

Endringene i 2007 revisjonen av NSPL

Kandidatnummer: 573

Leveringsfrist: 26.11.07

(* regelverk for spesialoppgave på:

<http://www.jus.uio.no/studier/regelverk/utf-forskr-vedlegg-i.html>

regelverk for masteroppgave på:

<http://www.jus.uio.no/studier/regelverk/master/eksamensforskrift/kap6.html>)

Til sammen 16321 ord

08.07.2008

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Introduksjon	1
1.2	Oppgavens problemstilling	1
1.3	Kilder	2
1.4	Terminologi og tekniske uttrykk	2
1.4.1	NSPL	2
1.4.2	Assurandør	2
1.4.3	Reassurandør	3
1.4.4	Sikrede	3
1.4.5	Havari	3
1.5	Avgrensning av oppgaven	4
<u>2</u>	<u>GENERELT OM NORSK SJØFORSIKRINGSPLAN</u>	<u>5</u>
2.1	NSPL, hva er det?	5
2.2	Historikk	5
<u>3</u>	<u>ENDRINGER I NORSK SJØFORSIKRINGSPLAN V.2007</u>	<u>7</u>
3.1	Revisjonskomiteens endringer	7
3.2	Generelle endringer	10
3.2.1	NSPL Kap 2 – avsnitt 2. Farefelt, årsakssammenheng og tap	10
3.2.2	§ 3-8 Fareendring	16
3.2.3	§ 12-2 og § 12-3	17
3.2.4	Krigsforsikring Kap. 15	18
3.2.5	§ 16-7	22

3.3	Sjødyktighetsbegrepet	23
3.3.1	1964 Planen	24
3.3.2	1996 Planen (2003 utgaven)	27
3.3.3	2007 Planen	30
3.3.4	Bakgrunnen for fjerningen av sjødyktighetsbegrepet i § 3-22	33
3.3.5	Konsekvens	40
3.3.6	Sikkerhetsforskriftene	45
3.4	Britisk tilnærming til sjødyktighetsbegrepet	48
3.4.1	International Hull Clauses (IHC) 2003	49
3.4.2	Institute Time Clauses Hulls (ITCH) 1983	50
3.4.3	Marine Insurance Act (MIA)	50
<u>IV</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>52</u>
<u>V</u>	<u>LOV OG FORARBEIDSLISTE</u>	<u>52</u>
<u>VI</u>	<u>KONVENSJONER OG KLAUSULER</u>	<u>53</u>
<u>VII</u>	<u>NETTDOKUMENTER</u>	<u>53</u>
<u>VIII</u>	<u>DOMSREGISTER</u>	<u>54</u>

1 Innledning

1.1 Introduksjon

Sjøforsikring er den eldste kjente form for forsikring vi har¹, i tillegg til at Norge har drevet med sjøfart lenge på grunn av vår langstrakte kystlinje. Sjørett og forsikring er store bransjer hvor svært store pengesummer og ansvar er involvert, dette kan være gjennom selve forsikringspolisen, erstatningskrav ved for eksempel oljesøl eller krav ved tap og skade. Det Norske sjøforsikringsmarkedet er også blant de største i verden, hvilket er en viktig grunn til at norske redere og assurandører i samarbeid har utviklet et omfattende regelverk rundt dette. Viktig poeng her er at dette er en plan utviklet av den private næringen i bransjen, hvor det offentlige ikke har vært involvert. Partene står fritt til å benytte seg av standard avtaler som Norsk Sjøforsikringsplan (heretter NSPL), men det har sine fordeler å benytte seg av en slik avtale som partene har utviklet i samarbeid. NSPL² er et slikt regelsett, og vil være tema for denne oppgaven.

1.2 Oppgavens problemstilling

Dagens samfunn er meget annerledes enn hva det var når Norge begynte å markere seg som en skipsnasjon, og regler og praksis rundt sjøforsikring har endret og utviklet seg i takt med dette opp gjennom årene.

Denne oppgaven vil ta for seg den nyeste endringen av NSPL 1996 som trådte i kraft 1. januar 2007, med fokus på de største og viktigste endringene. Oppgaven streber spesielt

¹ Bull, (1980) s. 16

² Norsk Sjøforsikrings plan

etter å kartlegge bakgrunnen for disse endringene, gjennom å se på utviklingen og revisjon av planen, bransjen og samfunnet som sådan over tid.

1.3 Kilder

De kildene jeg har benyttet meg av for å skrive oppgaven må alle sees på i lys av utgivelsesåret. Etter hvert som samfunnet og teknologien har utviklet seg har planen forandret seg og det er dette jeg skal prøve å illustrere ved å bruke kilder helt tilbake fra 1964 utgaven av planen. Deretter går jeg gjennom kildene i kronologisk rekkefølge og ender opp i dagens plan. Gjennom dette håper jeg på å vise hvordan NSPL utvikler og endrer seg i takt med samfunnet og bransjen. Selv om oppgaven i all hovedsak vil dreie seg om endringene i den nyeste versjonen, mener jeg det er viktig å se på den langsiktige utviklingen av planen for å forstå hvorfor planen ser slik den ser ut i NSPL 2007 revisjonen.

1.4 Terminologi og tekniske uttrykk

I sjøforsikringsbransjen finner det som i alle andre bransjer en del ord og uttrykk som blir hyppigere brukt enn andre. Derfor kan det være fornuftig å klarlegge betydningen av disse, så leseren vet hva som menes med det jeg skriver.

1.4.1 NSPL

Står for Norsk Sjøforsikringsplan og er en standardkontrakt i sjøforsikring som rederne og assurandørene i samarbeid har utviklet, og kan benyttes av så vel norske som utenlandske aktører etter ønske. Mer om NSPL i eget punkt (se punkt 2).

1.4.2 Assurandør

En assurandør er en person eller selskap som overtar risikoen for et objekt gjennom en forsikring. ”En forsikringsgiver eller person som driver med forsikringsvirksomhet”³. Den

³ <http://www.ordnett.no/ordbok.html?search=assurand%F8r&publications=23>

som ønsker å forsikre for eksempel et skip eller en ”offshore”⁴ installasjon betaler en premie til assurandøren, og vil til gjengjeld få en erstatning for tap eller skade ved et havari (se punkt 1.4.5) såfremt vilkårene for erstatning foreligger. Er også definert i NSPL som ”... den som ved avtalen har påtatt seg å yte forsikringen,” jfr § 1-1 (1) litra a.

1.4.3 Reassurandør

Reassurandøren er assurandøren til assurandøren⁵. Dette betyr at assurandøren forsikrer sitt ansvar hos en tredjemann for å sikre seg mot for store tap. Dette er en helt vanlig praksis i bransjen, mye på grunn av den store risikoen ved å forsikre store og kostbare skip og installasjoner.

1.4.4 Sikrede

Sikrede er den som har krav på erstatning ved en eventuell skade eller tap, og da også den som betaler premien for å forsikre for eksempel sitt skip. NSPL definerer sikrede som ”... den som etter forsikringsavtalen vil ha krav på erstatning eller forsikringssum. I ansvarsforsikring er sikrede den hvis erstatningsansvar er dekket,” jfr § 1-1 (1) litra c.

1.4.5 Havari

Et havari kan med en naturlig språklig forståelse av ordlyden, forstås som at skipet blir total ødelagt slik jeg leser det. Dette er likevel ikke riktig, da et havari i sjøforsikring kan bety alt fra nettopp dette, til at skipet bare får en liten skade. Havari kan bety etter norsk ordbok ”sjøskade”, og omfatter dermed alle typer skade som kan forekomme på vannet⁶.

⁴ <http://www.thefreedictionary.com/offshore>

⁵ <http://www.ordnett.no/ordbok.html?search=re-&publications=23>

⁶ <http://www.ordnett.no/ordbok.html?search=havari&publications=23>

1.5 Avgrensning av oppgaven

Jeg kommer ikke til å gå for mye inn i hver enkelt regel i planen eller selve betydningen av hver enkelt regel jeg skriver om. Dette er fordi det ville blitt ekstremt omfattende, samtidig som det er lite relevant i forhold til oppgavens problemstilling som tar sikte på å redegjøre for endringene i NSPL med hovedvekt på den nyeste utgaven (2007 revisjonen). Fokuset vil bli lagt på selve endringene i planen fra 2003 utgaven til den nye 2007 revisjonen. Videre vil jeg ta for meg de endringene som jeg føler er de største og viktigste, mens de øvrige mindre endringene kun vil bli nevnt i en oppramsing for å påpeke alle endringene som er gjort i 2007 revisjonen. Spesielt inkorporeringen av RACE 2 klausulen, sløyfingen av sjødyktighetsbegrepet og samlingen av sær reglene for forsikring i Den norske Krigsforsikring for Skib (DnK) er endringer jeg vil gå dypere inn i. Dette fordi jeg anser disse tre endringene som de viktigste. Jeg vil heller ikke gå for mye inn i det britiske regelverket rundt sjødyktighetstemaet eller de internasjonale bestemmelsene på området. Dette velger jeg å gjøre ettersom det er store områder, som tar for mye tid å fordype seg i kontra hvor viktig det er for oppgaven. Likevel vil jeg gå overfladisk inn å se på hvordan disse systemene fungerer i forhold til NSPL. Oppgaven vil også gå innom de britiske regelverkene rundt sjøforsikring. Her vil jeg heller ikke gå i dybden, men se på hvordan det britiske systemet forholder seg til sjødyktighetsbegrepet som nå er fjernet fra NSPL.

2 Generelt om Norsk Sjøforsikringsplan

2.1 NSPL, hva er det?

Norsk Sjøforsikringsplan er et såkalt ”agreed document”, hvilket kan oversettes til avtalt dokument. Dette betyr at det er en standard avtale, som de typiske partene i bransjen har fått uttale seg om og senere godkjent. Dette fører til at partenes interesser blir ivaretatt. NSPL er en såkalt ”all risk” avtale, hvilket betyr at den skal dekke alle typer tap som oppstår for rederiene. Det er likevel unntak i dekningen, men disse er spesifikt oppstilt, som for eksempel unntaket i sjødyktighetsbegrepet (se punkt 3.3) og Race 2 klausulen (se punkt 3.2.1.1). I NSPL’s tilfelle er partene forsikringsselskapssiden (assurandørene) og rederiene (sikrede). Dette er en plan som er utarbeidet med formål å lage best mulig sjøforsikringsvilkår for alle de involverte, for å spare tid og penger ved inngåelse av slike avtaler. Ikke minst har en slik plan en konflikt dempende effekt ettersom de involverte parter selv har godkjent kravene som er oppstilt i den. Oppstår det da tvister og konflikter vedrørende regler og vilkår i planen, viser en bare til at det er dette partene er blitt enige om. Dermed unngår man mange konflikter. Det som gjør planen spesielt bra, er at den er under stadig revisjon, og blir oppdatert og tilpasset til utviklingen i samfunnet og bransjen. Planen blir oppdatert ca. annet hvert år, eller når det har kommet endringer i markedet eller samfunnet som krever en revisjon.

2.2 Historikk

Det er ikke spor etter sjøforsikring fra romerretten, men de brukte en metode for å minske risikoen ved sjø transport. De benyttet ”sjølån”, som var et lån med sikkerhet i skipet og lasten, som igjen skulle tilbakebetales når skipet kom trygt tilbake til havn. Det påløp en høy rente som kan minne om dagens forsikringspremier. Etter dette utviklet sjøforsikringen seg fra denne låneformen til den forsikringstypen vi er kjent med i dag. I 1871 fikk vi den første standardiserte kontrakt for bransjen, som kan kalles den første Norske

Sjøforsikringsplanen⁷. I 1894 ble planen revidert og samkjørt med Sjøloven av 1893 som hadde et eget kapittel om sjøforsikring. I 1907 ble planen atskillelig forandret samtidig som strukturen og systematikken ble forbedret. Først i 1964 kom en plan som ligner på den vi har i dag, hvor alle parter i bransjen ble involvert i utformingen av planen. Det var først her bransjens parter ble involvert som nevnt under pkt 2.1 ovenfor. Det Norske Veritas oppnevnte en komité i 1957 som gjorde denne viktige endringen som resulterte i NSPL 1964⁸. Etter dette kom det en ny stor endring ved NSPL 1996. Denne versjonen endret strukturen betraktelig samtidig som den oppdaterte planen i forhold til dagens lovverk og praksis. Mellom 1996 og 2007 versjonene av planen, er det tatt inn spesielt en viktig endring som illustrerer at planen blir endret i takt med samfunnet så vell som med lovverket og den teknologiske utviklingen. Etter terrorangrepet på New York 9.11 2001, begynte reassurandørene å sette krav i kontrakten med assurandørene om at ”terrorhandlinger” skulle være unntatt fra dekning. Så lenge dette ikke var tatt inn i § 2-9 i NSPL kunne assurandørene risikere å miste ryggdekningen sin hos reassurandørene hvis de ikke hadde en tilsvarende avtale med sikrede. Dette fordi NSPL er på ”all risk” dekning av slike farer. I 2002 utgaven av NSPL fant revisjonskomiteen at en slik regel skulle implementeres i § 2-9. Dette som følge av press fra assurandørene.

Vi skal nå gå inn i oppgavens problemstilling og se på endringene i den nyeste revisjonen (2007). Jeg vil da se på endringene først fra 1964 til 2003 versjonen, for å få litt perspektiv på utvikling av planen over tid. Så vil vi dette bli satt opp mot endringene som kom i den siste versjonen i 2007. Den viktigste endringen vil selvsagt være fra 2003 utgaven til dagens versjon, men jeg velger likevel å ta med litt om 1964 versjonen for å tegne et bilde av hvordan det var, for så å sammenligne det med dagens regelverk. Dette kan gi oss en pekepinn på hvordan planen har utviklet seg gjennom tiden frem til 2007 versjonen.

⁷ Bull (1980) s. 18

⁸ Bull, (1980) s. 16-19

3 Endringer i Norsk Sjøforsikringsplan v.2007

3.1 Revisjonskomiteens endringer

Revisjonskomiteen er en gruppe mennesker med særskilt kompetanse eller tilknytning til sjøforsikring. Komiteen er ledet av Professor dr. juris Hans Jacob Bull og har ellers representanter fra Cefor⁹, Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap, Norges Rederiforbund og en dispasjør. En dispasjør er en som ”arbeider med oppgjør ved havari i situasjoner hvor det er tap av både skip og last”¹⁰.

