

FARTSOMRÅDET

I

SJØFORSIKRING

Med særlig fokus på Norsk Sjøforsikringsplan kombinert
med engelske særvilkår

«Non erit alia lex Romae, alita Athenis; alia nunc, alia posthac; sed et apud omnes gentes et omni tempore, una eademque lex obtinebit.» (The maritime law is not the law of a particular country but the general law of nations.)

(Lord Mansfield i [1759] *Luke v Lyde* 2 Burr. 882, 97 E.R. 614 (K.B.))

Kandidatnummer:

Veileder: Professor dr. juris Trine Lise Wilhelmsen

Semester: Høst 2005

Antall ord: 38482

Dato: 15. september 2005

Innholdsfortegnelse

| | |
|---------------------------|---|
| INNHALDSFORTEGNELSE | I |
|---------------------------|---|

DEL I INNLEDNING

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | EMNET FOR AVHANDLINGEN | 2 |
| 1.1 | Avhandlingens tema | 2 |
| 1.2 | Objektet for avhandlingen | 4 |
| 1.3 | Rammen for avhandlingen: Prosjektet «Anglo-amerikanske kontraktsmodeller» | 5 |
| 2 | PRESISERINGER/AVGRENSNINGER | 8 |
| 2.1 | Partenes intensjoner | 8 |
| 2.2 | Amerikansk rett | 8 |
| 3 | DEN VIDERE FREMSTILLING | 10 |

DEL II RETTSKILDENE OG METODEN

| | | |
|-------|--|----|
| 4 | RETTSKILDEBILDET INNEN SJØFORSIKRING | 12 |
| 4.1 | Innledning | 12 |
| 4.2 | Bakgrunnsretten | 12 |
| 4.2.1 | Norsk rett | 12 |
| 4.2.2 | Engelsk rett | 13 |
| 4.3 | Det grunnleggende utgangspunktet: Avtalefrihet | 16 |
| 5 | KONTRAKTSMATERIALET | 18 |
| 5.1 | Innledning | 18 |
| 5.2 | Forsikringstypene | 18 |
| 5.3 | Forsikringskontraktene | 19 |
| 6 | JURISDIKSJON OG LOVVALG | 20 |
| 6.1 | Innledning | 20 |
| 6.2 | «Norwegian law and jurisdiction clause» | 21 |
| 6.2.1 | Utgangspunktet | 21 |
| 6.2.2 | Lovvalget | 22 |

| | | |
|-------|---|----|
| 6.2.3 | Norsk jurisdiksjon..... | 23 |
| 6.3 | Forholdet til NSPI § 1-4..... | 23 |
| 7 | TOLKNING AV KONTRAKTENE | 24 |
| 7.1 | Innledning | 24 |
| 7.2 | Utgangspunktet: Norsk juridisk metode | 24 |
| 7.3 | Tolkningsprosessen..... | 25 |
| 7.4 | Tolkningsdata | 26 |
| 7.5 | Tolkningsregler..... | 28 |
| 8 | BAKGRUNNSRETTENS NÆRMERE RELEVANS..... | 31 |
| 8.1 | Innledning | 31 |
| 8.2 | Norsk rett | 31 |
| 8.3 | Engelsk rett | 32 |
| 8.3.1 | Innledning..... | 32 |
| 8.3.2 | Engelsk retts konkrete relevans | 33 |

DEL III FARTSOMRÅDET

| | | |
|--------|--------------------------------------|----|
| 9 | INNLEDNING | 37 |
| 9.1 | Kontraktene..... | 37 |
| 9.2 | Forsikringenes dekningsfelt..... | 37 |
| 10 | ORDLYDEN – EN OVERSIKT | 39 |
| 10.1 | Innledning | 39 |
| 10.2 | Tolkningsproblemer..... | 40 |
| 10.3 | Fremstillingen videre | 41 |
| 11 | NORSK SJØFORSIKRINGSPLAN..... | 42 |
| 11.1 | Innledning | 42 |
| 11.2 | NSPI § 3-15..... | 42 |
| 11.2.1 | Fartsområdene | 42 |
| 11.2.2 | Det nærmere innholdet i § 3-15..... | 43 |
| 11.3 | Vedlegget..... | 45 |
| 12 | INSTITUTE WARRANTIES | 47 |
| 12.1 | Innledning | 47 |
| 12.2 | Reglenes nærmere innhold | 48 |
| 12.3 | Det engelske warranty-konseptet..... | 50 |

| | | |
|--------|---|----|
| 13 | «HELD COVERED» | 52 |
| 13.1 | Innledning | 52 |
| 13.2 | Held covered i engelsk rett | 54 |
| 13.2.1 | Bakgrunn | 54 |
| 13.2.2 | Vilkår | 54 |
| 13.2.3 | Anvendelse i praksis | 55 |
| 14 | PROBLEMSTILLINGENE I KONTRAKTSBESTEMMELSEN | 57 |
| 14.1 | Innledning | 57 |
| 14.2 | Ordlyden | 57 |
| 14.2.1 | Henvisningen til «the Plan § 3-15 and Appendix» | 57 |
| 14.2.2 | Henvisningen til «Institute Warranties» | 58 |
| 14.2.3 | Henvisningen til «held covered» | 58 |
| 14.3 | Hovedspørsmålene | 59 |
| 15 | DEN GEOGRAFISKE INNDELINGEN AV FARTSOMRÅDET | 61 |
| 15.1 | Innledning | 61 |
| 15.2 | Ordlyden | 61 |
| 15.3 | Når skal grensene etter Institute Warranties få anvendelse? | 63 |
| 15.3.1 | Innledning | 63 |
| 15.3.2 | «[W]here wider» | 63 |
| 15.3.3 | «Permitted area», «excluded area» og «unconditional area» | 64 |
| 15.3.4 | Konklusjon | 67 |
| 15.3.5 | Et konkret eksempel | 68 |
| 15.4 | På hvilken måte skal grensene etter Institute Warranties legges til grunn? | 70 |
| 15.4.1 | Innledning | 70 |
| 15.4.2 | «[...] or <u>Institute Warranties</u> [...]» | 71 |
| 15.4.3 | «[...] or Institute Warranties <u>where wider in respect of (i) permitted area</u> [...]» | 71 |
| 15.4.4 | Konklusjon | 72 |
| 15.4.5 | Et konkret eksempel | 72 |
| 15.5 | «[...], or Institute Warranties» | 74 |
| 15.6 | Konklusjon | 76 |
| 16 | SANKSJONSSYSTEMET | 78 |
| 16.1 | Innledning | 78 |
| 16.2 | Henvisningen til NSPl | 80 |
| 16.2.1 | Innledning | 80 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 16.2.2 | Henvisningens ordlyd | 80 |
| 16.2.3 | Kontraktbestemmelsen som helhet | 83 |
| 16.2.4 | Kontraktene som helhet | 84 |
| 16.2.5 | Tolkningsregler | 85 |
| 16.2.6 | Oppsummering | 85 |
| 16.3 | Henvisningen til Institute Warranties | 86 |
| 16.3.1 | Innledning | 86 |
| 16.3.2 | Henvisningens ordlyd | 86 |
| 16.3.3 | Warranty-forpliktelse i kontraktene? | 87 |
| 16.3.4 | Kontraktbestemmelsen som helhet | 90 |
| 16.3.5 | Kontraktene som helhet | 92 |
| 16.3.6 | Tolkningsregler | 93 |
| 16.3.7 | Oppsummering | 93 |
| 16.4 | Konklusjon | 94 |
| 17 | HELD COVERED | 96 |
| 17.1 | Innledning | 96 |
| 17.2 | I hvilken grad skal «held covered»-alternativet legges til grunn? | 96 |
| 17.2.1 | Innledning | 96 |
| 17.2.2 | «[...] if and as applicable» | 97 |
| 17.2.3 | Bindende avtale om «held covered» i kontraktene? | 99 |
| 17.3 | Forpliktelsens karakter | 101 |
| 17.4 | Avtale om held covered i kontraktene | 102 |
| 17.4.1 | Innledning | 102 |
| 17.4.2 | «Held covered» i engelsk rett – en oppsummering | 103 |
| 17.4.3 | Subsumsjonen | 103 |
| 17.4.4 | De geografiske grensene for held covered | 106 |
| 17.4.5 | Beregning av tilleggspremien | 107 |
| 17.5 | Konklusjon | 109 |

DEL IV AVSLUTNING

| | | |
|----|---|-----|
| 18 | KONKLUSJON | 112 |
| 19 | AVSLUTTENDE BEMERKNINGER | 114 |
| | FORKORTELSER, LITTERATURLISTE M.V. | 115 |
| | Forkortelser | 115 |
| | Litteratur/artikler | 115 |
| | Rettspraksis | 120 |

| | |
|--|-----|
| Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender..... | 120 |
| Annen nordisk rettspraksis..... | 120 |
| Engelsk rettspraksis..... | 121 |
| Amerikansk rettspraksis..... | 121 |
| Forarbeider..... | 122 |
| Lover..... | 122 |
| Norske lover..... | 122 |
| Engelske lover..... | 122 |
| Andre utenlandske lover..... | 122 |
| Konvensjoner/internasjonale regelverk..... | 123 |
| Standardvilkår..... | 123 |

Del I

Innledning

1 Emnet for avhandlingen

1.1 Avhandlingens tema

Temaet for denne avhandlingen er *fartsområdet i sjøforsikringskontrakter*.

Forsikring – sjøforsikring

I all forretningsvirksomhet henger muligheten for fortjeneste nært sammen med risikoen for tap. Et skip er ved sin ferdsel, ofte over hele verden, utsatt for en rekke risikoer, for eksempel kollisjon, uvær, brann, krig, grunnstøtning m.v., som kan medføre at skipet skades eller går tapt. Det arbeides mye for å minimere risikoen for ulykker, men det vil alltid være forhold som er utenfor menneskelig kontroll. En viss grad av tap er derfor uunngåelig og det er behov for å spre tapsbyrden. *Formålet* med forsikring er å møte dette behovet for risikofordeling. Det er i utgangspunktet ingen plikt til forsikring i den maritime virksomhet,¹ men den betydelige risiko og de mange ulemper knyttet til selvassurans² medfører at det som den store hovedregel inngås avtaler om forsikring.

Begrepet *forsikring* er ikke definert i lovgivningen, og det vil også kunne ha forskjellig innhold i ulike lovbestemmelser og sammenhenger. Gjennomgående vil det være snakk om at forsikringstageren *overfører risikoen* til en eller flere assurandører mot betaling av en *forsikringspremie*. Assurandøren påtar seg å holde sikrede skadesløs for nærmere bestemte tap eller skader på nærmere bestemte interesser.

Heller ikke *sjøforsikring* er definert hverken i dagens forsikringsavtalelov³ eller i den standardavtale som i hovedsak benyttes i sjøforsikring, Norsk Sjøforsikringsplan⁴. Forsikringsavtaleloven av 1930 § 59 definerte sjøforsikring som «forsikring mot fare som

¹ Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (heretter sjøloven) §§ 197 til 200 oppstiller regler om tvungen ansvarsforsikring innenfor ulike former for transportvirksomhet.

² Ulemper ved selvassurans: Binder opp kapital, betydelig risiko, stor fare for enorme tap, tapene kan ha betydelige konsekvenser etc.

³ Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 (heretter FAL, eventuelt FAL 1989 der det er nødvendig for å skille den fra lov om forsikringsavtaler av 6. juni 1930 nr. 20, heretter FAL 1930). FAL har i utgangspunktet ingen særregler om bestemte forsikringstyper, og har således heller ingen definisjon av sjøforsikring.

⁴ Norsk Sjøforsikringsplan, i det følgende benevnt NSPI eller Planen, er det sentrale regelverket innen sjøforsikring i Norge. Jeg vil komme nærmere tilbake til denne nedenfor i **punkt 4.2** om bakgrunnsretten.

en interesse utsettes for mens skib eller gods som interessen knytter sig til, befinner seg på sjøen».

Det internasjonale elementet er betydelig innen den maritime næringen, «shipping is by nature international»⁵, og det er derfor naturlig å se hvordan begrepet sjøforsikring er definert i andre land. I internasjonal litteratur trekkes særlig definisjonen i den engelske Marine Insurance Act frem:

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.⁶

Den engelske sjøforsikringsloven definerer med andre ord en sjøforsikringskontrakt som en kontrakt hvor en assurandør påtar seg å holde forsikringstageren skadesløs, på en slik måte og i den rekkevidde det er avtalt, mot tap knyttet til aktivitet på havet.⁷

Den klassiske definisjonen for civil law-jurisdiksjoner⁸ finner vi i Frankrikes Code des assurances (engelsk oversettelse):

Is subject to the present title, every contract of insurance which has its object the guaranty of risks in respect of a maritime operation.⁹

På bakgrunn av ovenstående kan vi oppsummere at *sjøforsikring* refererer til *kontrakter som sikrer skadesløsholdelse/erstatning (i den grad det er avtalt) ved tap forårsaket av farer som oppstår ved navigasjon og relaterte maritime aktiviteter.*

Fartsområdet i sjøforsikring

Risikoen for tap henger nært sammen med hvilke geografiske områder et skip trafikkerer. Viktige sjøruter, som for eksempel mellom London og New York (de nordlige deler av Atlanterhavet) og mellom San Francisco og Tokyo (de nordlige deler av Stillehavet), er preget av svært usikre og vanskelige værforhold med is, tåke og lavtrykk. Andre områder er særlig utsatt for piratvirksomhet, for eksempel skjer en fjerdedel av alle piratangrep i

⁵ Sitat fra hjemmesiden til International Chamber of Shipping (ICS), www.marisec.org

⁶ Marine Insurance Act 1906, 6 Edward 7, c 41 (U.K.), i det følgende benevnt MIA eller Marine Insurance Act, section 1.

⁷ Mange andre lands sjøforsikringslovgivning tar utgangspunktet i denne definisjonen, eventuelt med en utbygging hvor de enkelte tap spesifiseres nærmere (se f. eks. MIA Canada section 6). Også den amerikanske høyesterett har lagt til grunn en tilsvarende vid definisjon av sjøforsikring.

⁸ For nærmere om begrepet «civil law» vises til **note 17** nedenfor.

⁹ Lov nummer 67-522 av 3. juli 1967, Loi sur les assurances maritimes

verden i Indonesia.¹⁰ Assurandøren har derfor behov for å kunne foreta en viss regulering av *det geografiske området de forsikrede skip kan trafikkere*. Dette geografiske området betegnes normalt som *fartsområdet*. Tidligere ble perioden for assurandørens ansvar avgrenset ved hjelp av en konkret beskrivelse av den sjøreise («voyage») som var dekket av forsikringen. I dag inngås forsikringskontraktene for en tidsperiode som angis nærmere i forsikringsvilkårene,¹¹ og de geografiske grensene for forsikringsdekningen reguleres i stor grad av reglene om fartsområdet.¹² Slike regler finner vi i Norsk Sjøforsikringsplan, og også i de andre standardklausulene som i varierende grad er i bruk i norsk sjøforsikring. Reglene om fartsområdet kan betegnes som en særskilt regulering av en spesiell type fareendring, nærmere bestemt endringer knyttet til området for ferdsel.¹³

Spørsmålet om hvor de forsikrede skip i følge forsikringsavtalene har adgang til å seile er av stor praktisk betydning i den daglige driften av skipene. I tillegg vil fartsområdet ha avgjørende betydning for den nærmere dekningen under forsikringen. Det er derfor nødvendig å ha nærmere kunnskap om de vilkår den enkelte forsikringskontrakt oppstiller knyttet til fartsområdet.

1.2 Objektet for avhandlingen

I denne avhandlingen vil jeg ta utgangspunkt i en foreliggende forsikringsavtale mellom to aktører i markedet og se nærmere på hvordan fartsområdet er regulert mellom disse to partene. Ved å ta utgangspunkt i en konkret utformet kontraktsbestemmelse som er i bruk i dagens marked, vil jeg sikre en praktisk ramme rundt de spørsmål som jeg skal behandle. På denne måten håper jeg å få frem sentrale problemstillinger av generell praktisk betydning, og i tillegg gi en grundig innføring i viktige momenter knyttet til reguleringen av fartsområdet i sjøforsikring.

Nærmere bestemt vil jeg behandle to sjøforsikringsavtaler, henholdsvis en kaskoforsikring og en kasko- og fraktinteresseforsikring, inngått mellom to sentrale

¹⁰ I følge en artikkel av Marc Valencia, «Southeast Asia Piracy Runs Rampant», Washington Times, 4. juni 2001

¹¹ Hvis start- og opphørstidspunktet ikke er avtalt, eller det er uklart, reguleres spørsmålet i NSPI § 1-5.

¹² Alternative måter å regulere det geografiske området er gjennom en *premedifferensiering* (skipene er dekket i farlige farvann mot betaling av tilleggspremie, se CEFOR form. Nr. 246 A «Vilkår for kaskoforsikring») eller ved hjelp av bestemmelser med karakter av *sikkerhetsforskrifter* (se NSPI §§ 3-24 og 3-25).

¹³ For nærmere om begrepet «fareendring», se NSPI § 3-8.

aktører i det internasjonale shipping-markedet.¹⁴ Avtalene innebærer forsikring av en betydelig flåte, og sikrede har i tillegg anledning til å inkludere skip selskapet selv, morselskapet, datterselskapet og/eller andre tilknyttede selskaper eier, bareboat charterer eller disponerer.¹⁵ Det er på denne måten snakk om omfattende avtaler som inkluderer store verdier.

Kontraktene er underlagt norsk lov og jurisdiksjon, men er utformet på engelsk og inneholder også klausuler og begreper fra engelsk rett. Dette volder særlige tolkningsproblemer. Avhandlingen er skrevet med tilknytning til prosjektet «Anglo-amerikanske kontraktsmodeller», og problemene knyttet til sammenblandingen av elementer fra to ulike rettssystemer er også noe av bakgrunnen for valget av tema. Jeg vil i det følgende si noen ord om dette prosjektet.

1.3 Rammen for avhandlingen: Prosjektet «Anglo-amerikanske kontraktsmodeller»

Avhandlingen er skrevet innenfor rammen for prosjektet «Anglo-American Contract Models and Norwegian or other Civil Law Governing Law».¹⁶

Bakgrunnen for prosjektet

Bakgrunnen for dette prosjektet er den omfattende – og ofte ukritiske – bruk av anglo-amerikanske kontraktsvilkår i kommersielle kontrakter som er underlagt norsk lov og jurisdiksjon. Klausulene er preget av at de er utviklet i den anglo-amerikanske common law-tradisjonen, og det vil oppstå et spenningsforhold med den norske civil law-baserte kontraktstradisjonen.¹⁷

¹⁴ For nærmere om disse forsikringstypene, se nedenfor i [punkt 5.2](#)

¹⁵ Kontraktens ordlyd: «With liberty to include and add vessels owned, bareboat chartered and/or managed by [det forsikrede selskap og/eller morselskapet] and/or their subsidiary and/or affiliated companies.» «Bareboat chartered» er en form for «leieavtale» hvor sikrede slutter et certeparti («bare boat-certeparti») med en reder som kun omfatter selve skipet («det nakne skip», engelsk: «the bare vessel»), og hvor sikrede selv må sørge for den nærmere bemanning og utrustning av skipet.

¹⁶ For mer informasjon om prosjektet se følgende URL:

http://www.jus.uio.no/ifp/anglo_project/index.html

¹⁷ «Common law» og «civil law» er de to store og ledende juridiske filosofier, systemer og jurisdiksjoner i den vestlige verden.

Common law stammer opprinnelig fra England og har senere spredt seg til de fleste engelsktalende land, og også mange ikke-engelsktalende. De grunnleggende elementer i engelsk rett er etablert i flere av Commonwealth-landene (særlig Australia, New Zealand og Canada, unntatt Quebec) og i de amerikanske statene (unntatt Louisiana). Etersom dette er land som anvender common law, vil «Anglo-amerikansk» rett typisk være common law. Kildene innen common law var opprinnelig

Særlig om den maritime virksomhet

Den maritime virksomhet opererte tidlig på et internasjonalt marked, men næringen var likevel i begynnelsen lite preget av lovkonflikter eller andre problemer som følge av det grenseoverskridende elementet. Sjøfarten foregikk på den tiden i langt enklere former, og de ulike landene anvendte i stor grad de samme reglene. Hvis det en sjelden gang oppstod konflikt, anvendte man, «uten skrupler»¹⁸, sitt eget lands rett. I dag har sjøfarten gjennomgått en enorm utvikling og landegrenser og avstander er ingen hindring. Som følge av at de ulike landene har utviklet sjølover med uensartet innhold, oppstår det daglig konflikter knyttet til lovvalgsspørsmålet. Tradisjonelt løses dette på bakgrunn av rene lovvalsregler, for eksempel flaggets lov. I den senere tid har det oppstått et mer intrikat problem: Kontraktene utformes i økende grad på engelsk og det inntas i betydelig grad ulike klausuler¹⁹ hentet fra engelsk og amerikansk rett, men kontraktene er likevel underlagt et annet lands rett. Lovvalget er da klart, men det er uklart hvordan kontraktene og de enkelte klausulene skal tolkes. Dette er nettopp situasjonen i de kontrakter som her skal behandles.

Sjøforsikring er et område som er svært godt egnet til å illustrere slike spenninger og konflikter som kan oppstå mellom ulike rettssystemer og land. Sjøretten utgjør alene et komplett juridisk system, noe som gjør det enklere å foreta hensiktsmessige avgrensninger. I tillegg er sjøretten både civil law og common law, både når det gjelder nedslagsfelt og det materielle innhold. Sjøforsikring er internasjonal i sin natur og krysser nasjonale grenser og jurisdiksjoner. Kontraktene og praksis er også i betydelig grad uniforme, noe som muliggjør rasjonelle sammenligninger.

praksis og sedvane fra middelalderens England. Avgjørelser fra domstolene basert på denne praksis og sedvane er i dag et viktig utgangspunkt for moderne lovers betydning og tolkning. Eldre rettsavgjørelser danner grunnlaget for domstolenes avgjørelser (caselaw), i motsetning til civil law-systemet hvor lovteksten er grunnlaget. Common law er uttalt inntil den kommer til uttrykk i en avgjørelse, mens domstolen i en civil law jurisdiksjon avsier dom i tråd med en lovteksts eksplisitte ordlyd. Opprinnelig avgjorde en common law-dommer en sak i samsvar med moral og sedvane, og senere dommere la denne avgjørelsen til grunn i nye saker, ikke ved å konstruere ordene i den opprinnelige dommen, men ved å se hen til begrunnelsen for avgjørelsen («ratio decidendi»), slik at prinsippene i den gamle dommen, ikke ordene, ble stående som «common law». Historisk sett er derfor common law mye mindre fastlåst/rigid enn civil law. Common law-betegnelsen brukes ofte for å markere forskjellen fra civil law.

Civil law-systemet bygger opprinnelig på romerretten, men kan i dag sies å være basert på en rekke lover som ble etablert på 1800- og 1900-tallet. I dag finner man civil law-systemer i kontinental-Europa (herunder Norge), Latin-Amerika og Louisiana, i tillegg til andre deler av verden.

¹⁸ Klæstad side 282

¹⁹ Ofte såkalte «boiler plate-klausuler», kan oversettes med «gryteferdige» klausuler. Dette er en betegnelse på klausuler som går igjen i en rekke forskjelligartede kontrakter, ofte uten at de spesialtilpasses det enkelte kontraktsforhold.

Betydningen i praksis

Den økte globaliseringen gjør at prosjektets tema er av stor praktisk betydning. Skipsfarten er en av de få virkelig internasjonale næringer, og det har fra tidlig på 1980-tallet vært en omfattende og utstrakt internasjonalisering av det norske sjøforsikringsmarkedet. Utenlandsregistrerte og -kontrollerte skip utgjør i dag en essensiell del av mange norske sjøforsikringsassurandørers portefølje²⁰, og i følge CEFOR²¹ har det norske sjøforsikringsmarkedet i dag en global markedsandel på 10 % og er således ett av verdens største.²²

²⁰ Antallet registrerte skip i Norge er langt over landets eget behov for skip og transport, og en betydelig andel (i 1979: 22,6 million GRT av 23,5 registrerte million GRT jfr Brækhus side 261) er knyttet til utenlandsk handel. Norge, med bare 0,1 % av verdens befolkning, tar hånd om nesten 10 % av verdens handelsflåte. Norske skip seiler over hele verden og opp til 90 % av skipene er aldri innom norske havner i det hele tatt. Den norske utenriksflåten bestod pr 1. juli 2004 av 1.578 skip på til sammen 42,1 millioner dødvekttonn (kilde: Norges Rederiforbund, www.rederi.no).

²¹ Sjøassurandørernes Centralforening

²² Jfr CEFOR Annual Report 2003. For både Hull & Machinery og P&I forsikring er nærmere 80 % av CEFOR-markedets klienter utenlandske.

2 Presiseringer/avgrensninger

Som nevnt ovenfor, vil jeg ta utgangspunkt i to sjøforsikringskontrakter knyttet til såkalt storkasko.²³ Kontraktene vil således utgjøre en naturlig ramme for og avgrensning av avhandlingens tema. Det er likevel hensiktsmessig med enkelte presiseringer.

2.1 Partenes intensjoner

Både i engelsk og norsk rett er det sentralt å komme frem til partenes intensjoner når man skal fastlegge innholdet i en avtale. I utgangspunktet kan man derfor si at en generell drøftelse av innholdet i kontraktsbestemmelser er av liten interesse, ettersom dette i praksis må fastslås konkret ved å se hen til og avdekke partenes intensjoner. Det er imidlertid klart at mange elementer i praksis ofte inntas i kontrakter uten at partene har noen klare intensjoner (eller kunnskap) om det nærmere innhold, og eventuelt også de særlige rettsvirkninger. Denne avhandlingen tar derfor utgangspunkt i at de enkelte klausuler og begreper er inntatt uten at partene har hatt noen klare tanker om det nærmere innhold.

2.2 Amerikansk rett

Prosjektet «Anglo-amerikanske kontraktsmodeller» fokuserer, som navnet tilsier, på klausuler hentet fra både engelsk og amerikansk rett. I denne avhandlingen vil jeg primært fokusere på engelsk rett og kun trekke inn amerikansk rett, og eventuelt også andre lands rett, som illustrasjon eller ytterligere utdyping.

De amerikanske reglene om sjøforsikring har i hovedsak vært sammenfallende med den engelske retten, og det har tradisjonelt vært lagt betydelig vekt på å opprettholde denne likheten mellom de to juridiske systemene.²⁴ I utgangspunktet var sjøforsikring i USA regulert på føderalt nivå, men i *Wilburn Boat* fra 1955 slo den amerikanske høyesterett fast at «in the absence of a controlling federal admiralty principle»,

²³ For nærmere om den systematiske inndeling av forsikringstyper og innholdet i disse, se Bull side 573 flg. Se også **punkt 5.2** hvor det redegjøres nærmere for de forsikringene som vil behandles i denne avhandlingen.

²⁴ I amerikansk teori er det påpekt at «on more than on occasion, the U.S. Supreme Court has stated that there are special reasons for keeping in harmony with the marine insurance laws of England and to 'accord respect to established doctrines of English maritime law.'» (Parks side 470 og sitat fra [1950] *Standard Oil v United States*)

vil «state law» regulere spørsmål knyttet til sjøforsikring.²⁵ Et slikt prinsipp kan i seg selv fremstå som forholdsvis enkelt, men det har vist seg å være meget vanskelig å anvende i praksis. De ulike statene praktiserer prinsippet ulikt, og man kan risikere 50 alternative tolkninger av både utgangspunktet og de enkelte begreper.²⁶ Dette har ført til at amerikansk sjøforsikringsrett i dag er preget av manglende forutberegnelighet og konsekvens. Det fremstår av denne grunn ikke hensiktsmessig å legge særlig vekt på amerikansk rett i denne avhandlingen.²⁷

²⁵ [1955] *Wilburn Boat Co. v Fireman's Fund*

²⁶ De ulike statene tolker også dommen ulikt, noe som bidrar til å komplisere bildet ytterligere. I dommen gis det ingen nærmere rettleiding i avgjørelsen av spørsmålet om føderal eller statslov skal komme til anvendelse. I [1984] *Antilles Steamship v Members of the American Hull Insurance Syndicate* ble det f. eks. lagt til grunn at hvor man hverken har relevant føderal eller «state law», så vil engelsk rett få anvendelse.

²⁷ Tilsvarende synspunkter legges til grunn av Soyer side 266 flg., som i sin redegjørelse av warranty-instituttet i sjøforsikring også velger å avgrense mot amerikansk rett.

3 Den videre fremstilling

I **Del II** vil jeg, i kapittel 4, starte med å se nærmere på de ulike *kilder* som vil være relevante i denne avhandling. I den forbindelse vil jeg, i kapittel 5, i særlig grad fokusere på en presentasjon av det *kontraktsmaterialet* som vil være gjenstand for fortolkning.

Lovvalget vil være bestemmende for den metode som skal anvendes i tolkningen og for hvilken bakgrunnsrett som vil være relevant. I kapittel 6 vil jeg derfor presentere og tolke kontraktens *lov- og jurisdiksjonsklausul*.

I lys av lovvalget vil jeg så i kapittel 7 redegjøre kort for den relevante *metode* som vil benyttes ved tolkningen av kontraktsbestemmelsene om fartsområdet.

Avslutningsvis, i kapittel 8, vil jeg drøfte noen særlige spørsmål knyttet til *bakgrunnsrettens nærmere relevans* ved tolkningen.

Med utgangspunkt i disse innledende redegjørelser, vil jeg så i **Del III** komme til det som er avhandlingens hovedtema; nemlig en *tolkning* av de bestemmelser i kontraktene som regulerer fartsområdet. Den nærmere fremgangsmåte vil jeg presentere i punkt 10.3.

I **Del IV** vil jeg *oppsummere* de enkelte drøftelsene og se om det kan utledes noen *konklusjon* med hensyn til kontraktens nærmere regulering av fartsområdet.

Del II

Rettskildene og metoden

4 Rettskildebildet innen sjøforsikring

4.1 Innledning

Sjøretten består av en kombinasjon av antikke doktriner og nyere nasjonale og internasjonale regler. På det nåværende tidspunkt er det ingen internasjonale forsikringsvilkår for sjøforsikring som gjelder på generelt grunnlag, og den nærmere regulering skjer gjennom særskilt utarbeidede kontrakter, nasjonale lover, standardavtaler og -klausuler og praksis.²⁸

4.2 Bakgrunnsretten

4.2.1 Norsk rett

Forsikringsavtaleloven

Rettsreglene om forsikringsretten finnes i dag først og fremst i FAL 1989, som også gjelder for sjøforsikringskontrakter.²⁹

FAL 1989 inneholder ingen spesielle regler for sjøforsikring, men kaskoforsikring faller inn under lovens skadeforsikringsbegrep og er derfor i utgangspunktet underlagt reglene i FAL 1989 del A. Lovens regler kan ikke fravikes til skade for sikrede³⁰, men i slike forsikringsavtaler som skal behandles i denne avhandling kan reglene «likevel fravikes» jfr FAL § 1-3 annet ledd.³¹ I praksis spiller derfor ikke FAL 1989 noen sentral rolle innen sjøforsikring. Forsikring av skip som ikke falt under de tvingende lovregler har da også, helt siden 1871, i hovedsak vært regulert av sjøforsikringsplanene.

²⁸ Spørsmålet om å utarbeide uniforme regler for sjøforsikring har gjentatte ganger vært behandlet i FN-systemet, med utgangspunkt i UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Dette har resultert i ulike arbeidsgrupper og flere anbefalninger, resolusjoner og rapporter. For en historisk redegjørelse med henvisninger, se *Legal and documentary aspects of the marine insurance contract*, TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1 side 3 og 4, URL: <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-docs-legal.htm>) Arbeidet har i dag fortsatt i CMI's International Working Group on Marine Insurance (IWG).

²⁹ Sjøforsikring var opprinnelig regulert i lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (heretter sjøloven 1893), men ble innlemmet i FAL 1930. De relevante forarbeider til FAL 1989 er NOU 1987: 24, Ot.prp. nr. 49 1988-89 og Inst. O. nr. 98 1988-89.

³⁰ Jfr FAL § 1-3 første ledd

³¹ Forsikringsavtalene gjelder skip som benyttes i næringsvirksomhet, og som er registreringspliktige etter sjøloven § 11 annet ledd. I kontraktene vil det kun være den særlige reguleringen av skadelidtes stiling ved ansvarsforsikring i FAL § 7-8 som ikke kan fravikes.

Sjøforsikringsplanene

I 1964 ble det utarbeidet en egen plan for rederforsikringene, Norsk Sjøforsikringsplan (heretter NSPI eller Planen). Dette er et «agreed document» utarbeidet i samarbeid mellom assurandører, forsikringstagere (redere) og andre interesserte, og har i praksis tatt over lovgivningens oppgaver på sjøforsikringsrettens område. NSPI har både i tilblivelse og form klare likheter med ordinær lovgivning,³² og har omfattende motiver (heretter Motivene eller NSPI Motiver) som utgjør en integrert del.³³ Høyesterett har i en rekke dommer lagt til grunn at Motivene er en viktig rettskilde ved tolkningen av Planen.³⁴ I ND 2000 s. 442 gikk også voldgiftsretten så langt at en løsning som ikke var uttrykt i selve planteksten, kun i motivene, likevel ble lagt til grunn.³⁵

Den nye sjøforsikringsplanen av 1996 (NSPI 1996) dekker de praktiske sjøforsikringsarter for skip og innretninger som ikke omfattes av FALs preseptoriske regler.³⁶ Denne er primært utformet for slik forsikring av havgående, konvensjonelle handelsskip som behandles i denne avhandling.³⁷

4.2.2 Engelsk rett

Offentlig regulering

I den engelske caselaw-baserte³⁸ retten er de relevante rettskilder de regler som kommer til uttrykk i avgjørelser fra domstolene. Innen sjøforsikring deler engelsk teori avgjørelsene i to typer:³⁹

³² «Hensett til at vilkårene (NSPI, min kommentar) fremstår som en fullstendig regulering av alle spørsmål som angår vedkommende forsikringstyper, er det naturlig å karakterisere NSPI 1996 som et privat lovgivningsarbeid» (Bull side 118)

³³ I denne avhandling refererer «NSPI Motiver» eller «Motivene» til «Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 1996», Versjon 2002. (Versjon 2003 finnes ikke i trykket utgave, kun på Internett. Internettutgaven har ingen sidenummerering, noe som vanskeliggjør en hensiktsmessig henvisning.) NSPI Motiver side 19: «De samlede motiver har vært inngående drøftet og godkjent i revisjonskomiteen, og de må derfor sees som et ledd i den normalkontrakt som Planen utgjør.» Motivene forklarer og eksemplifiserer de enkelte vilkår.

³⁴ Lagt til grunn av HR i blant annet Rt. 1956 s. 920 *Bandeirante*, ND 1956 s. 323 *Pan* og Rt. 1969 s. 126 *Grethe Solheim*.

³⁵ Voldgiftsretten besto av professorene Thor Falkanger, Sjur Brækhus og Hans Jacob Bull

³⁶ Norsk Sjøforsikringsplan 1996, trådte i kraft pr. 1. januar 1997. Denne Planen er den syvende i rekken av norske sjøforsikringsplaner, og ble sist revidert i 2003. Den siste reviderte utgaven er ikke trykket og finnes kun på Internett, <http://www.norwegianplan.no/nor/index.htm> Avhandlingen vil ta utgangspunkt i 2003-versjonen ettersom dette er den nyeste og fordi kontraktene henviser til denne. I det videre vil derfor betegnelsene «NSPI» eller «Planen» henviser til NSPI 1996, Versjon 2003. (Som påpekt ovenfor i note 33 vil jeg ta utgangspunkt i Versjon 2002 når det gjelder Motivene.)

³⁷ NSPI gjelder også for forsikring av kyst- og fiskefartøyer (kapittel 17) og flyttbare borerigger (kapittel 18).

³⁸ Om dette, se [note 17](#) ovenfor.

³⁹ Se for eksempel [Rose](#) side 2

Den første typen er de avgjørelser som gir uttrykk for *den alminnelige sedvane innen sjøforsikring*. Denne praksis ble i 1906 kodifisert i Marine Insurance Act.⁴⁰ Loven er omtalt som en «extraordinarily precise and concise exposition of the then common law of marine insurance».⁴¹ Loven er i dag den primære kilde når det gjelder prinsipper og regler innen sjøforsikring i England.⁴²

Den andre typen er *de avgjørelser som tolker særskilte kontraktstermer i sjøforsikringskontrakter*. Ettersom de fleste termer i engelske sjøforsikringskontrakter er basert på standardformuleringer og -klausuler er disse avgjørelsene av særlig betydning i praksis.

Jeg vil nå se nærmere på de relevante standardklausulene i engelsk rett.

Standardklausuler

Som nevnt innledningsvis er det i dag ingen internasjonal fellesregulering av sjøforsikringsretten. I de ulike forsikringsmarkeder er det imidlertid produsert en rekke standardklausuler. Det engelske markedets klausuler benyttes i betydelig grad internasjonalt.⁴³

Bakgrunnen

På 1800-tallet var det en betydelig mengde klausuler i bruk i det engelske sjøforsikringsmarkedet. I 1883 ble de ulike kasko-klausulene i Londonmarkedet samlet i ett dokument benevnt Institute Time Clauses Hulls (med forkortelsen ITCH). ITCH har i årenes løp blitt en internasjonal standard for periodeforsikring av skip. Suksessen kan forklares med at klausulene kombinerer en dekningsgrad som er krevet av kommersielle interesser med en høyest mulig grad av forutsigbarhet når det gjelder krav. Utviklingen innen sjøforsikringsretten er i betydelig grad markedsdrevet, og det har vært lansert nye versjoner i tråd med endringer i markedet.

