

MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Normann Hansen Meyer

Transportforsikring mot krigsfare

Varekrigsforsikring på norske vilkår

Transportforsikring mot krigsfare

Varekrigsforsikring på norske vilkår

Normann Hansen Meyer

Transportforsikring mot krigsfare

Varekrigsforsikring på norske vilkår



Marlus nr. 342

Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

ISSN: 0332-7868 © Sjørettsfondet, 2006
Universitetet i Oslo
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Besøksadresse: Karl Johans gate 47

Telefon: 22 85 97 48
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Professor dr. juris Hans Jacob Bull

Trykk: Lobo media

Forord

Denne avhandling ble skrevet i perioden september 2005 til mai 2006 mens jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett, Universitetet i Oslo. Avhandlingen ble innlevert som en 60 studiepoengsoppgave (20 vekttall) ved profesjonsstudiets valgdelt ved Det juridiske fakultet. Avhandlingen publiseres som den forelå ved sensur sommeren 2006.

Jeg vil takke Nordisk institutt for sjørett for et svært inspirerende, hyggelig og godt faglig miljø. En spesiell takk går til min veileder, professor dr. juris Hans Jacob Bull, som har gitt mange gode råd og innspill underveis. Dine konstruktive tilbakemeldinger og gode forslag har loset meg trygt i havn. En varm takk går også til mine vit.ass kolleger på «byssa», Ellen Søiland, Kirsten Borge, Christian Østlie, Christopher Sørensen og Anders Evje. Dere har bidratt til en morsom og spennende tid på instituttet.

Jeg vil også rette en stor takk til advokat Jan Rafen og min far, advokat Peter Christian Meyer, for å ha brukt atskillelige timer på gjennomlesning og innsiktsfulle råd og tilbakemeldinger. En varm takk går også til advokat Viggo Kristensen i Cefor og direktør Edvard Stang i GIEK for nyttige innspill, hjelp og gode råd underveis.

Oslo, juni 2006
Norman Hansen Meyer

Innholdsfortegnelse

FORORD	I
INNHOLDSFORTEGNELSE	III
1 INNLEDNING	1
1.1 Oppgavens tema og avgrensninger	1
1.2 Kilder.....	3
1.2.1 Innledning	3
1.2.2 Lovbestemmelser	4
1.2.3 Standardavtaler	6
1.2.4 Forarbeider.....	10
1.2.5 Rettspraksis, herunder voldgift.....	12
1.2.6 Teori.....	12
1.2.7 Utenlandske kilder.....	13
1.3 Oversikt over den videre fremstilling.....	15
2 ET HISTORISK TILBAKEBLIKK.....	17
2.1 Innledning.....	17
2.2 Engelsk opprinnelse.....	17
2.3 Den spede begynnelse i Norge.....	19
2.4 AS Norsk varekrigsforsikring.....	19
2.5 Statens varekrigsforsikring også i fredstid.....	22
2.6 Avviklingen av den statlige ordning i 2003.....	24
3 KORT OM TRANSPORTFORSIKRING	29
3.1 Innledning.....	29
3.2 Hvorfor tegne vareforsikring?	30
3.2.1 Vederlagsrisikoen.....	30
3.2.2 Begrensninger i transportøransvaret.....	31
3.2.3 Forpliktelse etter kontrakt	32
3.3 Periodeavtale eller enkelforsendelse	34
3.3.1 Ulike forsikringsavtaler.....	34
3.3.2 Hvem er sikret?.....	35
3.4 Et mobilt forsikringsobjekt	36
3.4.1 Hvilke farer dekker forsikringen?.....	37
3.4.2 Unntatte farer, men mulighet for å tegne tilleggsdekninger.....	38
3.5 Fra lager til lager	40

3.5.1	Begynnelse	41
3.5.2	Opphør	41
3.6	En dekning mot fysiske skader og ødeleggelser	43
3.6.1	Totaltap	43
3.6.2	Manko	44
3.6.3	Skade	44
4	DEKNING MOT KRIGSFARER	45
4.1	Innledning	45
4.1.1	Den videre fremstilling	46
4.2	Krig.....	48
4.2.1	Utgangspunkt	48
4.3	Krigslignende forhold.....	52
4.3.1	Presisering av begrepet – en konkret helhetsvurdering	52
4.3.2	Borgerkrig	58
4.3.3	Avgrensningen mot streik og sabotasje.....	64
4.3.4	Militære øvelser i fredstid	73
4.3.5	Miner, torpedoer og lignende	75
4.4	Kasuistikk og årsaksbetraktninger	80
4.4.1	Konvoifart.....	82
4.4.2	Begrensninger i navigasjon og ufrivillige reiseruter	83
4.4.3	Krigens innvirkning på personell	85
4.5	Inngrep av fremmed statsmakt.....	87
4.5.1	Innledning.....	87
4.5.2	Den videre fremstilling	88
4.5.3	Inngrep	89
4.5.4	Fremmed statsmakt.....	97
4.5.5	Inngrepets sammenheng med krig eller krigslignende forhold.....	105
4.5.6	Inngrep som faller utenfor forsikringsdekningen	108
4.5.7	Særlig om sjørøveri	109
4.6	Tap som skyldes frigjøring av atomenergi	110
4.6.1	Innledning.....	110
4.6.2	Dekningsfeltet ved tegning av alminnelig vareforsikring	111
4.6.3	Dekningsfeltet når det er tegnet krigsforsikring.....	114
4.7	Samvirke mellom krigsfarere og sivilfarere	118
4.7.1	Samvirkeregelen i VTV § 20 første ledd.....	118
4.7.2	Samvirkeregelen i VTV § 20 annet ledd.....	119

5	KRIGSFORSIKRINGENS TIDSMESSIGE AVGRENSNING	121
5.1	Innledning	121
5.2	Oppsigelse	122
5.3	The Waterborne Agreement	126
5.4	Opphør	128
5.4.1	Utgangspunkt	128
5.4.2	Når er siste del av transporten en sjøtransport?	129
5.4.3	Opphørstidspunkt ved sjøtransport	130
5.4.4	Opphørstidspunkt ved andre transporter enn sjøtransport	133
5.4.5	Forholdet til de alminnelige opphørsregler i VTV § 15	133
5.5	Suspensjon	134
5.5.1	Hvorfor suspensjonsregler?	134
5.5.2	Nærmere om krigsvilkårene punkt 4	134
5.5.3	Krav om oppbevaring på omlastingsområdet?	135
5.5.4	Forholdet til suspensjonsregelen i VTV § 16	136
5.6	Endrings- og oppgivesadgang	137
5.6.1	Innledning	137
5.6.2	Forholdet mellom krigsvilkårene punkt 3 og VTV § 27	138
5.6.3	Nærmere om krigsvilkårene punkt 3	140
5.6.4	Når opphører selskapets rett etter krigsvilkårene punkt 3?	142
5.6.5	Virkninger	145
5.6.6	Oppgivesretten etter VTV § 27	148
6	TAPSFELTET	151
6.1	Innledning	151
6.2	Forsinkelse	152
6.2.1	Nærmere om bestemmelsen	152
6.2.2	Forsinkelse eller totaltap?	153
6.3	Omkostninger etter krigsvilkårene punkt 2 andre setning	154
6.3.1	Nærmere om bestemmelsen	154
6.3.2	Hvilke omkostninger er omfattet?	155
6.3.3	Vilkår	156
6.3.4	Bestemmelsens betydning i forhold til reglene i Varevilkårene	157

KILDELISTE	159
DOMSREGISTER.....	163
Vedlegg 1, Krigsvilkårene.....	165
TIDLIGERE UTGAVER AV MARIUS.....	169
BØKER UTGITT AV SJØRETTSFONDET FRA 1990.....	171

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema og avgrensninger

Oppgavens tema er varekrigsforsikring,¹ som kort fortalt er en tingsskadeforsikring som gir dekning mot krigsfarer ved transport av varer. Krigsforsikring tegnes i tillegg til en alminnelig transportforsikring, og reguleres i stor grad av standardavtaler. I oppgaven vil jeg hovedsakelig behandle den krigsforsikringsdekning som tilbys i det norske marked, og jeg tar således utgangspunkt i de norske krigsvilkårene. Fremstillingen består i å fortolke og redegjøre for de standardavtaler som benyttes ved tegning av varekrigsforsikring.

Varekrigsforsikring ble fra andre verdenskrig og frem til 2003 tilbudt gjennom «Statens varekrigsforsikring». De private forsikringselskap fungerte som agenter for denne statlige forsikringsordning, som ved å holde det gående i nesten 60 år etter krigens slutt ble et særnorsk fenomen. Først rundt avviklingen av Statens varekrigsforsikring i 2003 begynte forsikringselskapene å tilby egen krigsdekning. Som følge av overgangen til en privat forsikringsordning, og i den forbindelse utarbeidelsen av nye standardvilkår, har varekrigsforsikringen på sett og vis fått en fornyet aktualitet de senere år.

¹ Begrepene «varekrigsforsikring», «krigsforsikring» og «transportforsikring mot krigsfare» vil bli benyttet om hverandre.

Den alminnelige transportforsikring² og krigsforsikringen er i all hovedsak undergitt de samme regelsett. Det er kun i forhold til den tidsmessige avgrensning, og da særlig tidspunktet for krigsdekningens opphør, samt farefeltet, at krigsvilkårene inneholder avvikende bestemmelser. Jeg vil i liten grad gjøre rede for de sider av krigsforsikringen hvor reguleringen er sammenfallende. Jeg vil spesielt se nærmere på hvilke farer krigsforsikringen gir dekning mot, og foreta en sontring mellom de såkalte sivilfarer og krigsfarer.

En krigsforsikring tegnet i Norge kan godt inngås på for eksempel engelske, svenske eller individuelt fremforhandlede vilkår. Jeg har imidlertid valgt å ta utgangspunkt i de norske standardvilkårene, og oppgaven avgrenses dermed mot krigsforsikring tegnet på andre vilkår. Utenlandske vilkår vil imidlertid kunne være relevante ved fortolkningen av de norske bestemmelser.

Krigsforsikringen som tilbys i dagens marked er ment å gjelde i fredstid, og jeg vil avgrense min fremstilling mot varekrigsforsikring tilbudt i krise eller krigstid. Ved krigsforsikring i krigstid vil til dels andre hensyn gjøre seg gjeldende, og det vil antakelig benyttes spesielle vilkår tilpasset krigsforholdene.

² Med uttrykket «alminnelig transportforsikring» menes en transportforsikring som ikke gir dekning mot krigsfarer. Jeg benytter uttrykkene «alminnelig transportforsikring» og «alminnelig vareforsikring» om hverandre.

1.2 Kilder

1.2.1 Innledning

Siden mange av de tradisjonelle rettskildefaktorer har liten relevans for varekrigsforsikringen, vil jeg ikke ta utgangspunkt i Eckhoffs syv rettskildefaktorer.³ Jeg finner det heller mer hensiktsmessig å presentere de kilder som har en sentral betydning for min oppgave.

Utgangspunktet for alle forsikringsavtaler som inngås i Norge er lov om forsikringsavtaler 16. juni 1989 nr. 69 (forkortet FAL). Loven er med få unntak preseptorisk, men lovbestemmelsene er av generell karakter og får mindre betydning for den nærmere regulering av varekrigsforsikringen. Loven gir således partene en stor grad av frihet til å regulere forsikringsforholdet innen lovens rammer.

Flere standardavtaler får betydning for min avhandling, hvor vilkår for transportforsikring av varer (forkortet «VTV» eller «Varevilkårene») samt krigsvilkårene er av de mest sentrale.⁴ Også Sjøforsikringsplanen har relevans for varekrigsforsikringen, og vil derfor kort omtales. Innen sjøforsikring⁵ har det lenge vært tradisjon for å utarbeide omfattende forarbeider til standardavtalene, og jeg vil gjøre rede for de viktigste forarbeidene samt reise spørsmål om deres betydning for tolkningen. Videre vil jeg foreta en kortfattet fremstilling av den viktigste juridiske litteratur som omhandler varekrigsforsikring. Til slutt omtales de utenlandske kildene som får betydning for oppgaven, her vil særlig de engelske Institute Cargo Clauses (forkortet «ICC») stå sentralt.

³ Jf. Eckhoff s. 23.

⁴ Krigsvilkårene er vedlagt som «vedlegg 1».

⁵ Vareforsikring og rederforsikring utgjør de to pilarene innen sjøforsikring, jf. Bull s. 513.

1.2.2 Lovbestemmelser

Forsikringsavtaleloven er den lovbestemmelse som har størst betydning for varekrigsforsikringen. Loven er delt inn i fire deler, hvor del A om skadeforsikring og del B om personforsikring er de to mest sentrale. Etter FAL § 1-1 er varekrigsforsikring omfattet av lovens del A.⁶ Bestemmelsene er av generell art, og forhold som selskapets informasjonsplikt, alminnelige forutsetninger for selskapets ansvar, erstatningsoppgjøret og tredjemanns rettsstilling er nærmere regulert i de ulike kapitler. I forhold til varekrigsforsikring har særlig bestemmelsene om oppsigelse i § 3-2 og § 3-3 interesse.

Etter § 1-3 (1) kan loven ikke fravikes til skade for den som utleder en rett mot selskapet etter forsikringsavtalen. Fra denne hovedregel om preseptorisk virkning eksisterer det flere unntak i andre ledd. Felles for alle unntakene er at forsikringen må være tilknyttet næringsvirksomhet. Det er særlig to unntak som har betydning for transportforsikring.

Etter § 1-3 annet ledd bokstav a kan loven fravikes dersom forsikringstakers foretak oppfyller minst to av de tre opplistede vilkår som knytter seg til antall ansatte, salgsinntekter og verdi av eiendeler. Store forsikringstakere antas å ha mulighet til å skaffe seg nødvendig forsikringsmessig ekspertise, og det er derfor ikke behov for et preseptorisk vern. Hvis det i konsernforhold blir forhandlet om forsikring under ett for flere mindre konsernselskaper, må man se hen til de samlede tall for vedkommende selskaper, eventuelt for hele konsernet.⁷

⁶ I loven opereres det med et materielt skadeforsikringsbegrep, alle tjenester som materielt sett fremstår som skadeforsikring omfattes således av del A. Se NOU 1987:24 s. 33 samt Bull s. 18.

⁷ Jf. Ot. Prp. nr 49 (1988-89) s. 37 og Bull s. 26.

Etter bokstav e kan loven fravikes dersom forsikringen gjelder varer «under internasjonal transport». Unntaket begrunnes blant annet med at tvingende lovregulering vil kunne medføre en stor konkurransemessig ulempe for norske forsikringsselskaper som opptrer på det internasjonale forsikringsmarked.⁸ For at transporten skal regnes som «internasjonal», oppstilles det i forarbeidene et krav om at transporten har krysset en landegrense. Det uttales imidlertid at unntaket også får anvendelse for transporter som foregår lokalt i et annet land enn Norge.⁹ Bull foretar en presisering for transporter som krysser en landegrense, men hvor start og sluttsted befinner seg i Norge. I slike tilfeller må transporten anses som innenriks.¹⁰

FAL's preseptoriske karakter er på visse områder problematisk i forhold til transportforsikring. Sondringen mellom internasjonale og nasjonale transporter egner seg best ved forsikring av såkalte enkeltforsendelser. Mange transportforsikringsavtaler inngås imidlertid som omsetnings- eller deklarasjonsforsikringer. Forsikringsavtalen omfatter da alle varetransporter over et lengre tidsrom, både nasjonale og internasjonale. Problemene i forhold til FALs preseptoriske karakter oppstår når sikredes transportvirksomhet for eksempel er 40 % internasjonal og 60 % nasjonal. Sjøassurandørens Centralforening (CEFORS) har derfor foreslått en endring av FAL § 1-3.¹¹

Av andre lovbestemmelser vil lov om statleg varekrigsforsikring 12. desember 2003 nr. 118 ha betydning. Loven regulerer imidlertid bare spørsmål knyttet til når og hvorledes en statlig varekrigsforsikring for krig eller krise skal opprettes, og får derfor ikke

⁸ NOU 1987:24 s. 46.

⁹ NOU 1987:24 s. 46.

¹⁰ Bull s. 27.

¹¹ Endringen ble foreslått i CEFORS brev til Justisdepartementets lovavdeling av 17. januar 2003.

direkte betydning for krigsforsikringen i fredstid. I lovens forarbeider, særlig Ot. prp. nr. 102 (2002-2003), redegjøres det for varekrigsforsikringens bakgrunn, og det foretas en nærmere analyse av noen av de hensyn som ligger til grunn for en privat forsikringsordning i fredstid og en statlig ordning i krigstid.

1.2.3 Standardavtaler

Innen sjøforsikring eksisterer det en lang tradisjon for regulering gjennom standardavtaler. Det er utarbeidet standardavtaler både for alminnelig transportforsikring («Varevilkårene») og tilhørende krigsforsikring («krigsvilkårene»).

Partene kan fritt innenfor forsikringsavtalelovens rammer inngå individuelle avtaler om transportforsikring som i større eller mindre grad avviker fra vilkårene. Det er således åpent for fleksible løsninger ut i fra forsikringstakers behov, men i de fleste forsikringsforhold benyttes standardavtalene uten endringer.¹²

Krigsvilkårene

Krigsvilkårene ble utarbeidet i 2003 av Sjøassurandørenes centralforening og benyttes av de fleste forsikringsselskap som tilbyr varekrigsforsikring i Norge.¹³ Vilkårene inneholder kun åtte fragmentariske bestemmelser som i all hovedsak regulerer krigsdekningens tidsmessige avgrensning. Det presiseres i en innledende bemerkning at Varevilkårene får anvendelse med de endringer som følger av krigsvilkårenes bestemmelser. Krigsforsikringsforholdet reguleres således både av krigsvilkårene og Varevilkårene, og

¹² Jf. muntlige opplysninger fra Karl Brevig i Vesta.

¹³ Sjøassurandørenes centralforening (forkortes CEFOR) er de norske (og et svensk) sjøforsikringsselskaps interesseorganisasjon.

krigsvilkårenes bestemmelser må dermed fortolkes og anvendes på bakgrunn av de alminnelige regler i Varevilkårene.

Den innledende bemerkning i krigsvilkårene, som sier at Varevilkårene får anvendelse «med de endringer som følger nedenfor», er noe uklar. Begrepet «endring» kan innebære at bestemmelser i krigsvilkårene skal gjelde *istedenfor* eller *i tillegg til* Varevilkårene. Spørsmålet må avgjøres etter en nærmere fortolkning av de ulike bestemmelser. I krigsvilkårene benyttet av Statens varekrigsforsikring ble det til forskjell fra dagens vilkår uttrykkelig presisert i hver bestemmelse om vilkåret gjaldt i stedet for eller i tillegg til Varevilkårene. For å unngå tolkningstvil burde man ved utarbeidelsen av CEFORs krigsvilkår etter min mening ha videreført systemet med klare presiseringer av om vilkårene får anvendelse i tillegg til eller istedenfor de generelle transportforsikringsvilkår.

Ved tolkningen av krigsvilkårene vil særlig tre forhold få betydning.

- For det første er krigsvilkårene en standardavtale, og må følgelig tolkes i lys av standardavtalenes generelle karakter. Det foreligger sjelden en partsmening eller felles forståelse, og i samsvar med rettspraksis og de avtalerettslige prinsipper må man derfor ta utgangspunkt i det som fremgår av avtalens objektive innhold ut fra en naturlig språklig forståelse.¹⁴ Standardavtalenes generelle karakter tilsier at flere av de tolkningsmomenter som følger av de avtalerettslige prinsipper, eksempelvis partenes forutsetninger, får mindre betydning enn ved tolkningen av individuelle avtaler.
- For det andre er krigsvilkårene ensidig utarbeidet av forsikringsselskapenes interesseorganisasjon, og vil derfor ikke i samme grad som balanserte vilkår fremstå som rimelige og i partenes gjennomsnittlige interesse.¹⁵ I samsvar med den såkalte uklarhetsregelen vil krigsvilkårene i tvilstilfeller kunne tolkes til ugunst for forsikringsselskapet.¹⁶

¹⁴ Jf. Rt. 1997 s. 1807, Hov s. 174 og Woxholth s. 462.

¹⁵ Jf. Woxholth s. 47.

¹⁶ Bull s. 118.

- For det tredje må krigsvilkårene tolkes i lys av de vilkårene som ble benyttet av Statens varekrigsforsikring, kalt «særskilte vilkår for krigsforsikring av varer».¹⁷ Disse vilkårene var i lang tid bestemmende for varekrigsforsikringen i det norske marked, og gir således uttrykk for tidligere bransjepraksis. Dessuten er mange av bestemmelsene i dagens krigsvilkår i stor grad en videreføring av de tidligere bestemmelser.

Varevilkårene

De gjeldende varevilkår er fra 1995, med en mindre revisjon foretatt i 2004. Varevilkårene består av 14 kapitler, og gir en fullstendig regulering av forsikringsforholdet. Vilråene er utarbeidet av et utvalg opprinnelig nedsatt av CEFOR, men som senere også bestod av representanter fra transportbrukerne. Etter å ha vært sendt ut på høring, ble utvalgets forslag til vilkår og kommentarer¹⁸ anbefalt av organisasjonene for de berørte aktører. Varevilkårene kan derfor, i motsetning til krigsvilkårene, karakteriseres som balanserte standardvilkår (eller et «agreed document»).

Siden vilråene er balanserte må det kunne legges til grunn at bestemmelsene tar rimelig hensyn til både sikredes og selskapets interesser, og ukklarhetsregelen får mindre betydning enn ved tolkningen av krigsvilkårene. Den sjøforsikringsrettslige tradisjon med balanserte standardvilkår, omfattende forarbeider og fravær av detaljert lovregulering må kunne karakteriseres som privat lovgivningsmyndighet.¹⁹ I spørsmål om fortolkning av

¹⁷ Siste versjon var fra 1996.

¹⁸ Omtalt i oppgaven som «kommentarene» eller «kommentarene til Varevilkårene».

¹⁹ Jf. Bull s. 110.

Sjøforsikringsplanen hevder Brækhus og Rein at siden planen ligner mer på en lov enn en vanlig standardavtale, passer lovtolkningsprinsippene bedre enn de alminnelige avtalerettslige prinsipper. Uttalelsene har senere fått tilslutning av Høyesterett i «Lomitadommen»,²⁰ og må få betydning også ved tolkningen av Varevilkårene.

Vareforsikring var opprinnelig regulert sammen med rederforsikring i de såkalte rederplaner. Den første rederplanen ble laget i 1871, og nye utgaver kom i 1907 og 1930. Krigsklausulene var plassert i planenes alminnelige del, og var således likelydende for vareforsikring og rederforsikring. Ved utarbeidelse av ny plan på 60-tallet fant man det hensiktsmessig å skille rederforsikringen og vareforsikringen, og en vareplan med omfattende motiver ble vedtatt i 1967.²¹ Dagens Varevilkår er i stor grad en videreføring av denne Vareplanen fra 1967, og i kommentarene henvises det ofte til uttalelser i Vareplanens motiver. Blant annet i forhold til krigsfarene bærer dagens varevilkår preg av å være en videreføring fra Vareplanen, hvor de samme hensyn og vurderinger fortsatt gjør seg gjeldende. Vareplanen med motiver er derfor en sentral kilde.

Sjøforsikringsplanen

Dagens sjøforsikringsplan er fra 1996 (revidert i 2003) og regulerer blant annet kaskoforsikring av skip, tidstapsforsikring, forsikring av offshore innretninger og krigsforsikring for skip. Etter § 2-8 er krigsfarene unntatt dekning mot sjøfare, og krigsfarebegrepet er nærmere definert i § 2-9. Sondringen mellom krigsfarer og sjøfarer er i stor grad sammenfallende med den sontring som foretas i

²⁰ Rt. 1998 s. 1033.

²¹ Vareplanen av 1967 vil i min fremstilling bli omtalt som «Vareplanen». Planens motiver omtales som «motivene» eller «motivene til Vareplanen».