Revisjonskomiteen vedtok følgende endringer for inkorporering i NSPL 1996, Versjon 2007¹¹:

- 1) § 1-5: i fjerde ledd er det tilføyd en henvisning til § 12-2 i forbindelse med endringen av denne bestemmelsen, se pkt 10.
- 2) § 2-8: (se punkt 3.2.1.2)
- 3) § 2-9: (se punkt 3.2.1.3)
- 4) § 2-12: Tredje ledd er endret i forbindelse med endringene i § 2-8 og § 2-9.
- 5) § 2-13: Annet ledd er endret i forbindelse med endringene i § 2-8 og § 2-9.
- 6) § 3-8: (se punkt 3.2.2)
- 7) § 3-14: Overskriften er endret ved at reglene om skifte av klassifikasjonsselskap er flyttet hit fra § 3-14. Slikt skifte følger nå de alminnelige reglene om fareendring, og ikke de særskilte og strengere reglene i § 3-14.
- 8) § 3-15: I annet ledd er det skjedd en mindre justering i teksten, samtidig som beløpet er hevet. Vedleggene til § 3-15 vedrørende ekskluderte og betingete fartsområder er justert på enkelte punkter.
- 9) § 3-17: Annet ledd er endret og flyttet kapittel 15 avsnitt 9, hvor alle særregler knyttet til forsikring av skip i Den norske Krigsforsikring for Skib nå er samlet.
- 10) § 3-22: (se punkt 3.3)

⁹ Sjøassurandørernes Centralforening

¹⁰ <http://no.wikipedia.org/wiki/Dispasj%C3%B8r>

¹¹ CEFOR (2006) s. 3 til 5

- 11) § 3-23: De tidligere henvisningene til "sjødyktighet" er omskrevet, slik at de passer med endringene i § 3-22 (se pkt. 10).
- 12) § 3-24: Den tidligere bestemmelsen om Sikkerhetsforskrifter er flyttet til § 3-22 (se pkt. 10), slik at § 3-24 nå står åpen.
- 13) § 3-25: I annet ledd er henvisningen rettet, i forbindelse med at den tidligere § 3-24 nå er flyttet til § 3-22 (se pkt. 10).
- 14) § 3-27: De tidligere henvisningene til "sjødyktighet" er omskrevet, slik at de passer med endringene i § 3-22 (se pkt. 10).
- 15) § 9-2: Første ledd tredje punktum er sløyfet fordi den i praksis skapte uklarheter.
- 16) § 10-10: Første ledd første punktum er endret som følge av at reglene om sjødyktighet nå er sløyfet, se pkt 10.
- 17) § 12-1: (se eget punkt 3.2.3)
- 18) § 12-2: (se eget punkt 3.2.3)
- 19) § 12-3: (se eget punkt 3.2.3)
- 20) § 15-1: Tredje ledd er flyttet til kapittel 15 avsnitt 9, hvor alle særregler om forsikring i Den norske Krigsforsikring for Skib nå er samlet.
- 21) § 15-3: Litra (a) første punktum er endret, slik at rederansvar og yrkesskade nå erstattes under en felles forsikringssum. Samtidig er annet punktum sløyfet, med den følge at krigsassurandørens ansvar for fjerning av vrak etter § 15-21 nå må dekkes innenfor forsikringssummen.
- 22) § 15-4: I ingressen til første ledd er henvisningen nå endret til § 3-22, jfr pkt. 10.
- 23) § 15-5: Siste punkt i bestemmelsen er flyttet til kapittel 15 avsnitt 9, hvor alle særregler om forsikring i Den norske Krigsforsikring for Skib nå er samlet.
- 24) § 15-6: Siste punkt i bestemmelsen er flyttet til kapittel 15 avsnitt 9, hvor alle særregler om forsikring i Den norske Krigsforsikring for Skib nå er samlet.
- 25) § 15-21 om dekning av vrakfjerningsansvar er sløyfet, jfr pkt. 21 ovenfor.
- 26) Kapittel 15 avsnitt 9 (§ 15-24 flg.): (se punkt 3.2.4)
- 27) § 16-7: (se eget punkt 3.2.5)
- 28) § 16-12: Første ledd litra (b) er endret som følge av at reglene om sjødyktighet nå er sløyfet, se pkt. 10.

- 29) § 17-4: Overskriften og bestemmelsen er endret, som følge av endringen i § 3-14, jfr. § 3-8.
- 30) § 17-5: Overskriften er endret, som følge av at tidligere § 3-24 er flyttet til § 3-22.
- 31) § 17-7A: Bestemmelsen er endret for å ta hensyn til de endringer som er skjedd i det offentlige vilkår knyttet til fiskerettigheter.
- 32) § 17-12: Bestemmelsen er omformulert uten at det er skjedd realitetsendringer.
- 33) § 17-15: Bestemmelsen er omformulert og klargjort. Det er gjort mindre realitetsendringer for å komme på linje med P&I foreningenes vanlige vilkår på dette punkt.
- 34) § 17-44: Bestemmelsen er endret, slik at nødvendige reiseutgifter for avløser dekkes også ved reise innenlands.
- 35) § 17-47: Overskriften er endret som følge av at tidligere § 3-24 er flyttet til § 3-22, se pkt. 10.
- 36) § 18-6: Overskriften er endret som følge av at tidligere § 3-24 er flyttet til § 3-22, se pkt. 10.
- 37) § 18-10: Bestemmelsen er sløyfet som overflødig etter endringen av § 12-2, se pkt. 15.
- 38) § 19-6: Overskriften er endret som følge av at tidligere § 3-24 er flyttet til § 3-22, se pkt. 10.
- 39) § 19-25: Sjette ledd er nytt.

3.2 Generelle endringer

Oppgaven er delt opp i to når det gjelder endringene i 2007 revisjonen. Jeg velger her å dele mellom de generelle endringene (se punktene 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5) og den endringen som jeg anser som viktigste å skrive utfyllende om nemlig fjerningen av sjødyktighetsbegrepet (se punkt 3.3). Først skal jeg ta for meg noen andre men likevel viktige endringer i 2007 utgaven av planen.

3.2.1 NSPL Kap 2 – avsnitt 2. Farefelt, årsakssammenheng og tap

I dette avsnittet har NSPL's revisjons komité tatt inn en internasjonal klausul, for å oppdatere avsnittet til vår tid. Dette har de gjort gjennom å inkorporere RACE 2 klausulen i planen.

3.2.1.1 RACE 2 klausulen

Denne internasjonale klausulen er av stor viktighet og av høyeste trinn høyde hva gjelder klausuler, og går foran andre regler som et unntak i de avtaler hvor den er tatt inn¹². RACE er en forkortelse for "Radioactive Contamination Exclusion", hvilket direkte oversatt betyr radioaktiv kontaminasjons unntak¹³. Denne klausulen er altså et unntak fra assurandørens dekningsansvar, som fritar dem for ansvar i de tilfeller som er beskrevet i RACE 2 klausulen. RACE klausulen (første utgave) kom fra London markedet i oktober 1990, i kjølvannet av Chernobyl ulykken. Klausulen ble igjen revidert etter terrorangrepet 9.11.01 av assurandør markedet. Fra 2001 til 2007 utgaven av NSPL, krevde de fleste assurandører at denne klausulen skulle taes inn i alle avtaler om forsikring. Dette for igjen for å sikre sin ryggdekning ettersom reassurandørene hadde slike unntak i sine avtaler med assurandørene. Ettersom det ble vanligere å benytte seg av denne klausul og etter ønske fra assurance markedet, ble denne klausulen inkorporert i planen i 2007. Klausulen lå lenge

¹² Vero Marine (2003)

¹³ <http://www.ordnett.no/ordbok.html>

som et "løsark" i forsikringsavtalen fordi assurandørene krevde at et slikt unntak måtte være med i enhver avtale om forsikring av skip og installasjoner. Når revisjonskomiteen jobbet med 2007 utgaven av NSPL, ble det avgjort at klausulen hadde ligget lenge nok som et slikt løsark og var nå moden for å bli inkorporert i selve planen. Se nærmere på pkt 3.1.1.2 og 3.1.1.3, for å se hvordan dette har endret planen.

3.2.1.2 Farefeltet ved forsikring mot sjøfare, § 2-8

I kapittel 2 avsnitt 2 i planen, finner vi rekkevidden av sikredes forsikring. Det vil si hva slags skader og tap som kan dekkes av forsikringen. Videre skilles det her mellom sjøfare og krigsfare, hvor sjøfare behandles i § 2-8 og krigsfare i § 2-9, se nedenfor i punkt 3.1.1.3. Disse to forsikringstypene er i realiteten to forsikringsarter som dekker hver sin del av det fulle potensielle farefeltet. Hensikten med disse to bestemmelsene er å lage en ordning som verken overlapper hverandre eller skaper hull mellom bestemmelsene hvor en mister dekning. Det finnes i dag riktignok hull mellom bestemmelsene, men dette er hull som ingen assurandør vil dekke, for eksempel frigjøring av atomenergi (se mer om krigsfare i § 2-9, jfr punkt 3.1.1.3). Reglene skal i utgangspunkt dekke alle former for skade og fare, forutsatt at en har begge typer forsikring (les "all risk" dekning). Sjøfarefeltet er negativt avgrenset og dekker i utgangspunktet alle farer med unntak av de som er oppstilt som unntak i § 2-8 litra (a) til (d)¹⁴. Med sjøfare menes alle naturfarer (sjø, vind, tåke, skjær og lignende), men også farer som oppstår i sammenheng med lasten eller tjenesten skipet utfører. Til slutt regnes farer som oppstår på grunn av tredjemenn. For eksempel en kollisjon som oppstår utenfor skipet, hvis den medfører en fare eller skade på skipet. Når jeg sier "fare", hvor skade ikke har oppstått, kan dette likevel føre til et tap hvis skipet må seile en omvei for å forebygge skade på skipet, kan dette koste penger og tid.

¹⁴ Bull, (2003) s. 27

De klassiske unntakene fra sjøfare finner vi § 2-8 litra (a) til (d):

(a) -

Det første unntaket, unntar fra hele det farefeltet som omfattes av krigsfareforsikring i § 2-9 (nedenfor i punkt 3.1.1.3).

(b) -

På denne delen er det ingen forandringer i den nye planen.

(c) -

Ingen forandringer på dette punkt i nye planen heller.

(d) -

Litra D, oppstiller den viktigste forandringen i farefeltet både på sjøfare og krigsfare siden. Tidligere var det bare et unntak her for ”frigjøring av atomenergi”. Litra D har nå etter krav fra assurandørene og utvikling i terrorbildet i samfunnet, fått inkorporert RACE 2 klausulen. Selve klausulen er her oversatt og puttet inn i planen. Klausulen er direkte oversatt til norsk i 2007 planen for å unngå å forenkle eller generalisere klausulen i forhold til den engelske versjonen. Dermed sikret man en tilnærmet identisk betydning hvilket gir god sikkerhet for assurandørene. Her var det også viktig å unngå å utvide unntaket slik at assurandørene fikk videre unntak fra ansvar, med tanke på å gi sikrede en god sikring. På grunn av dette ble den direkte oversatt fra engelsk og inkorporert, fremfor å forsøke å lage en egen versjon på norsk, hvilket kunne ført med seg slike problemer (dette er selvsagt ikke helt riktig ettersom det i praksis er kun den engelske versjonen av NSPL som blir brukt, hvilket igjen betyr at i denne versjonen er RACE klausulen inkorporert som originalteksten). I tillegg til dette var det lettere for markedet å benytte seg av en klausul som er anerkjent og har vært i bruk lenge. Her ble det også i motivene til 2007 utgaven av planen tatt inn et viktig poeng som unntok fra hovedregelen i planen om at ved motstrid mellom den norske teksten og den engelske oversettelsen skal alltid den norske gå foran, ved tolking av § 2-9 (d). Ved motstrid her skal den engelske versjonen av RACE 2 klausulen gå foran den norske oversettelsen¹⁵.

¹⁵ Bull (2007) motiver til NSPL, under § 2-8 (d)

Hva betyr så inntaket av RACE 2 klausulen for dekningen i forhold til det gamle unntaket? Etter at litra D ble tatt inn i 1996 planen (manglet i 1964 planen), ble det tatt unntak for ansvar ved ”frigjøring av atomenergi”. Dette innebar alle tap som kunne tilbakeføres til en slik frigjøring (så lenge det var snakk om en atomreaksjon eller kjernefysisk reaksjon med splitting eller sammenslåing av atomer).

I 2007 utgaven, er unntaket presisert nærmere med inntaket av RACE 2 klausulen, hvilket gir en ganske utfyllende beskrivelse av unntaket. I tillegg til frigjøring av atomenergi er det oppramset en del andre unntak for ansvar som utvider ansvarsfritakelsen utover atomenergi. Det følger av motivene til 2007 utgaven at atomrisikoen materielt sett ikke er strammet inn eller utvidet med inntaket av klausulen. Det er derimot tilleggene til frigjøring av atomenergi som var viktig ved inkorporeringen av RACE 2 klausulen. Nå omfattes også strålingen som atomreaksjoner skaper, og i vid forstand giftighet og kontaminering av stoffer som dannes under og etter slik frigjøring, jfr § 2-8 (d) nr 2 og 3. Videre unntas også radioaktive isotoper fra kjernefysisk brensel, likevel er andre radioaktive isotoper når de blir klargjort, fraktet, lagret eller anvendt i virksomhet med fredelig formål ikke unntatt fra assurandørens ansvar i sjøfareforsikring, jfr § 2-8 (d) nr 4 (andre setning). Selv om dette er vanskelig å se ut av den norske oversettelsen av RACE 2 klausulen, følger dette av den engelske versjonen og motivene til denne. Grunnen til at dette også gjelder i NSPL her, er at den engelske versjonen skal gå foran den norske ved motstrid når det gjelder RACE 2 klausulen. Den engelske tolkningen av klausulen er i samsvar med assurance markedet ettersom de aksepterer slik dekning og risiko så lenge det er i fredelig virksomhet. Dermed må denne praksisen også taes inn i den 2007 utgaven av planen, under dekning ved sjøfareforsikring.

§ 2-8 (d) nummer 5 unntar for ”biologisk, kjemisk, biokjemisk eller elektromagnetisk våpen”. Den første delen (biologisk, kjemisk og biokjemisk) av dette betyr i følge det engelske assurance markedet nevrologiske substanser og virus (eksempel: sarin, sennepsgass, kopper etc.). Her oppstiller også motivene unntak fra eksplosiver og metoder for å detonere eller feste slike. ”Elektromagnetiske våpen”, viser til avanserte metoder å destruere datamaskiner og ”software” (programmer

som styrer maskinene, eller programmer som brukes på maskinene). Heller ikke her omfattes metoder for å detonere eller feste eksplosiver. Reassurandør markedet innførte etter terrorangrepet i USA 9.11.01 et unntak for bruk av datateknologier i skadelig hensikt i ”Cyber Attack Clause”. Denne er imidlertid ikke tatt med i 2007 utgaven av Planen. Grunnen til dette er at det er mulig å sikre seg mot slik fare, men dette må gjøres eksplisitt og ikke alle assurandører godtar det. Dermed ønsket ikke revisjonskomiteen til NSPL ta med dette som en generell regel i planen¹⁶.

3.2.1.3 Farefeltet ved forsikring mot krigsfare, § 2-9

Etter nå å ha gått gjennom sjøfareforsikring, er det like viktig å se på krigsfareforsikring også. Dette er den andre delen av fare feltet ved forsikring i NSPL, som sammen med sjøfareforsikring utgjør en total dekkende forsikring. Oppbygningen mellom § 2-8 og § 2-9 er konstruert slik at det ikke oppstår hull i dekningen utover de som uttrykkelig står der. Dette oppnåes ved at unntaket for krigsforsikring i sjøforsikringen er knyttet til farefeltet i krigsforsikringen.

