

Virkeområdet for P&I forsikring

”I direkte forbindelse med driften av skipet”

Kandidatnummer: 540

Leveringsfrist: 25.04.2008

Til sammen 16 622 ord

15.09.2008

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Oppgavens tema	1
1.2	Fremstillingen videre	2
1.3	P&I deknningen	2
1.3.1	Grunnprinsipper og hovedpunkter i deknningen	3
1.3.2	Pooling av krav og samarbeidet om gjenforsikring	6
1.3.3	Kort om inngåelsen av forsikringskontrakten	8
1.4	Kilder	8
<u>2</u>	<u>”DRIFTEN AV SKIPET”</u>	<u>12</u>
2.1	Innledning	12
2.2	Utgangspunktet	12
2.3	Kan det oppstilles personelle begrensninger?	14
2.4	Nærmere om hva som inngår i driften av skipet	15
2.4.1	Skipets fart og navigering	15
2.4.2	Lasting, lossing, forvaring og kombinert transport av last	15
2.4.3	Arbeid og virksomhet relatert til passasjerer	17
2.4.4	Besetningens fritid og deres opphold utenfor skipet mm.	18
2.4.5	Hjelpere i havn	19
2.4.6	Berging og sleping av det innmeldte skip	20
2.4.7	Spesialoperasjoner og spesialskip	20
2.4.8	Offentlig virksomhet	21
2.4.9	Forurenset væske, slops	22
2.4.10	Medlemmets administrative virksomhet mm.	22

<u>3</u>	<u>”DIREKTE FORBINDELSE”</u>	<u>24</u>
3.1	Innledning	24
3.2	”Direkte forbindelse”	24
3.3	Vilkårets formål	27
3.4	Det underliggende erstatningsansvar	28
3.5	Andre klubbers vilkår	30
3.6	Begrensningsretten	30
<u>4</u>	<u>VIRKEOMRÅDET</u>	<u>33</u>
4.1	Innledning	33
4.2	Ansvar	33
4.2.1	Lastansvar	33
4.2.2	Ansvar overfor passasjerer	36
4.2.3	Ansvar overfor besetningen	38
4.2.4	Ansvar overfor andre personer	40
4.2.5	Ansvar for tingskader	43
4.2.6	Ansvar ved ferdselshindringer	44
4.2.7	Ansvar som skyldes mannskapets handlinger under frivakt mm.	44
4.2.8	Ansvar som skyldes forsettlige handlinger	46
4.2.9	Ansvar som skyldes omstendigheter utenifra	48
4.2.10	Medlemmets administrative virksomhet	49
4.3	Omkostninger	49
<u>5</u>	<u>OPPSUMMERING</u>	<u>51</u>
<u>6</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>53</u>
<u>7</u>	<u>ØVRIGE HENVISNINGER</u>	<u>1</u>

Lover

1

Rettspraksis

1

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema

P&I¹ forsikring er en ansvarsforsikring som dekker den sikredes ansvar, tap, utgifter og omkostninger som er påført ham ”i direkte forbindelse med driften av skipet”, jf. Gard Regel (heretter ”GR”) 2.4.a:

”Et Medlem er kun dekket for ansvar, tap, omkostninger og utgifter som er påført ham i direkte forbindelse med driften av eller, i tilfelle Rettsverndekning, ervervelse eller disponering av Skipet”

Tilsvarende regler finnes i vilkårene til de andre store P&I klubbene. Regelen gir uttrykk for et viktig prinsipp innen P&I forsikring; forsikringsdekningen er knyttet til det enkelte skip. Den avgrenser også virkeområdet for P&I forsikringen, da det bare er ansvar, omkostninger, tap og utgifter som har en forbindelse med driften av et slikt enkelt skip som er dekket av forsikringen. Om man er innenfor eller utenfor denne bestemmelsen vil være av avgjørende betydning både for det sikrede medlem og for P&I klubben. Er man innenfor vilkåret har man åpnet den første døren til dekningen. Er man utenfor vilkåret, er dekning under P&I forsikringen utelukket.

Tema for denne oppgaven er hva som ligger i vilkåret om at ansvaret, tapet, omkostningen eller utgiften må være påført medlemmet i ”direkte forbindelse med driften av skipet”.

Rettsvernsdekning vil ikke bli behandlet.

¹ P&I står for ”Protection and Indemnity”, altså ”beskyttelse og skadesløsholdelse” direkte oversatt. Uttrykket ”ansvarsforsikring” er nok mer dekkende. Vanligvis blir forsikringen omtalt som P&I forsikring også på norsk.

Som et medlem regnes i følge GR 1, en eier, reder eller befrakter av et skip som er inntegnet i foreningen (P&I klubben). Denne fremstillingen vil fokusere på redere.

Oppgaven vil bli skrevet i henhold til norsk rett og i henhold til Gards regler. Gards regler er underlagt norsk rett, med voldgift i Oslo jf. GR 90 og 91.² Da det finnes tilsvarende reguleringer i de andre store P&I klubbens vilkår, vil fremstillingen her også kunne være relevant i forhold til andre klubbers regler.

1.2 Fremstillingen videre

I det følgende vil det først bli gjort rede for enkelte grunntrekk ved P&I forsikringen under avsnitt 1.3. Å kjenne til de viktigste grunntrekkene i P&I forsikringen er til hjelp når man skal klarlegge hva som ligger i GR 2.4.a. Deretter vil det bli gjort rede for kildesituasjonen og enkelte rettskildespørsmål under avsnitt 1.4. I avsnitt 2 vil det bli gjort rede for hva som ligger i ”driften av skipet”, mens det i avsnitt 3 vil bli behandlet hva som ligger i kravet om ”direkte forbindelse”. Da vilkårets ordlyd ikke løser alle de spørsmål som kan oppstå, er det nødvendig med en nærmere gjennomgang av ulike typer ansvar og omkostninger for å undersøke den nærmere grensedragning som vilkåret gir anvisning på. Dette vil bli gjort i avsnitt 4. Til slutt vil det bli gitt en oppsummering i avsnitt 5.

1.3 P&I dekningen³

P&I forsikring er hovedansvarsforsikringen til personer og selskaper som driver skip. Størsteparten av verdens P&I dekning er organisert gjennom gjensidige foreninger, såkalte P&I klubber. De 13 største P&I klubbene er igjen medlemmer av the International Group of P&I Clubs (”International Group”). Gjennom International Group og den tilknyttede ”Pool

² Den norske forsikringsavtaleloven er fraskrevet for rettsforholdet mellom medlemmet og foreningen, jf. GR 90. Slik fraskrivning er det adgang til etter lovens § 1-3.c.

³ Fremstillingen under 1.3 er i stor utstrekning basert på Gold (2002) s. 114-121

Avtalen” deler klubbene de fleste krav seg i mellom og samarbeider om gjenforsikring. Slik spres risikoen og man får billigere gjenforsikring ettersom den samlede kjøpekraften til klubbene organisert gjennom International Group blir meget sterk. Pooling- og gjenforsikringssystemet er komplisert, men det har en viss relevans for tolkningen av GR 2.4.a. Det vil derfor kort bli presentert i det under avsnitt 1.3.2. I det følgende vil enkelte grunnprinsipper i P&I forsikringen bli redegjort for. Det vil også kort bli gjort rede for hva dekningen i hovedsak omfatter.

1.3.1 Grunnprinsipper og hovedpunkter i dekningen

For det første er P&I forsikring en såkalt ”named risk” forsikring. Det vil si at bare de risiki som er spesifisert i reglene og den individuelle avtalen med den sikrede er dekket, jf. GR 2.1-2.3. De typer ansvar som er dekket under Gards P&I forsikring er i hovedtrekk følgende:

- Ansvar som oppstår i forbindelse med frakt av last.
- Forurensningsansvar.
- Ansvar for død og skade vedrørende mannskapet, passasjerer og andre personer.
- Ansvar for skade på faste og flytende innretninger og andre tingskader.
- Kollisjonsansvar som ikke er dekket i henhold til skipets kaskoforsikring.
- Ansvar for at skipet utgjør en ferdselshindring.

I tillegg til medlemmets ansvar overfor en tredjemann dekker foreningen også visse kostnader pådratt av medlemmet selv:

- Utgifter ved omdirigering.
- Kostnader pådratt i forbindelse med blindpassasjerer og flyktinger.
- Kostnader ved vrakfjerning.
- Ugjenkallelige utgifter til felleshavari.
- Kostnader av tiltak for å unngå eller begrense tap.

- Desinfeksjon og karantenekostnader.

For både ansvar og omkostninger er det et vilkår for forsikringsdekning at medlemmet er rettslig forpliktet til å dekke ansvaret eller omkostningen. Dette følger av en fortolkning av at medlemmet må være påført et ”ansvar, tap, omkostning eller en utgift” jf. GR 2.4.

Dersom medlemmet ikke er rettslig forpliktet til å betale, foreligger det ikke ansvar, tap, omkostning eller utgift i forsikringsvilkårenes forstand.⁴

Videre er det bare omkostninger og ansvar som har oppstått i forbindelse med et skip som er innmeldt i foreningen som er dekket. Dette vilkåret følger av GR 2.4.c og Gards Lover Paragraf 3. Et medlem av en P&I klubb har ikke dekning for alle skip han eier, eller driver. Han har bare dekning for de skip som i henhold til individuell avtale er innmeldt i foreningen.

Et viktig prinsipp innen P&I forsikringen er at medlemmet aldri får dekket mer av et krav, enn det han kan begrense sitt ansvar til, jf. GR 51. Har medlemmet ikke benyttet sin rett til for eksempel globalbegrensning, vil foreningen ikke dekke det tap som overstiger ansvarsgrensen. Dette prinsippet har sammenheng med et annet kjennetegn ved P&I forsikringen; den dekker meget høye krav. Prinsippet er viktig da medlemmet ofte vil ha adgang til å begrense ansvaret for meget høye krav i henhold til ulike begrensingsregimer.

P&I forsikring kjennetegnes også av at medlemmet må foreta en forutgående betaling selv, før han får dekket ansvaret eller omkostningen av klubben, jf. GR 87. Denne regelen gjelder ikke uten unntak. Ofte kan skadelidte i medhold av ufravikelige rettsregler rette direktekrav mot forsikringsgiver.⁵

Et annet kjennetegn ved P&I forsikringen er at medlemmet, for ansvar som bygger på kontrakt, i utgangspunktet må benytte seg av sin rett til å fraskrive seg ansvar så langt han

⁴ Gold (2002) s. 115

⁵ Se forsikringsavtaleloven kapittel 7.

kan. P&I forsikringen dekker derfor ikke ansvar som ikke ville oppstått dersom det ikke var for vilkårene i en kontrakt, med mindre kontrakten på forhånd er godkjent av foreningen, jf. GR 55.

Et annet interessant trekk ved Gards P&I forsikring er at tap og ansvar som ikke er i dekket i henhold til forsikringsvilkårene, likevel kan dekkes etter foreningen i henhold til den såkalte ”omnibus” klausulen i GR 2.5. Dette gjelder imidlertid ikke tap eller ansvar som ikke er dekningsmessige etter GR 2.4, blant annet tap eller ansvar som ikke har direkte forbindelse med driften av skipet. GR 2.4 virker dermed som en sperre for å dekke tap eller ansvar etter skjønn, som i utgangspunktet ikke er dekket av forsikringen. Denne regelen er en naturlig følge av at det nedfelte formålet til foreningen er ”forsikring på gjensidig basis av ansvar, tap, omkostninger og utgifter som Medlemmene pådrar seg i direkte forbindelse med driften av Skip inntegnet i Foreningen samt å delta i annen virksomhet i tilknytning til dette” jf. Gards Lover Paragraf 3. Også de andre store klubbene har gjennomgående mulighet til å dekke slikt ansvar og slike omkostninger etter skjønn. Selve reguleringen av slik dekning er imidlertid ikke helt ensartet.

Endelig er det altså slik at et ansvar, tap, omkostning eller utgift må være påført medlemmet ”i direkte forbindelse med driften av skipet” for at det skal være dekket av P&I forsikringen, jf. GR 2.4.a. Som nevnt avgrensner dette vilkåret, sammen med de øvrige bestemmelser i GR 2.4, P&I forsikringens virkeområde. Man kan uttrykke det slikt at vilkåret er en del av de bestemmelser man må igjennom før man åpner døren inn til dekningen. Slik sett er bestemmelsen en del av et større hele. For at medlemmet skal ha dekning må også ansvaret eller omkostningen falle inn under en av de spesifiserte risiki som er dekket i henhold til GR Del II. Til slutt er det også nødvendig for dekning at ansvaret eller omkostningen ikke faller inn under noen av de regler som angir begrensningen i dekningen i GR Del II og V.

Når det gjelder forholdet til bakgrunnsretten er det grunn til å presisere at forsikringsavtaleloven ikke kommer til anvendelse på rettsforholdet mellom medlemmet og foreningen, jf. GR 90.⁶

1.3.2 Pooling av krav og samarbeidet om gjenforsikring

Gjennom International Group deler de 13 største P&I klubbene ansvar seg i mellom og samarbeider om gjenforsikring.

Mekanismen er bygd opp slik at det gjelder ulike regler for de forskjellige ”lag” av krav. Det første laget omfatter USD 7 millioner. Dette laget av kravet må klubbene dekke selv. Det to neste lagene går fra USD 7-50 millioner. I disse lagene av kravet deler klubbene i International Group ansvaret, slik at de dekker en andel av kravet hver. Etter dette kommer det flere lag fra USD 50 til 3050 millioner. For disse lagene kjøper klubbene i International Group gjenforsikring kollektivt. For krav over USD 3050 millioner, gjelder det særlige regler i henhold til Pool Avtalen og avtalen for International Group. De går i korthet ut på at klubbene i International Group kan innkalle andel av katastrofeansvar fra hverandre for å dekke slike krav. Klubbene er igjen forpliktet til å kalle inn katastrofebidrag fra sine medlemmer, se nærmere GR Tillegg VI. Utover de midler som kan fremskaffes på denne måten, dekkes ansvaret ikke.⁷

For at et krav skal inngå i poolingsamarbeidet, og dermed deles mellom klubbene og være gjenstand for kollektiv gjenforsikring, er det et nødvendig vilkår at kravet har ”oppstått i forbindelse med driften av det inntegnede skipet” jf. Pooling Avtalen 3.1.a.⁸ Det er også visse andre vilkår som må være oppfylt. Meningen er at alle krav som er gjenstand for

⁶ Som nevnt i note ovenfor er slik fraskrivning tillatt i henhold til forsikringsavtaleloven § 1-3.c.

⁷ Se nærmere om dette Gold (2002) 105-113. Tallene er hentet fra hjemmesiden til International Group. Tallene gjelder rederinnmeldinger. For oljesøl er reglene noe annerledes.

