportmiddelet eller i containeren når skaden oppstår. Uttrykket må oppfattes bokstavelig, og ikke forveksles med tidspunktet for forsikringstidens begynnelse slik det er definert i Vilkārenes § 14 første ledd.

For øvrig henvises det til kommentarene til Vilkārenes § 19 første ledd nr. 1.

2) Særvilkårets litra b) utvider dekningen i forhold til § 19 annet ledd nr. 3) når det har skjedd havari i termomaskineriet. Etter dette særvilkåret er det i motsetning til selve Vilkārene ingen forutsetning for dekning at termomaskineriet har vært ute av drift i mer enn 6 timer. Det er tilstrekkelig at termomaskineriet har vært delvis ute av drift, og at denne driftsstansen har forårsaket et tap for sikrede. Likestilt med at termomaskineriet har vært

helt eller delvis ute av drift er at termomaskineriet har vært feilaktig innstilt. For innstilling av termomaskineriet er det gitt særskilte sikkerhetsforskrifter i Villkårenes § 24. Har sikrede ikke overholdt påbudene i nevnte sikkerhetsforskrift, f.eks. ved at sikrede har innstilt termomaskineriet på feil temperatur, vil det påligge sikrede å føre bevis for at forsikringstilfellet ikke skyldes overtredelsen, jfr. Villkårenes § 21 og kommentarene til denne bestemmelsen.

Det forutsettes videre at en konkret driftsstans i termomaskineriet kan påvises, en bevisbyrde som sikrede må oppfylle før erstatning kan kreves.

Henvisningen til Villkårenes § 18 nr. 3 om unntak for protestaksjoner, opptøyer o.l. gjelder såvel ved hel eller delvis driftsstans i termomaskineriet som ved feilaktig innstilling. Er det for eksempel streik blant lossearbeiderne og dette fører til at termomaskineriet blir feilaktig innstilt, for eksempel av sikrede selv for å få transporten i gang, vil forholdet ikke bli dekket etter nærværende særvilkår. På samme måte: Havarerer termomaskineriet som følge av at sikrede måtte velge en annen og lengre reiserute for å unngå opptøyer, vil et havari i termomaskineriet som følge av manglende ettersyn heller ikke være dekket av forsikringen.

Selv om fareunntaket i Villkårenes § 18 nr. 3 uttrykkelig er nevnt, er det en forutsetning for dekning at heller ikke de øvrige av de objektive fareunntakene i Villkårenes § 18 nr. 1 - 11 foreligger, og at forholdet dekkes av farefeltet for den avtalte forsikring, jfr. Villkårenes § 2 med henvisninger.

3) Særvilkåret dekker i litra c) det forhold at varene påføres tap som følge av temperaturinnvirkninger eller kondens og dette skyldes at de forsikrede varene er losset i nødhavn. Lossing i nødhavn omfatter f.eks. at varene etter et uhell med transportmidlet, eller ved transporthindringer, må omlastes til et nytt transportmiddel eller bringes til et midlertidig lager. I slike tilfeller vil forsikring under dette særvilkåret dekke tap som oppstår i forbindelse med selve losse- eller gjeninnlastingsprosessen. I tillegg vil bestemmelsen dekke tap som måtte oppstå som følge av temperaturinnvirkninger eller kondens mens de forsikrede varene er lagret i kjølelager eller lignende i påvente av videretransport fra nødhavnen. Dekning av andre tap som måtte oppstå, herunder dekning av kostnader ved opphold i nødhavnen, leie av lager i påvente av videretransport o.l., reguleres av de øvrige bestemmelsene i Villkårene, se især kap. 8 om redningsomkostninger.

På samme måte som ovenfor er det en forutsetning at den fare som gjør lossing i nødhavn nødvendig er dekket under forsikringens generelle farefelt, jfr. Villkårenes § 2, og at den oppståtte fare heller ikke er unntatt i Villkårenes § 18 nr. 1 til 11. Skyldes for eksempel anløpet i nødhavnen at det er oppstått krig på det avtalte bestemmelsesstedet, vil sikrede ikke kunne kreve erstatning etter dette særvilkåret.