§ 2-9 som vi kjenner fra 2007 utgaven av planen stammer fra 1964 utgaven av planen, jfr § 16. I nyeste utgave er annet ledd lagt til og tredje flyttet til kapittel 15, § 15-24.

Det kom også en revisjon i 2002 utgaven, nok en gang som følge av 9.11.01, med inntaket av ordet ”terrorhandlinger” (mer om dette nedenfor). Med unntak av disse endringene er § 2-9 (v.2007) identisk med § 2-9 (v.2003). Den viktigste endringen her er nok en gang inkorporeringen av RACE 2 klausulen i § 2-9 (2) litra a. Om dette viser jeg til pkt 3.1.1.2, om § 2-8 litra (d), som er nesten identisk. Forskjellen finner vi i punkt 4, som i § 2-8 omhandler unntaket for bruk av radioaktive isotoper i virksomhet med fredelig formål. I § 2-9 (2) litra (b) pkt 4 er ordlyden ”fredelig formål” tatt ut ettersom det ikke er aktuelt i en paragraf om krigsforsikring. I motsetning til at § 2-8 som er negativt avgrenset, er farefeltet i krigsfareforsikringen positivt angitt i § 2-9. Gjennom dette er krigsfareforsikringen et

¹⁶ Bull (2007) motiver til NSPL, under § 2-8 (d)

unntak i sjøfareforsikringen, hvilket kommer tydelig frem gjennom § 2-8 (1) a. Likevel er det poengtert i motivene til NSPL 2007 versjonen at krigsforsikring er likestilt med sjøforsikringen, og dermed skal krigsfareforsikringen og unntakene den oppstiller, ikke tolkes innskrenkende i disfavør av sjøassurandørene eller i bevismessig henseende¹⁷. I § 2-9 (1) oppstilles det hva krigsforsikringen omfatter (positiv angivelse av farene) i litra (a) til (e), hvilke jeg ikke skal gå nærmere inn på. Disse har vært uforandret siden 1996, med unntak av inntaket av ordlyden ”terrorhandlinger” i 2002 revisjonen av planen, jfr § 2-9 litra (c). ”Terrorhandlinger” er verdt å gå litt nærmere inn på ettersom det har visse tilknytninger til inntaket av RACE 2 klausulen i 2007 revisjonen. Dette ble tatt inn i 2003 versjonen under krigsfareforsikring for å synliggjøre at handlinger som faller innunder begrepet utgjør krigsfare. I likhet med RACE 2 klausulen, ble dette begrepet tatt inn i planen etter press fra reassurandørene ettersom de var usikre på om slike terrorhandlinger mot skip ville være dekket av NSPL § 2-9 (1999 revisjonen). Revisjonskomiteen kom frem til at dette skulle bli dekket av bestemmelsen, men valgte likevel å skrive inn begrepet for å vise dette uttrykkelig. Ettersom dette følger av motivene til planen, kan vi se at dette begrepet ikke førte med seg noen realitetsendring, slike handlinger ville uansett falle innunder ”krig eller krigslignende forhold”, ”sabotasje” eller ”og lignende”. Dette kommer også direkte frem fra revisjonskomiteen. Vi kjenner igjen prosessen her fra inntaket av RACE 2 klausulen. Det hele begynner med at samfunnet forandrer seg og reassurandørene setter inn nye vilkår i avtalene med assurandørene. Hvilket igjen gjør assurandørene er usikre på dekningen deres i NSPL. Deretter tar assurandørene det inn i forsikringsavtalene deres (vedlegg som et løssark) ettersom planen er usikker eller ikke beskrevet på punktet. Ved senere revisjon krever assurandørene at revisjonskomiteen endrer planen for å tilpasse den til deres krav.

Hva blir det neste som blir tatt med i planen i fremtiden på reassurandørene og assurandørenes premisser? Assurandørene sitter her med mye makt. På en annen side er det vell bedre at partene blir enige om slike vilkår i planen, fremfor å avtale egne vilkår utenfor

¹⁷ Bull (2007) motiver til NSPL, under § 2-9

avtale. Dette støtter oppunder formålet til NSPL som er å tilrettelegge for en god og oppdatert avtale, som minsker risikoen for konflikter.

Ut ifra det jeg nå har redegjort for, kan vi konkludere med at inntaket av RACE 2 klausulen, ikke har ført til noen store materielle endringer. Det har derimot klargjort en del ting og gjort det enklere for partene å benytte seg av unntaket. Den største grunnen til at RACE 2 klausulen ble tatt inn i planen var neppe at det var et materielt savn, men presset fra assurandørene så de fikk ryggdekning mot sine reassurandører.

3.2.2 § 3-8 Fareendring

Fareendringsreglene har likhetstrekk med opplysning og omsorgspliktreglene, og omhandler hendelsesforløpet fra hva en fareendring er, hvor reaksjonsterskelen går og hva som er reaksjonsmønsteret. Dette betyr enkelt sagt hva som skjer hvis det tilkommer en endring i de premissene skipet er forsikret på i kontrakten (relevante bristende forutsetninger i avtalen). Kan da assurandøren si opp forsikringsavtalen? Kan premiene økes? Osv.

I NSPL 1964 var fareendringsreglen (generelle regelen) i § 31. Paragrafen inneholdt da regelen om tap av klasse som fareendring. Revisjonskomiteen til 1996 utgaven av planen mente at det trengtes en særskilt regulering av klassespørsmålet, og ble undergitt særskilt regulering i § 3-14. Regelen forble uforandret i 2003 versjonen. Ved 2007 revisjonen av NSPL ble klassereguleringen tatt ut av den særskilte reguleringen og igjen plassert i fareendringsreglen i § 3-8 (2)¹⁸. NSPL 2003 § 3-14 stipulerte at skifte av klassifikasjonsselskap, førte til bortfall av forsikringen med mindre assurandøren uttrykkelig samtykker i skiftet og godtok at avtalen fortsatte. Tidligere var det krav om at sikrede opplyste assurandøren for å unngå slik tap av forsikringsavtalen. Dette kunne føre til tap av forsikring ved ren forglemmelse fra rederiet, hvilket ble ansett som en dårlig løsning av revisjonskomiteen i 2007. Dette førte til at klassereguleringen ble flyttet fra § 3-

¹⁸ Bull (2007) Motiver til NSPL 2007, under § 3-8

14 i 2003 utgaven til fareendringsregelen i § 3-8 (2) i 2007 utgaven. Dermed faller forsikringen bort ved skifte av klassifikasjonsselskap dersom assurandøren ikke godkjenner skiftet, jfr § 3-14 (2)¹⁹. Dette gjelder likevel ikke hvis skipet er underveis når klassen går tapt, jfr § 3-14 (2) siste setning. Da faller klassen først bort når skipet kommer i første sikre havn.

3.2.3 § 12-2 og § 12-3

I kapitel 12 har det blitt gjort noen endringer i § 12-1, § 12-2 og § 12-3. Disse endringene har sammenheng med fjerningen av sjødyktighetsbegrepet (se punkt 3.3) og forandringer i bransjens praksis. Den første endringer finner vi i § 12-1 (4), hvor sjødyktighetsbegrepet er erstattet med krav om å oppfylle "... kravene til teknisk og operativ sikkerhet", jfr den nye formuleringen i sikkerhetsforskriftene (se punkt 3.3.3). I 2003 utgaven var det krav om at skipet skulle repareres der det var mulig, og uansett være sjødyktig og tjenelig til sitt formål gjennom mindre reparasjoner. Nå må skipet tilfredsstillere kravene til teknisk og operativ sikkerhet hvis det ikke er mulig å foreta en fullstendig reparasjon, jfr § 12-1 (4)²⁰. Dette innebærer egentlig ikke noen materiell endring, men en endring av teksten. Innholden er langt på vei det samme. § 12-2 (1) har også blitt endret fra 2003 versjonen av NSPL. Tidligere var det en begrenset adgang til erstatning når sikrede ikke reparerte skaden. Dette kunne være at sikrede ønsket erstatning ved salg av et skip som ikke var reparert. Denne regelen er blitt generalisert så det nå er adgang til erstatning for all ureparert skade ved forsikringsperiodens opphør, hvilket stemmer godt overens med ITCH (se punkt 3.4.2) og Forsikringsavtaleloven (heretter FAL)²¹. § 12-2 (2) inneholdt tidligere sær regler om begrensningsen av erstatningen, disse reglene er nå erstattet av en mer generell beregning som også stemmer med ITCH i forhold til 2003 utgaven av regelen. Den tidligere regelen i 2003 utgaven av planen var at erstatningen skulle beregnes "på grunnlag av skjønsmessige anslåtte reparasjonsomkostninger på det tidspunkt da skipet gitt ut av

¹⁹ Bull (2007) Motiver til NSPL, under § 3-8

²⁰ Bull (2007) Motiver til NSPL, under Kap 12 § 12-1

²¹ Bull (2007) Motiver til NSPL, under Kap 12 § 12-2

sikredes eie, men er begrenset til den reduksjon av vederlaget som skyldes skaden”. Som et tillegg til dette fulgte det visse presumsjonsregler: skaden ved salg til opphugging ville ikke ha redusert vederlaget, mens den i andre salgssituasjoner ble antatt å redusere vederlaget med de anslåtte reparasjonskostnader. Disse presumsjonsreglene ble ønsket fjernet av revisjonskomiteen, hvilket er tilfellet i den nye regelen. Den nye teksten i § 12-2 (2) beregner erstatningen ”på grunnlag av den skjønsmessige anslåtte reduksjonen i skipets markedsverdi på grunn av skaden på opphørstidspunktet, men ikke utover de skjønsmessige anslåtte reparasjonsomkostningene”. Det forventes likevel av revisjonskomiteen at den nye regelen fører til det samme materielle resultat.²²

§ 12-2 (3) i 2003 planen er flyttet til § 12-2 (4), og § 12-2 (3) er nytt i 2007 versjonen. Det nye tredje leddet sier at kontanterstatning ikke kan kreves dersom skipet senere i samme periode går totaltap eller kondemneres etter NSPL § 12-3. Dette betyr at et totaltap oppsluker en partiell skade²³.

Til slutt er andre ledd i § 12-3 strøket i 2007 revisjonen. Det fjernede leddet inneholdt en regel om at assurandøren ikke skulle svare for omkostninger ved å fornye eller reparere deler av det ytre skroget som gikk tapt eller ble skadet som en følge av for dårlig vedlikehold. Dette var en regel som ble innført i en periode med høye renter og dårlig shipping marked. Dermed forfalt skipene betydelig og dette ble et alvorlig problem for assurandørene. Denne problematikken synes nå å være løst, og dermed anså revisjonskomiteen at det ikke lenger var behov for en slik regel²⁴.

3.2.4 Krigsforsikring Kap. 15

Krigsforsikring er en egen type forsikring som avlaster sikredes ansvar ved tap eller skader som oppstår i forbindelse med farer knyttet til krig eller krigslignende forhold (mer om dette under punkt 3.2.1.3). Krigsforsikring dekker former for tap som ikke er dekket av

²² Bull (2007) Motiver til NSPL, under § 12-2 (2)

²³ Bull (2007) Motiver til NSPL, under § 12-2 (3)

²⁴ Bull (2007) Motiver til NSPL, under § 12-3

sjøfareforsikring, hvilket innebærer at en trenger begge former for forsikring, hvis en ønsker en fullstendig dekning for objektet. Krigsforsikringen omfatter kasko, totaltap, tidstap, P&I og yrkesskedeforsikring, så lenge disse er i forhold til krig eller krigslignende forhold. Det har lenge vært regler om krigsforsikring i NSPL, og den største leverandøren av krigsforsikring i Norge er Den norske Krigsforsikring for Skip (DnK). DnK er en gjensidig forening for forsikring (også kalt ”pool”) som fungerer på den måten at alle betaler inn penger årlig, og dermed sikrer seg ved en eventuell skade. Ved slik skade betales det ut erstatning til de som har tap. Forutsatt at de oppfyller krav og vilkår til en slik utbetaling. NSPL er som tidligere bygget med en todeling av forsikring. Delt mellom sjøfareforsikring og krigsfareforsikring. Er det ikke nærmere angitt i forsikringsavtalen, dekker den bare sjøfare. Krigsfareforsikring må med andre ord eksplisitt avtales. Selv om de to forsikringstypene er likestilte forsikringer, fungerer krigsforsikringen som unntak fra sjøfareforsikringen der det er angitt. Krig er definert i forbindelse med 1964 utgaven som ”... organisert maktanvendelse med bruk av våpen mellom stater eller mellom grupper som pretenderer å ha eller vil oppnå statsmyndighet”²⁵. Eksempler på skader eller farer som oppstår på grunn av krig kan være bomber, miner, å måtte kjøre omvei for å unngå miner (som igjen fører til grunnstøtning), tvangsslukking av lanterner eller konvoiseiling el. Krigsforsikring dekker også skader som oppstår under militær øvelse eller nøytralitetsvern.

NSPL 1964 utgaven, dekket ikke atomfare direkte i planen, men allerede i 1980 og muligens tidligere ble det diskutert i teori²⁶. Slik var det en god stund frem til blant annet 9. september 2001 (terrorangrepet på World Trade Center), hvorpå reassurandørene krevde at RACE 2 lignende vilkår ble tatt inn i forsikringsavtalene. Nå, i 2007 revisjonen av planen, vet vi at RACE 2 klausulen er blitt inkorporert i NSPL, etter ønske fra forsikringsbransjen og som et ledd i samfunnets utvikling (mer om dette i punkt 3.2.1.1).

I 1996 utgivelsen av NSPL, fikk vi et eget kapittel om krigsforsikring. Dette ga en ryddigere og lettere måte å bruke reglene på, hvor alle reglene som opprinnelig var spredt

²⁵ Bull (1980) s. 66

²⁶ Bull (1980) s. 72

rundt i planen, nå er samlet og strukturert under et kapittel i NSPL. I 2007 utgaven av NSPL er også sær reglene vedrørende skip forsikret i Den norske Krigsforsikring for Skip (DnK) blitt tatt inn i planen og samlet under kapittel 15 i avsnitt 9. Likevel oppstod det et unntak ved inntaket av Race 2 klausulen i § 2-8 og § 2-9, hvor disse ble beholdt i den alminnelige delen under farefeltsreglene. Selv om disse reglene har en viktig sammenheng med krigsforsikringsreglene og dermed kunne vært plassert i kapittel 15, er de altså plassert under farefeltsreglene. I 2003 versjonen ble også krigsfare definert med en positiv oppramsing, jfr § 2-9 jfr § 15-1. I suspenderte forhold vil den også gjelder for sjøfare, jfr § 2-8 jfr § 3-19. RACE 2 klausulen kom ikke inn i planen før i 2007 utgaven, men 2003 versjonen inneholdt likevel begrensninger i deknningen ved stormaktskrig (§ 15-5) og atomvåpenkrig (§ 15-6). Disse var for å beskytte assurandører og reassurandører, og åpnet for oppsigelse av forsikringsavtalen med 7 dagers varsel, jfr § 15-8 (1)²⁷. Den tydelige endringen i 2007 revisjonen av planen er det nye avsnitt 9 i kapittel 15, som inneholder presiseringer og særregler for forsikring i DnK. Disse er et resultat av en oppsamling av de tidligere spredte reglene vedrørende dette felt.