⁸ Pooling Avtalen 3.1.a: det er et vilkår for pooling at ”it [the claim] has arisen...in connection with the operation of that Insured Vessel”

standard P&I dekning hos klubbene som er medlemmer i International Group skal inngå i pool samarbeidet. For at samarbeidet skal skje på like vilkår er det forutsatt at denne standard dekningen er tilnærmet identisk hos de klubbene som er medlem av International Group.⁹ For krav som ikke er omfattet av Pool Avtalen må klubbene selv dekke kravet, og selv sørge for eventuell gjenforsikring. Det er derfor av stor viktighet for klubbene hvorvidt et krav faller inn under Pool Avtalen eller ikke. Meningen er at Pool Avtalens 3.1.a. skal reflektere det vilkåret som i Gards regler er gjengitt i GR 2.4.a.¹⁰ P&I klubbene har imidlertid også adgang til å forsikre mot ansvar og omkostninger som ikke oppstår i forbindelse, eventuelt direkte forbindelse med driften av skipet. Slik dekning vil være regulert av den individuelle avtale, jf. GR 2.2. Dette er kort omtalt nedenfor avsnitt 1.3.3.

Formålet med dette sinnrike og nokså kompliserte systemet er å spre risikoen ved de typer krav som P&I forsikringen dekker over en stor del av verdensflåten og videre på det internasjonale forsikringsmarkedet. Dette medfører at P&I klubbene som er medlem av International Group kan gi sine medlemmer en meget god dekning for et relativt sett lavt vederlag. I motsetning til ordinære ansvarsforsikringer dekker nemlig P&I forsikringen, som beskrevet ovenfor, svært høye krav. Inngangsporten til dette systemet er det samme vilkåret som er et grunnleggende vilkår i P&I forsikringen for øvrig, nemlig at kravet må oppstå ”i forbindelse med driften av skipet”. Den høye dekningsgrensen kan gjøre det lukrativt for skadelidte eller sikrede å forsøke å få krav inn under P&I forsikringen som ikke har den tilstrekkelige tilknytningen til et bestemt skip.

De to norske P&I klubbene Skuld og Gard er begge medlemmer av International Group og parter i Pool Avtalen.

⁹ Gold (2002) s. 106

¹⁰ Gold (2002) s. 117

1.3.3 Kort om inngåelsen av forsikringskontrakten

Gards regler er en del av forsikringsavtalen mellom foreningen og den sikrede. Tegningen av P&I forsikring skjer ved at man søker om inntegning av et skip jf. GR 3. Det forhandles deretter om vilkår. Når man er enige om vilkårene utsteder foreningen en forsikringspolise til sikrede, som tjener som bevis for forsikringen jf. GR 5. Forsikringspolisen inneholder en henvisning til Gards lover og regler, og spesifiserer dekningen nærmere. For ordinær P&I forsikring er det en forutsetning at man i henhold til den individuelle avtale som er grunnlaget for forsikringspolisen holder seg innenfor de risiki som er spesifisert i Gards Regler, herunder innenfor begrensningen i GR 2.4.a, jf. GR 2.1. I tillegg til den ordinære dekningen, er det imidlertid mulig å forsikre seg mot tilleggsrisiki i henhold til Tillegg I jf. GR 2.2. For slik tilleggsdekning gjelder egne regler. Slike tilleggsrisiki behøver ikke å falle inn under reglene om den ordinære dekningen Del II. De behøver heller ikke å oppfylle vilkåret i GR 2.4.a.¹¹ De nærmere regler for slik tilleggsforsikring fremgår av forsikringspolisen som er utstedt til sikrede. Slik tilleggsforsikring er ikke undergitt Pool Avtalen til International Group, og gjenforsikres dermed under et særskilt reassuranseprogram, jf. GR 2.2.b.

1.4 Kilder

Den sentrale kilde når man skal fastlegge hva som ligger i GR 2.4.a er bestemmelsen selv og de øvrige regler som spesifiserer dekningen. Som nevnt ovenfor er reglene inkorporert gjennom den individuelle avtalen og henvist til i forsikringspolisen. Forsikringspolisen vil også være relevant når man skal fastlegge virkeområdet til GR 2.4. Den kan kaste lys over hvordan partene har forstått bestemmelsen i individuelle tilfeller.

Gards regler, inkludert GR 2.4.a, er typiske standardvilkår. De er utarbeidet på forhånd og tilsiktes brukt i et ubestemt antall fremtidige konkrete kontraktsforhold av en nærmere

¹¹ I noen tilfeller er det eksplisitt gjort unntak for GR 2.4.a og 2.4.b i forsikringspolisen, når foreningen forsikrer for slike tilleggsrisiki.

bestemt type.¹² Videre tegnes P&I forsikring nærmest utelukkende av kommersielle aktører. Begge disse forhold tilsier at reglene bør fortolkes objektivt, med stor vekt på den naturlige forståelse av reglenes ordlyd.¹³ De øvrige av Gards Regler er også relevante for fortolkningen av 2.4.a. Gjennom sitt innhold og regelverkets oppbygging kan de kaste lys over hva som ligger i vilkåret i GR 2.4.a.¹⁴ Det hadde ikke gitt noen mening å angi dekning av en spesifisert risiko, dersom denne risikoen aldri vil bli dekket fordi ansvaret eller omkostningen ikke er påført medlemmet ”i direkte forbindelse med driften av skipet”. Også vilkårets formål må være relevant.¹⁵ Det må for øvrig kunne gjøres bruk av ukklarhetsregelen dersom de øvrige tolkingsfaktorer ikke gir tilstrekkelig veiledning.¹⁶ Denne vil gjennomgående tilsi at man tolker bestemmelsen mot klubben, da det er klubben som har forfattet reglene, og dermed skulle uttrykt seg klarere.

Det synes ikke å være noen tilgjengelige forarbeider til GR 2.4.a. Det foreligger heller ikke rettspraksis som belyser Gards vilkår. Vilåret er imidlertid behandlet i juridisk litteratur.¹⁷ Ettersom GR 2.4.a er et vilkår som må være oppfylt for at man skal ha dekning i henhold til Gards ordinære P&I forsikring, foreligger det dermed en rikholdig praksis for hva Gard har ansett for å falle innenfor vilkåret. I hvert fall hvis man forutsetter at vilkåret har blitt vurdert i hvert enkelt tilfelle. Det er derimot ikke kjent om det foreligger noen praksis hvor Gard har vurdert det slik at det er tvilsomt om vilkåret er oppfylt, eller hvor vilkåret ikke har blitt vurdert oppfylt.

Som nevnt under avsnitt 1.1 ovenfor har alle de andre store P&I klubbene lignende vilkår som GR 2.4.a i sine regler. Både disse vilkårene i seg selv og de kilder som vedrører dem

¹² Nisja (2003) s. 302. Se også Haaskjold (2002) s. 166

¹³ Jf. Eksempelvis Rt. 2003 s. 1132 “Norrønafly”. Om tolking av avtalte standardvilkår se Bull (1988) s. 108-113.

¹⁴ Woxholth (2003) s. 440

¹⁵ Woxholth (2003) s. 445

¹⁶ Woxholth (2003) s. 456

¹⁷ Brækhus/Rein 1979 s. 100-101, Falkanger/Bull (2004) s. 503, Gold (2002) s. 117

må være relevante når man skal fastlegge innholdet av GR 2.4. Den ordinære P&I dekningen til klubbene temmelig ensartet på grunn av samarbeidet gjennom International Group og Pool Avtalen. Dette skulle tilsi at GR 2.4.a bør praktiseres likt som tilsvarende bestemmelser hos de andre klubbene. Kilder vedrørende disse reglene viser igjen hvordan slike regler har blitt forstått og anvendt. Av utenlandsk litteratur om liknende vilkår kan det spesielt vises til *Hazelwood*.¹⁸ Det er også noen få amerikanske dommer som omhandler slike vilkår.¹⁹

Ettersom det er få kilder vedrørende Gard 2.4.a direkte, og ettersom mange av de kilder som eksisterer gir liten veiledning, må det til en viss grad trekkes inn kilder fra andre rettsområder. Det er særlig to tilgrensende rettsområder som kan være relevante. For det første gjelder dette rederens erstatningsansvar. Rederens arbeidsgiveransvar etter norsk rett er regulert i sjøloven § 151. Rederen kan også bli ansvarlig etter det alminnelige uaktsomhetsansvaret. Det foreligger omfattende juridisk litteratur om rederens ansvar etter sjøloven § 151, av disse fremstillingene kan særlig vises til *Brækhus* og *Selvig*.²⁰ Grunnen til at rederansvaret er relevant, er at ansvarsgrunnlaget som har påført rederen ansvaret ofte vil være rederansvaret. Videre ligger slikt ansvar ofte i kjernen av det som er dekket av P&I forsikringen. Det er med andre ord akkurat slikt ansvar medlemmet har ønsket å forsikre seg mot da han tegnet P&I forsikringen.

Det andre rettsområdet kan være relevant er reglene om begrensingsretten. De reglene som angir hvilke krav som kan begrenses har langt på vei samme formål som GR 2.4.a, nemlig å angi den nødvendige tilknytning et krav må ha til driften av et skip. Begrensingsreglene varierer imidlertid sterkt for ulike stater. De internasjonale

¹⁸ Hazelwood (2000) s. 251-253

¹⁹[1968] A.M.C. 2738 “B.W. 1933”, [1982] A.M.C. 2692 “LaCross v. Craighead”, og [1972] A.M.C. 818 “Porphire Lanasse v. Travellers Insurance Company Et. Al. and California Company v. Royal Insurance Company etc”. Disse dommene omhandler ganske spesielle tilfeller og deres fulle forhistorie er ikke kjent. De gir dermed ikke særlig veiledning ved tolkingen av GR 2.4.a.

²⁰ Brækhus (1968) og Selvig (1968).

konvensjonene som omhandler rederens begrensingsrett, som er de som er best tilpasset P&I reglene, skiller seg også i vesentlig grad fra reglene med hensyn til ordlyd og system. Det er dermed ikke gitt at kilder vedrørende begrensingsretten gir særlig veiledning. Se nærmere om dette under avsnitt 3.5.

2 "Driften av skipet"

2.1 Innledning

GR 2.4.a består av to sentrale begreper; "i direkte forbindelse med" og "driften av skipet". Her vil det bli behandlet hvilket arbeid og hvilke typer virksomhet som kan sies å inngå i driften av skipet. Det er ikke gitt at uttrykket "driften av skipet" kan begrenses utelukkende til handlinger og unnlaterer som kan sies å inngå i skipets drift når man tolker vilkåret som helhet. Dette har sammenheng med hvordan man fortolker kravet om "direkte forbindelse". Likevel må slike handlinger og unnlaterer anses for å utgjøre kjernen i begrepet. Det vil bli gjort nærmere rede for hvordan vilkåret skal tolkes i sin helhet i avsnittene 3 og 4.

En viktig presisering må gjøres: Etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden i GR 2.4.a, må det ansvar eller den omkostning som skal være dekket av forsikringen, relatere seg til driften av et bestemt skip. Dette fremgår av at uttrykket "skipet" er brukt. Dette følger også av reglenes system. P&I forsikringen knytter seg til de bestemte innmeldte skip, ikke til medlemmets redervirksomhet. Sistnevnte prinsipp fremgår blant annet av GR 2.4.c, definisjonen av "Skip" i GR 1, samt foreningens formålsangivelse Paragraf 3 i Gards Lover. Vilkaåret i GR 2.4.a har også alltid vært forstått slik i den juridiske litteraturen som omhandler det.²¹ Betydningen av dette vil det bli redegjort for nedenfor.

2.2 Utgangspunktet

Språklig sett er "driften av skipet" et vidt uttrykk. Det er naturlig å tolke ordlyden slik at den omfatter de handlinger og unnlaterer som er nødvendige, eller som kan forekomme, når skipet skal fylle sitt formål, det vil si foreta de arbeidsoppgaver det er laget for eller som besetningen på skipet har fått i oppdrag å utføre. Hva som regnes som drift av skipet vil med andre ord variere fra skip til skip. For oljetankere vil det være å laste og losse olje, og transportere oljen til bestemmelsesstedet, herunder den nødvendige navigasjon. For bulkskip vil det være å laste og losse godset og transportere det. For trålere vil det være å

²¹ Jf. Gold (2002) s. 117 og Brækhus/Rein (1979) s. 100-101

drive fiske. For cruiseskip vil det være alt som har med bevertningen av passasjerene og skipets fart til bestemmelsesstedene å gjøre. Det følger av dette at ”driften av skipet” må omfatte både den såkalte ”kommersielle” og den ”nautiske” drift.

I de fleste tilfeller er det ikke problematisk å avgjøre hva som ligger i uttrykket ”driften av skipet” og hva som faller utenfor. Det er for eksempel ikke tvil om at det å navigere inngår i skipets drift. Det er heller ikke tvilsomt at styrmannen deltar i driften av skipet når han står til rors og fører skipet gjennom et trangt sund. Her gir vilkårets ordlyd selv en klar løsning. Like klart må det være at drift av andre virksomheter ikke er drift av et skip. Når man transporterer last fra A til B på land, kan det følgelig ikke sies at dette inngår i driften av et skip. Det samme gjelder driften av en oljeplattform, eller et raffineri, eller en borerigg.²²

Også i disse tilfellene følger løsningen klart av vilkårets ordlyd. Det er først og fremst tre tilfeller hvor vilkårets ordlyd ikke gir særlig veiledning med hensyn til om handlinger eller unnlateringer inngår i driften av skipet eller ikke. For det første gjelder dette virksomhet som ligger i randsonen til annen virksomhet. For det andre gjelder det medlemmets administrative virksomhet. For det tredje gjelder det handlinger og unnlateringer som er foretatt om bord på skipet, men ikke i utøvelsen av en tjenesteplikt. For eksempel besetningens handlinger når de har fri, eller passasjerenes handlinger. I disse tilfellene gir ikke vilkårets ordlyd alltid så god veiledning at man kan trekke sikre slutninger med hensyn til om virksomheten, handlingene eller unnlateringene inngår i skipets drift. Man må derfor gjøre bruk av andre tolkingsfaktorer.

I det følgende vil jeg først drøfte om det kan oppstilles noen begrensning med hensyn til hvem som utfører handlingen, før jeg går over til å ta for meg ulike grupper av handlinger og virksomhet for å undersøke om disse kan sies å inngå i skipets drift.

²² Gard forsikrer flyttbare offshore innretninger på egne vilkår jf. GR 64.