Varevilkårene. Da man på 60-tallet konstruerte en selvstendig vareplan, var krigsfarebegrepet i Sjøforsikringsplanen et naturlig forbilde. I motivene til Vareplanen av 1967 ble det uttalt at det var viktig å oppnå stor grad av parallellitet mellom krigsfaren i vareforsikring og sjøforsikring. Dette først og fremst fordi sjøforsikringens vurdering av farefeltets omfang bygget på «en omhyggelig vurdering av hvor grensen praktisk og naturlig bør gå».²² Sjøforsikringsplanen med motvier og omfattende rettspraksis vil derfor være sentrale kilder ved tolkningen av Varevilkårene og krigsvilkårene.

1.2.4 Forarbeider

Det finnes ingen lovforarbeider som får spesiell betydning i forhold til varekrigsforsikringen. Innenfor rettsområdet sjøforsikring har man imidlertid en langvarig tradisjon for å gi ut omfattende forarbeider sammen med standardavtalene. Det foreligger riktignok ikke forarbeider til krigsvilkårene, men Varevilkårene og Sjøforsikringsplanen har forarbeider kalt henholdsvis kommentarer og motiver. Også Vareplanen av 1967 ble gitt ut med omfattende motiver.²³ Jeg vil i det følgende vurdere hvilken vekt disse forarbeidene kan tillegges ved tolkningen av standardvilkårene. Siden kommentarene til Varevilkårene er de mest sentrale forarbeider i forhold til min oppgave, vil jeg ta utgangspunkt i disse.

Meget taler for at kommentarene må tillegges betydelig vekt. For det første er kommentarene grundige og utarbeidet av den samme

²² Motivene til Vareplanen s. 23 og 24.

²³ I min fremstilling vil motivene til Vareplanen av 1967 omtales som «motivene til Vareplanen», motivene til Sjøforsikringsplanen omtales som «motivene til Sjøforsikringsplanen», og kommentarene til Varevilkårene omtales som «kommentarene».

komité som laget vilkårene, og de gir således viktige bidrag når man skal finne formålet og hensikten bak Varevilkårenes bestemmelser. Selvig har anført at for å oppnå et mer sikkert og entydig grunnlag for tolkningen av standardvilkår bør man se på standardavtalens tilblivelseshistorie og motiver, for dermed å finne ut hva konsipistene har ment med de forskjellige bestemmelser.²⁴ Høyesterett har i flere avgjørelser lagt betydelig vekt på tilblivelseshistorien til sjøforsikringens standardavtaler.²⁵

For det andre er kommentarene anbefalt av representanter for avtalepartene, og kommentarene forutsettes å være en utfyllende del av vilkårene.²⁶ Det er derfor rimelig å anta at kommentarene må tillegges mer vekt enn hva lovforarbeider tillegges ved tolkning av lovbestemmelser. Dette følger blant annet av høyesteretts uttalelser i «Lomitadommen»,²⁷ som gjaldt spørsmålet om betydningen av motivene til Sjøforsikringsplanen. I følge Høyesterett måtte motivene anses som et ledd i den normalkontrakt planen utgjorde. Tilsvarende argumentasjon finner man i en voldgiftsdom fra år 2000 som også gjaldt betydningen av motivene til Sjøforsikringsplanen.²⁸ I følge voldgiftsretten var det allment akseptert at forarbeider til en standardkontrakt får betydning ved tolkning av kontrakten. Dette gjaldt ikke minst for Sjøforsikringsplanen, som i betydelig utstrekning er utformet med sikte på at planteksten må leses i sammenheng med motivene. Siden Varevilkårene og Sjøforsikringsplanen har samme karakter og opprinnelse, må

²⁴ Selvig s. 255 og 256.

²⁵ For eksempele Rt. 1969 s. 126 og Rt. 1998 s. 1032.

²⁶ Forutsetningen kommer til uttrykk i kommentarenes forord fra 1995.

²⁷ Rt. 1998 s. 1032.

²⁸ ND 2000 s. 224 NV.

uttalelsene fra rettspraksis også få betydning i forhold til kommentarene til Varevilkårene.

På den annen side er kommentarene mindre tilgjengelige for partene enn selve Varevilkårene. Dessuten vil kravene til presisjon og klarhet være strengere ved utarbeidelsen av vilkårene enn ved utarbeidelsen av kommentarene. Disse forhold taler for at kommentarene ikke kan tillegges like stor vekt som Varevilkårene.

1.2.5 **Rettspraksis, herunder voldgift**

Det finnes ingen norske rettsavgjørelser fra perioden etter andre verdenskrig som omhandler varekrigsforsikring. Statens varekrigsforsikring har riktignok behandlet forsikringskrav og foretatt utbetalinger, men ingen av sakene har endt i rettsapparatet eller for en voldgiftsdomstol.²⁹ I min fremstilling vil jeg imidlertid benytte meg av engelske rettsavgjørelser samt dommer vedrørende krigsforsikringsbestemmelsene i Sjøforsikringsplanen.

1.2.6 **Teori**

Det finnes sparsomt med juridisk teori innenfor området varekrigsforsikring. I forbindelse med utarbeidelsen av Vareplanen i 1967 forfattet professor Knut Selmer en artikkel som inneholder en kortfattet redegjørelse av Vareplanen hvor blant annet krigsfarene blir berørt. Edvard Stang har nylig skrevet en fremstilling om Statens varekrigsforsikring, hvor blant annet organisasjonens historie og praksis fra 1940 til 2004 blir utførlig behandlet. Dessuten berøres varekrigsforsikring av både Svante Johansson og Henrik Thal Jantzens og Ejnar Simonsens i deres fremstillinger om henholdsvis svensk og dansk transportforsikring. For øvrig er det skrevet lite om varekrigsforsikring i Skandinavia. Det finnes

²⁹ Stang s. 24.

imidlertid flere engelske fremstillinger, og særlig verk av J. Kenneth Goodacre, Michael D. Miller og Donald O`May vil bli trukket frem i mine drøftelser. I tillegg vil redegjørelsen over sjøforsikringsplanens krigsfarebegrep i Brækhus og Reins Håndbok i kaskoforsikring være relevant også for varekrigsforsikringen.

1.2.7 Utenlandske kilder

Utenlandske vilkår får betydning ved tolkningen av de norske krigsvilkårene. Dette følger blant annet av uttalelser i motivene til Vareplanen, hvor det ble lagt vekt på at farebegrepet skulle være av tilnærmet samme innhold som våre naboland. Man fant liten grunn til at de norske vilkår skulle gi en mer omfattende dekning enn den som ytes av britiske, svenske og danske assurandører. Blant annet tilsa konkurransesituasjonen at premiene burde være de samme.³⁰

England har lenge stått som forbilde og ledende aktør på sjøforsikringens område. De engelske transportforsikringsvilkår, kalt the Institute Cargo Clauses (forkortet ICC), har dannet utgangspunkt for vilkårene i mange andre land, derav Norge. De engelske vilkårene kom i 1982, og erstattet det eldre S.G formularet.³¹ Blant annet som følge av utarbeidelsen av ICC fant CEFOR det nødvendig å oppdatere Vareplanen av 1967 med supplerende vilkår. Som i de norske varevilkår opererer de engelske vilkår med tre ulike forsikringsdekninger på A, B eller C – vilkår, og i tillegg benyttes en rekke ulike formularer for tegning av tilleggsforsikringer. For varekrigsforsikring anvendes Institute War Clauses (Cargo) fra 1982 (forkortet IWC). De norske krigsvilkårene har innholdsmessig mange likhetstrekk med de engelske, og flere av de norske bestemmelsene bærer tydelig preg av å ha de engelske

³⁰ Motivene til Vareplanen s. 23.

³¹ Forkortelsen S.G. står for «Ship and Goods».

klausuler som forbilde. IWC er imidlertid betraktelig mer teknisk og detaljregulert enn de norske krigsvilkår. På grunn av det engelske markedes ledende rolle og betydning innenfor rettsområdet, vil praksis og teori omkring de engelske vilkårene vil ha stor betydning ved fortolkningen av de norske vilkår.

Ved eksportforsendelser fra Norge tegnes ofte forsikring på engelske vilkår, og en eventuell tilhørende varekrigsforsikring vil da naturlig tegnes på vilkårene IWC.³² Ved import til Norge benyttes imidlertid som regel de norske vilkårene.³³ Valg av vilkår er ofte regulert i kjøpskontrakten, ved å oppstille krav om forsikringstegning på velkjente engelske vilkår unngår partene usikkerhet rundt uklare og ukjente vilkår i handelspartnerens hjemland.

Både Sverige og Danmark har transportforsikringsvilkår som ligner meget på de norske. Alle tre land har langvarige tradisjoner for å regulere sjø- og transportforsikring gjennom standardavtaler. Denne felles tradisjon, i tillegg til det nære handelssamarbeid og den nordiske rettslikhet, gjør det naturlig å finne tolkningsmomenter i danske og svenske vilkår. Dessuten har ICC fra 1982 stått som forbilde for alle tre lands vilkår, og de danske og svenske vilkår er også av den grunn relevante ved tolkningen av de norske vilkårene.

I Sverige benyttes «Allmänna villkor för transportförsäkring», den seneste versjon er fra 2000. Krigsfarer er unntatt den alminnelige forsikringsdekning, og krigsforsikring kan tegnes på egne vilkår kalt «Krigsförsäkringsvilkor för varor» fra 2006. Vilkaårenes punkt 1 regulerer hvilke tap krigsforsikringen dekker.

³² Benyttelsen av engelske vilkår skyldes blant annet krav i forbindelse med remburs.

³³ Jf. muntlige opplysninger fra Karl Brevig i Vesta. Tilsvarende bransjepraksis i Danmark og Sverige, jf. Thal Jantzen og Simonsen s. 20 og Johansson s. 44.

Bestemmelsen er detaljert og inneholder en omfattende oppstilling av de ulike krigsfarer, og skiller seg i så måte fra de norske krigsvilkår.

I Danmark danner balanserte standardvilkår kalt «Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934» grunnlaget for all sjøforsikring. I 1989 ble det utarbeidet egne vilkår for vareforsikring, kalt «Udvidede Danske Betingelser» (UDB) og «Begrænsede Danske Betingelser» (BDB). Unntaket for krigsfare finnes i § 5, og varekrigsforsikring tegnes på egne betingelser. Krigsforsikringsbetingelsene er utarbeidet av forsikringsselskapenes interesseorganisasjon,³⁴ og er tilnærmet identiske med de engelske IWC.

1.3 Oversikt over den videre fremstilling

Jeg vil i kapittel to ta for meg varekrigsforsikringens historiske utvikling de siste 100 år. Fremstillingen vil blant annet bidra til å fremheve og klargjøre flere av de hensyn som ligger til grunn for varekrigsforsikringen, og utgjør dermed et viktig utgangspunkt for den videre behandling. Siden krigsforsikringen hovedsakelig reguleres av bestemmelsene i Varevilkårene, synes det hensiktsmessig å foreta en kort presentasjon av Varevilkårenes mest sentrale bestemmelser. Denne fremstillingen foretas i kapittel tre, hvor jeg særlig ønsker å fremheve vareforsikringens særegenheter.

I kapittel fire, fem og seks vil jeg foreta en mer utførlig gjennomgang av krigsdekningen med utgangspunkt i krigsvilkårene. I en slik omfattende fremstilling ville det vært naturlig å gjøre rede for forhold ved avtaleinngåelsen, forsikringens saklige dekningsfelt,

³⁴ Tidligere kalt Foreningen af Danske Søassurandører (FADSØ), nå en del av «Forsikring & Pension».

det tidsmessige dekningsfelt, tapsfeltet og erstatningsoppgjøret. Disse spørsmål reguleres i utgangspunktet av Varevilkårene og FAL, men på visse områder fører krigsvilkårenes særbestemmelser til avvikende regler. Av plassmessige hensyn har jeg valg ikke å behandle de deler av krigsforsikringen som fullt ut følger av bestemmelsene i VTV. Problemstillinger vedrørende avtaleinngåelsen og erstatningsoppgjøret vil derfor ikke berøres nærmere.

I kapittel fire vil jeg drøfte varekrigsforsikringens saklige dekningsfelt, med dette menes hvilke farer forsikringen gir dekning mot. Kapittelet består således hovedsakelig i å foreta en nærmere presisering av krigsfarebegrepet. I kapittel fem behandler jeg krigsforsikringens tidsmessige avgrensning, det vil si regler av betydning for krigsdekningens varighet. Til slutt vil jeg i kapittel seks omtale særlige begrensninger i krigsdekningens tapsfelt.

2 Et historisk tilbakeblikk

2.1 Innledning

Tradisjonelt har varekrigsforsikring i de europeiske stater blitt tilbudt av private aktører i fredstid, mens statene har overtatt dekningen i krigstid. Slik var ordningen også i Norge frem til andre verdenskrig. Ved krigens opphør valgte man imidlertid å beholde den statlige varekrigsforsikringen, og ordningen vedvarte til 2004. Den nesten seksti år lange perioden med statlig varekrigsforsikring i fredstid er et sentralt trekk ved utviklingen, og her skiller Norge seg fra de fleste andre vestlige land.

I den videre fremstilling vil jeg først redegjøre for varekrigsforsikring i et internasjonalt historisk perspektiv, det var først og fremst de engelske «underwriters» som dannet grunnlaget for den moderne sjøforsikring. Deretter omtales stiftelsen og eksistensen av selskapene AS Norsk varekrigsforsikring av 1914 og 1938. Dette var aksjeselskaper opprettet på initiativ fra forsikringsselskapene i forbindelse med første og andre verdenskrig. Jeg vil deretter ta for meg opprettelsen av Statens varekrigsforsikring og de hensyn som lå til grunn for at man valgte en statlig ordning også i fredstid frem til 2004. Til slutt vil jeg redegjøre for lovendringen i 2003 og hvorledes varekrigsforsikringen er organisert i dag.

2.2 Engelsk opprinnelse

Varekrigsforsikringen har vært undergitt den samme historiske utvikling som krigsforsikring av skip. Den store retningsgivende aktør innen sjøforsikringen har siden slutten av 1600-tallet vært forsikringssyndikatet Lloyds i London. Særlig for krigsforsikring

har Lloyds rolle vært betydelig, og er det fortsatt i dagens marked.³⁵ I de første århundrene ble krigsfarer ansett som sjøfare, og var således dekket på alminnelige vilkår. Først i forbindelse med napoleonskrigene på slutten av 1700-tallet og tidlig 1800-tallet oppstod en praksis ved å skille de to farer.³⁶

Under napoleonskrigene drev britiske og franske skip en intens sjøkrig. Etter et overfall på en britisk konvoi i 1780 klarte bare 8 av 63 skip å komme seg unna, og hendelsen førte til flere konkurser blant Lloyds underwriters. Som følge av den høye risikoen hendte det derfor at krigsfarer ble unntatt den alminnelige dekning. Det var særlig ved seilas til havnene på kontinentet at krigsfarene ble unntatt. I tillegg økte forsikringspremiene betraktelig på grunn av krigens faremoment. Etter hvert som den britiske marine oppnådde totalt herredømme på havet, minket risikoen ved sjøtransporter. Forsikringstegningen fortsatte imidlertid som tidligere med høye premier, og krigen ble således meget lønnsom for Lloyds underwriters.³⁷

Etter Napoleonskrigene gikk man tilbake til den opprinnelige ordning hvor krigsfarer var omfattet av den alminnelige forsikringsdekning. Dette vedvarte frem til slutten av 1800-tallet. En fransk ekspedisjon til Fashoda i Sudan utfordret britiske interesser, og man fryktet en global sjøkrig. Utviklingen av undervannsbåter og mer slagkraftige overflateskip bekymret aktørene i forsikringsbransjen, for sjøslag mellom britiske og franske styrker kunne medføre katastrofale tap i en helt annen størrelsesorden enn tidligere.³⁸ I 1899 vedtok Lloyds medlemmer at

³⁵ Ot. prp. nr 102 (2002-2003) s. 3.

³⁶ O`May s. 250.

³⁷ Avsnittet bygger i stor grad på redegjørelsen til O`May på s. 250–251.

³⁸ O`May s. 251 og 252.

krigsfaren skulle unntas de alminnelige forsikringsvilkår. Det var opp til hver enkelt underwriter om krigsforsikring skulle tegnes.³⁹ Denne løsningen har man i stor grad opprettholdt på hele 1900-tallet og frem til i dag.

2.3 Den spede begynnelse i Norge

På mange måter var den norske sjøforsikringsplan av 1871 forut for sin tid. Etter klausul 20 kunne forsikringsselskapet ved å uttrykkelig unnta krigsfarer i forsikringsavtalen være fritatt fra å dekke tap som skyldes krig. Bestemmelsen gjaldt både for forsikring av skip og varer. De norske vilkårene gav således forsikringsgiverne en adgang til å unnta krigsfarene allerede i 1871, 28 år før Lloyds endret sine alminnelige vilkår. Sondringen mellom sjøfare og krigsfare ble videreført i Sjøforsikringsplanen av 1907. Etter klausul 30 svarte ikke assurandøren for tap som skyldes farene i klausul 39 (krigsfarer) dersom forsikringen var tegnet på betingelsen «kun for Sjøfare».

2.4 AS Norsk varekrigsforsikring

Etter utbruddet av første verdenskrig i 1914 stanset den norske rutefart på utlandet helt opp. Kun i noen få tilfeller var varer forsikret mot krigsfarer, og norske forsikringsselskaper hadde ingen erfaring på dette felt.⁴⁰ Norges Rederiforbund rettet en henstilling til regjeringen om å sørge for at skip med fødemidler og kull til Norge måtte holdes skadesløse for følgene av krigsfare. Det var enighet om at staten til en viss grad måtte bære krigsrisikoen dersom det skulle lykkes å holde skipsfarten i gang. I løpet av august og

³⁹ Brown s. 230.

⁴⁰ Varekrig, virksomhet og resultater, s. 41.

september 1914 ble «AS Norsk Varekrigsforsikring» (forkortet «Varekrig 1914») opprettet. Selskapet var organisert slik at de private forsikringsselskap, importører og eksportører gikk sammen med staten om den nødvendige dekning. Staten tok ca 40 % reassuranse på nærmere fastsatte vilkår, og gav i tillegg en subsidiær garanti for selskapet.⁴¹ Aktørene stilte hele sitt agentapparat til selskapets disposisjon.⁴² Norges posisjon som nøytral stat medførte at handelsflåten ikke ble påført større tap enn at det kunne dekkes på private hender. Selskapet ble avviklet i 1919.

I 1930-årene opplevde verdenssamfunnet en økt sikkerhetspolitisk uro. Da konflikten mellom Tyskland og Tsjekkoslovakia tilspisset seg i 1938, fant selskapene det hensiktsmessig å organisere et eget selskap for krigsforsikring av varer. Organiseringen skyldtes blant annet et ønske om å øke markedets dekningssevne, i tillegg til at en eventuell europeisk krig ville medføre at de norske selskapene mistet en stor del av sine utenlandske gjenforsikringsavtaler.⁴³ Staten overtok gjenforsikring for to millioner kroner pr kjøp og garanterte for selskapets forpliktelser.⁴⁴ Etter Stortingets bifall ble selskapet stiftet i 1939 under navnet AS Norsk Varekrigsforsikring av 1938 (heretter «Varekrig»). Senere ble det besluttet at norske og utenlandske sjøforsikringsselskapers generalagenter skulle brukes som hovedagenter i likhet med hva som skjedde for Varekrig 1914. Krigsforsikringsavtalene ble inngått mellom vareeierne og agentene

⁴¹ Stang s. 5.

⁴² Vislie s. 71.

⁴³ AS Norsk varekrigsforsikring av 1938 s. 12.

⁴⁴ Bugge s. 34.

på vegne av Varekrig. Etter krigsutbruddet i Europa mottok agentene en provisjon på 5 %.

Da Tyskland angrep Norge 9. april 1940, hadde Varekrig løpende risikoer for varer og frakt på i alt ca kroner 150.000.000. Få dager etter invasjonen vedtok styret i Varekrig å innstille tegningen av nye forsikringer. Selskapet hadde ikke mulighet til å skaffe seg oversikt over de tap som var påført som følge av den tyske invasjon. Man antok imidlertid at tapene var meget store, og at dekningen ville overstige selskapets egne midler. Spørsmålet om statens garantiansvar ble således aktuelt, men det var ikke mulig å få kontakt med regjeringen for å klarlegge dette. Det ville heller ikke være riktig å fortsette Varekrigs virksomhet på grunnlag av en statsgaranti som var stillet med helt andre forhold for øye. Det ble derfor innledet forhandlinger med Administrasjonsrådet om forsikringsdrift for offentlig regning. Den 25. mai 1940 fattet Administrasjonsrådet et vedtak som gikk ut på at Varekrig skulle være forretningsfører for Administrasjonsrådets varekrigsforsikring, senere kalt Statens varekrigsforsikring. Agentenes provisjon ble oppjustert til 10 %, og i agentkontraktene ble det avtalt et forbud mot at hovedagentene drev virksomhet i konkurranse med Statens varekrigsforsikring.⁴⁵

Varekrig fortsatte som forretningsfører for Statens varekrigsforsikring frem til januar 1955. I 1955 ble Varekrigs funksjonærer direkte underlagt Statens varekrigsforsikring, og Varekrig ble kort tid etter oppløst.

⁴⁵ Dette avsnitt bygger i stor grad på fremstillingen i AS Norsk varekrigsforsikring av 1938 s. 64-67 og Bugge s. 69.

2.5 Statens varekrigsforsikring også i fredstid

Etter krigen ble Administrasjonsrådets vedtak og overenskomst med Varekrig ved en inkurie ikke inntatt i lov om okkupasjonslovgevinga av 27. september 1946, og bortfalt derfor 1. oktober 1946. Man fant det av den grunn nødvendig med lovregulering dersom Statens varekrigsforsikring skulle fortsette sin virksomhet. I følge Industri-, håndverk- og skipsfartsdepartementet var det et behov for å opprettholde Statens varekrigsforsikring. Departementet mente virksomheten dekket et sterkt og alminnelig behov, og at varekrigsforsikring burde anses som en statsoppgave. Beredskapshensyn var et viktig hensyn som talte for en slik ordning. På bakgrunn av de erfaringer man hadde gjort seg etter siste krig, og utviklingen i våpenindustrien, fant man at risikoen for transport av varer ved en eventuell fremtidig krig ville være så stor at den ikke kunne dekkes av private selskaper. Det ville ikke være rasjonelt å avvikle Statens varekrigsforsikring under de rådende forhold. Dersom en ny storkrig skulle bryte ut, ville det være en fordel for staten å ha til rådighet en institusjon med øvet og erfaren stab.⁴⁶

På bakgrunn av disse hensyn ble lov om statens varekrigsforsikring 3. desember 1948 nr. 8 vedtatt. Forsikrings-selskapene fortsatte å opptre som agenter for Statens varekrigsforsikring.

Ordningen med en statlig varekrigsforsikring var ment som en midlertidig løsning. I årene etter andre verdenskrig arbeidet styret for Statens varekrigsforsikring med et forslag om å opprette AS Norsk varekrig av 1955. Det var imidlertid divergerende meninger om hvordan selskapet skulle være organisert, enten som et rent

⁴⁶ Dette avsnittet bygger i stor grad på uttalelser i Ot. prp. nr. 81 (1948).

privatdrevet selskap eller et blandet offentlig og privat. Krigspremien var blitt et viktig konkurransemoment. Særlig i utlandet hadde konkurransen på vareforsikring presset premiene så langt ned at selskapene bare oppnådde overskudd ved å innkassere krigspremien. Dette førte til et ønske hos forsikringsselskapene om å tegne varekrigsforsikring på egenhånd gjennom et fullt ut privat selskap. Dessuten måtte man nå regne med en lengre fredsperiode, til forskjell fra situasjonen rett før 2. verdenskrig, og dette talte også for at varekrigsforsikringen burde organiseres helt privat. I Storbritannia og USA hadde man på 50-tallet gått bort fra en statlig ordning, i disse land var krigsforsikringen i fredstid en fullt ut privat virksomhet. De norske selskapene så for seg en privat ordning som først når en eventuell storkrig truet skulle overtas av myndighetene. Man antok at ved trussel om en ny storkrig ville handelen og industrien ikke kunne oppnå tilfredsstillende vilkår, og beredskaps-hensyn ville da tale for en statlig ordning.⁴⁷

På den annen side var det også meget som talte for en blandet offentlig og privat ordning. Statens varekrigsforsikring hadde vært virksom i over 15 år, og det ble ansett som hensiktsmessig å koble vareforsikringen sammen med statens beredskapsplaner. Ved utbruddet av en storkrig ville staten i siste instans være ansvarlig for krigsforsikringen, og det var derfor rimelig at man ved krigsforsikringspremier kunne bygge opp reserver. Dessuten ville man ved et blandet offentlig og privat selskap bli tilføyd Statens varekrigsforsikrings overskudd som reservefond. Av disse grunner endte det med at partene ble enige om at Norsk varekrig av 1955 skulle være et blandet offentlig og privat selskap.