Dette nye avsnittet kan deles opp i 4 elementer av regler²⁸:

1. Spesielle regler om nettopp DnK som tidligere var spredd utover kapittel 15, og ellers generelle regler for krigsforsikring.
2. Suspensjon av dekning i visse tilfeller, jfr § 15-25. Dette som en følge av brudd på FNs handelsrestriksjoner, Sikkerhetsrådets resolusjoner eller offentlige regler som inkorporeres i slike resolusjoner. Fart i områder uten tillatelse fra de relevante FN organisasjoner vil også føre til en suspensjon av avtalen, så lenge farten ikke er uttrykkelig godkjent av assurandøren. Disse vilkårene var tidligere en del av avtalen fra assurandørene og reassurandørenes side, men

²⁷ Bull (2006) s. 496

²⁸ Bull (2007) "Handbook in Hull insurance" s. 432

er nå tatt inn i 2007 planen. Dette fører til mindre forhandlings kostnader ettersom vilkårene allerede er i standardavtalen (NSPL)²⁹.

3. Paragrafene § 15-27 til § 15-31 er utslag av RACE 2 klausulens inntreden i planen, og dens begrensning i dekningen. I likhet med vilkårene i § 15-25 var disse vanlige krav fra assurandørene og reassurandørene før de ble tatt inn i planen. Dette som en følge av press fra rederiene og forsikringsbransjen³⁰.
4. De gjenværende paragrafene i avsnitt 9 (§ 15-32 til § 15-34), er en begrensning i dekning for visse typer utgifter. Disse relaterer seg til den andre delen av RACE 2 klausulen. Dermed blir dekning for utgifter som følge av Biologiske våpen og lignende, opprydningsarbeid som følge av biologiske våpen eller lignende, karantene, havneavgifter, lønn, medisinske utgifter og lignende begrenset til en avtalt sum i avtalen. Dermed er alle slike utgifter som er en direkte følge av de farer som er oppramset i § 2-9 (2) litra b nr 5 unntatt fra dekning over en viss avtalt sum i avtalen³¹.

Det vi kan se ut ifra dette er at kapitel 15 avsnitt 9 er primært en samling av alle de reglene om DnK som tidligere var spredt rundt i kapitel 15 og resten av planen. Pluss at inkorporeringen av RACE 2 klausulen har ført til en del nye regler som går direkte på DnK og krigsfareforsikring (se 4 punkter ovenfor).

²⁹ Bull (2007) "Handbook in Hull insurance" s. 433

³⁰ Bull (2007) "Handbook in Hull insurance" s. 435 flg.

³¹ Bull (2007) "Handbook in Hull insurance" s. 442

3.2.5 § 16-7

Denne paragrafen finner vi i kapitlet 16 om tidstapforsikring, og omhandler egenandel ved havari eller skade. Videre slår den først fast at tidstap ikke dekkes i egenandelsperioden, jfr § 16-7 (1). Denne perioden beregnes etter § 16-4 (1) (komplisert affære som jeg ikke går inn på her). I tillegg til egenandelen opererer NSPL med et maskinfradrag, jfr § 16-7 (1). Det nye tredje leddet omhandler egenandelsperiode ved maskinskade. Når dette er avtalt i polisen, skal § 12-16 gjelde tilsvarende for ”maskinskade”, jfr § 16-7 (3). Det følger også av forsikringsavtalen (polisen) hvor stort dette fradraget skal være, etter avtale mellom partene. Dette betyr at ”maskinskade” får samme innhold som i § 12-16. Videre kommer det frem fra motivene til § 16-7 (3) at § 12-16 (2) også skal gjelde tilsvarende. Her oppstilles unntak fra maskinfradrag når skaden er en følge av:

- a) At skip har vært utsatt for sammenstøt eller støtning,
- b) At maskinrommet er blitt satt helt eller delvis under vann,
- c) Brann eller eksplosjon som er oppstått utenfor maskinrommet.

Før tredje ledd ble tatt inn i § 16-7, var det uenighet om hvordan en skulle behandle saker vedrørende maskinskade i relasjon til tidstapsreglene der det i polisen er avtalt en separat egenandelstid for maskinskade³². Dette løste revisjonskomiteen ved å gi maskinskade samme materielle innhold som i § 12-16, jfr § 16-7 (3). Dette førte jo også til en likestilling ved bruken av egenandeler ved maskinskade under kasko og tidstapspolisene. Motivene til dette maskinfradraget forteller oss at fradraget har en preventiv virkning.

Hva faller så innunder maskinskade etter at det skal brukes på tilsvarende måte som i § 12-16? Det følger av motivene til § 12-16 at fradraget skal gjelde ”maskineriet med tilbehør”, og for å unngå avgrensingsproblemer skal også rørledninger og elektriske ledninger utenfor selve maskineriet omfattes. Ettersom motivene fastslår at § 12-16 (2) også skal gjelde tilsvarende, er det unntak for når maskinfradrag kan tas (se ovenfor). Disse tre tilfellene er naturlig å gjøre til unntak ettersom de er skader som følger av utenforliggende årsaker (i forhold til maskinen, maskintilbehøret og maskinrommet). Med andre ord ser vi

³² Bull (2007) Motiver til NSPL, under § 16-7

at maskinfradrag ikke kan kreves når skaden følger av noe som ikke hadde noe med maskinen eller tilbehøret å gjøre³³.

Denne endringen har dermed resultert i en klarere beskrivelse av maskinskadebegrepet i relasjon til tidstapsreglene (spesielt hvor det er avtalt separat egenandelstid for maskinskade i polisen) gjennom henvisningen til § 12-16.

3.3 Sjødyktighetsbegrepet

Begrepet "Sjødyktighet" var sentralt i det Norske sjøforsikringstilbudet (NSPL) helt frem til 2007 utgaven av planen. Hvis et skip ikke var sjødyktig når et havari oppstod, førte dette tidligere til at assurandøren kunne fralegge seg ansvaret og slapp i utgangspunktet å utbetale erstatning. Det var likevel ikke nok at et skip ikke var sjødyktig for at assurandøren skulle slippe ansvar. Sikrede måtte ha kjent eller burde kjent til mangelen (usjødyktigheten) på et tidspunkt hvor han kunne gripe inn, og det måtte være årsakssammenheng mellom bruddet på sjødyktigheten og havariet, jfr NSPL § 3-22 (før 2007 revisjonen). Etersom dette begrepet nå er fjernet fra planen, benyttes heller sikkerhetsforskrifter til å forebygge eller unngå havari, jfr NSPL § 3-22 til § 3-28. Nå skal jeg gå igjennom de enkelte kildene jeg har brukt for å kartlegge begrepet før jeg ser på hvorfor de har fjernet begrepet og hvilke konsekvenser det medførte. Dette gjennom å se hvordan begrepet har blitt brukt opp igjennom de forskjellige utgavene av Planene frem til i dag.

³³ Bull (2007) Motiver til NSPL, under § 12-16 (2)

3.3.1 1964 Planen³⁴

I 1964 utgaven av NSPL finner vi de alminnelige reglene om sjødyktighet i §§ 45 til 47. Av disse reglene fremgår det hva som skal til for at assurandørene kan unngå ansvar for tap som en følge av at skipet ikke var sjødyktig. Begrepet har aldri vært definert i Planen og heller ikke FAL (Forsikringsavtaleloven), men en generell definisjon fantes i den tidligere Sjødyktighetsloven § 2, ”Et Skib betragtes som usjødygtigt, naar det paa Grund af Mangler ved Skrog, Udrustning, Maskineri eller Bemanding eller paa Grund af Overlastning eller mangelfuld Lasting eller af andre Grunde befinder sig i saadan Forfatning, at det under Hensyntagen til den Fart, hvorfor Skibet er bestemt, maa ansees forbundet med større Fare for Menneskeliv at gaa til sjøs med samme, end Bedriften som saadan sædvansmæssig medfører”, jfr tidligere Sjødyktighetsloven § 2. Sjødyktighetsbegrepet betyr ikke nødvendigvis det samme i de ulike relasjoner begrepet brukes, men denne definisjonen (Sjødyktighetsloven § 2), ble vanlig i forhold til datidens Plan (1964 utgaven). I denne definisjonen er det med andre ord økningen i risiko for fare for skade på menneskeliv som er avgjørende for sjødyktigheten. Nærmere bestemt om bruken av skipet i den fart (reisen) det er bestemt for, medfører en større fare for menneskeliv enn det som er vanlig for den type bedrift (rederiet). Hvis vi tolker ”... større fare for menneskeliv...”, vil jeg si at en naturlig språklig forståelse av dette, ikke innebærer en eliminering av risiko for fare for menneskeliv, men at risikoen ikke må øke i forhold til hva som er vanlig i bransjen med tanke på den konkrete fart skipet skal legge ut på. Dette er forståelig ettersom det alltid vil være en risiko for fare for menneskeliv forbundet med denne bransjen, og det er mange variabler som ikke kan kontrolleres på sjøen. For eksempel kan ekstremt dårlig vær komme fra ingensteds og øke faren for menneskeliv betraktelig. Gjennom rettspraksis og annen praksis har det blitt skapt en tradisjon, som man kan falle tilbake på når slike situasjoner skal vurderes. Forhold som kan føre til sjødyktighet kan være *mangler ved selve skipet*, som svekkelser som følge av rust eller vedlikeholdsmangler eller at forskjellige maskiner og utrustning kan være i dårlig stand. Dette var tilfellet i ND 1963.237 HAVSULEN, hvor

³⁴ Bull (1980) s. 110-118

skipet havarerte som en følge av mangelfull vedlikehold. Her ble mangelen vurdert relativt i forhold til den reisen skipet skulle foreta. Skipet ble funnet usjødyktig og assurandørene slapp å betale erstatning.

Skipets besetning kan også være gjenstand til tap av sjødyktighet, som i ND 1942.337, der det var for lite mannskap om bord (samme resultat kan forekomme ved besetning med manglende kompetanse i forhold til farten), hvilket førte til at skipet ble ansett som usjødyktig. For det tredje kan skipet bli ansett som usjødyktig som en følge av *mangler ved utrustningen* (nødvendig utrustning med tanke på fart, last, årstid osv.). Videre kan *lastens art og mengde* ha betydning for om skipet kan ansees som sjødyktig. Dette var tilfellet i ND 1948.447 Bergen, der KMD (en lekter) forliste og i etterkant ble ansett for å ha vært overlastet i forhold til den tenkte farten (her spilte årstid og været sterkt inn i vurderingen). Til slutt kan skipet være usjødyktig hvis den mangler de *nødvendige skipsdokumenter*. I RT 1973.997 RAMFLØY ble et foreldet sjøkart ansett for å kunne utgjøre en mangel som kunne føre til tap av sjødyktighet, men omstendigheter rundt skipperens lokalkjennskap til farvannet, gjorde at skipet ble ansett som sjødyktig på tross av assurandørenes anførsler. Assurandøren ble dømt til å betale erstatning til sikrede etter havariet. Mangler som beskrevet ovenfor er mulige årsaker til sjødyktighet, men hvor store må manglene være før de kan føre til tap av sjødyktighet. Hvis vi igjen ser på RAMFLØY dommen, ser vi at de uttaler ”Avgjørende må i dette tilfellet være om de mangler som forelå medførte større fare enn vanlig for havari under Hensyntagen til den Fart hvor Skibet er bestemt’”. Her knytter Høyesterett vurderingen opp til Sjødyktighetsloven § 2. hvilket styrker denne definisjonen i forhold til NSPL. Høyesterett uttaler at det skal en konkret vurdering til, vedrørende faren for havari eller menneskeliv ved den aktuelle reisen. Om denne er høyere enn det som er vanlig på en tilsvarende reise, kan denne mangelen føre til usjødyktighet. Hva er så den normale risikoen ved en slik reise? De konkrete momentene ved slike farter, kan være faktorer som, hva slags reiser skipet er bygget for, hva slags skip er det, hvilken årstid er det, hvilken last har skipet med seg, hvor gammelt er skipet, besetningen, utrustningen med mer. Viser det seg etter en slik konkret vurdering at det aktuelle skipet hadde mangler som utgjorde en større fare for menneskeliv enn normalt på en tilsvarende reise, fører dette til at skipet ikke er sjødyktig.

I FAL § 63 var tidfestingen av sjødyktigheten lagt til ”senest når den forlot havn”. Det vil si at hvis skipet mistet sinn sjødyktighet etter dette punkt, kunne ikke rederen holdes ansvarlig for dette, og assurandøren måtte erstatte tapet ved et havari (vid forstand). NSPL 1964 utgaven hadde ingen tidfesting annet enn at skipet alltid skulle være sjødyktig, jfr § 45 (2). Her byttet man ut tidfestingen med en regel som sa at assurandøren kunne anvende usjødyktighetsreaksjonen, hvis sikrede visste eller burde visst om den mangelen som medførte usjødyktighet. Sikrede må også ha oppdaget denne mangelen ”... på et slikt tidspunkt at det hadde vært mulig for han å gripe inn.”, jfr § 45 NSPL (1964 utgaven). Dette er kjent som den subjektive sjødyktighetsregelen³⁵. Det vil si at selv om sikrede eller en som er identifisert med sikrede får kunnskap om mangelen, så trenger ikke utfallet bli at skipet blir ansett som usjødyktig, hvis vedkommende finner ut om det på et slikt tidspunkt at han ikke kan gjøre noe med det. Dette var en viktigere del av regelen tidligere, ettersom kommunikasjon var mindre teknologisk da, og det kunne være vanskelig å få kontakt med rederen eller annen hjelp. I dag er det annerledes, men satellitt telefoner og ”state of the art” kommunikasjonsutstyr. Nå kan et skip alltid rapportere inn problemer og få hjelp til å løse disse. På en annen side, er det ikke sikkert at det er mulig å hjelpe et skip som har problemer. Derfor er det i de nye sikkerhetsforskriftene i NSPL 2007 utgaven, blitt pålagt rederiene å opprette et eget organ som ivaretar visse prinsipper rundt sikkerhet og miljø (mer om dette i punkt 3.3.6). I ND 1974.115, ble en liten mangel som ikke kvalifiserte som mangel i forhold til § 45 (antatt), til en mangel som resulterte i at båten sank. Assurandøren påberopte at den lille mangelen førte til at båten ikke var sjødyktig, og at de derfor var fri for ansvar. Retten var enig i at den store mangelen medførte at båten ikke var sjødyktig, men ettersom den lille skaden ikke førte til sjødyktighet, kunne ikke assurandøren gå fri. Det var ingen nye momenter i årsakssammenheng mellom den lille skaden og havariet, og dermed kunne ikke sikrede lastes for den lille skaden. Assurandøren måtte erstatte tapet til sikrede³⁶.