2.3 Kan det oppstilles personelle begrensninger?²³

Spørsmålet som skal drøftes her er om det kan oppstilles noen personelle begrensninger med hensyn til hva som inngår i driften av skipet. Med andre ord kan det sies at visse personer aldri deltar i driften av skipet?

Etter en naturlig språklig forståelse av ordlyden kan det ikke sies at den oppstiller noen personellmessig begrensning, snarere tvert imot. Uttrykket ”driften av skipet” trekker heller i retning av at det er de funksjoner og arbeidsoppgaver som blir utført som er det sentrale. Heller ikke reglene om hvilke risiki som er dekket og ikke dekket i Gards Regler Del II, tilsier at det skal stilles opp noen personelle begrensninger med hensyn til dekningen.²⁴ Det er videre ikke stilt opp noen personell begrensning i den juridiske litteratur som omhandler vilkåret.²⁵

Det må dermed konkluderes med at det ikke kan stilles opp noen personell begrensning med hensyn til hvem som utfører de handlinger som inngår i skipets drift. Dette medfører at det ikke bare er skipets besetning som deltar i driften av skipet. Også innleide næringsdrivende må sies å delta i skipets drift så lenge de utfører en oppgave som inngår i driften. Det samme gjelder personer som medlemmet er forpliktet til å bruke i skipets drift, uavhengig av om det rettslige grunnlag er lov eller avtale. Los som medlemmet er pålagt å bruke ved lov (”tvangslos”) vil dermed måtte sies å delta i skipets drift. Det samme gjelder personer som uanmodet hjelper medlemmet med arbeidsoppgaver som inngår i driften av skipet. En tilskuer på kaien hjelper for eksempel til med å feste en trosse når skipet legger til, eller besetningen på andre skip eller båter ser skipet i fri drift på vei ut på havet, tar seg om bord i skipet og seiler det tilbake i havn. Til og med personer som uberettiget setter seg i besittelse av skipet må regnes for å foreta handlinger som inngår i driften av skipet. Noen

²³ Fremstillingen her bygger i noen grad på eksempler fra Brækhus (1968) s. 278-294

²⁴ Se allikevel GR 56 om ”Ikke-maritimt personell”. Denne bestemmelsen synes å regulere nokså spesielle tilfeller.

²⁵ Brækhus/Rein s. 100-101, Gold (2002) s. 117

sniker seg eksempelvis om bord i et skip i havn, og seiler det av gårde.²⁶ Et annet eksempel kan være at skipet kapres av pirater.²⁷ I de to sistnevnte tilfeller vil imidlertid medlemmet som regel ikke være erstatningsansvarlig for et eventuelt ansvar.²⁸ Foreligger det ikke erstatningsansvar på medlemmets hånd, er forsikringsdekning ikke aktuelt.

2.4 Nærmere om hva som inngår i driften av skipet

2.4.1 Skipets fart og navigering

Alt som har med skipets fart og navigasjon å gjøre må inngå i driften av skipet, uavhengig av hvem som beordrer eller utfører tiltakene. Valg av havn, reiserute, deviasjon fra reiserute osv, må dermed kunne sies å være en del av skipets drift. Det samme gjelder alle arbeidsoppgaver som er nødvendige for skipets fart, eksempelvis maskinistens som fører tilsyn med skipets maskiner, styrmannen som påser at resten av besetningen utfører sine oppgaver, kapteinen som står til rors og fører skipet.

2.4.2 Lasting, lossing, forvaring og kombinert transport av last

Også lasting og lossing inngår i skipets drift. For det første er dette helt nødvendige oppgaver når det gjelder lasteskip. Deres primære oppgave er å frakte gods eller last fra A til B. Typiske eksempler på dette er bulkskip og containerskip. For å frakte slik last er man pent nødt til å få lasten om bord og så losse den på bestemmelsesstedet. Det er dermed naturlig at denne virksomheten er omfattet av ordlyden ”driften av skipet”. Videre indikerer GR 34 om lastansvaret at håndtering, stuing mv av lasten inngår i skipets drift ettersom ansvar på grunn av forpliktelsen til å ”..korrekt laste, håndtere, stue, transportere, lagre, ta

²⁶ Se til illustrasjon U 1895 s. 280 DH. Saken gjelder rederansvaret. To personer hadde sneket seg om bord i en damppatruljebåt satt den i fart og voldt skade på en annen båt. I dette tilfellet ble rederen ikke holdt ansvarlig.

²⁷ I slike tilfeller oppstår det noen ganger en vanskelig grensdragning mellom hva som er dekket av skipets P&I forsikring og krigsforsikring. P&I dekning *kan* i disse tilfellene bli utelukket i henhold til GR 58 og 71.

²⁸ Brækhus (1968) s. 282-283

vare på, losse eller levere lasten..” er dekket av P&I forsikringen i henhold til denne bestemmelsen. Etter GR 34.1 dekkes ansvar når det oppstår så vel som før, under og etter transport. Lasting, håndtering, stuing også videre må derfor regnes å inngå i skipets drift enten det utføres av besetningen eller for eksempel et stevedorefirma.

Når det gjelder å lagre og ta vare på lasten før innlasting og etter lossing er det en del vanskelige avgrensninger som må gjøres. I og med at ansvar av denne typen er dekket i henhold til GR 34, må det her ligge en forutsetning om at slikt ansvar faller innenfor GR 2.4.a. Ellers ville det ikke gitt noen mening å bestemme i de spesifiserte risiki at foreningen dekker slikt ansvar. I forbindelse med linjefart vil medlemmet ha en forpliktelse til å ta vare på og lagre lasten før innlasting og etter lossing.²⁹ Så lenge medlemmet er nødt til å ta seg av lasten i dette tidsrommet for ikke å komme i kontraktsbrudd, og slik håndtering er nødvendig for at medlemmet skal oppfylle sin hovedforpliktelse, nemlig å transportere lasten, kan det muligens sies at slik lagring som vanligvis er forbundet med transportforpliktelsen inngår i driften av skipet. Dette strekker allikevel ordlyden langt: I samme stilling som lagring før innlasting og etter lossing, må transport fra lagerhuset til skipet regnes. Hvis man først konkluderer med at lagring av godset før lasting er drift av skipet, må også transporten fra lagerplassen og til skipet være en del av driften. Jeg synes det er å strekke ordlyden vel langt å karakterisere slike tilgrensende arbeidsoppgaver som gjennomført i driften av skipet. Om man konkluderer med det ene eller andre behøver imidlertid ikke å ha avgjørende betydning for forsikringsdekningen, den beror jo også på hva man legger i kravet om ”direkte forbindelse”. Etter min mening er det mest naturlig å si at disse tilfellene ikke inngår i skipets drift, slik at det springende punkt blir om det foreligger en slik direkte forbindelse som GR 2.4.a gir anvisning på.

Oppbevarer medlemmet lasten lenger enn vanlig i skipsfartsvirksomhet, enten før innlastning eller etter lossing, kan slik lagring i ikke anses for å inngå i skipets drift. Dette har mer karakter av forvaringsvirksomhet.³⁰

²⁹ Brækhus/Rein (1979) s. 155

³⁰ Brækhus/Rein (1979) s. 155 og s. 283

Kombinerte transporter av last medfører en del nødvendige avgrensninger. Utgangspunktet må være at i den tid lasten er i en annen fraktførers varetekt, inngår denne virksomheten ikke i skipets drift. Dette følger klart av ordlyden ”driften av skipet”. Her oppstår det imidlertid et problem da ansvar som oppstår i forbindelse med at godset er transportert av andre, under visse forutsetninger blir dekket av P&I forsikringen jf. GR 34 og 57. Se nærmere om dette under avsnitt 4.

2.4.3 Arbeid og virksomhet relatert til passasjerer

Alt arbeid om bord på skipet som relaterer seg til passasjerer må regnes for å inngå i skipets drift. Vaskepersonalet som vasker cruisepassasjerenes lugarer må dermed regnes for å delta i skipets drift. Det samme gjelder personalet som driver restaurantene om bord, uansett om de er selvstendig næringsdrivende eller ansatt av medlemmet. Særlig på store cruiseskip er det gjerne en stor mengde personer om bord for å yte service eller tjenester til passasjerene. Disse kan drive virksomheter av de forskjelligste slag, alt fra fotobutikker, til badeland, trimrom og kino. Enkelte av disse virksomheter som her er omtalt er av nokså spesiell karakter og har ikke noen nær tilknytning til det som er særegent for driften av et skip. Det at de forekommer om bord på skipet og er en vanlig del av virksomheten for passasjerskip, medfører at de likevel må omfattes av uttrykket ”driften av skipet”.

Andre deler av medlemmets virksomhet som er relatert til passasjerer byr derimot på større tvil. Klart nok er det at medlemmets virksomhet som foregår langt fra skipet, men som er rettet mot passasjerer som senere skal reise med skipet, ikke kan karakteriseres som å inngå i skipets drift. Som eksempler på dette kan blant annet nevnes markedsføring av cruisereiser og kjøp av billetter. Mer tvilsomt blir det dersom virksomheten foregår i nærheten av skipet og er sterkt knyttet til det. Er eksempelvis det arbeid som foregår i avhangshallen for passasjerferger en del av skipets drift? Det har i hvert fall nær tilknytning til driften av skipet. Tilfellet ligner tilfelle der lasten lagres før innlasting. Etter min mening er det å strekke ordlyden langt å si at arbeide i avgangshallen inngår i skipets drift. Det kan imidlertid heller ikke her utelukkes at ansvar medlemmet måtte pådra seg på grunn av

hendelser i avgangshallen, kan regnes for å være i ”direkte forbindelse” med driften av skipet.

Lignende problemstillinger oppstår ved transport til og fra skipet. Kan slik transport sies å inngå i skipets drift? Ordlyden ”driften av skipet” gir her ikke noen klar løsning. Når man driver et skip er passasjerene nødt til å komme seg til skipet. Men det synes likevel unaturlig å si at alle former for transport til skipet inngår i dets drift. Antagelig må løsningen avhenge av hvordan transporten gjennomføres: For transport av passasjerer til og fra skipet med båt, er dette så nært knyttet til skipet at det synes naturlig å si at det inngår i skipets drift. For transport av passasjerer på land, til eller fra skipet, er imidlertid ikke like nær tilknytning. Det samme gjelder ekskursjoner arrangert av skipets folk på land. Også i disse tilfeller blir vel det avgjørende om man kan si at det er en direkte forbindelse mellom skipets drift og ansvaret. Her gir GR 57 om kombinerte transporter nærmere veiledning. Se om dette under avsnitt 4.

2.4.4 Besetningens fritid og deres opphold utenfor skipet mm.

Besetningen vil ofte oppholde seg om bord på skipet også når de har fri. Når skipet er til sjøs har de ikke noe annet sted å gjøre av seg. Det er noe usikkert om besetningen kan sies å delta i skipets drift i dette tidsrommet. En naturlig språklig forståelse av ”driften av skipet” kan ikke uten videre sies å omfatte besetningens fritid. Ordlyden peker heller på utførelsen av deres arbeidsoppgaver. På den annen side er medlemmet pent nødt til å ha besetningen om bord også når de har fri for at han skal kunne drive skipet. I tillegg til dette kommer at besetningen ikke har helt fri selv når de er av vakt. Oppstår det en krisesituasjon, skipet går eksempelvis på en grunn eller begynner å ta inn vann, er de nødt til å hjelpe til selv om de ellers har fri. Det mest naturlige synes likevel å være å se det slik at besetningen ikke deltar i skipets drift så lenge de har fri og ikke utfører tjenestehandlinger.

Med dette er det ikke sagt at ansvar som oppstår som følge av besetningens handlinger eller unnlatelser når de har fri, ikke er dekket av P&I forsikringen. Det springende punkt for

dekningen vil også i disse tilfellene være hvorvidt ansvaret eller omkostningen har den tilstrekkelige tilknytning til skipets drift til at det/den kan anses å ha oppstått i ”direkte forbindelse” med driften av skipet.

Transport av mannskapet til og fra skipet med båt for å utføre ærender og for å komme frem og tilbake etter landlov bør anses for å være arbeidsoppgaver som inngår i driften. Det er nødvendig for å sikre skipet forsyninger og for at besetningen skal komme tilbake til jobb. Når det gjelder transport av besetningen på land, vil det imidlertid være å strekke ordlyden langt å si at dette inngår i skipets drift, selv om de utfører tjenesteplikter. Det samme gjelder guiding av turister på land. Når det gjelder mannskapets opphold på land, under landlov er det klart at dette ikke kan sies å inngå i skipets drift. I disse tilfellene er det nødvendig å undersøke i hvert konkrete tilfelle om det ansvar eller den omkostningen som oppstår på medlemmets hånd har så nær tilknytning til skipets drift at ansvaret ligger innenfor GR 2.4.a.

2.4.5 Hjelpere i havn

Mens skipet er i havn benytter det seg gjerne av ulike typer hjelpere. Noen av de vanligste er omtalt ovenfor, eksempelvis stevedorearbeidere. Andre hjelpere kan også være aktuelt, for eksempel personale som vasker skipet innvendig eller utvendig. Eller personer eller selskaper som er hyret inn til å gjøre mindre vedlikehold som å male deler av skipet, kontrollere motor eller drivverk også videre. Vakthold av skipet kan også være nødvendig. Andre eksempler kan være tekniske eksperter som monterer nytt utstyr, eller kontrollerer det tekniske utstyret som radar, ekkolodd, navigasjonssystem mv.

Utfører slikt personale arbeidsoppgaver som skipets ordinære besetning like gjerne kunne tatt seg av, eksempelvis innvendig renhold, er det naturlig å si at slik arbeid inngår i skipets drift. Det samme må vel gjelde det som kan betraktes som ordinært løpende vedlikehold. For mer selvstendige typer av arbeid som montering av teknisk utstyr er det vel noe mer tvilsomt om dette skal anses for å inngå i skipets drift. Selv om det er nødvendig for skipets fart og vedlikehold er det ikke arbeidsoppgaver som er typisk assosiert med å drive et skip.

Likevel synes det mest naturlig å si at slike arbeidsoppgaver inngår i driften. For vakthold om bord og i umiddelbar nærhet til fartøyet må det samme gjelde.