⁴⁷ Dette avsnitt, samt neste avsnitt, bygger i stor grad på fremstillingen til Bugge på s. 110-115.

Forslaget til opprettelsen av AS Norsk varekrig av 1955 ble sendt inn til industridepartementet i 1955, men forslaget ble aldri tatt til følge. I følge Ødegaard var det en utbredt oppfatning blant forsikringsselskapene at disse i større grad burde være engasjert i krigsforsikringen. Selskapene fant den bestående ordning tungvint og ulønnsom.⁴⁸ Som agenter var de avskåret fra å drive konkurrerende virksomhet, og agentprovisjonen var lav. Til tross for misnøyen blant forsikringsselskapene ble den eksisterende organisering opprettholdt.

Etter avtale av 15. november 1993 ble det besluttet at Garantinstituttet for eksportkreditt (GIEK) skulle overta administrasjonen av ordningen fra 1. april 1994.⁴⁹ Dette medførte at Statens varekrigsforsikring ikke lenger hadde egne ansatte; tjenester knyttet til forvaltning av ordningen ble kjøpt fra GIEK. Tilbud om forsikring ble gitt gjennom private forsikringsselskap, som fortsatte å opptre som agenter.

2.6 Avviklingen av den statlige ordning i 2003

I statsbudsjettet for 2003 ble det lagt frem forslag om at Statens varekrigsforsikring i sin daværende form skulle avvikles, varekrigsforsikring skulle ikke lenger være en statlig oppgave i fredstid.⁵⁰ I den forbindelse kom Nærings- og handelsdepartementet i Ot. prp. nr 102 (2002-2003) med forslag om ny lov for varekrigsforsikring. I proposisjonen ble det pekt på at det ikke var behov for et statlig tilbud i fredstid når private forsikringsselskaper var villige til å tilby krigsforsikring. Det ble sammenlignet med andre land, og

⁴⁸ Ødegaard s. 77.

⁴⁹ Ot. prp. nr. 102 (2002-2003) s. 2.

⁵⁰ St. prp. nr. 1 (2002-2003) fra Nærings- og handelsdepartementet.

konstatert at den norske ordningen med et tilbud både i fredstid og krigstid var særegen.⁵¹ Man konkluderte derfor med at statlig varekrigsforsikring i fredstid burde avvikles.

Departementet vurderte også behovet for etableringen av en statlig varekrigsforsikring i krise eller krigstid. Varetransportene utgjør enorme verdier, og ved et krigsutbrudd vil risikoen forbundet med transport øke betraktelig. Departementet fant det derfor usikkert om risikoen i krigstid vil kunne dekkes av private selskap. Det ble videre pekt på at private assurandører sikrer seg med oppsigelsesklausuler dersom Norge skulle komme i krig. Også ved en eventuell stormaktskrig forelå det i følge departementet et behov for å etablere en statlig varekrigsforsikring. Skulle en stormaktskrig bryte ut, fant man det sannsynlig at reassuransemarkedet vil bli sterkt avgrenset. Departementet var derfor av den oppfatning at det ikke ville være adgang til å tegne krigsforsikring i krigstid uten en egen statlig ordning.⁵²

Behovet for en statlig varekrigsforsikring i krig eller krise var særlig begrunnet i hensynet til forsyningsberedskap. Det var et sentralt mål å sikre maksimal utnyttning av industri- og varehandelsressursene slik som matvarer, industriråvarer og tjenester, som først og fremst ville ha betydning ved forsvar av landet. Det ble også ansett som viktig for norsk næringsliv og allierte interesser å opprettholde forsyning og eksport av viktige råvarer som for eksempel petroleum. Departementet mente

⁵¹ I Danmark hadde man fra 1939 til 1994 et statlig tilbud kalt «Dansk Krigs-Søforsikring for Varer». I Sverige var det siden 2. verdenskrig kun private aktører som tilbød krigsforsikring. I situasjoner med krig eller krise skulle staten gå inn som direkte forsikringsgiver, jf. Ot. prp. nr. 102 (2002-2003) s. 2.

⁵² Redegjørelsen i dette avsnitt og neste avsnitt bygger i stor grad på uttalelser i Ot. prp. nr. 102 (2002-2003).

vissheten om at det forelå et organisert system for varekrigsforsikring i krigstid ville skape trygghet hos aktørene. En eventuell uvisshet kunne virke hemmende på handelsstrømmen i situasjoner hvor forsyningssituasjonen kan være vanskelig. Det ble i tillegg pekt på Norges lange forsyningslinjer, som gjorde behovet for å sikre forsyningene større enn på kontinentet. Norsk sjøtransport vil i en sikkerhetspolitisk krise være viktig for nasjonal og internasjonal varehandel, innenlands varedistribusjon og som støtte for forsvaret innenfor totalforsvarskonseptet. I den moderne varehandel var det økonomisk lønnsomt å operere med så små varelager som mulig, og i følge departementet svekket dette forsyningssikkerheten. En statlig varekrigsforsikring i krise- og krigssituasjoner vil være et viktig virkemiddel for å sikre tilførselen av forsyninger til hele landet og sikre norske interesser innen varetransport.

På bakgrunn av de nevnte momenter konkluderte man derfor med at en løsning basert på private tilbud i «normale situasjoner», og et statlig tilbud i «situasjoner med krise eller krig», ville være det mest hensiktsmessige.⁵³ Lov om statleg varekrigsforsikring 12. desember 2003 nr. 118 § 1 slår således fast at Kongen kan fastsette at staten skal tilby varekrigsforsikring mot «krig, krigsfare eller ekstraordinære kriseforhold i Norge eller utlandet». Opprettelsen av en statlig ordning kan skje på kort tid, og det foreligger en vid forskriftshjemmel i § 4. Det er et vilkår etter § 1 at krig, krigsfare eller ekstraordinære kriseforhold kan få følger for norske interesser og hindre forsyning og varetransport dersom det private forsikringsmarked opphører eller kan komme til å opphøre. I denne vurdering mener departementet man må foreta generelle risikovurderinger og vurdere konsekvensene for viktig næringsvirksomhet. Man må

⁵³ Jf. Ot. prp. nr. 102 (2002-2003) s. 4.

vurdere både om en krig eller alvorlig krise som kan hindre varetransport vil ramme norske interesser, og hvorvidt det private forsikringstilbud vil komme til å falle bort. Det foretas ingen nærmere presisering av uttrykket «krig, krigsfare eller ekstraordinære kriseforhold». Departementet synes imidlertid det er viktig med tilstrekkelig tolkningsfleksibilitet i forhold til mulige internasjonale og nasjonale situasjoner, særlig med tanke på såkalt asymmetrisk krigføring. Ut i fra de samme betraktninger mener departementet at en statlig varekrigsforsikringsordning skal opphøre når vilkårene ikke lenger er tilstede.

I følge departementet må det kunne legges til grunn at FAL ikke får anvendelse ved en ordning med statlig varekrigsforsikring.⁵⁴ Uttalelsen kommenteres ikke ytterligere i forarbeidene, og unntaket fremgår ikke av lovbestemmelsene. Det er derfor tvilsomt hvor meget vekt uttalelsen kan tillegges.

Den nye loven trådte i kraft fra 1. januar 2004. Statens varekrigsforsikring hadde opparbeidet seg betydelige finansielle midler, og i tidsrommet 2000-2005 ble det overført 2,8 milliarder kroner til statskassen.⁵⁵ I forbindelse med avviklingen av Statens varekrigsforsikring begynte de private forsikringsselskapene å tilby varekrigsforsikring til sine kunder, etter over 60 år med en statlig ordning. Det tre største forsikringsselskap som tilbyr varekrigsforsikring i Norge er IF, Vesta og Gjensidige. I følge anslag fra CEFOR-medlemmene ligger den totale premieinnbetaling fra varekrigsforsikring på mellom 2,5 og 3 millioner kroner årlig.⁵⁶ Til

⁵⁴ Ot. prp. nr. 102 (2002-2003) s. 4.

⁵⁵ Stang s. 63.

⁵⁶ Jf. CEFORs årsrapporter fra 2002 og 2003, samt opplysninger fra Viggo Kristensen i CEFOR.

sammenligning var samlet premieinnbetaling fra transportforsikring blant CEFORs medlemmer 407 millioner kroner i 2005.⁵⁷

Etter avviklingen av Statens varekrigsforsikring har premiefastsettelsen vært opp til hvert enkelt forsikringsselskap, og i følge aktører i bransjen ligger en normal krigspremie for enkelttransporter på ca 0,05 % av forsikringssummen. I følge reassuranseselskapet Swiss Re er premien i det internasjonale marked for dekning mot både krigsfarer og streik og sabotasjefarer ved sjøtransport ca 0,075 – 1 % av forsikringssummen.⁵⁸

⁵⁷ Jf. CEFORs årsrapport 2005.

⁵⁸ Jf. Swiss Re sine hjemmesider, www.swissre.com.

3 Kort om transportforsikring

3.1 Innledning

Som jeg presiserte ovenfor i kapittel 1.2.3 reguleres varekrigsforsikringen av bestemmelsene i Varevilkårene, med de endringer som følger av krigsvilkårenes bestemmelser. For å gi en fullstendig fremstilling av varekrigsforsikringen er det derfor nødvendig å gjøre rede for de mest sentrale bestemmelser i Varevilkårene. Jeg forsøker på ingen måte å foreta en uttømmende fremstilling, men vil i stedet fokusere på transportforsikringens særegenheter.

I kapittelets første del vil jeg se på behovet for transportforsikring. I den forbindelse er det hensiktsmessig å kort nevne ulike risikofaktorer som virker inn på vurderingen av hvorvidt man *bør* tegne forsikring, samt se på noen tilfeller hvor det foreligger en forsikrings*plikt*. Jeg vil deretter konsentrere fremstillingen om fire forhold som fremstår som karakteristisk for vareforsikringen. For det første kan forsikring inngås gjennom periodeavtaler eller alternativt for hver enkelt forsendelse. For det andre er transportforsikringen spesiell i den forstand at forsikringsobjektet skal transporteres fra et sted til et annet, ofte over lengre avstander. I forhold til de mer stasjonære forsikringsobjekt er risikoen uforutsigbar og varierer avhengig av transporten, og det oppstår derfor behov for dekning mot forskjellige farer tilpasset ulike transporter. Det tredje karakteristiske forhold er bestemmelsene om forsikringstidens begynnelse og opphør, dekningen gjelder stort sett bare mens varene er under transport. Det siste forhold jeg vil se på er konsekvensene av at vareforsikringen er en tingsskadeforsikring, det er først og fremst fysiske skader og totaltap som dekkes.

3.2 Hvorfor tegne vareforsikring?

Transport av varer kan være et risikobetont foretagende, og transportforsikringen har som formål å dekke de fysiske skader som kan inntreffe under transporten eller i forbindelse med denne. Risikoen tilknyttet en konkret transport vil avhenge blant annet av varesort, emballasje, transportstrekning, transporttidspunkt og transportmiddel.⁵⁹ På grunn av disse forhold vil vareeier ofte se seg tjent med å inngå avtale om forsikringsdekning. Ved mange transporter vil det også foreligge en plikt til å tegne forsikring, selger kan for eksempel være forpliktet etter kjøpekontrakten til å forsikre transporten til kjøpers lager.

I det følgende vil jeg først redegjøre for noen av de viktigste forhold som har betydning for vurderingen av om forsikring *bør* tegnes, her vil vederlagsrisikoen og vurdering av transportøransvaret ha sentralt betydning. Deretter vil jeg se på situasjoner hvor det foreligger en kontraktsrettslig *plikt* til å tegne transportforsikring

3.2.1 Vederlagsrisikoen

Det er som regel vareeier som har risikoen for eventuelle skader eller ødeleggelse som oppstår under transporten. I forholdet mellom selger og kjøper vil leveringstidspunktet være av sentral betydning for å fastsette hvem som er vareeier og således hvem som har vederlagsrisikoen.⁶⁰ Dersom varene for eksempel anses levert først når de mottas på kjøpers lager, vil selger ha vederlagsrisikoen under transporten og dermed et behov for transportforsikring. Leveringstidspunktet kan fremgå av kjøpsavtalen eller den

⁵⁹ Daler s. 79-83.

⁶⁰ Se Hagstrøm s. 40.

deklaratoriske regel i lov om kjøp 13. mai. 1988 nr. 27 (kjl) § 13. Ved internasjonale kjøp benyttes gjerne leveringsklausuler utarbeidet av The International Chamber of Commerce (forkortet ICC). Klausulene finnes i standardvilkår kalt Incoterms 2000, og er ment å reflektere den internasjonale handelssedvanen. Dersom partene avtaler for eksempel levering FAS (Free Alongside Ship), inntreffer leveringstidspunkt, og dermed risikoovergang, på det tidspunkt varene er plassert langs skipssiden for videretransport.

3.2.2 Begrensninger i transportøransvaret

Når en transportør påtar seg et transportoppdrag, er hans ansvar for tap som skyldes skader påført under transporten begrenset. Vareeier bør tegne transportforsikring for å unngå å måtte bære risikoen for den overskytende del. Det er flere forhold som fører til en begrensning i transportørens ansvar.

For det første svarer ikke transportøren objektivt for alle inntrufne skader. For veitransport oppstiller lov om vegfraktavtaler 20. desember 1974 nr. 68 (veifrl) § 27 riktignok et objektivt ansvar for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtagelsen til utleveringen, men fra dette utgangspunkt finnes det unntak i veifrl §§ 28 og 29. I lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39 (sjøl) er transportør ansvarlig for skade og tap med mindre han kan godtgjøre at det ikke foreligger uaktsomhet fra hans side, jf. sjøl § 275.

For det andre fører normaltapsregler og regler om ansvarsbegrensning til at utgangspunktet om at skadelidte skal få erstattet sitt fulle økonomiske tap fravikes. Etter sjøl § 279 og veifrl § 32 skal det økonomiske tap i utgangspunktet fastsettes på en standardisert måte. Det oppstilles i tillegg begrensninger ved at

ansvaret ikke kan overstige et visst beløp pr. kollo eller et visst beløp pr. kg. last.⁶¹

Også for jernbane og flytransport opereres det med begrensninger i transportøransvaret. I luftfartsloven § 10-19 er utgangspunktet et objektivt ansvar, men ansvaret bortfaller dersom fraktfører godtgjør at tapet skyldes en av de opplistede årsaker. For internasjonal jernbanetransport reguleres ansvarsspørsmålene i lov av 15. juni 1984 nr 74, som bygger på en traktat om internasjonal jernbanetransport. Ansvarsgrunnlaget er omtrent som ved veitransport. Både ved lufttransport og jernbanetransport gjelder maksimalbegrensninger i erstatningsansvaret avhengig av lastens kilo.⁶²

For sjøtransporter opereres det også med en tredje form for begrensning av ansvaret gjennom den såkalte globalbegrensningen i sjøl kapittel 9. Rederen kan opprette et globalbegrensningsfond som omfatter alle erstatningskrav som skyldes en bestemt begivenhet. Fondets maksimumsbeløp avhenger av skipets tonnasje.

3.2.3 Forpliktelse etter kontrakt

I tillegg til vederlagsrisikoen vil kjøpsavtalen ofte regulere hvilken part som skal tegne transportforsikring, og manglende forsikrings-tegning vil utgjøre et kontraktsbrudd. Av praktiske hensyn er det er vanlig å avtale at selger skal tegne transportforsikring for hele reisen selv om kjøper har vederlagsrisikoen under transporten. Flere av klausulene i Incoterms 2000 påfører en av partene en tegningsplikt. Dersom varene skal leveres på for eksempel CIF-vilkår (Cost, Insurance and Freight), er selger forpliktet til å tegne transportforsikring for hele reisen selv om vederlagsrisikoen går over på kjøper allerede når varene passerer fartøyets rekke.⁶³ Det

⁶¹ Jf. sjøl §§ 280 og 281 og veiflr §§ 32 og 34.

⁶² For en mer utførlig behandling, se Falkanger s. 27-50.

⁶³ Johansson s. 74.

oppstilles imidlertid kun et krav om dekning på minimumsvilkår, og i følge Johansson vil en dekning på ICC C-vilkår være tilstrekkelig.⁶⁴

En særskilt problemstilling i forbindelse med plikten til å tegne transportforsikring er om plikten også omfatter tegning av krigsforsikring. Dersom spørsmålet ikke er nærmere regulert i kjøpsavtalen, må løsningen bli at det ikke foreligger en særskilt plikt. Dette hevdes blant annet av Johansson, som uttaler at løsningen følger av fast og langvarig praksis.⁶⁵ Tilsvarende uttales av Thal Jantzen og Simonsen.⁶⁶ Denne oppfatning samsvarer med løsningen i INCOTERMS 2000, hvor selgeren etter punkt A3 i CIF vilkåret bare er pålagt å tegne krigsforsikring dersom dette er avtalt.

Det fremgår av vilkårene benyttet av Statens varekrigsforsikring at det heller ikke tidligere forelå en særskilt plikt til å tegne krigsforsikring. Etter vilkårene (1996) pkt 4 gjaldt krigsforsikringen ikke for transporter av varer den sikrede hadde kjøpt/solgt CIF/CIP, med mindre annet var avtalt.

Det kontraktsrettslige prinsipp om ytelse mot ytelse blir mer problematisk å praktisere når varer skal fraktes over lengre strekninger. For å sikre samtidighet mellom kjøpesummens betaling og varens levering fastlegges betalingsmåten ofte ved remburs. En remburs innebærer at kjøperens bank er forpliktet til å betale kjøpesummen når selgeren innleverer de dokumenter som kreves i rembursvilkårene. Foruten presentasjon av konnossement, vil rembursvilkårene ofte kreve at selger leverer et forsikringsdokument som dokumentasjon på tegnet transportforsikring.⁶⁷

⁶⁴ Jf. Johansson s. 76.

⁶⁵ Johansson s. 77.

⁶⁶ Thal Jantzen og Simonsen s. 54.

⁶⁷ Thal Jantzen og Simonsen s. 27.

Kjøpers betaling betinges dermed av at selger har tegnet transportforsikring. I rebusvilkårene kan det også oppstilles krav om at selger har tegnet krigsdekning i tillegg til alminnelig transportforsikring.

3.3 Periodeavtale eller enkeltforsendelse

3.3.1 Ulike forsikringsavtaler

Ved transportforsikring er det behov for forsikringsavtaler av ulike art og varighet, og Varevilkårene opererer derfor med tre forskjellige varianter. Forsikringstaker kan inngå en avtale om forsikring av enkeltforsendelser eller periodeavtaler kalt deklarasjonsforsikringer og omsetningsforsikringer (tidligere kalt general- og pauschalpoliser). Ved tegning av deklarasjonsforsikring og omsetningsforsikring gjelder særlige klausuler i tillegg til de alminnelige varevilkår. Tidligere opererte Statens varekrigsforsikring med forskjellige krigsvilkår avhengig av om man tegnet enkeltforsikring eller deklarasjons og omsetningsforsikring. I dag benyttes imidlertid de samme krigsvilkårene uavhengig av forsikringsavtaleformen.

Forsikring av enkeltforsendelser gjelder som navnet antyder forsikring av en enkelt transport. Før transporten påbegynnes tar forsikringstaker kontakt med selskapet og gir relevant informasjon om transporten slik at selskapet på best mulig måte kan vurdere risikoen og fastsette premien.⁶⁸ På bakgrunn av det opplyste gir selskapet et tilbud om transportforsikring.

En deklarasjonsforsikring innebærer at forsikringstaker har inngått en generell forsikringsavtale som får anvendelse for mange forsendelser. Sikrede plikter å melde periodevis fra til selskapet om

⁶⁸ Jf. Thal Jantzen og Simonsen s. 75 og Daler s. 77.

de transporter som har funnet sted. Forsendelsene meldes som regel ved månedlige lister med spesifikasjon over periodens transporter.⁶⁹ Premien beregnes på bakgrunn av de anmeldte forsendelser, og betales dermed etterskuddsvis.

Omsetningsforsikringen skiller seg fra deklarasjonsforsikringen ved at forsikringstaker ikke behøver å deklare hver enkelt forsendelse. Premien betales forskuddsvis på grunnlag av den samlede antatte forsikringssum for de forsendelser som omfattes av forsikringsavtalen. Forsikringssummen beregnes med utgangspunkt i fakturabeløpet for inngående og utgående forsendelser. Premien justeres i ettertid ved utløpet av hvert forsikringsår. Sammenlignet med deklarasjonsforsikringen er omsetningsforsikringen lettere å administrere, men den medfører en standardisert premieberegning uten mulighet for en risikovurdering av de enkelte transporter.⁷⁰

3.3.2 Hvem er sikret?

Dersom det ikke er spesifikt angitt i forsikringsavtalen følger det av VTV § 9 at forsikringen i utgangspunkt gjelder til fordel for forsikringstakeren og de som forsikringstakeren har overdratt eiendomsrett eller sikkerhetsrett i varene til, såfremt sikkerhetsretten er stiftet gjennom overdragelse av transportdokument for varene. Kretsen av sikrede vil dermed variere avhengig av om det er selger eller kjøper som har tegnet forsikringen. Dersom selger har tegnet forsikring, må det fremgå av kjøpsavtalen eller særavtale at kjøpers interesse i varene skal være omfattet.⁷¹ Hvis så er tilfellet, vil

⁶⁹ Jf. Thal Jantzen og Simonsen s. 76 og Daler s. 74

⁷⁰ Thal Jantzen og Simonsen s. 78.

⁷¹ Har partene i kjøpsavtalen avtalt levering på CIF-vilkår, vil således kjøpers interesse være omfattet av den forsikring selger tegnet. Ved for eksempel

posisjonen som «den sikrede» gå over fra selger til kjøper i forbindelse med leveringstidspunktet. Har derimot kjøper tegnet forsikringen er ikke selgers interesse omfattet. Det får derfor i prinsippet ingen betydning for selgeren om kjøperen forsikrer varene.⁷²

Det er ikke uvanlig at avsender og mottaker er samme person eller selskap. Dette vil være tilfellet dersom for eksempel en bedrift skal transportere varer fra produksjonslokalene til varelageret. I slike tilfeller kan bedriften etter VTV § 9 velge om den vil påberope seg reglene om selgers eller kjøpers dekning. Valget mellom selgerforsikring og kjøperforsikring vil blant annet ha betydning for en eventuell forsikringsutbetaling, samt tidspunktet for når selskapets ansvar begynner å løpe etter VTV § 14.

3.4 Et mobilt forsikringsobjekt

Transportforsikring skiller seg fra de fleste andre forsikringsformer ved at forsikringsobjektet skal transporteres fra et geografisk sted til et annet, gjerne over lengre avstander. Forsikringsobjektet kan dermed utsettes for en usikker og potensielt stor risiko under transportens gang, i motsetning til hva som er tilfellet ved forsikring av faste objekter hvor det kan foretas en mer forutsigbar og sikker risikovurdering. Det blir derfor hensiktsmessig å operere med ulike grader av forsikringsdekning, samt generelle objektive fareunntak med mulighet for tilleggsdekning.

DDP-vilkår (Delivered Duty Paid), vil imidlertid kjøpers interesse ikke være omfattet uten særlig avtale mellom kjøper og selger.

⁷² Kommentarene til Varevilkårene s. 11.

3.4.1 Hvilke farer dekker forsikringen?

Forsikringstegner kan i utgangspunktet velge mellom dekning på tre ulike vilkår. Den mest omfattende dekningen, kalt A-vilkår, gir etter VTV § 3 dekning mot alle farer varene blir utsatt for, med unntak for de farer som eksplisitt er unntatt. Farefeltet er altså negativt avgrenset, i samsvar med alminnelige prinsipper i norsk sjøforsikring.⁷³ Hvilke farer som omfattes av en forsikring tegnet på A-vilkår vil dermed fremgå gjennom fareunntakene i VTV §§ 17-19.