2. Totaltap som følge av forsinkelse (uten at varene er fysisk tapt eller

skadet)

*Sikrede har krav på erstatning for totaltap etter Vilkārenes §§ 35 og 36 når en nasjonal eller en internasjonal transport er blitt forsinket med minst 180 dager som følge av tyveri, sjørøveri, skade på andre varer som føres med transportmidlet, at det transportmiddel som varene er innlastet i har vært utsatt for havari, er forsvunnet eller forlatt, eller at havner eller transportveier er blitt ødelagt eller sperret, dog ikke som følge av **felleshavari (§ 40)**, protestaksjoner, opptøyer, streik o.l., jfr. Vilkārenes § 18.*

Særvilkåret dekker tap som skyldes forsinkelse, et tap som ellers ikke ville ha blitt erstattet da forsinkelse er en fare som etter Vilkārenes § 18 nr. 5 er unntatt fra forsikringsdekning. Etter særvilkåret vil dekning gis som for totaltap, herunder manko, jfr. Vilkārenes §§ 35 og 36, dersom vilkårene foreligger.

Kontraktsmessig tap sikrede kan påføres ved at medkontrahenten gjør gjeldende misligholdsbeføyelser som krav om erstatning eller heving av kontrakt, dekkes ikke, jfr. Vilkārenes § 6 tredje ledd.

Forsinkelse foreligger typisk når varene eller deler av disse ikke ankommer bestemmelsesstedet for den forsikrede transport innen angitt frist, forventet ankomstdag, skipningsplan etc., og det i tillegg er gått **180 dager**. Det trenger ikke foreligge et sammenhengende opphold på **180 dager** eller mer. Det avgjørende er hvorvidt transporten er blitt fullført innen utløpet av fristen eller ikke.

Er det på den annen side kjent at varene er kommet bort, trenger ikke sikrede vente i 180 dager etter fastsatt ankomstdag før forsikringstilfellet må anses inntrådt. Sikrede kan da fremme sitt krav i medhold av § 33 nr. 2.

Særvilkåret kommer også til anvendelse hvor varene er eller med stor grad av sannsynlighet antas å være i behold, såfremt de er utilgjengelige for sikrede.

Nærværende særvilkår innebærer ingen reduksjon av de plikter som sikrede har for å unngå tap. Foreligger en mulig forsinkelsessituasjon, plikter sikrede å gjøre det som med rimelighet kan ventes av **sikrede** for å begrense eller avverge tapet, jfr. Vilkārenes § 25 første ledd.

Skyldes forsinkelsen forhold som nevnt i Vilkārenes § 18 (Unntatte farer) kommer særvilkåret ikke til anvendelse. I tillegg ble unntaket for felleshavari (§ 40) tap tilføyd i 2022.

Måtte sikrede regne med forsinkelsen allerede ved forsikringstidens begynnelse vil **sikrede** heller ikke kunne påberope seg det tapet som derved er oppstått.

Ved nasjonale eller internasjonale transporter må forsinkelsen ha vart i minst 180 dager. Årsaken til forsinkelsen må dessuten falle inn under forsikringens farefelt. Skyldes forsinkelsen en fare som er unntatt etter Vilkārenes § 18 vil forsinkelsen heller ikke være dekket etter nærværende særvilkår.

Dekning under dette alternativ forutsetter at de forsikrede varer er forsinket med minst **180 dager** fordi andre varer er blitt henholdsvis stjålet eller skadet, f.eks. hvis dette fører til at transporten blir holdt tilbake som følge av politiets etterforskning av anmeldt tyveri. Fysisk tap av eller skade på de forsikrede varer vil reguleres av det avtalte farefelt for forsikringen.

Begrepet «tyveri» i dette særvilkåret omfatter mer enn tyveri i straffelovens forstand (straffelovens §§ 257 og 258), og vil dekke alle situasjoner hvor de forsikrede varene blir borttatt fra sikrede uten **sikredes** samtykke. Eksempelvis vil ran, underslag og sjørøveri kunne omfattes av dette alternativet i særvilkåret, selv om slike forhold til dels dekkes av egne bestemmelser i straffeloven.

Forsinkelse på de forsikrede varene er videre dekket dersom denne skyldes «skade på andre varer som føres sammen med transportmiddelet». En forutsetning for at dette alternativet skal komme til anvendelse, er at den faren som rammer de andre varene ville ha vært dekket under den forsikring som er tegnet for de forsikrede varene.