2.4.6 Berging og sleping av det innmeldte skip

Det kan hende at det innmeldte skip får assistanse av en taubåt når det skal inn i en havn, eller ved manøvrering i havnen. Skal denne taubåten og dens mannskap regnes for å delta i driften av skipet? Dette kan fremstå som tvilsomt, taubåten er et annet skip og har således en ganske selvstendig rolle. På den annen side hjelper den skipet med noe av dets kjerneegenskaper, nemlig manøvrering og fremdrift. Taubåten bør dermed også regnes for å delta i skipets drift. Det samme gjelder bergere.³¹

2.4.7 Spesialoperasjoner og spesialskip

En rekke skip benyttes til nokså spesielle former for operasjoner offshore. Som nevnt ovenfor må hva som inngår i driften av skipet som utgangspunkt bedømmes etter hva slags skip det er tale om. Driften av et seismikkskip er altså noe annet enn driften av en oljetanker eller en taubåt. Utgangspunktet er dermed at dersom skipet deltar i den type arbeidsoppgaver det vanligvis utfører, må dette være drift av skipet uansett om arbeidsoppgavene, ikke er slike som er vanligvis assosiert med det som inngår i driften av et skip.

Dette synspunktet støttes av at GR 59 ekskluderer ansvar og omkostninger i forbindelse med en rekke typer av spesialoperasjoner. Det hadde ikke vært noe poeng i å utelukke ansvar og omkostninger i forbindelse med slike operasjoner, dersom disse falt utenfor dekningen allerede ved GR 2.4.a. Disse operasjonene er av ulik art, men omfatter blant annet mudring, sprenging, konstruksjonsarbeid, kabel- og rørlegging, dumping av avfall også videre. Mange av disse typene av operasjoner må regnes for å inngå i driften av spesielle typer skip. For eksempel er det ikke uvanlig at supplyskip deltar i offshore konstruksjonsarbeid.

³¹ Dekning ved sleping og berging er regulert i GR 42 og 43.

I samme gate ligger en del regler som i varierende grad ekskluderer ansvar for visse typer av skip. Her kan særlig nevnes GR 60 som ekskluderer deler av ansvaret som har sammenheng med bore- og produksjonsfartøy og boligfartøy. For tungløftfartøy er dekningen noe begrenset, men ikke i vesentlig grad. GR 61 ekskluderer videre dekning av flere typer ansvar som knytter seg til operasjon av ubåter, dykkerklokker og bruk av dykkere. Disse typer av virksomhet hadde ofte måtte regnes som en del av driften for spesielle typer fartøyer. Bruk av miniubåter kan for eksempel inngå i driften av et forskningsskip, mens bruk av dykkere og dykkerklokker inngår i driften av et dykkerskip.

For vanlige skip som for eksempel passasjerskip, ville det være å strekke ordlyden langt å si at slike typer virksomhet inngår i skipets drift. Utføres slike operasjoner i direkte tilknytning til skipet, må det trolig likevel regnes som drift av skipet. Man kan for eksempel tenke seg at man fra et cruiseskip operer en miniubåt for passasjerenes forlystelse. Dette må sies å inngå i driften. Det forhold at det ikke er vanlig å tilby denne noe spesielle type underholdning bør ikke være avgjørende. Den nærmere grensedragning blir her ikke av betydning ettersom ansvar som oppstår som følge av slik drift er utelukket fra dekning i henhold til GR 61.

Bakgrunnen for disse eksklusjonene er vel dels at de typer ansvar som er ekskludert innebærer en særegen risiko, og dels at det er spesielle typer virksomhet eller fartøyer som foreningen ikke ønsker å dekke under sin vanlige P&I forsikring.

2.4.8 Offentlig virksomhet

En del offentlig virksomhet er av en slik karakter at den aldri kan sies å inngå i skipets drift, selv om den skulle bli utøvd om bord på skipet. Først og fremst gjelder dette offentlig myndighetsutøvelse. Særlig politi- og tolltjenestemenn må falle inn under denne kategorien. Er de om bord er det ikke for å drive skipet, men som regel for å foreta kontroller eller avhøre passasjerer, besetning eller lignende.

Dersom politiet skulle utføre vakthold av skipet kan man muligens si at dette inngår i skipets drift. Da det er lite tenkelig at medlemmet skal bli rettslig ansvarlig for slike offentlige tjenestemenns handlinger er spørsmålet neppe praktisk. At medlemmet selv er rettslig ansvarlig er alltid et vilkår for P&I dekning. Det kan imidlertid tenkes at medlemmet er ansvarlig for personskade på denne typen av personer, slikt tap vil kunne dekkes av forsikringen jf. GR 29 og 30.

En type offentlig tjenestemann som klart deltar i skipets drift er derimot tvangslosen. Tvangslosen, som enhver annen los, deltar i viktige arbeidsoppgaver som er nødvendig for driften av skipet.

2.4.9 Forurenset væske, slops

Å kvitte seg med forurenset væske og slops, osv. må regnes for å inngå i skipets drift. Når slik forurenset væske eller annet stoff er trygt avlevert fra skipet til en tredjepart, kan man vel neppe karakterisere sistnevntes behandling av stoffene som en del av skipets drift. Det er likevel mulig at ansvar som oppstår i denne anledning kan være i direkte forbindelse med skipets drift, se nærmere nedenfor avsnitt 4.³²

2.4.10 Medlemmets administrative virksomhet mm.

Medlemmets virksomhet av administrativ karakter kan som utgangspunkt ikke sies å inngå i skipets drift. Dette må i hvert fall gjelde der virksomheten utøves langt fra skipet og utgjør typiske kontoroppgaver. Slik virksomhet kan være av forskjellig slag, for eksempel markedsføring, lønnsutbetalinger, billettsalg, kontrahering av fraktavtaler osv. Slik virksomhet vil også ofte være felles for flere skip, og dermed ikke tilfredsstillende kravet om forbindelse med et enkelt innmeldt skip, slik dette vilkåret har blitt forstått i litteraturen.³³ Utøves slik administrativ virksomhet i nærheten av skipet og i nær tilknytning til dets drift,

³² Om dekning av ansvar og omkostninger ved forurensning se GR 38.

³³ Brækhus/Rein (1979) s. 101

eksempelvis der det selges det billetter i avgangshallen, er svaret kanskje ikke like opplagt. Men også her virker det mest naturlig å si at virksomheten faller utenfor driften av skipet.

En del andre typer virksomhet er klart nok heller ikke drift av skipet selv om virksomheten kan sies å ha en viss tilknytning til driften. Blant annet gjelder dette skipsmeglerens arbeid. Hans arbeid er av typisk administrativ karakter og han er i prinsippet en uavhengig mellommann.³⁴ Videre er det enkelte personer som man kanskje kunne si deltok i skipets drift dersom de jobbet for medlemmet, som må utelukkes fordi de ikke jobber for medlemmets interesser. Et eksempel på en slik naturlig utelukkelse er en tallymann som teller opp godset på vegne av mottakeren.

³⁴ Brækhus (1968) s. 289

3 "Direkte forbindelse"

3.1 Innledning

For at medlemmet skal ha dekning for et ansvar, tap, omkostning eller utgift må han ha pådratt seg disse i "direkte forbindelse med driften av skipet". Ovenfor er det skissert hva som inngår i skipets drift. Her vil det bli nærmere behandlet hva som ligger i kravet om "direkte forbindelse". Også med hensyn til dette begrepet er det tynt med kilder.

Fremstillingen vil derfor hovedsakelig basere seg på de slutninger som kan trekkes fra ordlyden og reglenes sammenheng.

Et kompliserende element når man skal vurdere hvilken forbindelse som kreves er at P&I forsikringen dekker både erstatningsansvar, og omkostninger som medlemmet pådrar seg selv. Det er ikke gitt at kravet om "direkte forbindelse" kan tolkes likt med hensyn til disse to forskjellige typer av krav.

3.2 "Direkte forbindelse"

Ordlyden krever altså en "direkte forbindelse" mellom et ansvar eller en omkostning og driften av skipet for at et krav skal være dekningsmessig under P&I forsikringen. Ved tolkningen av "forbindelse", kan en naturlig språklig forståelse av dette uttrykket tilsi at et forhold som i hvert fall på en eller annen måte vedrører skipets drift, i det minste må være en av flere årsaker til at medlemmet påføres et ansvar eller en omkostning. Ellers kan det ikke være naturlig å si at det er en forbindelse mellom driften av skipet og kravet. Den vanlige definisjonen av en årsak, er at årsaken A, må være en nødvendig betingelse for følgen B. Dette kan også formuleres som at A ikke er årsak til B, dersom man tenker bort A, og B fremdeles ville inntruffet. Videre tilsier en naturlig fortolkning av ordlyden "direkte" at man må stille et krav om nær forbindelse mellom skipets drift og det oppståtte krav.

En annen mulig måte å tolke kravet om "direkte forbindelse" på, er å legge en mer skjønnsmessig vurdering til grunn. Det vil da være naturlig å vurdere fra tilfelle til tilfelle

om det er så nær sammenheng mellom driften av skipet og den inntrufne krav at det er naturlig å si at det er en ”direkte forbindelse” mellom dem. Ved en slik vurdering må man legge vekt på momenter som om ansvaret skyldes en handling i anledning en tjenesteplikt, om ansvaret eller omkostningen er forårsaket på skipet eller i land, om kravet er en vanlig følge av risiki som oppstår når man driver et skip, om kravet heller kan sies å være relatert til annen virksomhet, mv. Et argument som kan trekke i denne retning er at det nok ville vært mer naturlig å bruke uttrykket ”forårsaket i” driften av skipet, dersom siktemålet var å innføre en årsakssammenheng mellom handlinger som inngår i driften av skipet og det dekningsmessige krav. Det at uttrykket ”direkte forbindelse” er brukt i stedet, kan dermed muligens tilsi at det som kreves bare er en tilknytning til skipets drift av en viss styrke, uten at man behøver å legge avgjørende vekt på årsaken til ansvaret.

Det er ikke klart hvilke av disse tolkningsmetoder man skal legge til grunn. Et kompliserende element er at det heller ikke er helt klart hva det skal være ”direkte forbindelse” mellom. Driften av skipet må i det minste omfatte de tjenestehandlinger som er nødvendige for å drifte skipet. Men kan uttrykket tolkes så snevert at det begrenses til dette? Medlemmet kan eksempelvis påføres ansvar, selv om skaden som er grunnlaget for ansvaret skyldes noe som kommer utenifra, eksempelvis et lynnedslag. Slikt ansvar kan ikke tilbakeføres til en handling som inngår i skipets drift. Handlingen måtte i tilfelle være at man har ført skipet til stedet hvor lynet slo ned. Men i slike tilfeller er det vel ikke naturlig å si at ansvaret er oppstått i ”direkte forbindelse” med en handling som inngår i driften. Muligens kan man her si at ansvaret er et utslag av den risiko som oppstår når man drifter et skip. Men er dette tilstrekkelig til at et ansvar faller inn under GR 2.4.a? Dette har både med å gjøre hva man legger i uttrykket ”driften av skipet” og hva som ligger i kravet om ”direkte forbindelse”. Velger man den sistnevnte fortolkningsteknikk som er presentert ovenfor vil derimot denne vurderingen bli lettere. Ved en skjønsmessig vurdering av om det er tilstrekkelig tilknytning mellom driften av skipet og kravet, må man ikke nødvendigvis basere vurderingen på om kravet kan tilbakeføres til en handling eller unnlattelse som inngår i skipets drift, selv om dette bør være relevant ved vurderingen. Til dette kommer at når medlemmet først er pålagt ansvar, vil dette som regel være på det rene

at det eksisterer en adekvat årsakssammenheng mellom en erstatningsbetingende handling eller unnlattelse utført av noen medlemmet hefter for og det inntrådte ansvar. Med andre ord vil en slik vurdering i de fleste tilfeller allerede være gjort når det gjelder det underliggende erstatningsansvaret.

Det man imidlertid må kunne trekke ut av ordlyden, uavhengig av hvilket av de tidligere beskrevne tolkingsmetoder man benytter, er at der det er en klar og nær årsakssammenheng mellom en handling eller unnlattelse som inngår i skipets drift og et inntrådt ansvar, må dette være tilstrekkelig for dekning. Slik sett er det klart at dersom kapteinen navigerer feil og skipet dermed går på grunn slik at last eller passasjerer skades, er dette være ansvar som P&I forsikringen dekker. Det å navigere inngår i skipets drift, og hadde ikke kapteinen lagt kursen feil ville ikke skipet grunnstøtt. Det er også en nær og adekvat følge av feil navigasjon at skipet går på grunn, den må således sies å være ”direkte”. Problemene oppstår først og fremst i de tilfeller hvor det er tvilsomt om et forhold inngår i skipets drift, eller hvor det er en eller annen forbindelse mellom driften og ansvaret, men hvor det ikke er opplagt at denne er nær og klar, jf. ”direkte”. Tolkingsmomenter som er relevante i slike tilfeller vil bli presentert i det følgende.

Sammenhengen i Gards Regler gir en del veiledning for hva som ligger i GR 2.4.a. Dersom det er bestemt at et ansvar eller en omkostning er dekket, må jo forutsetningen her i det minste være at slikt ansvar eller slike omkostninger i det minste *kan* ligge innenfor dekningen. Særlig gjelder dette for regler som med høy grad av presisjon og detaljrikdom bestemmer at et tilfelle er dekket. I sistnevnte tilfelle må man ofte gå ut i fra at meningen er at alle slike typer krav er dekket. Hvilke slutninger som kan trekkes fra slike system- og harmoniargumenter vil bli redegjort for i gjennomgangen av typetilfeller nedenfor under avsnitt 4. Først vil jeg imidlertid redegjøre for enkelte momenter som kan ha en viss betydning med hensyn til fortolkningen av vilkåret, selv om deres vekt må være underordnet avtalens ordlyd og system.

Den juridiske litteratur som omhandler GR 2.4.a gir ikke noe klart svar på hvordan vilkåret nærmere skal avgrenses. Gold³⁵ fremholder at ansvaret eller omkostningen må skyldes skipets drift, og ikke noen annen årsak. Han presiserer imidlertid ikke nærmere hva han mener ligger i skipets drift. Sånn sett gir dermed uttalelsen hans ikke særlig god veiledning. Brækhus/Rein³⁶ gir noe mer veiledning, men heller ikke denne fremstillingen konkretiserer hva som faller innenfor eller utenfor uttrykket ”driften av skipet” eller kravet om ”direkte forbindelse”. Det gjøres i stedet bruk av eksempler på hva som faller innenfor eller utenfor.

3.3 Vilkares formål

Når man skal vurdere hvile ansvar og omkostninger som er innenfor og utenfor GR 2.4.a må det være relevant å legge vekt på vilkares formål. Formålet er først og fremst å avgrense mot ansvar og omkostninger som har nærere tilknytning til annen type virksomhet, samt medlemmets administrative virksomhet.