⁴⁰ Loven ble kodifisert under ledelse av Sir Mackenzie Chalmers

⁴¹ Professor of Shipping Law John Hare, University of Cape Town, South Africa. som hevder at Chalmers konsulterte over 2000 avgjørelser fra begge sider av den Engelske kanal i arbeidet med loven. (Hare IMI Conference, note 29 på side 5)

⁴² MIA gir også veiledning ved spørsmål knyttet til forsikring generelt i Storbritannia. Bakgrunnen for dette er at loven er generell og at den reflekterer praksis innen forsikringsretten i 1906, i tillegg til at forsikringsbransjen i U.K. er svært integrert og at det finnes liten annen lovgivning knyttet til forsikring i U.K. (Tetley Conflicts side 339 og Rose i punkt 1.5 på side 2.) MIA har også hatt innflytelse internasjonalt, omtales av Tetley (Tetley i note 120 på side 26) som «a prime example of a national statute of international stature»

⁴³ American Institute Hull Clauses (AIHC) fra 1977 anvendes generelt av USA, og også til en viss grad i Østen (men da med en mengde tilpasninger). I Europa benyttes de imidlertid i liten grad.

De ulike regelsett

I dag er det særlig tre ulike sett med kasko-klausuler som er i bruk:

*ITCH 1983*⁴⁴ ble utviklet som en reaksjon på arbeidet blant annet i FN (se note 21 ovenfor) om en reform av sjøforsikringsretten.⁴⁵

Senere ble *ITCH 1995*⁴⁶ publisert, men disse ble aldri særlig populære i markedet som fortsatte å være dominert av *ITCH 1983*.⁴⁷

I 2002 ble det introdusert et nytt sett av regler, *the International Hull Clauses* (heretter *IHC 2002*⁴⁸), utviklet av Joint Hull Committee i Londonmarkedet under betydelige konsultasjoner med redere, meglere og andre interesserte parter.⁴⁹ Hensikten var at disse skulle erstatte *ITCH 1983* og *1995*. Endringen fra «Institute» til «International» reflekterer også konsipistenes intensjoner om å utvikle internasjonale standardklausuler. *IHC* inneholder en rekke nye bestemmelser, men det er likevel ikke snakk om en omskriving/revidering av *ITCH 1983* og *1995*. Man har i stedet konsentrert seg om å utarbeide klausuler som reflekterer gjeldende praksis, responderer på utviklingen i engelsk rett (for eksempel innen warranties som jeg vil komme tilbake til nedenfor i Del III) og møter behovene til et endret verdensmarked. I 2003 ble det lansert en ny versjon, *IHC 2003*⁵⁰, og det er et håp at disse vil anerkjennes som standardvilkår for kaskoforsikring.⁵¹

I praksis anvender markedet i dag i hovedsak *ITCH 1983*.⁵²

⁴⁴ Institute Time Clauses Hulls, 1/10/83

⁴⁵ For mer om dette arbeidet i FN viser jeg til [note 28](#) ovenfor.

⁴⁶ International Time Clauses Hulls, 1/11/95

⁴⁷ En årsak til dette er at *ITCH 95*-vilkårene er mer assurandør-vennlige enn *ITCH 1983*. Det engelske markedet har lenge vært svært presset pga økt internasjonal konkurranse. Det er i den forbindelse ofte vanskelig for assurandørene å kreve at *ITCH 95*- klausulene skal benyttes fordi sikrede da normalt vil true med å gå til et alternativt marked som tilbyr bedre vilkår, som f. eks. de mer balanserte vilkårene som er nedfelt i NSPI.

⁴⁸ International Hull Clauses, 01/11/02

⁴⁹ Reglene var også denne gang en respons på internasjonalt arbeid, blant annet i CMI, for et internasjonalt regelverk for sjøforsikring. Klausulene har da også langt på vei kommet seriøse forsøk på en reform i forkjøpet. Reglene er i tillegg et resultat av den nye International Safety Management Code (ISM Code), inntatt i SOLAS Chapter IX, som nå gjelder for en hovedvekt av de kommersielle skrog, inkludert alle lasteskip over 500 brutto registrerte tonn.

⁵⁰ International Hull Clauses, 01/11/02

⁵¹ Ved introduksjonen av de nye klausulene var det enighet om at skulle foreta en revisjon etter ett år, basert på erfaring og kommentarer fra markedene i London og ellers i verden. Også revisjonsprosessen inkluderte «extensive consultation and input from shipowners' representative bodies, the brokers' association, average adjusters and many other interested parties» (artikkel i London Matters, 10. november 2003).

⁵² I følge ulike aktører i det norske markedet. Det samme påpekes av Granberg i 2004: «Institute Time Clauses – Hull 1/10/1983 Old – Still in use» Tilsvarende Cornah side 2:«(...) the earlier 1.10.83 version, which still represents the almost universal standard» Motsatt Hodges i note 10 på side 87: «As all the 1983 Clauses will soon be (if they have not already been) phased out of use, they will not be used as the basis for discussion» (i bok fra 1999).

Valget mellom de ulike regelsettene

Generelt kan man si at dersom flåten er interessant og rederen har «makten», velger han ITCH 1983, mens assurandøren vil velge 1995-vilkårene.⁵³ I teorien er det gjennomgående påpekt at ITCH 1995 ikke benyttes i særlig grad, og jeg vil derfor ikke anvende disse i drøftelsene.⁵⁴

Det har vært enkelte tilfeller der IHC 2002 har vært brukt, men anvendelsen må i realiteten sies å være tilnærmet lik null. Jeg antar at årsaken til dette er at markedet har vært avventende, særlig på grunn av komiteens uttalelser om en snarlig revisjon. IHC 2003 skal visstnok ikke ha vært brukt i praksis på det nåværende tidspunkt, men det er nærliggende å tro at dette skyldes at de rett og slett er for ferske. I drøftelsene vil jeg derfor i hovedsak fokusere på *ITCH 1983*, men jeg anser det også hensiktsmessig å se hen til *IHC 2003* ettersom dette er de nyeste, og presumptivt mest moderne.⁵⁵

I engelsk teori påpekes det at «it now seems that confidence is growing in the 2003 hull clauses as a substitute for the Institute hulls clauses; so the two sets of clauses are considered alongside each other.»⁵⁶ Det fremheves videre at «the 2003 clauses have consequently begun to establish themselves more firmly as a successor to the Institute hulls time clauses 1983.»⁵⁷ Dette kan tyde på at IHC 2003 begynner å få fotfeste, og at det kun vil være et tidsspørsmål før de for alvor tas i bruk.

4.3 Det grunnleggende utgangspunktet: Avtalefrihet

Det er få preseptoriske regler i norsk (og engelsk) sjøforsikring, og det hersker tilnærmet full avtalefrihet for forsikringsavtaler av den type som behandles her.⁵⁸ Den primære kilden for å finne de regler som regulerer et forsikringstilfelle, vil være den enkelte kontrakt mellom partene, først og fremst den skrevne forsikringspolisen, men også andre

⁵³ «(...) the ITCH(95) (...) are less favourable to the assured than the 1983 Clauses» (Hodges side 87).

⁵⁴ Granberg: «Institute Time Clauses – Hulls 1/11/1995 Not accepted!»

Pinto side 1: «[A] further set of clauses (1.11.95) was published, but found little favour»

Cornah side 2: «(...) the limited usage of Institute Time Clauses Hulls 1.11.95»

⁵⁵ Forfatterne av IHC har også understreket at ITCH 1983 (og også ITCH 1995) vil fortsette å være tilgjengelige for bruk hvis det er behov.

⁵⁶ Rose, side viii (preface), pr 14. juli 2004 (jfr forordet).

⁵⁷ Rose, side 3

⁵⁸ Partene er generelt fri til å bli enige om vilkår som gjelder fremfor ellers gjeldende regler i lovgivningen, se FAL § 1-3 (2) litra c og MIA section 87

spesialvilkår som er utarbeidet av partene. Disse kildene vil således i praksis ha betydning foran lovgivningen.⁵⁹

⁵⁹ For et eksempel på rangering av kildene, se Cleve side 39.

5 Kontraktsmaterialet

5.1 Innledning

I lys av ovenstående kan vi slå fast at kontraktene vil være den primære kilden for å klargjøre den nærmere regulering av fartsområdet. Det er derfor på sin plass med noen ord om forsikringskontraktene som skal behandles her. Jeg vil starte med en kort presentasjon av de to forsikringstypene, før jeg sier noe om selve kontraktene.

5.2 Forsikringstypene

Vilkårene er knyttet til to rederforsikringer⁶⁰ hvor den forsikrede interesse er henholdsvis «Hull & Machinery» og «Hull Interest og Freight Interest».

«Hull & Machinery» samsvarer med det som i norsk sjøforsikringsrett benevnes *kaskoforsikring*.⁶¹ Dette er rederienes primære forsikring, og er en særlig type skadeforsikring.⁶² «Hull Interest» kan oversettes med *kaskointeresseforsikring*⁶³, og «Freight Interest» med *fraktinteresseforsikring*⁶⁴. Dette er to ulike typer totaltapsforsikringer som ofte inngås i tillegg til kaskoforsikringen, og som gir sikrede ekstra dekning for typer av tap som allerede omfattes av kaskoforsikringen.⁶⁵

Når det gjelder avtalenes dekningsfelt, vil jeg komme nærmere tilbake til dette nedenfor i punkt 9.2.

⁶⁰ I sjøforsikringsretten sondres det mellom rederforsikringer og vareforsikringer. Felles for rederforsikringene er at de knytter seg til skip. For nærmere om dette, se Bull side 573 flg.

⁶¹ Kaskoforsikringen er også på norsk kjent som «Hull-forsikring». Hull er det engelske ordet for (skips)skrog.

⁶² Skadeforsikring defineres i FAL § 1-1 annet ledd i.f. som forsikring «som ikke er personforsikring» og som er «forsikring mot skade på eller tap av ting, rettigheter eller andre fordeler, forsikring mot erstatningsansvar eller kostnader» (min understrekning).

⁶³ CEFOR form. no. 247 A benytter betegnelsen «Hull-Interest Insurance»

⁶⁴ CEFOR form no. 248 benytter betegnelsen «insurance of freight-interest»

⁶⁵ På engelsk benyttes uttrykket «disbursement» som en betegnelse på slike tilleggsforsikringer.

5.3 Forsikringskontraktene

Materialet

Det skriftlige materialet jeg tar utgangspunkt i har overskriften «Special Conditions». Jeg legger i det følgende til grunn at dette er det som i norsk rett benevnes forsikringsvilkår, og forutsetter at forsikringsavtale er inngått.⁶⁶ Det legges videre til grunn at avtalene er bindende inngått og dermed utgjør «rettslig forpliktende disposisjoner»⁶⁷, at de er gyldige⁶⁸ og at de er knyttet til en lovlig interesse⁶⁹.

Begge forsikringene gjelder i samsvar med fellesreglene for alle forsikringsarter i NSPI versjon 2003 «Del En». Kaskoforsikringen er i tillegg inngått i overensstemmelse med de særlige regler for kaskoforsikring som er oppstilt i «Del To»⁷⁰, mens NSPI kapittel 14 gjelder for kasko- og fraktinteresseforsikringen.

Partene i kontraktene

Forsikringstageren (engelsk: assured) er den som inngår forsikringsavtalen og betaler premien jfr NSPI § 1-1 litra b. Dette vil normalt være den som også har rettigheter under forsikringen, men ettersom dette også kan være en annen benevnes denne gjerne som *sikrede* (engelsk: insured) jfr NSPI § 1-1 litra c. *Assurandøren* (engelsk: insurer) er «den som ved avtalen har påtatt seg å yte forsikring» jfr NSPI § 1-1 litra a.

I disse kontraktene er forsikringstager/sikrede et allmennaksjeselskap, og da altså en juridisk person.⁷¹ I det følgende vil jeg ta utgangspunkt i at forsikringstageren og sikrede er den samme under kontraktene, og vil i hovedsak benytte betegnelsen «sikrede».⁷²

⁶⁶ Det følger implisitt av NSPI § 1-2 at det ikke behøver å foreligge noen polise for at en forsikringsavtale skal anses for inngått; «Når avtalen er sluttet» kan forsikringstageren kreve at det utformes en polise. (Det samme følger av MIA section 21.)

⁶⁷ Woxholth side 431

⁶⁸ Det er et grunnleggende vilkår innen forsikringsretten at sikrede må ha en økonomisk interesse i forsikringen for at den skal være gyldig (NSPI § 2-1 og lov om den almindelige borgerlige Straffelovs Ikrafttræden av 22. mai 1902 nr. 11, heretter str.l.krl., § 12). Tilsvarende er lagt til grunn i engelsk sjøforsikringsrett jfr MIA section 4, se særlig annet ledd litra a.

⁶⁹ Kravet om at den sikrede interesse må være lovlig fulgte tidligere av FAL 1930 § 35, men spørsmålet løses i dag av regelen i NSPI § 3-16 om rettsstridige foretagender, i tillegg til i Kong Christian Den Femtes Norske Lov, 15. april 1687 (NL) 5-1-2.

⁷⁰ NSPI kapittel 10 til 13.

⁷¹ Allmennaksjeselskap (ASA) er et aksjeselskap med spredt deltagerkrets og fri omsetning av aksjene. Se lov om allmennaksjeselskaper av 13. juni 1997 nr. 45 (allmennaksjeloven).

⁷² En slik forutsetning fremstår hensiktsmessig av flere grunner. Forsikringstageren er i hovedsak pålagt plikter i forbindelse med *avtaleinngåelsen* (opplysningsplikt, plikt til å betale premien), og dette er ikke plikter som vil behandles i denne avhandling. I reglene om fartsområdet er det, som jeg vil komme nærmere tilbake til i kapittel 11, kun varslingsplikten ved overtredelse av det ordinære fartsområdet som er pålagt forsikringstageren. Skillet mellom sikrede og forsikringstager vil da uansett ikke være av betydning ettersom forsikringstageren identifiseres med sikrede (jfr NSPI § 3-38).

6 Jurisdiksjon og lovvalg

6.1 Innledning

Sjøforsikring er et rettsområde med betydelige internasjonale innslag. Det er derfor av stor betydning at lovvalget klargjøres ved inngåelsen av kontrakten.⁷³ Tidligere manglet internasjonale shippingkontrakter i stor grad lov- og jurisdiksjonsklausuler. I dag inkorporeres slike klausuler i de fleste kontrakter, så også i de kontrakter som behandles i denne avhandling. De ulike standardklausulene som anvendes i sjøforsikringsretten inneholder også i hovedsak egne bestemmelser som angir lovvalg og jurisdiksjon.⁷⁴

Engelske domstoler ledet an i utviklingen av partsautonomi med hensyn til lovvalg i kontrakt.⁷⁵ I dag er det et grunnleggende prinsipp i norsk rett at kontrakter er underlagt den rett partene velger.⁷⁶

Lovvalg- og jurisdiksjonsklausuler er underlagt de alminnelige regler om kontraktsinngåelse og -tolkning som gjelder i det aktuelle landets rett.⁷⁷

Jeg vil i dette kapitlet redegjøre for den konkrete lovvalgsklausulen som foreligger i de kontraktene denne avhandlingen tar utgangspunkt i, og drøfte det nærmere innholdet i denne.

⁷³ Lov- og jurisdiksjonsvalget bør være det første partene blir enige om, slik at de videre kontraktsforhandlinger plasseres i riktig kontekst. I praksis er det nok dessverre ofte slik at lovvalget er det siste som avtales, og dette er noe av bakgrunnen for den sammenblanding av nasjonale og utenlandske vilkår som man ofte ser i blant annet sjøforsikringskontrakter. Som vi vil se nedenfor i de ulike drøftelsene i **Del III** kan dette lede til betydelig uklarhet og tolkningstvil.

⁷⁴ NSPI § 1-4 (norsk hovedassurandør: norsk lov og jurisdiksjon, utenlandsk hovedassurandør: norsk lov og som utgangspunkt også norsk jurisdiksjon), IHC 2003 clause 1 (engelsk «law and practice» og «exclusive» engelsk jurisdiksjon), ITCH 1983 clause 1 (engelsk «law and practice» og «exclusive» engelsk jurisdiksjon hvor forsikringen er skrevet på «MAR 91 form» («MAR 91 form» er «Companies Marine Policy», utgitt av The Institute of London Underwriters).

⁷⁵ I blant annet [1760] *Robinson v Bland* og [1865] *Lloyd v Guibert*

⁷⁶ Dette følger også av utgangspunktet i lov om rettergangsmåten for tvistemål av 13. august 1915 nr. 6 (tvistemålsloven) § 36.

⁷⁷ Et spørsmål som kan komme på spissen er hvilket lands rett tolkningen skal underlegges i vurderingen av lovvalgs- og jurisdiksjonsklausulenes gyldighet. Som hovedregel vil dette løses på bakgrunn av det lands rett resten av kontrakten hadde vært underlagt hvis klausulene hadde vært gyldig. Dette kritiseres imidlertid av Brækhus som viser at en slik løsning vil være basert på en logisk brist, og også rettspraksis har løst spørsmålet annerledes (Brækhus side 306-307). Spørsmålet er imidlertid ikke relevant her ettersom det ikke er tvil om lovvalg- og jurisdiksjonsklausulenes gyldighet.

6.2 «Norwegian law and jurisdiction clause»

6.2.1 Utgangspunktet

Kontraktene henviser, som nevnt i punkt 5.3, til NSPI del 1, og er derfor i utgangspunktet underlagt norsk jurisdiksjon og lov, jfr. § 1-4. Vilkårene henviser imidlertid til en særskilt utformet lovvalgs klausul; «Norwegian Law and Jurisdiction Clause», som er vedlagt kontraktene. Denne vil legges grunn som den primære kilde, jfr. NSPI § 1-4 annet ledd⁷⁸ og det alminnelige prinsipp om partsautonomi.

Lovvalgs klausulen har følgende ordlyd:

*«This contract of insurance, and any and all claims arising thereunder, and all cases, controversies and disputes of all kinds arising under or in connection with, or relating to, this contract of insurance, shall be governed in all respects **exclusively by Norwegian law, usage and insurance conditions**, and that any and all disputes arising thereunder and all legal actions in any such connections shall be **exclusively subject to Norwegian Jurisdiction**, cf. the Norwegian Marine Insurance Plan of 1996 (Version 2003) § 1-4.»* (Mine uthevninger.)

Det må først kunne legges til grunn at bestemmelsen er *gyldig*. Bestemmelsen gir et klart og eksplisitt uttrykk for lovvalg og benytter de alminnelige termer: kontrakten «shall be governed in all respects exclusively by Norwegian law» og alle konflikter som måtte oppstå skal «be exclusively subject to Norwegian Jurisdiction». Det kan derfor ikke være tvil om at dette er en lovvalgsbestemmelse som kan effektueres.

Det kan videre slås fast at klausulen *favner vidt*. Den retter seg mot kontraktene i seg selv, mot alle typer krav som oppstår under eller i tilnytning til eller som er relatert til kontraktene.⁷⁹ Henvisningen til «this contract of insurance» og «any and all claims arising thereunder», er en utvidelse i forhold til NSPI § 1-4 hvor kravet om norsk

⁷⁸ Det følger av NSPI § 1-4 annet ledd at bestemmelsen kan fravikes ved «skriftlig samtykke». En slik presisering som vi finner i kontraktens jurisdiksjons klausul vil etter min mening være en «fravikelse», og vil dermed kreve skriftlig samtykke. Det fremgår ikke av bestemmelsen hvilke krav som stilles til et slikt samtykke, men jeg legger til grunn at kontraktens lovvalgs klausul oppfyller dette.

⁷⁹ Det skal i den forbindelse påpekes at Høyesteretts kjøremålsutvalg i ND 1996 s. 223 legger til grunn at en snevrere uttrykt voldgiftsklausul med følgende ordlyd «Any dispute under the terms of this Charter Party», «ikke [kan] – slik den kjærende part hevder – forstås slik at den bare omfatter spørsmål om forståelsen av kontrakten. Den må gjelde alle spørsmål med utspring i kontraktsforholdet.» (Min understrekning.)

jurisdiksjon og lovvalg kun gjelder «søksmål» eller «legal proceedings» i den engelske versjonen. Kontraktbestemmelsens ordlyd medfører at *alle typer spørsmål* som vedrører kontrakten vil måtte avgjøres på bakgrunn av norsk «Law and Jurisdiction». Utover dette omfatter bestemmelsen i det vesentligste samme spørsmål som NSPI.⁸⁰

Bestemmelsen har en del som henviser til **lovvalget** og en som angir **jurisdiksjonen**.⁸¹

6.2.2 Lovvalget

Når det gjelder lovvalget, følger det av NSPI § 1-4 at tvister skal avgjøres på «grunnlag av norsk rett». Jurisdiksjonsklausulens henvisning til norsk «law», «usage» og «insurance conditions» som relevante rettskilder, kan anses som en presisering av dette utgangspunktet.

Henvisningen til «law» medfører at norsk preseptorisk lovgivning vil få gjennomslag. Som nevnt i punkt 4.3 er det få preseptoriske regler i norsk sjøforsikring, men bestemmelser som eventuelt kan være av betydning vil vurderes konkret i de enkelte drøftelsene i Del III nedenfor. Videre vil norsk deklarasjonslovgivning være relevant bakgrunnsrett, og kunne supplere ved uklarhet eller utfylle ved spørsmål som ikke er regulert i kontraktene. Det må i den forbindelse påpekes at også preseptoriske bestemmelser kan ha en utfyllende funksjon.⁸² Hvilke kilder som nærmere vil være relevante ved tolkningen kontraktene, vil jeg komme tilbake til nedenfor i kapittel 8.

«[U]sage» kan oversettes med «praksis», og det vil da først og fremst være rettspraksis (særlig praksis fra Høyesterett), i tillegg til voldgiftspraksis og praksis fra FSN⁸³. Det

⁸⁰ Det kan påpekes at den engelske versjonen av NSPI bruker en noe annen ordlyd; «any matter, dispute or disagreement of any kind, which may arise during or in connection with or which in any way concern the insurance contract». Kontraktens «all cases» kan avvike noe fra «any matter» i § 1-4, men hensett til den norske versjonens «enhver sak» er det nærliggende at en eventuell forskjell skyldes oversettelsen. Brækhus Rein påpeker på side 9 at «[d]et er klart at det er den norske versjon som er den autentiske, og som derfor må gis fortrinn dersom det skulle vise seg å foreligge uoverensstemmelser mellom de to versjoner», og henviser i den forbindelse til «uttalelser i denne retning i forordet til den engelske versjon av Planen». En slik uttalelse finnes ikke i forordet til dagens engelske versjon, men jeg går ut fra at dette fortsatt er et klart utgangspunkt.

⁸¹ En slik inndeling legges blant annet til grunn av Brown side 158 flg. hvor han skiller mellom «Jurisdiction clauses» og «Law & Practice clauses».

⁸² Blant annet påpekt av Huser side 127, som i note 312 henviser til Axel Adlercreutz som i sin bok «Avtalsrett II» (1975) fremhever at preseptoriske regler ikke bare har en korrigerende funksjon (erstatter bestemmelser i en avtale eller gjøre en avtale ugyldig), men at de også kan gi en «materieell løsning på spørsmål som parterna lämnat öppna».

⁸³ FSN (Forsikringskadenemnda) ble opprettet i 1970, og er i dag hjemlet i FAL § 20-1. Den «behandler saker vedrørende forståelsen av forsikringsvilkår eller lovgivning som har betydning for konkrete klagesaker» (NOU 2000: 23 pkt. 4.5).

følger også av norsk juridisk metode at den særlige praksis innen sjøforsikringsbransjen vil kunne være en relevant rettskilde.⁸⁴

Når det gjelder henvisningen til «insurance conditions» er det nærliggende å anse dette som en henvisning til NSPI. Planen gir uttrykk for en fast og enhetlig praksis innen sjøforsikring, og er de gjeldende standardvilkår innen bransjen. I tillegg henviser begge kontraktene eksplisitt til NSPI. Kasko- og fraktinteresseforsikringen innleder med en generell henvisning til NSPI: «Conditions as per the NMIP»⁸⁵. Kaskoforsikringen innledes med «Full Conditions as per § 10-4 of the Norwegian Marine Insurance Plan [...] in accordance with Part one and Part two [...]» (mine understrekninger).

Lovvalget vil i tillegg ha betydning for den metode som legges til grunn ved tolkningen, men dette vil jeg komme tilbake til i kapittel 7.

6.2.3 Norsk jurisdiksjon

Henvisningen til norsk jurisdiksjon medfører at eventuelle rettslige konflikter skal behandles av norsk dommer ved norsk domstol.

6.3 Forholdet til NSPI § 1-4

Lovvalgsbestemmelsen avslutter med en henvisning til NSPI § 1-4. «[C]f.» kan oversettes med «compare», og tilsvarer det norske «konferere» (forkortet «kfr») som betyr «sammenligne» eller «sammenholde». Med «sammenholde» kan det være naturlig å legge til grunn at partene ikke har ønsket å gjøre noen endringer i forhold til det som følger av NSPI § 1-4, og at jurisdiksjonsklausulen må sees i sammenheng og forstås i samsvar med denne. Ved selv å uttrykke og oppstille en egen jurisdiksjonsklausul med en særskilt ordlyd har imidlertid partene tydelig gitt uttrykk for at de ønsker en særlig regulering av lovvalgsspørsmålet. Jeg finner det derfor mer naturlig å legge til grunn at partene har ment at lovvalgsbestemmelsen skal sammenlignes med § 1-4. Ettersom bestemmelsen utvider nedslagsfeltet i forhold til NSPI ved at den altså ikke bare gjelder søksmål, tolker jeg henvisningen til denne § 1-4 som at utgangspunktet i NSPI gjelder, men med de utvidelser som er oppstilt i lovvalgsbestemmelsen.

⁸⁴ Om praksis som relevant rettskilde, se Eckhoff side 257 og Boe side 273.

⁸⁵ NMIP er den engelske forkortelse for NSPI (Norwegian Marine Insurance Plan).

7 Tolkning av kontraktene

7.1 Innledning

Den nærmere regulering av fartsområdet i de to kontraktene må fastlegges gjennom en *tolkning* av de relevante kontraktsbestemmelser. Det er derfor nødvendig med en klargjøring av visse sentrale momenter knyttet til slik avtaletolkning.

Både assurandøren og forsikringstageren er her private rettssubjekter, og hovedoppgaven er da å komme frem til løsninger som er «hensiktsmessige og rimelige, alle forhold tatt i betraktning».⁸⁶

Som vi har sett er kontraktene underlagt norsk rett, men er utformet i engelsk språkdrakt. Det oppstår således et spørsmål om hvordan kontraktens engelske ordlyd skal tolkes i samsvar med den norske bakgrunnsretten. Dette vil jeg ta stilling til innledningsvis.

7.2 Utgangspunktet: Norsk juridisk metode

En viktig konsekvens av det norske lovvalget er at *norsk juridisk metode* må legges til grunn ved tolkningen av kontraktene. Lovvalget blir således langt på vei «bestemmende både for tolkingen og utfyllingen av kontrakten».⁸⁷

Reglene om kontraktsfortolkning er i liten grad uttrykkelig nedfelt, og fremgangsmåten ved tolkning av kontraktsbestemmelsene må avgjøres konkret «i samsvar med de alminnelige regler, grunnsetninger og holdninger» som Selvig betegner «*kontraktsrettstradisjonen*».⁸⁸ Jeg vil nedenfor redegjøre for noen grunnleggende utgangspunkter ved tolkningen av disse forsikringsavtalene som følger av den norske kontraktsrettstradisjonen.

⁸⁶ Hagstrøm side 42. Hagstrøm påpeker at man står betydelig friere i obligasjonsretten enn hva som er tilfellet ved spørsmål med offentligrettslig karakter hvor legalitetsprinsippet er en betydelig skranke.

⁸⁷ Selvig side 2 punkt 2. Det faktum at det er den norske tolkningsstandard som skal legges til grunn, kan også støttes av at lovvalgsklausulen i kontraktene viser til norsk «usage». «Usage» kan oversettes med «anvendelse», «bruk» eller «praksis», og kan således også omfatte selve *metoden* ved tolkningen.

⁸⁸ Selvig l.c. (Kursivert i originalteksten.)

7.3 Tolkingsprosessen

I denne avhandlingen vil det i hovedsak benyttes en *objektiv tolkningsstandard*.⁸⁹ Tolkningstemaet vil således være å finne den *objektivt sett rimelige og fornuftige meningen* i kontraktsbestemmelsene som regulerer fartsområdet.⁹⁰

Det er ingen fundamentale forskjeller mellom «alminnelig» kontraktstolkning og tolkning av sjørettslige kontrakter.⁹¹ De grunnleggende tolkningsreglene vil være de samme, og løsningene må først og fremst søkes i kontraktens ordlyd, tolket «i samsvar med alminnelige tolkningsprinsipper».⁹² I tillegg vil de særskilte reglene om tolkning av standardvilkår kunne få en viss betydning, ettersom kontraktene i stor grad bygger på og henviser til NSPI. Planens karakter som «agreed document» (jfr. punkt 4.2.1) og det faktum at kontraktene er særlig utarbeidet, vil imidlertid føre til at disse reglene ikke vil være avgjørende. Et moment er likevel at de komplekse omstendigheter som er involvert i sjøfarten krever spesifiserte avtaler med særskilt regulering. Det kan derfor være nødvendig å utvise en viss forsiktighet når det gjelder å anvende og falle ned på «alminnelige kontraktsrettslige prinsipper» ved tolkningstil.

Den praktiske hovedforskjellen vil ligge i at partene i en maritim kontrakt oftest er profesjonelle (og gjennomgående også bistått av advokat), og det vil da nærmest presumeres at partene er velkjente med bransjen og de særlige regler som gjelder. For å bruke den engelske dommer Lord Staughtons ord: «The outsider, who concludes a charterparty without ever having seen one before in his life, is rare. We can spare no sympathy for him: He must be taken to be as familiar with the market as all other operators in it.»⁹³ Det skal påpekes at partene i de forsikringskontraktene som er gjenstand for fortolkning i denne avhandling, er betydelige aktører i markedet, både på sikrede- og assurandørsiden. De må derfor i høyeste grad karakteriseres som profesjonelle.

Den nærmere reguleringen av fartsområdet etter kontraktene må fastslås gjennom *tolkning*⁹⁴ av de kontraktsbestemmelser som regulerer dette spørsmålet.

⁸⁹ Huser side 375 til 377 opererer med fire alternative tolkningsstandarder. Som nevnt innledningsvis i **punkt 1.2**, vil avhandlingen på denne måten få løftet frem problemstillinger og drøftelser som kan være av generell relevans for tolkning av lignende typer avtaler.

⁹⁰ Se Woxholth side 434-444

⁹¹ Tidligere ble forsikringskontrakter underlagt en streng bokstavfortolkning også i civil law-tradisjonen, noe som bl.a. påpekes av Emerigon (fransk autoritet innen internasjonal rett, kontraktsrett og forsikringsrett på 1700-tallet): «Insurance is a contract stricti juris. If the covenants are clear in themselves, and contain nothing prohibited by law, the judge is not allowed to stray out of them» (Emerigon, «Treatise on Insurances», 1783, første kapittel, seksjon 5. Sitert i Hare IMI Conference, note 26.)

⁹² Falkanger/Bull side 9.

⁹³ Staughton side 259. Lord Justice Staughton er dommer i the English Court of Appeals

⁹⁴ «[Å] fastsette rettsvirkningene med grunnlag i 'selve' avtalen; i første rekke ordlyden og forhold som har tilknytning til avtalepartenes person» (Woxholth side 432)

Ettersom jeg i denne avhandling tar utgangspunkt i en kontraktsbestemmelse og tolker de enkelte ord og uttrykk i denne, vil ikke spørsmålet om *utfylling* i særlig grad komme på spissen. Utfylling vil i utgangspunktet være aktuelt dersom man har et konkret spørsmål, og en fortolkning av avtalen ikke gir noen løsning på dette spørsmålet. Avtalen må da *suppleres* av bakgrunnsretten etc.

Tolkningen av de ulike bestemmelsene i kontraktene, vil styres av ulike normer. Disse normene består av *tolkningsprinsipper* (ulike tolkningsteorier som kan si noe om hvilket overordnet formål tolkningen vil ha), *tolkningsdata* (de enkeltstående argumenter som har relevans ved tolkningen) og *tolkningsregler* (dersom de relevante tolkningsdata fører til ulike alternative tolkninger eller det er konflikt mellom alternativene, kan disse være veiledende for å komme frem til hva som kan sies å være gjeldende rett under kontraktene).⁹⁵ Jeg vil i de to påfølgende punkter gi en kort redegjørelse for de relevante *tolkningsdata* og *tolkningsregler* ved tolkningen av kontraktsbestemmelsene om fartsområdet. Spørsmålet om hvilke kilder som nærmere vil kunne være relevante ved klarhet, vil jeg komme tilbake til nedenfor i kapittel 8.

7.4 Tolkningsdata⁹⁶

De to kontraktene utgjør den primære rettskilden ved tolkningen. Som et uttrykk for denne rettskilden er det fundamentale tolkningsdatum *ordlyden*.⁹⁷ Det objektive utgangspunkt (jfr ovenfor) vil medføre at ordenes alminnelige (objektive) betydning legges til grunn, noe som her vil si den (sjø)forsikringsrettslige betydningen av ord og uttrykk.⁹⁸

Partenes intensjoner er et sentralt tolkningsdatum ved tolkning av kontrakter i norsk (og også f. eks. engelsk) rett. Dersom det avdekkes at partene har lagt til grunn⁹⁹ en særlig forståelse/innhold, vil dette

⁹⁵ Normene har – på samme måte som de ulike rettskildeprensippene i den alminnelige metodelære – grodd gradvis frem, og har (i hovedsak) ikke grunnlag i formelle vedtak (unntak: Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer av 31. mai 1918 nr. 4, avtaleloven, § 37 (1) nr. 3, men den er uten relevans for avhandlingens tema). I første rekke er det domstolene som har vært retningsgivende (jfr Eckhoff side 20). I andre land finner vi i større grad normer for lovtolkningen nedfelt i lovgivningen, f. eks. Tyskland: BGB § 157, UNIDROIT Principles art 4.1 til 4.8.

⁹⁶ Dette stadiet kan sammenlignes med relevansomgangen i den alminnelige rettskildelære. For at en faktor skal være relevant for tolkningen, er det et minstekrav at den er «tilgjengeleg for begge avtalepartana» (Nygaard side 347 som henviser til Selvig i Knophs side 251).

⁹⁷ Se Rt. 1994 s. 581. I følge Woxholth side 438 har «prinsippet om at ordlyden er avgjørende [...] sjelden kommet så klart og utvetydig til uttrykk» som i denne dommen.

⁹⁸ Det vil legges til grunn at begge partene i avtalene (både assurandøren og sikrede) har tilknytning til bransjen og dermed er fortrolig med den særlige språkbruk innenfor sjøforsikringsretten.

⁹⁹ Merk: Ikke bare hvordan intensjonene har kommet til uttrykk i kontrakten (som i engelsk rett: the expressed meaning), men hvordan partene/mottageren rent faktisk har oppfattet/forstått kontrakten. Må avdekke hva partene har forstått og graden av partsforståelse. Det skal i tillegg påpekes at det

legges til grunn fremfor den tolkning som følger av vanlig språkbruk innen sjøforsikringsretten.¹⁰⁰ Det vil imidlertid ofte være vanskelig å si – og ikke minst avdekke – hva partene virkelig har ment, og det vil kunne oppstå uenighet rundt forståelsen av ulike ord og uttrykk. Som påpekt innledningsvis i punkt 2.1, er det dessuten klart at partene i stor grad inntar ulike begreper og klausuler i kontraktene uten noen klare intensjoner – eller kunnskap – om nærmere innhold og rettsvirkninger. I lys av dette vil utgangspunktet for de enkelte drøftelsene være (som understreket i punkt 2.1) at de enkelte klausuler og begreper er inntatt uten at partene har hatt noen klare tanker om det nærmere innhold. Det vil derfor være nødvendig å se hen til andre relevante data ved tolkningen.

I forlengelsen av at ordlyden er det grunnleggende utgangspunkt for tolkningen, skal det fremheves at også *tegnsetting* vil være en del av ordlyden. I tolkningen nedenfor i Del III vil vi se at det er knyttet mange uklarheter til den nærmere forståelsen av ordlyden i den kontraktsbestemmelsen som skal tolkes, og tegnsettingen kan være et moment i klargjøringen.