En forsikring på C-vilkår gir dekning mot de opplistede farer i VTV § 5, og kalles forsikring mot «transportulykke». Dekningen omfatter blant annet farer som sammenstøt, velting, kantring, avsporing og utforkjøring, i tillegg til brann, lynnedslag og eksplosjon. Navnet transportulykke indikerer at transportmidlet må ha vært utsatt for et uhell av ikke ubetydelig art, de angitte farer vil ofte medføre store skader på transportmidlet. En forsikring på C-vilkår gir også dekning mot visse oppregnede naturkatastrofer. I følge kommentarene vil dessuten andre, lignende naturkatastrofer enn dem som er opplistet være omfattet av dekningen.⁷⁴

Med en forsikring på B-vilkår er sikrede dekket mot utvidet transportulykke, jf. VTV § 4. Dekningen omfatter i utgangspunktet de samme farer som C-vilkårene, men har to viktige tillegg. Etter VTV § 4 punkt 7 dekkes tap som følge av vanninntregning på lager eller oppbevaringsplass. Skader pga regnvann omfattes likevel ikke, og heller ikke vannskader som oppstår under transport. Dekningen kan derfor på mange måter sees på som en lagerforsikring mot

⁷³ Kommentarene til Varevilkårene s. 3. En slik angivelse av dekningen kalles en «all risks» dekning, i motsetning til en «named perils» dekning hvor farefeltet er positivt avgrenset.

⁷⁴ Kommentarene til Varevilkårene s. 6.

flomskade.⁷⁵ Etter bestemmelsens punkt 8 dekkes også skader i forbindelse med lasting og lossing, begrenset til totaltap av hele kolli.

3.4.2 Unntatte farer, men mulighet for å tegne tilleggsdekninger

Etter VTV §§ 17, 18 og 19 er en rekke farer unntatt forsikringsdekningen gjennom objektive fareunntak.⁷⁶ Siden unntakene i § 18 har størst betydning for oppgavens tema, vil jeg i det følgende konsentrere meg om denne bestemmelse.

For mange av unntakene i § 18 kan man tegne tilleggsdekninger, slik at farene likevel er omfattet av transportforsikringen. Ordningen med generelle fareunntak, men med mulighet for ulike tilleggsdekninger, gir en variabel forsikringspremie avhengig av forsikringstegners behov. De vareiere som kun trenger en standarddekning betaler en lav premie, mens vareiere som for eksempel skal foreta lange transporter med potensielt stor risiko kan inngå diverse tilleggsdekninger og betale ekstrapremier for dette.

Etter VTV § 18 punkt 1 og 2 er tap som skyldes «varenes egenskaper eller tilstand ved forsikringstidens begynnelse», samt tap som skyldes «normalt svinn», unntatt dekning. I følge kommentarene tar uttrykket «varenes egenskaper» sikte på de typiske trekk som kjennetegner alle varer av samme slag, som for eksempel at varene er lett antenkelige.⁷⁷ Med «varenes tilstand» menes spesielle forhold ved de konkrete varer som skal

⁷⁵ Kommentarene til Varevilkårene s. 7.

⁷⁶ Etter VTV § 8 har selskapet bevisbyrden for at tapet skyldes en fare som er unntatt i Varevilkårene.

⁷⁷ Kommentarene til Varevilkårene s. 29.

transporteres. Spørsmålet man må stille seg blir således om varenes egenskaper eller tilstand var av en slik art at skadene ville ha inntruffet under en i alle henseender normal transport. Med «normalt svinn» menes enhver form for ordinær manko under transport, for eksempel fordamping eller vekttap.⁷⁸ Varevilkårene inneholder ingen tilleggsdekninger for tap som skyldes disse farer.

Etter VTV § 18 punkt 3 er tap som skyldes protestaksjoner, opptøyer, streik, lockout, sabotasje og terrorhandlinger unntatt den alminnelige dekning.⁷⁹ De nevnte farer kan dekkes på «Særvilkår for streik, sabotasje, terrorhandlinger m.v.». Farefeltet til denne tilleggsdekning vil i flere henseender grense opp mot krigsdekningens farefelt, og jeg vil i kapittel fire foreta en nærmere avgrensning.

Etter punkt 4 unntas tap som skyldes visse typer rettsstridige handlinger. Utgangspunktet er at ulovligheter ikke skal kunne beskyttes gjennom forsikringer.⁸⁰ Det er i følge kommentarene uten betydning om sikrede kjente til det ulovlige formål eller varenes ulovlige karakter.⁸¹

Etter punkt 5 unntas tap som skyldes forsinkelse. Sikrede kan imidlertid forsikre seg mot forsinkelsesfaren gjennom en egen tilleggsforsikring kalt «Særvilkår for totaltap som følge av forsinkelse».⁸²

Krigsfarene er unntatt i punkt 6. Bestemmelsen unntar tap som skyldes «krig eller krigslignende forhold, med mindre det foreligger

⁷⁸ Jf. kommentarene til Varevilkårene s. 30.

⁷⁹ ICC har et tilsvarende unntak i klausul 7 som kalles «strike exclusion clause».

⁸⁰ Daler s. 45.

⁸¹ Kommentarene til Varevilkårene s. 31.

⁸² Jeg vil behandle unntaket i punkt 5 mer utførlig nedenfor i 6.2.

særlig avtale om dekning». Unntaket danner utgangspunkt for varekrigsforsikringen, og er således av sentral betydning for min oppgave. Bestemmelsen legger opp til en sontring mellom sivilfarer og krigsfarer, og denne avgrensningen vil bli foretatt i kapittel fire.

Inngrep foretatt av statsmakt er unntatt den alminnelige dekning etter punkt 7 til 9. Punkt 7 gjelder inngrep mot varene, og kan for eksempel være beslagleggelse av et vareparti eller midlertidig tilbakeholdelse. Punkt 8 omfatter inngrep mot transportmidlet, mens i punkt 9 unntas tap som skyldes hindring av transportvirksomheten. Som eksempel på en hindring etter punkt 9 viser kommentarene til en eventuell stenging av Suez- eller Panamakanalen.⁸³ Ved tegning av krigsforsikring vil sikrede delvis være dekket mot inngrepsfarene såfremt disse foretas av fremmed statsmakt og har sammenheng med krig eller krigslignende forhold. Nedenfor i 4.5 vil jeg gjøre nærmere rede for krigsforsikringens dekning mot inngrep foretatt av statsmakt.

I punkt 10 og 11 unntas tap som skyldes frigjøring av atomenergi, samt bruk av kjemiske, biologiske, biokjemiske og elektromagnetiske våpen. Jeg vil nedenfor i 4.6 foreta en mer utførlig behandling av disse fareunntakene.

3.5 Fra lager til lager

Som hovedregel gjelder forsikringsdekningen fra lager til lager. Dette innebærer at varene er sikret fra det tidspunkt de fraktes ut av selgers lager, og frem til det tidspunkt varene er trygt losset på kjøpers lager. Fra dette utgangspunkt finnes imidlertid flere unntak.

⁸³ Kommentarene til Varevilkårene s. 34.

3.5.1 Begynnelse

Forsikringstidens begynnelse reguleres i VTV § 14, og tidspunktet varierer avhengig av om forsikring ble tegnet av selger eller kjøper. Ved selgerforsikring (forsikring tegnet av selger) begynner selskapets ansvar å løpe når varene settes i bevegelse for direkte ombordbringelse i det transportmiddel som fører varene fra den forsikrede transports stedlige utgangspunkt.⁸⁴ I kommentarene nevnes som eksempel på starttidspunkt at en truck setter gaffelen i en pall for å bringe pallen direkte ombord i transportmiddelet.⁸⁵ En container vil ikke i seg selv regnes som et transportmiddel, men dersom lasting av varer inn i container foretas i forbindelse med nær forestående transport, vil forsikringstiden være påbegynt. Den forsikrede transports utgangspunkt fremgår enten av forsikringsdokumentet eller utgjør startstedet på den transportstrekning selger er pålagt å tegne forsikring etter kjøpsavtalen.

Dersom kun kjøpers interesse er forsikret, begynner selskapets ansvar å løpe når risikoen for varene går over på kjøper i henhold til kjøpsavtalen.⁸⁶ Denne løsningen følger naturlig av at det ved en kjøperforsikring kun er kjøpers interesse i varene som er forsikret. Tidspunktet for risikoovergangen avgjøres ut i fra en tolkning av kjøpsavtalen. Alternativt begynner forsikringen å løpe når en forsikring tegnet av selger i henhold til kjøpsavtalen opphører.

3.5.2 Opphør

Etter VTV § 15 opphører selskapets ansvar når et av bestemmelsens fem alternative tidspunkter inntreffer. Etter punkt 1 opphører forsikringen når varene er trygt avlesset fra det

⁸⁴ Jf. VTV § 14 første ledd.

⁸⁵ Kommentarene til Varevilkårene s. 21.

⁸⁶ Jf. VTV § 14 andre ledd.

transportmiddel som brakte dem til mottakers lager på det oppgitte bestemmelsessted. Det nevnes i kommentarene at varene ikke vil være «trygt avlesset» dersom plasseringen av dem etter avlesning innebærer en nærliggende risiko for senere skader.⁸⁷ Hva som er oppgitt bestemmelsessted vil ved enkeltforsikringer fremgå av forsikringsbeviset. Ved periodeforsikringer må man derimot gå til den underliggende kjøpsavtalen. Etter punkt 2 opphører forsikringen når varene blir utlevert mottaker dersom de ikke skal inntas på mottakers lager. Bestemmelsen er særlig aktuell i de tilfeller hvor forsikringen bare omfatter en del av den samlede transport. Det er tilstrekkelig at varene utleveres til noen som opptrer på vegne av mottaker, for eksempel en speditør.

Punkt 3 - 5 omhandler situasjonen der varene ikke blir overlevert til mottaker. Etter punkt 3 opphører dekningen dersom transportøren må selge varene for sikredes regning, noe som kan bli aktuelt ved for eksempel manglende fraktbetaling. Etter punkt 4 opphører dekningen 30 dager etter at lossingen ble avsluttet på det oppgitte bestemmelsessted. Dersom varene transporteres med skip, og lossing har funnet sted i avtalt lossehavn, opphører forsikringen imidlertid først den 60. dag etter at lossing ble avsluttet, jf. punkt 5. Det fremgår av kommentarene at formålet med begrensningen ved sjøtransport er å unnta lange ettertransporter fra forsikringsdekningen.⁸⁸ Skjer lossingen i en annen havn enn den avtalte, vil imidlertid forsikringsdekningen bestå.

Etter VTV § 16 kan forsikringen opphøre midlertidig dersom varene blir oppholdt mer enn 15 dager på samme sted på grunn av sikredes forhold. Ved opphold på mer enn tre måneder opphører forsikringen midlertidig uavhengig av om oppholdet skyldes

⁸⁷ Kommentarene til Varevilkårene s. 23.

⁸⁸ Kommentarene til Varevilkårene s. 25.

sikredes forhold eller ikke, jf. annet ledd. En tidsmessig forlengelse av transporten innebærer en fareendring som selskapet ikke vil bære risikoen for. For transporter hvor FAL virker preseptorisk må vilkårene etter § 4-6 være oppfylt.⁸⁹

3.6 En dekning mot fysiske skader og ødeleggelser

Transportforsikring er en tingsskadeforsikring som i utgangspunktet dekker mot tre typer tap, nemlig totaltap, skade og manko, jf. VTV § 6. Tap som faller utenom § 6 dekkes ikke selv om tapet skyldes en fare som omfattes av dekningens farefelt. For tap for som er forårsaket ved et enkelt forsikringstilfelle svarer selskapet for inntil forsikringssummen.⁹⁰

3.6.1 Totaltap

Etter VTV § 35 foreligger totaltap ved ett av de fire opplistede tilfeller. Første punkt omhandler kanskje den mest typiske totaltapsituasjon, nemlig at hele varepartiet går til grunne. Med «gått til grunne» menes at hele varepartiet har blitt fysisk ødelagt. Etter punkt 2 foreligger det også totaltap dersom hele varepartiet unndras sikrede uten at det er mulighet for at han vil få det igjen. Eksempler på slik unndragelse er at varene har blitt solgt av transportør, utlevert til uriktig mottaker eller konfiskert av myndigheter.

Etter punkt 3 foreligger totaltap dersom selskapet benytter sin rett til å kreve transporten oppgitt etter § 27, eller vilkårene for å

⁸⁹ FAL § 4-6 gir selskapet en rett til å ta forbehold om at forsikringsavtalen ikke skal gjelde dersom en vesentlig fareendring finner sted.

⁹⁰ Jf. VTV § 32.

fullføre transporten ikke foreligger i samsvar med § 28. Totaltap foreligger i det øyeblikk selskapet har tatt sin beslutning, eller når det etter krav fra sikrede blir fastslått at en fortsettelse av transporten ikke er hensiktsmessig.⁹¹

Etter punkt 4 foreligger totaltap dersom hele varepartiet er så sterkt beskadiget at minst 90 % av verdien ansees tapt. Skadeprosenten vurderes ut i fra forsikringsverdien, og man skal bare ta hensyn til skader som skyldes farer omfattet av forsikringsdekningen.

3.6.2 Manko

Etter VTV § 36 foreligger manko når en del av det forsikrede vareparti er gått tapt som angitt i § 35. Manko kan således defineres som totaltap for en del av varepartiet, i motsetning til § 35 som gjelder hele varepartiet. Selskapet erstatter en så stor del av forsikringssummen (evt forsikringsverdien dersom denne er lavere) for hele varepartiet som tilsvare verdien av de varer som har gått tapt.

3.6.3 Skade

I VTV § 37 reguleres selskapets erstatning for skader. I utgangspunktet kan selskapet kreve at den sikrede utbedrer skader mot å betale for omkostningene. Dersom selskapet ikke krever eller ikke har rett til å kreve utbedring, eller utbedringen ikke er fullstendig, erstatter selskapet en del av forsikringsverdien tilsvarende skadeprosenten. Skadeprosenten er forholdet mellom de skadede varers salgsverdi i henholdsvis uskadet og skadet stand på bestemmelsesstedet. Dersom skadeprosenten er 40, og forsikringsverdien 200, vil den sikrede motta 80 fra selskapet.

⁹¹ Kommentarene til Varevilkårene s. 52.

4 Dekning mot krigsfarer

4.1 Innledning

Varekrigsforsikringen dekker tap som skyldes «krig eller krigslignende forhold», eller sagt på en annen måte, forsikringen gir dekning mot krigsfarer. Dette følger av krigsvilkårene punkt 1, samt henvisningen til «særskilt avtale om dekning» i VTV § 18 (6). Formålet med dette kapittel er å foreta en nærmere presisering av krigsfarebegrepet. Ut i fra en tradisjonell terminologi består kapittelet hovedsakelig i å foreta en sontring mellom krigsfarer og sivilfarer.⁹²

En presisering av krigsfarebegrepet er av betydning i flere henseende. Dersom sikrede har tegnet alminnelig vareforsikring på A, B eller C – vilkår, er krigsfarene unntatt etter VTV § 18 (6). Avgrensningen mot krigsfarer blir dermed i mange tilfeller sentral for å kunne avgjøre hvorvidt et oppstått tap er omfattet av forsikringsdekningen eller ikke. Også når sikrede har tegnet både alminnelig vareforsikring og krigsforsikring vil sontringen være av betydning. For krigsdekningen gjelder særlige regler om blant annet opphør og suspensjon, med den følge at krigsdekningen har et vesentlig kortere tidsmessig dekningsfelt enn sivildekningen. Vurderingen av om tapet skyldes krigsfarer eller sivilfarer kan dermed bli utslagsgivende for om den skadegjørende hendelse fant sted innenfor eller utenfor forsikringstiden.

⁹² Med begrepet sivilfarer mener jeg alle farer som ikke kan anses som krigsfarer. Motivene til Vareplanen benyttet seg av tilsvarende begrepsbruk, jf. motivene s. 20.

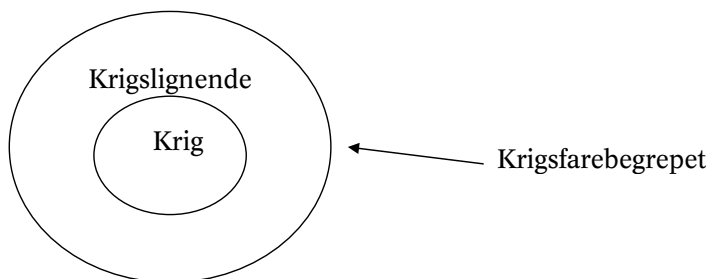
Det kan foreligge spesielle omstendigheter i den konkrete forsikringsavtale som tilsier at krigsfarebegrepet må gis et innhold som avviker fra standardvilkårenes generelle begrep.⁹³ Har partene under avtaleinngåelsen for eksempel presisert hvilke farer krigsdekningen skal gjelde for, vil denne forståelse måtte legges til grunn. Også etterfølgende handlinger, for eksempel passivitet eller konkludent adferd fra selskapet side, vil kunne gi et avvikende krigsfarebegrep. Det uttales i kommentarene at ved tegning av enkeltreiseforsikringer vil det ved tegningstidspunktet kunne tas hensyn til om situasjonen i de områder transporten berører er av en slik art at krigsunntaket må antas å ville komme til anvendelse. Selskapet vil dermed normalt være bundet av den oppfatning man bygget på.⁹⁴ I min videre presisering av krigsfarebegrepet vil jeg imidlertid kun benytte meg av generelle tolkningsmomenter for å finne krigsfarebegrepets «normale» innhold, konkrete omstendigheter ved den enkelte forsikringsavtale holdes utenfor fremstillingen.

4.1.1 Den videre fremstilling

For den videre behandling vil jeg ta utgangspunkt i krigsfarebegrepet slik dette fremkommer i krigsvilkårene punkt 1. Uttrykket «krig» befinner seg i kjernen av krigsfarebegrepet, mens «krigs-lignende forhold» utgjør randsonen. Dette kan vises med følgende illustrasjon.

⁹³ Med «generelle betydning» menes den betydning som må legges til grunn dersom det ikke foreligger konkrete omstendigheter i den enkelte forsikringsavtale.

⁹⁴ Kommentarene til Varevilkårene s. 33. Uttalelsene bygger på avtalerettens sedvanerettslige tolkningsmomenter, se Woxholth s. 438–455.



Den ytre ringen representerer krigsfarebegrepets ytterpunkter, og de vanskelige avgrensningsspørsmål vil derfor oppstå i tilknytning til presiseringen av «krigslignende forhold». Å foreta en sontring mellom krig og krigslignende forhold vil kun ha teoretisk interesse, siden man uansett befinner seg innenfor krigsfarebegrepet.

De vanskelige avgrensninger og presiseringer knytter seg til begrepet «krigslignende forhold», og det vil av den grunn ha lite for seg å gå inn i lengre drøftelser av begrepet «krig». Jeg har derfor funnet det hensiktsmessig først å kort gjøre rede for krigsbegrepet i kapittel 4.2, for deretter å gi en omfattende fremstilling av uttrykket «krigslignende forhold» i 4.3. Denne samlebetegnelsen favner over en rekke forskjellige krigsrelaterte farer, og for å gjøre fremstillingen oversiklig foretar jeg en selvstendig behandling av de mest sentrale typer krigsfarer som omfattes av begrepet. Problemstillinger vedrørende borgerkrig, streik/sabotasje, militærøvelser og miner/torpedoer behandles derfor som egne underpunkter i tilknytning til fremstillingen av «krigslignende forhold».

I kapittel 4.4 viser jeg til eksempler fra rettspraksis for å belyse den nærmere sontring mellom krigsfarer og sivlfarer. Rettsavgjørelsene gir også viktige momenter i forhold til spørsmålet om årsakssammenheng. Jeg vil deretter gjøre rede for dekningen mot inngrepsfarer etter krigsvilkårene punkt 1.2. Uttrykkene «fremmed», «statsmakt» og «inngrep» vil bli presisert, og det foretas avgrensninger mot inngrep som ikke er omfattet av krigs-

dekningen. Til slutt i kapittelet vil jeg behandle særlige spørsmål knyttet til atomfarer og samvirke mellom flere farer.

I min fremstilling vil jeg problematisere og foreta mange drøftelser med utgangspunkt i krigsvilkårene punkt 1. Dette er en kortfattet bestemmelse, og når jeg tolker ordlyden og drøfter problemstillinger vil jeg nødvendigvis måtte benytte meg av det samme kildegrunnlaget ved løsningen av ulike spørsmål. For å unngå mange gjentakelser har jeg funnet det lite hensiktsmessig å henvise til de kilder som ikke bidrar med momenter eller argumenter til løsning av den aktuelle problemstilling. Dersom jeg for eksempel starter en drøftelse med å presisere at Varevilkårenes ordlyd er taus, for deretter å gå rett til Sjøforsikringsplanen, innebærer dette at de mer nærliggende kilder som kommentarene og Vareplanen med motiver ikke bidrar med holdepunkter for løsningen av spørsmålet.⁹⁵

4.2 Krig

4.2.1 Utgangspunkt

Å finne partenes felles forståelse av begrepet «krig» kan være vanskelig, og Varevilkårenes krigsbegrep har ikke blitt behandlet i nyere rettspraksis.⁹⁶ Begrepet har nok et kjerneinnhold som de fleste kan enes om, men når man beveger seg ut i randsonen kan oppfatningene bli delte. Krigsbegrepet må presiseres ut i fra en alminnelig forståelse av ordlyden. Universitetsforlagets bokmålsordbok definerer krig som våpenkamp mellom to eller flere stater

⁹⁵ Ofte vil taushet i seg selv være et moment av betydning. I så fall vil dette påpekes i drøftelsen.

⁹⁶ Det finnes imidlertid eldre rettspraksis vedrørende vareforsikringens krigsbegrep, men da i tilknytning til krigsbegrepet i Sjøforsikringsplanen.

eller folkegrupper.⁹⁷ Greenwood uttaler at i den moderne folkerett defineres krig som enhver væpnet konflikt mellom stater, uavhengig av om partene anser seg for å være i krig eller ikke.⁹⁸ I kommentarene til Varevilkårene defineres krigsbegrepet som «organisert maktanvendelse med våpen, mellom stater eller mellom stater og grupper som pretenderer å ha eller ville oppnå statsmyndighet».⁹⁹ Definisjonen var likelydende i motivene til Vareplanen av 1967.¹⁰⁰

Ut i fra de ovenfor nevnte definisjoner kan man trekke den slutning at krigsbegrepet knyttes til to vurderingstemaer, nemlig de *involverte parter* og *kamphandlingenes art*.

Hva gjelder partene vil man kunne ta utgangspunkt i en tradisjonell oppfatning om at krig foregår mellom to eller flere nasjonalstater. Det følger imidlertid av definisjonene at også kamphandlinger utøvet av statslignende parter, for eksempel folkegrupper, kan utgjøre krig. Miller uttaler at for at kamphandlingene skal kunne karakteriseres som en krig, må stridighetene foregå mellom enheter som utgjør en stat enten de jure eller de facto. Tilsvarende uttales av Hudson og Allen, som presiserer krigsbegrepet i IWC med følgende definisjon: «employment of force between states or entities having, at least de facto, the characteristic of a state».¹⁰¹ For at en enhet de facto skal anses som en stat, er det i følge Miller ikke nødvendig at samtlige statskriterier er oppfylt. Som minimum må det imidlertid kreves at enheten til en viss grad oppfyller de karakteristiske trekk ved en

⁹⁷ Universitetsforlaget, Bokmålsordboka, 1993.

⁹⁸ Greenwood s. 792.

⁹⁹ Kommentarene til Varevilkårene s. 32.

¹⁰⁰ Motivene til Vareplanen s. 25.

¹⁰¹ Hudson og Allen s. 286.

suveren stat og har vilje og evne til å lede sine undersotter i fiendtlige handlinger.¹⁰²

I forhold til det andre vurderingstemaet, kamphandlingenes art, kan man av definisjonene antyde at partene må utøve en form for organiserte stridshandlinger som innebærer bruk av hva man tradisjonelt vil betegne som krigsvåpen. Vurderingen vil måtte bero på en konkret vurdering, og for å unngå stor grad av gjentakelse vil jeg behandle dette tema i tilknytning til presiseringen av begrepet «krigslignende forhold».