Dette har sammenheng med at P&I forsikringen ikke er knyttet til medlemmets virksomhet som sådan, men til de enkelte forsikrede skip som medlemmet har meldt inn i foreningen. I et slikt perspektiv skiller P&I forsikringen seg fra en alminnelig ansvarsforsikring. En alminnelig ansvarsforsikring dekker ofte ethvert ansvar eller tap som blir påført en fysisk eller juridisk person. Det er imidlertid vanlig at en slik forsikring har en ganske lav ansvarsgrense, eksempelvis NOK 10 millioner.³⁷ I skipsfarten er det ikke uvanlig at et ansvar kan bli vesentlig høyere enn dette. For å imøtese sikredes behov er derfor beløpsgrensen for P&I forsikring meget høy. Som omtalt ovenfor dekker den krav som overstiger USD 3050 millioner. Vilkares for å falle inn under denne gunstige dekningen er altså at ansvaret må være relatert til et bestemt skip som er innmeldt i foreningen. Herav formuleringen om at ansvaret må oppstå ”i direkte forbindelse med driften av skipet”.

³⁵ Gold (2002) s. 117

³⁶ Brækhus/Rein (1979) s. 100-101

³⁷ Beløpsgrensen vil selvfølgelig kunne variere sterkt.

Vilkårets formål gir ikke veldig god veiledning med hensyn til akkurat hvor grensen går for hva som faller innenfor og utenfor GR 2.4.a. Derimot må man kunne trekke den slutning av vilkårets formål, at ansvar som relaterer seg til andre typer virksomhet enn det som normalt er forbundet med å drive et skip bør falle utenfor 2.4.a.

3.4 Det underliggende erstatningsansvar

Når det gjelder dekning av erstatningsansvar gir det underliggende ansvaret visse føringer.³⁸ I hvert fall gjelder dette rederansvaret etter norsk rett, jf. sjøloven § 151. Rederansvaret etter § 151 er rederens arbeidsgiveransvar. Etter denne bestemmelsen hefter rederen for ”skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap... eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste”. Den som er sikret etter P&I forsikringen vil normalt være ”reder” i sjølovens § 151 sin forstand.³⁹ Da medlemmet typisk ikke selv deltar i driften av skipet, vil arbeidsgiveransvar av den typen som er bestemt i sjøloven § 151 ofte være det sentrale ansvarsgrunnlaget for erstatningsansvar mot medlemmet.⁴⁰ For at rederen skal være ansvarlig etter § 151 er det dermed en forutsetning at det er utvist et ansvarsbetingende forhold ”i tjenesten” av skipsfører, mannskap eller ”andre som utfører arbeid i skipets tjeneste”. Videre er det etter norsk rett alltid et vilkår at det foreligger en adekvat årsakssammenheng mellom det ansvarsbetingende forhold og den inntrådte skade som forårsaker det økonomiske tap. Dersom disse vilkår er oppfylt er rederen erstatningsansvarlig. I kjernen av disse tilfellene vil imidlertid medlemmet/rederen også måtte ha P&I dekning. Feil eller forsømmelser i ”skipets tjeneste” må jo omfatte noenlunde det samme som feil eller forsømmelser som inngår i ”driften av skipet”. Og er det en adekvat årsakssammenheng mellom det erstatningsbetingende forhold og skaden

³⁸ Som nevnt ovenfor under avsnitt 1.3 er det alltid et vilkår for P&I dekning at medlemmet er rettslig ansvarlig.

³⁹ Grovt sett kan det sies at den som driver skipet, anses som reder etter denne bestemmelsen. Om dette se nærmere Brækhus (1968) s. 294 følgende.

⁴⁰ Det hender noen ganger at medlemmet selv er kaptein. Da vil det være praktisk at kapteinen selv hefter på uaktsonhetsgrunnlag. For juridiske personer, er det normalt selskapets organer, samt muligens høyere direktører som identifiseres med selskapet som sådan, jf. Nygård (2000) s. 224-226.

som medfører det økonomiske tap, må man som regel konstatere at det også er en ”direkte forbindelse”. Noen total overlapping er det imidlertid ikke. Uttrykket i ”tjenesten” tolkes nokså vidt i henhold til sjøloven § 151.⁴¹ Det omfatter blant annet tjenestehandlinger mannskapet eller andre i skipets tjeneste gjør på land. Slike tjenestehandlinger er ikke alltid like lett å rubrisere under ordlyden ”driften av skipet”.

I tillegg til dette kommer et annet poeng vedrørende sammenhengen mellom erstatningsansvaret og P&I dekningen. Ettersom rederansvaret er det sentrale ansvarsgrunnlag for erstatningsansvar mot medlemmet, er det nettopp for å sikre seg økonomisk mot dette ansvaret medlemmet har tegnet P&I forsikring. Medlemmet vil dermed typisk ha en forventning om at slikt ansvar er dekket. At medlemmet kan ha en slik forventning tilsier i seg selv at rederansvaret bør dekkes av P&I forsikringen.

Disse forhold skulle til sammen tilsi at utgangspunktet må være at medlemmet er innenfor GR 2.4.a, når det er konstatert at han er ansvarlig etter sjøloven § 151. I gråsonene er det derimot ikke gitt at dette argumentet gir særlig veiledning. Her kan man ikke fastslå med sikkerhet at det er et sammenfall. Under ellers like forhold, der andre mer tungtveiende tolkingsfaktorer ikke gir veiledning, burde imidlertid det faktum at det foreligger et rederansvar trekke i retning av forsikringsdekning. Rederansvaret indikerer at det er en direkte forbindelse mellom driften av skipet og ansvaret.

Et kompliserende element når det gjelder forholdet mellom erstatningsansvaret og P&I dekningen, er at skipsfart er et globalt fenomen. Skipet reiser dermed typisk gjennom mange jurisdiksjoner. Medlemmet kan derfor pådras ansvar etter mange ulike rettsystemer. P&I forsikringen dekker i utgangspunktet medlemmets erstatningsansvar etter hvilket som helst lands rettsystem, så lenge øvrige vilkår er oppfylt. Dersom medlemmet skulle bli ansvarlig etter et utenlandsk rettsystem som operer med regler som er svært forskjellige fra de norske, kan man ikke uten videre trekke de samme konklusjoner av at det foreligger et

⁴¹ Brækhus (1968) s. 273-323

slikt ansvar.⁴² Her vil det ikke være gitt at vurderingstemaene er så like som når det gjelder det rederansvaret etter norsk rett. I slike tilfeller kan det dermed lettere tenkes at GR 2.4.a kommer begrensende inn enn etter norsk rett, hvor rederansvaret og P&I dekningen ofte vil være sammenfallende.

3.5 Andre klubbers vilkår

Et annet interessant poeng ved kravet om ”direkte forbindelse” er at alle de ikke-skandinaviske klubbene som er medlemmer av International Group bruker en annen ordlyd enn GR 2.4.a. I stedet for å kreve at ansvaret eller omkostningen skal være i direkte forbindelse med drift av skipet bruker disse gjennomgående et vilkår om at ansvaret eller omkostningen må være påført medlemmet ”i forbindelse med driften av skipet”.⁴³ Dette er påfallende ettersom klubbene har forsøkt å ha så identisk dekning som mulig, på grunn av pooling samarbeidet og det kollektive innkjøpet av gjenforsikring. Dette tilsier at kravet om at forbindelsen må være ”direkte” ikke bør tolkes alt for strengt.

3.6 Begrensningsretten⁴⁴

Det er klart at det foreligger en viss forbindelse mellom rederens begrensingsrett og P&I dekningen. Noen forfattere synes å legge vekt på dette når man skal avgjøre hva som ligger i kravet til forbindelse mellom skipets drift og ansvaret.⁴⁵ Hovedgrunnen er vel at enkelte av reglene som regulerer hvilke krav som er gjenstand for begrensning, til en viss grad

⁴² Dette vil nok være mest aktuelt for land som bygger på ”ikke-vestlig” rett.

⁴³ Jf. UK Club Rule 1.5.iii ” in connection with the operation of the ship by or on behalf of the Owner ”. Løsningen i reglene til Japan Club er ikke kjent. De ser ikke ut til å være offentlig tilgjengelig.

⁴⁴ Om rederens begrensingsrett se Falkanger/Bull (2004) s. 158 følgende. Begrensingsretten går kort fortalt ut på at rederen kan begrense sitt ansvar til et gitt beløp for visse krav som har tilstrekkelig forbindelse med driften av skip.

⁴⁵ Jf. Hazelwood (2000) s. 251-253

ligner vilkåret om at ansvaret må ha oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet,⁴⁶ samt at rederen vil ha begrensingsrett for flere av de ansvar og omkostninger som er dekket av P&I forsikringen. Sammenhengen bygger også på at P&I dekningen gjennomgående har en meget høy ansvarsgrense. Det har vært hevdet at forutsetningen for denne høye ansvarsgrensen er at medlemmet normalt har en rett til å begrense sitt ansvar gjennom nasjonale begrensingsregimer. Argumentet kan imidlertid ikke tas til følge fullt ut, da det er på det rene at P&I dekningen ikke faller bort bare fordi begrensingsretten skulle gjøre det.⁴⁷

Det er likevel klart at P&I dekningen og begrensingsregimene til dels er forsøkt tilpasset hverandre. For eksempel var det et siktemål med Londonkonvensjonen av 1976 at begrensingsretten og P&I dekningen skulle falle noenlunde sammen slik at det var mulig å få forsikringsdekning til en rimelig premie.⁴⁸ Tiltakene som ble gjennomført i denne anledning var å forsøke å harmonisere enkelte av reglene om begrensingsretten med P&I reglene. Særlig gjelder dette reglene om når begrensingsretten og P&I dekningen bortfaller.⁴⁹ Men også reglene hvilke krav som kan begrenses med hensyn til person- og tingskader ble forandret slik at ordlyden ble likere GR 2.4.a i Londonkonvensjonen, enn den før hadde vært.

Det er imidlertid også ganske store forskjeller på P&I dekningen og begrensingsretten. For det første er langt fra alle stater tilsluttet de internasjonale konvensjonene om

⁴⁶ Jf. Særlig artikkel 2.1.a i ”Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims” av 1976 (”Londonkonvensjonen”) hvor det bestemmes at rederen skal kunne begrense sitt ansvar for krav som vedrører person- og tingskader som oppstår ”om bord” eller i ”direkte forbindelse med driften av skipet...”. Bestemmelsen er gjennomført i norsk rett ved sjøloven § 172.

⁴⁷ Det er eksempelvis på det rene at skip som seiler i amerikanske farvann ikke mister P&I dekningen selv om begrensingsretten skulle falle bort. USA er beryktet for at det skal lite til før begrensingsretten bortfaller. Se om begrensingsregimet i USA i Griggs (2005) s. 447-461.

⁴⁸ Jf. CMI (2000) s. 121 følgende.

⁴⁹ Jf. Londonkonvensjonens artikkel 4 og GR 72.

begrensning, dette gjelder både Londonkonvensjonen, og de tidligere konvensjoner.⁵⁰ Dermed finnes det en mange forskjellige nasjonale begrensningsregimer. Ettersom disse varierer i stor grad, er det ikke mulig å si noe særlig generelt om hvordan forholdet mellom disse reglene og P&I dekningen er. Det finnes også stater som er tilsluttet de tidligere konvensjonene, men ikke Londonkonvensjonen.

I tillegg til dette er rettskildebilde vesentlig forskjellig for P&I reglene og begrensningsreglene. Tolkning av P&I reglene er tolking av standardiserte avtalevilkår, mens tolking av begrensningsregler er tolking av lovtekst, ettersom konvensjonene gjennomgående er implementert gjennom lovgivning. Slik lovtolking skjer etter prinsippene fastlagt i den aktuelle nasjonale rett. P&I reglene er gjennomgående underlagt tolkning i henhold til den rett som gjelder i det land klubben har nærmest tilknytning til. Inntreffer et skadetilfelle i USA sitt territorialfarvann vil altså begrensningsregime bygge på amerikansk rett, mens P&I klubbens regler vil måtte tolkes i henhold til den rett som er fastsatt i vilkårene. P&I regler er også typisk underlagt voldgift med verneting i det land P&I klubben har sterkest tilknytning til.⁵¹ Tvister vedrørende begrensningsretten vil i de fleste tilfeller måtte gå for de nasjonale domstoler. Til sist og ikke minst, er det store forskjeller på ordlyden og systemet til bestemmelsene i begrensningskonvensjonene og P&I reglene. Særlig gjelder dette forholdet mellom P&I reglene og 1924 og 1957 konvensjonene. Men også i forhold til Londonkonvensjonen er det nokså omfattende forskjeller. Generelt sett må det kunne sies at P&I dekningen går vesentlig lenger enn begrensningsretten, særlig med hensyn til mange av de omkostninger som er dekket.

Dette fører samlet sett til at kilder vedrørende begrensningsretten ikke kan tillegges nevneverdig vekt ved tolkingen av Gards P&I regler.

⁵⁰ “International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels” av 1924 og “International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships” av 1957.

⁵¹ Tvister vedrørende tolking og anvendelse av Gards regler er undergitt norsk rett, med verneting i Norge, jf. GR 90 og 91.

4 Virkeområdet

4.1 Innledning

Her vil det bli gitt en nærmere gjennomgang av hva som ligger i vilkåret om at ansvaret eller omkostningen må ha oppstått ”i direkte forbindelse med driften av skipet”. Gjennom å se på ulike typer av ansvar og omkostninger, vil det både bli redegjort for hva man kan trekke ut av enkeltreglene om dekningen og hva som faller innenfor og utenfor GR 2.4.a.

Ansvar eller omkostninger som klart relaterer seg til andre virksomheter vil ikke bli behandlet i nevneverdig grad i det følgende. I slike tilfeller er det ikke tvilsomt at ansvaret faller utenfor P&I dekningen. Driver et medlem for eksempel en fabrikk eller et varehus,⁵² er det klart at ansvar eller omkostninger som følge av slik drift ikke faller inn under P&I dekningen. Det følger klart av ordlyden i GR 2.4.a.

4.2 Ansvar

4.2.1 Lastansvar

Lastansvar kan oppstå på de forskjelligste måter. Ansvar for vedrørende last er blant de viktigste dekningspostene under P&I forsikringen. De utgjør en betydelig andel både av det totalt dekkede ansvar og av antall skadetilfeller.⁵³ Lastansvaret er regulert i GR 34. Alt ansvaret medlemmet kan pådra seg i forbindelse med lasten er i utgangspunktet dekket. GR 2.4.a kommer derfor begrensende inn. Men de eksplisitte reguleringer gir også en del veiledning med hensyn til fortolkningen av GR 2.4.a

Oppstår ansvaret om bord på skipet er det klare utgangspunkt at slikt ansvar er dekket. Slikt ansvar utgjør kjernen i lastansvaret, og dersom medlemmet er erstatningsansvarlig skal det godt gjøres at et slikt ansvar skyldes et forhold som ikke inngår i skipets drift. Dette støttes

⁵² Hazelwood (2000) s. 251

⁵³ Brækhus/Rein (1979) s. 146

videre av GR 34 som synes å forutsette at alt slikt ansvar er dekket. Her står det eksplisitt at ansvar i forbindelse med forpliktelsen til å korrekt ”transportere” lasten er dekket.