Et særlig spørsmål i den forbindelse vil være hvorvidt det er engelske eller norske regler for tegnssetting som skal legges til grunn. Ettersom kontraktene er skrevet på engelsk er det umiddelbart mest nærliggende å anvende de regler som gjelder for det engelske språk. Det kan imidlertid ofte være naturlig å anta at partene ikke er kjent med de særlige regler for tegnssetting som finnes i det engelske språk. Norsk tolkningslæres vektlegging av partenes intensjoner kan derfor medføre at det heller skal sees hen til de norske regler for tegnssetting. Kontraktenes språkdrakt taler således for at de engelske regler for tegnssetting skal legges til grunn, mens partenes nasjonalitet, kontraktenes norske lovvalg og henvisningen til Norsk sjøforsikringsplan taler for at de norske reglene skal anvendes. Det er vanskelig å fastslå en klar løsning på dette spørsmålet. Jeg vil derfor avgjøre dette konkret basert på om det peker seg ut noen regler som er av en slik klarhet og tyngde at de kan vektlegges som et tolkningsmoment.

Det vil videre være viktig å se hen til *helheten* i avtalene. Dette gjelder *teksten*; bestemmelsene må leses i samsvar med konteksten. Det gjelder videre *den enkelte forsikringspolise*; det skal være harmoni i avtalen og kontraktens systematiske oppbygging vil kunne gi en pekepinn på hvordan partene har tenkt og hva de har lagt vekt på. I tillegg gjelder det *hele avtaleforholdet* som sådan; det vil her for eksempel være

primært vil være hvordan partene i kontrakten har forstått vilkårene, men også konsipistenes mening kan være relevant (særlig ved anvendelse av standardvilkår).

¹⁰⁰ Det forhold at kontraktene er utformet på engelsk kan tolkes som at partene hadde en intensjon om å legge den engelske betydningen av ord og uttrykk i kontrakten til grunn. Etter min mening er det imidlertid nærliggende å tro at språkvalget i slike kontrakter i hovedsak er praktisk begrunnet (internasjonale forhold med aktører fra mange land vil gjøre det upraktisk med kontrakter på norsk), og også lovvalget taler i utgangspunktet mot en slik oppfatning.

naturlig å se kaskoforsikringen og kaskointeresse- og fraktinteresseforsikringen i sammenheng ettersom de er inngått mellom de samme partene og med samme forsikringsobjekt.

7.5 Tolkingsregler¹⁰¹

Når de enkelte vilkårene er tolket, kan det tenkes at det vil peke seg ut flere alternative tolkninger. Tolkingsreglene vil da kunne være til hjelp i den nærmere avveiningen mot en konklusjon. Det er knyttet stor tvil til tolkningen av mange av de elementer i kontraktsbestemmelsene som jeg vil behandle nedenfor i Del III, og det vil ikke alltid være mulig å konkludere endelig om hva som kan sies å være «gjeldende rett» om fartsområdet under kontraktene. I slike tilfeller vil tolkningsreglene uansett trekkes inn som tilleggs momenter, slik at vekten av de ulike alternativene i det minste blir belyst.

Den tolkningsregelen som ofte trekkes frem først, er *uklarhetsregelen*.¹⁰² Hvis det oppstår tvil om tolkningen av et vilkår, vil man kunne tolke til ugunst for den av partene som var nærmest til å uttrykke seg klarere.¹⁰³ Det må her gjøres et skille mellom de reguleringer i kontraktene som er hentet fra eller som bygger på NSPI, og de som er utarbeidet særskilt for forsikringsavtalen. Uklarhetsregelen vil ikke kunne benyttes ved tolkning av NSPI, men det er naturlig å anvende den på de vilkårene i selve kontraktsdokumentet som er introdusert av partene.¹⁰⁴ I vurderingen av om det er sikrede eller assurandøren som burde ha uttrykt seg mer presist, vil det i denne forbindelse være mest relevant å se hen til hvem av dem som har *mest å vinne* på det konkrete vilkåret.¹⁰⁵

¹⁰¹ Dette kan sammenlignes med kollisjonsprinsippene i den alminnelige metodelære. Ved motstrid mellom rettsregler foregår harmoniseringen ved hjelp av kollisjonsprinsippene.

¹⁰² Se Woxholth side 456, Huser side 553. Uklarhetsregelen benevnes ofte «contra preferentem»-regelen. Denne tolkningsregelen er også sentral i engelsk kontraktstolkning.

¹⁰³ Huser l.c. «En avtale bør i tvilstilfelle tolkes mot den av partene, som kan sies å ha størst ansvar for den uklarhet som har forårsaket tolkningstvilen». Dette kan sies å være en form for sanksjonssynspunkt; den avtalepart som har en foranledning til å presisere det tolkningsalternativ han mener er det rette, men som ikke gjør det, kan ikke senere påberope seg dette alternativet.

¹⁰⁴ Uklarhetsregelen har vanligvis særlig stor betydning ved tolkning av standardvilkår, men ettersom NSPI er et «agreed document» kan den ikke benyttes. Huser side 559 påpeker generelt at regelen vil være «lite anvendelig» ved slike felles opprettede standardvilkår «i hvert fall hvis disse fremstår som balanserte vilkår», noe som i særlig grad gjelder NSPI. I forhold til NSPI støttes dette av Brækhus Rein side 7 hvor det påpekes at NSPIs status som agreed document medfører at man ikke kan «falle tilbake på prinsippet om at standardvilkår i tvilstilfelle skal fortolkes mot den part som har utformet vilkårene»

¹⁰⁵ Andre momenter i vurderingen er hvem som har utformet kontraktsvilkårene, hvem som er mest kyndig og hvem som har mest å vinne på kontrakten som helhet. Jeg legger her til grunn at vi står overfor en kontrakt som er utformet i fellesskap (eller hvor jeg uansett ikke vil ha kunnskap om hvem av partene som eventuelt har vært ansvarlig for det enkelte vilkår), hvor både assurandøren og sikrede må anses for å være kyndige og at kontrakten som helhet representerer en rimelig avveining mellom partenes interesser, slik at disse momentene ikke vil ha særlig relevans.

Wilmot¹⁰⁶ trekker frem den engelske *tolkningsregel mot overflødighet* («the rule against ‘surplusage’») som etter hans mening «would not be without relevance in Norway». Etter denne regel legger man til at grunn at ethvert ord i forsikringskontrakten er inntatt med hensikt. En domstol vil således foretrekke en tolkning som gjør at hvert ord får en mening fremfor en tolkning som vil medføre at enkelte ord er overflødige. Denne regelen vil ha visse likhetstrekk med det som i norsk rett ofte omtales som «operasjonshensynet». I følge Huser innebærer dette at man ved tolkningen bør «tilstrebe et tolkningsresultat som fører til at avtalen som helhet – og helst hver enkelt klausul – blir operativ, dvs. får virkning i forholdet mellom partene.»¹⁰⁷ Dette utdypes noe av Haaskjold som påpeker at ved «valget mellom ulike tolkningsalternativer må man [...] kunne gå ut fra at man ikke bør velge et alternativ som innebærer at den aktuelle bestemmelsen blir uvirksom, eller at den gis et innhold som i vesentlig grad reduserer dens betydning.»¹⁰⁸ Både Huser og Haaskjold snakker primært om situasjoner der det er snakk om å gjøre en kontrakt eller en enkelt kontraktsbestemmelse operativ, men dette kan etter min mening videreføres til også å gjelde for hvert enkelt ord i kontrakten. I det følgende vil jeg benytte «operasjonshensynet» som en fellebetegnelse på «the rule against ‘surplusage’» og «operasjonshensynet», og da altså i betydningen at man i valget mellom flere tolkningsalternativer bør foretrekke den tolkning som gir hvert enkelt ord, den enkelte kontraktsbestemmelse og kontrakten som helhet virkning mellom kontraktspartene.

En annen regel som det vil kunne sees hen til ved tolkningen av kontraktene, er *minimumsregelen*. Denne innebærer at man ved tvil kan falle ned på det minst tyngende alternativet. Denne må imidlertid benyttes med varsomhet i slike gjensidige disposisjoner som det her er snakk om, og den vil primært få betydning dersom det er lagt ekstraordinært byrdefulle plikter på assurandøren eller sikrede.¹⁰⁹

Det kan i tillegg være naturlig å falle ned på den løsning som *samsvarer med bakgrunnsretten*. I følge Bull er bakgrunnen for dette delvis en presumsjon for at vilkårene stemmer med bakgrunnsretten, og delvis en presumsjon for en konsistent begrepsbruk på tvers av rettsområder.¹¹⁰ Etter min oppfatning kan det her være noe problematisk å legge bakgrunnsrettens løsning til grunn under henvisning til at man presumerer samsvar, ettersom partene gjennom den særskilte reguleringen i kontraktene, nettopp har markert at de ønsker enn annen løsning. Når det gjelder bruk av begreper må

¹⁰⁶ Wilmot side 2/32

¹⁰⁷ Huser side 509, kursivert i originalteksten

¹⁰⁸ Haaskjold side 140

¹⁰⁹ I følge Bull side 127 er det også «vanskelig å finne eksempler der denne tolkningsregelen er anvendt for forsikringsavtalers vedkommende»

¹¹⁰ Bull l.c.

det imidlertid kunne legges til grunn at disse skal forstås tilsvarende som ellers innen sjøforsikringsretten, med mindre noe annet klart kommer frem.

8 Bakgrunnsrettens nærmere relevans

8.1 Innledning

I det følgende vil jeg drøfte noen sentrale spørsmål av betydning for hvilke kilder som nærmere vil være relevante ved tolkningen av kontraktene.

8.2 Norsk rett

For norsk retts vedkommende, følger det av jurisdiksjonsklausulen at både norske lovregler, norsk rettspraksis og norsk forsikringspraksis og -vilkår vil være relevante kilder. Jeg viser i den forbindelse til drøftelsen ovenfor i kapittel 6, og også punkt 4.2.1 hvor de mest sentrale kilder fremheves.

I kraft av sin posisjon som gjeldende forsikringsavtalelov vil det i utgangspunktet være nærliggende å se hen til FAL 1989 ved tolkningstvil. Før vedtakelsen av NSPI 1996 inneholdt imidlertid vilkårene for slike kaskoforsikringer som behandles i denne avhandling en klausul som tilsidesatte reglene i FAL 1989 og gjeninnførte FAL 1930 som bakgrunnsrett.¹¹¹ Etter min mening fører denne forhistorien til at to spørsmål bør vurderes nærmere: For det første bør det tas stilling til om dette kan ha noen betydning for FAL 1989s relevans ved tolkningen av slike forsikringsvilkår som behandles her. For det annet bør FAL 1930s relevans vurderes nærmere.

FAL 1989s relevans

I motivene til NSPI legges det uten videre drøftelser til grunn at henvisningen til «norsk rett» i § 1-4 «innebærer at man får FAL [1989] inn som deklarasjons bakgrunnsrett.»¹¹² I tillegg var revisjonen som ledet frem til NSPI 1996 blant annet begrunnet i den utvikling

¹¹¹ Cefor form nr. 215: «Denne forsikring skal ikke være underlagt Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 med unntak av Lovens § 7-8 fra det øyeblikk denne bestemmelse trer i kraft, jfr Lovens § 21-1, § 21-2 og § 21-3 litra e. Forsikringsavtalen skal være underlagt de avtalte forsikringsvilkår, Norsk Sjøforsikringsplan av 1964 og forsikringsavtaleloven av 1930 med den forsikringspraksis som er utviklet i tilknytning til disse regler.» Om dette påpeker Bull i Festskrift 1991 side 120 at «for all kaskoforsikring knyttet til registreringsplikt skip vil FAL 1989 være en død bokstav».

¹¹² NSPI Motiver side 17. Jeg legger til grunn at «FAL» er en henvisning til FAL 1989 ettersom Motivene benytter betegnelsen «FAL 1930» ellers (se f. eks. Motivene side 23).

av forsikringsavtaleretten som FAL 1989 innebar.¹¹³ Til tross for forhistorien er det derfor naturlig å anse FAL 1989 som relevant bakgrunnsrett for de forsikringskontrakter som behandles her.

FAL 1930s relevans

Når det gjelder spørsmålet om hvilken relevans FAL 1930 har i dag for tolkningen av slike kontrakter som behandles her, kan det påpekes at man under arbeidet med NSPI 1996 la til grunn at det bare «i helt begrenset utstrekning [...] [var] hensiktsmessig å overføre lovens (FAL 1989, min kommentar) løsninger til Planen».¹¹⁴ Begrunnelsen for dette var de sterke innslag av forbrukervern og den manglende forutberegnelighet som følge av de mange skjønsmessige regler i FAL 1989. FAL 1930 var imidlertid på sin side utviklet på et tidspunkt hvor forbrukervernet ikke var særlig utviklet, i tillegg til at loven, som påpekt i punkt 1.1, hadde regler som var særskilt utarbeidet for sjøforsikring. Dette, kombinert med det norske sjøforsikringsmarkedets markerte motstand til FAL 1989 i CEFOR-vilkårene, gjør at det etter min mening er naturlig at man ved uklarhet også ser hen til de løsninger som følger av FAL 1930.

Jeg vil nå vurdere hvorvidt engelske kilder kan være relevante for tolkningen av kontraktsbestemmelsene om fartsområdet.

8.3 Engelsk rett

8.3.1 Innledning

I kapittel 6 så vi at jurisdiksjonsklausulen favner vidt, og i utgangspunktet vil gjelde for alle typer spørsmål som oppstår under kontraktene. Når bestemmelsen i tillegg fremhever at spørsmålene «in all respects» skal reguleres «exclusively by» norsk rett, praksis og forsikringsvilkår, kan det umiddelbart være nærliggende å anta at engelsk rett ikke vil ha noen relevans som utfyllende bakgrunnsrett ved tolkningen av kontraktsbestemmelsene om fartsområdet. Kontraktene er imidlertid skrevet på engelsk, inneholder henvisninger til engelske standardklausuler og anvender begreper som er mer eller mindre klart definert i engelsk kontrakts- og sjøforsikringsrett, og det kan vanskelig sees bort fra denne engelske tilknytningen.

¹¹³ Bull i Festskrift 1997 side 50: «en viktig premiss for revisjonen [var] å vurdere løsningene i 1964-Planen opp mot løsningene i FAL 1989»

¹¹⁴ Bull l.c. Tilsvarende synspunkt kommer til uttrykk i NSPI Motiver side 17: «FAL er imidlertid ikke særlig praktisk for denne typen forsikringsforhold, og vil bare i begrenset utstrekning komme til anvendelse».

8.3.2 Engelsk retts konkrete relevans

Etter min mening er det ikke naturlig å legge til grunn at et klart lovvalg skal medføre at utenlandsk praksis er uten relevans for tolkningen. Et tilsvarende syn er lagt til grunn av den svenske høyesterett i en sak som gjaldt tolkning av et certeparti.¹¹⁵ Domstolen påpekte at partene var enige om at den aktuelle klausul skulle vurderes i samsvar med svensk rett, men fremhevet at «[d]etta utesluter icke, att uppfattningen i den internationella sjöfarten rörande innebörden av klausuler av förevarande slag skulle kunna vara av betydelse för tolkningen av utfästelsen.»

Generelt vil engelsk bakgrunnsrett være en relevant rettskilde i norsk rett dersom de norske rettskildene er *begrenset*, eller hvis den norske bakgrunnsretten er *påvirket* av de engelske løsningene.¹¹⁶ Rettspraksis viser også at det, til tross for norsk lovvalg, er *mulig* å falle ned på den engelske løsningen dersom kontrakten inneholder klare holdepunkter for dette.¹¹⁷ Dette er en naturlig følge av at det i utgangspunktet er kontrakten som er den primære rettskilde: Den løsning som kan utledes på bakgrunn av kontrakten, vil legges til grunn uavhengig av lovvalg. Lovvalget får kun betydning for den utfyllende tolkning ved uklarhet. Den engelske løsningen må imidlertid alltid vurderes mot den norske kontraktskulturen, rettslig rimelighet og ønsket om å oppnå balanserte resultater, og må selvsagt ikke stride mot preseptoriske regler i norsk rett.

Når det gjelder begreper som er inntatt i selve kontraktsbestemmelsene, og hvor disse har en klar betydning i norsk rett, anser jeg det rimelig klart at ordlyden i jurisdiksjonsklausulen medfører at den norske tolkningen da må legges til grunn. Dette vil også være tilfellet der den norske betydningen avviker fra den engelske. Jeg minner i den forbindelse om at jeg i denne avhandlingen ser bort fra partenes intensjoner og anvender en objektiv tolkningsstandard.¹¹⁸

I Arica-dommen ble det motsatte lagt til grunn: I en kontrakt med norsk lovvalg fikk den engelske betydningen anvendelse til tross for at det forelå en klar løsning i norsk rett. Denne saken avviker imidlertid fra vårt tilfelle ved at det var snakk om tolkning av et engelsk standardcerteparti – altså en standardavtale

¹¹⁵ ND 1971 s. 78

¹¹⁶ Utenlandsk rett står ikke på Eckhoffs liste over rettskildefaktorer, og er ikke relevant som primært rettsgrunnlag. Eckhoff (side 285) påpeker at det er sjelden at HR *direkte* henter premisser fra utenlandsk rett, men Rt. 1952 s. 1217, To mistenkelige personer og Rt. 1957 s. 778, Sirkustelt er eksempler på at det forekommer. Det er uansett klart at utenlandsk rett kan fungere som bidrag eller støttemoment ved tolkning, jfr f. eks. Nygaard side 51.

¹¹⁷ Dette ser vi eksempel på i ND 1983 s. 309, Arica

¹¹⁸ Dersom det slås fast at partene intenderte den engelske løsningen, vil denne legges til grunn. Men da altså fordi dette fulgte av partenes intensjoner (som altså er et viktig tolkningsdata i norsk kontraktstolkning jfr **punkt 2.1** ovenfor), ikke fordi det var den engelske løsning. Arica-dommen er et eksempel på dette.

utviklet i England, av engelske konsipister og i tråd med engelsk kontraktstradisjon – og ikke slike særskilt utformede enkeltkontrakter med engelsk språkdrakt som behandles her.

Et annet poeng er at den engelske løsningen lettere vil kunne legges til grunn der man har en uklar eller lite gjennomtenkt norsk løsning, og i enda større grad når det ikke finnes noen løsning etter norsk rett. Med andre ord: Det kan lettere forsvares å velge en engelsk løsning der den ikke vil være til fortregning for en norsk løsning, men der det utenlandske element tvert i mot vil være et fornuftig supplement til norsk rett.

Det er videre en rekke forhold knyttet til sjøforsikringsrettens karakter som etter min mening taler for å tillegge utenlandsk rett generelt – og da særlig engelsk rett – en viss relevans ved tolkningen.

Sjøretten og sjøforsikringsrettens internasjonale karakter er et viktig moment i den forbindelse. Det kan i den forbindelse påpekes at de aller fleste norske sjøforsikringer helt frem til midten av det 19. århundre ble tegnet i utlandet.

Det er også lang tradisjon innen sjøforsikringsretten for å tillegge utenlandsk praksis betydning. Sjøloven av 1893 hadde et eget kapittel om sjøforsikring og dette var i sterk grad inspirert av lover og doktriner på kontinentet. Ved utarbeidelsen av FAL 1930 og FAL 1989 ble det tatt hensyn til at sjøforsikring er en internasjonal bransje og at man ikke burde binde norske selskaper til å anvende regler som ville hindre selskapene i å konkurrere på like fot på det internasjonale markedet. Dette er da også begrunnelsen for at reglene i FAL 1930 og FAL 1989 i hovedsak er deklatoriske. Ved revisjonen av NSPl 1964, som ledet frem til dagens NSPl 1996, var det i tillegg «naturlig å hente inspirasjon og løsninger fra utenlandske vilkår – og da først og fremst de engelske». Det var likevel ikke «noe eget mål å inkorporere slike løsninger [fra utenlandske vilkår, særlig engelske] når tradisjonelle norske løsninger har fremstått som bedre eller i allfall like gode.»¹¹⁹ I forbindelse med en redegjørelse for relevant litteratur innen sjøforsikringsretten påpeker også Selmer at «[f]ra et norsk synspunkt er særlig de engelske fremstillinger av betydning.»¹²⁰

Et annet moment som taler for å se hen til utenlandske løsninger, er behovet for samarbeid mellom de ulike sjøforsikringsmarkedene. De betydelige verdier som står på spill gjør det nødvendig med en risikofordeling gjennom reassuranse og koassuranse. Dette foregår i betydelig grad over landegrensene, og det er da «viktig at de norske forsikringsvilkårene er på linje med de som finnes i utlandet (og da først og fremst England)».¹²¹

¹¹⁹ Bull i Festskrift 1997 side 47

¹²⁰ Selmer side 17

¹²¹ Bull side 576.

Private aktørers praksis er også relevant bakgrunnsrett ved tolkning.¹²² Til tross for norsk lovvalg, vil engelske rett således kunne ha relevans i den grad den antas å gi uttrykk for kutyme og kontraktspraksis innen sjøforsikring internasjonalt. I lys av at det engelske sjøforsikringsmarkedet er den globale markedslederen innen sjøforsikring, er det i den forbindelse særlig naturlig å se hen til engelsk rett.¹²³ De engelske løsninger har også tradisjonelt vært tillagt stor vekt internasjonalt, og er også nedfelt i en rekke lands sjøforsikringslover.¹²⁴

I lys av ovenstående anser jeg det rimelig klart at engelsk rett vil ha en viss relevans ved tolkningen av kontraktene. Jeg vil i det følgende kort skissere noen utgangspunkter som er lagt til grunn i rettspraksis og teori når det gjelder hvordan engelsk rett nærmere kan være relevant.¹²⁵

Nærmere om engelsk rett relevans

Et viktig utgangspunkt er at den engelske løsning må være *klar* for å kunne legges til grunn. En norsk dommer vil ikke på egen hånd forsøke å komme frem til den løsning som det kan *antas* vil følge av engelsk rett.¹²⁶

Det vil også sees hen til hvorvidt den engelske løsningen leder til *gode og rimelige resultater*, særlig sett i forhold til den norske kontraktsrettstradisjonen.¹²⁷

Den engelske rettens nærmere betydning vil også avhenge av hva uklarheten nærmere knytter seg til. Det er lettere å innfortolke, utfylle eller legge til grunn en engelsk betydning enn hva som vil være tilfellet når det gjelder spørsmål vedrørende rettsvirkningene av et kontraktsvilkår. Generelt påpeker Selvig at spørsmål om rettsvirkninger «løses vanligvis i samsvar med bakgrunnsrettens alminnelige kontraktsbruddslære», og påpeker at et særlig ansvar må uttrykkelig uttrykkes med de konkrete rettsvirkninger i kontrakten.¹²⁸ Dette er spørsmål jeg vil komme tilbake til når jeg nå i Del III skal tolke kontraktsbestemmelsene knyttet til fartsområdet.

¹²² Se f. eks. Boe side 382

¹²³ I 2002: Markedsandel på 12,7 % av de totale premier i det globale forsikringsmarkedet. Til sammenligning var Norges markedsandel på 3,7 %. For mer om dette, se Jacobsen side 72 flg.

¹²⁴ For eksempel MIA Canada og MIA Australia.

¹²⁵ For en mer detaljert redegjørelse henvises til Selvig, Grönfors og Venger.

¹²⁶ Dette kan vi blant annet se av den rettspraksis som det redegjøres for i Selvig. Dette er også påpekt av Selvig side 7.

¹²⁷ I ND 1950 s. 398 så man bort fra den engelske løsningen blant annet under henvisning til at dette ville føre til «temmelig vilkårlige og usammenhengende resultater, som reelt sett er lite tilfredsstillende» (omtalt i Selvig side 12, ikke publisert i Lovdata).

¹²⁸ Selvig side 16. Selvig viser til Rt. 1939 s. 394 og påpeker at «[e]t ubetinget ansvar for usjødyktighet måtte på en utvetydig måte fremgå av certerpartiets tekst»

Del III

Fartsområdet

9 Innledning

9.1 Kontraktene

Før jeg går inn på den nærmere tolkningen av kontraktenes regulering av fartsområdet, er det hensiktsmessig å gi en kort oversikt over strukturen i kontraktene.

Kontraktene som behandles i denne avhandling er som påpekt ovenfor to rederforsikringer knyttet til henholdsvis kasko og kasko- og fraktinteresse.

Kontraktene består av ett hoveddokument (ett for kaskoforsikringen og ett felles for kasko- og fraktinteresseforsikringen) hvor de ulike vilkår er listet opp punktvis. Vilkårene følger ingen logisk systematikk, men ser ut til å være tilfeldig plassert etter innfallsmetoden. I vilkårene henvises det til ulike særskilt utformede klausuler som er vedlagt kontraktene.

Begge kontraktene innledes med en henvisning til fellesreglene i NSPI Første Del, i tillegg til de særlige regler som gjelder for de aktuelle forsikringstyper. De påfølgende vilkår i kontraktene er presiseringer, unntak og utvidelser i forhold til Planens regler.

9.2 Forsikringens dekningsfelt¹²⁹

Begge forsikringene er som nevnt inngått i samsvar med NSPI del 1. Det legges til grunn at forsikringens farefelt er *sjøfare*.¹³⁰ En forsikring mot *sjøfare*¹³¹ omfatter «alle farer som interessen blir utsatt for» (min understrekning), jfr. NSPI § 2-8.¹³² Dette er imidlertid

¹²⁹ Ved fastsettelse av forsikringens dekningsfelt må man se på *farefeltet* (hvilke risikobegivenheter forsikringen svarer for/hvilke årsaker til tapet som er dekket under forsikringen) og *tapsfeltet* (hvilke typer av økonomisk tap som dekkes). For at et konkret tap skal dekkes er det i tillegg et krav om at forsikringstilfellet må ha inntruffet som følge av en fare som faller innenfor farefeltet, og dette må lede til et tap som ligger under tapsefeltet (*årsakssammenheng*).

¹³⁰ NSPI opererer med to forskjellige typer farefelt: *Sjøfare* og *krigsfare*. Det fremkommer ikke av vilkårene hvorvidt det er snakk om en forsikring mot *sjøfare*, men det følger av NSPI § 2-10 at dersom ikke annet er avtalt omfatter forsikringen «bare *sjøfare*».

¹³¹ *Sjøfare*: Sjøens farer (naturkreftene til sjøs, sett i sammenheng med de farvann skipene seiler i, engelsk: «perils of the sea») og andre ytre farer (jordskjelv, vulkanutbrudd, lynnedslag), farer som står i sammenheng med den virksomhet skipet er engasjert i (godstransport, passasjerfart etc.), såkalte «indre farer» (svakheter ved skipet), skadegjørende handlinger av tredjemenn (kollisjon, brann etc.) og feil/forsømmelse av sikrede og hans folk. (Jfr. NSPI Motiver og Brækhus Rein side 49 flg):

¹³² Norsk sjøforsikringsrett har tradisjonelt operert med et vidt farefelt. Farefeltet for *sjøfarer* er altså negativt avgrenset, og utgangspunktet er at forsikringen dekker mot alle farer. Dette kalles gjerne «all

ikke mer enn et utgangspunkt, og det må oppstilles en rekke unntak fra dette negativt avgrensede sjøfarefeltet.¹³³ *Fartsområdet utgjør en viktig begrensning av farefeltet.*

Når det gjelder forsikringenes tapsfelt, er kaskoforsikringen inngått på «Full Conditions as per 10-4 of the Norwegian Marine Insurance Plan», og dekker da både både totaltap (NSPI kapittel 11), skade (NSPI kapittel 12) og sammenstøt eller støtning (NSPI kapittel 13).¹³⁴ Kaskoforsikringen er på denne måten først og fremst en tingskadeforsikring, men med elementer av ansvarsforsikring ved at også kollisjonsansvar er dekket. Kaskointeressforsikringen dekker totaltap og overskytende kollisjonsansvar, mens fraktinteressforsikringen kun dekker mot totaltap. I utgangspunktet skulle disse interesseforsikringene dekke ulike verdier og tap (kaskointeressforsikringen: skipets *formuesverdi* og *erstatningsansvar*, fraktinteressforsikringen: *inntektstap*) som ikke var dekket av den ordinære kaskoforsikringen, men i praksis utbetales dette i dag som et tilllegg. Utbetalingene er imidlertid begrenset i NSPI § 14-4 til 25 % av kaskotaksten, og en eventuell overskytende del vil være ugyldig.¹³⁵ Dekningene vil langt på vei være sammenfallende, og de to interesseforsikringene er her oppstilt i samme forsikringsavtale og også underlagt de samme vilkår. De to forsikringstypene behandles også samlet i NSPI kapittel 14.¹³⁶

Jeg vil nå se nærmere på de to forsikringenes kontraktsbestemmelser som regulerer fartsområdet, og starter med en presentasjon av ordlyden.

risks» -forsikringer. I engelsk sjøforsikringsrett er slike all risk-forsikringer vanlig i vareforsikring, og forekommer også i kaskoforsikring. Det alminnelige utgangspunktet i engelsk kaskoforsikring (i motsetning til de fleste andre markeder) er imidlertid et «named perils» -prinsipp, hvor farefeltet er positivt avgrenset og forsikringen kun dekker mot de farer som positivt er oppregnet i vilkårene.

¹³³ Farefeltet i norsk sjøforsikringsrett begrenses av de unntak som følger av NSPI § 2-8 litra a til d, av de særlige regler som er oppstilt i NSPI for den aktuelle forsikringstype og av eventuelle særvilkår i den enkelte forsikringsavtale.

¹³⁴ Bull side 555 flg. deler tapsfeltet inn i «tre lag». Utgangspunktet («det første laget») er selve forsikringsobjektet (de forsikrede skip jfr vilkårene og de gjenstander som jfr NSPI § 10-1 og § 10-2 er omfattet av en kaskoforsikring). «[L]ag nr. to» er de typer tap som dekkes, og «som et tredje lag» må det sees hen til hvilke konkrete tap som dekkes under den enkelte type tap.

¹³⁵ De engelske vilkår og den engelske praksis er her svært streng og legger til grunn at kaskopolisen *som sådan* blir ugyldig hvis det er tegnet interesseforsikring utover den fastsatte grense. Grensen er i både ITC clause 21 og IHC clause 24 satt til 25 % av kaskotaksten.

¹³⁶ For en historisk redegjørelse av utviklingen av interesseforsikringene, se CEFOR jubileumbok side 34 flg.

10 Ordlyden – en oversikt

10.1 Innledning

Kaskoforsikringen inneholder følgende bestemmelse vedrørende fartsområdet:

«Worldwide trading subject to Trading Limits as per the Plan § 3-15 and Appendix, or Institute Warranties where wider in respect of (i) permitted area (not excluded area or unconditional area), and/or (ii) time when area is permitted – or held covered, at additional premium to be agreed, not to exceed 50 % of scale if and as applicable.»

Bestemmelsen i kasko- og fraktinteresseforsikringen er likelydende, men avslutter med *«– or held covered, at nil additional premium»* (min understrekning).

Forskjellen mellom reguleringen av fartsområdet i kaskoforsikringen og i kasko- og fraktinteresseforsikringen gjelder altså kun tilleggspremien. Jeg vil i det følgende behandle de to bestemmelsene under ett, og omtale dem i entallsform.

Ut fra kontraktsbestemmelsens ordlyd kan vi legge til grunn at de skip som er forsikret under kaskoforsikringen og kasko- og fraktinteresseforsikringen, i utgangspunktet kan seile over hele verden,¹³⁷ kun underlagt de begrensninger i fartsområdet som følger av NSPI § 3-15 og vedlegg, eller Institute Warranties der disse er videre enn «permitted

¹³⁷ Når det gjelder «trading limits» i tilknytning til tidscertepartier er det lagt til grunn i [1944] Temple Steamship v Sovfracht at der det ikke er gitt noen nærmere regulering av trading limits, så er utgangspunktet at skipet kan seile hvor som helst i verden. Det oppstilles altså en presumsjon for «world wide trading». Brown legger til grunn et tilsvarende utgangspunkt, og påpeker at i fravær av konkrete begrensninger i forsikringsavtalen «the insured ship can navigate in any waters, worldwide, without prejudice to the insurance cover, even when the ship navigates in particularly hazardous waters.» (Brown side 441).

Tilsvarende ser vi i ITCH clause 1.1 hvor det forsikrede skip som et grunnleggende utgangspunkt er dekket «at all times». Tanken er at skipet skal være dekket uavhengig av hvor det er, og uavhengig av hvilken aktivitet det er involvert i. Det oppstilles imidlertid enkelte unntak fra dette utgangspunktet. Reglene om fartsområde (f. eks i Institute Warranties, som det henvises til i denne kontrakten) er det viktigste eksemplet på en slik innskrenkning. En annen løsning ser vi i de svenske kaskovilkårene («General Swedish Hull Insurance Conditions 2000») clause 8.1 hvor utgangspunktet er at forsikringen dekker ferdsel «within the limits mentioned in the insurance contract».

area» og/eller tidsrommet dette området er tillatt – eller «held covered» mot ingen tilleggspremie (kasko- og fraktinteresseforsikringen) eller mot en nærmere bestemt tilleggspremie (kaskoforsikringen).

Hva ligger nærmere i denne ordlyden, og hvilken betydning vil denne bestemmelsen om fartsområdet ha for dekningen under de to forsikringene? For å kunne ta stilling til dette er det nødvendig å se nærmere på de ulike elementene i bestemmelsen. Det er en rekke uklarheter knyttet til bestemmelsen, og jeg vil innledningsvis peke på noen særlige forhold som kan vanskeliggjøre en klar tolkning.

10.2 Tolkningsproblemer

Det som først og fremst skaper problemer for tolkningen, er at bestemmelsen er konstruert som en eneste lang periode.¹³⁸ Denne perioden er språklig sett svært tungvint bygget opp, og inneholder en rekke komma, en parentes og avslutningsvis også en tankestrek. Dette gjør det meget vanskelig å ha noen klar oppfatning om den innbyrdes sammenheng mellom de ulike hoved- og delsetninger i perioden.

Denne syntaktiske uklarheten forsterkes ytterligere av at bestemmelsen henviser til to ulike regelsett – NSPI og Institute Warranties – uten at det foretas noen klar presisering av hva som nærmere ligger i henvisningene, herunder i hvilken grad og på hvilken måte de enkelte regelsettene kommer til anvendelse. Tolkningsproblemene øker ytterligere som følge av at de to regelsettene stammer fra to ulike rettssystemer, henholdsvis Norge og Storbritannia.

Videre anvender kontraktsbestemmelsen en rekke ulike begreper – for eksempel «Trading Limits», «permitted/excluded/unconditional area», «held covered» og «scale» – som ikke defineres nærmere. Enkelte av begrepene stammer fra norsk sjøforsikringsrett, for eksempel er begrepet «excluded area» benyttet i den engelske versjonen av NSPI. Andre begreper, for eksempel «warranties» og «held covered», er begreper med et særlig rettslig innhold i engelsk sjøforsikringsrett. Noen av begrepene er ikke definert i noen rettssystemer eller regelverk, slik som for eksempel «unconditional area».

Sammenblendingen av norsk og engelsk sjøforsikringsrett skaper særlige tolkningsproblemer ettersom de to rettssystemenes nærmere regulering av fartsområdet er svært forskjellig, både i utgangspunkt og i de nærmere materielle regler. Et eksempel på dette er at man i norsk rett opererer med en tredeling av fartsområdet, mens man i engelsk

¹³⁸ Med «periode» tenker jeg her på alle ord fra stor bokstav til første punktum, med andre ord det som i vanlig dagligtale betegnes «setning». «Setning» vil i det følgende referere til de ulike delene innenfor «perioden»

rett deler fartsområdet i to, en tillatt og en forbudt del. I engelsk rett påtar vanligvis sikrede seg en absolutt plikt til å overholde grensene for fartsområdet. Konsekvensen av en overtredelse vil ofte være at hele forsikringskontrakten bortfaller fra det øyeblikk sikrede overtrer grensene, slik at sikrede deretter er helt uten forsikringsdekning. I norsk rett fører tredelingen av fartsområdet til en mer «glidende overgang», hvor konsekvensene av en overtredelse øker med den økte risikoen for skade, men aldri fører lengre enn til midlertidig suspensjon av forsikringsdekningen.

Alt i alt skaper dette store problemer med hensyn til den nærmere tolkningen av bestemmelsen, og det er etter min mening ikke mulig å komme til noen klar konklusjon om hva partene har ment kun ut fra bestemmelsens ordlyd. Det er derfor nødvendig å se nærmere på innholdet i de ulike begrepene, og på den måten belyse konsekvensene og rettsvirkningene av de ulike alternativene, før det kan tas stilling til den nærmere forståelse av bestemmelsen.

10.3 Fremstillingen videre

I det følgende vil jeg ta utgangspunkt i det som peker seg ut som kontraktsbestemmelsens tre hoveddeler, nemlig henvisningen til NSPI § 3-15 og vedlegg, henvisningen til «Institute Warranties» og henvisningen til «held covered». I kapitlene 11, 12 og 13 vil jeg derfor starte med en selvstendig presentasjon av de tre ulike regelsettene, løsrevet fra kontraktsbestemmelsen. I denne redegjørelsen vil jeg særlig forsøke å få frem forskjellene mellom den norske og den engelske reguleringen av fartsområdet og definere de begreper som er benyttet i kontraktsbestemmelsen.