³⁵ Bull (1980) s. 119

³⁶ ND (1974.115) s. 122-123

Er det først slått fast at skipet ikke var sjødyktig ved havariet og sikrede kjente eller burde kjent til mangelen, måtte det også påvises årsakssammenheng mellom sjødyktigheten og det oppståtte tapet, jfr § 45 ”en *følge* av at skipet ikke er i sjødyktig stand.”. La oss bruke bemanning som et eksempel. Ville skipet havarert selv om bemanningen var for dårlig (mangelen som førte til sjødyktighet)? Hvis en kan svare bekreftende på dette, er det årsakssammenheng mellom havariet og sjødyktigheten, fordi da er det ikke mangelen som førte til at skipet ble ansett som usjødyktig som gjorde at skipet havarerte. Dermed er assurandøren fortsatt ansvarlig, selv om skipet var underbemannet. Skipet havarerte av en annen grunn en den påståtte mangelen som medførte sjødyktighet, og da er det ikke en følge av at skipet ikke er i sjødyktig stand som førte til tapet.

Altså: for at assurandøren kan gå fri fra sitt ansvar ved havari, må skipet være ansett som usjødyktig, sikrede må ha hatt kjennskap til mangelen og det må være årsakssammenheng mellom havariet og den manglende sjødyktigheten.

3.3.2 1996 Planen (2003 utgaven)³⁷

I 1996 versjonen (2003 revisjonen) av NSPL ble hele strukturen og oppbyggingen av regelverket drastisk omstrukturert, for å gjøre den mer oversiktlig og lettere å bruke for de som benyttet seg av den. På dette tidspunkt hadde Forsikringsavtaleloven (fra nå av FAL) ikke noe tilsvarende begrep som NSPL (sjødyktighet). FAL's system var bygget opp rundt sikkerhetsforskrifter, i likhet med NSPL 2007 versjonen hvor sjødyktighetsbegrepet er blitt tatt ut (se punkt 3.3 og 3.3.6). I 1996 versjonen av NSPL ble det vurdert av revisjonskomiteen å innføre sikkerhetsforskrifter fremfor å fortsette med sjødyktighetsbegrepet, i likehet med FAL. Komiteen kom frem til at sjødyktighetsbegrepet på det daværende tidspunkt, var en ”bærebjelke” i regelverket og at det var behov for å beholde begrepet³⁷. Den eneste endringen i planen fra 1964 til 2003 versjonen på

³⁷ Bull (2003) Motiver til NSPL, under § 3-22

sjødyktighetens område, var et forsøk på å samordning sjødyktighetsbegrepet og sikkerhetsforskriftene. Komiteen kom frem til at det ikke var gunstig å gjøre dette, ettersom det kunne føre til en utvidelse av beskyttelsen av sikrede, da dette la opp til en avkortning i reaksjonsmønsteret i planen. Det motsatte ble tilfellet, da komiteen isteden tok inn ansvarsfritaksregler for assurandørene. På grunn av dårlige tider i shipping, hadde mange skip blitt gamle og dårlig vedlikeholdt. Dårlig kvalifisert bemanning ble ansatt og havaristatistikken var høy. Dette regulerte komiteen ved å innføre regler som unntok assurandørene for ansvar skrogskader som følge av slitasje, tæring, råte, utilstrekkelig vedlikehold eller lignende mangler ved skroget, jfr § 12-3. Dette ble egentlig tatt inn ved revisjonen i 1992, men etter 1996 revisjonen kom det klart nok frem fra planen og ble enda strengere.

Den samme materielle retten fulgte fra 1964 utgaven av planen, hvilket innebærer ansvarsfritak for assurandøren hvis skipet blir ansett som usjødyktig, sikrede kjente eller burde kjent til mangelen på et slikt tidspunkt at han kunne grepet inn og at det foreligger årsakssammenheng mellom havariet og den manglende sjødyktigheten. Ved vurderingen av om det foreligger årsakssammenheng mellom usjødyktigheten og tapet, blir det i motivene langt på vei antatt at sjødyktighetsvurderingen avspiser fra en slik vurdering. Dette fordi etter en konkret vurdering av skipets sjødyktighet er det liten plass til årsaksbetingelsen, ettersom denne allerede er en stor del av sjødyktighetsvurderingen³⁸.

I likhet med 1964 planen mangler det en presisering eller definisjon av sjødyktighetsbegrep i 1996 utgaven (2003 revisjonen) av NSPL. Det er verken positivt eller negativt angitt, men i motivene er det vist til definisjonen i Sjødyktighetsloven § 2 (se punkt 3.3.1), dette på tross at begrepet kan ha forskjellig betydning i ulike sammenhenger³⁹. Motivene til revisjonen av 1996 planen (samme i 2003 revisjonen) presiserer at det kreves at skipet holder en viss teknisk og driftsmessig minste standard⁴⁰. Dette vurderes i hvert konkrete tilfelle i forhold til reisen skipet skal legge ut på. Her skal det legges vekt på hva slags

³⁸ Bull (1999) s. 93

³⁹ RT (1973) s. 988-989

⁴⁰ Bull (1999) s. 91

farvann farten skal legges til, der åpen sjø krever mer av skip, utstyr og bemanning enn en reise innen skjærs. Sommer i forhold til vinter, type last (eks: frakt av bensin er farligere enn bananer) mf. Det presiseres videre av motivene og sjødyktighetsloven (se punkt 3.3.1 om § 2) at det er kan foreligge en risiko for skade eller menneskeliv, det avgjørende er om den tekniske og driftsmessige standarden er så høy at risikoen for skade eller fare ikke er høyere enn det som er vanlig for en tilsvarende fart. Dette viser til en standard i bransjen, er ikke nok at et rederi har lavere standard enn andre, da ville dette i tilfellet føre til at alle reisene dette rederiet foretok har høyere risiko enn standarden. En grei måte å sette denne minstestandarden, vil være å se hva erfarne og forsiktige sjøfolk anser som nødvendigheter ved en reise.

Sjødyktighetsbegrepet er også relativt i tid i forhold til skipet som vurderes, hvilket betyr at et skip ikke blir vurdert ut ifra hvordan de ble bygget på den tiden. Det må vurderes ut ifra dagens, så en gammel båt må tilfredsstillte dagens standarder for å bli godkjent av for eksempel forsikringsselskapene. Etter dette ser vi at et skip presumeres som sjødyktig hvis det er klassifisert. Alle skip over en viss størrelse må være klasset, jfr NSPL 1996 (revisjon 2003) § 3-14. Hvor skip ikke er store nok til å kreve klasse, kreves det gyldig sertifikat i henhold til Sjøfartsdirektoratets regler, jfr NSPL § 17-4 (2). Bortfall av slikt sertifikat likestilles med bortfall av klasse, jfr § 3-14. Bortfall av klasse resulterer som oftest i bortfall av forsikring så lenge ikke assurandøren uttrykkelig samtykker i forholdet, jfr § 3-14.

En annen viktig endring fra 1964 utgaven til 2003 planen finner vi i § 3-22 (1) annet punktum, selv om det ble antatt at en lignende regel kunne innfortolkes i § 45 i 1964 versjonen av NSPL. Regelen om feil av ”nautisk art” ble tatt inn i § 3-22 (1) (første gang i 1996 revisjonen). Skyldes et havari en feil av ”nautisk art”, er dette et unntak fra sjødyktighetsbegrepet, jfr § 3-22 (1) andre punktum. Er sikrede fører eller medlem av dets besetning (gjelder spesielt for mindre skuter og fiskesjøyter), vil han etter skipet har forlatt havnen kun være beskyttet mot feil og forsømmelser som er av nautisk art. Denne regelen ble laget fordi det er lettere for sikrede som er om bord å ta avgjørelser og kommunisere med mannskapet (i forhold til sjødyktigheten), og da ønsker en å innskrenke beskyttelsen

til sikre når vedkommende selv er med på reisen. Dette sett i forhold til en reder som sitter på kontoret og tar avgjørelser for skipperen derifra⁴¹.

3.3.3 2007 Planen⁴²

Etter å ha gått gjennom litt av historien og utviklingen til NSPL, tar jeg for meg den kanskje mest betydningsfulle endringen i 2007 revisjonen av planen. Frem til 2007, hadde planens 3 kapittel avsnitt 3 overskriften ”Sjødyktighet. Sikkerhetsforskrifter”, hvilket er gjort rede for innholdet av ovenfor (se punkt 3.3, 3.3.1, 3.3.2). Kapittelet heter nå ”Sikkerhetsforskrifter”, og har gjennomgått en vesentlig endring. Etter revisjonen av NSPL i 2006 ble begrepet ”sjødyktighet” fjernet fullstendig fra planen. § 3-22 ble i sin helhet opphevet, og regelen om sikkerhetsforskrifter (se nedenfor i punkt 3.3.6) har tatt dens plass. Ettersom begrepet er fjernet fra planen, måtte store deler av kapittelet skrives om for å tilpasse seg denne endringen. § 3-24 om sikkerhetsforskrifter ble flyttet til § 3-22 (gamle sjødyktighetsbegrepet), og henvisninger er korrigert for å stemme overens med flyttingen av paragrafer. Videre er den gamle henvisningen til ”sjødyktighet” i § 3-23 skrevet om for å passe til sikkerhetsforskriftene i nye § 3-22, kontra sjødyktigheten i gamle § 3-22. Fremfor å bruke det flytende sjødyktighetsbegrepet, er det nå oppstilt regler for hvilken stand et skip må holde for å være godkjent for forsikring i henhold til NSPL. Dette betyr at om de ikke tilfredsstill disse kravene, kan de ikke vente seg å få erstatning av assurandørene ved et havari. Så årsakssammenhengen er langt på vei den samme som ved sjødyktighetsbegrepet⁴³.

Sikkerhetsforskriftene er forholdsregler med formål å forebygge tap eller fare, som er gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i

⁴¹ Bull (2003) motiver til NSPL, under § 3-22 (1) annet pkt

⁴² Bull (2007) under Kap 3 – Avsnitt 3 om sikkerhetsforskrifter

⁴³ Bull (2007) under Kap 3 – Avsnitt 3 om sikkerhetsforskrifter

avtalen eller gitt av klassifikasjonsselskapet, jfr § 3-22 (2007 utgaven). Til forskjell fra det gamle sjødyktighetsbegrepet, er sikkerhetsforskriftene mer konkrete med tanke på hvilke krav som stilles til skip for å anse dem som godkjent i forsikringsøyemed. Bakgrunnen for bortfallet av sjødyktighetsloven skal vi inn på nedenfor (punkt 3.3.4.1), men det er likevel verdt å gå litt inn på ettersom sikkerforskriftene stammer fra dette. Tidligere hadde vi som tidligere nevnt Sjødyktighetsloven som underbygget sjødyktighetsbegrepet, men denne ble i 2007 overtatt av en ny lov, Skipssikkerhetsloven. I denne sammenheng ble sjødyktighetsbegrepet fjernet fra planen og sikkerhetsforskriftene var heretter de eneste reglene om krav til skipets stand og drift.

Sikkerhetsforskriftene er delt i fire spesifikke forhold som sikrede må oppfylle for at skipet skal være godkjent i henhold til planen.

5. Teknisk og operativ sikkerhet (Kap. 3 i loven)
6. Personlig sikkerhet (Kap. 4 i loven)
7. Miljømessig sikkerhet (Kap. 5 i loven)
8. Sikkerhets- og terrorberedskap (Kap. 6 i loven)

I tillegg til dette kommer det et overordnet prinsipp om hvordan dette skal styres i selskapet, hvor rederiet blir pålagt å opprette, gjennomføre og videreutvikle et system som skal kartlegge risiko, kontrollere risiko og sikre at krav og regler fastsatt i lov eller sikkerhetssystemet overholdes. Dermed fastslåes det at regler gitt i Skipssikkerhetsloven skal også gjelde her. Dette er vell allerede fastslått gjennom ordlyden ”... gitt av offentlig myndighet...”, ettersom Skipssikkerhetsloven er norsk lov og gitt av offentlig myndighet. Sikkerhetssystemet skal videre være verifiserbart i både organisasjonen og på de ulike skipene og installasjonene. Ut over at organet skal overse at disse 4 forholdene blir overholdt, skal påbud om forhåndsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, fastsatt i avtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i avtalen, eller gitt av klassifikasjonsselskapet også ivaretaes i likhet med etterlevelse av sikkerhetssystemet⁴⁴.

⁴⁴ Bull (2007) under Kap 3 – Avsnitt 3 om sikkerhetsforskrifter

Videre er begrepet ”sjødyktighet” erstattet med en henvisning til teknisk og operativ sikkerhet, gjennom ”... om skipet oppfyller de påbud om teknisk og operativ sikkerhet, som er gitt av offentlig myndighet eller av klassifikasjonsselskapet.”, jfr § 3-23 (2007 revisjonen). Denne omskrivningen i § 3-23 og § 3-27 (1) litra a, måtte til for å tilfredsstille endringene rundt sikkerhetsforskriftene.

Revisjonskomiteen vurderte å ta inn kravet om sikkerhetsstyringssystemet som et uttrykkelig krav i 2007 planen for å tilnærme seg det engelske systemet. Det ville gitt den virkningen at brudd på dette kravet ville gitt samme resultat som tap av klasse. Ved tap av klasse faller i utgangs punkt forsikringsavtalen bort, jfr § 3-14 (2), med mindre assurandøren uttrykkelig samtykker i at forholdet vedvarer. Dette ble dog oppfattet som noe strengt mot sikrede og unnlatt fra planen. Skulle et havari forekomme som er en følge av brudd på sikkerhetsforskriftene, vil jo assurandøren være fritatt for ansvar. Dette er utgangspunktet, mens i praksis vil dette være vanskelig å argumentere for. Dette fordi en må påvise en årsakssammenheng mellom havariet og bruddet på sikkerhetsforskriften om sikkerhetsstyringssystemet, hvilket trolig vil by på store problemer⁴⁵.

I § 3-23 (1) finner vi det nærmeste vi kommer en definisjon av sikkerhetsforskriftene i NSPL 2007. I likhet med sjødyktighetsbegrepet, må man til loven for å få en skikkelig beskrivelse av hva begrepet innebærer. § 3-23 (1) definerer det overordnede i sikkerhetsforskriftene som et påbud om å overholde påbud om ”... teknisk og operativ sikkerhet, som er gitt av offentlig myndighet eller av klassifikasjonsselskapet.”. Dette kan minne oss om den flyktigheten som var noe av grunnen til sløyfingen av sjødyktighetsbegrepet, men her er begrepet mye klarere i den nye Skipssikkerhetsloven, enn hva man kunne lese ut av Sjødyktighetsloven.

⁴⁵ Bull (2007) Kap 3 – Avsnitt 3 om sikkerhetsforskrifter

3.3.4 Bakgrunnen for fjerningen av sjødyktighetsbegrepet i § 3-22

Sjødyktighetsbegrepet har vært veldig sentralt i sjøforsikringsbransjen helt frem til 2007. Hvorfor ble så begrepet tatt ut av planen i 2007 utgaven?