Et par unntak fra dette utgangspunktet kan være aktuelle der årsaken til ansvaret er av spesiell art. Det gjelder når ansvaret skyldes en omstendighet som kommer utenifra, og der ansvaret skyldes forsettlig skadeforvoldelse fra besetningens side. Besetningen stjeler eksempelvis av lasten. Disse tilfellene er drøftet nedenfor.

Ansvar som oppstår under lasting og lossing må også være innenfor GR 2.4.a. Det fremgår eksplisitt av GR 34.1.a at slikt ansvar skal være dekket av forsikringen. Slikt arbeid må også naturlig kunne sies å inngå i skipets drift.

Når det gjelder ansvar vedrørende lasten under lagring før innlasting og etter lossing, samt under transport frem og tilbake mellom lagersted og skipet, byr det på større vansker å avgjøre om dette er ”i direkte forbindelse med driften av skipet”. Ordlyden gir her ikke noen særlig veiledning. Dette er for så vidt arbeidsoppgaver som er nært tilknyttet skipets drift, men det å lagre gods kan neppe sies å inngå i driften av skipet i seg selv. Det er imidlertid på det rene at slikt ansvar er innenfor 2.4.a ettersom også dette er angitt spesielt at dette er dekket i GR 34.1.a.

Et par unntak må gjøres fra denne regelen. Dersom lagringen går utover hva som kan anses normalt etter medlemmets transportforpliktelse, er ansvar i dette overskytende tidsrommet ikke dekket av P&I forsikringen. Her må man si at medlemmet driver en forvaringsvirksomhet, som ikke har tilstrekkelig tilknytning til skipets drift til å ligge innenfor GR 2.4.a. Et annet unntak som er oppstilt når det gjelder ansvar som oppstår under lagring før innlasting, er at godset må være bestemt for et enkelt skip. Dette er et utslag av at P&I forsikringen knytter seg til enkelte bestemte skip.⁵⁴

⁵⁴ Jf. Brækhus/Rein (1979) s. 155

Man skulle tro at ansvar som har oppstått mens godset er i en annen fraktførers varetekt ikke var dekket av P&I forsikringen, ettersom denne typen ansvar ikke kan sies å ha noen ”direkte forbindelse med driften av skipet”. Her vil forbindelsen heller være til en annen fraktførers virksomhet. To av Gards regler forutsetter imidlertid at slikt ansvar kan være dekket, nemlig dersom ansvaret følger av gjennomgangskonnossement eller annen form for kontrakt som forutsetter at deler av transporten utføres av skipet jf. GR 34.b.

Forutsetningen for slik dekning er at transportavtalen er godkjent av foreningen på forhånd, jf. GR 57. Bakgrunnen for dette noe spesielle regelsettet er praktiske hensyn. Medlemmet kan fraskrive seg alt ansvar for skade på lasten mens den er i en annen fraktførers varetekt.⁵⁵ For medlemmet er det imidlertid av og til ønskelig å ta på seg ansvar under hele den kombinerte transporten. For å gjøre dette trenger han imidlertid forsikringsdekning. Dette behovet har P&I klubbene imøtekommet ved regler som GR 34 og 57, under forutsetning av at kontrakten på forhånd er godkjent av dem. Bestemmelsene gjør et regelrett unntak fra regelen om at ansvaret må ha oppstått ”i direkte forbindelse med driften av skipet”.⁵⁶ Dette viser at klubbene ikke er helt fremmed for å påta seg risiki for ansvar som ikke kan sies å ligge innenfor GR 2.4.a. Ettersom forsikring av denne typen ansvar ikke er angitt som tilleggsforsikring i henhold til reglens Tillegg I, vil slikt ansvar også være underlagt klubbens pooling samarbeid og felles gjenforsikring, selv om vilkåret om at kravet må ha oppstått i ”forbindelse med driften av det inntegnede skipet” etter Pooling Avtalens 3.1.a følgelig heller ikke kan være oppfylt. Dette vilkåret er nettopp ment å gjenspeile det kravet som ligger i GR 2.4.a og de tilsvarende vilkårene hos de andre klubbene som er medlem av International Group.⁵⁷

⁵⁵ Egentlig er bestemmelsen slik sett unødvendig da slikt ansvar skulle være utelukket fra dekning allerede ved GR 55 om kontraktvilkår, jf. Brækhus/Rein (1979) s. 282.

⁵⁶ Om disse spørsmål se nærmere Brækhus/Rein (1979) s. 281-283.

⁵⁷ Gold (2002) s. 117

4.2.2 Ansvar overfor passasjerer

Også for denne kategorien må man skille mellom ansvar som inntreffer om bord på skipet og utenfor skipet. Ansvar overfor passasjerer er regulert i GR 28. I hovedsak omfatter dekningen ansvar som er en følge av person- eller tingskade.

Utgangspunktet må være at ansvar som oppstår om bord på skipet må være innenfor GR 2.4.a. På samme måte som for lasteansvaret er det lite tenkelig at et slikt erstatningsansvar for medlemmet kan skyldes noe som ikke har med skipets drift å gjøre.

Således vil ansvar som oppstår som følge av at passasjerer blir matforgiftet være dekket. Det samme gjelder ansvar overfor passasjerer som faller og slår seg på grunn av dørken er glatt. Disse tilfellene må klart falle innenfor ordlyden i 2.4.a. Det ansvaret som det her kan være aktuelt å utelukke fra dekning er det samme som for lastansvaret.

Større tvil om dekningen oppstår når det gjelder ansvar som oppstår under transport til og fra skipet, og ved ekskursjoner i land. I slike tilfeller gir GR 57 en viss veiledning. I henhold til denne regelen dekkes ikke ansvar oppstått mens passasjerene er i en annen transportørs varetekt. Den førstnevnte regel er naturlig, her kan man ikke si at et eventuelt ansvar oppstår i direkte forbindelse med driften av skipet. Imidlertid er heller ikke ansvar som oppstår under transport til og fra skipet i utgangspunktet dekket. Fra denne regelen er det igjen gjort viktige unntak i GR 57.a.i-iii: Ansvar er således dekket ved befordring til eller fra skipet ved hjelp av skipets egne båter eller i havn ved hjelp av andre båter (i). Det samme gjelder for ansvar som oppstår under hjemtransport av passasjerer som er syke eller skadde og hjemtransport av passasjerer etter at skipet har vært utsatt for en ulykke (ii). Også ansvar under utflukter til land fra skipet er i utgangspunktet dekket (iii), men her er det gjort unntak for kontraktsmessig ansvar i forbindelse med passasjerene har inngått særskilt kontrakt vedrørende utflukten og hvor medlemmet har gitt avkall på regress mot den tredjemann som utfører utflukten.⁵⁸ Dette unntaket for kontraktsansvar må trolig sees

⁵⁸ GR 57.b.i-ii

på bakgrunn av at dette er ansvar medlemmet i de fleste tilfeller har mulighet til å fraskrive seg.

Det at ansvar som oppstår under transport til og fra skipet som utgangspunkt er unntatt fra dekning, kan bety at foreningen har ment at slikt ansvar ligger innenfor GR 2.4.a. Hvis 2.4.a hadde avskåret ansvaret fra dekning ville det jo ikke være noe vits i å regulere dette eksplisitt i GR 57. Foreningens beveggrunner for denne reguleringen er imidlertid ukjent. Det kan like godt tenkes at reguleringen i GR 57 er et utslag av prinsippet i GR 2.4.a, slik at den bare nærmere utpensler normen for dekning. Foreningen har nemlig gjort unntak for de tilfeller som har nærest tilknytning til skipets drift, slik at disse er dekket. Det som i det minste må kunne utledes av GR 57 er at ansvar i de tilfeller som er nevnt i 57.a.i-iii, ovenfor ikke kan avskjæres fra dekning av GR 2.4.a. Disse reguleringene er så detaljerte og har såpass nær tilknytning til skipets drift at det ville vært ulogisk om de skulle snuble i den generelle regel i 2.4.a.

Det som er særlig interessant i forhold til 2.4.a, er at ansvar som oppstår under hjemtransport av passasjerer som er syke eller skadde, eller hjemtransport av passasjerer etter at skipet har vært utsatt for en ulykke, er dekket i henhold til GR 57.a.ii. Slik hjemtransport vil jo nettopp ikke skje med skipet, men med en annen fraktfører. Det er derfor unaturlig å si at slikt ansvar oppstår ”i direkte forbindelse med driften av skipet”. Dette viser i likhet med reglene om kombinert transport av last, at ”i direkte forbindelse med driften av skipet” tolkes meget vidt; eventuelt at det er kurant å gjøre unntak fra prinsippet i de regler som nærmere spesifiserer dekningen i GR Del II.

Dette kan muligens være et utslag av hvordan reglene er konstruert. Det er ikke gitt at reglenes forfattere hele tiden har hatt GR 2.4.a i tankene mens de forfattet de øvrige regler.

En annen gruppe tilfeller hvor det er tvilsomt om ansvaret er i ”direkte forbindelse med driften av skipet”, er dersom medlemmet pådrar seg ansvar for passasjerer i umiddelbar tilknytning til ombordstigningen. Eksempelvis skjer skaden i avgangshallen av den typen

som gjerne brukes i driften av turistferger. For denne gruppen tilfeller finnes det ikke reguleringer i den spesifiserte dekningen som gir særlig veiledning. Her vil GR 2.4.a selv sette grensen, ettersom ansvar for passasjerers skade, sykdom eller død, eller tap av eiendeler, generelt sett er dekket innenfor virkeområde av forsikringen, jf. GR 28. Sett i lys av hvor nær tilknytningen til driften er i disse tilfellene, og hvor vidt GR 2.4.a må forstås i andre relasjoner, bør slikt ansvar være dekket. Særlig kan jo nevnes at lastansvar er dekket selv om ansvaret oppstår under lagring av lasten. Det må også være et støtteargument at det ville virke urimelig å avskjære dekningen her ut i fra den noe uklare bestemmelsen at ansvaret må være pådratt ”i direkte forbindelse med driften av skipet”. Dette er dessuten en type erstatningsansvar medlemmet med rimelig grunn bør kunne anta at han er dekket for når han tegner en omfattende ansvarsforsikring av den typen P&I forsikringen er.

4.2.3 Ansvar overfor besetningen

Blir medlemmet påført ansvar overfor besetningen under deres arbeid om bord på skipet, må dette være innenfor GR 2.4.a. Et eksempel kan være at et besetningsmedlem blir skadet av farlig last ved lossing. Et slikt ansvar må klart anses å ligge innenfor ordlyden. Det er nettopp drift av skipet besetningen driver med når de arbeider om bord. Slikt ansvar dekkes etter GR 27. Også her kan det imidlertid bli aktuelt med unntak i særegne tilfeller.

Pådrar medlemmet seg ansvar overfor besetningen under deres fritid om bord på skipet må slikt ansvar også være innenfor 2.4. GR 27 gir riktignok ikke noen veiledning i et slikt tilfelle. Den er i hovedsak utformet slik at ansvar overfor besetningen for de fleste typer utgifter er dekket. Det må allikevel sies at slikt ansvar har den nødvendige tilknytning til skipets drift. Besetningen må nødvendigvis være om bord, også når de ikke arbeider.

Pådras medlemmet ansvar overfor besetningen som følge av hendelser på land mens besetningen utfører tjenesteplikter, må ansvaret også være innenfor 2.4.a. Om dette kan sies å inngå i skipets drift etter en streng ordlydsfortolkning eller ikke bør ikke være avgjørende. At besetningen utfører tjenesteplikter på land vil ofte være nødvendig for å

drive skipet, tilknytningen mellom slikt ansvar og driften er dermed nær. Dette støttes også av at 2.4.a må tolkes vidt i forhold til andre typer skader.

Dersom medlemmet påføres ansvar overfor besetningen som følge av hendelser mens de har fri og befinner seg utenfor skipet, er det i høy grad tvilsomt om dette ansvaret kan sies å oppstå ”i direkte forbindelse med driften av skipet”. Her trekker ordlyden i retning av at slikt ansvar ikke bør være dekket. På den annen side er det et normalt ledd i driften av et skip å gi besetningen fri når skipet er i havn. Hvis de så skader seg og medlemmet blir ansvarlig for utgifter i den anledning, kan det kanskje sies at dette har en forbindelse til skipets drift. Av interesse i denne sammenheng er GR 27.1.a, hvor det synes forutsatt at ansvar for skade og død på besetningsmedlemmer, og sykehusomkostninger og medisinsk behandling av besetningen skal dekkes i alle tilfeller medlemmet er ansvarlig. Løsningen må derfor trolig være at denne typen av ansvar faller innenfor GR 2.4.a. Dersom besetningen skulle få fri i meget lang tid mens skipet er i havn bør løsningen muligens bli det motsatte. Mannskapet får eksempelvis to ukers ferie. I et slikt tilfelle er det ikke naturlig å si at den tilstrekkelige tilknytningen til driften av skipet foreligger. Løsningen må imidlertid anses som usikker også her.

Dersom medlemmet pådrar seg ansvar overfor besetningen i et tidsrom de ikke er tildelt et skip, er dette klart nok utenfor GR 2.4.a og dermed ikke dekket under P&I forsikringen. Her er det ikke noen tilknytning til et bestemt skip.

Ansvar oppstått under transport mellom skipet og havn i båt må også være innenfor GR 2.4.a. Dette er et nødvendig ledd i driften av skipet enten det skjer som ledd i tjenesteplikter eller ikke. Spørsmålet er derimot mer tvilsomt dersom ansvaret skulle oppstå når passasjerer er på vei hjemmefra og til skipet og fra skipet og hjem. Her må løsningen trolig bli at ansvar som oppstår mens besetningsmedlemmet er i en annen transportørs varetekt ikke er dekket av P&I forsikringen. Tilknytningen til skipets drift må anses som fjern i disse tilfellene. Slikt ansvar faller altså utenfor GR 2.4.a.

4.2.4 Ansvar overfor andre personer

I henhold til GR 29 dekkes ansvar overfor andre ombordværende enn passasjerer og besetningen, som følge av sykdom, skade dødsfall, eller tap av og skade på eiendeler. Slike personer kan blant annet tenkes å være familiemedlemmer av besetningen. Reglen ser ut til å forutsette at ansvar for andre personer om bord skal være dekket uten hensyn til hva ansvaret skyldes, så lenge medlemmet er rettslig ansvarlig. Dette må bety at GR 2.4.a i utgangspunktet omfatter alle typer ansvar som kan sies å inntreffe om bord på skipet som er relatert til personer, ettersom slikt ansvar også er dekket overfor passasjerer og besetning.