Etter en slik innledende presentasjon av reglene og systemene de opererer i, vil jeg så gå over til tolkningen av selve kontraktsbestemmelsen. I kapittel 14 vil jeg starte med en mer inngående gjennomgang av ordlyden hvor jeg påpeker sentrale uklarheter og, på bakgrunn av de foregående redegjørelser, definerer de sentrale problemstillingene knyttet til kontraktsbestemmelsen. De enkelte problemstillingene vil jeg så drøfte i kapitlene 15, 16 og 17. Her vil jeg starte med ordlyden, formulere de ulike tolkningsalternativer og peke på konsekvensene av disse alternativene, før jeg trekker inn sentrale tolkningsmomenter og drøfter det nærmere valget mellom tolkningsalternativene.

I Del IV vil jeg, i kapittel 18, oppsummere de foregående drøftelser, og se om det er mulig å trekke noen konklusjon om det nærmere innholdet i kontraktsbestemmelsen om fartsområdet, eventuelt formulere den konklusjon som etter min mening fremstår som den mest hensiktsmessige.

Jeg vil nå starte med å se på reguleringen av fartsområdet i NSPI.

11 Norsk Sjøforsikringsplan

11.1 Innledning

Planens regler om fartsområdet¹³⁹ finner vi i NSPI § 3-15. Dette er detaljerte regler som foretar en inndeling av fartsområdet og definerer de ulike områdene. Bestemmelsen inneholder i tillegg materielle regler som pålegger forsikringstageren og sikrede ulike plikter og angir de nærmere rettsvirkningene av brudd på disse pliktene. De nærmere geografiske grensene finner vi i et eget vedlegg til NSPI: «Vedlegg til Planens § 3-15 og § 17-3 om fartsområde».

Planens regler om fartsområdet bygger i stor grad på reglene i CEFOR-vilkårene og PFV-vilkårene,¹⁴⁰ og ble tatt inn i sjøforsikringsplanen ved revisjonen i 1996.

11.2 NSPI § 3-15

11.2.1 Fartsområdene

NSPI § 3-15 foretar en tredeling av fartsområdet: Det «ordinære fartsområdet» er negativt avgrenset og omfatter i utgangspunktet «alle farvann», kun begrenset av de områder som ifølge vedlegget til Planen er angitt som «betingede» og «ekskluderte» fartsområder.

Fartsområdet etter Planen kan således illustreres på følgende måte:

| | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Det ordinære fartsområdet | Det betingede fartsområdet | Det ekskluderte fartsområdet |
|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|

¹³⁹ Det skal her påpekes at Planen konsekvent benytter betegnelsen «fartsområde», uten «t» på slutten, også i bestemt form. Etter min mening er imidlertid den korrekte betegnelsen i bestemt form «fartsområde», og jeg vil derfor benytte denne i det følgende. En slik praksis er også i samsvar med Brækhus Rein (se f. eks. side 230) og CEFOR form nr. 246 A II-IV.

¹⁴⁰ CEFOR-vilkårene: Vilkår for kaskoforsikring utgitt av Sjøassurandørernes Centralforening (Cefor)
PFV-vilkårene: De gjensidige skipsassuranseforeningers Premie- og forsikringsvilkår (PFV).
De relevante CEFOR-vilkår er CEFOR form. nr. 246 A «Vilkår for kaskoforsikring i tilslutning til Norsk Sjøforsikringsplan av 1964». I det følgende benevnt «CEFOR kaskovilkår».

Hvilke rettsvirkninger som følger av ferdsel i de ulike farvann, vil det redegjøres nærmere for nedenfor, men noen grunnleggende utgangspunkter kan her skisseres kort: I det ordinære fartsområdet kan de forsikrede skip seile fritt uten noen krav om tilleggspremie eller meldeplikt. Ved ferdsel utenfor det ordinære fartsområdet oppstår det en varslingsplikt som må oppfylles før skipet forlater dette. I de betingede fartsområder kan skipene ferdes mot en nærmere angitt tilleggspremie og mot oppfyllelse av de tilleggsvilkår assurandøren eventuelt måtte oppstille. I de ekskluderte områder forutsetter fortsatt dekning under forsikringen at assurandøren gir særskilt dispensasjon. Vi ser at kravene som må oppfylles øker med den antatte risiko.

11.2.2 Det nærmere innholdet i § 3-15

I det *ordinære fartsområdet* kan altså skipene seile fritt uten at det oppstilles noen tilleggsvilkår for dekningen. Forsikringstageren¹⁴¹ må her kun sørge for å ha kunnskap om de nærmere grensene for dette området, slik at han kan oppfylle plikten til å «varsle assurandøren før skipet seiler utenfor det ordinære fartsområdet», jfr. bestemmelsens første ledd. Plikten til å melde fra oppstår altså mens skipet er i det ordinære fartsområdet. Konsekvensene av brudd på denne meldeplikten vil variere etter hvilket fartsområde det er snakk om, og jeg vil derfor komme nærmere tilbake til dette nedenfor i tilknytning til de aktuelle fartsområder.

I de *betingede fartsområder* har skipet også adgang til å seile, jfr. § 3-15 annet ledd, men forsikringstageren må da betale tilleggspremie. I tillegg kan assurandøren fastsette tilleggsvilkår. Bestemmelsen sier ikke noe nærmere om hvilke konsekvenser det vil ha dersom sikrede ikke er villig til å betale tilleggspremie eller til å akseptere eventuelle nye vilkår, men det følger av Motivene at sikrede da kan «be om at dekningen blir suspendert».¹⁴² Det er ingen grunn til at suspensjon kun oppstår der sikrede aktivt gir uttrykk for et slikt ønske («ber»), og jeg går derfor ut fra at suspensjon også vil være konsekvensen dersom sikrede nekter å akseptere de nye kravene. Suspensjon vil innebære at det forsikrede skipet ikke er forsikret så lenge det befinner seg i det betingede farvann. Forsikringen vil igjen tre i kraft når skipet returnerer til de ordinære fartsområder.

Brudd på plikten til å varsle før skipet seiler inn i det betingede fartsområdet, har ingen umiddelbare konsekvenser. Det legges imidlertid til grunn i Motivene at forsikringstageren da må finne seg i den tilleggspremie og de vilkår assurandøren måtte sette.¹⁴³ Ut fra Motivene kan det se ut som om assurandøren ensidig kan kreve den

¹⁴¹ Som påpekt ovenfor i [punkt 5.3](#) legger jeg til grunn at forsikringstageren og sikrede er den samme i kontraktene.

¹⁴² Jfr NSPI Motiver side 84

¹⁴³ Motivene l.c.

premie og de tilleggsvilkår han måtte ønske, men jeg går ut fra at det vil stilles krav om at vilkårene og premien må være «rimelige» og i samsvar med det som er vanlig sjøforsikringspraksis.

Hvis det derimot oppstår en skade¹⁴⁴, vil den manglende oppfyllelse av varslingsplikten kunne føre til at det gjøres en fjerdedels fradrag (men maksimum USD 150 000) i erstatningssummen. Forutsetningen for et slikt fradrag er at skipet befinner seg i det betingede område «med sikredes samtykke». Hva som nærmere kreves av et slikt «samtykke», sier hverken bestemmelsen eller Motivene noe nærmere om. Motivene trekker frem feil fra fører eller mannskap og isforhold som eksempler på situasjoner hvor sikrede ikke har samtykket. Det er derfor nærliggende å anta at det ikke kreves et så eksplisitt uttrykt samtykke som for eksempel en instruks, men at det vil være tilstrekkelig med en mer stilltiende tilslutning. Sikredes nære tilknytning og rådighet over forsikringsobjektet gir ham en særlig stilling i forsikringsforholdet, og det er derfor etter min mening også naturlig å legge til grunn at sikrede har gitt «samtykke» dersom han kjenner til at skipet kommer til å ferdes i slike farvann uten å gripe inn.

Bestemmelsen oppstiller ingen eksplisitte årsakskrav. Erstatningsfradraget vil imidlertid gjøres for skade som oppstår mens skipet befinner seg i det betingede området, og fradraget vil således rent logisk ha årsakssammenheng med overskridelsen av det ordinære fartsområde. Dette kan likevel ikke tolkes som at det her oppstilles noe rettslig krav om årsakssammenheng, ettersom det ikke må påvises at skaden skyldes ferdsele utenfor det ordinære fartsområdet – ei heller at risikoen har økt som følge av endringen. Eventuelt kan dette karakteriseres som en slags presumsjon for skadeårsak på den måten at man legger til grunn at endringen i fartsområde generelt vil føre til økt risiko (men da altså en presumsjon som det ikke åpnes for å kunne imøtegå). Den rettslige konsekvensen er uansett at assurandøren her gis anledning til å reagere på grunnlag av objektive kriterier; det er tilstrekkelig å konstatere at skipet rent faktisk befinner seg utenfor det ordinære fartsområdet i det øyeblikket skaden oppstår.

Ved seiling i de *ekskluderte fartsområder* følger det av bestemmelsens tredje ledd at det må innhentes tillatelse på forhånd fra assurandøren. Dette innebærer at assurandøren og sikrede på forhånd må bli enige om eventuell tilleggspremie og -vilkår. Dersom dette ikke er gjort, trer forsikringen ut av kraft i den tiden skipet befinner seg i det ekskluderte farvann. Når skipet forlater det ekskluderte området, trer forsikringen igjen i kraft. Det er ikke nødvendig å foreta noen form for årsaksvurdering: Forsikringsdekningen suspenderes i det øyeblikket det konstateres at skipet rent faktisk befinner seg i et ekskludert farvann. Oppstår det en skade etter at forsikringen igjen har trådt i kraft, må man falle tilbake på de alminnelige årsaksregler i NSPI § 2-11.

¹⁴⁴ Kun ved skade etter NSPI kapittel 12, ikke ved totaltap, jfr. Motivene side 85.

Fra dette utgangspunktet oppstilles det to unntak: For det første vil skipet fortsatt være dekket dersom skipet går inn i de ekskluderte farvann uten hensikt; det er et krav at overskridelsen må skje «forsettlig av skipets fører»¹⁴⁵. I tillegg følger det av henvisningen til NSPI § 3-12 at dekningen ikke vil suspenderes dersom skipet kommer inn i det ekskluderte farvann for å redde menneskeliv eller for å berge skip eller gods.

11.3 Vedlegget

Vedlegget, som i kontraktsbestemmelsen er betegnet «Appendix» i tråd med den engelske versjonen av Planen, oppstiller hvilke geografiske områder som er definert som «betingede» og «ekskluderte». Ettersom det ordinære fartsområdet er negativt avgrenset, vil dette utgjøre de geografiske grensene for dette «ordinære» området. Sikrede må ha oversikt over disse grensene, slik at plikten til å melde fra før skipet «seiler utenfor» dette området kan oppfylles.¹⁴⁶ De ulike grensene er tegnet inn på forskjellige kart som de enkelte bestemmelsene henviser til.

I vedleggets punkt «I» finner vi de farvann som er «[e]kskluderte». Områdene er angitt i rødt på «kart nr. 1». Dette er de farvann som er underlagt de nærmere regler i Planens § 3-15 tredje ledd, og hvor sikrede altså i utgangspunktet ikke har adgang til å ferdes. Dette er nærmere angitte farvann i Arktis (vedleggets punkt I 1. «Den nordlige halvkule») og Antarktis (vedleggets punkt I 2. «Den sydlige halvkule»). Enkelte av begrensningene gjelder bare mellom særlige datoer (reiser direkte til Longyearbyen eller Sveagruven på Svalbard), mens andre kun gjelder dersom det aktuelle skip ikke er «utstyrt med tidsmessig navigasjonsutstyr for farvannene» (blant annet passering gjennom Beringhavet). Når det gjelder vårt nærområde, kan det særlig påpekes at Barentshavet øst for Kolahalvøya¹⁴⁷ og farvannene rundt Svalbard (med unntak for reiser direkte til Longyearbyen eller Sveagruven)¹⁴⁸ er ekskluderte fartsområder.

Vedleggets punkt «II» oppstiller de fartsområder som er «[b]etingete» og hvor skipene altså fortsatt kan seile, jfr. Planens § 3-15 annet ledd. De betingede områder finner vi i Østersjøen («Baltic Sea»), i de nord-vestlige deler av Atlanterhavet¹⁴⁹ og inn mot

¹⁴⁵ Motivene side 85.

¹⁴⁶ NSPI § 3-15 første ledd annet punktum

¹⁴⁷ Nærmere bestemt øst for 35° østlig lengde (og nord for det euro-asiatiske kontinent), jfr. vedlegget punkt 1.2.

¹⁴⁸ Nærmere bestemt nord for 72° nordlig bredde, jfr. vedlegget punkt 1.1

¹⁴⁹ Nærmere bestemt Labrador, Gulf of St. Lawrence, St. Lawrence River, St. Lawrence Seaway og de nordamerikanske innsjøer.

Montreal og de nordamerikanske innsjøer. Disse områdene er angitt med orange på kart nr. 1. I tillegg er de enkelte fartsområder tegnet inn på mer detaljerte oversiktskart («kart nr. 2» og «kart nr. 3»). Områdene er i hovedsak kun betingede mellom angitte tidspunkter.¹⁵⁰ Jeg vil komme tilbake til dette i kapittel 15 hvor jeg vil vurdere den geografiske inndelingen av fartsområdet nærmere.

¹⁵⁰ Unntaket er farvannene fra Cape St. Charles (på den sørøstlige enden av Labrador) til 60° nordlig bredde, som er betinget hele året.

12 Institute Warranties

12.1 Innledning

Kontraksbestemmelsene henviser til «Institute Warranties». Det fremgår imidlertid ikke av kontraktene hvilke regler man her nærmere refererer til, og det er derfor hensiktsmessig å ta stilling til dette innledningsvis.

Flere av de ulike standardklausulene for kaskoforsikring i det engelske forsikringsmarkedet har betegnelsen «Institute ...», og det er derfor nærliggende å anta at kontraktspartene her refererer til et slikt regelsett. Som påpekt i punkt 4.2.2 er det i først og fremst nærliggende å se hen til reglene i ITCH 1983 og IHC 2003. I det følgende vil jeg derfor gi en kort oversikt over regler om fartsområde i disse to regelsettene.

ITCH 1983, som er det regelsettet som primært anvendes i markedet i dag, har ingen regler som angir grenser for fartsområdet. Ved inngåelse av en forsikringsavtale på bakgrunn av disse reglene er det imidlertid alminnelig praksis å inkorporere et sett med trykte standard warranties med referansen CL. 26 1/7/76 (heretter CL. 26). Dette er regler om opprinnelig ble utarbeidet av London-markedet, men som i dag publiseres av Institute of London Underwriters (ILU).¹⁵¹

De nye IHC 2003 inkorporerer på sin side et «thoroughly revised set»¹⁵² av regler om fartsområdet, benevnt «International Navigating Conditions»¹⁵³. I det engelske markedet er det lagt til grunn at disse skal «succeed the outdated Institute Warranties»¹⁵⁴. I dagens marked benyttes imidlertid, som påpekt i redegjørelsen i punkt 4.2.2, de ulike klausulsettene om hverandre og det kan derfor ikke legges til grunn at Institute Warranties er erstattet av reguleringene etter IHC 2003.

¹⁵¹ Institute Warranties ble opprinnelig utarbeidet av «a London market joint committee», som representerte både Lloyd's og ILU-selskaper (Brown side 448).

¹⁵² Artikkel i «London Matters» 10. november 2003. Det påpekes at de nye reglene er utarbeidet i en separat gjennomgåelse.

¹⁵³ «International Navigating Conditions» (01/11/03). Disse er angitt i IHC «Part 2 – Additional Clauses (01/11/03)» clause 32.

¹⁵⁴ Artikkel i London Matters, 10. november 2003.

Etter min mening er det mest nærliggende å anse kontraktsbestemmelsens «Institute Warranties» som en henvisning til CL. 26. Et slikt synspunkt støttes av at de ulike engelske teoretikerne nettopp benytter betegnelsen «Institute Warranties» når det henvises til dette regelsettet.¹⁵⁵ I følge Arnould er dette også «the most common form of stipulation restricting navigation».¹⁵⁶ I de følgende drøftelser forutsetter jeg derfor at det er CL. 26 kontraktspartene her har ment å henvise til.¹⁵⁷

Det skal påpekes at Institute Warranties i utgangspunktet er ment til bruk i kaskoforsikringer. Jeg kan likevel ikke se noen til grunn at disse ikke skulle kunne legges til grunn også for kaskointeresse- og fraktinteresseforsikringene. Dette er for eksempel situasjonen etter NSPI hvor reglene om fartsområde gjelder for alle de ulike forsikringsartene. Dette støttes også av at ITCH 1983-vilkårene inneholder bestemmelser knyttet til interesseforsikring.¹⁵⁸ En slik løsning er også naturlig ettersom disse forsikringene har nær sammenheng med kaskoforsikringen og normalt inngås i tillegg til denne.

12.2 Reglens nærmere innhold

Institute Warranties foretar en negativ avgrensning av fartsområdet og oppstiller hvilke områder skipet ikke kan gå inn i. I motsetning til Planens tredeling av fartsområdet har man her kun en todeling i en tillatt og en «forbudt» del.

Fartsområdet etter Institute Warranties kan således illustreres på følgende måte:

| | |
|---------------------------|-----------------------------|
| Permitted area | Warranted no/not |
|---------------------------|-----------------------------|

Reglene består av seks ulike såkalte «express warranties»¹⁵⁹, hvorav fem er knyttet til geografisk område, såkalte «locality warranties».¹⁶⁰ Reglene benyttes i betydelig grad – «in everyday use»¹⁶¹ – i avtaler om kaskoforsikring.

¹⁵⁵ Arnould side 533, Brown side 448., Templeman side 436

¹⁵⁶ Arnould l.c.

¹⁵⁷ I det følgende benevnt «Institute Warranties», eventuelt forkortet «IW».

¹⁵⁸ ITCH 1983 clause 21 «Disbursement warranty»

¹⁵⁹ Definert i MIA section 35.

Nærmere bestemt sikrer Institute Warranties at det forsikrede skip ikke navigerer i særskilt spesifiserte farvann (nord eller sør for bestemte breddegrader) – enten generelt eller mellom særlige datoer. Grensene er særlig basert på isfarer og risikable værforhold og skal dekke perioder og områder hvor det er nærliggende at risikoen ved ferdsel er større enn assurandørene generelt er innstilt på å akseptere uten en særskilt premie. Det vil føre for langt å gi en generell redegjørelse for innholdet i de enkelte bestemmelsene i denne avhandlingen. Jeg vil i stedet komme tilbake til dette der det konkret er nødvendig, for eksempel i tilknytning til den nærmere vurdering av forholdet mellom Planens angivelse av fartsområdet og Institute Warranties nedenfor i kapittel 15.¹⁶²

Forpliktelsene etter Institute Warranties er uttrykt som warranty-forpliktelser, hvor sikrede garanterer at skipet ikke skal ferdes i de angitte farvann («warranted no/not»). I engelsk sjøforsikringsrett er warranty-konseptet et særskilt rettslig begrep med særlige rettsvirkninger.¹⁶³ Selve warranty-begrepet eksisterer ikke i norsk rett¹⁶⁴, og det er derfor nødvendig med en kort redegjørelse av warranty-konseptet i engelsk sjøforsikringsrett.

Det skal her påpekes at Arnould¹⁶⁵ i sin omtale av Institute Warranties fremhever at «it is submitted that these are probably not warranties in the strict sense of the term». Han refererer imidlertid da til det som er normal-situasjonen, at IW inkorporeres som en del av ITCH 1983. Reglene i ITCH 1983 inneholder en særlig regulering (en «held covered»-klausul, noe jeg vil komme nærmere tilbake til nedenfor) som avdemper virkningene av en warranty-forpliktelse, slik at det da ikke vil være snakk om warranties i streng forstand. I kontraktene som behandles her er derimot ikke ITCH 1983 en del av kontrakten, og reglene i IW vil da opptre som «ekte» warranties. Arnould snakker således i realiteten om virkningene av Institute Warrantis. Utgangspunktet er uansett det samme: Institute Warranties er «ekte warranties», men virkningene gjør at de i praksis ikke er warranties i streng forstand.

¹⁶⁰ Den siste klausulen (clause 6) er en såkalt «trade warranty» og forbyr de forsikrede skip å seile med Indisk kull som last mellom nærmere angitte perioder. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at en bestemt form for lignitt (brunkull, i bestemmelsen altså benevnt «Indian coal») i særlig grad er utsatt for spontan forbrenning dersom det fraktes under fuktige forhold i de varme årstidene.

¹⁶¹ Templeman side 436

¹⁶² For en nærmere redegjørelse av de enkelte bestemmelsene i IW viser jeg til Brown side 450 flg.

¹⁶³ Det er her sentralt å merke seg at warranty-begrepet har et helt annet innhold i alminnelig engelsk kontraktsrett enn innen forsikring/sjøforsikring. I alminnelig kontraktsrett vil et brudd på en warranty gi avtaleparten krav på erstatning, men ingen rett til å heve kontrakten. Innen alminnelig forsikring er en warranty et løfte fra forsikringstageren, hvis brudd vil gi assurandøren krav på å behandle kontrakten som hevet pga kontraktsbrudd. Begrepet har med andre ord samme betydning i forsikringsretten som en «condition» i alminnelig kontraktsrett.

¹⁶⁴ Men warranty-konseptet kan sammenlignes med ulike andre institutter som også begrenser assurandørens ansvar og beskytter mot sikredes post-kontraktuelle endringer i risikoen.

¹⁶⁵ Arnould note 18 på side 544

12.3 Det engelske warranty-konseptet

Warranty-konseptet innen sjøforsikring er i dag primært knyttet til common law-systemet. Opprinnelig stammer imidlertid warranty-konseptet fra civil law-tradisjonen. I polisene utarbeidet av de lombardiske handelsmenn på 1100/1200-tallet, var det vanlig med bestemmelser som krevet at sikrede skulle gjøre noe/unnlåte å gjøre noe. Det var imidlertid i tillegg et alminnelig krav at et eventuelt brudd måtte være relevant under kontrakten og ha årsakssammenheng med tapet for at assurandøren skulle være fri for ansvar. I engelsk rett ble begrepet gjenstand for en betydelig utvikling og utbygging, og er i dag uten motstykke i civil law-tradisjonen.¹⁶⁶

Lord Mansfield¹⁶⁷ har beskrevet en warranty som «a condition on which the contract is founded»¹⁶⁸. I streng forstand er en warranty et vilkår hvis oppfyllelse er en forutsetning for ansvar under kontrakten. Et eventuelt brudd på en warranty vil altså føre til at kontrakten faller bort, og en warranty-forpliktelse vil således gjelde foran andre vilkår i kontrakten. Bakgrunnen for utviklingen av warranty-konseptet var assurandørens ønske om å begrense og kontrollere risikoen, og oppnå økt forutberegnelighet og klarhet.

I MIA¹⁶⁹ er en warranty definert som et vilkår «by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts». Etter warranty-forpliktelsene i Institute Warranties påtar sikrede seg at noe skal eller ikke skal bli gjort eller erklærer oppfyllelse av et vilkår, en såkalt «promissory warranty»¹⁷⁰. Det følger videre av MIA at en warranty-forpliktelse må etterleves nøyaktig («exactly complied with»¹⁷¹). I rettspraksis er det presisert at for å oppfylle dette kravet må det være en nøyaktig og bokstavelig etterlevelse.¹⁷²

I tidligere praksis ble det lagt til grunn at et warranty-brudd gav assurandøren adgang til å terminere kontrakten, og opphevelse forutsatte altså en aktiv handling fra assurandørens side. I dag er det klart at et warranty-brudd automatisk fritar assurandøren

¹⁶⁶ I dag eksisterer warranty-konseptet i rettssystemer hvor MIA har direkte anvendelse (f. eks. Singapore og Malaysia), hvor lovgivningen i betydelig grad bygger på MIA (Canada, Australia, New Zealand, Hong Kong og India), i tillegg til Sør-Afrika, Portugal, Spania, Slovenia, Venezuela og Kina.

¹⁶⁷ Lord Mansfield var Chief Justice i King's Bench fra 1756 til 1788

¹⁶⁸ I [1778] *Bean v Stupart*.

¹⁶⁹ MIA section 33 (1)

¹⁷⁰ Promissory warranty er også kalt «continuing warranty». Den andre typen er «affirmative warranty» hvor sikrede altså stadfester eller benekter eksistensen av nærmere bestemte fakta.

¹⁷¹ MIA section 33 (3)

¹⁷² Den såkalte «literal compliance rule». De første kjente sakene som anvender denne regelen er [1778] *Pawson v Watson* og [1778] *Hore v Whitmore*.

fra ansvar og videre ansvar fra tidspunktet for bruddet.¹⁷³ Det foretas ingen årsaksvurdering, og assurandøren er fri for ansvar i det øyeblikket det konstateres et brudd.

¹⁷³ Første gang klarlagt i [1991] *The Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risks Association Ltd*

13 «Held covered»

13.1 Innledning

Kontraktens bestemmelse om fartsområdet avslutter med «or held covered» (min understrekning). Begrepet «held covered» er ikke nærmere definert i kontraktene, men det kan oversettes med «vedvarende dekning» eller «fortsatt dekning».

Vi finner ikke begrepet «held covered» i hovedteksten til NSPI. I den engelske oversettelsen av § 3-15 om fartsområdet brukes termer som «the ship may sail»¹⁷⁴ og «the insurance shall again come into effect»¹⁷⁵ i tilknytning til de situasjoner der det er aktuelt å snakke om opprettholdelse av forsikringsdekningen.

Begrepet er imidlertid anvendt i underteksten til markeringen av de betingede fartsområder i kart nr. 1 i vedlegget til NSPI § 3-15: «Waters and places held covered at additional premium» (min understrekning).¹⁷⁶ Dette kan gi en indikasjon på at begrepet refererer til tilsvarende situasjoner som den vi finner i Planens regler om ferdsel i de betingede farvann, nærmere bestemt NSPI § 3-15 annet ledd. Det faktum at det her kun er snakk om en betegnelse i en undertekst i et vedlegg, uten noe motstykke i hverken NSPI eller i hovedteksten i vedlegget, gjør det likevel vanskelig å trekke en klar slutning om at «held covered» tilsvarer reguleringen av det betingede fartsområdet i Planen. Begrepet burde da ha vært benyttet i Planens hovedtekst. Ifølge medlemmer i Den permanente revisjonskomiteen¹⁷⁷ henger ordlyden i underteksten igjen fra tiden før utarbeidelsen av NSPI 1996 da kaskoforsikringer i stor grad ble inngått på CEFOR- eller PFV-vilkår¹⁷⁸. Begrepet i undertekstene har altså ingen klar sammenheng med Planens regulering. Det skal også påpekes at undertekstene i Internett-versjonen av NSPI avviker fra

¹⁷⁴ NSPI § 3-15 annet ledd om ferdsel i de betingede fartsområder.

¹⁷⁵ NSPI § 3-15 tredje ledd om ferdsel i de ekskluderte fartsområder.

¹⁷⁶ For nærmere om vedlegget og kartet viser jeg til redegjørelsen ovenfor i [punkt 11.3](#)

¹⁷⁷ Den permanente revisjonskomiteen foretar årlige revisjoner av NSPI. Komiteen er sammensatt av representanter fra både forsikringstager- og forsikringsgiversiden, i tillegg til dispassjøren, representanter fra Norges Rederiforbund og to professorer fra Det juridiske fakultet ved Universitetet i Oslo som er formann og sekretær.

¹⁷⁸ For nærmere om disse vilkårene se [punkt 11.1](#) ovenfor, særlig note 140.

undertekstene i papirversjonene,¹⁷⁹ noe som ikke bidrar til å øke undertekstenes rettskildemessige vekt. Etter min mening kan det ikke trekkes andre slutninger ut fra samsvaret med vedleggets undertekst enn at det understøtter en forståelse av at «held covered» refererer til situasjoner hvor det ordinære fartsområdet overskrides. Samsvaret kan derimot ikke sies å gi grunnlag for en klar slutning om at «held covered» kun gjelder i de betingede områder, og/eller at dekningen vil være underlagt tilsvarende vilkår som de vi finner i NSPL § 3-15 annet ledd.

I lys av ovenstående må det slås fast at NSPI ikke gir grunnlag for å trekke en klar slutning om «held covered»-begrepets nærmere innhold. Begrepet er heller ikke benyttet i FAL 1989 eller FAL 1930, eller drøftet i rettspraksis eller i relevant juridisk teori. På grunnlag av norsk rett kan vi derfor bare trekke én klar konklusjon, og det er at «held covered» ikke er noe etablert begrep med særlige rettsvirkninger i norsk sjøforsikringsrett. Det er derfor nødvendig å se hen til andre kilder for å avgjøre i hvilke områder det vil være aktuelt å åpne for fortsatt dekning, og hvilke vilkår som eventuelt vil gjelde for en slik fortsatt dekning.

«Held covered»-begrepet er kjent fra anglo-amerikansk rett, og benyttes i en rekke poliser både i Storbritannia og USA¹⁸⁰. Som påpekt i punkt 8.3 kan engelsk rett være en relevant kilde ved tolkningen av kontraktene. Ettersom begrepet er veletablert i engelsk rett, er det naturlig å se på hva som ligger i held covered-begrepet her.

Jeg vil først gi en kort redegjørelse for begrepet i engelsk rett før jeg ser nærmere på de vilkår som er oppstilt i engelsk teori og rettspraksis. Deretter vil jeg gi en oversikt over hvordan bestemmelsen anvendes i praksis.

¹⁷⁹ Underteksten på Internett beskriver de ekskluderte områdene som «Waters and places not covered by special agreement». Dette gir ikke særlig mening ettersom NSPI § 3-15 tredje ledd nettopp åpner for at det kan inngås særlig avtale om ferdsel her. Den tilsvarende teksten i papirversjonen er «Waters and places not covered or covered by special agreement», noe som samsvarer med reglens innhold. Det er også tilføyet ulike romertall til begge undertekstene på Internett, men disse samsvarer ikke med nummereringer hverken i NSPI eller vedlegget. Romertallene henviser muligens til bestemmelsene i CEFOR kaskovilkår, men de enkelte nummereringene samsvarer heller ikke helt med de aktuelle bestemmelser her.

¹⁸⁰ En slik «breach of warranty»-klausul – eller tilsvarende – finnes i alle Institute clauses brukt i kasko- og kaskointeressforsikringer, men det må likevel ikke trekkes den slutning at alle kaskoklausuler nødvendigvis inkorporerer en slik klausul.

13.2 Held covered i engelsk rett

13.2.1 Bakgrunn

Held covered-klausulen stammer fra the London Institute Clause av 1893, og er siden inntatt i ulike standardklausuler – deriblant ITCH 1983¹⁸¹ – uten endringer.¹⁸² I 1917 ble en tilsvarende bestemmelse innført i American Institute Hull Clauses.¹⁸³ Held covered-klausulene inntas i tilknytning til bestemmelser i forsikringskontrakter hvor konsekvensene av en overtredelse er at forsikringsdekningen faller bort. Ved å innta en «held covered»-bestemmelse i forsikringspolisen går assurandøren med på at dekningen utvides ved nærmere angitte omstendigheter. Konsekvensen blir at forsikringsdekningen *oppretholdes*, oftest mot betaling av en tilleggspremie og normalt også mot oppfyllelse av tilleggsvilkår som assurandøren oppstiller.

Bakgrunnen for anvendelsen av held covered-klausuler i sjøforsikringskontrakter er forsikringstagerens behov for vedvarende beskyttelse under forsikringen i forsikringstiden. En forsikringspolise kan ikke ta høyde for alle eventualiteter som kan oppstå i forbindelse med en sjøreise, og et klart definert dekningsfelt er av stor betydning slik at assurandøren har mulighet til å forutberegne den nærmere risiko under forsikringen. En uheldig konsekvens av en tydelig angivelse av dekningsfeltet er imidlertid at det vil kunne oppstå situasjoner hvor sikrede er uten dekning, men hvor sikrede likevel burde vært beskyttet. Bruken av held covered-klausuler som kan utvide dekningen i nærmere angitte situasjoner, har vært den tradisjonelle måten å møte dette på i engelsk sjøforsikringsrett. Dette åpner for fleksible løsninger som i større grad sikrer at premien reflekterer den konkrete og aktuelle risikoen.

13.2.2 Vilkår

For at sikrede skal beskyttes av held covered-klausulen, er det i engelsk rett en suspensiv betingelse, «a condition precedent», at han gir assurandøren beskjed om de endrede omstendigheter.¹⁸⁴ Det er i senere rettspraksis lagt til grunn at dette gir uttrykk for

¹⁸¹ ITCH 1983 clause 3

¹⁸² For nærmere om standardklausulene og deres betydning innenfor sjøforsikringsretten viser jeg til redegjørelsen ovenfor i [punkt 4.2.2](#).

¹⁸³ AIHC, annet avsnitt i overskriften «Adventure»

¹⁸⁴ «Condition precedent» defineres i Oxford Law som «a provision that does not form part of a contractual obligation but operates [...] to suspend the contract until a specified event has happened». I vårt tilfelle vil det altså si at held covered-klausulen ikke vil tre i kraft/få anvendelse dersom sikrede ikke oppfyller plikten til å melde fra. Beskyttelsen er med andre ord avhengig av at meldeplikten etterleves.

Varslingsplikten under «held covered» -klausuler kan sammenlignes med sikredes underrettelsesplikt ved fareendring (se f. eks. NSPI § 3-11).

gjeldende rett.¹⁸⁵ Dersom kontrakten, som her, ikke eksplisitt sier noe om tidspunktet for når denne meldingen må gis, er det forutsatt som et alminnelig vilkår («an implied term of the contract») at sikrede må gi beskjed innen rimelig tid etter at han ble kjent med forholdene.¹⁸⁶ Det er presisert i engelsk teori at det i praksis – og også «probably in law»¹⁸⁷ – kreves at sikrede melder fra både om omstendighetene som ellers ville kunne terminere kontrakten, og om at han ønsker dekningen utvidet. I tillegg vil det som nevnt ovenfor gjennomgående være et krav at sikrede betaler en tilleggspremie som reflekterer den nye risikoen. Normalt vil det også oppstilles som et ytterligere vilkår for fortsatt dekning at sikrede godtar de endringer i vilkårene som assurandøren måtte kreve.

Så snart sikrede etterlever de spesifiserte vilkårene, ser man bort fra bruddet, og sikrede vil fortsatt være dekket under forsikringen.

Et spørsmål det i tillegg kan være naturlig å se nærmere på, er i hvilke situasjoner held covered-klausulen anvendes i engelsk rett. Dette kan bidra til å kaste lys over hva partene har ment med å innta et slikt begrep i kontraktene.

13.2.3 Anvendelse i praksis

I engelsk rett vil den nærmere reguleringen av fartsområdet oftest skje ved at sikrede påtar seg en warranty-forpliktelse til ikke å seile i nærmere angitte farvann, noe anvendelsen av Institute Warranties er et godt eksempel på. Som det fremgår av redegjørelsen i punkt 12.3, er warranty-instituttet i dag primært knyttet til common law-systemet, med helt spesielle rettsvirkninger og uten noe motstykke i civil law-tradisjonen. Dersom sikrede har «warranted no Behring Sea»¹⁸⁸, og likevel seiler i Beringhavet, vil forsikringen falle bort fra det tidspunktet han seiler inn i farvannet. Sikrede vil være uten dekning selv om han skulle forlate farvannet. I slike situasjoner er bestemmelser som opprettholder dekningen av avgjørende betydning for sikrede. Held covered-klausulene

¹⁸⁵ I [1977] *Liberian Insurance Agency v. Mosse* var det spørsmål om en merknad («note») i en forsikring kunne anses for å ha «contractual effect». Teksten var som følger: «It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is 'held covered' under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.» Førstvoterende, dommer Donaldson, var i tvil om merknaden kunne anses for å ha «contractual effect», men viser til tidligere rettspraksis og slår fast at «the note accurately states the law, whether or not the note is contractual.» (Mine understrekninger)

¹⁸⁶ [1917] *Hood v. West End Motor Car Parking Co.*: «it is an implied term of the contract, in the absence of any express term as to notice, that notice must be given to the underwriters within a reasonable time after the facts have come to the knowledge of the assure». (Sitat hentet fra Rose 2004 side 250, da dommen ikke lenger fines publisert i fulltekst i Westlaw.)

I følge Brown side 104 er slike klausuler «always subject to the assured notifying the underwriters promptly that the held covered circumstance has arisen.» (Mine understrekninger.)

Templeman side 88: «Within the shortest reasonable time»

¹⁸⁷ Rose side 250

¹⁸⁸ Jfr. Institute Warranties clause 4

spiller i denne sammenhengen en sentral rolle, og benevnes da også ofte som «breach of warranty-clauses».¹⁸⁹ Held covered-klausulene vil typisk åpne for at forsikringen fortsetter å løpe ved warranty-brudd mot at sikrede betaler en tilleggspremie som reflekterer den nye risikoen. På denne måten sørger held covered-klausulene for at rettsvirkningene av en warranty blir mindre strikt.¹⁹⁰

Et eksempel på en held covered-klausul finner vi i ITCH 1983 clause 3, hvor den nettopp er knyttet til et warranty-brudd (overskrift: «Breach of warranty»). Det følger av denne bestemmelsen at sikrede fortsatt er dekket ved ethvert brudd på en warranty knyttet til last, handel, lokalitet, tauing, berging eller tidspunkt for fart.¹⁹¹ I kontraktene som her behandles, er den fortsatte dekningen knyttet til det som ITCH 1983 clause 3 benevner «locality»¹⁹². Vilkåret for fortsatt dekning etter ITCH 1983 clause 3 er at assurandøren gis melding om bruddet umiddelbart («immediately») etter at sikrede er blitt kjent med bruddet. I tillegg må det oppnås enighet om en eventuell endring av vilkårene og tilleggspremie.