«Havari på transportmidlet» omfatter de havarisituasjoner som er angitt i Vilrårenes § 4 nr. 1 -3. Har derfor et fartøy strandet, og det er usikkert hvorvidt det er mulig å berge det med rimelige kostnader og innen rimelig tid, vil forsikringen komme til anvendelse dersom det er klart at varene ikke kan reddes innen **180 dager**. På den annen side foreligger ikke forsikringstilfellet i en slik situasjon før etter utløpet av **180-dagers** fristen, og foretaket vil kunne benytte denne fristen til selv å foreta rimelige undersøkelser for å få varene berget og fremsendt.

At «...havner eller transportveier er blitt ødelagt eller sperret» omfatter fysiske hindringer for transporten, f.eks. som følge av ras, eksplosjoner, bombeangrep etc. Sperring som følge av værforhold, snø eller is dekkes imidlertid ikke. Blir en fjellovergang stengt som følge av snøfall vil forsikringen ikke dekke den forsinkelsen som måtte oppstå ved at det må velges annen transportrute.

Det er sikrede som har bevisbyrden for at forsinkelsesårsaken faller inn under den klausulen. Hvis varene ikke kommer frem i tide, kan det derfor ikke hevdes at de er kommet bort ved "tyveri" uten at det foreligger nærmere holdepunkter for dette.

3. Tilleggsforsikring ved prisstigning o.l. (åpen forsikringsverdi)

Forsikringen omfatter den merverdi utover vanlig forsikringsverdi som varene på grunn av inntrådt prisstigning eller av andre grunner har fått for sikrede når de kommer frem til bestemmelsesstedet.

Når tilleggsværdien oppgis skal forsikringstakeren samtidig gi selskapet opplysning om de forsikringer som tidligere er tegnet på varene.

Særvilkåret må sees i sammenheng med Villkårenes § 29 om beregning av varenes forsikringsverdi. Uttrykkene «vanlig forsikringsverdi» er ment som henvisninger til hovedprinsippene om beregning av forsikringsverdien i Villkårenes § 29.

Et moment ved forståelsen av særvilkåret er å ta utgangspunkt i at forsikringsverdien etter § 29 beregnes etter varens markedspris og de omkostninger som er påløpt ved forsikringstidens begynnelse og på innlastingsstedet.

Særvilkåret innebærer dekning for eventuell etterfølgende verdistigning, samt for påløpte kostnader sikrede ikke kan dekke ved et ordinært videresalg, fordi de forsikrede varer er skadet eller totaltapt.

På samme måte som for hoveddekningen er særvilkåret basert på at forsikringsverdien er åpen (i motsetning til taksert), slik at sikrede må bevise den forsikrede merverdi. «Merverdi» omfatter for det første den merverdi som oppstår når vedkommende vareslag stiger i pris på vei til markedet. Prisstigningen kan referere seg til verdensmarkedet eller til det land eller det sted som transporten går til.

En merverdi «av andre grunner» kan foreligge dersom varene på grunn av en særlig gunstig anvendelsesmulighet, f.eks. et gunstig videresalg, får en spesiell verdi for sikrede. Dette vil kunne representere en relevant merverdi som sikrede kan kreve erstattet etter dette særvilkåret.

Dersom varene ikke kommer frem til bestemmelsesstedet, enten fordi de går totalt tapt eller transporten blir avbrutt, må man legge til grunn den verdi de forsikrede varene ville ha hatt på bestemmelsesstedet ved utløpet av normal transporttid.

På den annen side må merverdien faktisk foreligge ved utløpet av forsikringstiden, dvs. når varene kommer frem til bestemmelsesstedet, jfr. Villkårenes § 15.

Er det under transporten skjedd en prisstigning, mens det deretter skjer et prisfall, vil sikrede ikke ha lidt noe tap etter dette særvilkåret.

I tilfelle erstatningen av varene kommer kjøperen til gode, vil **kjøperen** etter Villkårenes § 29 annet ledd litra e) alltid kunne kreve erstattet forventet fortjeneste med 10 %. Er det tegnet tilleggsforsikring for prisstigning, skal merverdien legges til varenes forsikringsverdi før beregningen av tillegget for forventet fortjeneste med 10 %. Er forsikringen tegnet av kjøperen, og **kjøperen** oppgir det beløp verdien er steget med på bestemmelsesstedet, må det derfor legges til grunn at dette beløp også omfatter den merfortjeneste kjøperen venter å få på grunn av prisstigningen.