I kommentarene til Varevilkårene trekkes krigen mellom Iran og Irak i 1980 årene frem som et klart eksempel på en konflikt som omfattes av Varevilkårenes krigsbegrep. Kommentarene viser også til Gulf-krigen mellom FN og Irak i 1991.¹⁰³ Det lar seg imidlertid ikke gjøre å presentere en klar, konsis og uttømmende definisjon av krigsbegrepet. Det må foretas en konkret skjønnsmessig vurdering, hvor en rekke momenter vil være av betydning. I vurderingen må det imidlertid som utgangspunkt legges en kommersiell betydning av krigsbegrepet til grunn, i motsetning til en folkerettslig og mer formell betydning.¹⁰⁴ Med dette menes at man må ta utgangspunkt i hvorledes en alminnelig forretningsmann rimeligvis vil oppfatte den konkrete konfliktsituasjon. Som uttalt av Miller skal krigsbegrepet gis en «normal and popular meaning».¹⁰⁵ Denne tolkningsregel følger av den sentrale «Kawasaki»-avgjørelsen¹⁰⁶ fra 1937, og bygger

¹⁰² Jf. Miller s. 50. Statskriteriene behandles nedenfor i 4.5.4.

¹⁰³ Kommentarene til Varevilkårene s. 32.

¹⁰⁴ Både i motivene til Sjøforsikringsplanen av 1964 s. 17 og motivene til Vareplanen s. 25 drøftes krigsbegrepet med utgangspunkt i en kommersiell forståelse.

¹⁰⁵ Miller s. 50.

¹⁰⁶ *Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisya v. Bantham Steamship Company Ltd*, (1939) 63 L1.L. Rep. 155.

på det resonnement at når en forsikringsavtale inngås mellom forretningsfolk, er det nærliggende å anta at partene legger en kommersiell og forretningsmessig forståelse av begrepet til grunn.

Kawasaki-avgjørelsen gjaldt gyldigheten av en oppsigelse av et certeparti. Som følge av konflikten mellom Japan og Kina i 1937 hadde en bortfrakter kansellert under henvisning til en krigsklausul i certepartiet. Befrakter bestred at det forlå «krig» og dermed en kanselleringsrett. Det eksisterte ingen krigserklæring mellom de stridende parter, de diplomatiske forbindelser mellom landene var ikke brutt og både den britiske og amerikanske regjerings offisielle syn var at det ikke forlå en krig. I Kina hadde imidlertid over 100.000 japanske tropper med stridsvogner og bombefly angrepet ca 300.000 kinesiske styrker. Spørsmålet var om man skulle ta utgangspunkt i en folkerettslig eller kommersiell fortolkning av krigsbegrepet.

Court of Appeal mente man ikke var bundet til utenriksdepartementets offisielle syn. Det var heller ikke en nødvendig betingelse at det forelå en krigserklæring mellom partene. Retten uttalte at man ikke kunne ta utgangspunkt i en teknisk fortolkning basert på folkeretten, krigsbegrepet måtte tolkes i lys av at det fremkom i et kommersielt dokument. I følge retten måtte krigsbegrepet, i samsvar av avtalens formål og sammenheng, tolkes «in what may be called a commonsense way».

Kawasaki-avgjørelsen gjaldt riktignok tolkningen av en certepartiklausul, men avgjørelsen har hatt stor betydning for forståelsen av krigsbegrepet innen anglo-amerikansk sjøforsikring.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Jf. Miller s. 40 og Goodacre, *Marine Insurance Claims*, s. 238. Krigsklausulene i certepartiene er basert på terminologien i den marine krigsforsikring, og rettsavgjørelser får betydning innenfor begge rettsområder. Se bla Cooke m. fl. s. 652.

4.3 Krigslignende forhold

4.3.1 Presisering av begrepet – en konkret helhetsvurdering

Ut i fra en rent språklig forståelse omfattes forhold som ligner på de typiske krigshendelser av «krigslignende forhold», og det blir derfor naturlig å snakke om en utvidelse av det rene krigsbegrep. Dersom kamphandlinger ikke er av en slik art at den kan karakteriseres som «krig», kan det likevel tenkes at konflikten er av krigslignende art. «Krigslignende forhold» utgjør med andre ord krigsfarebegrepets randsone og fungerer som en samlebetegnelse på alle krigsfarer som ikke anses som «krig».

I motivene fra 1967 har man som eksempel på krigslignende forhold vist til kamphandlinger hvor det hele fortsatt er løselig organisert. Også den situasjon at myndighetene frykter det vil bryte ut krig, og derfor treffer foranstaltninger, vil i følge motivene omfattes av uttrykket.¹⁰⁸ I forlengelsen av disse uttalelser bør man således kunne anta at bruk av krigsmidler i forbindelse med nøytralitetsvakt kan anses som en krigsfare.¹⁰⁹ I kommentarene til Varevilkårene anføres at når en konflikt gradvis bygger seg opp til ordinær krig, og partene gjør forberedelser under henvisning til denne krigsfare, vil man kunne karakterisere situasjonen som krigslignende.¹¹⁰ Som eksempler vises det til innføring av portforbud, stenging av grenser og økning i den militære beredskap. I motivene til Sjøforsikringsplanen uttales at formuleringen

¹⁰⁸ Motivene til Vareplanen s. 25.

¹⁰⁹ Bruk av våpen eller andre krigsmidler i forbindelse med nøytralitetsvern anses som krigsfare i Sjøforsikringsplanen, jf. § 2-9 første ledd bokstav a. Dette taler for at tilsvarende må gjelde også for varekrigsforsikringen.

¹¹⁰ Kommentarene til Varevilkårene s. 33.

krigslignende forhold er brukt for å antyde at det avgjørende ikke er om krig er brutt ut eller truer med å bryte ut, det avgjørende vil isteden være hvor krigspreget de foranstaltninger som en stat har satt i verk er.¹¹¹

På bakgrunn av vilkårenes ordlyd og uttalelser i kommentarene og motivene kan man trekke følgende slutninger. Uttrykket krigslignende forhold er vagt og skjønnsmessig, og det blir derfor lite hensiktsmessig å operere med en klar og presis definisjon. Det lar seg heller ikke gjøre å gi noen uttømmende oppregning av de begivenheter og situasjoner som omfattes av uttrykket. For enkelthets skyld kan man tenke seg en skala, hvor terskelen for når en situasjon kan karakteriseres som «krigslignende forhold» befinner seg et sted mellom fullkommen fred og full krig. Hva som ligger i begrepet må avgjøres etter en konkret helhetsvurdering. På bakgrunn av uttalelser i rettspraksis og forarbeider til standardvilkårene vil jeg forsøke å oppstille og gjøre rede for de mest sentrale momenter ved denne vurdering. Momentene danner imidlertid kun et utgangspunkt, i fremstillingen nedenfor i 4.3.2 til 4.3.5 vil jeg gå nærmere inn på de ulike vurderingstemaer.

Dersom skaden *direkte skyldes våpenbruk*, vil dette være et sentralt moment som i seg selv taler for at det foreligger krigslignende forhold. Det uttales i kommentarene at «det som regel stilles mindre krav til krigssituasjonen dersom skaden er oppstått som følge av våpenbruk, enn om det for eksempel er tale om en skade som følge av voldsbruk av mer kriminell karakter.»¹¹² I forlengelsen av disse uttalelser må man anta at dersom skadene er

¹¹¹ Motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-9 første ledd bokstav a.

¹¹² Kommentarene til Varevilkårene s. 33.

påført av tunge og typisk militære våpen vil dette tillegges mer vekt enn når skadene skyldes lette håndvåpen.

De stridende parter er også et forhold av betydning. Som det fremgår nedenfor i 4.3.2 vil konflikten lettere anses som krigslignende forhold dersom striden står mellom nasjonalstater enn dersom kun løselig organiserte grupper er involvert. I vurderingen av hva som anses som nasjonalstater vil de folkerettslige kriteriene til statsdannelse kunne få betydning.¹¹³ Jo nærmere de stridende parter er i å oppfylle et eller flere av disse kriteriene, jo mer krigslignende vil konflikten være. For at forholdene i det hele tatt skal kunne karakteriseres som krigslignende, må de stridende parter imidlertid oppfylle visse minimumskrav. Rent anarkistiske tendenser vil ikke anses som krigslignende. Av «Spinneys»-saken¹¹⁴ følger at man som minimum må kunne kreve at det hos hver part foreligger et minste felles multiplum som binder gruppen sammen i en allianse. I «Pesquerias»-saken¹¹⁵ ble det blant annet lagt vekt på at de stridende parter bar armbind og andre gjenkjennelsesmerker, samt at verving til styrkene fant sted gjennom politiske partier.

Partenes mål med kamphandlingene må også tas i betraktning. En konflikt vil lettere kunne karakteriseres som krigslignende dersom partenes mål med kamphandlingene utgjør typiske krigsformål, som for eksempel kontroll over territorier eller ressurser. Av «Spinneys»-saken følger at kamphandlinger lettere kan anses som krigslignende dersom de har utspring i politiske

¹¹³ Kriteriene behandles nedenfor i 4.5.4.

¹¹⁴ *Spinney's v. Royal insurance Co. Ltd.* (1980) 1 Lloyd's Rep 406. Saken behandles mer utførlig nedenfor i 4.3.2.

¹¹⁵ *Pesquerias y Secaderos de Bacalao de España S. A. v. Beer*, (1948-49) 82 Ll. L. Rep. 50. Saken behandles mer utførlig nedenfor i 0.

konflikter enn om formålene er av ikke-politisk art. Selv om man i denne avgjørelsen åpnet for at stridigheter med årsak i for eksempel etniske eller religiøse forhold kunne anses som krigslignende, ble først og fremst tradisjonelle krigsformål ansett som mest tungtveiende.

Størrelsen på de involverte stridsstyrker er et annet moment av betydning. Kamphandlinger som involverer store militære avdelinger må vurderes annerledes enn mindre trefninger mellom for eksempel grensetropper eller spesialstyrker. I «Kawasaki»-avgjørelsen var nettopp størrelsen på de stridende styrker et viktig moment i vurderingen.

Konfliktens størrelse og intensitet må også tas i betraktning. I «Spinneys»-saken ble det lagt vekt på momenter som konfliktens varighet og kontinuitet. Dessuten vurderte man hvilken innvirkning konflikten hadde på sivilbefolkningen, offentlig orden og administrasjon.

En *mobiliseringssituasjon* skaper særlige problemer fordi det oppståtte tap ofte ikke vil skyldes våpen eller kamphandlinger. Likevel fremgår det av uttalelser i både kommentarene og motivene til Vareplanen at mobiliseringstilfellet kan utgjøre krigslignende forhold.¹¹⁶ Selv om det åpnes for at slike situasjoner kan omfattes, følger det av krigsvilkårenes krav om «krigslignende forhold» at det skal noe til. Enhver form for forberedelser til en mulig fremtidig krigssituasjon kan ikke karakteriseres som krigsfare. Situasjonen i landet må være spent, og risikoen for krigsutbrudd overhengende. Uttalelser fra myndighetenes representanter må tillegges vekt. Videre vil man blant annet kunne se på om den tapsbringende hendelse bidro til å eskalere konfliktsituasjonen ytterligere. Man må også foreta en nærmere vurdering av de handlinger staten har satt i

¹¹⁶ Kommentarene til Varevilkårene s. 33 og motivene til Vareplanen s. 25.

verk. Som det uttales i motivene til Vareplanen kan det foreligge krigslignende forhold dersom staten treffer foranstaltninger «av en slik art og rekkevidde at de bare kan forsvares under henvisning til krigsfaren.»¹¹⁷ Faren for krig må med andre ord være den eneste årsak til at foranstaltningene gjennomføres. Handlinger som ville vært foretatt uavhengig av faren for krig, for eksempel alminnelige politiaksjoner, er således ikke tilstrekkelige for at det skal kunne foreligge krigslignende forhold.

Flere krigslignende hendelser har større preg av å være krigslignende enn en enkeltstående episode. Enkeltstående hendelser reiser to spørsmål. For det første må man avgjøre om enkeltstående hendelser i det hele tatt kan utgjøre krigslignende forhold. Hvis så er tilfellet må man deretter presisere og klargjøre hvor meget som skal til før en enkeltstående hendelse kan karakteriseres som krigslignende forhold.

Ut fra en naturlig ordlydsfortolkning skal det meget til før en enkeltstående episode eller aksjon kan anses for å utgjøre «forhold», en mer naturlig karakteristikk ville være krigslignende «handling». Meget taler likevel for at visse typer enkeltstående handlinger må kunne anses som krigslignende forhold. Som eksempel kan det vises til Israels bombing av en Irakisk atomreaktor utenfor Bagdad i 1981. En enkeltstående militær aksjon av en slik art har meget til felles med krig og krigslignende forhold, og vil etter en alminnelig forståelse vanskelig kunne karakteriseres som sivildfare. Dette taler i seg selv for at visse enkeltstående handlinger likevel er omfattet av krigsfarebegrepet, til tross for at løsningen basert på en ordlydsfortolkning av VTV § 18 (6) og krigsvilkårene punkt 1.1 isolert sett skulle tilsi noe annet. Det følger imidlertid også av kommentarene til Varevilkårene at man

¹¹⁷ Motivene til Vareplanen s. 25.

kan foreta en utvidet fortolkning av VTV § 18 (6). Der uttales at enkeltstående militære aksjoner fra en stat rettet mot en annen stat i tilknytning til kamphandlinger hvor alt enda er løselig organisert vil kunne omfattes av unntaket for «krigslignende forhold».¹¹⁸ Brækhus og Rein argumenterer for å tolke ordlyden i Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav a utvidende slik at en enkelt krigslignende handling eller operasjon omfattes av begrepet krigsfare.¹¹⁹ Fortolkningen begrunnes med at man i Sjøforsikringsplanen regner militærøvelser i fredstid og nøytralitetsvern som krigsfare. Den utvidede tolkning blir således nødvendig for å oppnå en viss grad av konsistens i planens § 2-9. Selv om militærøvelser i fredstid ikke regnes som krigsfare i forhold til vareforsikring (jf nedenfor i 4.3.4), vil nøytralitetsvakt kunne omfattes, og tilsvarende begrunnelser for den utvidede forståelse av begrepet «forhold» gjør seg gjeldende.

Selv om begrepet «krigslignende forhold» kan tolkes utvidende til også å omfatte en enkeltstående militær aksjon, vil en slik utvidende fortolkning måtte bero på en konkret vurdering hvor de momenter som inngår i vurderingen av om det foreligger «krigslignende forhold» får betydning. Blant annet må man se nærmere på den politiske og militære situasjon i og mellom de involverte stater. Foreligger det full mobilisering og høy krigsberedskap skal det mindre til å karakterisere aksjonen som del av krigslignende forhold, enn dersom statene befinner seg i en typisk fredssituasjon. Dersom aksjonen fører til en eskalering av den politiske situasjon, eller utløser gjengjeldelsesaksjoner, vil dette være momenter som taler for at aksjonen må anses som krigslignende forhold.

¹¹⁸ Kommentarene til Varevilkårene s. 33.

¹¹⁹ Brækhus og Rein s. 59.

4.3.2 Borgerkrig

Til forskjell fra en tradisjonell krig som foregår mellom stater, står man her overfor en intern krig mellom ulike grupperinger innad i staten. Ut i fra en alminnelig språklig forståelse vil borgerkrig kunne karakteriseres som «krig». Det kan av krigsvilkårenes ordlyd ikke utledes et krav om at de stridende parter må være stater, så dersom konflikten har karakter av å være en krig eller krigslignende vil dette måtte være tilstrekkelig. Både i rettspraksis, teori og bransjepraksis har borgerkrig lenge vært omfattet av krigsbegrepet. Som eksempel kan det vises til at Statens varekrigsforsikring dekket tap som følge av revolusjonen i Argentina i 1955.¹²⁰ I «Pesquerias-saken», som gjaldt konfiskasjon av skip foretatt under den Spanske borgerkrig, gav House of Lords klart uttrykk for at borgerkrig måtte anses som krigslignende forhold. Denne oppfatning har senere blitt lagt til grunn i internasjonal rettspraksis, og i kommentarene til Varevilkårene uttales følgende:

«Borgerkrig vil måtte sidestilles med krig i tilfeller hvor det foreligger væpnet konflikt mellom fraksjoner innen en og samme nasjon, enten som ledd i en løsrivelsesprosess, eller med sikte på å overta statsadministrasjonen. Eksempler på borgerkrig vil være situasjonen i det tidligere Jugoslavia, og konfliktene i Angola, Eritrea og Sudan. Alle tiltak som de krigførende parter treffer, og som kan medføre skader på eller tap av de forsikrede varene, vil være omfattet av unntaket.»¹²¹

Ved å konstatere at borgerkrig er en krigsfare kommer man imidlertid ikke så langt. Begrepet er vagt og upresist, og man blir nødt til å foreta en avgrensning nedad mot opptøyer og andre hendelser av mer eller mindre borgerkrigslignende karakter som

¹²⁰ Stang s. 24.

¹²¹ Kommentarene til Varevilkårene s. 33

ikke kan anses som krigsfarer. Problemstillingen blir således å avgjøre når konflikter av mer eller mindre borgerkrigsliknende karakter er å anse som krigsfarer, og når man kun har å gjøre med sivilfarer.

Vurderingen er i realiteten et utslag av den generelle og overordnede problemstillingen om hvorvidt det foreligger krigsliknende forhold. Det må derfor foretas en konkret helhetsvurdering av den spesifikke konfliktsituasjon, hvor en rekke ulike momenter kan være av betydning.

Vurdering av borgerkrigsliknende forhold har vært behandlet et fåtall ganger i nyere norsk forsikringspraksispraksis. Blant annet opprøret i Santo Domingo i 1965 og konflikten i Nigeria i 1967 ble av Statens varekrigsforsikring ansett for å utgjøre krigsfarer.¹²² Rettspraksis og uttalelser i juridisk teori vedrørende fortolkningen av de engelske bestemmelser kan også gi viktige bidrag. De engelske krigsvilkår inneholder en angivelse av ulike borgerkrigsliknende forhold som omfattes av krigsfarebegrepet, og det må kunne legges til grunn at de samme hendelser omfattes av den norske samlebetegnelsen «krigsliknende forhold». Etter IWC punkt 1.1 anses «[...] revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, [...]» som krigsfarer. I følge Goodacre ligger forskjellen på «rebellion» og «revolution» i resultatet, et opprør kalles «revolution» dersom det er vellykket, men «rebellion» dersom det mislykkes.¹²³

I saken *National Oil Company of Zimbabwe and Others v. Sturge*¹²⁴ uttalte retten at ««Rebellion» and «insurrection» have somewhat similar meanings to each other. To my mind, each means an organised and violent internal

¹²² Selmer s. 25 og Stang s. 24 - 25.

¹²³ Goodacre s. 175.

¹²⁴ [1991] 2 Lloyd's Rep. 281. Se neste petitavsnitt for mer omfattende omtale.

uprising in a country with, as a main purpose, the object of trying to overthrow or supplant the Government of that country, although «insurrection» denotes a lesser degree of organization and size than «rebellion».

Ved vurderingen av borgerkrig og opptøyer er den engelske «Spinneys»-saken fra 1980 sentral. Saken gjaldt spørsmålet om en assurandør måtte erstatte et lager og varehus` økonomiske tap etter plyndring som følge av opptøyer og kamphandlinger i Beirut i januar 1976. Commercial Court måtte blant annet ta stilling til hvorvidt situasjonen i Libanon i det aktuelle tidsrom var omfattet av begrepet borgerkrig. Da plyndringen fant sted foregikk kamphandlinger mellom muslimske, palestinske og kristne grupperinger, og konflikten eskalerte gradvis. Domstolen, ved dommer Mustill, tok utgangspunkt i at uttrykket «civil war» måtte gis et ordinært, forretningsmessig innhold som ikke nødvendigvis tilsvarer den folkerettslige betydning. Borgerkrig var intern krig som foregikk mellom borgere istedenfor mellom stater, men utgjorde likefullt en krig. Visse fellestrekk med det ordinære krigsbegrepet måtte imidlertid foreligge. Dommer Mustill oppstilte tre vurderingstemaer som danner utgangspunkt for min drøftelse.

For det første må man foreta en nærmere vurdering av de *stridende parter*. Utføres kamphandlingene av organiserte grupper med en form for administrasjon og ledelse, eller eksisterer det kun løselig organiserte enheter uten felles mål og mening. Rent anarkistiske tilstander vil vanskelig kunne karakteriseres som «krigslignende forhold», men faller heller inn under kategorien «protestaksjoner, opptøyer og streik» etter VTV § 18 (3). Selmer uttaler blant annet at det må legges betydelig vekt på «the firmness of the organization. Spontaneous tumults, as for instance race riots,

are not «war-like conditions», [...]».¹²⁵ Den amerikanske borgerkrig er et godt eksempel på en konflikt mellom to klart definerbare parter. Sørstatene var organisert og administrert som en hvilken som helst annen nasjonalstat, og borgerkrigen fikk dermed karakter av å være en krig mellom to nasjonalstater.¹²⁶ I «Spinneys»-saken la dommer Mustill vekt på at det må eksistere et minste felles multiplum innad i gruppen som binder medlemmene sammen i en form for allianse. Dersom grupperingene blir for mange og fragmentert, vil kamphandlingene mer få preg av å være sporadisk håndgemeng.¹²⁷

For det andre må de stridende parter ha bestemte *mål* som de gjennom kamphandlingene søker å oppnå. I flere engelske rettsavgjørelser har nettopp kravet til partenes formål vært et sentralt stridstema. Ut i fra en folkerettslig vurdering har man tradisjonelt stilt krav om at et vesentlig formål med stridighetene må være å oppnå politisk kontroll over hele eller deler av statens territorium. Ved anvendelsen av Vareplanen av 1967 ble dette ansett som et grunnkriterium. Selmer uttalte blant annet at «It must be an essential requirement that the actions take place under a leadership with clearly defined political aims, and one that aims at gaining territorial authority.»¹²⁸ Uttalelser i Varevilkårenes kommentarer viderefører dette syn, ved at det oppstilles krav om at

¹²⁵ Selmer s. 25.

¹²⁶ Sørstatenes øverste myndigheter hadde *de facto* status som en regjering. Sørstatene vedtok og håndhevet egne lover, de innførte en egen myntenhet og hadde evnen til å lede sitt folk i krig. Se Miller s. 54.

¹²⁷ I «Spinneys»-saken kom retten frem til at de stridende parter var fragmentert og løselig organisert. Selv om det var mulig å identifisere to eller muligens tre fraksjoner, var det lite tegn til felles lederskap og mål innad i gruppene.

¹²⁸ Selmer s. 25.

det må finne sted en løsrivelsesprosess eller en overtakelse av statsadministrasjonen.¹²⁹ I «Spinneys»-saken gikk man imidlertid lenger. I følge Mustill fulgte det av alminnelig språkbruk at også andre formål kunne være aktuelle. Det kan for eksempel være tilstrekkelig at en part ønsker å forandre eller påvirke måten den politiske makt blir utøvd på, uten at man vil styrte den eksisterende regjering. Det ble videre uttalt at også andre formål av ikke-politisk art kan være fremtredende. Stridigheter med årsak i etniske og religiøse forhold vil dermed kunne karakteriseres som krigslignende forhold.¹³⁰

De norske krigsvilkårene bør etter min mening tolkes på tilsvarende måte. Dersom konflikten for øvrig oppfyller kriteriene for borgerkrigslignende tilstander, og det foreligger et fast og klart mål med stridighetene, bør ikke et mål om territorialt herredømme være av avgjørende betydning. I den senere tid har det vist seg at stridsspørsmål som grunner i for eksempel religiøse eller økonomiske årsaker kan utgjøre minst like viktige kampsaker for folkegrupper og bevegelser.

I saken *National Oil Company of Zimbabwe and Others v. Sturge* måtte Commercial Court ta stilling til om det forelå borgerkrig eller opprør i Mozambique i tidsrommet 1982-1983. Opprørsgruppen Renamo hadde

¹²⁹ Kommentarene til Varevilkårene s. 32. Kommentarene vurderer borgerkrig i forhold til krigsbegrepet, uttalelsene er derfor ikke til hinder for at borgerkriger med andre formål vil kunne karakteriseres som «krigslignende forhold».