¹⁸⁹ Anvendelsen av held covered-klausuler i tilknytning til warranties vil være en form for frasingelse av retten til å påberope seg en warranty, noe det åpnes for i MIA section 34 (3) («waiver of breach of warranty»). Det har vært påpekt i teorien (bl.a. diskutert i Arnould side 549 i fotnote 18) at det er en logisk brist mellom regelen om at et warranty-brudd *automatisk* opphever kontrakten fra tidspunktet for bruddet og assurandørens adgang til å gi avkall på retten til å påberope seg warranty-bruddet. Det vil logisk sett ikke være mulig å gi avkall på en rett til å påberope seg et kontraktsbrudd i en kontrakt man ikke lenger er forpliktet under. Bruken av held covered-klausuler løser dette problemet ettersom kontrakten da vil vedvare.

¹⁹⁰ I USA har det vært reist mye kritikk mot warranty-regimet, og domstolene har i flere saker gitt uttrykk for at det oppfattes som en «harsh rule» som oppfordrer til tap. I mange amerikanske stater har reglene knyttet til warranties fjernet seg fra den engelske warranty-retten ved at det er utarbeidet ulike doktriner som skal dempe virkningene av «the literal compliance-rule». Et eksempel på dette er held covered-klausulen.

¹⁹¹ ITCH 1983 section 3: «Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing (...)» Det vil altså ikke var aktuelt med «fortsatt dekning» ved alle typer warranty-brudd. Implied warranties om legalitet eller utlegg (imbursement) vil for eksempel ikke være «held covered», og det samme gjelder for warranties knyttet til sjødyktighet i en tidspolise.

¹⁹² Det kan umiddelbart fremstå som noe uklart hvilken type bestemmelse (av de som er oppramset i ITCH 1983 section 3, se **forrige note**) vi står overfor i kontrakten. Kontrakten benytter betegnelsen «trading», mens «trade»-begrepet i klausulen refererer, jfr. Brown side 441, til hvilken type virksomhet skipet kan være involvert i. Det kunne være naturlig å oppfatte «Date of sailing» som en henvisning til det kontrakten benevner «time when area is permitted», men i følge Brown side 442 refererer dette til reguleringer av hvilke tidsrom skipet skal seile/være i havn.

14 Problemstillingene i kontraktsbestemmelsen

14.1 Innledning

Etter denne presentasjonen av de tre ulike regelsettene som kontraktsbestemmelsen henviser til, har vi nå et grunnlag for å kunne vurdere og definere hvilke problemstillinger kontraktens regulering av fartsområdet reiser.

Ovenfor i kapittel 10 presenterte jeg kontraktsbestemmelsens ordlyd, og pekte på ulike tolkningsproblemer. For oversiktens skyld – og som en oppfriskning etter de foregående redegjørelser – vil jeg i det følgende bestemmelsens tre hoveddeler hver for seg og peke på sentrale uklarheter knyttet til den enkelte del. På bakgrunn av dette vil jeg så, i punkt 14.3, oppstille de sentrale problemstillinger knyttet til fartsområdet som kontraktsbestemmelsen i sin helhet reiser.

14.2 Ordlyden

14.2.1 Henvisningen til «the Plan § 3-15 and Appendix»

Kontraktsbestemmelsens første hoveddel har følgende ordlyd:

«Worldwide trading subject to Trading Limits as per the Plan § 3-15 and Appendix [...]»

«[S]ubject to Trading Limits as per the Plan» kan oversettes med at ferdselen er underlagt de grensene for ferdsel som følger av Planen.

Det sentrale spørsmålet som her reiser seg, er hva som nærmere ligger i denne henvisningen til Planen. Har partene kun ment å vise til Planens geografiske angivelser, eller gjelder også det nærmere materielle innholdet i § 3-15?

14.2.2 Henvisningen til «Institute Warranties»

Kontraktsbestemmelsens andre hoveddel har følgende ordlyd:

«[...] or Institute Warranties where wider in respect of (i) permitted area (not excluded area or unconditional area), and/or (ii) time when area is permitted [...].»

Som påpekt ovenfor i punkt 12.1 legger jeg i det følgende til grunn at partene her har ment å henvise til CL. 26.

Ut fra ordlyden kan vi legge til grunn at der Institute Warranties er videre med hensyn til «permitted area» – ikke «excluded area or unconditional area» – og/eller tidsrommet for når området er tillatt, så får Institute Warranties anvendelse. Man har altså ønsket å endre grensene for «permitted area» med grensene i Institute Warranties.

På samme måte som ovenfor er det her uklart hvorvidt det kun er de geografiske og tidsmessige angivelser i Institute Warranties som skal legges til grunn for de endrede grensene, eller om også det nærmere materielle innhold i Institute Warranties skal få anvendelse.

14.2.3 Henvisningen til «held covered»

Kontraktsbestemmelsens tredje hoveddel har følgende ordlyd:

I kaskoforsikringen:

«[...] – or held covered, at additional premium to be agreed, not to exceed 50 % of scale if and as applicable»

I kasko- og fraktinteresseforsikringen

«[...] – or held covered, at nil additional premium.»

I kaskoforsikringen åpnes det med andre ord for fortsatt dekning, mot en tilleggspremie som partene blir enige om, men som ikke skal overskride 50 % av «scale»¹⁹³. I kasko- og fraktinteresseforsikringen kan dekningen vedvare uten betaling av tilleggspremie.

¹⁹³ Hva som nærmere ligger i «scale» vil jeg drøfte nærmere nedenfor i [kapittel 17.4.5](#)

I tilknytning til denne hoveddelen vil det først og fremst være spørsmål om hva som nærmere ligger i henvisningen til «held covered». Problemstillingen her er altså knyttet til det nærmere innholdet i et udefinert ord i kontraktene.

På grunn av «if and as applicable»-begrensningen er det i tillegg nødvendig å ta stilling til i hvilken grad held covered-alternativet skal legges til grunn.

Videre er det uklart hvorvidt partene med denne henvisningen har inngått bindende avtale om «held covered», eller om de kun kan anses for å ha avtalt at de er forpliktet til å inngå en avtale om held covered når det eventuelt skulle være nødvendig (en «opsjon»).

14.3 Hovedspørsmålene

Ovenfor har jeg skissert noen av de uklarheter som er knyttet til den enkelte hoveddel i kontraktsbestemmelsen. Ut fra dette ser vi at den nærmere forståelse av de ulike begrepene og henvisningene i bestemmelsen er forbundet med stor usikkerhet. Det er nå nødvendig å løfte det hele opp ett nivå og vise hvorfor og på hvilken måte disse uklarhetene har betydning for det som er hovedspørsmålet ved tolkningen av kontraktsbestemmelsen: *Den nærmere regulering av fartsområdet etter kontraktene..*

Ser vi de ovenstående redegjørelser i sammenheng, peker det seg ut tre hovedspørsmål som det er nødvendig å ta stilling til for å fastslå det nærmere innholdet i kontraktsbestemmelsen om fartsområdet.

Hovedspørsmål 1: Den geografiske inndeling av fartsområdet

I tilknytning til dette spørsmålet oppstår det følgende underproblemstillinger:

- Er fartsområdet delt i tre etter Planens system, eller er det todelt i tråd med den engelske inndelingen?
- Hvilke geografiske områder er dekket, og hvilke er ekskludert?

Hovedspørsmål 2: Sanksjonssystemet, herunder sikredes nærmere plikter.

Et spørsmål som i særlig grad vil komme på spissen, er hvorvidt det norske eller det engelske sanksjonssystemet skal legges til grunn.

Hovedspørsmål 3: Betydningen av held covered-henvisningen

Det første spørsmålet det her må tas stilling til, er i hvilken grad «held covered» vil komme til anvendelse.

Spørsmål som må vurderes:

- Betydningen av «if and as applicable»-begrensningen i kaskoforsikringen

- Innebærer henvisningen til held covered at det er inngått en bindende avtale om held covered, eller er henvisningen kun en «opsjon»?

Det er deretter nødvendig å fastslå det nærmere innholdet i henvisningen til «held covered».

I det følgende vil jeg drøfte de enkelte hovedspørsmålene hver for seg, og begynner med hovedspørsmål 1 om hvordan fartsområdet rent geografisk er inndelt under kontraktene.

15 Den geografiske inndelingen av fartsområdet

15.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg se nærmere på den geografiske inndelingen av fartsområdet etter kontraktene. Som påpekt ovenfor oppstår det en rekke underproblemstillinger i tilknytning til denne vurderingen. I punktene 15.2 til 15.4 vil jeg fremheve og drøfte de forskjellige uklarhetene i kontraktsbestemmelsen knyttet til inndelingen av fartsområdet, før jeg i punkt 15.5 oppsummerer og ser om drøftelsene gir grunnlag for noen konklusjon på de enkelte underproblemstillinger.

15.2 Ordlyden

Som vi har sett, følger det av kontraktsbestemmelsen at de forsikrede skip i utgangspunktet kan trafikkere alle farvann «[w]orldwide», men at farvannene er underlagt de nærmere angitte «Trading Limits» som følger av Planen og Institute Warranties. Innledningsvis er det nødvendig å ta stilling til hva som nærmere ligger i begrepet «Trading Limits».

«Trading Limits»

I engelsk sjøforsikring defineres trading limits som «[m]aritime area usually specified by range of ports in which a vessel may operate».¹⁹⁴ Begrepet benyttes også som overskrift i den engelske oversettelsen av Planens bestemmelse om fartsområdet. Det kan derfor slås fast at begrepet i hvert fall er en henvisning til de geografiske grenser for fartsområdet. Det kan imidlertid være noe uklart om begrepet kun refererer til de rent geografiske grenser for fartsområdet, eller om det også er ment som en henvisning til alle de typer begrensninger – både geografiske og materielle – som oppstilles i de to regelsettene når det gjelder fartsområdet. Ettersom det er klart at begrepet i hvert fall henviser til de geografiske grensene, og det er tema her, er det ikke nødvendig å ta stilling til denne uklarheten på det nåværende tidspunkt. Dette spørsmålet vil jeg komme tilbake til nedenfor under drøftelsen av sanksjonssystemet i kapittel 16.

¹⁹⁴ Jfr «Glossary of Maritime Terms», Tilgang: <http://www.insurexchange.com/glossary/maritime.htm>

Utgangspunktet: NSPI

Det følger av kontraktsbestemmelsen at de geografiske grensene for fartsområdet skal fastslås på bakgrunn av grensene i Planens § 3-15 og vedlegget, eller etter Institute Warranties «where wider» med hensyn til «permitted area», men ikke «excluded area» eller «unconditional area», og/eller med hensyn til tidspunktet.

Ut fra ordlyden er det etter min mening naturlig å legge til grunn at man i den nærmere inndelingen av fartsområdet skal ta utgangspunkt i de grenser som følger av Planen. Som vi så i punkt 11.2.1 innebærer dette en tredeling av fartsområdet hvor det *ordinære* fartsområdet avgrenses ved hjelp av de *betingede* og de *ekskluderte* fartsområder. Det er videre klart at også grensene etter Institute Warranties vil ha betydning, men det er nødvendig å vurdere nærmere på hvilken måte.

Institute Warranties

Ettersom jeg ovenfor har slått fast at Planen er utgangspunktet for den geografiske inndelingen av fartsområdet, kan det legges til grunn at kontraktsbestemmelsens henvisning til Institute Warranties innebærer at det skal foretas en eller annen form for endring av de grenser for fartsområdet som følger av Planen. Det er imidlertid uklart *hvordan* denne endringen nærmere skal skje.

Hovedproblemstillingen: *Hvordan* skal grensene etter Institute Warranties få anvendelse?

For å ta stilling til dette er det to spørsmål som må vurderes nærmere:

1. *Når* skal grensene etter Institute Warranties få anvendelse?
2. *På hvilken måte* skal grensene etter Institute Warranties få anvendelse?

I de følgende punkter vil jeg vurdere disse to spørsmålene nærmere. Jeg vil starte med spørsmål nummer 1.

15.3 Når skal grensene etter Institute Warranties få anvendelse?

15.3.1 Innledning

I dette punktet skal jeg altså vurdere nærmere i hvilke situasjoner det vil være aktuelt å endre grenseangivelsene etter Planen ved hjelp av de grensene for fartsområdet som følger av Institute Warranties.

Ordlyden

Det følger av ordlyden at Institute Warranties skal legges til grunn «where wider in respect of (i) permitted area (not excluded area or unconditional area), and/or (ii) time when area is permitted». Institute Warranties skal med andre ord få anvendelse «where wider» med hensyn til «permitted area» og/eller med hensyn til de tidspunkter dette området er tillatt.

Nærmere bestemt: Når de geografiske grensene for fartsområdet («Trading Limits») etter Institute Warranties er «wider» enn det som etter kontraktsbestemmelsen er definert som «permitted area», skal Institute Warranties legges til grunn.

Det peker seg ut to elementer som må vurderes nærmere:

1. Betydningen av «where wider»
2. Det nærmere innholdet i områdehenvisningene.
«[P]ermitted area» vil være utgangspunktet for vurderingen av når Institute Warranties får anvendelse. Ettersom dette området avgrenses mot «excluded area» og «unconditional area» må også disse to områdehenvisningene behandles.

Jeg vil i det følgende se nærmere på disse to elementene, og begynner med en vurdering av «where wider».

15.3.2 «[W]here wider»

Som vi har sett ovenfor følger det av ordlyden at Institute Warranties skal få anvendelse «where wider». Dette vil dermed være utgangspunktet for i hvilken grad grensene etter Institute Warranties får betydning for forsikringens fartsområde.

Ut fra ordet «wider» kan vi legge til grunn at det vil være aktuelt å benytte grensene etter Institute Warranties hvor disse er *videre* enn det kontraktsbestemmelsen benevner «permitted area». Det oppstår da et spørsmål om *hvilke grenser* etter Institute Warranties som skal være videre enn grensene for «permitted area».

Som vi har sett i kapittel 12 består Institute Warranties av grenseangivelser som angir hvilke farvann som er «forbudte» («warranted no/not»), og grensene utenfor dette området vil være tillatte.

Ordet «wider» kan umiddelbart gi inntrykk av at kontraktspartene her har tenkt på en utvidelse i betydningen «til fordel for sikrede».¹⁹⁵ En slik tolkning vil medføre at det kun vil være grensene for det tillatte området etter Institute Warranties som vil være aktuelt for «wider»-vurderingen.

Ordet «wider» er imidlertid i seg selv «nøytralt», og kan i realiteten kun anses som en henvisning til at grensene skal utvides, altså flyttes på, uavhengig av om dette vil være til fordel for sikrede eller ikke. Etter min mening vil derfor ikke ordlyden «where wider» i seg selv være til hinder for at både de tillatte og de «forbudte» fartsområdene etter Institute Warranties kan være «wider». Det kan med andre ord i utgangspunktet være aktuelt å anvende Institute Warranties både når grensene for de tillatte fartsområdene og når grensene for de farvann som er «warranted no/not» er videre enn det som etter kontraktsbestemmelsen er definert som «permitted area».

Jeg vil nå se nærmere på innholdet i de tre områdehenvisningene.

15.3.3 «Permitted area», «excluded area» og «unconditional area»

Kontraktsbestemmelsen legger til grunn at grensene for fartsområdet etter Institute Warranties skal legges til grunn når de er videre med hensyn til «permitted area», men ikke med hensyn til «excluded area» eller «unconditional area». Hva som nærmere ligger i disse begrepene vil således være et viktig moment i forbindelse med fastleggelsen av de geografiske grensene for fartsområdet. Ettersom henvisningene står i den hoveddel av kontraktsbestemmelsen som henviser til Institute Warranties, er det naturlig å starte med å se om betegnelsene er anvendt i dette regelsettet.

¹⁹⁵ Jeg vil presisere at jeg i dette kapitlet utelukkende vurderer i hvilken grad de geografiske grensene er videre og eventuelt til fordel for sikrede, ikke hvorvidt det nærmere materielle innholdet i Institute Warranties er til fordel for sikrede.

Institute Warranties

De ulike områdehenvisningene i kontraktsbestemmelsen har ikke noe motstykke i Institute Warranties. Begrepene er heller ikke benyttet i ITCH 1983 som IW altså (jfr. redegjørelsen ovenfor i punkt 12.1) i hovedsak anvendes sammen med. Utgangspunktet i engelsk rett er at skipene kan trafikkere alle farvann, noe vi ser et eksempel på i ITCH 1983 clause 1.1.¹⁹⁶ Alle områder er med andre ord definert som tillatte områder. Dette utgangspunktet begrenses i praksis av en nærmere regulering av fartsområdet i de enkelte forsikringskontrakter, og da i stor grad nettopp gjennom en henvisning til Institute Warranties. Som påpekt i punkt 12.2 inneholder reglene i Institute Warranties en opprømsing av ulike farvann og områder som er «warranted no/not», og dette vil i realiteten være farvann hvor skipene ikke har lov til å ferdes. Vi kan således legge til grunn at man i engelsk rett opererer med en todeling av fartsområdet i tillatte og ikke-tillatte/forbudte farvann. Den tredelingen av fartsområdet som vi finner i kontraktsbestemmelsen, må således referere til andre regler enn Institute Warranties. Ettersom kontraktsbestemmelsen også henviser til Planen er det først og fremst naturlig å se om begrepene har noe motstykke her.

NSPI

Som vi så i punkt 11.2.1, finner vi en tredeling av fartsområdet i Planen. Siden jeg ovenfor har slått fast at Planen vil være utgangspunktet for fastleggelsen av de geografiske grensene er det i særlig grad naturlig å se hen til inndelingen her. Et problem er imidlertid at kontraktene benytter enkelte betegnelser som ikke korresponderer med Planens uttrykk.

Den nærmere tolkningen

«Permitted area» kan oversettes med «tillatt område». Betegnelsen finnes ikke i Planen. Den engelske versjonen benytter ordlyden «ordinary trading area» om det ordinære fartsområdet, og det er i utgangspunktet nærliggende at «permitted area» er ment som en henvisning til dette. Dette kan imidlertid ikke legges til grunn uten videre all den tid ordet «permitted» kan forstås på ulike måter. Ett alternativ er å anse dette som de områder der skipene fritt kan ferdes uten begrensninger eller vilkår, altså tilsvarende planens ordinære fartsområder. Det følger imidlertid av NSPI § 3-15 annet ledd at skipene «fortsatt [kan] seile» i de betingede farvann. De betingede områdene må derfor også strengt tatt karakteriseres som «tillatte områder». Betegnelsen isolert sett gir derfor ikke grunnlag for noen klar konklusjon om hva partene her har ment. «Permitted area» avgrenses i

¹⁹⁶ Brown side 423: «Unless restrictions have been expressed in the policy to the contrary it is understood by insurer and assured that the ship may be engaged in any legal adventure and may navigate in any navigable waters.» Se også [punkt 10.1](#) ovenfor, særlig [note 137](#).

bestemmelsen mot «excluded area or unconditional area», og det er derfor nødvendig å se nærmere på hva som ligger i disse betegnelse.

«Excluded area» anvendes som betegnelse på det ekskluderte fartsområdet i den engelske versjonen av Planen. Direkte kan det oversettes med «unntatte fartsområder», og man kan uansett legge til grunn at man her refererer til de områder hvor skipene ikke har adgang til å seile.

Betegnelsen «unconditional area» har ikke noe motstykke i Planen. Direkte oversatt betyr det «betingelsesløse» eller «ubetingede» områder, med andre ord: områder som gjelder uten innskrenkning eller forbehold, fullt ut. Dette vil i realiteten være de tillatte områdene. Det gir imidlertid ikke særlig mening dersom «permitted area» skulle avgrenses mot de tillatte områdene. Etter min mening peker det seg umiddelbart ut følgende tolkningsalternativ:

Tolkningsalternativ 1:

En mulighet er å legge til grunn at «unconditional area» er en inkurie (eventuelt en misforståelse av engelsk terminologi), og at partene her har ment å skrive «conditional area». En slik forståelse kan også støttes av at NSPI benytter betegnelsen «conditional areas» om de betingede fartsområder. En direkte oversettelse av «conditional area» «betingede områder», altså områder hvor ferdsel er underlagt nærmere angitte betingelser.

Denne tolkningen hjelper oss nærmere en konklusjon på drøftelsen ovenfor vedrørende betegnelsen «permitted area»: Etersom kontraktsbestemmelsen avgrenser «permitted area» mot blant annet «conditional area», kan vi konkludere med at «permitted area» angir de områder hvor skipene fritt kan ferdes, uten begrensninger.

En slik tolkning leder frem til følgende konklusjon:

«Permitted area»: Tilsvare Planens ordinære fartsområder.

«[Un]conditional area»: Tilsvare Planens betingede fartsområder.

«Excluded area»: Tilsvare Planens ekskluderte fartsområder.

Det skal imidlertid utvises stor forsiktighet med hensyn til å legge til grunn en annen ordlyd enn det som kommer til uttrykk i kontraktsteksten. Det er derfor nødvendig å vurdere om det er mulig å tolke grenseangivelsene på en annen måte.

Tolkningsalternativ 2:

De ordinære områdene kan også karakteriseres som områder hvor det strengt tatt ikke er nødvendig å gi «permission» for å trafikkere, men som betingelsesløst er åpen for ferdsel. Med andre ord: en «unconditional area». Det kan også være mer meningsfylt å snakke om

«permission» i tilknytning til de betingede områder hvor det i Planen eksplisitt påpekes – gis tillatelse til – at skipene fortsatt kan seile. På denne måten kan de betingede områder karakteriseres som «permitted area». Også i denne sammenhengen må «excluded area» forstås som de unntatte eller forbudte fartsområder, i Planens forstand altså «det ekskluderte» området.

En slik tolkning leder frem til følgende konklusjon:

«Permitted area»: Dekker det som etter Planen er de ordinære og de betingede fartsområder.

«Unconditional area»: Tilsvare Planens ordinære fartsområder.

«Excluded area»: Tilsvare Planens ekskluderte fartsområder.

Konsekvensene av de to tolkningsalternativene

Ut fra det som er sagt ovenfor om forståelsen av kontraktsbestemmelsens ordlyd kan vi utlede følgende konsekvenser av de to tolkningsalternativene:

Tolkningsalternativ 1: Institute Warranties skal legges til grunn når grensene etter Institute Warranties er videre enn Planens *ordinære fartsområder*.

Tolkningsalternativ 2: Institute Warranties skal legges til grunn når grensene etter Institute Warranties er videre enn Planens *betingede fartsområder*. De områder som etter Planen er definert som ordinære eller ekskluderte vil ikke påvirkes av Institute Warranties.

Valget mellom de to tolkningsalternativene

Vi ser at begge de to tolkningsalternativer isolert sett kan gi mening. Det er imidlertid stor usikkerhet forbundet med det å legge en annen ordlyd enn kontraktsteksten til grunn, og det har formodningen mot seg at kontraktspartene har skrevet feil. Etter min mening er det derfor naturlig å falle ned på tolkningsalternativ 2. Jeg legger derfor til grunn at Institute Warranties skal få anvendelse når grensene etter Institute Warranties er videre enn de fartsområder som etter Planen er definert som betingede. Grensene for de farvann som etter NSPI er definert som ekskluderte eller ordinære skal ikke endres av grensene i Institute Warranties.

15.3.4 Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående drøftelser kan vi oppsummere følgende:

- **Utgangspunktet:** Institute Warranties skal legges til grunn «where wider».

Ut fra dette kan vi trekke den slutning at det vil være aktuelt å benytte grensene etter Institute Warranties hvor disse er *videre* enn det kontraktsbestemmelsen benevner «permitted area».

Ordet «wider» er nøytralt og det kan derfor i utgangspunktet være aktuelt å anvende Institute Warranties både når grensene for de tillatte fartsområdene og for de «forbudte» fartsområdene etter Institute Warranties er videre.

- **Presisering:** Institute Warranties skal legges til grunn når grensene etter Institute Warranties er videre «in respect of (i) permitted area».

Etter en nærmere tolkning av de tre områdehenvisningene kan vi konkludere med at «permitted area» samsvarer med det som i Planen er definert som *betingede fartsområder*.

Kontraktsbestemmelsen presiserer i tillegg at endringen ikke skal gjelde «excluded area» eller «unconditional area». Dette tilsvarer det som i Planen er definert som henholdsvis *ekskluderte fartsområder* og *ordinære fartsområder*.

Konklusjon

Institute Warranties skal legges til grunn når de geografiske grensene for fartsområdet etter Institute Warranties er videre enn *Planens betingede fartsområder*.

I praksis vil det med andre ord være snakk om en ren grensevurdering når det skal tas stilling til spørsmålet om *når* Institute Warranties skal legges til grunn. Jeg vil i det følgende punktet illustrere betydningen av den ovenstående konklusjon med et konkret eksempel.

15.3.5 Et konkret eksempel

Det vil føre for langt å sammenligne grensene etter Planen og Institute Warranties over hele verden. Jeg har derfor valgt å bruke ett av våre nærområder som eksempel, nemlig det som både NSPI og IW benevner «Baltic Sea», dvs. Østersjøen. I Planens og Institute Warranties' forstand omfatter dette fartsområdet i tillegg den Botniske bukt («Gulf of Bothnia»), Finskebukten («Gulf of Finland») og Rigabukten.¹⁹⁷ Dette er et område som

¹⁹⁷ Rigabukten omtales i vedlegget til NSPI punkt II nr. 1 litra c som «waters east of the line Dagerort – Lysterort». Disse navnene refererer til gamle svenske fyr fra 1600-tallet i Baltikum (som på den tiden var svensk). Fyrene står plassert i tilknytning til det som i dag er den estiske øyen Hiiumaa og den Latviske byen Liepāja.

er sentralt for skipsfart og som daglig trafikkeres av rundt 700 skip.¹⁹⁸ Området er i dag et av de tettest trafikkerte farvann i verden, og smeltingen av sjøis som følge av klimaendringene vil kunne bidra til en ytterligere økning i trafikken. Isforholdene vinterstid i dette området gjør det nødvendig med en særlig regulering av adgangen til ferdsel i de ulike områdene.

I hovedsak er grensene etter IW i «Baltic Sea» snevrere enn etter Planen. Jeg kan kun finne ett eksempel hvor grensene etter IW er videre enn Planens, og det er grensen i Finskebukta hvor grensen etter Institute Warranties er trukket lenger inn i bukten.¹⁹⁹ Dette kan illustreres gjennom følgende skisser:

25° 45' ø.l.

| | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| Ordinært fartsområde | Betinget fartsområde |
|---------------------------------|---------------------------------|

Finskebukten etter NSPI

28° 47 E. Long

| | |
|---------------------------|-------------------------|
| Tillatt område | Warranted no |
|---------------------------|-------------------------|

Finskebukten etter Institute Warranties

¹⁹⁸ Kilde: The Times Atlas and Encyclopaedia of the Sea, side 148 (Times Books, London, 1989)

I følge Jorma Rytönen, director i VTT Industrial, har dette området «some of the densest maritime traffic in the world».

¹⁹⁹ NSPI: Grensen går ved 25° 45' ø.l. (omtrent mellom Helsinki og Tallinn)

IW: Grensen går ved 28° 47 E. Long og 28° 12' E. Long. (mellom Vyborg og Narva)

Forskjellene er altså følgende:

| 25° 45' ø.l. | 28° 47 E. Long | |
|---------------------------------------|---|---|
| NSPI og IW: Tillatt område | NSPI: Betinget område IW: Tillatt område | NSPI: Betinget område IW: Warranted no |

Vi konstaterer at Institute Warranties opererer med en videre grense i Finskebukten. Etter ovenstående tolkning vil dette derfor være et fartsområde hvor Institute Warranties vil få anvendelse.

Etter Institute Warranties er imidlertid dette fartsområdet kun åpent for ferdsel innenfor en bestemt tidsperiode, og denne avviker fra Planens tidsperiode. Det vil derfor oppstå et spørsmål om hvilket tidspunkt som skal legges til grunn. I tillegg vil det også være uklart om fartsområdet utenfor dette utvidede området vil være «warranted no/not». Dette leder hen mot det neste spørsmålet: *På hvilken måte skal IW legges til grunn.*

15.4 På hvilken måte skal grensene etter Institute Warranties legges til grunn?

15.4.1 Innledning

I dette punktet vil jeg vurdere nærmere hvilke grenser etter Institute Warranties som skal gjelde for de områder hvor fartsområdet etter Institute Warranties er videre enn Planens betingede farvann.

Ordlyden

Ordlyden sier «or Institute Warranties» (min understrekning), og inneholder derfor i utgangspunktet ingen presisering av hvilke grenser etter Institute Warranties det vil være aktuelt å legge til grunn.

Det peker seg etter min mening ut to alternativer:

1. Man kan se på denne delen av ordlyden isolert og legge til grunn at de geografiske angivelsene etter Institute Warranties vil legges til grunn i sitt fulle innhold.

2. Man kan se «or Institute Warranties» i sammenheng med «where wider in respect of permitted area».

Jeg vil i det følgende vurdere disse to alternativene nærmere, og starter med tolkningsalternativ nummer 1.

15.4.2 «[...] or Institute Warranties [...]»

Som vi har sett ovenfor er «where wider in respect of [...]» grunnlaget for å avgjøre spørsmålet om *når* grensene etter Institute Warranties skal få anvendelse. Det kan derfor være naturlig å anse kontraktsbestemmelsens «or Institute Warranties» (min understrekning) som en angivelse av på *hvilken måte* Institute Warranties skal legges til grunn.

Kontraktsbestemmelsen sier «or Institute Warranties» uten noen nærmere presiseringer eller begrensninger og kan derfor oppfattes som at grensene etter Institute Warranties skal få anvendelse i sitt fulle innhold. Dette vil innebære at de nye grensene vil omfatte både grensene for det tillatte området og grensene som etter Institute warranties er «warranted no/not».

Med andre ord: Dersom grensene i Institute Warranties er videre enn grensene for det betingede fartsområdet etter Planen, så skal grensene for det tillatte og det forbudte fartsområdet etter Institute Warranties legges til grunn for dette området.

Jeg vil nå se nærmere på tolkningsalternativ 2.

15.4.3 «[...] or Institute Warranties where wider in respect of (i) permitted area [...]»

Alternativt kan man legge til grunn at «where wider in respect of» ikke bare angir *når* grensene etter Institute Warranties skal få anvendelse, men at også spørsmålet om på *hvilken måte* dette skal skje må sees i lys av dette.

Som påpekt ovenfor i punkt 15.3.2 gir ordlyden «where wider» umiddelbart et inntrykk av at kontraktspartene har tenkt på en utvidelse i betydningen «til fordel for sikrede». Selv om «wider» i utgangspunktet er et nøytralt ord, er det ikke noe i veien for å falle ned på en slik tolkning.

Denne tolkningen vil med andre ord lede frem til følgende: Dersom grensene i Institute Warranties er videre enn grensene for det betingede fartsområdet, så skal kun grensene for det området som er definert som tillatt etter Institute Warranties legges til grunn for dette området. I praksis vil dette innebære at Institute Warranties vil *utvide* de tillatte fartsområder under kontraktene.

15.4.4 Konklusjon

Som vi har sett ovenfor gir begge de to tolkningsalternativene mening, og det er etter min vurdering ingen avgjørende momenter som gir grunnlag for å si at det ene alternativet er mer «riktig» enn det andre. I de følgende kapitler vil jeg derfor foreta de ulike drøftelsene under to ulike forutsetninger:

Forutsetning 1: Kontraktsbestemmelsen gir anvisning på at grenseangivelsene etter Institute Warranties skal gjelde i sitt fulle innhold for de endrede grenser for det betingede fartsområdet. På denne måten vil både de tillatte og de forbudte områdene etter Institute Warranties legges til grunn.

Forutsetning 2: Kontraktsbestemmelsen gir anvisning på at kun de tillatte grensene etter Institute Warranties skal legges til grunn for de endrede grensene for det betingede fartsområdet. Institute Warranties vil med dette utvide de tillatte fartsområder under kontraktene.

Som vi skal se nedenfor i kapittel 16 og 17 vil de to alternativene ha ulike konsekvenser med hensyn til de videre tolkninger av kontraktsbestemmelsens sanksjonssystem og for forståelsen av «held covered»-alternativet. Før jeg kommer så langt vil jeg gi en kort illustrasjon av de to alternativenes *praktiske* konsekvenser, med utgangspunkt i eksemplet som jeg presenterte ovenfor i punkt 15.3.5.

15.4.5 Et konkret eksempel

I punkt 15.3.5 påpekte jeg at grensene etter Institute Warranties i Finskebukta er satt lenger inn i bukten enn hva som er tilfellet etter Planen, og slo fast at grensene etter Institute Warranties derfor ville gjelde for dette området.

Det stod imidlertid fortsatt to uløste spørsmål igjen:

- 1) Er fartsområdet utenfor dette utvidede området «warranted no/not»
- 2) Hvilket *tidspunkt* skal gjelde for det endrede fartsområdet.

Som vi skal se, gir de to tolkningsalternativene ulike svar på disse spørsmålene. Jeg vil starte med å vurdere de nye grensene.

De nye grensene

Etter **forutsetning 1** vil området innenfor grensen etter Institute Warranties (innerst i Finskebukta) være «warranted no», altså *ikke tillatt*, f.o.m. 15. desember t.o.m. 15. mai.²⁰⁰

Etter **forutsetning 2** vil området innenfor den nye grensen være regulert av Planens regler, og er derfor *betinget* mellom 8. januar og 15. april.²⁰¹

Den nærmere betydningen av dette vil jeg komme nærmere tilbake til nedenfor i kapittel 16 i forbindelse med drøftelsen av sanksjonssystemet. På dette stadiet i drøftelsene, og på bakgrunn av redegjørelsene ovenfor i kapittel 11 og 12, kan det likevel påpekes at dersom farvannet anses for å være «warranted no/not» vil skipene være uten dekning i dette farvannet, mens skipene fortsatt vil kunne ferdes i området dersom det anses betinget.

Jeg vil nå se nærmere på betydningen av de to datoangivelsene.

Tidspunktet for ferdsel

Etter Institute Warranties er altså farvannet innenfor grensen forbudt (ekskludert) mellom 15. desember og 15. mai, mens farvannet etter Planen (som altså er større) er betinget i en kortere tidsperiode, «i tiden» 8. januar til 15. april. Denne forskjellen utgjør nesten to måneder og kan således være av stor betydning i praksis.

Etter **forutsetning 1** vil Institute Warranties få anvendelse i sitt fulle innhold. En klar konsekvens av dette vil være at «warranted no»-området er ekskludert i det tidsrommet som følger av Institute Warranties, altså *fra og med 15. desember til og med 15. mai*.

Etter **forutsetning 2** vil tidspunktet for ferdsel umiddelbart fremstå som uklart. Den nye grensen vil fastsettes på bakgrunn av grensen i Institute Warranties, men området utenfor ville fortsatt følge Planens regulering. Det kunne derfor i utgangspunktet argumenteres for begge løsninger. Kontraktsbestemmelsen presiserer imidlertid «where wider in respect of [...] time when area is permitted» (min understrekning) og det er derfor nærliggende å legge til grunn at også tidsrommet etter Institute Warranties vil legges til grunn for den nye grensen. Området utenfor den nye grensen ville således være betinget i tidsrommet *f.o.m. 15. desember t.o.m. 15. mai*.

²⁰⁰ Institute Warranties clause 2 litra b.

²⁰¹ Vedlegget til NSPl punkt II nr. 1 litra b.

Før det treffes en endelig konklusjon om den geografiske inndelingen av fartsområdet etter kontraktsbestemmelsen, er det nødvendig med noen ord om betydningen av at henvisningen til Institute Warranties innledes med et komma og ordet «or».

15.5 «[...], or Institute Warranties»

Kontraktsbestemmelsens henvisning til Institute Warranties innledes med et komma og ordet «or». Spørsmålet er om dette har noen betydning for i hvilken grad grensene etter Institute Warranties vil få anvendelse.

Ordet «eller»

Ordet *eller* gjør det nærliggende å legge til grunn at grensene etter Institute Warranties er et selvstendig alternativ til Planens grenser. Med andre ord: *Enten* gjelder Planens grenser *eller* så gjelder grensene etter Institute Warranties. Konsekvensen av dette vil være at dersom man har en situasjon hvor det, i tråd med tolkningen av henvisningen ovenfor, er grunnlag for å anvende Institute Warranties, så vil det være opp til sikredes valg hvorvidt han vil gjøre dette gjeldende. På den måten kan henvisningen fremstå som et valgfritt alternativ.

Etter mitt syn kan ikke ordet *eller* i seg selv være tilstrekkelig grunnlag for en klar konklusjon, og det er derfor nødvendig å se hen til andre momenter. Henvisningen til Institute Warranties skilles fra den foregående henvisningen til Planen med et komma, og det er derfor naturlig å vurdere hvorvidt dette kan ha betydning for den nærmere forståelsen.