4. Ekstraordinære losseomkostninger m.v. etter skade

Forsikringen omfatter sikredes ekstraordinære omkostninger ved lossing og annen håndtering av varer som er påført erstatningsmessig tap eller skade, eller ved skade på emballasje eller annen forpakning som har til hensikt å enhetsberede varene for transport og håndtering. Dog erstatter ikke selskapet omkostninger som sikrede kan kreve erstattet i felleshavari. Selskapets ansvar etter denne bestemmelsen er i alle tilfeller begrenset til 20 % av forsikringssummen.

Særvilkåret representerer en utvidelse av forsikringens tapsfelt, slik dette er angitt i Villkårenes § 6 annet ledd.

En erstatningsmessig skade på de forsikrede varene kan føre til mer tidkrevende og fordyrende lossing og håndtering, uten at disse ekstraomkostninger kan kreves dekket som en del av skadeutbedringen, jfr. Villkårenes § 37 (skade) og § 39 (redningsomkostninger). Eksempelvis kan det tenkes at de forsikrede varene, ved siden av å være påført skade, er kommet i uorden (tømmerstokker faller av lastebilen), og at de for transport må samles, ordnes og pakkes på nytt. Slik uorden er i seg selv ingen erstatningsmessig skade, jfr. Villkårenes § 37 første ledd. Utgifter til den tidkrevende og fordyrende lossingen og håndteringen av slike varer vil kunne dekkes etter dette særvilkåret.

Det kan tenkes at varenes emballasje, men ikke varene selv, er skadet. Emballasjen vil være dekket under den ordinære forsikringsdekningen når den har en verdi eller nytte utover det å være ren transportemballasje og når kjøperen er fakturert særskilt for den verdien emballasjen representerer. Selvom verdien av emballasjen i andre tilfeller vil kunne bli betydelig, vil den ikke være dekket under forsikringen, og eventuell reemballering vil ikke utgjøre en redningsomkostning. Ofte vil slike ekstrautgifter bli dekket av transportøren som ledd i oppfyllelsen av transportavtalen. Dersom sikrede må dekke utgiftene i første omgang, vil han kunne kreve disse erstattet under særvilkåret. Selskapet kan i tilfelle få et dekningskrav mot transportøren, jfr. § 53.

5. Utgifter ved vrakfjerning

*Selv om forsikringssummen overskrides, erstatter **forsikringsforetaket** også sikredes rimelige utgifter til å bortskaffe restene av de forsikrede varer i tilfelle av erstatningsmessig totaltap eller manko, begrenset til 20 % av forsikringssummen av varene i den angjeldende transport.*

Dette særvilkåret må ses i Sammenheng med Villkårenes § 6 tredje ledd nr. 2, hvoretter ansvar overfor **tredjeperson** generelt er ekskludert fra forsikringens tapsfelt.

Særvilkåret kommer til anvendelse når det er konstatert totaltap (herunder manko) på de forsikrede varene, jfr. Villkårenes §§ 35 og 36. Det er en betingelse for erstatning etter dette særvilkåret at det i tillegg til totaltap også foreligger enten en vrakfjerningsplikt med derav

følgende vrakfjerningsansvar for eieren av de forsikrede varene, eller at fjerningen av "vraket" av de forsikrede varene kan begrunnes i rene hensiktsmessighetshensyn for sikrede.

Vrakfjerningsplikt kan være hjemlet i lov, forskrift eller i kontrakt eieren av de forsikrede varer har inngått før forsikringstilfellet. Slike bestemmelser finnes i havneloven og i forurensningsloven.

Vrakfjerning etter hensiktsmessighetsbetraktninger kan gjennomføres når f.eks. de forsikrede varene opptar lagerplass, oppbevaring medfører kostnader, varene forurensrer sine omgivelser eller av andre grunner er til ulempe for sikrede.

Det tap som erstattes er begrenset til 20 % av den forsikringssum «av varene i angjeldende transport».