¹³⁰ Dommer Mustill kom frem til at kravet om et formål ikke var oppfylt i Libanon-konflikten. Grupperingene kjempet ikke for å oppnå politisk makt eller kontroll over territorier, den sittende presidenten var ikke forsøkt fjernet med makt (dette skjedde først senere på året 1976). Stridighetene hadde heller ikke klare religiøse motiv, for det fantes allianser på tvers av religionene.

angrepet oljerør og oljeinstallasjoner i landet, og dermed påført oljeselskapene store økonomiske tap. Oljen var forsikret gjennom Lloyd's, og i politen var Institute Strikes Clauses (1982) med unntak for krigsfarer inkorporert. Retten måtte ta stilling til om tapet skyldtes «insurrection», og dermed krigsfare. Sikrede anførte blant annet at Renamo manglet et overordnet politisk manifest og en strategi for organiseringen av landet ved en eventuell revolusjon, og konflikten kunne derfor ikke anses som borgerkrig eller «insurrection». Domstolen uttalte imidlertid at så lenge opprørerne handlet med det klare mål for øye å styrte den sittende regjering, måtte dette være tilstrekkelig.

Et tredje sentralt vurderingstema vil være konflikten *størrelse og intensitet*, samt dens innvirkning på dagliglivet. En rekke ulike forhold kan her tenkes å få betydning, og det lar seg vanskelig gjøre å presentere en uttømmende liste. Omstendigheter som antall stridsmenn, antall skadede og drepte og hvilke stridsmidler som blir tatt i bruk må trekkes inn i vurderingen. Kamphandlingene får straks en mer krigslignende karakter når det benyttes tyngre våpen som stridsvogner og artilleri. Den relative størrelse kontrollert av de stridende parter, samt konflikten varighet og kontinuitet, vil også være relevante momenter i vurderingen. Kamphandlingenes innvirkning på sivilbefolkningen er et annet forhold av betydning, i hvilken grad er sivilbefolkningen trukket inn i konflikten? Dersom kampene foregår mellom mindre militante grupper, uten tilslutning eller støtte i sivilbefolkningen, taler dette for at det ikke foreligger borgerkrig eller tilsvarende tilstander. Man må også vurdere hvorvidt offentlig orden og administrasjon er alvorlig hemmet som følge av den pågående konflikt. Har kamphandlinger ført til at sivilbefolkningen har flyttet på seg? I «Spinneys»-saken anførte vareeierne at man måtte oppstille noen minimumskrav, for eksempel at hver stridende part kontrollerer et territorium av en viss størrelsesorden, for at det skulle eksistere borgerkrig. Domstolen var imidlertid ikke enig i dette, og uttalte at borgerkriger kan ha veldig ulik karakter. Eksistensen av visse karakteristika vil kunne kompensere for fraværet av andre. Dersom en liten gruppe

stridende kontrollerer et stort territorium, vil det ikke nødvendigvis foreligge borgerkrig.¹³¹

Etter å ha kommet frem til at kun det tredje kriterium var oppfylt, konkluderte Mustill med at det ikke eksisterte borgerkrig på det tidspunkt plyndringen fant sted. Siden tapet ikke skyldtes en krigsfare, måtte forsikringselskapet betale erstatning i samsvar med forsikringsavtalen. Avgjørelsen har senere fått stor autoritet, og er ansett for å gi et godt vurderingsgrunnlag når man står overfor moderne former for borgerkrig.¹³²

4.3.3 Avgrensningen mot streik og sabotasje

Innledning

Som tidligere nevnt er tap som skyldes «protestaksjoner, opptøyer, streik, lockout, sabotasje, terrorhandlinger og lignende» unntatt transportforsikringen etter VTV § 18 (3), med mindre det foreligger særlig avtale om dekning.¹³³ Jeg velger å omtale de nevnte farer under samlebetegnelsen «streik og sabotasje».¹³⁴ Dekningsfeltene for streik og sabotasjeforsikringen og krigsforsikringen er gjensidig

¹³¹ Etter å ha foretatt en konkret vurdering kom dommer Mustill frem til at konfliktens størrelse og intensitet var av en slik art at det tredje kriterium var oppfylt. På den ene side var kamphandlingene sporadiske og usammenhengende, og sluttet like brått som de hadde begynt. Det var heller ingen klar frontlinje eller grenser mellom de stridende parter. Det foregikk imidlertid kamphandlinger av en viss seriøsitet, og sivilbefolkningens dagligliv ble i stor grad påvirket.

¹³² Miller s. 60.

¹³³ Forsikringsdekning mot streik og sabotasje tegnes på vilkår som følger av VTV særvilkår nummer seks.

¹³⁴ I de britiske vilkår omfattes denne kategorien av farer under klausulen «institute strikes clauses (cargo)».

ekskluderende,¹³⁵ med dette menes at en konkret fare omfattes enten av den ene eller av den andre dekingen. Det vil imidlertid oppstå vanskelige avgrensningsspørsmål ved at visse type farer befinner seg i en gråsoner og kan ikke ubetinget plasseres i den ene eller andre kategori.¹³⁶

I de engelske ICC klausul 3.10 er tap som skyldes krig eller krigslignende forhold eksplisitt unntatt streik og sabotasje-dekingen.¹³⁷ Den norske streik og sabotasjeklausulen er gjenstand for en tilsvarende begrensning ved at krigsfarene er unntatt tilleggsdekingen gjennom det generelle unntak i VTV § 18 (6). Farene «opptøyer», «sabotasje» og «terrorisme», som etter sin ordlyd omfattes av streik og sabotasjeklausulen, må etter en nærmere avgrensning splittes opp i en alminnelig¹³⁸ og en krigsrelatert fare. For eksempel vil sabotasjefaren måtte deles opp i en alminnelig sabotasje og en krigssabotasje. Jeg vil i det følgende gjøre rede for avgrensningen mellom de alminnelige og de krigsrelaterte streik og sabotasjefarer.

¹³⁵ Dette følger av at Varevilkårene opererer med to separate tilleggsforsikringer som er ment å gi forsikringsdekning mot ulike farer. En fare vil enten være en krigsfare eller en streik og sabotasjefare.

¹³⁶ Et behov for avgrensning eksisterer for det første dersom sikrede kun har tegnet en av de nevnte tilleggsforsikringer. En avgrensning vil imidlertid også ha betydning selv når begge tilleggsforsikringer er tegnet, blant annet fordi det gjelder særlige begrensninger i krigsdekingens tidsmessige dekningsfelt. Dessuten kan tilleggsdekingene operere med ulike egenandeler.

¹³⁷ Se også Miller s. 405.

¹³⁸ Jeg benytter ordet «alminnelig» som benevnelse på de farer som omfattes av forsikringsdekingen mot streik og sabotasje. De «alminnelige» streik og sabotasjefarene er negativt avgrenset, mens de krigsrelaterte streik og sabotasjefarene er positivt angitt..

Opptøyer

Som det fremgikk av min behandling av borgerkrigsbegrepet, kan opptøyer av alvorlig art etter dommer Mustills kriterier i «Spinneys»-saken karakteriseres som borgerkrigsliknende og dermed utgjøre en krigsfare. Avgrensningen mellom opptøyer og borgerkrig kan synes vanskelig, og man befinner seg her i ett av krigsfarebegrepets ytterpunkter. I relasjon til avgrensningen mellom borgerkrig (krigsfare) og opptøyer (streik og sabotasjefare) uttaler Goodacre at streik og sabotasjeklausulen omfatter handlinger som kan karakteriseres som en folkelig protest mot visse forhold, og mangler elementene av organisert motstand som kjennetegner borgerkrigsliknende forhold.¹³⁹ «Pesquerias»-saken gjaldt et forsikringsoppgjør i kjølevannet av den spanske borgerkrig, og berører nettopp denne sontringen mellom opptøyer og borgerkrig. Eierne av seks fiskebåter hadde tegnet kaskoforsikring mot streik og opptøyer med uttrykkelig unntak for krigshandlinger. Fiskebåtene ble konfiskert av regjeringsvennlig milits og benyttet i kamphandlinger mot general Francos styrker. Militsen, som var kjent for å bedrive plyndring og voldsutøvelse under dekke av å opptre på regjeringens vegne, var udisiplinert og i liten grad underlagt regjeringens kontroll. Selve konfiskeringen foregikk ved at en stor og hissig mobb bordet skipene uten nærmere forklaring. Det forelå ingen rekvisisjonsordre eller lignende fra offentlig myndighet. Det sentrale spørsmål for House of Lords var om tapet skyldtes borgerkrig eller opptøyer.

Retten mente at det eksisterte en borgerkrig, og konfiskeringen utgjorde en krigsfare. Tapet var dermed ikke omfattet av forsikringsdekningen mot streik og sabotasje. Lord Morton uttalte blant annet at «it is, of course, not unusual to find civil war

¹³⁹ Goodacre s. 210.

preceded by rioting and civil commotion, and it may well be very difficult to decide when the stage of civil war has been reached.» Han konstaterte imidlertid «that there was civil war in the relevant area before Aug. 6, 1936, and that this civil war was the proximate cause of the ships being seized and taken to Bilbao.»

Krigssabotasje

Faren «sabotasje» kan etter en nærmere inndeling være enten alminnelig eller krigsmotivert. I motivene til Sjøforsikringsplanen drøftes avgrensning mellom de to former for sabotasje, og det konstateres at såkalt krigssabotasje er en krigsfare som vil gå inn under begrepet krig eller krigslignende forhold etter Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav a.¹⁴⁰

I Sjøforsikringsplanen omfattes imidlertid streik, opptøyer, sabotasje og terrorisme av krigsforsikringen, jf. Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav c. Av historiske årsaker foretas det likevel en sontring mellom krigsmotivert og vanlig (alminnelig) sabotasje og terrorisme i motivene og juridisk litteratur, hvor det problematiseres om forholdet omfattes av bokstav a eller c.

Med krigssabotasje menes sabotasjehandling som foretas som ledd i en krig eller krigslignende forhold, og ikke ut i fra politiske eller religiøse motiver. Det må foretas en konkret vurdering, hvor både handlingens og de krigslignende forholds art og karakter vil være av betydning. Av «Tennyson»-saken¹⁴¹ fra 1918, som gjaldt grensdragningen mellom vanlig sabotasje og krigssabotasje, kan man utlede flere momenter.

¹⁴⁰ Motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-9.

¹⁴¹ Atlantic Mutual Insurance Company v. King, [1919] 1 K.B. 307.

Skipet Tennyson la i 1916 ut fra Bahia i Brasil til New York samtidig som første verdenskrig raste for fullt. Etter fem dagers seilas inntraff en eksplosjon i lasterommet som drepte tre sjømenn og ødela deler av lasten. Eksplosjonen skyldtes en innretning plassert i lasterommet av en tysk statsborger med navn Niewerth mens skipet lå i havn i Bahia. Forsikringsavtalen inneholdt en såkalt f.c. and s. klausul, som (noe forenklet) unntar tap som skyldes krig eller krigslignende forhold fra forsikringsdekningen. Retten måtte ta stilling til om den tyske statsborger måtte anses som en agent på vegne av den tyske stat som ledd i krigføringen, i så fall ville forsikringsselskapet være uten ansvar. Domstolen påpekte at Niewerth senere ble dømt under brasiliansk lov, uten at handlingen ble ansett som et tysk brudd på nøytralitetsreglene. Retten valgte imidlertid ikke å vektlegge disse forhold, i stedet ble det pekt på tre omstendigheter. For det første var tyskerens bolig i Brasil tilholdssted for tyske sjømenn i Bahia, og dette ble ansett å ha betydning i relasjon til spørsmålet om Niewerths kontakt med tyske myndigheter. Tyske øverstkommanderende hadde i 1914 sendt ut ordre til sine marineattachéer om å sabotere fiendtlig skipsfart. Det var uvisst om Niewerth var kjent med ordren, men hans kontakt med tyske sjøfolk talte for dette. For det andre hadde Niewerth personlig intet å oppnå ved handlingen, det var ingen sannsynlighet for økonomisk gevinst. For det tredje ble det lagt vekt på at Tyskland gjennom krigsårene bevisst hadde benyttet seg av sivile agenter som spioner og sabotører i utlandet. Retten uttalte at:

«I am disposed to think that a man is acting in such a case as this as the agent of his Government when knowing that the settled and concerted policy of that Government is to avail itself of the efforts of all its subjects, whether naval, military, or civilian, to destroy enemy life and property as occasion offers, he uses such opportunity as presents itself in furtherance of that policy.»

Retten konkluderte med at sabotasjehandlingen skyldtes krig eller krigslignende forhold, og fritok dermed forsikringsselskapet for ansvar.

Av rettsavgjørelsen følger at momenter som sabotasjehandlingens art, sabotørens tilknytning til den krigende statsmakt, eventuelle personlige motiver for handlingen og statens bruk av sabotasje som middel i krigføringen er av betydning. Disse momentene vil også ha relevans for sondringen mellom vanlig terrorisme og krigs-terrorisme.

I en avgjørelse fra 1956¹⁴² kommer Høyesterett med uttalelser omkring krigssabotasje. I november 1939 hadde det brutt ut brann i et norsk skip i Canada, og det var tvilsomt hvorvidt brannen skyldtes en sabotasjehandling fra tyske sympatisører (krigssabotasje) eller selvantennelse (sjøfare). Førstvoterende uttalte blant annet at krigssabotasje faller inn under planens bestemmelser om krigsfare, og kunne derfor ikke anses som en fare under samlebetegnelsen borgerlige uroligheter (hvor blant annet streik, sabotasje og lockout var opplistet). Etter en konkret vurdering kom førstvoterende frem til at det var like sannsynlig at brannen skyldes krigsfare som sjøfare, og ansvaret ble delt likt mellom krigsassurandør og sjøassurandør.

Krigsterrorisme

Terrorisme er i utgangspunktet ingen krigsfare. Som ved de andre streik og sabotasjefarene må det imidlertid foretas en avgrensning mellom den alminnelige og den krigsmotiverte terrorisme (kalt krigsterrorisme). Det må foretas en konkret vurdering av terrorhandlingen, hvor momenter som terroristenes mål med handlingen, den krigende stats bruk av terrorisme som ledd i krigføringen og tilknytningen mellom terroristene og statsmakten er av betydning.¹⁴³ I motivene til Sjøforsikringsplanen uttales at

¹⁴² Publisert i ND 1956 s. 129 NH.

¹⁴³ Jf. kriteriene oppstilt i «Tennyson»-saken, se foran i 0.

terrorhandlinger under gitte omstendigheter omfattes av begrepet krig eller krigslignende forhold. I følge motivene vil dette først og fremst være tilfellet der det i forbindelse med krig mellom flere stater forekommer terrorhandlinger. Som eksempel vises det til handlinger fra motstandsgrupper i et okkupert land med sikte på å skade eller svekke fienden.¹⁴⁴

Som tidligere nevnt kan mobilisering, stengte grenser og strengere vakthold regnes for å være krigslignende forhold. Dette skaper nye problemstillinger i forhold til krigsterrorisme, og utvider det tradisjonelle krigsfarebegrepet. Krigsfarenes nye ansikt kan belyses med følgende eksempel. Det arabiske landet A er i en spent politisk konflikt med USA og Storbritannia. Landet støtter og benytter seg aktivt av terrorhandlinger for å nå sine politiske og militære mål. De enkelte terrorhandlinger utgjør således krigslignende forhold (krigsterrorisme). Norge, som ikke tar aktivt del i konflikten, høyner likevel terrorberedskapen som følge av de senere tids terrorhandlinger. En del av terrorberedskapen går ut på å utplassere kontrollposter ved viktige hovedveier i Norge. Ved en kontrollpost blir det ved et uhell løsnet skudd mot en lastebil, kjøretøyet eksploderer og lasten går tapt. Kontrollpostene må anses for å utgjøre en krigsfare, og tapet skyldes dermed «krig eller krigslignende forhold». Terrorismens globale tilstedeværelse, og den langvarige «krigen mot terror», gir varekrigsforsikringen en ny betydning ved at krigsfarene potensielt kan ramme overalt og helt uventet.

Et utvidet krigsterrorismebegrep?

Så langt har jeg drøftet krigsterrorisme under den forutsetning at terrorhandlingene utføres som ledd i en krigslignende situasjon

¹⁴⁴ Motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-9.

mellom to eller flere stater. Disse terrorhandlingene kunne knyttes til en konflikt i et bestemt geografisk område hvor kravene til «krigslignende forhold» er oppfylt. Krigsterrorismen ble avgrenset mot den alminnelige terrorisme, som faller inn under streik og sabotasjedekningen. Over lengre tid har den alminnelige terrorisme stort sett blitt begått av organisasjoner som IRA, ETA og Hamas. Dette er terrororganisasjoner jeg velger å betegne som tradisjonelle, ved at de opererer etter klare politiske mål i sammenheng med en pågående regional konflikt. Terrorhandlingene er ofte rettet mot et påstått undertrykkende regime, og forekommer innenfor klart definerbare og avgrensede geografiske områder.

I de senere år har man imidlertid sett en radikal utvikling i form av en type terrororganisasjoner som på mange måter skiller seg klart fra de tradisjonelle organisasjonene. Den mest innflytelsesrike representanten for disse nye terrororganisasjonene er Al-Qaida. Al-Qaida består av uavhengige og løselig tilknyttede terroristceller i mange land, og utkjemper en global kamp mot den vestlige sivilisasjon. Organisasjonen har som mål å skape en islamsk stormakt, og massedrap aksepteres som middel for å nå dette abstrakte målet som ikke har tilknytning til en spesifikk regional konflikt. Den sikkerhetspolitiske situasjon har i takt med denne utvikling endret seg radikalt, fra en tidligere kaldkrig - tankegang til en global kamp mot terror. Begreper som «assymetrisk krigføring» og «krigen mot terrorisme» benyttes av statsledere for å beskrive den sikkerhetspolitiske hverdag. De senere års utvikling gjør det berettiget å stille spørsmål om ikke terrorhandlinger foretatt av den nye form for terrororganisasjoner i realiteten er krigsterrorisme, og dermed krigsfarer. Det må vurderes om ikke terrorismen gjennom de seneste års utvikling har forandret innhold fra å være nært beslektet med «opptøyer», «streik» og «sabotasjetilfellene», til å utgjøre vår tids nye krigsfarer.

NATO-landene anså terrorismeangrepet mot USA 11. september 2001 som et angrep på alliansen, og benyttet seg av Atlanterhavspaktens artikkel fem. Pakten ble i sin tid inngått som et instrument for gjensidig å kunne besvare krig og krigslignende angrep, og det forhold at artikkel fem ble aktivisert taler for at den nye terrortrusselen må betraktes mer som en krigsfare enn en streik og sabotasjefare. Nato og resten av verdenssamfunnets reaksjon på angrepene var av en helt annen karakter enn ved tidligere, mer tradisjonelle terrorhandlinger. Kort tid etter terrorhandlingene i USA foretok Statens varekrigsforsikring en vurdering av hvorvidt denne type angrep måtte omfattes av varekrigsforsikringen. Etter en nærmere vurdering fastholdt man imidlertid sin tradisjonelle oppfatning om at denne type farer ikke kunne anses som krigsfarer.¹⁴⁵ I følge Stang la man vekt på at det ikke var stater som lå bak angrepene, ei heller organisasjoner eller personer med statlig myndighet.¹⁴⁶

Til tross for terrorismens endrede karakter de siste årene tolker jeg krigsvilkårene og Varevilkårene dit hen at også den nye form for terrorisme ikke utgjør «krigslignede forhold». Terrorismefaren ble først inntatt i Varevilkårene ved revisjonen av 2004, tre år etter hendelsene i USA, og man fant det da naturlig å plassere faren sammen med streik, lockout og sabotasje. Det uttales i kommentarene at terrorhandlinger ble tilføyd for å gjøre det helt klart at terrorangrep tilsvarende dem som rammet USA 11. september ville være unntatt fra den alminnelige dekningen, og avgrensningen mot krigsfarene ble ikke problematisert. Man fant at

¹⁴⁵ Stang s. 42.

¹⁴⁶ Statens varekrigsforsikrings argumentasjon samsvarer imidlertid dårlig med kriteriene utledet av «Spinneys»-saken.

sabotasje og terrorhandlinger «dekket hverandre langt på vei».¹⁴⁷ Det fremgår således klart av Varevilkårenes ordlyd og kommentarene at også den nye form for terrorhandlinger må omfattes av streik og sabotasjefarene. Dette til tross for at trusselen fra de nye terrororganisasjoner etter sin art på mange måter ligger betraktelig nærmere krigsfarene enn de mer tradisjonelle streik og sabotasjefarer.

4.3.4 Militære øvelser i fredstid

Under militære øvelser kan det forekomme ulykker som fører til tap eller skade på gods. Raketter kan for eksempel komme ut av bane og treffe et lasteskip, eller stridsvogner kan kjøre inn i lastebiler på veien. Militære øvelser som finner sted i krigstid vil som regel utgjøre krigsfarer og reiser dermed ikke de store avgrensingsproblemer. Saken stiller seg imidlertid annerledes ved øvelser som foretas i fredstid. Problemstillingen i dette avsnitt er om tap som skyldes militære øvelser i fredstid skal anses som krigsfarer eller sivilfarer.

Verken ordlyden i Varevilkårene eller krigsforsikringsvilkårene gir noen veiledning. Øvelser i fredstid vil muligens etter en ren språklig forståelse kunne karakteriseres som krigslignende. Øvelser er jo nettopp ment å simulere krig, og dette kan taler for at tap som skyldes militære øvelser i fredstid er omfattet av krigsfarebegrepet. Slik er løsningen i Sjøforsikringsplanen. Når man tegner krigsforsikring for skip er bruk av våpen eller andre krigsmidler under militærøvelser i fredstid eller nøytralitetsvern omfattet av forsikringsdekningen, jf. Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav a. De hensyn som taler for at tap som følge av øvelser

¹⁴⁷ Kommentarene til Varevilkårene s. 30.

omfattes av krigsfarebegrepet i sjøforsikringen, burde også kunne anvendes på vareforsikringens område.

Det fremgår imidlertid i kommentarene til Varevilkårene at tap som skyldes militærøvelser i fredstid ikke omfattes av krigsfarebegrepet, og at slike tap dekkes på de alminnelige vilkår.¹⁴⁸ Slik var løsningen også i Vareplanen av 1967,¹⁴⁹ samt i CEFOR`s vilkår fra 1990, hvor det i § 17 punkt 10 uttrykkelig stod nevnt at tap som skyldes militær- og marineøvelser i fredstid ikke var omfattet av unntaket for krigsfarer. I motivene fra 1967 begrunnes regelen med at man ikke kan regne med at varer blir forsikret mot krigsfare i samme grad som skip. Sivilassurandørene har derfor funnet å burde bære dette ansvaret. Også de engelske vilkår tolkes dit hen at tap som skyldes øvelser i fredstid anses som sivilfarer, siden våpnene verken vil være «derelict» eller bli brukt i fiendtlige hensikter.¹⁵⁰

Regelen om at militære øvelser i fredstid ikke anses som en krigsfare er enkel å håndtere når øvelser foretas av stater som klart befinner seg i en fredssituasjon. Vurderingstemaet blir imidlertid mer problematisk dersom de øvende stater ikke befinner seg i en typisk fredssituasjon. Som tidligere nevnt kan mobilisering og opptrapping til en eventuell fremtidig militærkonflikt falle inn under begrepet krigslignende forhold. Dersom militære øvelser foretas av en stat som ledd i slik mobilisering og opptrapping, vil man kunne stille spørsmål om tap som følge av øvelsene må anses å skyldes krigsfare. Som eksempel på situasjoner hvor problemstillingen blir satt på spissen er de Nato-ledede og Sovjetiske manøvrer under den kalde krigen. Situasjonen var til

¹⁴⁸ Kommentarer til Varevilkårene s. 33.

¹⁴⁹ Motivene til Vareplanen s. 25.

¹⁵⁰ Goodacre s. 201.

tider meget anspent mellom de to blokker, og militære øvelser ble benyttet som skalkeskjul for å innhente etterretningsopplysninger eller vise militær styrke i propagandaøyemed. Tilstandene mellom Kina og Taiwan opp gjennom årene, hvor Kina har arrangert store marineøvelser i farvannet utenfor Taiwan, kan også belyse problemstillingen. Dersom et tilfeldig lasteskip i Øst-Kinahavet ved et uhell blir truffet av et sjømissil avfyrt fra et kinesisk fartøy, settes problemstillingen på spissen. Hvis man forutsetter at forholdene mellom Kina og Taiwan karakteriseres som krigslignende, vil skadene på godset skyldes krigslignende forhold.