For denne gruppen personer vil det neppe være aktuelt å dekke ansvar som oppstår mens de oppholder seg utenfor skipet. De vil i slike tilfeller ikke ha tilknytning til driften, slik som passasjerene og besetningen kan ha. Imidlertid må ansvar for denne gruppen personer når de oppholder seg utenfor skipet være dekket i samme grad som ansvaret overfor ”Andre personer utenfor skipet” etter GR 30.

Etter GR 30 er ansvar for skade, sykdom og død på personer utenfor skipet dekket. Bestemmelsen omfatter ikke besetningen, passasjerer, eller andre ombordværende. Ansvaret overfor disse grupper av personer er regulert i de egne bestemmelser som er omtalt ovenfor. I forhold til denne bestemmelsen kommer GR 2.4.a og fører til at det må gjøres en del vanskelig avgrensninger. Grensene er i stor grad usikre. Rettskildefaktorene man har å basere seg på er hovedsakelig ordlyden i 2.4.a selv, og de slutninger man kan trekke fra grensedragningen for andre typer av ansvar.

Der skipet selv, eller personer som arbeider med å drive det har voldt skaden under sine arbeidsoppgaver, må ansvaret være dekket. I slike tilfeller må man kunne si det er en direkte forbindelse mellom skipets drift og ansvaret. Eksempler her kan være at en tilskuer skades eller dør i forbindelse med lossing. En dårlig sikret container faller eksempelvis ned og dreper en tilskuer. Andre eksempler er at skipet ved sammenstøt med andre skip eller anlegg volder personskader. Skipet sammenstøter eksempelvis med en boreplattform og en person dør eller skades. Disse tilfeller volder ikke tvil.

Det samme må gjelde der ansvaret skyldes personskade på medlemmets hjelpere i havn som er påført dem mens de utfører sine arbeidsoppgaver. De som holder vakt på skipet, blir eksempelvis skadet av en passasjer som lager bråk, eller en ansatt som på lageret hvor godset er før avsending blir skadet under arbeidet. Slike arbeidsoppgaver inngår i, eller har nær tilknytning til skipets drift. Når det gjelder sistnevnte tilfelle ville det være merkelig om medlemmet skulle ha dekning for lastansvar som oppstår i forbindelse med lagring, men ikke for personskadeansvar.

Et tvilsomt spørsmål oppstår dersom besetningen eller andre av skipets hjelpere volder personskade på andre mens de er på land som medlemmet blir holdt ansvarlig for. Skjer skaden under utføring av tjenesteplikter som er normalt forbundet med driften av et skip bør ansvaret være innenfor 2.4.a og dermed dekket av P&I forsikringen. Her kan man si at det er en ”direkte forbindelse med driften av skipet”. Videre trekker den vide forståelsen av uttrykket andre steder i samme retning. Således må ansvaret være dekket dersom skaden oppstår som følge av besetningens eller andres innkjøp av varer, eller dersom ansvaret på en eller annen måte skulle oppstå under ekskursjoner på land. Turistguiden fra skipet skader eksempelvis en tredjemann under en omvisning på land.

Dersom ansvaret oppstår som følge av en tjenestehandling som ikke er normalt forbundet med driften av et skip, er det usikkert om ansvaret har den nødvendige tilknytningen til driften av skipet for å dekkes. Dette gjelder enten handlingen utføres av besetningen eller andre av medlemmets hjelpere. Medlemmet kan bli ansvarlig uansett.⁵⁹ I disse tilfellene vil ikke tilknytningen til driften være like sterk, og aktiviteten vil ofte kunne ha karakter av å være en annen form for virksomhet. Et eksempel som kan være aktuelt er der besetningen leier en lastebil for å kjøre til en nærliggende by for å reparere skipsdeler.⁶⁰ På veien kjører man på og skader en tredjemann. Her er det klart nok en forbindelse til driften av skipet,

⁵⁹ Brækhus (1968) s. 273-323

⁶⁰ Eksempelet er basert på Brækhus/Rein (1979) s. 100-101. Eksempelet der omhandler riktignok tingskade, men personskade må stå i samme stilling.

men forbindelsen er ikke nær. Skaden oppstår som følge av typisk veifraktvirksomhet, og er ikke en tjenestehandling som vanligvis er forbundet med driften av et skip.

Bærkhus/Rein konkluderer med at denne typen ansvar ikke skal være dekket. Dette må etter min mening være riktig. Forbindelsen med driften av skipet er i disse tilfellene neppe så nær at den kan karakteriseres som ”direkte”. Mot dekning taler det også at den besetningen leier lastebilen av, ofte vil ha, eller være pliktig til å tegne en ansvarsforsikring som dekker denne type ansvar.⁶¹ Det vil dermed som regel ikke være nødvendig med P&I forsikring i disse tilfellene, da en annen forsikring dekker ansvaret. På den annen side angir reglene dekning av ansvar som har fjernere tilknytning til skipet enn dette, for eksempel ved ansvar oppstått under transport utført av andre fraktførere.⁶²

Lignende spørsmål oppstår dersom medlemmet leier inn tredjemenn til å utføre oppgaver som har karakter av å være annen virksomhet, men som har en viss forbindelse med driften av skipet. Medlemmet leier eksempelvis inn et avfallshånderingsfirma for å ta seg av giftige slops, og dette håndterer avfallet på en uforsvarlig måte slik at tredjepersoner blir skadet. I slike tilfeller kan medlemmet bli holdt ansvarlig for uforsvarlig valg av avfallshånderer. Beslutningen om å velge avfallshånderer og å losse det giftige avfallet fra skipet må sies å inngå i driften av skipet. Men skal ansvaret som oppstår i denne anledning betraktes som oppstått ”i direkte forbindelse med driften av skipet”? Løsningen her er usikker. Den direkte årsaken til skaden er ikke å finne i skipets drift, men i avfallshåndererens behandling. Avfallshåndtering er klart en annen type virksomhet enn driften av et skip. Trolig bør dette derfor ikke anses å ha tilstrekkelig nær tilknytning til å være i ”direkte forbindelse” med skipets drift. På den annen side er GR 2.4.a strukket langt i andre tilfeller. Jeg heller i retning av at slikt ansvar bør falle utenfor bestemmelsen. Konklusjonen må imidlertid anses som tvilsom.

⁶¹ Dette kan være et eget grunnlag til å ekskludere P&I dekning, ettersom denne type forsikring som hovedregel er subsidiær, jf. GR 71.

⁶² Riktignok under forutsetning om at avtalen om kombinert transport er godkjent av foreningen på forhånd. Jf. GR 57.

Dersom personskaden på tredjemenn voldes av besetningen eller andre av medlemmets hjelpere mens de har fri utenfor skipet, kan dette ikke være dekket av P&I forsikringen selv om medlemmet skulle bli ansvarlig i et slikt tilfelle. Her er det ikke tilstrekkelig nær tilknytning mellom ansvaret og driften av skipet. Dette må kunne utledes av ordlyden. Denne begrensningen har neppe stor praktisk betydning, da det er lite tenkelig at medlemmet skulle bli ansvarlig i et slikt tilfelle.⁶³ Et eksempel i denne gate som kan nevnes er gjengitt i Gold.⁶⁴ Dersom kapteinen leier en båt til besetningen som de kan forlyste seg med mens de har fri, og de volder personskade i denne anledning, er medlemmets eventuelle ansvar ikke dekket av P&I forsikringen ettersom et slikt ansvar ikke har tilstrekkelig forbindelse med driften av det innmeldte skip.

4.2.5 Ansvar for tingskader

P&I forsikringen dekker ansvar som følger av de fleste typer av tingskader. Ansvar for kollisjon med andre skip er dekket etter GR 36, ansvar for skade på faste og flytende innretninger er dekket etter GR 37, ansvar for forurensning er dekket etter GR 38, og ansvar for annen tingskade er dekket etter GR 39.⁶⁵

For kollisjon med andre skip, og skade på faste og flytende innretninger, er reglene om dekningen formulert slik at årsaken til kollisjonen eller skaden ikke kan være av betydning. I forhold til disse reglene er det altså tilstrekkelig at medlemmet er erstatningsansvarlig for skaden. Dette er naturlig, ettersom det ved konstatering av erstatningsansvar for medlemmet, alltid vil innebære at skaden kan tilbakeføres til et forhold ved skipets drift. Slikt ansvar må dermed anses å ligge innenfor 2.4.a, uavhengig av om årsaken til ansvaret er teknisk eller menneskelig svikt, eller annet.

⁶³ Brækhus (1968) s. 312

⁶⁴ Gold (2002) s. 117 Eksempelet her gjelder tingskade. Grensedragningen må være den samme for personskade.

⁶⁵ Dekningen omfatter riktignok for GR 36 og 37 sitt vedkommende bare det ansvar som overskyter det som er dekket i henhold til skipets kaskopoliser.

Når det gjelder GR 39 om andre tingskader kommer GR 2.4.a også her inn som en viktig begrensning. I disse tilfellene må grensedragningen etter de samme linjer som ved personskader på andre personer utenfor skipet. Ansvar som direkte skyldes skipets drift er dermed dekket, eksempelvis bølger fra skipet som skader oppankrede båter eller flytebrygger.⁶⁶ Det samme gjelder ansvar for tingskader som oppstår under utføring av tjenesteplikter utført utenfor skipet som er vanlig forbundet med driften av et skip. Et medlem av besetningen søler eksempelvis maling på en bil parkert ved kaien når han skal male et rustent område på skipets skrog. Ansvar som oppstår i forbindelse med tjenesteplikter med karakter av annen virksomhet vil derimot trolig ikke være dekket. Eksempelvis der lastebilen som nevnt i eksempelet ovenfor skulle bli ødelagt, når besetningen kjører fra havnen til byen for å reparere skipsdeler.⁶⁷

4.2.6 Ansvar ved ferdselshindringer

Etter GR 40 dekkes ansvar for at skipet som følge av havari eller vrak representerer en ferdselshindring. Regelen er formulert slik at denne typen ansvar må være dekket uansett årsak. Slikt ansvar må altså alltid anses å ha den nødvendige forbindelse med skipets drift til å falle innenfor GR 2.4.a. Også i dette henseendet må altså 2.4.a tolkes nokså vidt.

4.2.7 Ansvar som skyldes mannskapets handlinger under frivakt mm.

Flere av de typer ansvar som er beskrevet ovenfor kan skyldes mannskapets handlinger under frivakt. Skal slikt ansvar anses for å være påført medlemmet i ”direkte forbindelse med driften av skipet”? Det føles jo ikke naturlig å si at besetningen deltar i skipets drift når de har fri. Samme spørsmål kan for så vidt stilles dersom ansvaret skyldes handlingen til en passasjer. Passasjerene kan normalt ikke sies å delta i driften av skipet.

⁶⁶ Brækhus/Rein (1979) s. 173

⁶⁷ Brækhus/Rein (1979) s. 101

Som nevnt ovenfor forutsetter mange av Gards Regler at ansvar som kan sies å være oppstått om bord på skipet, må være dekket av P&I forsikringen og dermed også ligge innenfor GR 2.4.a, uansett hva selve årsaken til ansvaret er. Dette synes blant annet å være tilfelle for lastansvar, jf. GR 34 og ansvar for andre ombordværende jf. GR 29. Dette skulle tilsi at også ansvar som skyldes slike handlinger må være dekket.

I disse tilfellene må man legge en praktisk tilnærming til grunn. For å drive et skip er man nødt til å ha mennesker om bord, også når de ikke deltar i driften av skipet. Ansvar påført medlemmet som er et resultat av deres handlinger innenfor denne perioden må dermed regnes for å ha den påkrevde tilknytning til skipets drift. Dette må gjelde uansett om handlingen er av uvanlig karakter eller ikke. Slik vil ansvar som skyldes en brann antent av mannskapets sigarettøyking måtte dekkes, like fullt som ansvaret for skaden på andre medlemmer av besetningen som er påført dem under kapteinens alkejakt.⁶⁸ I disse tilfellene må det altså være tilstrekkelig at medlemmet faktisk er erstatningsansvarlig. Når det gjelder medlemmets erstatningsansvar kan det derimot oppstå vanskelige grensedragninger i slike tilfeller.

Når det gjelder uvanlige handlinger foretatt av mannskapet utenfor skipet når de har fri som volder skade på tredjemanns eiendom må det være klart at slikt ansvar ikke er dekket av P&I forsikringen. Her kan man ikke si at ansvaret har oppstått i ”direkte forbindelse med driften av skipet”.⁶⁹

Vanskeligere blir derimot grensedragningen dersom den skadeforvoldende handling skjer om bord på skipet uten i seg selv å ha tilknytning til driften, mens skaden inntreffer på land. En dom som omhandler rederansvaret kan illustrere problemstillingen:⁷⁰

⁶⁸ Rt. 1972 s. 815 ”Alkejaktdommen”

⁶⁹ Om rederansvaret i tilfeller som omtalt her se Brækhus (1968) s. 273-323 og Selvig (1968)

⁷⁰ Brækhus (1968) s. 314

ND 1914 s. 159. Under nyttårsmoro avfyrt skipets styrmann en rakett fra kommandobroen; den voldte brann i et sjøpakkhus i land. Rederiet ble frifunnet for ansvar for skaden: Det kunne ikke sies at avfyringen var en tjenestehandling eller ledsaget noen sådan. Og den hadde heller ikke på annen måte funksjonell sammenheng med tjenesten.

Forutsetningen for dekning er at medlemmet er rettslig ansvarlig. Denne problemstillingen vil dermed bare bli aktuell dersom medlemmet er erstatningsansvarlig. I slike tilfeller er løsningen tvilsom. Etter ordlyden i GR 2.4.a er det vel mest naturlig å si at slike tilfeller faller utenfor dekningen, da forbindelsen til skipets drift ikke kan sies å være særlig nær. Slike handlinger har ingen tilknytning til en tjenesteplikt. På den annen side kan man si at det innebærer en risiko for slikt ansvar å ha sjømenn ansatt. De vil nødvendigvis sysselsette seg med slike fritidsaktiviteter under frivakt. Og å ha besetning om bord under deres fritid er nødvendig for å drive skipet. I samme retning trekker vel at GR 2.4.a må tolkes vidt i mange andre sammenhenger for å harmoni i regelverket.

Løsningen er tvilsom. Jeg synes forbindelsen her mellom skipets drift og ansvaret er såpass fjern at ansvaret bør falle utenfor GR 2.4.a og dermed også P&I dekningen. I samme stilling må tilsvarende handlinger fra andre ombordværende stå. Denne typen spørsmål vil sjelden forekomme ettersom medlemmet sjelden vil bli pålagt erstatningsansvar i denne gruppen av tilfeller.