Lover og regler endrer seg i takt med samfunnet. Dette må den gjøre for å kunne regulere alle de nye problemene som dukker opp i vårt samfunn etter hvert som de dukker opp. Et viktig poeng vi kan se et eksempel på ovenfor i oppgaven (se punkt 3.2.1.1), hvor Planen måtte endres som en følge av den voksende terrorvirksomheten i verden. Etter hvert som skip blir større, lasten farligere, teknologien bedre og nye farer dukker opp, forandres risikovurderingen for assurandørene og de krever forandringer i sine avtaler. For at NSPL skal være et konkurransedyktig og oppdatert alternativ for assurandørene, må planen tilfredsstille også deres krav. Som sagt blir samtlige parter til en potensiell forsikringsavtale bedt om å komme med innspill når planen revideres. Dette for å lage en så god plan som mulig for alle involverte parter.

I dette tilfellet, hvor sjødyktighetsbegrepet ble fjernet og erstattet med sikkerhetsforskriftene, kommer dette hovedsakelig på grunn av avviklingen av den gamle Sjødyktighetsloven og innføringen av den nye Skipssikkerhetsloven. Hvorfor ble så ikke sjødyktighetsbegrepet videreført i den nye Skipssikkerhetsloven?

3.3.4.1 Nye Lov om Skipssikkerhet

Nye Skipssikkerhetsloven av 2006 pr. 1. januar 2007, avløste blant annet den gamle loven om sjødyktighet av 1903. I Sjødyktighetsloven (og i den alminnelige sjøforsikringsbransjens praksis og teori) hadde sjødyktighetsbegrepet en meget viktig rolle, og det var derfor naturlig å inkludere dette begrepet i den Norske Sjøforsikringsplan. Frem til 2006 hadde Sjødyktighetsloven og sjødyktighetsbegrepet en fremtredende rolle i sjøforsikringsbransjen, men under forarbeidet til Skipssikkerhetsloven ble viktigheten av begrepet vurdert av lovkomiteen. Utviklingen viste at begrepet ble mindre fremtredende. Det viste seg også at betydningen av sikkerhetsforskriftene som ble gitt av offentlige

myndigheter og av klassifikasjonsselskapene fikk en større rolle i bransjen. En kunne tenke seg at det kunne av tradisjonelle årsaker være fordelaktig å beholde begge regelverkene. Det viste seg derimot at det var et behov for en oppdatering av dette lovverket (se punkt 3.3.4.2), og sjødyktighetsbegrepet ble ikke beholdt i den nye Skipssikkerhetsloven.

Den nye Skipssikkerhetsloven var ment å overta for blant annet sjødyktighetsloven, hvilken den gjør ettersom sjødyktighetsbegrepet ikke er blitt videreført. Sikkerhetsstyringssystemet er mer detaljert enn det gamle begrepet og er også et godt instrument for å kvalitetssikre at det nye systemet oppfyller sitt formål. Formålet her er å sikre liv og helse, miljø og materielle verdier, jfr § 1-1.

Hvordan har så lovutvalget kommet frem til denne løsningen, som i utgangspunktet erstatter et gammelt og tradisjonelt regelverk? Forarbeidene gir oss en beskrivelse av hvordan lovutvalget har tenkt, og kan dermed gi oss en nærmere forklaring på hvorfor dette har skjedd.

3.3.4.2 Forarbeider til skipssikkerhetsloven av 2006

Det er klart at sjødyktighetsbegrepet er lite konkret, i motsetning til de mer omfattende og presise sikkerhetsforskriftene i den nye Skipssikkerhetsloven. Det er også klart at sjødyktighetsbegrepet er et godt innarbeidet begrep i dagens sjøforsikrings bransje, så hvordan har lovutvalget avgjort at det skal sløyfes? Hvilke hensyn er tatt? Hvem er involvert i avgjørelsen, og hva er konsekvensen av utbyggingen til dette nye systemet?

Lovutvalget ble opprettet for å lage en ny lov om sjøsikkerhet, ettersom det ble antatt at det gamle systemet var utdatert. Vi har jo tidligere i oppgaven vært inne på hendelser i den siste tid som har tvunget reassurandører og lignende til å legge til vilkår i forsikringsavtalene sine for å tilpasse seg samfunnet og utviklingen det går i. Bakgrunnene (forarbeidene til Skipssikkerhetsloven) for sløyfingen av sjødyktighetsbegrepet jeg finner mest interessant, er innstillingen fra næringskomiteen (Innst.O.), Norges offentlige utredninger (NOU) og Odelstingsproposisjoner (Ot.prp.).

Gjennom disse forarbeidene kommer det frem mange momenter og grunner til at begrepet ikke ble videreført. Jeg skal nå ta for meg de enkelte forarbeidene. Det er viktig og huske at disse forarbeidene er utarbeidet som et ledd i produksjonen av Skipssikkerhetsloven, og ikke til NSPL. Dette betyr at det i vårt tilfelle kun er en måte å vise hvorfor sjødyktighetsbegrepet er tatt ut av planen.

3.3.4.2.1 NOU-2005-14

Ved Kongelig resolusjon av 24. oktober 2003, ble et utvalg til revisjon av sjødyktighetsloven oppnevnt. Regjeringen og Nærings og Handelsdepartementet, satte ned et utvalg for å revidere Sjødyktighetsloven, ettersom man mente den var foreldet og utdatert. Utvalget ble etter hvert klare på at de skulle avløse sjødyktighetsloven og erstatte den med en ny Skipssikkerhetslov. I denne forbindelse oppstod spørsmålet om en skulle beholde sjødyktighetsbegrepet eller lage et nytt system for krav til skips standard og sikkerhet. Utvalget er klare på at sjødyktighetsbegrepet er et godt innarbeidet og sentralt begrep i sjøforsikringsbransjen, men at det dette ikke vil bli videreført i den nye Skipssikkerhetsloven. Begrunnelsen for dette ligger i flere plan. Som vi har vært inne på tidligere er muligens det viktigste argumentet at man ønsker å beskrive mest mulig detaljert og spesifisert (altså i vid forstand) hva som kreves for å oppfylle de krav til sikkerhet som i dag kreves⁴⁶. Dette vil gjøre kravene klarere for brukerne av Skipssikkerhetsloven og dermed også Norsk Sjøforsikringsplan, slik at en unngår tvister og uenigheter. Dette ønsket komiteen å gjøre gjennom de 4 sikkerhetskriteriene og det overordnede kravet om å opprette et sikkerhetsstyringssystem (se punkt 3.3.3). Problemet med det forrige systemet er altså at sjødyktighetsbegrepet i seg selv ikke gir noen klar anvisning eller retningslinjer for de krav som stilles. I det nye systemet, kommer dette mye klarere frem. Det gamle begrepet slet også under problematikken ved at det ikke er noen klar avgrensning i norsk og

⁴⁶ NOU (2005) s. 87

internasjonal rett, hvilket førte til at begrepet ble anvendt med forskjellig innhold i ulike relasjoner. De kommenterer også at ettersom det ikke er oppstilt noen nærmere spesifisering av begrepet i NSPL, dekker det ikke alle de ytre forhold som sjødyktighetsloven omfatter. Et eksempel på dette ser vi rundt forurensning fra skip. Dette kommer frem i kapittel 11 i Sjødyktighetsloven, men det fremgår på ingen måte av sjødyktighetsbegrepet eller sjødyktighetsloven § 2⁴⁷. Dette kommer derimot mye klarer frem av de nye sikkerhetsforskriftene, gjennom kapittel 5 i Skipssikkerhetsloven om Miljø sikkerhet. Utvalget argumenterer videre for at det nye systemet bør få et videre siktemål enn sjødyktighetsloven hadde, og dermed la den regulere alle forhold som kan ha en skipssikkerhetsmessig side, uansett om det ble dekket av det gamle systemet eller ikke. De ville altså utvide rekkevidden og omfanget av regelverket på dette området. Sjødyktighetsbegrepet ble ansett av komiteen for å være lite konkret, udetaljert og ikke stort annet enn en upresis standard, der det måtte søkes svar og retningslinjer i internasjonale konvensjoner. Dette var lite heldig i NSPL's tilfellet, ettersom planen har et formål om å være et konkurransedyktig alternativ som standardavtale innen sjøforsikringsbransjen. Komiteen vurderte videre om de skulle beholde begrepet ved siden av det nye systemet, men kom frem til at dette bare ville føre til at begrepet ville bli et overflødig og innholdsløst overbegrep eller stikkord, der en måtte søke i de spesifikke bestemmelser på området for å forstå kravene som fulgte med begrepet. Begrepet ville i så tilfellet kun få betydning for de tekniske krav i det nye regelverket, mens de andre kravene ikke ville kunne vise til begrepet. Dette ville også blitt en skjevhet som kunne assosieres med dårlig lovgiverteknikk. Til slutt påpekte lovutvalget at sjødyktighetsbegrepet knytter vurderingen om "sjødyktighet" opp mot "Fare for Menneskeliv". Her poengterer utvalget at de ønsker et bredere siktemål enn dette når det gjelder kravene til et sikkert skip. Dette kommer spesielt frem av Skipssikkerhetslovens formålsbestemmelse, hvor "liv og helse, miljø og materielle verdier", skal sikres gjennom den nye loven⁴⁸. Dette ville skapt ytterligere uklarheter i den nye loven, og utvalgets vurdering ble så at sjødyktighetsbegrepet ikke skulle videreføres. Nye Skipssikkerhetsloven søker også å

⁴⁷ NOU (2005) s. 88

⁴⁸ NOU (2005) s. 88

oppnå et bedre vern om det ytre miljø, hvilket kommer dårlig frem hvis en beholder sjødyktighetsbegrepet. Dette fordi begrepet viser primært til ”Fare for Menneskeliv”, mens i det nye sikkerhetsstyringssystemet viser det eksplisitt til ”miljømessig sikkerhet” i kapittel 5.

3.3.4.2.2 Ot.prp.nr.87 (2005-2006)

En Odelstingsproposisjon benyttes når regjeringen forslår en ny lov til Stortinget, som da igjen eventuelt skal godkjenne den. I Ot.prp.nr.87 blir det vist til Skipssikkerhetslovutvalgets vurdering av sjødyktighetsbegrepet og om det skal videreføres til den nye Skipssikkerhetsloven, enten alene eller sammen med det nye sikkerhetsstyringssystemet, blir vist til i sammenheng med Ot.prp.nr.87. Det interessante med denne odelstingsproposisjonen er kommentarene som er kommet fra ulike departementer i forbindelse med høringsinstansen vedrørende sjødyktighetsbegrepet, og vurderingen om den skal videreføres eller ikke.

Fiskeri- og kystdepartementet, ”fremholder at sjødyktighetsbegrepet er en rettslig standard som er godt innarbeidet og med en bestemt betydning i daglig bruk. Det vil derfor ikke være uproblematisk å ta begrepet ut av lovgivning”⁴⁹. Departementet mener med andre ord at begrepet er såpass godt innarbeidet i bransjen over lang tid, at det vil føre til problemer å fjerne det. Dette er forståelig, men på en annen side, må en kunne endre slike begreper, når det fører til en bedring for alle parter. Det nye systemet er klarere og mer spesifikt. Dette er spesielt viktig i forhold til NSPL, som er en meget utbedt standardkontrakt i bransjen på verdensbasis.

⁴⁹ Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s. 55

Justis- og politidepartementet, ”går inn for å beholde sjøloven § 131 inntil videre av hensyn til den felles nordiske rettsenheten på området”.⁵⁰ Departementet viser her til at begrepet har i lang tid blitt brukt som et fellesbegrep av samtlige nordiske land, og at fjerningen av den vil være uheldig på grunn av dette. Problematikken er her tydelig og fjerningen av begrepet vil skape problemer innad i de nordiske landene, i forhold til loven. De ulike nordiske landene har egne forsikringsvilkår i sine versjoner av ”planen”, hvilket gjør at de ikke er identiske. Likevel er det store likheter mellom de ulike planene ettersom de er tuftet på hverandre. Selv om de ulike forsikringsselskapene benytter sine lands planer, åpner de også for å tilby de andre aktuelle planene til sine kunder. Det vil si at Gard, Skuld og Bluewater (eksempler på store norske sjøforsikringsselskaper) kan tilby å bruke engelsk eller svenske forsikringsavtaler hvis dette er kundens ønske.

Høgskolen i Vestfold, ”er skeptiske til å fjerne sjødyktighetsbegrepet. Høgskolen ser ikke at det er en klar motsetning mellom dagens begrep og ønsket om en moderne lovgivning og tror det vil være enklere å fremme de nye begrepene og pliktene som foreslås i loven dersom man beholder sjødyktighetsbegrepet. Høgskolen peker også på at begrepet benyttes i andre land og i certepartiretten og forsikringsretten og foreslår å beholde begrepet som en overordnet norm og ber departementet vurdere en samordning av begrepsbruken innen Norden”⁵⁰. Her, som i de andre instansene, ønsker Høgskolen i Vestfold å beholde begrepet ettersom de mener det vil være lettere å gjennomføre det nye systemet med dette begrepet som et overbegrep. I tillegg ser de problematikken med de øvrige nordiske landene som overhengende. Dette går direkte imot det som kommer frem i utvalget som lagde NOU-2005-14, hvor det poengteres at fjerningen av sjødyktighetsbegrepet er viktig for å utvide begrepets farefelt utover ”fare for menneskeliv” (se mer i punkt 3.3.4.2.1).

Rederienes Landforening, ”er positiv til å ikke benytte sjødyktighetsbegrepet i den nye loven”⁵¹. Her ser vi at de potensielt sikrede, ønsker at begrepet blir fjernet til fordel for

⁵⁰ Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s. 55

⁵¹ Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s. 55

sikkerhetsstyringssystemet. Dette er et viktig moment i forhold til NSPL, ettersom revisjonskomiteen til NSPL ønsker å involvere de ulike partene i forbindelse med den årlige oppdateringen. Hadde det ikke vært for denne nye loven, som igjen førte til at NSPL fikk det nye regelsystemet, kunne det føre til at assurandørene og de sikrede måtte ta inn egne vilkår i forsikringsavtalen som brukte dette systemet fremfor det utdaterte sjødyktighetsbegrepet. Nå finner man uansett fortsatt sjødyktighetsbegrepet i Sjølovens § 131, men dette kan bare benyttes for skip som er registrert i Norge eller oppholder seg i norsk farvann.

Til slutt har vi *Nærings- og handelsdepartementets* vurdering og kommentarer til forslaget om fjerningen av sjødyktighetsbegrepet. Departementet gir sitt samtykke til utvalgets forslag om å fjerne begrepet. De er enige i utvalgets omfattende og velbegrunnede vurdering, og støtter forslaget om å fjerne sjødyktighetslovens § 24 om sjødyktighet. Med unntak av Fiskeri- og kystdepartementet og Høgskolen i Vestfold er det ingen instanser, som har vært med på høringen, som har vært imot sløyfingen av begrepet.⁵² Dermed ble lovutkastet godtatt og sendt til Stortinget som lot loven trå i kraft 1. jan. 2006. Sjødyktighetsbegrepet blir fortsatt beholdt i sjølovens § 131, hvor den får relevans i forbindelse norsk registrerte skip, skip i norsk farvann og reglene om transportørens og bortfrakterens plikter i lasteforhold, jfr §§ 276, 327, 384 og 405. Sjølovens § 131 beholder også begrepets sikkerhetsmessige side uendret inntil videre. Som en respons på Høgskolen i Vestfolds uttalelse i høringen om samordningen av begrepet i de nordiske landene, uttaler Nærings- og handelsdepartementet at det vil bli tatt initiativ ovenfor de øvrige nordiske land for å vurdere bruken og innholdet av begrepet i sikkerhetslovgivningen til skip⁵³. Det er ikke tatt noe slikt initiativ per 26.10.07, og det vil høyst sannsynlig ikke bli gjort heller⁵⁴.