Betydningen av kommaet

Som påpekt ovenfor i punkt 7.4 kan det være noe uklart om de engelske eller de norske reglene for tegnsetting skal legges til grunn ved tolkningen av en slik kontraktsbestemmelse som er utformet i engelsk språkdrakt, men på bakgrunn av norsk lov og jurisdiksjon. Etter min mening er det mulig å argumentere godt for begge alternativer. Jeg vil derfor se hen til begge lands regler for kommabruk og se om de enkelte reglenes tyngde og klarhet i deres respektive land gir holdepunkter for å tillegge det noen vekt.

Det er imidlertid slik at hverken de engelske²⁰² eller de norske²⁰³ kommaregler er av en slik karakter at de vil være avgjørende for forståelsen av henvisningen.

I det engelske språk er komma i utgangspunktet «svakere» og anvendes derfor i mye større grad enn hva som er tilfellet i Norge. Kommaet kan på denne måten oppfattes som at det kun er ment å lage «luft» mellom de to henvisningene.

I Norge fremhever Norsk Språkråd som et utgangspunkt at komma anvendes for å skille to grammatiske hovedsetninger.²⁰⁴ Dette er imidlertid ikke mer enn et utgangspunkt, og komma benyttes også til alt fra å skille leddsetninger fra hovedsetninger til å skille (uselvstendige) tilføyelser fra resten av en periode.

Kommaet vil derfor ikke ha noen avgjørende betydning for forståelsen av forholdet mellom henvisningen til Planen og henvisningen til Institute Warranties. Det er derfor nødvendig å se hen til henvisningen som helhet.

Henvisningen som helhet

En forståelse av at henvisningen til Institute Warranties er ment som et valgfritt alternativ for sikrede underbygges ikke av henvisningens påfølgende presiseringer «where wider [...]». Ser man henvisningen til Institute Warranties i sammenheng, er det mer nærliggende å anse grensene etter Institute Warranties enten som 1) et *supplement* til utgangspunktet: Planen og *i tillegg* Institute Warranties eller som 2) en *innskrenkning* av utgangspunktet: Planen med *de begrensninger* som følger av Institute Warranties.

Ordet «eller» gjør at reglene ikke kan være ment som et *supplement*. Det må derfor legges til grunn at grensene etter Institute Warranties vil *innskrenke* utgangspunktet og gjelde foran/i stedet for grensene etter Planen.

Konklusjon

Grensene etter Institute Warranties er ikke et valgfritt alternativ, men en del av de gjeldende grenser for fartsområdet under kontraktene.

Jeg vil nå samle trådene fra de ovenstående drøftelser og sammenfatte en konklusjon.

²⁰² Reglene for tegnsetting er hentet fra amerikanske websider, men linkene til disse sidene stammer fra British Councils webside om grammatikk, Tilgang:

<http://www.learnenglish.org.uk/grammar/archive/commastec.html>

²⁰³ I hovedsak basert på Vinje, Skriveregler, side 11 flg.

²⁰⁴ Tilgang: www.sprakradet.no

15.6 Konklusjon

På bakgrunn av de ovenstående drøftelser har vi nå en forståelse av den geografiske inndelingen av fartsområdet etter kontraktsbestemmelsen. På grunnlag av dette kan vi oppsummere med følgende **konklusjon**:

Fartsområdet for skip som er forsikret under kontraktene følger i utgangspunktet de geografiske grenser for fartsområdet som er lagt til grunn i Planens § 3-15 og vedlegget (jfr punkt 15.2).

Der grensene etter Institute Warranties er videre enn de områder som etter Planen er definert som betingede fartsområder (jfr punkt 15.3.3), skal (jfr punkt 15.5) grensene etter Institute Warranties legges til grunn. De fartsområdene som etter Planen er definert som ekskluderte eller ordinære skal ikke påvirkes av Institute Warranties.

Når det gjelder spørsmålet om *hvilke grenser* etter Institute Warranties som skal legges til grunn, peker det seg ut to alternativer: Enten skal 1) grenseangivelsene etter Institute Warranties gjelde i sitt fulle innhold slik at både grensene for det tillatte og det forbudte fartsområdet legges til grunn, eller skal 2) kun grensene for det tillatte fartsområdet etter Institute Warranties legges til grunn. De påfølgende drøftelser vil således foregå under to ulike forutsetninger.

Som påpekt ovenfor i punkt 14.3, er det i tillegg to underproblemstillinger som må vurderes nærmere. Dette er spørsmål som kan ha betydning for de videre vurderinger av kontraktsbestemmelsen. Jeg vil derfor ta stilling til disse avslutningsvis.

Tredeling eller todeling av fartsområdet?

Dette spørsmålet oppstår som følge av at kontraktsbestemmelsen henviser til to regelsett som opererer med ulike inndelinger av fartsområdet. Institute Warranties deler fartsområdet inn i to, en tillatt og en ekskludert del, og Planen deler fartsområdet i tre.

På bakgrunn av de ovenstående drøftelser kan vi legge til grunn at kontraktene, til tross for henvisningen til Institute Warranties, opererer med en tredeling når det gjelder selve grensefastsettelsen av de ulike fartsområder.

Foreløpig bygger denne konklusjonen kun på vurderingen av kontraktsbestemmelsens geografiske inndeling av fartsområdet. De påfølgende drøftelser av de to hovedspørsmål knyttet til kontraktsbestemmelsens nærmere materielle regulering av fartsområdet kan endre dette utgangspunktet.

Hvilke geografiske områder er dekket, og hvilke er ekskludert?

I utgangspunktet vil det være de farvann som etter NSPI er definert som «ekskludert fartsområde» som vil være uten dekning under kontraktene.

Der grensene etter Institute Warranties får anvendelse, vil i tillegg **forutsetning 1** medføre at de farvann som er «warranted no/not» etter Institute Warranties vil være ekskluderte. Etter **forutsetning 2** vil det kun være de ekskluderte områdene etter Planen som ikke er dekket.

På samme måte som i forbindelse med underproblemstilling 1 er det viktig å påpeke at også denne konklusjonen kun er knyttet til vurderingen av den geografiske inndelingen av fartsområdet. Kontraksbestemmelsens nærmere materielle regulering kan endre dette utgangspunktet.

16 Sanksjonssystemet

16.1 Innledning

Etter å ha klarlagt den geografiske inndelingen av fartsområdet etter kontraktene skal jeg nå se nærmere på det neste hovedspørsmålet: Sanksjonssystemet etter kontraktsbestemmelsen. Et viktig ledd i denne vurderingen er hvilke plikter sikrede er pålagt i tilknytning til fartsområdet.

Et spørsmål som i særlig grad vil komme på spissen, er hvorvidt det norske eller det engelske sanksjonssystemet skal legges til grunn.

I dette punktet vil jeg i hovedsak ta utgangspunkt i kontraktsbestemmelsens to første hoveddeler; henvisningen til NSPI § 3-15 og henvisningen til Institute Warranties. Selv om disse to henvisningene henger nært sammen, vil jeg innledningsvis behandle de hver for seg i punktene 16.2 og 16.3. Jeg vil så se de to henvisningene i sammenheng i punkt 16.4 hvor jeg vil oppsummere og forsøke å trekke en konklusjon vedrørende kontraktsbestemmelsens sanksjonssystem. Den innledende separate behandling er i hovedsak begrunnet i hensynet til en oversiktlig fremstilling. Som det fremgår av redegjørelsene i kapittel 11 og 12, er de to regelsettene svært ulike både i opprinnelse og når det gjelder oppbygging og det nærmere innhold. De grunnleggende forskjellene vil medføre at det vil oppstå særskilte spørsmål knyttet til det enkelte regelsett som det er hensiktsmessig å ta stilling til før det foretas en mer helhetlig vurdering.

Den tredje hoveddelen, henvisningen til «held covered», vil også kunne pålegge sikrede ulike plikter og ha betydning for hvilke sanksjoner som følger av brudd på disse pliktene. Jeg velger likevel å behandle det nærmere innhold i denne henvisningen separat i kapittel 17. Begrunnelsen for en slik fremgangsmåte, er først og fremst at betydningen av held covered-henvisningen i stor grad vil avhenge av det nærmere innholdet i kontraktsbestemmelsens sanksjonssystem. Det er derfor hensiktsmessig å behandle dette spørsmålet først, og så vurdere «held covered»-alternativet på bakgrunn av og i lys av dette. I tillegg er det, som vi vil se nedenfor, stor usikkerhet med hensyn til i hvilken grad bestemmelsen skal komme til anvendelse. Det er nærliggende å anta at henvisningen ikke er en forpliktende avtale om held covered, kun en «opsjon» om slik dekning, og henvisningen fremstår på denne måten som et selvstendig alternativ. En separat behandling er ikke minst også hensiktsmessig med tanke på oppgavens lesbarhet.

Et spørsmål som i særlig grad står sentralt i vurderingen av kontraktsbestemmelsens sanksjonssystem, er hvilke regler den materielle reguleringen av fartsområdet skal bygge på, og på hvilken måte de ulike reglene får anvendelse.

Som vi har sett ovenfor følger det av ordlyden at fartsområdet skal være underlagt de «Trading Limits» som følger av Planen, eller Institute Warranties hvor de geografiske grenseangivelsene her er videre når det gjelder det betingede fartsområdet. På tilsvarende måte som ved vurderingen av de geografiske grensene er det naturlig å ta utgangspunkt i Planens regler. Spørsmålet som her skal vurderes er hvorvidt henvisningen til NSPI innebærer at også de materielle regler som følger av Planens § 3-15 skal få anvendelse under kontraktene. Dette spørsmålet vil komme på spissen uavhengig av om det legges til grunn at grensene etter Institute Warranties skal gjelde i sitt fulle innhold ved en endring av det betingede fartsområdet (**forutsetning 1**) eller om det legges til grunn at kun grensene for det tillatte fartsområdet etter Institute Warranties skal gjelde (**forutsetning 2**).

For **forutsetning 2** vil det i tillegg oppstå et spørsmål om henvisningen til Institute Warranties innebærer at de materielle reglene i Institute Warranties vil gjelde for de grenser som etter endringen vil være «warranted no/not».

Et tredje alternativ er å tolke kontraktsbestemmelsen snevert og legge til grunn at henvisningene til NSPI og Institute Warranties kun er ment å gjelde de geografiske grensene og ikke det nærmere innholdet i reglene. I tillegg kan man argumentere med at den særskilte reguleringen av fartsområdet i kontraktene innebærer at partene har avtalt seg ut av Planens regler knyttet til fartsområdet slik at heller ikke kontraktens innledende henvisning til Planen har noen betydning. På denne måten er kontraktsbestemmelsen ment som en uttømmende regulering av fartsområdet, og eventuelt betingelser for dekning må dermed følge av held covered-henvisningen. Dette er imidlertid etter min vurdering en lite sannsynlig tolkning. Det har formodningen mot seg at partene vil underlegge et så viktig spørsmål som fartsområdet en så uklar og udefinert regulering. Særlig med tanke på at held covered-henvisningen, som vi vil se i kapittel 17, fremstår mer som en mulighet eller en opsjon, enn en klar regulering. De mange henvisningene til Planen, både i kontraktsbestemmelsen selv, innledningsvis i kontraktene og i jurisdiksjonsklausulen, gjør det sannsynlig at partene har ønsket en nærmere regulering av fartsområdet i samsvar med Planen, eventuelt med innslag av reglene i Institute Warranties. Jeg vil derfor se bort fra dette alternativet i de følgende drøftelser av sanksjonssystemet. I tilknytning til drøftelsen av held covered i kapittel 17 vil jeg imidlertid vurdere dette alternativet nærmere og se på hvilke konsekvenser en slik løsning vil ha.

Jeg vil starte med å vurdere kontraktsbestemmelsens henvisning til NSPI.

16.2 Henvisningen til NSPI

16.2.1 Innledning

I dette punktet vil jeg ta stilling til om kontraktsbestemmelsens henvisning til Planens § 3-15 og vedlegget innebærer at det nærmere materielle innholdet i Planens bestemmelse om fartsområdet skal legges til grunn.

Etter **forutsetning 1** vil det kunne være aktuelt med en regulering etter reglene i NSPI for de fartsområder som etter Planen er definert som ordinære og ekskluderte, i tillegg til for de betingede fartsområder der grensene etter Institute Warranties ikke er «wider». Etter **forutsetning 2** vil det kunne være aktuelt med en regulering etter Planen for hele fartsområdet under kontraktsbestemmelsen.

16.2.2 Henvisningens ordlyd

Det som i hovedsak setter dette spørsmålet på spissen, er tvetydigheten i ordet «Limits». Ordet kan tolkes snevert som «geografisk grense», men det kan også tolkes i vid forstand som alle de typer begrensninger – både geografiske og materielle – som oppstilles i Planen når det gjelder fartsområdet. En ren bokstavfortolkning av ordlyden – basert på ordenes *alminnelige* mening – åpner med andre ord for begge tolkninger. Det er derfor nødvendig å se hen til andre momenter. Jeg vil starte med å se på den nærmere forståelse av begrepet som her skaper uklarhet. I tråd med det objektive utgangspunkt som legges til grunn i denne avhandlingen vil det i særlig grad sees hen til om ordet har en spesiell betydning innen sjøforsikringsretten. Som påpekt i punkt 7.3 (petitavsnittet) legges det her til grunn at begge partene i kontraktene (både assurandøren og sikrede) har tilknytning til bransjen, og dermed er fortrolig med den særlige språkbruk innen sjøforsikringsretten.

«Trading Limits»

For en nærmere forståelse av begrepet «trading limits» i sjøforsikringsrettslig forstand er det nærliggende å se hen til hvordan begrepet er anvendt i Planen og i relevant teori. Det første stedet vi finner begrepet «trading limits», er i overskriften til § 3-15. Som vi har sett ovenfor, foretar § 3-15 en inndeling av de ulike fartsområdene, men bestemmelsen

inneholder i tillegg de nærmere materielle regler knyttet til ferdsel i de enkelte områdene. En overskrift vil normalt referere til det fulle innhold i den påfølgende tekst, og det er derfor nærliggende å anta at «trading limits» benyttes som betegnelse på både de geografiske grensene og de nærmere materielle begrensninger i bestemmelsen. Dette taler for å tolke henvisningen til NSPI § 3-15 i kontraktene dit hen at den også gjelder bestemmelsens nærmere innhold, ikke bare de geografiske grensene.

Begrepet er også brukt i overskriften til vedlegget. Vedlegget inneholder, som påpekt i punkt 11.3, kun en angivelse av de geografiske grensene. Bruken av begrepet her taler derfor for at betegnelsen kun refererer til de geografiske grensene.

I selve teksten i både § 3-15 og i vedlegget benyttes derimot betegnelsen «trading area» og ikke «trading limits» når det geografiske fartsområdet skal omtales. Ord i brødteksten vil vanligvis tillegges større vekt enn ord i overskrifter.²⁰⁵ Ettersom kontraktene er inngått «in accordance with» NSPI, er det nærliggende at partene vil benytte tilsvarende terminologi som Planen, og at de derfor ville ha brukt begrepet «trading area» dersom de kun hadde ønsket å henvide til de geografiske grensene. Bruken av betegnelsen «trading limits» kan således tyde på at partene har ment å henvide til bestemmelsen som helhet.

Et problem er imidlertid at Planens regler ikke er konsistente når det gjelder begrepsbruken. Motivene til § 3-15 bruker betegnelsen «trading limits» og ikke «trading area» om de geografiske grensene. Den manglende konsekvens gjør at det vanskelig kan trekkes noen klar konklusjon på bakgrunn av partenes valg av terminologi. Det er derfor nødvendig å undersøke om andre momenter kan bidra til en klargjøring.

Anvendelsen av store bokstaver, TradinLimits, gjør at begrepet fremstår som et egennavn. Etter min mening er det mer naturlig å benytte en egennavnbetegnelse på de geografiske grenseangivelsene enn det er å betegne de ulike begrensningene etter Planens regler med egennavn: De geografiske grensene er ett forhold, mens de ulike begrensningene refererer til en rekke ulike situasjoner. Et slikt synspunkt støttes av at den engelske versjonen av Planen anvender store bokstaver i henvisningen til vedlegget i innholdsfortegnelsen: «Appendix to § 3-15 and § 17-3 of the Plan – TradinLimits» (mine understrekninger).²⁰⁶ I vedleggsteksten er også begrepet benyttet som et egennavn i overskriftene til de geografiske grenseangivelsene for fiskefartøyer (kart 4 til 6). Overskriften til § 3-15 benytter på sin side ikke store bokstaver, med unntak av stor forbokstav. Dette støtter argumentet om at egennavnbetegnelsen kun gjelder de

²⁰⁵ I Rt. 1987 s. 35 hadde en part anført at overskriften til en bestemmelse måtte tillegges vekt i vurderingen av bestemmelsens nærmere innhold. HR avviste at paragrafens overskrift kunne tillegges «noen avgjørende vekt» og påpekt at «[e]n overskrift har preg av et stikkord og vil ofte kunne gi et ufullstendig og upresist bilde av innholdet i bestemmelsen.»

²⁰⁶ Selve overskriften til vedlegget består kun av store bokstaver, og kan således ikke brukes som argument i noen retning.

geografiske grensene. Bruken av store bokstaver taler således for å oppfatte kontraktsbestemmelsen kun som en henvisning til de geografiske grensene. I engelsk kontraktspraksis er det imidlertid vanlig å benytte store bokstaver på sentrale begreper i en kontrakt, og dette kan derfor ikke tillegges vekt som noe avgjørende moment.

Vi ser at det ikke er mulig å utlede noen klar forståelse av begrepet «trading limits», og det er derfor nødvendig å se hen til andre relevante tolkningsdata.²⁰⁷

Operasjonshensynet

Dersom kontraktspartene hadde ment at henvisningen kun skulle gjelde den geografiske angivelsen, kunne de ha nøyet seg med å hen vise til vedlegget, ettersom det er her de geografiske grensene fastsettes. Det faktum at det også henvises til § 3-15 kan derfor tale for at partene har ønsket at også det materielle innholdet skal legges til grunn. Det må antas at partene har hatt en hensikt med en slik henvisning. Som påpekt i punkt 7.5 vil også domstolene, under henvisning til operasjonshensynet, foretrekke en tolkning som gjør hvert ord i kontrakten operativt, fremfor en tolkning som vil medføre at enkelte ord er overflødige. Henvisningen til både § 3-15 og vedlegget kan imidlertid forklares ved at de geografiske angivelsene i vedlegget ikke vil gi mening uten kunnskap om definisjonene av fartsområdene i § 3-15. På denne måten vil henvisningen til bestemmelsen ha selvstendig betydning selv om man kun anser henvisningen for å gjelde de geografiske grensene. I denne sammenhengen kan man likevel stille spørsmål ved hvorfor partene har valgt ordlyden «as per the Plan § 3-15 and Appendix» (min understrekning). I følge dette skal reguleringen skje både etter § 3-15 og etter vedlegget, og dette kan muligens tas til inntekt for at partene har ment også å hen vise til Planens materielle regler knyttet fartsområdet. Dersom partene kun hadde ønsket å vise til grensene etter Planen, kunne de ha fremhevet dette gjennom en mer hensiktsmessig formulering – for eksempel «as per the Appendix to the Plan § 3-15» – og på denne måten få frem at de geografiske grensene var det sentrale utgangspunktet. Formuleringen taler på denne måten for at partene har ønsket en regulering i samsvar med Planen. Operasjonshensynet kan likevel ikke anses for å gi grunnlag for noen entydig konklusjon.

²⁰⁷ For nærmere om begrepet «tolkningsdata» viser jeg til redegjørelsen ovenfor i punkt 7.4

16.2.3 Kontraktsbestemmelsen som helhet

Tredelingen av fartsområdet

I kapittel 15 la jeg til grunn at kontraktsbestemmelsen opererer med en tredeling av fartsområdet. Denne tredelingen samsvarer med Planens system og kan være et argument for å legge til grunn at også det materielle innholdet i Planens bestemmelse om fartsområdet skal gjelde for kontraktene.

Områdehenvisningene («permitted area», «unconditional area» og «excluded area»)

Kontraktsbestemmelsens områdehenvisninger kan trekke i begge retninger.

Det kan på den ene siden påpekes at det var mulig å gi en meningsfull tolkning av henvisningene med utgangspunkt i Planens inndeling, og at jeg i tolkningen ovenfor la til grunn at henvisningene refererer til de ulike områdene i NSPI. Dette taler for at også den nærmere regulering skal foregå på bakgrunn av NSPI.

På den annen side kan man stille spørsmål om hvorfor partene har valgt å benytte en annen terminologi enn Planens. Dette er i stor grad egnet til å skape uklarhet, og det gir umiddelbart inntrykk av at partene har ønsket å signalisere avstand fra Planen. En mulig forklaring kan være at partene har hatt vansker med oversettelsen til engelsk. Dette fremstår imidlertid som lite sannsynlig, ettersom Planen finnes enkelt tilgjengelig i engelsk versjon på Internett. Det er riktignok også her benyttet en tredeling av fartsområdet, men dette fremstår hensiktsmessig ettersom det uansett er Planens inndeling som skal legges til grunn for fastsettelsen av grensene. Bruken av begreper som ikke samsvarer med Planens terminologi kan derfor gi grunnlag for å anta at partene ikke har ønsket en regulering i samsvar med Planen, men en regulering på selvstendig grunnlag. Begrepsbruken er imidlertid etter min mening ikke noe avgjørende argument for å legge til grunn at partene ikke har ønsket en regulering i samsvar med Planen. Som vist i kapittel 15 skyldes begrepsbruken at deler av grensefastsettelsene skal skje etter grensene i Institute Warranties. På denne måten kan begrepsbruken alternativt tas til inntekt for at heller ikke den materielle reguleringen av fartsområdet skal skje utelukkende ved hjelp av Planens regler. Dette spørsmålet vil jeg komme tilbake til i punkt 16.3 hvor jeg drøfter hvorvidt henvisningen til Institute Warranties innebærer at den materielle reguleringen etter disse reglene skal gjelde for de endrede grensene.

Områdehenvisningene kan derfor til en viss grad tale for at også Planens materielle regler skal legges til grunn.

NSPI som utgangspunkt for den geografiske inndelingen

I kapittel 15 kom jeg frem til at det på bakgrunn av kontraktsbestemmelsens oppbygging og ordlyd var naturlig å starte med Planens regler ved fastsettelsen av de geografiske grensene. Den nærmere anvendelsen av Institute Warranties skulle vurderes i lys av Planens grenser, og reglene i Planen danner på denne måten utgangspunktet for grensevurderingen. NSPIs betydning i grensevurderingen gjør det nærliggende å anta at også den nærmere regulering av fartsområdet vil ta utgangspunkt i Planens system.

Henvisningen til «held covered»

I kapittel 13 konkluderte jeg med at «held covered» ikke er noe etablert begrep med særlige rettsvirkninger i norsk sjøforsikringsrett. Begrepet har imidlertid sterk forankring i den engelske (anglo-amerikanske) sjøforsikringsretten, og en henvisning til et begrep med tilknytning til et helt annet rettssystem kan tale for at partene har ønsket en materiell regulering av fartsområdet utenfor Planen.

Gjennomgangen av held covered-begrepet viste også at «held covered» i hovedsak anvendes i tilknytning til warranty-forpliktelser. Som påpekt i punkt 12.3 vil et eventuelt brudd på en slik forpliktelse føre til at forsikringsavtalen i sin helhet faller bort fra tidspunktet for bruddet. Det vil i den forbindelse være av stor betydning at forsikringsdekningen opprettholdes ved hjelp av held covered-bestemmelser. En regulering på bakgrunn av Planen vil imidlertid aldri føre til at forsikringsavtalen faller bort i sin helhet; i høyden vil dekningen suspenderes. Behovet for en held covered-beskyttelse vil derfor ikke være like presserende. Dette kan likevel ikke være avgjørende ettersom det strengt tatt kan være behov for «fortsatt dekning» i de ekskluderte områdene. Det kan tenkes at partene med «held covered» mente å presisere at de ønsket full dekning i ethvert område, og ingen suspensjon av dekningen i de ekskluderte områdene. Et argument mot en slik forståelse er imidlertid at det da ikke er særlig hensiktsmessig å henvise til et begrep med særlige rettsvirkninger i engelsk rett. Partene burde heller sagt dette eksplisitt ved hjelp av Planens terminologi, og for eksempel påpekt at området for de betingede farvann ble utvidet til også å omfatte de ekskluderte farvannene.

16.2.4 Kontraktene som helhet

Ettersom kontraktene innledningsvis henviser til nærmere angitte kapitler i NSPI, herunder de kapitler som inneholder reglene om fartsområdet, har partene sendt et sterkt signal om at de ønsker en regulering i samsvar med Planen. Dette er et moment, men det kan likevel ikke tillegges avgjørende vekt ved tolkningen av kontraktsbestemmelsene om fartsområdet. De særskilt utformede bestemmelser kan anses som et tegn på at partene har ønsket en selvstendig regulering av fartsområdet og at de på denne måten har avtalt seg ut

av Planens regler. Et slikt synspunkt kan også støttes av henvisningen til «held covered», jfr. argumentasjonen i punktet ovenfor.

16.2.5 Tolkingsregler

Hverken ukklarhetsregelen eller minimumsregelen kan tillegges noen vekt på det nåværende stadiet i drøftelsen. Det er klart at fartsområdet må underlegges en eller annen form for regulering. Før de andre alternativene er klarlagt er det ikke grunnlag for å vite hvilke tolkningsalternativ som vil være minst inngripende (minimumsregelen) eller hvorvidt en nærmere regulering i samsvar med Planen er fordelaktig for den ene av partene (ukklarhetsregelen)

16.2.6 Oppsummering

På bakgrunn av ovenstående drøftelser kan vi oppsummere følgende:

Planens manglende konsekvens gjør det vanskelig å trekke noen klar slutning ut fra partenes bruk av begrepet «*Trading Limits*». Det faktum at selve brødteksten i både § 3-15 og vedlegget benytter betegnelsen «trading area» og ikke «trading limits» når det geografiske fartsområdet skal omtales, er imidlertid etter min mening et moment av en viss tyngde i retning av at partene har ment å henwise til bestemmelsen i sin helhet.

Operasjonshensynet taler også i en viss grad for at partene har ønsket en materiell regulering av fartsområdet i samsvar med Planens regler. Særlig det forhold at partene henviser både til § 3-15 og vedlegget, trekker i denne retningen.

Ser man *kontraksbestemmelsen som helhet*, taler tredelingen av det geografiske fartsområdet og det faktum at den geografiske inndelingen tar utgangspunkt i og bygger på Planens regler for at også Planens materielle regler skal legges til grunn som et tilsvarende utgangspunkt. Områdehenvisningene kan til en viss grad tas til inntekt for det samme, og den avvikende terminologien kan ikke anses som argument mot at Planens materielle regler skal få betydning ettersom dette kan være begrunnet i at grensene også skal fastslås etter *Institute Warranties*. *Held covered*-alternativet kan i utgangspunktet trekke i retning av at partene har ønsket en materiell regulering av fartsområdet utenfor Planen. Henvisningen til *held covered* fremstår heller ikke like hensiktsmessig dersom Planens regler anvendes, men ettersom den tross alt likevel kan gi mening, er ikke dette noe avgjørende moment.

Kontraktenes innledende henvisning til Planen viser at partene har ønsket å gi NSPI en betydelig rolle i kontraktsreguleringen. *Kontraktene som helhet* taler således for at også den materielle reguleringen av fartsområdet skal skje i samsvar med Planen.

De ulike momentene trekker med andre ord i begge retninger. Etter min mening taler imidlertid det meste for at partene har ønsket en materiell regulering av fartsområdet i samsvar med Planen § 3-15. Jeg vil nå se nærmere på henvisningen til Institute Warranties.

16.3 Henvisningen til Institute Warranties

16.3.1 Innledning

Jeg presiserer at spørsmålet om hvorvidt henvisningen til Institute Warranties innebærer at også de materielle reglene i Institute Warranties skal komme til anvendelse kun vil komme spissen dersom det legges til grunn at grenseangivelsene etter Institute Warranties skal gjelde i sitt fulle innhold for de endrede grensene for det betingede fartsområdet. Denne drøftelsen foretas derfor under **forutsetning 1**. På samme måte som i punkt 16.3 vil jeg vurdere hvorvidt henvisningen til Institute Warranties *i tillegg* innebærer at den nærmere materielle reguleringen av det endrede fartsområdet skal foregå i samsvar med disse reglene.

Gjennomgangen i kapittel 12 viser at reguleringen av fartsområdet i Institute Warranties skjer ved hjelp av warranties. Spørsmålet som her kommer på spissen, er derfor om sikrede kan anses for å ha påtatt seg en warranty-forpliktelse til å overholde grensene for det endrede fartsområdet.

16.3.2 Henvisningens ordlyd

På tilsvarende måte som i kontraktsbestemmelsens første hoveddel, fører tvetydigheten i ordet «Limits» til at man kan tolke henvisningen til Institute Warranties på to ulike måter. Man kan enten legge til grunn at henvisningen gjelder de geografiske grenseangivelsene, eller man kan legge til grunn at henvisningen også omfatter de nærmere materielle begrensninger som følger av reglene.

Når det gjelder begrepet «Trading Limits» kan det påpekes at det heller ikke i engelsk rett kan utledes noen klar forståelse av begrepets nærmere innhold, men det kan bemerkes at

de nye IHC 2003 benytter betegnelsen «Navigating Limits» om de rene geografiske grenseangivelsene.²⁰⁸

Det er ikke mulig å trekke en klar konklusjon ut fra ordlyden alene, og det er derfor nødvendig å se hen til andre relevante tolkningsdata. I det nærmere valget av tolkningsalternativ er det et viktig spørsmål om det – på bakgrunn av kontraktsbestemmelsens ordlyd – i det hele tatt vil være mulig å komme frem til en løsning i samsvar med de nærmere materielle regler i Institute Warranties. Dette spørsmålet kommer i særlig grad på spissen ettersom det her er snakk om en særlig regulering på bakgrunn av en utenlandsk rettskilde, som avviker fra de norske reglene. Dersom man kommer frem til at det ikke vil være mulig å legge til grunn at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse, vil konklusjonen være klar, og det vil ikke være noe behov for en nærmere vurdering av andre momenter. Jeg vil derfor starte med å vurdere dette spørsmålet nærmere. De øvrige momenter vil jeg så vurdere i lys av konklusjonen her.

16.3.3 Warranty-forpliktelse i kontraktene?

Problemstillingen

Spørsmålet her er mer presist om kontraktens henvisning til Institute Warranties er tilstrekkelig for å anse sikrede for å ha påtatt seg en warranty-forpliktelse til å overholde de endrede grensene for fartsområdet i kontraktene.

Gjennomgangen i kapittel 12 viser at det engelske warranty-konseptet har vidtgående rettsvirkninger. Ansvarer er strengt objektivt, og det tas overhodet ikke hensyn til om det er årsakssammenheng mellom overtredelsen og en eventuell skade. Dette strider med tradisjonell norsk rettsoppfatning innen sjøforsikringsretten. Det første spørsmålet som må vurderes, er derfor om det lovlig kan avtales en warranty-forpliktelse i en forsikringskontrakt med norsk lovvalg. Under forutsetning av at en slik forpliktelse vil være lovlig etter norsk rett, vil jeg deretter vurdere om det likevel vil være mulig å legge til grunn en slik tolkning under kontraktene. Et viktig moment i den forbindelse er forpliktelsens særlig tyngende innhold.

²⁰⁸ Brown benytter kun begrepet «trading limits» eksplisitt ett sted i sin bok om kaskoforsikring på over 1000 sider, og det er da i tilknytning til Institute Warranties (side 91). Begrepet er imidlertid benyttet som oppslagsord i stikkordsordlisten, og henviser da til steder hvor det både er snakk om grenseangivelser og de nærmere materielle forpliktelser knyttet til disse grensene (Brown på sidene 441, 718, 719 og 837).

Kan det lovlig avtales en warranty-forpliktelse i norsk sjøforsikringsrett?

Som påpekt i punkt 4.3 er sjøforsikringsmarkedet preget av avtalefrihet. Partene vil derfor i utgangspunktet stå fritt til å inngå forpliktelser med et særlig tyngende innhold. Historisk sett har imidlertid situasjonen vært en annen. Etter FAL 1930 var det i utgangspunktet ikke tillatt med warranties i forsikringskontrakter, herunder også i sjøforsikring.²⁰⁹ Reglene var riktignok ikke tvingende i sjøforsikring,²¹⁰ men også i NSPI 1964 ble det stilt subjektive krav og krav om årsakssammenheng. Under utarbeidelsen av den nye forsikringsavtaleloven var departementet «i sterk tvil om hvorvidt såkalte warranties overhodet bør tillates anvendt i noen form for forsikring som er undergitt norsk rett.»²¹¹ Den maritime næringen²¹² hadde imidlertid i sine høringsuttalelser ytre et sterkt ønske om at avtalefriheten også skulle omfatte muligheten til å inngå warranty-forpliktelser, og departementet kom derfor «[u]nder tvil» til at det ikke skulle oppstilles noe forbud. Det må derfor legges til grunn at partene *lovlig* kan inngå en warranty-forpliktelse i kontraktene.²¹³

Betydningen av forpliktelsens innhold

Warranty-forpliktelsens særlig tyngende rettsvirkninger kan få betydning på flere måter.

For det første vil warranty-forpliktelsens objektive karakter kunne medføre at det kreves en særlig klar hjemmel for å legge til grunn at sikrede har påtatt seg et slikt ubetinget ansvar. Dette er blant annet påpekt i Rt. 1939 s. 394, hvor en standardklausul i et certepartiformular ikke ble ansett som tilstrekkelig klar hjemmel for å legge til grunn at rederiet hadde påtatt seg et objektivt ansvar for usjødychtighet. Retten stilte krav om at et slikt ubetinget ansvar måtte fremgå av kontrakten på en «utvetydig måte».²¹⁴ Spørsmålet her vil således være om henvisningen til Institute Warranties er tilstrekkelig for at ansvaret anses å komme «utvetydig» uttrykk. Det må kunne legges til grunn at det er kjent for de profesjonelle partene i avtaleforholdet at Institute Warranties er utformet som warranty-forpliktelser. Videre at de har kunnskap om warranty-begrepets særlige innhold og rettsvirkninger i engelsk rett. Henvisningen til regelverket må således i seg selv antas å være tilstrekkelig. I disse kontraktene kan imidlertid tolkningstvilen medføre at

²⁰⁹ Et slikt forbudt var ikke uttrykt eksplisitt i loven, men var konsekvensen av reglene om «fareøkning» (i den forbindelse særlig § 50) og «sikkerhetsforskrifter» (§ 51).

²¹⁰ FAL 1930 § 50 (3) og § 51 (3) annet punktum

²¹¹ Ot.prp. nr. 49 (1988-89) side 32. Departementet påpekte at «[o]g åpne for bruk av slike vilkår vil derfor i et historisk perspektiv være et tilbakeskritt.»

²¹² Særlig CEFOR og Norges Rederiforbund

²¹³ En annen ting er at det vil kunne være aktuelt med lemping ved hjelp av generalklausulen i avtaleloven § 36 dersom forpliktelsen i et konkret tilfelle skulle lede til et urimelig resultat.

²¹⁴ Dommen er ikke publisert i Lovdata, men er omtalt i Selvig side 16.

hjemmelen ikke anses som tilstrekkelig klar og «utvetydig» til at det vil legges til grunn at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse.²¹⁵ På denne måten kan tvilen knyttet til tolkningen i seg selv være et argument for å anse henvisningen til Institute Warranties kun for å gjelde de geografiske grensene.

Et annet moment er at det er påpekt i ND 2002 s. 80 at når rettsvirkningene ikke er nærmere angitt i kontrakten, kan ikke disse bedømmes etter engelsk bakgrunnsrett.²¹⁶ Et tilsvarende syn er forfektet i teorien, for eksempel hos Selvig som påpeker at «Spørsmål vedrørende *rettsvirkningene av kontraktsvilkår* løses vanligvis i samsvar med bakgrunnsrettens alminnelige kontraktsbruddslære.»²¹⁷ Det må imidlertid påpekes at den aktuelle dommen er en voldgiftsdom med enevoldgiftsdommer og dermed har begrenset rettskildeverdi. Løsningen i dommen kan være korrekt nok, men begrunnelsen fremstår etter min mening som noe kort og ufullstendig. Voldgiftsdommeren drøfter i liten grad de konkrete alternativer og konsekvenser i den aktuelle sak og nøyer seg med å henvise til at en løsning i samsvar med engelsk rett ikke støttes av noen andre kilder. Faktum i saken avviker også noe fra situasjonen i disse kontraktene. I dommen var det snakk om en klausul i et certepartiformular (med andre ord et standarddokument) som beskrev skipet, mens det her er snakk om en henvisning i en særlig utformet kontraktsbestemmelse til et regelverk som inneholder et særlig rettslig begrep med klare rettsvirkninger. Det skal også påpekes at Selvig sier at rettsvirkningene «vanligvis» vil løses i samsvar med bakgrunnsretten. Dette momentet kan derfor trekke i begge retninger.

Konklusjon

Av ovenstående gjennomgang ser vi at det vil være mulig å avtale en warranty-forpliktelse i kontraktene. Det er derfor grunn til å vurdere spørsmålet nærmere.