Man må imidlertid vektlegge uttalelsene i kommentarene hvor det uttrykkelig fremkommer at tap som skyldes øvelser i «fredstid» ikke er omfattet av krigsfareunntaket. Begrepet «fredstid» ble også benyttet i CEFOR's vilkår fra 1990. Avgrensingen kan være vanskelig i mange situasjoner, og når man uttrykkelig har valgt å unnta militære øvelser fra krigsfarene må dette i seg selv være et moment som taler for at det skal meget til før de omfattes. En streng tolkning vil hindre vanskelige og skjønnsmessige sondringer. Hva kommentarene legger i ordet «fredstid» er usikkert, men etter en naturlig tolkning vil det motsatte av fredstid være krigstid. Overgangen mellom fredstid og krigstid vil måtte antas å komme nært opp til en ren krigssituasjon. Det skal således mye til før militærøvelser i en opptrapping eller mobiliseringsperiode anses som krigsfare, først når det foreligger nærmest rene krigstilstander vil grensen være overtrådt. En slik løsning samsvarer godt med de hensyn som kom til uttrykk i motivene til Vareplanen i 1967, og som førte til at tap som skyldes militærøvelser skulle regnes som sivilfare.

4.3.5 Miner, torpedoer og lignende

Verken krigsvilkårene eller Varevilkårene foretar en uttrykkelig regulering av tap som skyldes miner, torpedoer og lignende.

Dersom våpnene gjør skade under krig eller krigslignende forhold, er det klart at tapet omfattes av krigsforsikringens farefelt. Det knytter seg imidlertid atskillig mer tvil til tap som skyldes at skip i fredstid kolliderer med miner og torpedoer som stammer fra tidligere krigshandlinger. Tilsvarende gjelder også for landtransport dersom lastebiler eller tog i fredstid kjører på landminer. Særlig etter 2. verdenskrig fløt det en mengde miner rundt om i Atlanterhavet, og disse var i de første etterkrigsårene årsak til en rekke ulykker.

Fra krigens slutt til 1958 ble det registrert 446 ulykker hvor fartøyer har blitt skadet som følge av miner. Bare i årene 1956 og 1957 ble det til sammen rapportert om 250 forskjellige flytende miner, konsentrasjonen var særlig stor rundt de britiske øyer.¹⁵¹

Problemstillingen blir om miner, torpedoer og lignende våpen utgjør en krigsfare eller en sivilfare i fredstid. Jeg har valgt å dele fremstillingen i to drøftelser, avhengig av om våpnene opprinnelig ble benyttet som ledd i krigslignende forhold eller ikke.

Krigslignende forhold var den opprinnelige årsak til bruken

Her forutsettes at våpnene opprinnelig ble benyttet i en krig eller under krigslignende forhold, for så senere å ha blitt glemt eller mistet. Ut i fra en naturlig fortolkning av uttrykket «tap som skyldes krigslignende forhold» skulle man anta at slike farer må falle innenfor krigsfarebegrepet. Dersom de krigslignende forhold ikke hadde funnet sted, ville man heller ikke hatt torpedoer og miner flytende rundt. Her berøres spørsmål i tilknytning til kravet om årsakssammenheng. Hvor nært og direkte må den skadevoldende hendelse være tilknyttet krig eller krigslignende forhold? Faren fra

¹⁵¹ Goodacre s. 197.

miner og torpedoer har imidlertid en så klar og direkte sammenheng med de tidligere krigshandlinger at kravet om årsakssammenheng vanskelig kan sette begrensninger.

I kommentarene til Varevilkårene er mine- og torpedofaren ikke omtalt, og spørsmålet er heller ikke berørt i motivene til Vareplanen av 1967. Heller ikke i Sjøforsikringsplanen er miner, torpedoer og lignende uttrykkelig nevnt som en del av krigsfaren. Det uttales imidlertid i motivene til Sjøforsikringsplanen at et krigsmiddel kan være årsak til skade også etter at den krigen hvor midlet ble tatt i bruk har opphørt. Dersom et skip i fredstid støter på miner som ble lagt i krigstid, vil et slikt tap i følge motivene måtte regnes som fare som skyldes krig.¹⁵² Selv om krigsfarebegrepet i sjøforsikringsplanen er videre og mer omfattende enn krigsfarebegrepet i vareforsikringen, bør årsaksbetraktningene stort sett være sammenfallende. Når skade som følge av sammenstøt med miner fra tidligere krigshandlinger anses for å skyldes krig eller krigslignende i forhold til sjøforsikringsplanen, bør tilsvarende tap også anses for å skyldes krigsfare i vareforsikringen.

Bruken skyldtes ikke krig eller krigslignende forhold

Problemstillingen blir annerledes dersom den opprinnelige bruken av miner og torpedoer ikke skriver seg fra krig eller krigslignende forhold. Miner kan for eksempel ha blitt benyttet i øvingssammenheng eller som ledd i en kald krig. Et eksempel på dette er Libyas legging av miner utenfor sin egen kyst i 1973, hvor myndighetene til og med varslet om at dette var blitt gjort.¹⁵³ Minene ble lagt for å forsvare sin egen kyst mot andre staters mulige fiendtlige intensjoner. Man kunne ikke karakterisere

¹⁵² Motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarene til § 2-9.

¹⁵³ Miller s. 173.

utleggingen som del av en større mobilisering eller opptrapping til en nær forestående krig, og hendelsen kunne derfor vanskelig anses å ha tilknytning til krigslignende forhold. Dersom frakteskip hadde seilt over og detonert noen av disse minene, ville spørsmålet om tapet skyldtes en krigsfare eller sivilfare blitt satt på spissen. Et annet spørsmål får man dersom terrorister legger ut miner i et farvann. Skal en slik fare anses for å gå inn under streik og sabotasjefaren etter VTV § 18 (3)? Denne problemstilling var blant annet aktuell etter at flere skip hadde kollidert med miner i Rødehavet i 1984, og hvor det forelå indikasjoner på at minene var lagt ut av terrorister.¹⁵⁴ Stridsmidler gjenglemt eller mistet i forbindelse med militærøvelser reiser også tvil. Skal tap som skyldes gjenglemte våpen anses for å være forårsaket av militærøvelse, og dermed utgjøre en sivilfare? De skisserte problemstillinger omhandler i realiteten spørsmålet om tap forårsaket av miner, torpedoer og tilsvarende våpen alltid må sies å skyldes en krigsfare.

Det finnes få tolkningsmomenter i de norske kildene, men i engelsk litteratur er spørsmålet drøftet. I fravær av nyere praksis rundt de engelske ICC foreslår Miller at alle ulykker som forårsakes av miner, torpedoer eller lignende våpen må falle inn under krigsfarebegrepet.¹⁵⁵ Han peker for det første på at man med en slik løsning vil slippe vanskelige bevisvurderinger. Dessuten har krigsforsikringen tradisjonelt dekket tap forårsaket av miner, bomber og torpedoer, og intensjonen er i følge Miller at dette skal fortsette. Han trekker også frem vurderingen etter Rødehav-ulykkene, hvor havariene pga usikkerhet med tanke på minenes

¹⁵⁴ Se Goodacre s. 203 og Miller s. 174. Årsaken ble imidlertid ikke tilstrekkelig klargjort, og forholdene ble vurdert som krigsfare.

¹⁵⁵ Miller s. 174.

opprinnelse ble ansett for å skyldes krigsfare, som et ytterligere argument.¹⁵⁶ De danske krigsvilkårene har en regel som samsvarer med Millers løsning. I følge Thal Jantzen og Simonsen omfatter krigsdekningen også skader, «der ikke hidrører fra krig, for eksempel øvelsesminer eller -torpedoer».¹⁵⁷

Det er imidlertid ikke alle forfattere som velger samme løsning som Miller. I følge Hudson og Allen må man i stedet se på de opprinnelige årsakene til at våpnene ble benyttet.¹⁵⁸ Dersom våpnene ble benyttet som ledd i for eksempel opptøyer eller terrorisme, anses minefaren som en streik og sabotasjefare etter VTV § 18 (3). Denne løsning samsvarer også best med de årsaksbetraktninger som kom til uttrykk i kommentarene til Sjøforsikringsplanen.¹⁵⁹ Dersom våpnene opprinnelig ble lagt ut av andre grunner enn krig eller krigslignende forhold, kan tapet etter en rent språklig forståelse vanskelig sies å skyldes opprinnelige krigshandlinger. En annen løsning vil medføre en ubegrunnet utvidende fortolkning av Varevilkårene.

Etter min mening blir løsningen derfor at våpen som opprinnelig ble anvendt i krig eller under krigslignende forhold anses for å utgjøre en krigsfare også etter krigens opphør. Ble derimot våpnene benyttet av andre årsaker, foreligger ingen krigsfare. Libyas minelegging av egen kyst i 1973 ble ikke foretatt under krig eller krigslignende forhold, og minene kan derfor ikke ha utgjort en krigsfare. En annen sak er at man ofte vil stå ovenfor bevismessige vansker, og mye taler da for at våpnene presumeres å stamme fra opprinnelige krigshandlinger.

¹⁵⁶ Se fotnote 154.

¹⁵⁷ Jf. Thal Jantzen og Simonsen s. 139.

¹⁵⁸ Hudson og Allen s. 290.

¹⁵⁹ Kommentarer til Sjøforsikringsplanen § 2-9.

4.4 Kasuistikk og årsaksbetraktninger

Eksempler fra rettspraksis kan yte vesentlige bidrag til den konkrete vurdering av om tapet skyldes krig eller krigslignende forhold. For det første har domstolenes uttalelser og avgrensninger opp gjennom årene bidratt til å presisere krigsfarebegrepet og klargjøre sondringen mot sivlfarene. Dessuten egner de ulike saksforhold seg godt som eksempler på forskjellige typer tapsbringende hendelser krigstilstander kan forårsake. Særlig etter den andre verdenskrig har vi fått mange norske og utenlandske rettsavgjørelser som presiserer og utdyper Sjøforsikringsplanens sondring mellom sjøfare og krigsfare. Disse avgjørelser vil ha relevans for varekrigsforsikringen.¹⁶⁰

Eksemlene fra rettspraksis kan også bidra til å klargjøre et annet nærliggende spørsmål, nemlig kravet til årsakssammenheng mellom krigsforholdene og den tapsbringende hendelse. Hvis man forutsetter at det eksisterer krig eller krigslignende forhold, består problemet i å avgjøre om den tapsbringende hendelse i tilstrekkelig grad kan sies å «skyldes» krigsforholdene.¹⁶¹ Problemstillingen kan belyses med et eksempel. En lastebil blir stanset av en militær veikontrollpost i en krigssone, og får ordre om å kjøre en svingete, farlig og ulykkesbelastet veistrekning som alternativ til den planlagte. Lastebilen kjører ut for en bratt sving, og varene ødelegges. Spørsmålet blir om krigsforholdene i tilstrekkelig grad er årsak til utforkjøringen; skyldtes ulykken krig eller krigslignende forhold?

Når den oppståtte skade eller ødeleggelse skyldes direkte våpenbruk volder årsaksspørsmålet liten tvil, vanskeligere blir

¹⁶⁰ Sjøforsikringsplanens relevans for varekrigsforsikringen omtales foran i 0.

¹⁶¹ Etter krigsvilkårenes pkt 1.1 sett i sammenheng med VTV § 18 (6) må tapet «skyldes» krig eller krigslignende forhold.

avgrensningen når de krigslignende forhold virker mer fjernt og avledet.¹⁶² I tillegg til eksempelet over kan det vises til skip som på grunn av slukte fyrlykter går på grunn eller kolliderer. Krigsfare virker inn på samfunnet på mange ulike måter, og vil i større eller mindre grad øke den alminnelige transportrisikoen. Eksempler fra rettspraksis viser imidlertid at sivilassurandørene til en viss grad må dekke denne økte risiko, krigsassurandøren svarer ikke for ethvert tap som skyldes økt risiko som følge av krigsforholdene. I voldgiftsavgjørelsen «Scan Partner»¹⁶³ ble det uttalt at viktige faktorer er tidsmessig og geografisk nærhet.

I «Scan Partner»-saken stod spørsmålet om årsakssammenheng sentralt. Oljetankeren Barcelona hadde begynt å brenne etter et irakisk flyangrep på en iransk oljeterminal i 1988. Under slukningsarbeidet i dagene som fulgte oppsto det eksplosjoner i tankskipet, blant annet med det resultat at slepbåten Scan Partner totalforliste. Spørsmålet var om krigsfare var årsak til havariet. Voldgiftsretten konstaterte at det går en grense for hvor langt årsakskjeden kan følges fra en utvilsom krigsfare. Viktige faktorer var tidsmessig og geografisk nærhet. Retten uttalte at:

«Jo kortere tid som går fra primærhendelsen (her: flyangrepet på BARCELONA) til konsekvensene inntre (her: eksplosjonen 17. mai som igjen førte til totalforlis av SCAN PARTNER), desto mer nærliggende er det å oppfatte det slik at konsekvensene faller inn under krigsassurandørens dekning. På tilsvarende vis vil det være med geografisk nærhet: Inntre konsekvensene geografisk nær det

¹⁶² Et eksempel på en slik vanskelig avgrensning er vurderingen av årsakssammenheng i de situasjoner hvor krigen vanskeliggjør berging og reparasjon. I saken «Veslemari» (ND 1941 s. 378 NV) hadde en selfangstskute mistet propellen i april 1940, men som følge av krigsutbruddet kunne skipet ikke bli slept til Norge og måtte derfor oppgis. Tapet ble ansett å skyldes dels propellhavariet (sjøfare), dels krigsutbruddet (krigsfare).

¹⁶³ ND 1989 s. 263 NV.

sted primærskaden manifesterer seg, kan det være naturlig å se konsekvensene under samme synsvinkel som primærskaden.»

4.4.1 Konvoifart

Konvoifart er et godt eksempel på at krigsforholdene medfører en økt transportrisiko. I konvoifarten tar man forhåndsregler som reduserer faren for angrep, men disse vil samtidig medføre større sannsynlighet for ulykker. Skip kan for eksempel bli pålagt å seile med slukkede lanterner i tett formasjon, og kapteinen må følge konvoiens fastlagte rute og konvoisjefens befalinger. Lignende farer vil også gjøre seg gjeldende for kjøretøy som av sikkerhetsmessige årsaker blir pålagt å kjøre i kolonne med væpnet eskorte. I flere avgjørelser etter den andre verdenskrig ble havarier i forbindelse med konvoifart ansett å skyldes krigsfare, og krigsassurandøren måtte erstatte tapet. Dette til tross for at havariene ikke skyldtes krigsvåpen. Som eksempel kan nevnes en voldgiftsavgjørelse fra 1943, kalt «Listo»-saken¹⁶⁴, som gjaldt en kollisjon mellom to skip i konvoi. Skipene i konvoien var pålagt å seile med blendede lys, uten lanterner og med kort avstand. Voldgiftsretten uttalte at det ikke lot seg bestride at faren for sjøulykke var øket utover vanlige mål i forhold til alminnelig navigering i fredstid. Seilas under slike forhold måtte etter sikker rettspraksis omfattes av krigsfaren. På grunn av andre sjømannsmessige feil ble det imidlertid konstatert et samvirke mellom sjø – og krigsfarer. Ved havarier som skyldtes uaktsomhet og dårlig sjømannskap hos mannskapet i tillegg til krigsfaren, kom retten som oftest frem til et slikt delt ansvar mellom sjøassurandør og krigsassurandør.

Også i engelsk rettspraksis fra annen verdenskrig er havari i konvoifart ofte blitt ansett for å skyldes krigsfare. I S.G formularet

¹⁶⁴ ND 1943 s. 20 NV.

var det ordlyden «consequences of hostilities or warlike operations» som var stridstema i flere saker. Kravet om at havariet i konvoi måtte være en «konsekvens» er ikke ulikt den norske krav om at tapet må «skyldes». En sentral engelsk avgjørelse vedrørende konvoifart var den såkalte «Coxwold»-saken.¹⁶⁵ Skipet Coxwold var i 1940 på vei til Narvik for å forsyne de norske tropper under kampene mot tyskerne. Skipet seilte i konvoi, men på grunn av dårlig vær og kursendringer som følge av ubåtvarsler kom skipet ut av kurs. Coxwold innhentet senere konvoien, men misberegnet sin posisjon, grunnstøtte og sank. House of Lords måtte blant annet ta stilling til om ulykken var en konsekvens av «warlike operations». Retten kom frem til at tapet helt og holdent skyldtes en krigsfare, og uttalte blant annet:

«One must, I think, take the whole story – a ship sailing on a warlike operation at speed in dangerous waters where unexpected currents might be found, in convoy without lights, following an ordered course and deviating from it again under orders to avoid actual or imagined submarine attack. I do not think any one of these factors can be neglected in arriving at the cause of the loss.»

4.4.2 Begrensninger i navigasjon og ufrivillige reiseruter

Andre risikomomenter som skyldes krigsforholdene er for eksempel endringer av skipsleden, omdirigering av veitrafikken til mer usikre veier, slukte fyrlykter og inndratte sjømerker. Det kan også tenkes at myndigheter setter egne folk om bord for å føre kontroll med navigeringen.¹⁶⁶ De nevnte tiltak kan foretas både i krigstid og som ledd i alminnelig mobilisering eller forberedelser til en eventuell

¹⁶⁵ Yorkshire Dale S.S. Co. Ltd. V. Ministry of Transport, (1942) 73 L1.LRep. 1.

¹⁶⁶ Problemstillinger vedrørende fremmed mannskap og minelos er utførlig omhandlet i Brækhus og Rein s. 62 og 63.

fremtidig konflikt. Svikt i navigasjonsinstrumenter som følge av krigshandlinger eller forberedelser til krig er også en typisk risikofaktor. Dette vil for eksempel være aktuelt hvor navigering basert på GPS¹⁶⁷ faller ut eller begrenses til militært bruk. Flere av havariene under annen verdenskrig, som blant annet skyldtes slukte fyrlykter, inndratte navigeringsbøyer og omlegging av leden, er i senere avgjørelser ansett for helt eller delvis å skyldes krigens farer.¹⁶⁸

En voldgiftsavgjørelse fra 1947¹⁶⁹ gjaldt en grunnstøtning som fant sted fem år tidligere. Skipet grunnstøtte i et trangt løp under forsøket på å ta seg inn til sikker ankerplass. Faren for miner og flyangrep var stor, lydsignaler var inndratt og tyske myndigheter hadde gitt generell seilingsanvisning om å gå så nær land som mulig. Retten la vekt på at kapteinen ville gått lenger ut dersom faren for miner og flyangrep hadde vært mindre. Det ble også lagt vekt på at navigasjonen var sterkt begrenset som følge av krigsforholdene. Retten uttalte at dersom man hadde kunnet høre lydsignalene fra tre angitte steder på land, ville man hatt langt bedre navigasjonsmuligheter når man søkte innover leden. Krigssituasjonen var derfor av vesentlig betydning for hele hendelsesforløpet. På grunn av vurderingssvikt hos mannskapet ble ansvaret delt mellom krigs- og sjøassurandøren.

I en avgjørelse fra 1950¹⁷⁰ måtte Høyesterett ta stilling til et erstatningskrav mot statens vegvesen etter en bussulykke i 1944. Bussen hadde kjørt ut av Mosseveien etter å ha truffet en stor stein

¹⁶⁷ Global Positioning System.

¹⁶⁸ Som eksempel på avgjørelser kan nevnes ND 1942 s. 225 NV, ND 1944 s. 155 NV, ND 1947 s. 12 NV og ND 1947 s. 422 NV.

¹⁶⁹ ND 1947 s. 33 NV.

¹⁷⁰ Rt. 1950 s. 20.

som lå i veibanen. På grunn av krigsforholdene var bussens lykter blendet med hette slik at lysåpningen var smal, og retten fant det sannsynlig at gatebelysningen var blendet. Etter førstvoterendes oppfatning skyldtes ulykken først og fremst de mangelfulle belysningsforhold som følge av krigens blendingsforskrifter, ved normal belysning ville ulykken ikke ha funnet sted. Erstatningskravet førte derfor ikke frem. Det ble blant annet uttalt at kjøring med motorvogn i okkupasjonstiden medførte en «helt ekstraordinær risiko» som var forårsaket av krigssituasjonen.

Den teknologiske utvikling kan føre til at tidligere tiders krigsfarer ikke lenger er den dominerende årsak til havariene. Med utstyr som radar, GPS og nøyaktige sjøkart vil for eksempel slukkede fyrlykter eller inndratte bøyer ikke få så stor betydning. Hovedårsaken til havariene vil dermed være svikt hos mannskapet, som anses som en sivilfare (sjøfare). Slik ble resultatet i en voldgiftsdom fra 1987,¹⁷¹ som gjaldt en kollisjon mellom to skip i Den arabiske gulf i 1985. Skipene hadde seilt med slukkede lanterner som følge av den pågående krigen mellom Iran og Irak. Retten uttalte at slukkede lanterner representerte en krigsfare, men mente faren kunne vært unngått ved bruk av radar. Manglende bruk av radar, samt andre navigasjonsfeil, utgjorde nautiske farer som i følge retten måtte anses som dominerende. Krigs-assurandøren ble dermed frikjent.

4.4.3 Krigens innvirkning på personell

Krigssituasjonen kan påføre den utførende transportør en stor fysisk og psykisk belastning. En lastebilsjåfør kan for eksempel bli pålagt lengre kjørestrekninger, og for mannskap om bord på skip vil trusselen fra torpedoer eller miner utgjøre en stor påkjenning.

¹⁷¹ ND 1993 s. 464 ND.

Belastningene fører lettere til havari med påfølgende tap eller skade på gods. Spørsmålet blir dermed om slike tap kan sies å skyldes krig eller krigslignende forhold. I motivene til Sjøforsikringsplanen uttales at besetningens feil skal anses som en selvstendig årsaksfaktor, og dette medfører at sjøassurandørene må akseptere en generell fareøkning som følge av krigsforholdene.¹⁷² Dette følger blant annet av rettspraksis etter andre verdenskrig, og løsningen samsvarer med internasjonal praksis.

I motivene til Sjøforsikringsplanen uttales imidlertid også at feil hos besetningen i visse tilfeller må tilskrives krigsfaren, nemlig når feilen står i meget nær sammenheng med krigsfaren eller består i en feilvurdering av faren. Som eksempel nevnes at offiserene er utmattet etter langvarig krigspåkjenning og som følge av dette gjør en klar feil i navigeringen. Brækhus og Rein argumenterer for et tilsvarende unntak fra hovedregelen, og uttaler at visse feilvurderinger og forsømmelser som under normale forhold ville ha blitt stemplet som uaktsomme, må skrives på krigens konto.¹⁷³ De åpner også for unntak der mannskapet handler uaktsomt, men hvor den uaktsomme handling aldri ville ha funnet sted dersom det var fred. Som eksempel nevnes en tenkt situasjon hvor kapteinen med urette tror leden er minelagt, og av den grunn velger en vanskeligere led med påfølgende grunnstøting. Slike betraktninger vil også måtte komme til anvendelse på vareforsikringens område. Tap som normalt vil anses som sivilfare, må i visse tilfeller karakteriseres som krigsfare og således falle utenfor den alminnelige dekning. Som eksempel kan man tenke seg en sjåfør som etter langvarig krigspåkjenning er totalt utmattet og kjører utfor en bratt sving. Normalt vil tapet dekkes av en vareforsikring

¹⁷² Motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-9.

¹⁷³ Brækhus og Rein s. 65.

tegnet på A, B eller C - vilkår, men i dette tilfellet skyldes tapet krigslignende forhold og unndras den alminnelige dekning.