3.3.4.2.3 Innst.O.nr.35 (2006-2007)

⁵² Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s. 55

⁵³ Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s. 55

⁵⁴ Jfr. E-post korrespondanse med Terje Hernes Pettersen i Nærings- og handelsdepartementet

Nærings- og handelsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til lov om skipssikkerhet. I denne innstillingen kommer det endelige forslaget til den nye loven, og sammen med denne følger et sammendrag av kommentarene gjennom prosessen frem til dette punkt. Det konkluderes der med at selv om sjødyktighetsbegrepet er et sentralt og innarbeidet begrep, foreslår utvalget å ikke bygge opp den nye loven rundt begrepet. Den viktigste begrunnelsen for dette er ”ønsket om å beskrive mest mulig detaljert og spesifisert i lovutkastet de funksjonskrav skipet må oppfylle for å nå det sikkerhetsnivået som i dag må kunne kreves. Det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet er knyttet opp mot « Fare for Menneskeliv ». Utvalget mener at kravene til et sikkert skip må ha et videre siktemål enn dette. Utvalget foreslår samtidig opphevet sjøloven § 131 om skipets sjødyktighet. Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om ikke å basere skipssikkerhetsloven på sjødyktighetsbegrepet”.⁵⁵ Etter dette ble sjødyktighetsbegrepet fjernet i sin helhet fra sjødyktighetsloven, men ikke fra sjølovens § 131 som foreslått i Innst.O.nr.35.

3.3.5 Konsekvens

I NSPL 2007 er sjødyktighetsbegrepet fjernet i sin helhet, og sikkerhetsforskriftene har erstattet begrepets tidligere rolle. Sikkerhetsstyringssystemet som vi finner i den nye Skipssikkerhetsloven, har ikke blitt direkte tatt inn i NSPL 2007 da brudd på krav om dette ville medført bortfall av forsikring. Det var imidlertid en allmenn oppfatning om at dette var for strengt mot sikrede. Likevel er det lovbestemte kravet om sikkerhetsstyringssystemet i rederiets organisasjon en sikkerhetsforskrift i forhold til tap og skade, og dermed gjeldende også for NSPL. Et havari som kan settes i årsakssammenheng med et slikt brudd, ville ført til ansvarsfrihet for assurandørene (se mer om dette i punkt 3.2.1)⁵⁶. Det nye sikkerhetsstyringssystemet er som nevnt mer presist og detaljert enn sjødyktighetsbegrepet, hvilket gjør det lettere for partene å se hvilke krav som stilles til

⁵⁵ Innst.O.nr.35 (2006-2007) under punkt 1.9.1

⁵⁶ Bull (2007) under Kap 3 – Avsnitt 3

sikkerheten om bord. Når det er klarere beskrevet velger jeg å tro at dette fører til at sikrede følger disse sikkerhetskravene bedre enn når begrepet er lite presist. Et lite presist begrepet skaper ofte mulighet til å tolke det innskrenkende eller utvidende ut ifra hva som passer best for den som tolker det. Dette kunne føre til at rederiene tidligere ikke sikret objektene sine så godt som man kanskje burde, av økonomiske årsaker. I den nye planen med det nye systemet, er det mindre rom for egen tolking ettersom systemet nå er mer presist angitt (riktignok ikke uttømmende), hvilket igjen kan føre til at rederiene hever sikkerhetsstandarden på sine forsikrede objekter.

Den nye Skipssikkerhetsloven har ikke lenger noen sekkebestemmelse, kontra den gamle sjødyktighetsloven § 2 "... eller af andre Grunde...", som man tidligere kunne putte tilfeller innunder som ikke var dekket i resten av definisjonen. Nå har vi et videre regelverk som gir mer presis beskrivelse av de krav som stilles til standarder på skip og installasjoner i Skipssikkerhetsloven.⁵⁷

Hvilken av lovene som er strengest, eller om det er noen reell praktisk forskjell på de to regelverkene, er vanskeligere å svare på. Det er klart at det nye systemet er enklere å bruke, ettersom det er mer spesifikt og presist. Som tidligere nevnt er det i hvert fall lettere å plassere ulike forhold innunder de spesifikke bestemmelsene i det nye systemet, kontra i det gamle. Det overordnede sikkerhetsstyringssystemet er også en viktig konsekvens av det nye systemet, som burde føre til en bedre kartlegging av risiko og dermed på sikt en senking av antall skader og tap. Dette gagnar alle parter i forsikringsforholdet. Selv om dette systemet ikke blir direkte pålagt gjennom NSPL (se punkt 3.3.3), så vil det forhåpentligvis føre til at mange vil opprette et slikt organ om bord på de forsikrede objektene og innad i rederiet. Dette kan på sikt være en meget positiv retning i bransjen, og er et bra tiltak fra lovutvalgets side.

⁵⁷ NOU-2005-14 s. 87

3.3.5.1 Problem som følge av begrepets bortfall

Det oppstår et problem som følge av at sjødyktighetsbegrepet er fjernet fra planen, som jeg skal se litt på under dette avsnittet. Hvordan skal man forholde seg til denne endringen hvis det er et norsk eller et utenlandsk skip forsikret under nye NSPL som havarerer? Blir det noen forskjell med tanke på hvilket land skipet er registrert under, så lenge den er forsikret under den norske planen? Et rederi med et norsk registrert skip (forsikret i NSPL) vil kunne miste sitt krav ovenfor assurandøren hvis det skulle vise seg at skipet manglet sjødyktighet ved havariet. Selv om dette begrepet er tatt ut av NSPL, kan begrepet fortsatt få betydning i slike situasjoner. Dette får det gjennom sikkerhetsforskriftene og Skipssikkerhetsloven. Ut i fra dette kan vi videre dra slutningen om at et utenlandsk registrert skip forsikret i NSPL ikke vil bli rammet av denne regelen. Unntaket fra denne regelen kommer inn hvis et slikt skip befinner seg i norsk farvann når faren inntreffer. Da er skipet underlagt norsk lov og dermed også Sjøloven § 131. Dermed kan assurandøren frasi seg ansvar hvis skipet manglet sjødyktighet. Hva skjer så med et skip som verken er norsk registrert eller befinner seg i norsk farvann, men likevel er forsikret gjennom NSPL? Skipet er altså verken underlagt skipssikkerhetsloven (gjennom sikkerhetsforskriftene i NSPL) eller norsk lov. Her kommer de internasjonale bestemmelser og brudd på reglene til klassifikasjonsselskaper til nytte, jfr § 3-22 (1). Både ISM koden⁵⁸ og SOLAS konvensjonen⁵⁹ omhandler tilsvarende områder som sjødyktighetsbegrepet og sikkerhetsforskriftene. ISM koden inneholder regler som pålegger rederiene å lage et tilsvarende system som også finnes i sikkerhetsstyringssystemet jfr Skipssikkerhetsloven. SOLAS konvensjonen har regler om ”sikker seilas og hindring av farlige situasjoner” og å ”sikre menneskeliv til sjøs eller vern av det marine miljø”, jfr Kap 5⁶⁰. Når er da disse internasjonale regelverkene bindende for sikrede? Internasjonale regler har trinnhøyde over nasjonal rett, forutsatt at de er transformert eller inkorporert i flaggstatens nasjonale lovgivning. Ved et havari kan assurandørene også påberope manglende sjødyktighet, hvis

⁵⁸ International Safety Management Code (2002)

⁵⁹ International Convention for the Safety of Life at Sea (1974)

⁶⁰ Utenriksdepartementet (2006) s. 1

slike regler finnes i flaggstatens nasjonale regler eller at skipet ved faren eller skaden befinner seg i et farvann hvis lands nasjonale regler tillater dette. Hva skjer så hvis et Bahamas registrert skip (forutsatt at Bahamas ikke har slike regler i sin lovgivning) som er forsikret i NSPL, havarerer i et farvann som ikke har sjødyktighet i sitt regelverk? Tidligere ville et slikt problem falt innunder sjødyktighetsbegrepet i § 3-22 (NSPL 2003 og tidligere utgaver). Da ville assurandørene vært beskyttet mot å utbetale erstatning til skip som i denne situasjonen. Dette er å sette det hele på spissen for de fleste tilfeller av mangelfullt vedlikehold eller drift av skip vil passe inn i sikkerhetsforskriftene eller eventuelt det nye sikkerhetsstyringssystemet, jfr Skipssikkerhetsloven. Utgangspunktet er jo at NSPL skal dekke "all risk". Det hele avhenger av Bahamas tilknytning til SOLAS og ISM koden. Har de innlemmet disse reglene i sin lovgivning, vil assurandørene muligens kunne påberope seg ansvarsfrihet som følge av dette.

Etter 2007 revisjonen ble satt i bruk må en altså benytte seg av sikkerhetsforskriftene i NSPL § 3-22 og det som følger om sikkerhetsforskriftene i den nye Skipssikkerhetsloven. Med sikkerhetsforskrifter menes "... påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen, eller gitt av klassifikasjonsselskapet", jfr § 3-22 (1). Oppfyller ikke et skip kravene om teknisk og operativ sikkerhet, personlig sikkerhet, miljømessig sikkerhet eller sikkerhets- og terrorberedskapen (pluss det overordnede prinsippet om sikkerhetsstyringssystemet) kan forsikringsavtalen bli sagt opp av assurandøren, jfr § 3-14 jfr § 3-25 (se krav til subjektiv skyld og årsakssammenheng i punkt 3.2.1). Det følger av motivene til NSPL § 3-22 at "For at overtredelse skal kunne rammes, må forskriften være bindende for sikrede.". Her er det forskrifter gitt av offentlig myndighet som skaper problemer, ettersom det kan være vanskelig å avgjøre om sikrede har plikt til å forholde seg til disse. Som sagt ovenfor må sikrede etterfølge forskrifter gitt av myndighet i eget hjemland eller skipets hjemland (flaggstat). Likevel kan forskrifter gitt av utenlandske myndigheter også være bindende. Slike forskrifter kan for eksempel være kanalreglementer

og regler om behandling av farlig last⁶¹. Hva skjer så hvis det er kollisjon mellom flaggstatens regler og utenlandske forskrifter? Må sikrede da rette seg etter den strengeste av reglene? Slik problematikk angripes med en konkret fortolkning av vedkommende forskrifter, hvor et viktig moment er om sikrede hadde rimelig grunn til å tro at han måtte rette seg etter den strengeste av dem. Hvis sikrede ikke hadde rimelig grunn til å tro at den strengeste forskrift gjaldt han, kan det tenkes at bruddet på forskriften ikke kan påberopes av assurandøren på grunn av sikredes mangel på skyld. Kan avtales eksplisitt at sjødyktighetsbegrepet skal gjelde tilsvarende i forsikringsavtalen, jfr § 3-22 (1) hvor sikkerhetsforskrifter kan være "... påbud ... gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen ...". Det er vanlig at partene avtaler egne vilkår i forsikringsavtalen. Det er selvfølgelig adgang til å gjøre dette (NSPL er tross alt ikke en preceptorisk standard avtale), så lenge de ikke strider mot forskrifter og regler. Likevel er det litt dumt når dette gjøres fordi det kan føre til konflikter. Hele poenget med NSPL er å lage en avtale som alle partene har vært med på å utvikle og som er godkjent av disse partene, og å avtale egne vilkår kan igjen motvirke den konflikt dempende effekten planen har (se punkt 2.1).

Det hele avhenger altså av om et utenlandsk skips nasjonale rett har underlagt seg de internasjonale regelverk (SOLAS og ISM). Er de ikke dette kan det være vanskelig for en assurandør å påberope seg grunnlag for ansvarsfraskrivelse som går utfor det som følger direkte av NSPL. Dette er nye problemstillinger som dukket opp i kjølvannet av at begrepet ble tatt ut av planen, og er derfor litt vanskelig å ta stilling til på dette tidspunkt. Per i dag finnes det verken teori eller praksis rundt denne problemstillingen. I årene fremover vil det bli satt fokus på disse problemstillingene og en praksis vil høyst sannsynlig bli dannet for å løse dem.

⁶¹ Bull (2007) Motiver til NSPL, under § 3-22

3.3.6 Sikkerhetsforskriftene

Fra og med 1964 utgaven av NSPL, har vi hatt sikkerhetsforskrifter. Disse har fungert som tilleggskrav til det tidligere sjødyktighetsbegrepet og det nye sikkerhetsstyringssystemet (etter Lov om Skipssikkerhet av 2006 pr. 1. jan 2007). I 1964 utgaven av NSPL, blir sikkerhetsforskriftene beskrevet som ”påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen, eller gitt av klasseinstitusjonen når det ved avtalens avslutning er forutsatt at skipet skal være klassifisert”, jfr NSPL 1964 § 48⁶². Sikkerhetsforskriftene er regler som til enhver tid viser til forskrifter som er gitt av *offentlige myndigheter og lignende*. Dette betyr at hvis en ny forskrift blir gitt på dette felt, blir den automatisk gjeldende for partene som benytter seg av NSPL som en standardkontrakt. Selve begrepet blir beskrevet i § 3-24 (i NSPL 2003) som ”påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen eller gitt av klassifikasjonsselskapet”. Samme som kom i NSPL 1964 utgaven. Dette betyr at internasjonale bestemmelser som SOLAS og ISM-koden (selskapene skal opprette, drive og kontrollere et eget sjøsikkerhets og miljøbeskyttelses program i rederiet) vil være sikkerhetsforskrifter gjennom sjødyktighetsloven og forskrifter fastsatt i medhold av den og via klasseselskapskrav, og også utgjøre en del av sikkerhetsforskriftene etter denne bestemmelsen⁶³.

Sikkerhetsforskriftene åpner også for at assurandøren kan forandre avtalen til enhver tid så lenge det er gitt hjemmel for dette i den originale avtalen når denne ble inngått, ”... gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen”, jfr NSPL 1964 § 48. Slike påbud kan også være ”... gitt av klasseinstitusjonen når det ved avtalens slutning er forutsatt at skipet skal være klassifisert”, jfr § 48. Dette betyr altså at den institusjonen som har klassifisert skipet kan stille krav eller legge ned påbud hva gjelder det skipet. Det vil si at det vil et brudd på sikkerhetsforskriftene (med de følgene det kan gi, se under) om en båt går om

⁶² Det Norske Veritas (1964) s. 11

⁶³ Bull (1999) s. 97

vinteren, hvis den har blitt klassifisert som et sommerskip som ikke skal gå resten av året. Assurandøren har med andre ord ikke adgang til å forandre avtalen underveis uten å ha hjemmel for dette i avtalen. Også her gjelder forutsetningen om at en forskrift eller regel kun kan ha status som sikkerhetsforskrift hvis den har som formål å ”forebygge tap”, jfr NSPL § 3-24. dette kan vi se ved å tenke oss at det blir vanskelig å påvise en årsakssammenheng mellom forskriften og tapet, hvis forskriftens formål ikke er å forebygge eller begrense tap.