Det skal imidlertid påpekes at det er nærliggende å anta at en domstol vil komme frem til at kontraktsbestemmelsens ordlyd ikke er tilstrekkelig klar for å legge til grunn at sikrede her har påtatt seg en warranty-forpliktelse i samsvar med det materielle innhold i Institute Warranties. Dette skyldes i særlig grad warranty-forpliktelsens særlig tyngende rettsvirkninger. I valget mellom de to tolkningsalternativer kan dette være et moment for

²¹⁵ Dette kan også anses som utslag av den såkalte «minimumsregelen» i tolkningslæren hvor man ved uklarhet legger det minst tyngende alternativet til grunn. For mer om denne regelen vises det til Huser side 567 flg. «Uklarhetsregelen» (at man tolker mot den av kontraktspartene som burde ha uttrykt seg klarere vil også kunne tas til inntekt for dette, men det er ikke nødvendigvis gitt at en særlig sterk forpliktelse for den ene part innebærer at den andre part har mest å vinne på at forpliktelsen legges til grunn (selv om det oftest vil være slik).

²¹⁶ Enevoldgiftsdommeren påpeker at «Hverken Arica-saken, annen norsk rettspraksis, norsk lovvalgsrett eller bakgrunnsrett for øvrig støtter en slik anførsel.»

²¹⁷ Selvig side 16 (kursiveringer i sitatet)

å legge til grunn at henvisningen kun gjelder de geografiske reglene i Institute Warranties. Det kan imidlertid ikke trekkes noen endelig konklusjon med hensyn til dette spørsmålet uten at det i tillegg ses hen til andre momenter.

16.3.4 Kontraktsbestemmelsen som helhet

Tredelingen av fartsområdet

I kapittel 15 kom jeg frem til at den geografiske inndelingen av fartsområdet tar utgangspunkt i en tredeling. Dette kan være et argument mot at de materielle reglene i Institute Warranties skal få anvendelse, ettersom man her opererer med en todeling. Etter min mening kan imidlertid ikke dette være avgjørende, siden det her kun er snakk om at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse til ikke å krysse den endrede grensen. Denne grensen vil følge Institute Warranties og vil således være todelt. Konsekvensen av en slik tolkning vil være at dekningen ikke suspenderes dersom sikrede overskrider grensene for det endrede fartsområdet; i stedet vil forsikringsavtalen falle bort i sin helhet fra tidspunktet for overskridelsen. Anvendelsen av Institute Warranties innebærer at assurandøren har akseptert en utvidelse av grensene for den vilkårsløse dekning, og det kan da være naturlig at han som motytelse vil knytte en warranty-forpliktelse til en eventuell overskridelse. Tredelingen er derfor etter min mening ikke noe moment som taler mot å tillegge Institute Warranties en nærmere materiell betydning.

Områdehenvisningene («permitted area», «unconditional area» og «excluded area»)

Som påpekt i punkt 16.2.3 kan bruken av begreper som ikke samsvarer med Planens terminologi være et moment i retning av at partene har ønsket en regulering utenfor Planen. Dersom det legges til grunn at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse til ikke å overskride de utvidede grensene, vil imidlertid den avvikende begrepsbruken i enda større grad gi mening. I tillegg vil det forhold at det var *mulig* å fastslå det nærmere innhold i områdehenvisningene på bakgrunn av Planen ikke være noe motargument, ettersom det da kun blir snakk om at Institute Warranties til en viss grad endrer Planens regulering. Reglene vil ikke erstatte en regulering etter Planen.

Henvisningen til held covered

Kontraktsbestemmelsens avsluttende henvisning til held covered vil på flere måter kunne ha betydning for vurderingen av om det her foreligger en warranty-forpliktelse. Det er her viktig å presisere at den konkrete betydningen vil avhenge av hvilket nærmere innhold henvisningen tillegges. Dette vil jeg behandle nedenfor i kapittel 17. Jeg vil derfor her kun skissere noen utgangspunkter.

Avdempe warranty-virkningene

I punkt 16.3.3 la jeg til grunn at det var lite sannsynlig at en dommer ville komme frem til at sikrede gjennom henvisningen til Institute Warranties har påtatt seg en warranty-forpliktelse knyttet til fartsområdet. Jeg påpekte at dette kunne være et moment i det nærmere valget mellom de to tolkningsalternativene. Henvisningen til held covered vil imidlertid kunne endre grunnlaget for denne antagelsen.

Den primære begrunnelsen for antagelsen om at kontraktsbestemmelsens henvisning til Institute Warranties ikke vil være tilstrekkelig grunnlag for å pålegge sikrede en warranty-forpliktelse, var warranty-instituttets særlig tyngende rettsvirkninger. Redegjørelsen i kapittel 13 viser imidlertid at held covered-henvisningen vil avdempe disse virkningene. Held covered-alternativet vil på denne måten medføre at det ikke vil være like store betenkeligheter med å legge til grunn at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse under kontraktene.

I denne forbindelse er det viktig å minne om at hvis partene derimot ikke blir enige om de ulike vilkår for den fortsatte dekningen, vil warranty-virkningene likevel kunne inntre i sin fulle tyngde – om enn ikke like plutselig. Muligheten til å miste dekningen under forsikringen fra tidspunktet for overtredelsen kan på denne måten virke som et pressmiddel slik at assurandøren lettere vil få gjennomslag for de vilkår han måtte ønske. Det vil således fortsatt, til tross for held covered-henvisningen, være visse betenkeligheter med å legge til grunn at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse.

Klausulens opprinnelse

Ved å innta et begrep som «held covered», som er av engelsk opprinnelse og uten motstykke i norsk rett, viser partene at de er åpne for at den nærmere regulering av fartsområdet kan skje i samsvar med engelsk rett.

Bruken av held covered i praksis

Etter å ha sett nærmere på den engelske reguleringen av fartsområdet, er det etter min mening nærliggende å legge til grunn at det i engelsk rett i det alt vesentlige kun vil være aktuelt å anvende held covered-klausuler i bestemmelser om fartsområdet dersom sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse til å overholde grensene. Dette synspunktet støttes særlig av reguleringen i de nye reglene i IHC 2003. Bestemmelsene om fartsområdet (clause 10 og clause 32) er her ikke lenger uttrykt som warranties («this draconian penalty which is now differentiated»²¹⁸), og et eventuelt brudd på reglene om fartsområdet fritar ikke assurandøren for ansvar. I clause 11 («Breach of navigation provisions», som tilsvarer «Breach of warranty»-bestemmelsen i ITCH 1983) finner vi da

²¹⁸ Granberg

heller ingen held covered-klausul. I stedet vil assurandøren være «off risk» i den perioden sikrede er «in breach», altså uten ansvar for et tap som måtte oppstå i perioden bruddet varer. Vi ser altså at held covered-klausulen ikke anvendes når det ikke er snakk om at forsikringsavtalen ellers ville *faller bort*. Når reglene om fartsområdet ble endret, ble det altså nødvendig å erstatte held covered-klausulen med en suspensjonsklausul («off risk»-klausul). Held covered-henvisningen i kontraktene kan derfor i seg selv være en indikasjon på at partene ønsket å åpne for at også det nærmere materielle innholdet i Institute Warranties skulle legges til grunn.

Behovet for held covered

Det forhold at partene anså det nødvendig med en henvisning til held covered kan også være et argument for at partene har ment å legge til grunn det nærmere materielle innhold i Institute Warranties. Dersom Planens regler om fartsområdet gjelder, fremstår det i utgangspunktet lite hensiktsmessig med en henvisning til «held covered» ettersom konsekvensene av en overtredelse av det tillatte fartsområdet der er klart regulert. Dette argumentet kan imidlertid ikke tillegges avgjørende vekt i vurderingen av hvorvidt de materielle reglene i Institute Warranties skal få anvendelse. En mulig forklaring er at partene ved hjelp av held covered-henvisningen har ønsket å foreta en *særregulering* av Planens regler for fortsatt dekning.

16.3.5 Kontraktene som helhet

Som påpekt i drøftelsen av henvisningen til NSPI, kan ikke kontraktens innledende henvisning til NSPI tillegges avgjørende vekt ved tolkningen av kontraktsbestemmelsen om fartsområdet. Jeg viser i den forbindelse til punkt 16.2.4 ovenfor.

Jurisdiksjonsklausulens henvisning til norsk lov, norske forsikringsvilkår og norsk jurisdiksjon kan eventuelt tillegges betydning som et moment mot at den nærmere materielle reguleringen av fartsområdet skulle foregå på bakgrunn av et utenlandsk regelsett. Dette kan imidlertid ikke tillegges avgjørende vekt ettersom kontraktene også henviser til regelverk utenfor det norske systemet.²¹⁹ I tillegg vil det kun være snakk om at den utenlandske reguleringen får betydning for en liten del av fartsområdet.

²¹⁹ Ett eksempel på dette er at kontraktene inkluderer American Liner Negligence Clause «[t]o the extent applicable and resulting in more favourable solutions for and/or compensation to the Assured(s)». (For mer om American Liner Negligence Clause, se Brown side 260-262 og 826-827.)

16.3.6 Tolkningsregler

Uklarhetsregelen

Det kan legges til grunn at det er assurandøren som har mest å vinne på at sikrede påtar seg en warranty-forpliktelse. Forsikringskontraktene vil da falle bort i sin helhet fra tidspunktet for bruddet uten at det er nødvendig med en vanskelig årsaksvurdering. Uklarhetsregelen taler på denne måten i utgangspunktet mot at de nærmere materielle reglene i Institute Warranties får anvendelse. Det skal imidlertid også her påpekes at det endelige resultatet ikke nødvendigvis blir mer fordelaktig for assurandøren. Dersom det legges til grunn at warranty-forpliktelsen er «held covered» vil en slik fortsatt dekning være mer fordelaktig for sikrede enn suspensjonen som vil følge av Planen. Dette forutsetter imidlertid at held covered-dekningen kun får anvendelse for forpliktelsen etter Institute Warranties og ikke for forpliktelsen etter Planen. I tillegg vil resultatet fortsatt være bortfall av forsikringsavtalen i sin helhet dersom sikrede og assurandøren ikke blir enige om tilleggspremien og -vilkårene. Etter min mening er det derfor også på det nåværende stadiet av drøftelsene tilstrekkelig grunnlag for å slå fast at det er assurandøren som vil ha mest å vinne på at sikrede påtar seg en warranty-forpliktelse. En annen ting er om dette skal gis særlig betydning ettersom konsekvensene i praksis etter alt å dømme ikke vil bli særlig tyngende på grunn av held covered-henvisningen.

16.3.7 Oppsummering

På bakgrunn av drøftelsene ovenfor kan vi oppsummere følgende:

Først og fremst kan det legges til grunn at partene *lovlig* vil kunne gjøre avtale om en warranty-forpliktelse i kontraktene. Spørsmålet blir derfor om kontraktsbestemmelsens ordlyd gir grunnlag for en slik slutning. Et vesentlig moment i den forbindelse er at warranty-forpliktelsens tunge rettsvirkninger kan medføre at det vil stilles sterkere krav til forpliktelsens grunnlag.

Når det gjelder begrepet «*Trading Limits*», gjør også mangelen på konsekvens i engelsk sjøforsikringsrett det umulig å trekke noen klar slutning ut fra begrepet isolert sett. Bruken av betegnelsen «*Navigating Limits*» i IHC 2003 knyttet til rene grenseangivelser kan være et signal om at begrepet «*Trading Limits*» i utgangspunktet også omfatter de nærmere materielle begrensninger som følger av reglene. Ordlydens presisering av at utvidelsen etter Institute Warranties gjelder «*permitted area*» og «*time when area is permitted*» taler imidlertid for at partene kun har ment å henvisе til de geografiske grensene.

Ser man *kontraktsbestemmelsen som helhet* kan særlig det faktum at områdehenvisningene avviker fra Planens begreper til en viss grad tale for at partene her også har tenkt på en regulering utenfor Planen. Dette kan imidlertid ikke være noe avgjørende moment ettersom også en ren grensefastsettelse ved hjelp av Institute Warranties kunne gjøre det nødvendig med bruk av andre begreper enn Planens. *Held covered*-alternativet er derimot et moment som på flere måter trekker sterkt i retning av at partene har ment å knytte en warranty-forpliktelse til overholdelsen av de utvidede grensene. I den forbindelse peker særlig det forhold at partene har ansett det nødvendig med en slik henvisning sterkt i denne retning.

Kontraktene som helhet kan tas til inntekt for begge synspunkter, men det at kontraktene tar utgangspunkt i NSPI og også har norsk lovvalg er etter min mening *ikke* noe avgjørende argument *mot* å legge det nærmere materielle innholdet i Institute Warranties til grunn.

Uklarhetsregelen kan til en viss grad tas til inntekt for at sikrede ikke har påtatt seg noen warranty-forpliktelse, men det kan ikke tillegges vekt som noe avgjørende moment.

Momentene trekker med andre ord også her i begge retninger. Etter min vurdering er det imidlertid ingen avgjørende momenter som taler mot at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse. Tvert i mot taler hensynet til sammenheng i kontraktsbestemmelsen som helhet og operasjonshensynet på grunn av held covered-alternativet *for* at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse til å overholde grensene for det endrede fartsområdet.

16.4 Konklusjon

Som påpekt innledningsvis vil det i vurderingen av sanksjonssystemet etter kontraktsbestemmelsen oppstå to spørsmål:

- 1) Hvorvidt henvisningen til NSPI innebærer at også de materielle regler som følger av Planens § 3-15 skal få anvendelse?
- 2) Hvorvidt henvisningen til Institute Warranties innebærer at også de materielle reglene i Institute Warranties skal få anvendelse?

Det første spørsmålet vil komme på spissen uavhengig av hvilke forutsetninger som legges til grunn for drøftelsen. Spørsmål nummer 2 vil kun komme på spissen etter forutsetning 1.

På bakgrunn av ovenstående drøftelser er det etter min vurdering mest nærliggende å legge til grunn at partene her har ment å foreta en regulering av fartsområdet hvor det tas utgangspunkt i de plikter og sanksjoner som følger av NSPI § 3-15.

Etter **forutsetning 2** vil denne reguleringen gjelde hele fartsområdet. Henvisningen til Institute Warranties vil således kun være en grenseutvidelse.

Etter **forutsetning 1** vil denne reguleringen gjelde for hele fartsområdet, unntatt for de grenser som legges til grunn etter Institute Warranties. Tolkningen av henvisningen til Institute Warranties gir etter mitt syn grunnlag for å anta at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse til å overholde disse endrede grensene.

Jeg vil nå behandle kontraktens tredje hoveddel, henvisningen til «held covered».

17 Held covered

17.1 Innledning

Vurderingen av kontraktsbestemmelsens henvisning til «held covered» vil langt på vei være lik uavhengig av hvilken av de to forutsetninger som legges til grunn. De nærmere konsekvensene av en eventuell held covered-dekning vil imidlertid være forskjellige etter forutsetning 1 og forutsetning 2. Jeg vil derfor ta utgangspunkt i en felles vurdering, men påpeke forskjellene der det er nødvendig.

Gjennom redegjørelsen i kapittel 13 har vi nå kjennskap til innholdet i held covered-begrepet i engelsk rett, og også hvilke grunnleggende vilkår og rettsvirkninger som er knyttet til begrepet. I dette kapitlet vil jeg vurdere den nærmere betydningen av henvisningen til «held covered» i kontraktsbestemmelsen.

Som påpekt i punkt 14.3 kan det være noe usikkert i hvilken grad denne henvisningen skal legges til grunn under kontraktene. Etersom dette vil være en forutsetning for de videre drøftelser av begrepets innhold, er det hensiktsmessig å ta stilling til dette spørsmålet innledningsvis i punkt 17.2. Jeg vil deretter, i punkt 17.3, vurdere forpliktelsens karakter, før jeg i punkt 17.4 ser på hva en avtale om held covered vil innebære. Et viktig ledd i denne vurderingen vil være å fastslå *hvilke vilkår* som oppstilles for at sikrede skal oppnå slik «fortsatt dekning» under kontraktene.

Jeg vil starte med spørsmålet om i hvilken grad «held covered»-alternativet skal legges til grunn.

17.2 I hvilken grad skal «held covered»-alternativet legges til grunn?

17.2.1 Innledning

Spørsmålet om i hvilken grad «held covered»-henvisningen skal legges til grunn under kontraktene kommer på spissen av to ulike årsaker:

For det første medfører kaskoforsikringens avsluttende begrensning «if and as applicable» at det oppstår et spørsmål om held covered-henvisningen i sin helhet kun skal benyttes *dersom* den er anvendbar, og da kun på den egnede måte

For det annet medfører henvisningens manglende presisering av de nærmere vilkår for en held covered-dekning at det oppstår tvil om henvisningen til «held covered» innebærer at det rent faktisk er inngått bindende avtale om slik fortsatt dekning, eller om det kun kan legges til grunn at partene har avtalt en forpliktelse til å inngå en avtale om held covered når dette blir aktuelt/ved behov.

Jeg vil først vurdere betydningen av «if and as applicable»-begrensningen i kontraktsbestemmelsen.

17.2.2 «[...] if and as applicable»

I kaskoforsikringskontrakten (Hull & Machinery) avsluttes bestemmelsen med følgende ordlyd:

«or held covered, at additional premium to be agreed, not to exceed 50 % of scale if and as applicable» (min understrekning).

Det kan være noe uklart hvorvidt «if and as applicable» viser tilbake på henvisningen til held covered i sin helhet, eller om det kun gjelder tilleggspremien – eller eventuelt bare «scale». Den mest nærliggende forståelsen av ordlyden er at «if and as applicable» er ment å gjelde for skalaen for beregning av tilleggspremien. Bestemmelsens lengde og de mange innskutte setninger åpner imidlertid for at også andre tolkningsalternativer kan være aktuelle.

Ett alternativ er at det er selve held covered-klausulen som kun skal anvendes dersom den er anvendbar og da kun på den egnede måte. Dette kunne for eksempel tolkes som en presisering av at Planens regulering er utgangspunktet, og at det derfor under kontrakten vil være aktuelt å snakke om fortsatt dekning i de situasjoner hvor reglene i NSPI § 3-15 fører til suspensjon av dekningen. Et annet alternativ er at begrensningen gjelder tilleggspremien. Ser man ordlyden isolert, er det vanskelig å fastslå med sikkerhet hva partene her har ment. Som påpekt i punkt 7.4 er det ved tolkningsproblemer naturlig å se hele avtaleforholdet mellom partene i sammenheng. Kasko- og fraktinteresseforsikringen er utarbeidet av de samme partene, på tilsvarende tidspunkt og ved bruk av lik mal. Denne forsikringen dekker også de samme skip som kaskoforsikringen, og er, som vi så i punkt 5.2, en forlengelse av totaltapsdekningen under kaskoforsikringen. Det kan derfor være naturlig å se hen til denne kontrakten som et supplerende tolkningsdata når ordlyden i kaskoforsikringskontrakten er uklar. Kontraktsbestemmelsens ordlyd i kasko- og

fraktinteressekontrakten er i utgangspunktet likelydende, men avsluttes altså med at sikrede gis fortsatt dekning «at nil additional premium» – uten noen «if and as applicable»-begrensning. Dette kan tyde på at begrensningen viser til tilleggspremien, og ikke til hele held covered-klausulen. Det er imidlertid fortsatt uklart om ordlyden skal forstås slik at tilleggspremie som sådan kun skal betales dersom og på den måte det er hensiktsmessig, eller om dette gjelder skalaen for beregningen. Reguleringen i kasko- og fraktinteresseforsikringen viser at assurandøren kan være villig til å åpne for fortsatt dekning uten noe krav om tilleggspremie, og det er kanskje nærliggende at det åpnes for en tilsvarende mulighet under kaskoforsikringen. En eventuell skadeutbetaling under kasko- og fraktinteresseforsikringen vil imidlertid pga begrensningen i NSPI § 14-4 utgjøre et mye mindre beløp enn hva som er tilfellet under kaskoforsikringen.²²⁰ Det er et viktig moment i forsikring at premien skal reflektere og ha sammenheng med den konkrete risiko. Områdene som er unntatt fra alminnelig ferdsel er områder med stor isfare eller vanskelige værforhold, og risikoen for skade er betydelig større her enn ved ferdsel i de alminnelige områdene. Dersom det ikke betales tilleggspremie, vil ikke premien lenger reflektere assurandørens risiko, og balansen i avtalen vil forrykkes. Betaling av tilleggspremie er også et sentralt vilkår som gjennomgående oppstilles under held covered-klausuler.²²¹ På denne måten er det svært lite sannsynlig at assurandøren ville åpne for at det i visse situasjoner ikke skal betales tilleggspremie. Det er derfor naturlig å legge til grunn at betaling av tilleggspremie er et absolutt vilkår under kaskoforsikringskontrakten, og at det er skalaen for beregning som kun skal anvendes dersom og på den måte det er hensiktsmessig.

Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående drøftelse kan det etter min mening legges til grunn at held covered-alternativet skal få anvendelse uten at det skal foretas noen nærmere vurdering av hvorvidt alternativet er «applicable».

Det neste spørsmålet det må tas stilling til er hvorvidt henvisningen innebærer at partene har inngått *en bindende avtale om held covered* i kontraktene.

²²⁰ Som nevnt ovenfor i **punkt 5.2** kan ikke forsikringssummen under en kasko- og fraktinteresseforsikring overskride 25 % av kaskotaksten.

²²¹ Rose side 251: «[...] the extension of the underwriters' liability is normally, if not invariably, expressed to be subject to one or more conditions: generally, agreement of an extra premium for the extended cover». (Mine understrekninger.)

17.2.3 Bindende avtale om «held covered» i kontraktene?

Kontraktsbestemmelsens henvisning til et begrep uten et klart innhold og den manglende angivelse av de nærmere vilkår for den fortsatte dekning, medfører at det oppstår et spørsmål om henvisningen til «held covered» gir grunnlag for å anse partene for å ha inngått en bindende avtale om den fortsatte dekning.

Det er her to alternativer:

1. Henvisningen innebærer at det rent faktisk er inngått bindende avtale om held covered.
2. Henvisningen er kun en avtale om en forpliktelse til å inngå en avtale om held covered når dette blir aktuelt/ved behov

Konsekvensene av de to tolkningsalternativene kan illustreres med følgende eksempel:

Dersom det legges til grunn at det er inngått bindende avtale om fortsatt dekning, kan sikrede være trygg på at forsikringsdekningen vil opprettholdes uavhengig av hvilke farvann de forsikrede skip trafikkerer, så lenge han sørger for å oppfylle vilkårene for «held covered». I engelsk rett er det slått fast at sikrede må melde fra «within a reasonable time after the facts have come to the knowledge of the assured» (mine understrekninger).²²² Oppstår det et havari umiddelbart etter at et av de forsikrede skip forlater det tillatte fartsområdet og sikrede får kunnskap om overtredelsen i det øyeblikket ulykken inntreffer, vil han på denne måten i utgangspunktet være «held covered».

Legges det derimot til grunn at henvisningen kun innebærer en forpliktelse til å inngå en slik avtale, vil ikke sikrede være dekket før bindende avtale om fortsatt dekning er inngått. Dersom et forsikret skip forlater det tillatte fartsområdet, vil det således være uten forsikringsdekning uavhengig av sikredes kunnskap om overtredelsen.

Vi ser at spørsmålet om det er inngått bindende avtale om held covered er av stor betydning for forsikringsdekningen, og jeg vil i det følgende vurdere hvorvidt det er grunnlag for å anse henvisningen som en slik avtale.

Tilstrekkelig dispositiv karakter?

For at et utsagn skal anses som en rettslig forpliktelse må det være av *dispositiv karakter*.²²³ Det er her viktig å presisere at både en eventuell avtale om held covered og

²²² [1917] Hood v West End Motor Car Packing Co

²²³ Det skal her påpekes at det foregår en diskusjon mellom ulike teoretikere når det gjelder bruken av begrepet «dispositivt utsagn». Begrepet er tradisjonelt benyttet av Arnholm (blant annet i Privatrett I.

en avtale om en forpliktelse til å inngå en slik avtale, må være dispositive for å være forpliktende for assurandøren. I dette punktet vil jeg imidlertid fokusere på spørsmålet om det er inngått bindende avtale om held covered.

I vurderingen av om henvisningen er tilstrekkelig dispositiv til å kunne legges til grunn som en bindende avtale om held covered, er det avgjørende hva sikrede «med rimelighet» kunne legges i henvisningen. Det har ikke betydning hva assurandøren har ment å legge i dette.²²⁴ Den vage henvisningen «or held covered» og uklarheten med hensyn til de nærmere vilkår for dekningen gjør det nærliggende å anta at sikrede ikke kunne ha noen særlig forventning om å være held covered på bakgrunn av henvisningen alene.

Et vesentlig moment i denne forbindelse er at et så sentralt forhold som prisen for den fortsatte dekning ikke er fastsatt.²²⁵ Det er kun gitt en løs antydning om «additional premium to be agreed». I tillegg er det, som jeg vil komme nærmere tilbake til nedenfor i punkt 17.4.5, stor usikkerhet forbundet med den nærmere fastsettelse av denne tilleggspremien. De nærmere vilkår for dekningen er heller ikke klart definert. Henvisningen fremstår på denne måten som et *ufullstendig utsagn*.²²⁶

Et annet poeng er at en avtale om held covered vil kunne ha store rettsvirkninger for assurandøren ved at han da vil måtte bære den økte risikoen som er forbundet med ferdsel utenfor de tillatte fartsområder. Som påpekt i punkt 16.3.3 stilles det særlige krav til en klar hjemmel i tilfeller der et avtalevilkår innebærer særlige rettsvirkninger for en av partene i kontraktsforholdet. Dette vil kunne være et tilleggsmoment for at henvisningen ikke er av tilstrekkelig dispositiv karakter til å kunne legges til grunn som en bindende avtale om held covered. I tillegg kan uklarheten med hensyn til det nærmere innhold i begrepet «held covered» medføre at man ikke anser utsagnet som klart nok til å være en dispositiv forpliktelse til fortsatt dekning, men kun som en avtale om at partene er åpne for dette. Hov uttaler at «[j]o mer ubestemt et utsagn er, jo sterkere trekker det i retning av at det ikke er ment som noen endelig disposisjon, men bare som forhandlinger.»²²⁷

Almindelig privatrett, Oslo 1964 side 224) og også senere av Hov (Hov side 60 flg.). Woxholth tar imidlertid avstand fra å benytte begrepet, blant annet under henvisning til at begrepet er utviklet i lys av tidligere tiders avtaleinngåelse hvor avtaler i stor grad ble inngått gjennom utveksling av partsutsagn. Han påpeker at dagens avtaleinngåelse i stor grad foregår utenfor avtalelovens system og derfor krever et begrepsapparat som reflekterer dette (Woxholth side 125 flg.). I denne avhandling er det ikke hensiktsmessig med en nærmere vurdering av dette spørsmålet, og jeg velger i det følgende å benytte den tradisjonelle terminologien.

²²⁴ Se Hov side 60 flg.

²²⁵ Det er i rettspraksis lagt til grunn at pris er et «fundamentalt poeng ved avtaleinngåelse» og når denne ikke er avtalt vil det «være en meget sterk formodning for at endelig avtale ikke [er] sluttet.» Sitat fra Hov side 70 som viser til forskjellig rettspraksis, særlig Rt. 1992 s. 1110.

²²⁶ Om denne terminologien, se Hov side 70

²²⁷ Op. cit., side 69

Konklusjon

Etter min vurdering må det her konkluderes med at kontraktsbestemmelsens henvisning til held covered ikke innebærer at partene har inngått bindende avtale om fortsatt dekning. Partene har kun avtalt at de er forpliktet til å inngå en slik avtale når (dersom) det blir aktuelt.

Det er nå nødvendig å vurdere *karakteren* av denne forpliktelsen.

17.3 Forpliktelsens karakter

På bakgrunn av drøftelsene i foregående punkt kan vi legge til grunn at kontraktsbestemmelsens «or held covered» kan karakteriseres som en avtale om at partene har forpliktet seg til å inngå en avtale om held covered ved behov. Et sentralt spørsmål i den forbindelse vil være hva som nærmere ligger en slik forpliktelse, herunder i hvilken grad assurandøren kan sies å være *rettslig forpliktet* til å inngå en avtale om held covered dersom sikrede ønsker dette. Dette er et svært uklart spørsmål som vil kreve inngående drøftelser, og det vil sprengte rammene for denne avhandlingen å underlegge dette en omfattende behandling. Jeg vil derfor kun peke på noen sentrale utgangspunkter, og da særlig se på hvilken «merkelapp» som kan settes på henvisningen.

Opsjon?

Etter min mening kan det være nærliggende å anse henvisningen som en slags «opsjon» om held covered. Hov karakteriserer en opsjon som en avtale «som går ut på at en part skal være bundet, mens den annen part skal stå fritt»²²⁸, mens Woxholth er noe mindre kategorisk og legger til grunn at «[e]n opsjon gir en part en mer eller mindre bestemt rett til å kreve at en annen skal inngå bindende avtale(r) i fremtiden»²²⁹. Henvisningen vil på denne måten innebære en mer eller mindre klar «rett» for sikrede til å kreve en avtale om held covered og en tilsvarende (u)klar forpliktelse for assurandøren. Dersom dette legges til grunn, må det tas stilling til hvorvidt henvisningen er av tilstrekkelig dispositiv karakter til å anses som en rettslig forpliktelse for assurandøren. Ovenfor påpekte jeg at den vage henvisningen og uklarheten med hensyn til de nærmere vilkår for dekningen gjorde det vanskelig å legge til grunn at assurandøren er rettslig forpliktet til å la dekningen vedvare. Denne betenkeligheten vil imidlertid ikke gjøre seg like sterkt gjeldende dersom det legges til grunn at avtalen kun er en forpliktelse til å inngå en avtale. Videre vil ikke en slik forpliktelse innebære rettsvirkninger av betydning ettersom

²²⁸ Hov side 108

²²⁹ Woxholth side 48 og side 170 flg.

det da ikke vil oppstå noen konkrete forpliktelser før partene har blitt enige om de nærmere vilkår. Det skal dermed mindre til før en uttalelse knyttet til en slik forpliktelse vil være tilstrekkelig dispositiv til å kunne legges til grunn som en rettslig forpliktende avtale for assurandøren.

Intensjonsavtale?

Et annet alternativ er å oppfatte henvisningen som en slags «intensjonsavtale» om held covered. En intensjonsavtale vil «vanligvis gi uttrykk for at partene har *til hensikt* senere å inngå en avtale på et bestemt område» (min kursivering), men skaper ingen rettslige rettigheter og plikter.²³⁰ Dersom man kommer frem til at henvisningen ikke er tilstrekkelig dispositiv til å anses som en opsjon, kan det dermed være nærliggende å legge til grunn at det kun er snakk om en *intensjon* om en avtale om held covered. Henvisningen kan dermed anses som «et forberedende og foreløpig dokument, som senere skal avløses av et forpliktende avtaleforhold.»²³¹

Jeg vil nå se nærmere på hva en eventuell avtale om held covered vil innebære.

17.4 Avtale om held covered i kontraktene

17.4.1 Innledning

Selv om kontraktsbestemmelsens henvisning til held covered etter alt å dømme ikke kan oppfattes som en bindende avtale om held covered, vil den likevel ha betydning for forståelsen av de andre henvisningene i kontraktsbestemmelsen om fartsområdet. For det første har henvisningen i seg selv betydning ettersom partene på denne måten signaliserer at det under kontraktene kan oppstå et behov for at sikrede er held covered. Videre er det, som påpekt ovenfor, nærliggende å legge til grunn at henvisningen kan oppfattes som at assurandøren langt på vei har forpliktet seg til å inngå en slik avtale dersom sikrede skulle ønske det. Etter min mening er det således nødvendig å ha forståelse av det nærmere innholdet i en eventuell bindende avtale om held covered. I punkt 17.4.3 vil jeg derfor gi en kort oversikt over hva en slik avtale om held covered innebærer av forpliktelser og rettsvirkninger, og ikke minst se på i hvilke situasjoner dette vil være aktuelt. Følgende drøftelser foregår således under den forutsetning at partene har inngått en bindende avtale om held covered.

²³⁰ Se Hov side 76-78

²³¹ Woxholth side 159

Som påpekt i kapittel 13 er ikke «held covered» noe etablert begrep i norsk sjøforsikringsrett. Det er derfor naturlig å falle ned på en løsning i tråd med engelsk rett hvor begrepet er klart definert og har en lang tradisjon. Selv om forsikringskontraktene er underlagt norsk lov og jurisdiksjon, vil det etter min mening ikke være noen betenkeligheter med å legge til grunn den engelske løsningen i en slik situasjon. Jeg viser i den forbindelse til punkt 8.3. Før jeg vurderer det nærmere innholdet i kontraktsbestemmelsens henvisning, er det hensiktsmessig med noen oppsummerende ord om begrepets grunnleggende innhold i engelsk rett.

17.4.2 «Held covered» i engelsk rett – en oppsummering

Ut fra redegjørelsen i kapittel 13 kan vi slå fast at en henvisning til «held covered» innebærer at sikrede gis *fortsatt forsikringsdekning*.

På bakgrunn av engelsk rettspraksis og teori²³² kan det oppstilles følgende grunnvilkår som gjelder på generelt grunnlag for den fortsatte dekning:

1. Sikrede pålegges en *varslingsplikt*.
2. Sikrede må betale en *tilleggspremie* som reflekterer den nye risikoen.
3. Sikrede må akseptere eventuelle *tilleggsvilkår* som assurandøren stiller.

Disse generelle utgangspunktene vil imidlertid ikke være tilstrekkelig for å fastslå nøyaktig hva sikrede må gjøre for å opprettholde dekningen. Det er en rekke ubesvarte spørsmål knyttet til det nærmere innholdet i disse vilkårene, for eksempel det nøyaktige tidspunktet for varselet, varselets nærmere innhold, størrelsen på tilleggspremien etc. Dette er spørsmål som vil måtte avgjøres konkret hensett til kontraktene.

17.4.3 Subsumsjonen

Situasjonen: «fortsatt dekning»

Inngår partene avtale om «held covered» innebærer dette at forsikringsdekningen opprettholdes ved et eventuelt brudd på reglene om fartsområdet. En slik avtale er med andre ord aktuell i situasjoner der dekningen under forsikringen ellers ville *opphøre* som følge av at det forsikrede skip overskrider grensene for fartsområdet som følger av kontraktene. På bakgrunn av de ovenstående drøftelser kan vi slå fast at dette vil være situasjonen dersom skipene overskrider grensene for det kontraktene benevner «permitted

²³² Se i denne sammenheng rettspraksis og teori henvist til i redegjørelsen ovenfor i [punkt 13.2](#)

area» (både etter **forutsetning 1 og 2**) og i tillegg (etter **forutsetning 1**) dersom skipene går inn i et område som er «warranted no/not».

Vilkårene

Ettersom henvisningen til «held covered», jfr. punkt 17.2.3 ikke anses som en forpliktende avtale om fortsatt dekning, vil partene måtte bli enige om de konkrete vilkårene i forbindelse med en eventuell avtaleinngåelse. Det kan likevel være hensiktsmessig å påpeke noen utgangspunkter. Som nevnt i punkt 17.2.2 er det også nærliggende å anta at det gjennomgående vil kreves betaling av *tilleggspremie*. Hvordan tilleggspremien nærmere skal beregnes, kommer jeg tilbake til nedenfor i punkt 17.4.5.

De konkrete virkningene av en «held covered»-dekning avhenger av den nærmere tolkningen av kontraktsbestemmelsens henvisninger til NSPI § 3-15 og Institute Warranties. Som påpekt i punkt 16.4 er det her to alternativer avhengig av hvorvidt forutsetning 1 eller forutsetning 2 legges til grunn. Jeg vil derfor drøfte dette spørsmålet separat på bakgrunn av de to ulike forutsetninger. I tillegg vil jeg også gi en kort vurdering av det jeg i punkt 16.1 fremhevet som et mulig tredje tolkningsalternativ, nemlig at kontraktsbestemmelsen anses som en uttømmende regulering av fartsområdet og at eventuelle betingelser for dekning må følge av held covered-henvisningen alene.

Tolkningsalternativet etter forutsetning 2: Fartsområdet skal utelukkende reguleres ved hjelp av Planens regler, og henvisningen til Institute Warranties er kun ment som en ren grenseutvidelse.

Innholdet i «held covered»

Held covered-henvisningen kan da tolkes som en presisering eller særregulering av planens regler om fartsområdet. Etter Planens regler om fartsområdet er sikrede kun uten dekning i én situasjon: Mens skipet er i de ekskluderte områder.²³³

Held covered-henvisningen vil da medføre at forsikringen ikke trer ut av kraft dersom skipene kommer inn i et ekskludert fartsområde. Ettersom Planens regler er utgangspunktet, er det naturlig å fastlegge det nærmere innholdet i de ulike vilkårene på bakgrunn av Planens regler. Det nærmeste vi kommer en held covered-situasjon i Planen,

²³³ Som det fremgår av redegjørelsen ovenfor i **punkt 11.2** er det strengt tatt ikke snakk om bortfall av forsikringen ved ferdse i de ekskluderte fartsområder, kun suspensjon. Her er imidlertid det sentrale at sikrede er uten forsikringsdekning. Det faktum at utgangspunktet og de etterfølgende virkninger er annerledes i de to situasjonene vil derfor ikke ha særlig betydning i denne sammenhengen.

er reglene knyttet til ferdsel i det betingede fartsområdet. Det er derfor hensiktsmessig å oppstille de nærmere vilkår i samsvar med de betingelser som oppstilles her.