En forutsetning for dekning av tap etter dette særvilkåret er at det foreligger et erstatningsmessig tap som er dekket under de ordinære forsikringsvilkårene. Skyldes totaltapet av de forsikrede varene en fare som ikke er dekket etter de generelle vilkårene som gjelder for forsikringen, vil heller ikke særvilkåret gi dekning for vrakfjerningen.

6. Streik, sabotasje, terrorhandlinger m.v.

Forsikringen omfatter tap av eller skade på varene når tapet er voldt av personer som deltar i protestaksjoner, opptøyer, streik, lockout, sabotasje, terrorhandlinger, o.l. jfr. vilkårenes § 18 nr.3.

*Når tap eller skade har inntruffet eller det er overhengende fare for at det vil inntreffe, kan **forsikringsforetaket** for ikke påbegynte transporter, kreve at transportruten endres og/eller at det byttes transportmiddel, eller at transporten til det oppgitte bestemmelsessted oppgis. Vilrårenes § 35 tredje ledd nr. 3 kommer ikke til anvendelse ved slike pålegg.*

Tap som følge av forsinkelse erstattes ikke. Heller ikke erstattes omkostninger til lossing, lagring, vakthold og videreforsendelse med mindre de er pådratt for å avverge overhengende fare for erstatningsmessig tap etter første ledd.

Forsikringsforetaket har rett til premietillegg hvis ansvaret ikke er begynt å løpe senest syv dager etter forsikringens tegning.

*For internasjonale transporter har **foretaket** rett til å si opp særvilkåret med syv dagers varsel. Ved transport til eller fra USA kan særvilkåret sies opp med 48 timers varsel. FAL § 3-3 er fraveket, jfr. lovens § 1-3.*

Dette særvilkåret må ses i sammenheng med det objektive fareunntaket i Vilrårenes § 18 nr.3 som unntar tap som skyldes protestaksjoner, opptøyer, streik o.l. fra forsikringens farefelt.

Første ledd. Dekningen etter første ledd gjelder direkte tap som er forvoldt mot de forsikrede varer av personer som deltar i opptøyer, streik, terrorhandlinger eller lignende. Om begrepet «terrorhandlinger», se kommentaren under § 18 nr.3. Eksempler på anvendelsen av dette særvilkåret kan være dekning av tap på de forsikrede varer som følge

av blokade av havner eller grensepassasjer i forbindelse med protestaksjoner knyttet til import av bestemte vareslag, som for eksempel lastebilkonfliktene i Frankrike/Italia og Danmark i 1992/94.

Annet ledd gir **foretaket** rett til å fastsette for ikke påbegynte transporter at transportruten skal endres eller transportmidlet byttes, eventuelt at transporten helt skal oppgis. Et slikt pålegg gir ikke sikrede rett til totaltapsersstatning etter § 35 første ledd nr. 3. For ikke påbegynte transporter har sikrede dermed risikoen for at en overhengende fare for protestaksjoner, opptøyer o.l. langs transportruten kan medføre at selskapet erstatningsfritt kan kreve at transporten oppgis eller transportruten endres. Er transporten derimot påbegynt, vil sikrede kunne kreve erstatning etter hovedregelen om totaltapsersstatning i Vilrårenes § 35 første ledd nr. 3, jfr. §§ 27 og 28.

En transport vil være påbegynt i relasjon til dette særvilkåret fra det tidspunkt transportmidlet fysisk settes i bevegelse mot bestemmelsesstedet. Ettersom skjæringspunktet for når **forsikringsforetaket** erstatningsfritt kan pålegge sikrede omlegging av transportruten eller oppgivelse av transporten er knyttet til transportmidlet for de forsikrede varene, vil skjæringspunktet etter dette særvilkåret bli et annet enn etter Vilrårenes § 14. Har f.eks. transportmidlet forlatt lagerområdet med de forsikrede varene ombord, vil sikrede kunne kreve totaltapsersstatning dersom **foretaket** krever transportruten omlagt som følge at protestaksjoner mot import av de forsikrede varer ved havnen i Danmark.