Et slikt brudd på sikkerhetsforskriftene medfører at assurandøren bare er ansvarlig for de skader som kan godtgjøres at ikke er en følge av overtredelsen, jfr § 49. Her kommer også unntaket hvor feil av ”nautisk art” likevel skal gi full erstatning, selv om en sikkerhetsforskrift er overtrådt (se punkt 3.3.2).

Hvor langt strekker så sær regelen om sikkerhetsforskriftene seg, jfr FAL § 20?

Kan det oppstilles en grense for hva som kan fastsettes som en sikkerhetsforskrift? Det vil bli godkjent som en sikkerhetsforskrift så lenge den har som formål begrense eller unngå tap, og ikke prøver å unngå FAL § 20 (om subjektiv skyld). I denne forbindelse i ND 1973.428 NH HAMAR KAPP FERGEN (riktignok et ”obiter dictum”, men likevel illustrerende), argumenterte Høyesterett for at utvidelsen av sjødyktighetsbegrepet var akseptabel i forhold til § 20 (FAL)⁶⁴. Rettspraksis kommer også frem til at det er tvilsomt i hvilken utstrekning begrepet sikkerhetsforskrift kan utvides til skade for forsikringstagerne uten å komme i strid med FAL § 20, dette på tross av at FAL § 51 er fravikelig i sjøforsikring.

Sikkerhetsforskriftene er uforandret fra § 48 i 1964 utgaven til § 3-24 i 2003 utgaven, med unntak av litt oppdatering av det språklige. Fra 2003 versjonen til 2007 utgaven er regelen flyttet fra § 3-24 til § 3-22, ettersom sjødyktighetsbegrepet er fjernet fra planen. Ut over dette er paragrafen lik. Det som derimot er annerledes er bakgrunnsretten til

⁶⁴ Bull (1980) s. 134

sikkerhetsforskriftene som nå innebærer det nye sikkerhetsstyringssystemet som følger av Skipssikkerhetsloven (se punkt 3.3.3). Til bakgrunnsretten til sikkerhetsforskriftene hører også påbud: gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen, eller gitt av klassifikasjonsselskapet. Dette er likevel bare tilfellet hvis påbudet er forholdsregler som er konstruert for å forebygge tap, jfr § 3-22 (1).

Sikkerhetsstyringssystemet er et resultat av at ”International Safety Management Code” (ISM koden) ble tatt inn i SOLAS konvensjonen 1. juli 2002.. Dette vedtaket er bindende for Norge som følge av et stilltiende samtykke til SOLAS konvensjonen⁶⁵. Formålet bak ISM koden er å få rederne til å sette fokus på sikkerhetskulturen innen shipping, for å unngå ulykker til sjøs og forhindre forurensning. Kravene som følger av ISM koden har klart inspirert sikkerhetsstyringssystemet i Skipssikkerhetsloven av 2006. I likhet med sikkerhetsstyringssystemet i Skipssikkerhetsloven, kreves det at rederiet oppretter et organ som vurderer og kontrollerer at skipene i selskapet overholder sikkerhetsforskriftene, jfr ISM koden 1.4, Sikkerhetsstyringssystemet og sikkerhetsforskriftene fungerer dermed som en forbedring av sjødyktighetsbegrepet, hvor det er mer spesifikke krav til skipets stand og drift, samtidig som det skal kontrolleres av et internt organ i rederiet. En annen viktig funksjon systemet har er å kartlegge ulykker for å forhindre dem i fremtiden. Til slutt får systemet også betydning for undersøkelser av ulykker ved å gi verdifull informasjon om sikkerhetsrutiner om bord da ulykken inntraff⁶⁵.

Det ble ved 2007 revisjonen vurdert å inkludere ISM koden (med sertifikat regelen) i NSPL, men etter protester fra Rederi Foreningen, ble dette ikke gjennomført. Rederne mente dette ville gi assurandørene for stor makt ovenfor skip som ikke holdt denne standarden⁶⁶. Likevel følger det ulemper med systemet, som omtalt i pkt 3.3.5.1.

⁶⁵ Utenriksdepartementet (2002) s. 1

⁶⁶ Bull (2007) Handbook in Hull insurance s.208

Etter at skipssikkerhetsloven ble innført 1. jan 2007 (overtok for sjødyktighetsloven), ble også sikkerhetsforskriftene i NSPL endret for å blant annet tilpasse seg denne.

Sikkerhetsforskriftene ble også omskrevet som en følge av denne endringen.

Endringene i sikkerhetsforskriftene:

1. § 3-23,
Assurandørens besiktigelsesrett ble omskrevet for å passe til sløyfingen av sjødyktighetsbegrepet. Begrepet ble erstattet med ”om skipet oppfyller de påbud om teknisk og operativ sikkerhet, som er gitt av offentlig myndighet eller av klassifikasjonsselskapet.”.
2. § 3-27, litra (a) endret til å passe til sløyfingen av begrepet.
Litra (b) fjernet sammen med begrepet og fordi det nå blir dekket av litra (a). Dette dekkes nå implisitt.
Nye litra (b), tilsvarer nå fullt ut gamle litra (c). forutsetter skyld på sikredes side, og overtredelsen eller bruddet på sikkerhetsforskriften må være vesentlig. Hvis disse to vilkår er oppfylt er det samme hva slags forskrift det er snakk om (forutsetningene må være oppfylt).
3. § 3-22 (3), er ny i 2007 revisjonen, og utvider klassereglene til å også gjelde isklasse som er en frivillig tilleggsklassifisering.
4. § 3-24, reglene om sikkerhetsforskriftene ble flyttet og overtok plassen til sjødyktighetsbegrepet, § 3-22.

Grunnen til at sjødyktighetsbegrepet ble sløyfet og erstattet av sikkerhetsforskriftene, var for å få en mer konkret og eksplisitt angivelse av hvilke krav som skipet til enhver tid måtte være oppfylt⁶⁷ (se mer om dette i punkt 3.3.4).

3.4 Britisk tilnærming til sjødyktighetsbegrepet

Den Norske Sjøforsikringsplan (NSPL) er en såkalt ”All Risk” forsikring hvilket betyr at den i utgangspunktet dekker alle former for tap og skader. Til denne hovedregelen følger det naturligvis noen unntak, som for eksempel RACE 2 klausulen (som unntar for farer forbundet med atomreaksjoner og lignende) og sikkerhetsforskriftene (som unntar for skip som ikke lever opp til et minstekrav til standard). De engelske vilkårene vedrørende sjødyktighet finner vi i IHC (International Hull Clauses), ITCH (Institute Time Clauses

⁶⁷ Bull (2007) Kap 3 – Avsnitt 3 under § 3-22

Hulls) og Marine Insurance Act (MIA). De engelske vilkårene er bygget opp etter ”named perils” prinsippet, hvilket innebærer at man dekker kun skade som følge av nærmere angitte farer.⁶⁸

3.4.1 International Hull Clauses (IHC) 2003

International Hull Clauses (IHC) er et sett med forsikringsvilkår som blir mye brukt av britiske assurandører, og er ”subject to English law and practice”, jfr IHC 1.2. Dette vil si at denne klausulen bygger på det engelske lovverket og den britiske rettspraksisen på området. Det at klausulen er tuftet på MIA og rettspraksis, betyr at denne bakgrunnsretten får stor betydning med tanke på tolkning av klausulen og ved konflikter mellom klausulen og det engelske lovverket. Her vil naturlig nok retten og rettspraksisen gå foran klausulen ettersom de har en høyere trinnhøyde. Klausulen bruker fortsatt begrepet ”seaworthiness” i forbindelse med klassifikasjon av skip, jfr 13.1.3. Dette betyr likevel ikke at et skip som er ”seaworthy” automatisk er dekket ved skade. Det vil ut ifra ”named perils” prinsippet som IHC bygger på, bety at et havari eller en skade blir dekket av assurandøren hvis skipets skade står nevnt i oppramsingen i vilkårene. Dette kommer av ”named perils” prinsippet, og vil si at skipet bare mister dekning hvis skaden skyldes andre forhold enn det som er oppramset. Videre krever det britiske systemet at skipet må ha et gyldig dokument om godkjenning av skipet som kreves i kapittel 9 i SOLAS konvensjonen, jfr 13.1.4 og 13.1.5 i IHC⁶⁹. Videre følger det av 13.2 at brudd på 13.1.3 til 13.1.5 medfører en automatisk ugyldig gjøring eller bortfall av forsikringsavtalen. Som i NSPL er det et unntak for skip som ikke ligger i havn når en slik situasjon måtte oppstå. Da faller avtalen først bort når skipet kommer ankommer neste havn, jfr IHC 13.2.1. Her slutter likevel likheten mellom det norske og det britiske systemet. Det britiske systemet har ingen krav til subjektiv skyld og årsakssammenheng, hvilket er materielle krav etter norsk rett. Dermed kan en argumentere for at det britiske regelsettet er mye strengere enn det norske systemet⁷⁰.

⁶⁸ <http://www.coverageglossary.com/explanations/ltr688.htm>

⁶⁹ Bull (2007) Handbook in Hull insurance s. 216-217

⁷⁰ Bull (2007) Handbook in Hull insurance s. 217

3.4.2 Institute Time Clauses Hulls (ITCH) 1983

Institute Time Clauses Hulls (ITCH) er et maritimt regelsett med forsikringsvilkår som blir benyttet innen det britiske sjøforsikringsbransjen (i likhet med IHC, se punkt 3.4.1). En viktig ting å merke seg her, som i IHC, er at også dette regelsettet er ”subjekt to English law and practice”⁷¹ hvilket innebærer at de er bygget opp rundt det engelske lovverket og engelsk rettspraksis på området. Loven går selvfølgelig også foran disse klausulene, ettersom det har en høyere trinnhøyde.

Det er antatt at opptil 75 % av markedet er forsikret under ITCH 1983 regelverket⁷². I motsetning til IHC 1995, som bransjen er skeptiske til (på tross av oppdateringen av IHC i 2003) er ITCH blitt testet og vurdert av rettsvesenet som, og er derfor det mest brukte settet med forsikringsvilkår i den britiske sjøforsikringsbransjen.⁵⁹ Under klausul 4 finner vi reglene for bortfall av forsikringsavtalen, jfr ordlyden ”Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, the insurance shall terminate automatically at the time of...” Vi kan ut ifra dette si at tap av klassifikasjon av skipet, medfører at forsikringsavtalen som sådan faller bort, såfremt assurandøren ikke uttrykkelig godtar dette. Som omtalt i punkt 3.4.1, mister et skip sin klassifikasjon som følge av at skipet ikke er ”seaworthy” (jfr IHC 13.1.3), hvilket da igjen medfører at forsikringsavtalen faller bort, jfr ITCH klausul 4.

3.4.3 Marine Insurance Act (MIA)

Det britiske Marine Insurance Act (MIA) kodifiserer regler og klausuler fra tidlig 1900 tallet, og undergår i dag en nøye gjennomgang på av den manglende harmoniseringen mellom denne (MIA) og klausulene (ITCH og IHC)⁷³.

⁷¹ ITCH (1983) s. 1

⁷² Bull (2007) Handbook in Hull insurance s. 31-32

⁷³ Bull (2007) Handbook in Hull insurance s. 31

Denne loven inneholder, som NSPL, bestemmelser vedrørende sjødyktighet eller "seaworthiness", jfr nr 39 og nr 40 i klausulen. MIA art 39 (1) fastslår at et skip må være "seaworthy" i forhold til den reisen den skal foreta. Om skipet ikke er "seaworthy" i forhold til planlagte fart, er assurandøren ikke ansvarlig for de tap som måtte oppstå som følge av denne "unseaworthiness", jfr art 39. Disse reglene har klare likhetstrekk med det avviklede sjødyktighetsbegrepet i NSPL, og også definisjonen som tidligere kunne bli funnet i Sjødyktighetsloven § 2. Den største forskjellen er at i den britiske retten står begrepet fortsatt skrevet ned i lovform pluss at det brukes i de britiske standardkontraktene, i motsetning til i Norsk rett hvor den er fjernet fra standardkontrakten (NSPL) og finnes nå kun i lovverket, jfr Sjøloven § 131.

IV Litteraturliste

- Det Norske Veritas, *Norske Sjøforsikringsplan*. Oslo, Grøndahl & Søn, 1964
- Bull, *Sjøforsikringsrett*. Oslo, Tanum – Norli, 1980
- Bull, *Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1996*. 1999 utg. Oslo, Det Norske Veritas, 1999
- Bull, *Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1996*. 2003 utg. Oslo, Det Norske Veritas, 2002⁷⁴
- Bull, Falkanger, *Innføring i sjørett*. 6 utg. Oslo, Sjørettsfondet, 2006
- Bull, *Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 2007*. Oslo, Det Norske Veritas, 2007
- Bull, *Handbook in hull insurance*. Oslo, Hustrykkeriet, 2007 (endelig utgave ikke utgitt)

V Lov og forarbeidsliste

- Lov om Sjødyktighet av 9. juni 1903 (Nr. 7.)
- Lov om Forsikringsansvar av 16. juni 1989 (Nr. 69.)
- Lov om Skipssikkerhet av 2006 pr. 1. januar 2007 (Nr. 1?)
- UK Marine Insurance Act, 1906
- NOU-2005-14, På rett kjøp.
- Ot.prp.nr.87 (2005-2006), Om lov om Skipssikkerhet.
- Innst.O.nr.35 (2006-2007), Innstilling fra Næringskomiteen om lov om skipssikkerhet.

⁷⁴ <http://www.norwegianplan.no/nor/2003/index.htm>

VI Konvensjoner og klausuler

ISM-code. International Safety Management code, 2002.

SOLAS konvensjonen. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

ITCH. Institute Time Clauses Hull, 1983.

IHC. International Hull Clauses, 2003.

VII Nettdokumenter

Utenriksdepartementet, SOLAS-konvensjonen. 2006.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/dok/regpubl/stprp/20052006/Stprp-nr-27-2005-2006-/2/1.html?id=211708> [Sisert 19. november 2007]

Utenriksdepartementet, ISM-koden. 2002.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/NOUer/1999/NOU-1999-30/7/4.html?id=142256>
[Sisert 19. november 2007]

Vero Marine, Extended RACE clause 2002. 2003.

<http://www.veromarine.co.nz/dirvz/marine/marine.nsf/Content/NewsFlash0011>
[Sisert 10. august 2007]

Cefor, Cefor sirkulære nr 13. 2006.

<http://www.cefor.no/circulars/documents/CEFORsirk13-2006Plan.pdf>
[Sisert oktober 2007]

VIII Domsregister

ND-1942-337

ND-1948-447 (Bergen)

ND-1963-237 (Havsulen)

ND-1973-428 (NH Hamar Kapp Fergen)

RT-1973-997 (RAMFLØY)

ND-1974-115