4.2.8 Ansvar som skyldes forsettlig handlinger

En gruppe ansvar som det kan være aktuelt å utelukke fra dekningen fordi den ikke har tilstrekkelig forbindelse med skipets drift, er forsettlig skadeforvoldelse av besetningen, passasjerene eller andre ombordværende. Særlig er dette aktuelt dersom handlingen i tillegg er av særegen art. En stuert på et cruiseskip sprenger eksempelvis seg selv i luften i

en selvmordsaksjon og volder skade på skipet og dets passasjerer.⁷¹ Eller et litt mer jordnært eksempel, et medlem av besetningen voldtar en passasjer.

Tilfeller av forsettlig skadeforvoldelse kan være forskjellige og mangeartede. Det kan være alt fra besetningen som skader lasten med vilje, eller stjeler fra den, til kapteinen eller styrmannen som med vilje støter sammen med et annet skip eller en fast innretning.

Felles for denne type handlinger er at de ikke skjer i etterlevelsen av en tjenesteplikt. Tvert imot motvirker de regelrett medlemmets interesser. Det kunne derfor vært aktuelt å holde ansvar som er følge av slike handlinger utenfor P&I dekningen på grunn av en manglende tilknytning til skipets drift.

Som nevnt ovenfor er det en rekke av de enkelte regler som forutsetter at ansvar som oppstår om bord på skipet skal være dekket uansett årsak. Videre må det også være av interesse at vilkårene inneholder en bestemmelse som regulerer når forsikringsdekningen skal falle bort på grunn av forsettlig skadeforvoldelse, nemlig GR 72 om egenfeil. Bestemmelsen ekskluderer dekning i de tilfellene ansvaret, tapet, omkostningen eller utgiftene skyldes ”medlemmets” forsettlige feil eller unnlater. Bestemmelsen fortolkes slik at det kun er forsettlig feil eller unnlater av medlemmet selv som ekskluderer forsikringsdekning.⁷² Dette må bety at så lenge medlemmet selv ikke har begått, eller i det minste vært medvitende om handlingen, er det forutsatt at handlinger eller unnlater av de personer som er ansatt av medlemmet ikke skal medføre bortfall av forsikringsdekningen. Det vil videre fremtre som urimelig at forsikringsdekningen skulle falle bort i disse tilfellene basert på en såpass uklar bestemmelse som GR 2.4.a. Dersom medlemmet skulle

⁷¹ Drøftelsen her er under skjer under forutsetning av at P&I forsikringen dekker slikt ansvar. Enkelte ansvar av denne typen er ekskludert fra dekning etter GR 58.

⁷² For juridiske personer vil selskapets organer, samt visse høyere direktører bli identifisert med selskapet jf. Nygaard (2000) s. 224-226. Som forsett betraktes også visse feil og unnlater som nok vil være mer naturlig å karakterisere som grovt uaktsomme etter norsk bakgrunnsrett. Det er imidlertid ikke av noen betydning for tolkingen her.

bli fratatt sin forsikringsdekning i tilfeller som dette ville det for kunne medføre økonomisk katastrofe for ham. Skulle kapteinen eksempelvis med kjøre på en oljeplattform med vilje, kan det økonomiske tapet bli astronomisk. Medlemmet vil som regel heller ikke være å bebreide i disse tilfellene. Det er dermed ingen grunn til at han skal miste sin forsikringsdekning. Noen av klubbene har også visstnok dekket enkelte slike tilfeller i praksis. Eksempelvis dersom det oppstår ansvar som følge av at et medlem av besetningen voldtar en passasjer.

Også i disse tilfellene må altså ansvaret være dekket av forsikringen, men det vil i disse tilfellene likevel ligge en begrensning i at enkelte av besetningens handlinger anses så upåregnelige at medlemmet ikke vil bli pålagt erstatningsansvar. Eksempelvis vil rederen neppe bli holdt ansvarlig for kokken som forgifter en passasjer som han bærer nag til.⁷³

4.2.9 Ansvar som skyldes omstendigheter utenifra

Medlemmets ansvar kan i visse tilfeller skyldes omstendigheter som det ikke er naturlig å anse som en del av driften av skipet. Et lyn slår eksempelvis ned i skipet og det begynner å brenne og medlemmet blir ansvarlig for tap av eller skade på lasten, eller for død eller skade på passasjerene og besetning. Et annet eksempel kan være at et skipet støter sammen med en ubåt.

Også i slike tilfeller må ansvaret imidlertid være dekket av forsikringen så lenge den skadevoldende omstendighet inntreffer om bord eller i umiddelbar tilknytning til skipet. Altså ved ombordstigning, innlasting av last mv. Som nevnt forutsettes det i reglene flere steder at slikt ansvar er dekket av forsikringen uansett årsak. Risikoen for slike utenfrakommende omstendigheter er også en påregnelig risiko man løper når man drifter et skip. Det ville videre vært urimelig å bli fratatt dekning for ansvar med denne typen årsaker bare på grunn av den noe uklare bestemmelsen i GR 2.4.a. Tilknytningen til skipets drift må således sies å være nær nok til at dekning foreligger.

⁷³ Brækhus (1968) s. 315

4.2.10 Medlemmets administrative virksomhet

Som nevnt ovenfor kan ikke medlemmets generelle administrative virksomhet regnes som å inngå i skipets drift. Ansvar som har nærmere tilknytning til den administrative virksomheten enn til driften av et innmeldt skip, er derfor ikke dekket av P&I forsikringen. Det synspunktet har både en viss støtte i ordlyden til GR 2.4.a og støtte i juridisk litteratur.⁷⁴ Klare tilfeller som ansvar som følge av uriktig markedsføring, eller skade på passasjerer eller deres ting når de plukker opp billetter på medlemmets billettkontor fjernt fra skipet volder ikke tvil.⁷⁵

Verre blir det med tilfeller hvor det er en viss forbindelse med driften av et innmeldt skip. Som et eksempel kan nevnes ansvar som følge av usaklig oppsigelse av et besetningsmedlem, men dette er ansvar som skyldes mer administrative funksjoner, og det bør derfor holdes utenfor P&I dekningen. Slikt ansvar vil uansett ikke være dekket da det ikke faller inn under de spesifiserte risiki som er dekket under GR 27 som omhandler ansvar overfor besetningen.⁷⁶

4.3 Omkostninger

P&I forsikringen dekker en rekke nærmere spesifiserte omkostninger som medlemmet pådrar seg. Blant annet omkostninger som følge av ordre om deportasjon av besetning, passasjerer eller andre om bord på skipet.⁷⁷ En rekke type bøter ilagt av domstoler eller offentlige myndigheter dekkes også, eksempelvis for brudd på lover vedrørende immigrasjon. Det samme gjelder utgifter til desinfeksjons- og karanteneutgifter vedrørende skipet og utgifter til juridisk bistand i forbindelse med ansvar og omkostninger som

⁷⁴ Brækhus/Rein (1979) s. 100-101

⁷⁵ Hazelwood (2000) s. 252

⁷⁶ Dekningen er i hovedsak begrenset til ansvar som skyldes skade på person, eller dødsfall, eller skade på eiendeler.

⁷⁷ Jf. GR 27-29.

sannsynligvis vil føre til et krav mot foreningen som overstiger medlemmets egenandel. Tilsvarende gjelder utgifter til sjøforklaring. Utgifter ved vrakfjerning dekkes også.⁷⁸

Reglene om disse omkostningene ser ut til å forutsette at omkostningene skal være dekket uansett årsak. Dette tilsier at GR 2.4.a ikke kan komme begrensende inn. På samme måte er bestemmelsene forstått i litteraturen.⁷⁹ De blir stort sett oppfattet som vanlige risiki som oppstår i forbindelse med driften av innmeldte skip, noe som anses som tilstrekkelig for dekning så lenge omkostningen er angitt i reglene. Det eneste kravet er således at det er en forbindelse til et innmeldt skip i motsetning til øvrige deler av medlemmets virksomhet. Eksempelvis er det klart at bøter som relaterer seg til en oljeplattform, ikke kan dekkes i henhold til P&I forsikringen.

Dette viser at GR 2.4.a tolkes vidt når også med hensyn til hvilke omkostninger som er dekket av P&I forsikringen. Det er for eksempel ikke gitt at man skal anse utgifter ved vrakfjerning som utgifter som oppstår ”i direkte forbindelse med driften av skipet”. Vel vil slike utgifter normalt være en følge av selve driften. Det vil som regel være forhold ved driften av skipet som fører til at det går på grunn. Men det kan jo også være omstendigheter som kommer utenfra som beskrevet ovenfor. At slike utgifter er dekket viser uansett at selv om vilkåret gir anvisning på en ”direkte forbindelse” kan ikke dette vilkåret tolkes like strengt som ordlyden skulle tilsi.

⁷⁸ GR 47, 48, 44-45 og 40

⁷⁹ Brækhus/Rein (1979) s. 231 om bøter.

5 Oppsummering

Det er ansett som et grunnleggende prinsipp innen P&I forsikring at medlemmet kun er dekket for de omkostninger, tap, utgifter og ansvar som er påført ham ”i direkte forbindelse med driften av skipet”, jf. GR 2.4.a.

På bakgrunn av gjennomgangen må det kunne fastslås at denne bestemmelsen som avgrenser P&I dekningen, ikke spiller noen viktig rolle i praksis. Tvert imot ser den ut til å ha liten eller ingen betydning for de praktiske tilfeller. Dette forklarer muligens den mangelen på kilder som er en av grunnene til at grensedragningen som bestemmelsen gir anvisning på, er vanskelig. Avgrensningen mot ansvar og omkostninger som har nærere tilknytning til andre typer virksomheter kan være viktig for både det sikrede medlem og for P&I klubben. For medlemmet kan det tenkes å være av avgjørende betydning i tilfeller hvor hans ansvar er høyt. Men tydeligvis er det i disse tilfellene som regel ikke tvilsomt om ansvaret eller omkostningen faller innenfor eller utenfor bestemmelsen.

Det er videre påfallende at reglene om hvilke risiki som er dekket, i enkelte tilfeller gjør unntak fra GR 2.4.a, og at bestemmelsen gjennomgående må tolkes vidt for å få harmoni i regelverket. Dette svekker bestemmelsens betydning som et grunnleggende prinsipp.

Hvis man skal gi en anvisning på en av de to tolkingsmetodene som ble omtalt under avsnitt 3, må det være den skjønnsmessige tilnærmingen, hvor man i hvert enkelt tilfelle vurderer om det er tilstrekkelig tilknytning mellom driften av skipet og ansvaret til at ansvaret er dekningsmessig. Inntreffer ansvaret om bord på skipet må det for alle praktiske formål være klart at ansvaret er faller innenfor GR 2.4.a. Det bør gjelde uansett arten av virksomheten. Selve årsaken til ansvaret må også være av mindre betydning. Inntreffer ansvaret i umiddelbar tilknytning til skipet bør ansvaret også som utgangspunkt være dekket, men her kan det være aktuelt å gjøre unntak for virksomheter, som ikke er normalt forbundet med driften av et skip. For eksempel forvaringsvirksomhet. Utenfor disse tilfellene må det klare utgangspunkt være at ansvaret faller utenfor GR 2.4.a. Særlig gjelder dette dersom virksomheten har en annen karakter enn hva som er vanlig når man driver et

skip. Gjennomgangen ovenfor viser imidlertid at den nøyaktige grensedragningen som GR 2.4.a gir anvisning på, ikke er klar.

For omkostninger som medlemmet selv har pådratt seg, må det være klart at alle de omkostningene som er spesifisert i GR Del II, må anses å ligge innenfor GR 2.4.a. I forhold til disse har altså vilkåret om at de må ha oppstått ”i direkte forbindelse med driften av skipet” meget beskjeden selvstendig betydning. Her kan det bare kreves at det er en tilknytning til skipet i motsetning til medlemmets øvrige virksomhet.

Forklaringen på at dette tilsynelatende viktige vilkåret har hatt så liten betydning i praksis, er trolig tredelt. For det første ser det i de praktiske tilfellene ut til å være klart hva som faller innenfor og utenfor bestemmelsen. For det andre skyldes det trolig at de personer som har forfattet reglene ikke har fokusert særlig på bestemmelsen når de har utformet de øvrige regler. For det tredje skyldes det trolig måten bestemmelsen har blitt praktisert på av P&I klubbene; sannsynligvis vies ikke bestemmelsen oppmerksomhet overhodet, annet enn for tvilsomme krav, hvor den i sjeldne tilfeller brukes som et forsvarsmiddel.

6 Litteraturliste

- Brækhus (1968) Brækhus, Sjur. *Rederens husbandsansvar*. I Juridiske Arbeider fra Sjø og Land. Oslo 1968.
- Brækhus/Rein (1979) Brækhus, Sjur og Alex., Rein. *Håndbok i P&I Forsikring*. 2. utg. Arendal 1979.
- Bull (1988) Bull, Hans Jacob. *Avtalte standardvilkår som privat lovgivning*. I Lov, Dom og Bok. Festskrift til Sjur Brækhus. 1998.
- CMI (2000) Comite Maritime International. *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*. Antwerpen 2000.
- Falkanger/Bull (2004) Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Innføring i Sjørett*. 6. utg. Oslo 2004.
- Gold (2002) Edgar, Gold. *Gard Handbook on P&I Insurance*. 5. utg. Brisbane 2002.
- Griggs (2005) Griggs, Patrick og Williams, Richard og Farr, Jeremy. *Limitation of Liability for Maritime Claims*. 4. utg. London/Singapore 2005.

- Hazelwood (2000) Hazelwood, Steven J. *P&I Clubs Law and Practice*. 3. utg. London/Hong Kong 2000.
- Nisja (2003) Nisja, Ola Øverseth. *Standardvilkår*. I Tidsskrift for Forretningsjus nr. 3/2003 s. 302-316.
- Nygaard (2000) Nygaard, Nils. *Skade og Ansvar*. 2. utg. Bergen 2000.
- Selvig (1968) Selvig, Erling. *Det såkalte husbondsansvar*. Oslo 1968.
- Woxholth (2003) Woxholth, Geir. *Avtalerett*. 5. utg. Oslo 2003.

7 Øvrige henvisninger

Lover

Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) av 16. juni 1989 nr. 69.

Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39.

Rettspraksis

[1968] A.M.C. 2738

[1972] A.M.C. 818

[1982] A.M.C. 2692

U 1895 s. 280 DH

Rt. 1972 s. 815 ”Alkejaktdommen”

Rt. 2003 s. 1132 ”Norrønafly”

ND 1914 s. 159