Vilkårene

Meldeplikt *før skipet seiler ut av det tillatte farvann*. I tillegg må sikrede betale tilleggspremie og oppfylle eventuelle tilleggsvilkår assurandøren måtte sette.

Konsekvenser dersom vilkårene ikke oppfylles

Fortsatt dekning, men ulike sanksjoner:

Manglende oppfyllelse av meldeplikten: Fradrag i erstatningsbeløpet dersom det oppstår en skade mens skipene er utenfor det tillatte fartsområdet.

Manglende betaling av tilleggspremie og/eller oppfyllelse av tilleggsvilkår: *Suspensjon* av dekningen til skipet igjen er tilbake i det tillatte fartsområdet.

Tolkningsalternativet etter forutsetning 1: Reguleringen av fartsområdet tar utgangspunkt i Planens regler, men reglene i Institute Warranties vil gjelde for den endrede grensen for «permitted area» Sikrede har dermed påtatt seg en warranty-forpliktelse til ikke å overskride grensen for dette fartsområdet.

Innholdet i «held covered»

Ettersom dette fartsområdet reguleres av Institute Warranties, må også det nærmere innholdet i «held covered» baseres på reguleringen her. Institute Warranties inneholder imidlertid ingen bestemmelser som omhandler held covered. Det er da naturlig å se hen til det nærmere innholdet i «held covered» i ITCH 1983, ettersom Institute Warranties normalt inngås i sammenheng med dette regelverket.

Vilkår

Sikrede må gi beskjed umiddelbart etter at han ble kjent med bruddet.²³⁴ I tillegg må sikrede og assurandøren bli enige om tilleggspremie og eventuelle tilleggsvilkår.

Konsekvenser dersom vilkårene ikke oppfylles

Warranty-forpliktelse. Forsikringsavtalen faller bort i sin helhet fra tidspunktet for bruddet med endelig virkning (til ny avtale inngås).

²³⁴ ITCH 1983 clause 3: «[...] provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices»

Det tredje alternativet: Som påpekt i punkt 16.1 er det også mulig å tolke kontraktsbestemmelsens henvisninger til NSPI og Institute Warranties for kun å gjelde de geografiske grensene, og legge til grunn at kontraktsbestemmelsen er ment som en uttømmende regulering slik at Planens regler heller ikke får anvendelse gjennom kontraktens innledende henvisning til NSPI. Etter en slik tolkning legges det med andre ord til grunn at partene med den særskilte reguleringen i kontraktene har avtalt seg ut av Planens regler knyttet til fartsområdet.

Innholdet i «held covered»

Kontraktsbestemmelsen om fartsområdet vil på denne måten være en egen, selvstendig bestemmelse som erstatter reglene i Planen. Henvisningene i de to første hoveddelene i kontraktsbestemmelsen gir kun anvisning på de geografiske grenser, og held covered-henvisningen vil dermed gi de nærmere materielle reglene om konsekvensene ved brudd på de geografiske grensene. En slik løsning kan også funderes på kontraktsbestemmelsens oppbygging, hvor «held covered»-alternativet fremstår som en selvstendig enhet: Reguleringen av fartsområdet er underlagt «Trading Limits as per the Plan [...], or Institute Warranties [...] – or held covered».

Vilkårene

Ettersom det her legges til grunn at kontraktsbestemmelsen er en uttømmende regulering av fartsområdet, vil det ikke være anledning til å utfylle ved hjelp av andre kilder. Det nærmere innholdet i vilkårene for held covered må derfor utelukkende baseres på kontraktsbestemmelsens ordlyd. Bestemmelsen oppstiller kun et krav om tilleggspremie, og dette vil være det eneste vilkåret for den fortsatte dekning. Når det gjelder den nærmere fastsettelsen av tilleggspremien, vil jeg som sagt komme tilbake til dette i punkt 17.4.5.

Konsekvenser dersom vilkårene ikke oppfylles:

Dersom plikten til å betale tilleggspremie ikke oppfylles, vil sikrede være uten forsikringsdekning fra det øyeblikket han gir beskjed om at han ikke vil betale. Sikrede vil på denne måten ikke kunne miste dekningen uten å være klar over dette.

17.4.4 De geografiske grensene for held covered

Det er hensiktsmessig med noen få ord om hvorvidt det vil gjelde noen geografiske grenser for den fortsatte dekningen. Tilleggspremien og eventuelle tilleggsvilkår vil i praksis være en begrensende faktor og således sette en grense for den fortsatte dekning, men dette er strengt tatt ingen fastsatt grense for hvor skipene kan ferdes. Selve bestemmelsen sier heller ikke noe om hvor langt held covered-dekningen gjelder.

Fartsområdet er på denne måten formelt sett ikke underlagt noen absolutte geografiske grenser. Det er derfor på sin plass med noen få ord om hvorvidt andre regler i NSPI eller i kontraktene kan sette en slik absolutt grense.

I realiteten vil det være den **subjektive begrensning av farefeltet** som vil sette en slik skranke. Eksempler på dette er:

- Reglene om **sjødyktighet**
Sjødyktighetsbegrepet er relativt. Et skip kan for eksempel være sjødyktig for fart i kystfarvann, men ikke for transatlantiske reiser. Et alminnelig skip vil ikke være sjødyktig for ferdsel i svært isrike farvann.
- Reglene **om forsettlig eller grovt uaktsom fremkallelse** av havariet
Dersom skipet ferdes i farvann der risikoen for skade er svært stor, vil man kunne anse dette som at skaden er forsettlig fremkalt. Det skal imidlertid mye til for å kunne legge dette til grunn.
- Regulering av fartsområdet ved hjelp av bestemmelser med karakter av **sikkerhetsforskrifter**.

Jeg vil nå se nærmere på hvordan tilleggspremien skal beregnes.

17.4.5 Beregning av tilleggspremien

Når det gjelder det innbyrdes forholdet mellom de ulike elementene i setningen om tilleggspremie, viser jeg til den innledende drøftelsen ovenfor i punkt 17.2.2. Som påpekt der, og også i punkt 17.4.3, er det naturlig å legge til grunn at betaling av tilleggspremie er et absolutt vilkår i tilknytning til en avtale om held covered. Jeg vil derfor si noen ord om den nærmere beregningen av tilleggspremien under kaskoforsikringen, herunder henvisningen til «scale».²³⁵

Reglene om fartsområdet i NSPI inneholder ingen nærmere angivelser for beregningen av den tilleggspremie som skal betales ved ferdsel i de betingede områder. Heller ikke ITCH 1983 oppstiller noe grunnlag for kalkuleringen av en eventuell tilleggspremie ved «held covered»-dekning etter clause 3. I engelsk teori legges det til grunn at assurandøren teknisk sett kan kreve hvilken som helst rimelig tilleggspremie, og også foreta de vilkårsendringer, han anser som passende.

²³⁵ Som påpekt i **punkt 10.1**, åpner kasko- og fraktinteressesforsikringene for «held covered, at nil additional premium» (mine understrekninger).

«50 % of scale»

I kontrakten legges det til grunn at partene skal bli enige om det nærmere beløpet, men det er satt en øvre grense på «50 % of scale». Det følger ikke noen nærmere redegjørelse for hva som nærmere ligger i «scale».

Umiddelbart kan man tenke seg at partene her refererer til den forsikringspremien sikrede i utgangspunktet betaler, men det er da vanlig å benytte ordet «premium».²³⁶ Det er heller ikke hensiktsmessig å operere med en øvre grense på 50 % av forsikringspremien, ettersom dette vil være snakk om enorme beløp²³⁷ som vanskelig vil reflektere den eventuelle økte risiko som følge av ferdsel utenfor de ordinære fartsområder.

En direkte oversettelse av «scale» er «skala», eller med andre ord: «en målestokk eller gradering som skal legges til grunn for beregninger».²³⁸ Bestemmelsen gir imidlertid ikke noe grunnlag for å avgjøre hvilken målestokk det her refereres til.

I London-markedet er det utarbeidet en standard-skala som assurandørene baserer tilleggspremiene på, og denne omtales med betegnelsen «scale». Det er derfor en mulighet at partene her har ment å henvise til denne.²³⁹

Et annet alternativ er å legge til grunn de satsene som kommer til uttrykk i CEFOR kaskovilkår.²⁴⁰ En slik løsning kan være naturlig ettersom reglene om fartsområdet i Planen, som nevnt i punkt 11.1, tar utgangspunkt i det som var gjeldende rett etter CEFOR-vilkårene.²⁴¹ Etter min mening er dette likevel noe problematisk fordi disse CEFOR-vilkårene benytter begrepet «rates», ikke «scale». I tillegg tar ikke selve beregningen utgangspunkt i en skala, men vurderes ut fra en nærmere angitt prosentandel av kaskotaksten.

²³⁶ Se f. eks. kapittel 6 i den engelske versjonen av NSPI

²³⁷ I følge direktør i CEFOR, Tore Forsmo, var gjennomsnittlig årlig forsikringspremie USD 80.000 per skip i 2004 (presentasjon på CEFORs Generalforsamling i 2005), altså ca. kr. 536.000,- med dagens (august 2005) dollarkurs. Den øvre grensen ville således være på omtrent kr. 260.000,-.

²³⁸ Skala: «målestokk, gradering som legges til grunn for beregninger». (Kilde: Riksmålsordboken.)

²³⁹ Det er ikke hensiktsmessig med noen detaljert redegjørelse om beløp etc. fordi reglene er i stadig endring. Det kan imidlertid påpekes at hovedskalaen gjelder for skip som er opp til 15 år gamle. For eldre skip er det en egen skala. For nærmere om denne skalaen, se Brown side 449 og Rose side 251 og 252 (hvor også spørsmålet om hva skal skje dersom partene ikke blir enige om ny forsikring drøftes nærmere).

²⁴⁰ For nærmere om CEFOR kaskovilkår viser jeg til [note 140](#) ovenfor

²⁴¹ NSPI Motiver side 84 hvor det påpekes at det var «enighet under planrevisjonen om at [CEFOR og PFV-]vilkårene burde inkorporeres i Planen.»

Konklusjon

Etter min mening gir ikke kontraktsbestemmelsens ordlyd grunnlag for noen klar konklusjon om hvordan den nærmere beregningen av tilleggspremien skal gjennomføres. Dette vil være noe partene må bli enige om i forbindelse med en eventuell avtale om held covered. Det er imidlertid naturlig at London-markedets standardskala er et utgangspunkt ettersom kontraktsbestemmelsen benytter betegnelsen «scale». I tillegg er dette naturlig med tanke på held covered-begrepets engelske opprinnelse.

17.5 Konklusjon

På bakgrunn av ovenstående drøftelser kan vi oppsummere følgende:

Partene har ikke inngått en bindende avtale om «held covered», kun en eller annen form for forpliktelse om å inngå en slik avtale i fremtiden.

Dersom det inngås en slik avtale, er det nødvendig å ta stilling til det nærmere innholdet i denne. Ut fra drøftelsene i punkt 17.4.3 ser vi at det er mulig å komme frem til noenlunde hensiktsmessige tolkninger av henvisningen til «held covered», uansett hvilken av de to forutsetninger som legges til grunn. Etter min mening er det likevel klart at henvisningen til held covered i større grad gir mening ved en tolkning etter **forutsetning 1**.

Dersom man legger til grunn at Planens materielle regler skal gjelde for hele fartsområdet (**forutsetning 2**), blir det nærmere innholdet i «held covered» noe konstruert og «søkt». Denne løsningen fremstår derfor som den minst hensiktsmessige og naturlige.

Når det gjelder det jeg ovenfor i punkt 17.4.3 har kalt «**det tredje alternativet**», hvor henvisningene til Planen og Institute Warranties anses for kun å gjelde de geografiske grensene, gir dette et nærmere innhold i «held covered» som det i utgangspunktet vil være uproblematisk å legge til grunn. Et problem er imidlertid at man for å komme frem til denne løsningen må anse kontraktsbestemmelsen som en fullt ut selvstendig regulering av fartsområdet. Det nærmere innholdet i «held covered» vil da utelukkende baseres på kontraktens ordlyd, noe som vil innebære at det kun stilles krav om betaling av tilleggspremie for at dekningen skal opprettholdes. Dette kan umiddelbart virke noe rart – og også risikofylt for assurandøren – ettersom det i mange situasjoner vil være viktig at han har mulighet til å fastsette vilkår for den fortsatte dekningen. I tillegg får en slik løsning den konsekvens at sikrede i realiteten vil være dekket frem til man blir «enige om at man ikke blir enige om tilleggspremien».

Henvisningen til «held covered» vil etter min mening gi best mening dersom det legges til grunn at grensene etter Institute Warranties skal anvendes etter sitt fulle innhold for det

endrede fartsområdet (forutsetning 1), slik at sikrede har påtatt seg en warranty-forpliktelse til å overholde de endrede grensene. Dersom sikrede i utgangspunktet har påtatt seg en warranty-forpliktelse, men denne er «held covered», vil balansen mellom sikredes behov for fortsatt dekning og assurandørens behov for å kunne kreve tilleggspremie og tilleggsvilkår som reflekterer den økte risikoen, være ivaretatt. Ettersom denne forpliktelsen da vil bygge på et standardklausulsett fra det engelske markedet, vil det være enda mer nærliggende å basere beregningen av tilleggspremien på skalaen i London-markedet. Jeg viser i den forbindelse til drøftelsen av tilleggspremien i punkt 17.4.5. Kontraktsbestemmelsens henvisning til «scale» vil således også tale for en slik løsning. På denne måten vil den nærmere beregningen av tilleggspremien baseres på langvarig praksis i det viktigste markedet for sjøforsikring i verden, og det har formodningen for seg at denne vil være rimelig. De nærmere vilkårene for «held covered»-dekningen vil videre, som påpekt i punkt 17.4.3, ta utgangspunkt i reglene i ITCH 1983. Man vil på denne måten basere seg på regler med et fast innhold, og som er etablert gjennom langvarig praksis. Dermed slipper man å basere seg på mer eller mindre løst funderte antagelser med hensyn til det nærmere innholdet i vilkårene. Ved behov for ytterligere utfylling vil det i tillegg være naturlig å se hen til praksis i London-markedet ellers. Det vil da være enklere å komme frem til balanserte og velfunderte vilkår, ettersom dette er et marked hvor det er lang tradisjon for anvendelse av slike «held covered»-klausuler. Dersom sikrede ikke aksepterer det som, altså formodentlig, er en «rimelig» tilleggspremie og balanserte vilkår, vil alternativet være bortfall av forsikringsavtalen i sin helhet fra det tidspunktet skipet gikk ut av det tillatte farvannet. Assurandøren vil på denne måten ha et effektivt «ris bak speilet».

Del IV

Avslutning

18 Konklusjon

Etter en omfattende behandling av de ulike elementene i kontraktsbestemmelsene som regulerer fartsområdet er det nå på tide å samle trådene. På bakgrunn av de ovenstående drøftelser vil jeg nå forsøke å fastslå en konklusjon på det jeg i punkt 14.3 presenterte som **hovedspørsmålet** ved tolkningen: *Den nærmere regulering av fartsområdet etter kontraktene.*

Det pekte seg i den forbindelse ut tre hovedspørsmål:

1. Den geografiske inndeling av fartsområdet
2. Sanksjonssystemet
3. Betydningen av «held covered»-henvisningen

Den geografiske inndeling av fartsområdet

De forsikrede skip er i utgangspunktet underlagt det fartsområdet som følger av NSPI. I de områder som etter Planen er definert som betingede, må sikrede se hen til Institute Warranties og vurdere om grensene etter Institute Warranties er videre. Dersom grensene etter Institute Warranties er videre, vil Institute Warranties få anvendelse for dette området.

Når det gjelder spørsmålet om på *hvilken måte* Institute Warranties vil få anvendelse, peker det seg ut to alternativer:

Alternativ 1: Grensene etter Institute Warranties vil gjelde fullt ut. De aktuelle betingede farvann (der IW er videre) vil således defineres i samsvar med IW. Farvannene vil være tillatte frem til det området som etter Institute Warranties er definert som «warranted no/not». De farvann som etter Institute Warranties er definert som «warranted no/not», vil være «warranted no/not» for de skip som er forsikret under kontraktene.

Med andre ord: Det skjer til en viss grad en *utvidelse av de tillatte fartsområdene* ved hjelp av Institute Warranties, men det skjer i tillegg en *innskrenkelse* ved at enkelte områder som etter Planen er definert som betingede blir «warranted no/not».

Alternativ 2. Kun grensene for de tillatte fartsområdene etter Institute Warranties skal få anvendelse. De aktuelle betingede områder (der IW er videre) vil således endres til tillatte

områder frem til det området som etter Institute Warranties er definert som «warranted no/not». Området som etter Institute Warranties er definert som «warranted no/not» vil under kontraktene defineres i samsvar med Planen, og vil således være enten betinget eller ekskludert.

Med andre ord: Det skjer en *utvidelse av de tillatte fartsområdene* ved hjelp av Institute Warranties.

Sanksjonssystemet

Tolkningsalternativ 1: Fartsområdet vil i utgangspunktet reguleres i samsvar med de plikter og sanksjoner som følger av NSPI § 3-15. Sikrede har i tillegg påtatt seg en warranty-forpliktelse til ikke å overskride de grensene som følger av Institute Warranties.

Tolkningsalternativ 2: Hele fartsområdet reguleres i samsvar med de plikter og sanksjoner som følger av NSPI § 3-15. Henvisningen til Institute Warranties er således kun en grenseangivelse.

«[H]eld covered»

For at sikrede skal være «held covered», er det nærliggende å anta at kontraktspartene må inngå en særskilt avtale om dette. Kontraktenes henvisning til «held covered» innebærer imidlertid at assurandøren til en viss grad (uklart i hvor stor grad) vil være forpliktet til å inngå en slik avtale dersom sikrede ber om dette.

En avtale om «held covered» innebærer at dekningen under forsikringen opprettholdes i situasjoner hvor sikrede ellers ville være uten dekning.

19 Avsluttende bemerkninger

Ordlyden i kontraktsbestemmelsene må kunne karakteriseres som svært uklar. Som vi har sett er det en rekke problemer knyttet til den nærmere tolkningen av kontraktens regulering av fartsområdet. Det som i særlig grad volder problemer er sammenblandingen av elementer fra norsk og engelsk sjøforsikringsrett. Ved å henvise til flere ulike regelsett, og ved ukritisk å anvende begreper uten noe klart innhold i norsk rett, har kontraktspartene bidratt til å skape betydelig forvirring med hensyn til både det geografiske dekningsområdet og de nærmere vilkår for denne dekningen.

De ovenstående tolkninger og drøftelser er svært usikre, og de ulike konklusjonene er på ingen måte definitive. Etter min vurdering kan det kun trekkes én konklusjon, og det er at det rett og slett *ikke er mulig å trekke noen klar og endelig konklusjon med hensyn til den nærmere regulering av fartsområdet under kontraktene*. Jeg vil imidlertid presisere at dette er basert på en svært teoretisk tilnærming til kontraktsbestemmelsene. I praksis vil det kunne være mulig å komme frem til et tydeligere resultat.

Det er uansett et poeng i seg selv å vise hvilke problemer en kobling mellom ulike regelsett og en ukritisk bruk av rettslige begreper kan føre til, særlig når det kombineres med en svært uklar ordlyd, konstruert som en eneste lang periode.²⁴² Kunnskap om problemene vil forhåpentligvis bidra til en bevisstgjøring. Med de store verdiene som står på spill løper partene en stor risiko ved å regulere sentrale spørsmål, og som er av avgjørende betydning for den nærmere dekningen under forsikringene, på en slik tvetydig og uklar måte. Det er derfor et sterkt behov for en klargjøring, og et mer bevisst forhold til anvendelsen av regler og begreper i kontraktene.

²⁴² Det er en grunn til at Bryde Andersen påpeker at «[s]om en systematisk hovedregel bør en setning kun inneholde én rettsregel.» (Bryde Andersen side 163.)

Forkortelser, litteraturliste m.v.

Forkortelser

| | |
|---------------|---|
| AIHC | American Institute Hull Clauses (02/06/77) |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| CEFOR | Sjøassurandørernes Centralforening (Engelsk: The Central Union of Marine Underwriters Norway) |
| CMI | Comité Maritime International |
| FAL 1930 | Forsikringsavtaleloven av 1930 |
| FAL (1989) | Forsikringsavtaleloven av 1989 |
| FSN | Forsikringsskadenemnda |
| IHC 2003 | International Hull Clauses (01/11/03) |
| ILU | Institute of London Underwriters |
| IW | Institute Warranties (CL. 26 1/7/76) |
| ITCH 1983 | Institute Time Clauses – Hull (01/10/83) |
| ITCH 1995 | Institute Time Clauses – Hull (01/11/95) |
| MIA | Den engelske Marine Insurance Act |
| MIA Australia | Den Australske Marine Insurance Act |
| MIA Canada | Den Canadiske Marine Insurance Act |
| ND | Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende |
| NL | Kong Christian Den Femtis Norske Lov |
| NMIP | Norwegian Marine Insurance Plan |
| NSPL (xxxx) | Norsk Sjøforsikringsplan (utgave) |
| NSPL Motiver | Motivene til Norsk Sjøforsikringsplan 1996, Versjon 2002 |
| NSPL | Norsk Sjøforsikringsplan 1996, Versjon 2003 |
| SOLAS | International Convention for the Safety of Life at Sea |
| UNIDROIT | International Institute for the Unification of Private Law |

Litteratur/artikler

- American Jurisprudence: *American Jurisprudence*, Second Edition, oppdatert mai 2004, Tilgang: www.westlaw.com
- Arnould: Mustill, Sir Michael J., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Volume II, Sir Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman, Sixteenth Edition, Stevens & Sons, London, 1981

- Bengtsson: Bengtsson, Bertil, *Försäkringsrätt*, 5. utgave, Nordstedts Juridisk AB, Stockholm, 1999
- Birds': Birds, John, *Birds' Modern Insurance Law*, John Birds og Norma J. Hird, Fifth Edition, Sweet & Maxwell, 2001
- Boe: Boe, Erik, *Innføring i juss*, Juridisk tenkning og rettskildelære, Tano Aschehoug, Oslo, 1996
- Brækhus: Brækhus, Sjur, *Choice of Law Problems in International shipping (Recent developments)*, utdrag fra Recueil des cours, Volume 164, Sijthoff & Noordhoff
- Brækhus Rein: Brækhus, Sjur, *Håndbok i kaskoforsikring*, Sjur Brækhus og Alex. Rein, Bergens Skibsassuransesforretning ... [et al.], Oslo, 1993
- Brown: Brown, Robert H., *Marine Insurance Vol.1 – Principles & Basic Practice*, 5th Edition, Witherby & Co Ltd., 1986
- Bryde Andersen: Bryde Andersen, Mads, *Aftaleretten II*, [2. utgave], Gjellerup, København, 2003
- Buglass: Buglass, Leslie J., *Marine Insurance and General Average in the United States*, Third Edition, Cornell Maritime Press, 1991
- Bull: Bull, Hans Jacob, *Innføring i forsikringsrett (Utkast til en lærebok)*, Oslo, august 2003
- Bull i Festskrift 1991: Bull, Hans Jacob, *Sjøforsikring under et nytt forsikringsavtalelov-regime*, I: Festskrift til Kurt Grönfors, side 113-123, Norstedts, 1991
- Bull i Festskrift 1997: Bull, Hans Jacob, *Norsk Sjøforsikringsplan av 1996*, I: Festskrift til Jan Sandström side 43-54, Nerenius & Santéus Förlag, 1997
- Butterworths: *Butterworths Insurance Law Handbook*, Richard Hudson (ed.), Second Edition, Butterworths, London, 1986
- Cattell: Cattell, Edward V., *An American Marine Insurance Act: An idea whose time has come*, I: Tulane Maritime Law Journal 20, 1995-96
- Cefor Jubileumbok: Ødegaard, John L., *Sjøassurandørens Centralforening 1961-1986* (utgitt i anledning foreningens 75 års jubileum)
- Chalmers 1901: Chalmers, Sir Mackenzie, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, First Edition, 1901
- Chalmers: Ivamy, E. R. Hardy, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, 9th Edition, Butterworths, 1983

- Clarke: Clarke, Malcolm A., *The Law of Insurance Contracts*, First Supplement to the First Edition, Lloyd's of London Press Ltd., 1991
- Clarke 2002: Clarke, Malcom A., *The Law of Insurance Contracts*, Fourth Edition, Lloyd's of London Press Ltd., 2002
- Cleve: Cleve, Anders, Rederiforsikring, Forsikringsakademiet, 1993
- Cornah: Cornah, R.R., *A Commentary on the International Hull Clauses (01/11/03)*, artikkel skrevet 18. November 2003, Tilgang: www.rhlg.com
- Dicey & Morris suppl.: Dicey & Morris, *The Conflict of Laws*, third supplement to the Thirteenth Edition, London, Sweet & Maxwell, 2003
- Dicey & Morris: Dicey & Morris, *The Conflict of Laws*, under the general editorship of Lawrence Collins, Thirteenth Edition, Sweet & Maxwell, London, 2000
- Eckhoff: Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*, 5. utgave ved Jan E. Helgesen, Universitetsforlaget, 2001
- Falkanger/Bull: Falkanger, Thor, *Innføring i sjørett*, Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 6. utgave, sjørettsfondet, Oslo, 2004
- Falkanger: Falkanger, Thor, *En sammenligning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter*, I: Arkiv for Sjørett, bind 9, hefte 3, oktober 1969, side 537-566
- Giaschi: Giaschi, Christopher J., *Warranties in Marine Insurance*, Tilgang: www.admiraltylaw.com
- Goodacre: Goodacre, Stephen B., *The International Hull Clauses*, First Edition, Witherbys, London, 2003
- Granberg: Granberg, Fritiof, Swedish Club, *Hull & Machinery Insurance under English/Swedish Conditions*, forelesninger ved Stockholm Universitet, 6. mai 2004.
- Grönfors: Grönfors, Kurt, *Tolkning av internasjonelt använda avtalsformölar*, I: Festschrift til Curt Olsson, side 69-75, 1989
- Hagström: Hagström, Viggo, *Obligasjonsretten*, Universitetsforlaget, 2003
- Hare Shipping Law: Hare, John, *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa*, Juta & Co Ltd, 1999
- Hare IMI Conference: Hare, John, *The Omnipotent Warranty*, foredrag, International Marine Insurance Conference, november 1999

- Haaskjold: Haaskjold, Erlend, *Kontraktsforpliktelser*, Cappelen, Oslo, 2002
- Hodges: Hodges, Susan, *Cases and Materials on Marine Insurance Law*, Cavendish Publishing Ltd., 1999
- Hov: Hov, Jo, *Avtaleslutning og ugyldighet*, Papinian, Oslo, 2002
- Hudson: Hudson, N. Geoffrey, *The Institute Clauses*, Second Edition, Lloyd's of London Press Ltd., 1995
- Huser: Huser, Kristian, *Avtaletolking*, Universitetsforlaget, 1983
- Jakobsen: *Attracting the Winners*, Erik W. Jacobsen ... [et al.], Cappelen, [2003]
- Jørgensen: Jørgensen, Stig, *Values in Law – Ideas, principles and rules*, Juristforbundets forlag, København, 1978
- Klæstad: Klæstad, Helge, *Rederansvaret*, J.W. Cappelens forlag, 1920
- Kubota: Kubota, Takeo, *Comparison of a subrogation claim between Japanese and English law*, I: Leading Developments in International Marine Insurance, Lloyd's of London Press Ltd., 1991
- London Matters: Publikasjon produsert av det fremmende organ for Londons maritime services: Maritime London, Tilgang: http://www.maritimelondon.com/london_matters/menu.shtml
- Nygaard: Nygaard, Nils, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utgave, Universitetsforlaget, 2004
- Oxford Law: *A Dictionary of Law*, Elizabeth A. Martin (ed.), Fifth Edition, Oxford University Press, [2001]
- Parks: Parks, Alex L. ... [et al.], *The Law of Tug, Tow and Pilotage*, Third Edition, 1994
- Pinto: Pinto, Alex, *The International Hull Clauses 01.11.02*, foredrag på the 3rd Maritime Law Seminar, Singapore, mars 2003
- Reference Book: *Reference Book of Marine Insurance Clauses*, 75th Edition, Witherby Publishing, 2004-2005
- Riksmålsordboken: *Norsk Riksmålsordbok*, Tilgang: www.ordnett.no
- Rose: Rose, F.D., *Marine Insurance: Law and Practice*, LLP, London Singapore, 2004
- Schoenbaum Hornbook: Schoenbaum, Thomas J., *Admiralty and Maritime Law*, Fourth Edition, Hornbook series, Thomson West, 2004

- Schoenbaum: Schoenbaum, Thomas J., *Admiralty and Maritime Law*, Volume 2, Second Edition, West Publishing Co., 1994
- Selmer Forelesninger: Selmer, Knut S., *Forelesninger i sjøforsikringsrett*, Universitetsforlaget, Oslo – Bergen, 1962
- Selvig: Selvig, Erling, *Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk*, I: Tidsskrift for Rettsvitenskap 1986, side 1-26
- Selvig i Knophs: Selvig, Erling, *Kontraktsretten* (§§ 43-46 og 48-49), I: Knophs Oversikt over Norges rett, tolvte utgave, Universitetsforlaget, 2004
- Skoghøy: Skoghøy, Jens Edvin A., *Tvistemål*, 2. utgave, Universitetsforlaget, 2001
- Smith, Bailey & Gunn: *Smith Bailey & Gunn on the Modern English Legal System*, S.H. Bailey ... [et al.], Fourth Edition, Sweet & Maxwell, London, 2002
- Soyer: Soyer, Baris, *Warranties in Marine Insurance*, First Edition, Cavendish Publishing Ltd., 2001
- Staughton: Lord Justice Staughton, *Interpretation of Maritime Contracts*, I: Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 26, No. 2, april 1995
- Thomas: Thomas, D. Rhidian, *The Modern Law of Marine Insurance*, LLP, 1996
- Templeman: Lambeth, RJ, *Templeman on Marine Insurance, Its Principles and Practice*, 6th Edition, Pitman, 1986
- Tetley, Conflicts: Tetley, William, *International Conflict of Laws, Common, Civil and Maritime*, International Shipping Publications, 1994
- Tetley, Uniformity: Tetley, William, *Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention*, I: 24 Tulane Maritime Law Journal 2000, side 775-856
- Tetley: Tetley, William, *International Maritime and Admiralty Law*, Editions Yvon Blais, 2002
- Vance: Vance, William R., *The History of the Development of Warranty in Insurance Law*, I: 20 Yale Law Journal s 523-534

- Venger: Venger, Harald G., *Kaskoforsikring av petroleumsinstallasjoner under bygging*, I: Marius 233, 1997
- Vinje, Skriveregler: Vinje, Finn-Erik, *Skriveregler*, åttende utgave, Aschehoug, Oslo, 2004
- Wilhelmsen i Simply: Wilhelmsen, Trine Lise, *Issues of Marine Insurance. Duty of disclosure, duty of good faith, alteration of risk and warranties.*, I: SIMPLY Yearbook of Maritime Law nr. 281, 2001
- Wilmot: Wilmot, Nicolas, *The Contract of Marine Insurance in English and Norwegian Law*, 2 b., Institutt for Privatrett, Universitetet i Bergen, 1975
- Woxholth: Woxholth, Geir, *Avtalerett*, 5. utgave, Gyldendal Norsk Forlag AS, 2003

Rettspraksis

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

- ND 2002 s. 80 (voldgift)
- ND 2001 s. 197 (lagmannsretten)
- ND 2000 s. 10 (dispaschören)
- ND 1999 s. 279 (lagmannsretten)
- ND 1997 s. 328, NH (også publisert i Rt. 1997 s.1459)
- ND 1996 s. 425 (lagmannsretten)
- ND 1996 s. 223 NH
- ND 1983 s. 309, *Arica* (voldgift)
- ND 1971 s. 78 SH
- ND 1956 s. 323 NH, *Pan* (også publisert i Rt. 1956 s. 937)
- ND 1950 s. 398 (omtalt i Selvig side 12, ikke publisert på Lovdata)

Annen nordisk rettspraksis

- Rt. 1994 s. 581
- Rt. 1992 s. 1110, *Stiansen-dommen*
- Rt. 1987 s. 35
- Rt. 1969 s. 126, *Grethe Solheim*
- Rt. 1957 s. 778, *Sirkustelt*

Rt. 1956 s. 920, NH *Bandeirante*

Rt. 1952 s. 1217, *To mistenkelige personer*

Rt. 1939 s. 394 (omtalt i Selvig side 16, ikke publisert på Lovdata)

Engelsk rettspraksis

[1759] *Luke v Lyde* 2 Burr. 882, 97 E.R. 614 (K.B.)

[1760] 1 Bl.W. *Robinson v Bland*

[1778] 1 Doug 11,14, *Bean v Stupart*

[1778] *Hore v Whitmore*

[1778] *Pawson v Watson* 2 COWP 785; 98

[1865] L.R. 1 Q.B. *Lloyd v Guibert*

[1917] C.A. 2 K.B. 38; 23 Com. Cas. 112; 14 Asp. M.L.C., *Hood v. West End Motor Car Parking Co*

[1944] 77 Lloyds Rep. 257, *Temple Steamship v Sovfracht*

[1958] 1 Lloyd's Rep. 546, *Overseas Commodities Ltd. v Style*

[1977] 2 Lloyd's Rep. 560, *Liberian Insurance Agency v. Mosse*

[1991] 2 Lloyd's Rep 191, *The Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risks Association Ltd*

Amerikansk rettspraksis

[1950] *Standard oil v. United States*, 340 U.S. 54 1950 AMC 365

[1955] *Wilburn Boat Co. v. Fireman's Fund Ins. Co.*, 348 U.S. 310 (1955)

[1984] *Antilles Steamship v. Members of the American Hull Insurance Syndicate supra*, 733 F. 2d, 1984 AMC

Forarbeider

| | |
|-------------------------|--|
| NOU 1987: 24 | Lov om avtaler om skadeforsikring |
| Ot.prp. nr. 49 1988-89 | Om lov om forsikringsavtaler |
| Inst. O. nr. 98 1988-89 | Instilling fra forbruker- og administrasjonskomiteen om lov om forsikringsavtaler m.m. |
| NOU 2000: 23 | Forsikringsselskapers innhenting, bruk og lagring av helseopplysninger |
| NSPI Motiver | Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1996, versjon 2002 |

Lover

Norske lover

| | |
|-------------------|---|
| Allmennaksjeloven | Lov om allmennaksjeselskaper av 13. juni 1997 nr. 45 |
| FAL (1989) | Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 |
| FAL 1930 | Lov om forsikringsavtaler av 6. juni 1930 nr. 20 (opphevet) |
| NL | Kong Christian Den Femtis Norske Lov, 15. april 1687 |
| Sjøloven | Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 |
| Sjøloven 1893 | Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten |
| Avtaleloven | Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljserklæringer av 31. mai 1918 nr. 4 |
| Strl.ikrl | Lov om den almindelige borgerlige Straffelovs Ikrafttræden av 22. mai 1902 nr. 11 |
| Twistemålsloven | Lov om rettergangsmåten for tvistemål av 13. august 1915 nr. 6 |

Engelske lover

| | |
|-----|--|
| MIA | Marine Insurance Act 1906, 6 Edward 7, c 41 (U.K.) ("MIA") |
|-----|--|

Andre utenlandske lover

Canada:

| | |
|------------|---|
| MIA Canada | Marine Insurance Act, S.C., 1993, c. 22 |
|------------|---|

Australia:

MIA Australia Marine Insurance Act, 1909, No. 11

Tyskland:

BGB Bürgerliches Gesetzbuch

Frankrike:

Code des assurances, Lov nummer 67-522 av 3. juli 1967, Loi sur les assurances maritimes

Konvensjoner/internasjonale regelverk

SOLAS International Convention for the Safety of Life at Sea vedtatt 1. november 1974, ikraft 25. mai 1980

ISM Code International Safety Management Code, Res. A.741(18)

UNIDROIT Principles Unidroit Principles of International Commercial Contracts, Rome 1994

Standardvilkår**Norge:**

NSPI Norsk Sjøforsikringsplan av 1996, Versjon 2003

PFV-vilkårene De gjensidige skipsassuransforeningers Premie- og forsikringsvilkår

CEFOR-vilkårene Vilkår for kaskoforsikring utgitt av Sjøassurandørenes Centralforening

CEFOR kaskovilkår CEFOR form. nr. 246 A «Vilkår for kaskoforsikring»

CEFOR form. no. 247 A, Vilkår for kaskointeresseforsikring i tilslutning til Norsk sjøforsikringsplan av 1964

CEFOR form no. 248, Vilkår for fraktinteresseforsikring

Cefor form nr. 215, juni 1990

UK:

| | |
|-------------|---|
| IHC 2002 | International Hull Clauses, 01/11/02 |
| IHC (2003) | International Hull Clauses, 01/11/03 |
| ITCH (1983) | Institute Time Clauses Hulls, 1/10/83 |
| ITCH 1995 | Institute Time Clauses Hulls, 1/11/95 |
| MAR 91 | The Institute of London Underwriters, Companies Marine Policy |
| IW | Institute Warranties, CL. 26 1/7/76 |

USA:

| | |
|------|---|
| AIHC | American Institute Hull Clauses, June 2, 1977 |
|------|---|

Sverige:

General Swedish Hull Insurance Conditions 2000