At transportmidlet kan kalles tilbake til lageret før det er ombord i fergen, eller at det kan pålegges ikke å forlate fergen i ankomsthavnen og derved unngå protestaksjonen, endrer ikke det forhold at transporten er påbegynt i relasjon til dette særvilkåret. I slike tilfeller vil pålegg fra selskapet innebære totaltapsersstatning overensstemmende med Vilrårenes §§ 27 og 28, jfr. § 35.

Tredje ledd unntar tap som følge av forsinkelse. Tap som følge av forsinkelse vil heller ikke kunne forsikres etter særvilkåret «Totaltap som følge av forsinkelse», ettersom dette særvilkåret uttrykkelig unntar forsinkelse som følge av farer nevnt i Vilrårenes § 18 nr. 3.

Femte ledds tredje punktum presiseres at den ordinære oppsigelsesfristen i FAL for assurandøren på to måneder, jfr. § 3-3, er fraveket for internasjonale transporter. Her kan det være behov for kortere oppsigelsesfrister ved forsikring mot streik og sabotasje m.m., først og fremst på grunn av assurandørenes reassuranskontrakter.

7. Hel- eller delbefraktning av fartøy med alder 16 år eller mer

Forsikringen omfatter tap av eller skade på varer som fraktes ombord i hel- eller delbefraktet **fartøy** som er 16 år eller mer og som **forsikringsforetaket** skriftlig har godkjent forut for reisen. For slike transporter skal det enten avtales tilleggspremie eller fratrekkes forhøyet egenandel. *Avtalt tilleggspremie og forhøyet egenandel skal fremgå av forsikringsbeviset.*

Særvilkåret var nytt i vilkårenes versjon 1995. Bakgrunnen er den sammenheng man kan se mellom et **fartøys** alder og dets lastedyktighet. Mange befraktere lar det forhold at eldre fartøy gjerne opererer med lavere fraktrater, være avgjørende for sin befraktningspolitikk, hvilket medfører at fartøyer med det største skadepotensiale ofte blir befraktet. I engelsk vareforsikring har man hatt en tilsvarende bestemmelse siden 1916 gjennom de såkalte Institute Classification Clauses. Bestemmelsen kommer ikke til anvendelse på stykkgodsforsendelser med rute- eller linjeskip.

Særvilkåret inneholder kun en bestemmelse om at avtalt tilleggspremie og forhøyet egenandel skal fremgå av forsikringsbeviset da det må være partenes sak å avtale dette.

Utgangspunktet er at det kreves særskilt avtale om forsikring for varer som er ombord i hel- eller delbefraktet fartøy dersom **fartøyet** er 16 år eller eldre. Er forsikringstakeren også befrakter av fartøyet, vil **forsikringstakeren** ha full mulighet til å ta hensyn til dette gjennom befraktning av tonnasje. Men, fordi bestemmelsen forutsetter at det inngås en særskilt avtale om forsikring for varer som fraktes med **fartøy** som er 16 år eller eldre, vil kravet om slik avtale kunne ramme en kjøper som ikke selv har befraktet fartøyet. Kjøperen må derfor gardere seg mot manglende forsikringsdekning ved at det i salgavtalen inntas bestemmelse om at fartøy som er 16 år eller eldre ikke skal benyttes. Bestemmelsen kommer selvsagt ikke til anvendelse hvor **foretaket** skriftlig, forut for reisen, har godkjent fartøyet

Et **fartøy** er å anse som hel- eller delbefraktet når selgeren, kjøperen eller noen på disses vegne har inngått certeparti eller spesialavtale med bortfrakteren om befraktning (leie) av hele eller deler av **fartøyet**. Grensen mellom stykkgodsforsendelse, hvor reglene ikke gjelder, og delbefraktning må være den samme som for anvendelsesområdene for sjølovens kapitler 13 og 14, jfr. også definisjonen av delbefraktning i § 321. Ved beregningen av **fartøyets** alder er fartøyets opprinnelige leveringsmåned det avgjørende. Hvor opprinnelig leveringsmåned ikke kan dokumenteres, beregnes fartøyets alder fra 1. januar i opprinnelig leveringsår.

Særvilkåret forutsettes benyttet sammen med «Avtalevilkår for deklarasjonsforsikringer og omsetningsforsikringer for transport av varer» og til utvidelse av avtalevilkårenes dekningsomfang, jfr. § 2 tredje ledd litra (e).