4.5 Inngrep av fremmed statsmakt

4.5.1 Innledning

Etter Varevilkårene § 18 (7) unntas tap som skyldes «inngrep mot varene som foretas av statsmakt» fra den alminnelige forsikringsdekning. I § 18 (8) og (9) unntas også tap som skyldes inngrep mot transportmiddel eller hindring av transportvirksomheten. Dersom den sikrede har tegnet krigsforsikring, vil han imidlertid *delvis* være sikret mot noen av de unntatte farer, jf. krigsvilkårene punkt 1.2. Etter denne bestemmelsen dekkes tap som følge av inngrep av fremmed statsmakt når inngrepet har sammenheng med krig eller krigslignende forhold. Krigsforsikringen omfatter imidlertid ikke inngrep fra egen statsmakt, og heller ikke inngrep som har andre årsaker enn krig og krigslignende forhold.

Ved at inngrepsfaren omfattes av krigsdekningen, samtidig som visse inngrepsfarer likevel er unntatt, fungerer krigsvilkårene punkt 1.2 dermed både som en *fareunntaksbestemmelse* og en bestemmelse som *positivt angir krigsdekningens farefelt*.¹⁷⁴ Dette kan forklares på følgende måte.

I utgangspunktet vil de såkalte direkte inngrep (se nedenfor i **Del 5.2293763.1311136**) foretatt av fremmed statsmakt være omfattet av ordlyden i krigsvilkårene punkt 1.1. Tap som følge av slike handlinger skyldes jo nettopp «krig eller krigslignende forhold».

¹⁷⁴ Krigsvilkårenes regulering av inngrepsfaren skiller seg metodisk fra reguleringen i vilkårene benyttet av Statens varekrigsforsikring. Der ble inngrepsfaren behandlet som et underpunkt i krigsfarebestemmelsen, med eget unntak for inngrep som skyldtes egen statsmakt.

Gjennom punkt 1.2 er imidlertid «inngrepsfaren» trukket ut av det alminnelige krigsfarebegrep og behandlet som en egen fare. Krigsvilkårene åpner dermed for at også de mer indirekte former for inngrep, som ikke går inn under ordlyden i punkt 1.1, likevel omfattes av krigsdekningen. Krigsvilkårene punkt 1.2 *utvider dermed varekrigsforsikringens farefelt*.

Ved å omhandle inngrepsfarene i en egen bestemmelse, blir de direkte inngrep dermed trukket ut av pkt 1.1. Inngrepsfaren reguleres således uttømmende av krigsvilkårene punkt 1.2, hvorvidt inngrepet er dekket av krigsforsikringen vil derfor utelukkende måtte bero på om inngrepet omfattes av denne bestemmelse.¹⁷⁵ Siden krigsvilkårene punkt 1.2 omfatter kun inngrep foretatt av fremmed statsmakt, vil inngrep av egne statsmakter være unntatt krigsdekningen. Dette til tross for at direkte inngrep foretatt av egen statsmakt etter en naturlig ordlydsforståelse ville vært omfattet av punkt 1.1. Krigsvilkårene punkt 1.2 fungerer dermed også som et *fareunntak*.

4.5.2 Den videre fremstilling

Jeg vil i det følgende gjøre rede for dekningsfeltet for krigsvilkårene punkt 1.2, og foreta en avgrensning mot tap som ikke er omfattet av krigsdekningen. Fremstillingen tar dermed utgangspunkt i krigsforsikringens dekning mot inngrepsfarer, og ikke Varevilkårenes generelle unntak mot tap som skyldes inngrep.¹⁷⁶ For det første vil

¹⁷⁵ Også i sjøforsikringsplanen er inngrep behandlet som en separat fare i § 2-9 første ledd bokstav b. I motivene uttales blant annet «Som nevnt foran vil de rene krigsinngrep – som f. eks. prisedømmelse – etter ordlyden i og for seg være dekket som utslag av den alminnelige krigsfare etter litra (a). Som spesialbestemmelse vil imidlertid litra (b) gå foran.»

¹⁷⁶ Dette skyldes at Varevilkårenes unntak omfatter alle mulige inngrep, ikke bare de som har sammenheng med krig eller krigslignende forhold. En

jeg presisere og klargjøre begrepet «inngrep», som har et likelydende innhold i krigsvilkårene og Varevilkårene. Videre vil jeg drøfte det nærmere innhold av begrepene «fremmed» og «statsmakt», før jeg presenterer noen årsaksbetraktninger med utgangspunkt i at inngrepet må «ha sammenheng med» krig eller krigslignende forhold. Siden krigsdekningen kun omfatter noen av de former for inngrep som er unntatt den alminnelige vareforsikring etter VTV § 18 (7), oppstår det hull i forsikringsdekningen. Jeg vil derfor i et eget avsnitt gjøre rede for de tap som skyldes inngrep som verken omfattes av krigsdekningen eller sivildekningen. Til slutt vil jeg kort behandle sjørøveri. Denne faren anses som en krigsfare i Sjøforsikringsplanen, men en sivilfare i vareforsikringen, og noen bemerkninger om sjørøveri synes derfor å være interessant.

4.5.3 Inngrep

Hva er et «inngrep»?

Ut i fra en naturlig språkfortolkning vil «inngrep» kunne gis en vid forståelse, og omfatte alle tenkelige handlinger en statsmakt kan foreta seg. Ved tolkingen av krigsvilkårene og Varevilkårene skal det imidlertid legges en snever forståelse av begrepet til grunn. Med «inngrep» menes kun handlinger som *fratar sikrede eierrådigheten eller forhindrer ham i å råde over varene*. Handlinger som består i en tilføyelse av fysisk skade på varene anses ikke som inngrep. Ved å legge denne forståelse til grunn, vil for eksempel beslagleggelse eller tilbakeholdelse av et vareparti anses som «inngrep» og således omfattes av Varevilkårene § 18 (7) og krigsvilkårene punkt 1.2. En fysisk beskadigelse under en rutinemessig tollkontroll utgjør

fremstilling med utgangspunkt i unntaket i VTV § 18 (7) ville blitt meget omfattende, og gått utenfor oppgavens tema.

derimot ikke et inngrep, og vil derfor være dekket ved en forsikring på A-vilkår.

Denne fortolkning av begrepet inngrep følger blant annet av uttalelser i motivene til Vareplanen, samt Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav b med motiver.¹⁷⁷ I Sjøforsikringsplanen er «inngrep» karakterisert som blant annet oppbringelse, prisedømmelse og konfiskasjon, og dette er alle handlinger som går ut på å frata eller forhindre rådighet over varene. Tilsvarende er løsningen også i de engelske, danske og svenske vilkår. IWC punkt 1.2 omhandler dekning mot inngrep, og inneholder en opplisting av handlingene «capture seizure arrest restraint or detainment».¹⁷⁸ Fortolkningen følger også av Varevilkårenes og krigsvilkårenes systematikk. Når inngrepsfaren skilles ut som en selvstendig fare, blir det nødvendig å avgrense mot alle andre handlinger foretatt av statsmakt. En for vid fortolkning av begrepet «inngrep» fører til at nærmest ethvert tap forårsaket av en statsmakts handling vil anses som et inngrep, og en slik løsning samsvarer dårlig med Varevilkårenes og krigsvilkårenes systematikk. Ved å ta utgangspunkt i at «inngrep» er handlinger som først og fremst får følger for eierrådigheten, og så avgrense mot handlinger som medfører fysisk

¹⁷⁷ Se motivene til Vareplanen s. 25 og motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-9. Krigsfarebegrepet i sjøforsikringsplanen er imidlertid noe mer omfattende enn i varekrigsforsikringen siden det i sjøforsikringen ikke oppstilles krav om at inngrepet må ha sammenheng med krig eller krigslignende forhold.

¹⁷⁸ Om fortolkningen av disse uttrykk, se blant annet Goodacre s. 177 – 196 og Miller s. 83 – 170. Miller uttaler blant annet på s. 83 at «[...]«capture» and «seizure» both involve depriving the insured shipowner of his property [...]».

skade og ødeleggelse, har man et greit utgangspunkt for en nærmere presisering.¹⁷⁹

Selv om denne hovedregelen fremstår som klar, vil det i praksis kunne reises vanskelige avgrensningsspørsmål. Varer kan for eksempel bli skadet kort tid etter konfiskasjon. Avgrensningen blir særlig problematisk der skade eller ødeleggelse følger umiddelbart eller samtidig med inngrepet. En statsmakt ødelegger for eksempel et vareparti for å hindre at varene faller i fiendens hender. Dette kan skje enten ved at myndighetene åpent begrunner sin handling, eller mer skjult i form av at militære styrker ved et «uhell» angriper transportmiddelet. Det må foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfellet, hvor sontringen mellom en handling som fratar eller forhindre beføyelsen, og handlinger som fysisk skader eller ødelegger, vil danne utgangspunkt.

Direkte inngrep

«Inngrep» etter krigsvilkårene punkt 1.2 kan være av forskjellig art. Enklest er stillingen når inngrepet retter seg direkte mot de forsikrede varer, dette er for eksempel situasjonen når varene bli konfiskert eller rekvirert. Etter Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav b omfatter krigsforsikringen «oppbringelse, prise-dømmelse, konfiskasjon, og andre lignende inngrep som foretas av

¹⁷⁹ Kommentarene til Varevilkårene inneholder på s. 34 en uttalelse som kan tyde på at «inngrep» må gis en videre betydning. Det uttales at «en bevisst ødeleggelse av varene på offentlig initiativ» kan anses som inngrep. Ved å tolke uttalelsen i en videre kontekst, synes det underforstått at ødeleggelsen må ha en nær sammenheng med et typisk «inngrep», for eksempel en konfiskasjon som finner sted samtidig eller umiddelbart før ødeleggelsen. Det er lite trolig at man ved denne uttalelsen har ment å forandre den tradisjonelle forståelse av begrepet «inngrep».

fremmed statsmakt».¹⁸⁰ Man må kunne anta at alle disse typer handlinger også omfattes av krigsvilkårene punkt 1.2, og en nærmere presisering av begrepene vil derfor være av interesse.

Konfiskasjon er en vederlagsfri tilegnelse av varene foretatt av en statsmakt. Med prisedømmelse menes en tilegnelse av varene uten vederlag foretatt av en krigførende makt under påberopelse av de folkerettslige priseregler eller de korresponderende regler i den krigførende makts interne rett.¹⁸¹ Prisedømmelse blir således et spesialtilfelle av konfiskasjon. Det følger av lov um prisereglar og prisedomstolar 2. mai 1947 nr. 1 §§ 2 og 3 når last om bord på skip kan bli gjenstand for prisedømmelse. Lovens bestemmelser bygger på internasjonalt anerkjente regler, jf. lovens henvisning til «millomfolkeleg skikk og bruk» i §§ 2 og 3.

Oppbringelse foreligger når varene blir stanset under transport, for eksempel av et krigsskip, og beordret losset i en havn hvor de blir holdt tilbake i kortere eller lengre tid. Brækhus og Rein uttaler at det normalt er en forutsetning at stansingen eller tilbakeholdelsen blir gjennomtvunget ved trussel om fysisk maktanvendelse. De åpner imidlertid for at også en frivillig tilbakeholdelse eller stans omfattes dersom alternativet er en tvungen og mer usikker kontrollordning.¹⁸²

Rekvisisjon ligner mye på konfiskasjon, med den forskjell at statsmakten betaler en form for erstatning. Rekvisisjon er dermed i realiteten et spesialuttrykk for ekspropriasjon. Etter Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav b siste setning anses ikke

¹⁸⁰ Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav b oppstiller i motsetning til krigsvilkårene pkt 1.2 ikke et krav om at inngrepet må ha sammenheng med krig eller krigslignende forhold.

¹⁸¹ Brækhus og Rein s. 70.

¹⁸² Brækhus og Rein s. 69.

«rekvisisjon til eiendom eller bruk som foretas av statsmakt» som et inngrep. Det kan vanskelig tenkes en rekvisisjon som ikke er foretatt enten til eiendom eller bruk, og bestemmelsen unntar dermed i realiteten alle former for rekvisisjon. Man kan stille spørsmål om ikke krigsvilkårene skal forstås på tilsvarende måte som i Sjøforsikringsplanen, med den følge at rekvisisjon foretatt av fremmed statsmakt faller utenfor krigsdekningen.

Sjøforsikringsplanens unntak taler i seg selv for at krigsforsikringsvilkårenes punkt 1.2 må forstås på tilsvarende måte. På den annen side vil det i mange tilfeller være behov for forsikringsdekning selv om rekvirenten plikter å betale kompensasjon. Brækhus og Rein viser til situasjoner der rekvisisjonsersatningen ikke gir sikrede full dekning, samt tilfeller hvor selve utbetalingen tar lang tid, som eksempler på situasjoner hvor det foreligger et slikt forsikringsbehov.¹⁸³ Disse hensynene taler for at rekvisisjon er omfattet av krigsvilkårenes inngrepsfare. I kommentarene til Varevilkårene uttales i forbindelse med unntaket i VTV § 18 (7) at «I tillegg til å dekke rekvisisjon eller beslagleggelse, omfatter begrepet «inngrep» også [...]».¹⁸⁴ Uttalelsene viser at rekvisisjon etter Varevilkårenes terminologi faller inn under inngrepsfaren. Dersom rekvisisjon foretatt av fremmed statsmakt er ment å være unntatt krigsdekningen, bør et slikt unntak komme klart til uttrykk i krigsvilkårene, slik løsningen er i Sjøforsikringsplanen. På bakgrunn av disse momenter må man derfor kunne trekke den slutning at rekvisisjon foretatt av fremmed statsmakt omfattes av krigsvilkårene punkt 1.2.

¹⁸³ Brækhus og Rein s. 72.

¹⁸⁴ Kommentarene til Varevilkårene s. 33.

Indirekte inngrep

Så langt har jeg behandlet inngrep som rettes direkte mot de forsikrede varer. Det kan imidlertid tenkes andre former for inngrep som ikke primært omfatter varene, men hvor det likevel oppstår et økonomisk tap hos sikrede. Jeg velger å benytte betegnelsen «indirekte inngrep» om alle inngrep som ikke direkte retter seg mot varene, men som likevel påfører sikrede et tap. Til forskjell fra ved de direkte inngrepene vil ikke sikrede nødvendigvis bli frarøvet rådigheten over varene. Indirekte inngrep kan for det første være handelsrestriksjoner, for eksempel inn- og utførselsforbud og forbud mot transitthandel. Disse former for inngrep vil være unntatt den alminnelige transportforsikring etter VTV § 18 (7). For det andre vil inngrep som retter seg mot transportmiddelet eller transportvirksomheten også måtte karakteriseres som indirekte. Disse inngrep er unntatt den alminnelige vareforsikring etter VTV §§ 18 (8) og (9). Problemstillingen i dette avsnitt blir i hvilken grad de krigsmotiverte *indirekte* inngrep er omfattet av krigsvilkårene punkt 1.2. Dersom denne form for inngrep ikke er dekket av varekrigsforsikringen, vil sikrede som følge av de generelle unntak i VTV §§ 18 (7) - (9) stå helt uten dekning.

Etter en naturlig ordlydsforståelse vil også indirekte krigsmotiverte inngrep være omfattet av krigsdekningen. Årsaken til det oppståtte tap er inngrep foretatt av fremmede statsmakter. Tradisjonelt har imidlertid krigsassurandørene ikke akseptert et vidtgående ansvar for reiseavbrudd. Etter avgjørelsen «Sanday»,¹⁸⁵ som gav sikrede krav på erstatning fra forsikringselskapet som følge av at en reise fra Storbritannia til Tyskland ikke kunne utføres etter krigsutbruddet i 1914, har de engelske vilkår inntatt en såkalt

¹⁸⁵ British & Foreign Marine Insurance Co. v. Sanday, (1916) 21 Com.Cas. 154.

«frustration clause». Både IWC klausul 3.5 og 3.7 begrenser krigsassurandørens ansvar når det ikke foreligger direkte tap eller beskadigelse av varen. Også de danske forsikringsbetingelser for krigsforsikring § 1.2.6 unntar skade som følge av innførsel, utførsel eller transittforbud.

Forsikringsdekning mot indirekte inngrep var gjenstand for en utførlig behandling i motivene til Vareplanen. Komiteen trakk den konklusjon at krigsforsikringen burde omfatte krigsmotiverte inngrep av enhver art foretatt av fremmed statsmakt, uavhengig om sikrede blir fratatt varen eller det bare blir umulig å føre den til bestemmelsesstedet. Dette ble begrunnet med at sikrede i begge tilfeller har gått glipp av den økonomiske fordel han regnet med, og det ville heller ikke representere noen stor tilleggsbelastning for selskapet å bære ansvaret i de tilfeller hvor varen eksisterer, men ikke kan føres frem på grunn av krigsforholdene. Selskapet ville i slike tilfeller kunne disponere over varen på et alternativt marked. Som tilleggsargument ble det vist til at det ville være meget vanskelig å trekke en grense mellom de former for reiseavbrudd som eventuelt skulle dekkes og de avbrudd som skulle unntas. Også nasjonale hensyn tilsa at norske vareeiere var dekket dersom fremmede stater under en pågående krig skulle forhindre eller begrense vår import. Av disse grunner sondret Vareplanen § 18 ikke mellom de forskjellige arter av inngrep. Som det ble uttalt i motivene omfattet dekningen «inngrep mot såvel varene, transportmidlet som handels- og transportvirksomheten.»¹⁸⁶

I forbindelse med utarbeidelsen av Vareplanen av 1967 uttalte Statens varekrigsforsikring at man var forberedt på å overta en «frustrasjonsdekning» ved krigsmotivert inngrep av fremmed statsmakt i den utstrekning som fulgte av Vareplanens tekst.

¹⁸⁶ Hele avsnittet bygger på uttalelser i motivene til Vareplanen s. 27..

Eventuelle nødvendige begrensninger kunne inntas i polisen.¹⁸⁷ Statens varekrigsforsikring har opp gjennom årene benyttet vilkår med tilnærmet samme ordlyd som dagens krigsvilkår punkt 1.2, og har utbetalt erstatning til vareiere som har blitt påført tap som følge av krigsmotiverte inngrep foretatt av fremmed statsmakt. Som eksempel på indirekte inngrep kan det vises til erstatningsutbetalinger etter borgerkrigen i Nigeria i 1966 og 1967. Havnebyen Lagos var som følge av borgerkrigen utsatt for en blokade, og dette førte til lange ventetider, omdirigeringer og retur av last. Et betydelig antall skipninger ble berørt, særlig innen tørrfiskeksporten. Statens varekrigsforsikring erkjente ansvar, blant annet på bakgrunn av en betenkning skrevet av professor Sjur Brækhus, og utbetalte erstatning til vareeierne på totalt 1,2 millioner norske kroner.¹⁸⁸ Stang nevner et annet eksempel fra 1967, hvor to båter med forsikret last var sperret inne i Suezkanalen.¹⁸⁹ Statens varekrigsforsikring erkjente ansvar i og med at det var «en forføyning av statsmakt», men saken løste seg uten annet enn kostnader til saksbehandling. Det forhold at Statens varekrigsforsikring har ansett også de indirekte inngrep som «inngrep» er et tungtveiende moment for at dagens krigsforsikringsvilkår må tolkes ut i fra en tilsvarende forståelse. Ordlyden i krigsvilkårene punkt 1.2 er tilnærmet likelydende ordlyden i Statens varekrigsforsikringsvilkår fra 1996. Dersom krigsvilkårene er ment å kun omfatte direkte inngrep mot varene, og dermed avvike fra tidligere krigsforsikringspraksis, burde en slik omlegging av praksis ha kommet tydeligere frem i vilkårene.

¹⁸⁷ Motivene til Vareplanen s. 28.

¹⁸⁸ Jf. Stang s. 25.

¹⁸⁹ Dette vil være et eksempel på «hindring av transportvirksomheten», jf. VTV § 18 (9).

Som følge av ordlyden i krigsvilkårene punkt 1.2, praksis fra Statens varekrigsforsikring samt hensynene bak Vareplanen § 18 som fortsatt gjør seg gjeldende, må man kunne legge til grunn at også de indirekte inngrep er omfattet av krigsdekningen.

4.5.4 Fremmed statsmakt

For at tapet skal være omfattet av krigsforsikringen, må inngrepet være foretatt av «fremmed statsmakt». Kriteriet reiser flere vanskelige avgrensningsspørsmål, og jeg vil begynne med å presisere innholdet i begrepet «statsmakt» før jeg deretter ser nærmere på uttrykket «fremmed».

Siden handlinger som består i fysisk beskadigelse omfattes av krigsvilkårene punkt 1.1, er det uten betydning for krigsforsikringsdekningen om slike handlinger er foretatt av fremmed eller egen statsmakt. Punkt 1.2 omfatter kun handlinger som går ut på å frata sikrede eierrådigheten eller forhindre ham i å utøve rådighet over varene, og det er bare i forhold til denne type handlinger avgrensningen mot ikke-fremmed statsmakt har interesse.

«Statsmakt»

Statsmaktsbegrepet kan deles inn i to underliggende problemstillinger. For det første må man klargjøre innholdet i statsbegrepet, eller sagt på en annen måte presisere kravet til folkerettssubjektet. Deretter må man se på hvilke underliggende organer, etater og personer som gjennom sine handlinger kan sies å representere en stat eller et folkerettssubjekt og dermed opptre som en statsmakt.

Selv om man i utgangspunktet skal legge en kommersiell fortolkning av krigsvilkårene til grunn, vil definisjoner og kriterier fra folkeretten kunne ha betydning ved presiseringen av begrepet «statsmakt». Det finnes neppe en klar og presis definisjon av statsmaktsbegrepet basert på en naturlig, forretningsmessig språklig forståelse.

Verken krigsvilkårene eller Varevilkårene inneholder en legaldefinisjon av begrepet «statsmakt», og det foretas heller ingen presiseringer i kommentarene. I Vareplanen § 1 bokstav g ble statsmakt definert som «*personer eller organisasjoner som utøver offentlig eller overstatlig myndighet*». Nasjonalstater anerkjent over lang tid av andre nasjonalstater vil være en typisk statsmakt i relasjon til krigsvilkårene. Det følger av definisjonen i Vareplanen at også organisasjoner som utøver overstatlig myndighet omfattes av begrepet. I motivene ble FN og NATO trukket frem som typiske eksempler på overstatlige organisasjoner. Det uttales i motivene til Sjøforsikringsplanen at inngrep foretatt av representanter for et statsforbund, for eksempel en pakt, gruppe eller blokk, må anses som inngrep av statsmakt.¹⁹⁰ I folkeretten foretas et skille mellom ikke-statlige organisasjoner (NGO'er) og mellomstatlige organisasjoner. De mellomstatlige organisasjonene anses i dag for å være rettssubjekter etter folkeretten.¹⁹¹ Vareplanens begrep «overstatlig myndighet» har ikke en klar folkerettslig definisjon, men det er ikke urimelig å anta at uttrykket må knyttes opp til organisasjonens folkerettslige status. Dersom en organisasjon helt klart anses som et folkerettslig rettssubjekt, vil den således også utgjøre en «statsmakt» etter krigsvilkårene punkt 1.2.

Statsmaktbegrepet skaper særlig vanskelige avgrensninger når det ikke foreligger en klar statsdannelse. I folkeretten operer man med fire grunnvilkår som må foreligge for at det skal eksistere en stat i folkerettslig forstand, og disse vilkårene vil kunne være retningsgivende ved presiseringen av statsmaktbegrepet. Grunnvilkårene

¹⁹⁰ Motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-9. Det følger av motivene til Vareplanen s. 1 at statsmaktsbegrepet skulle gis en tilsvarende betydning i Vareplanen som i Sjøforsikringsplanen

¹⁹¹ Ruud og Ulfstein s. 83 og 84.

følger av folkerettslig teori og statspraksis, og er kommet til uttrykk gjennom blant annet Montevideo-konvensjonen av 1933. Det kan imidlertid ikke oppstilles som en nødvendig betingelse ved tolkningen av krigsvilkårene at folkerettens fire grunnkriterier er oppfylt, men et stort avvik fra disse kan i seg selv tyde på at inngrepet ikke er foretatt av en statsmakt. På den annen side kan man ganske sikkert konkludere med at det foreligger en «statsmakt» dersom alle de fire kriterier er oppfylt.

Folkerettens grunnkriterier går i korthet ut på at det må foreligge en permanent befolkning, et definert territorium, en form for styre eller regjering som opprettholder en viss rettsorden og uavhengighet i forhold til andre stater.¹⁹² Jo flere av kriteriene som er oppfylt, jo nærmere vil man måtte være en «statsmakt» etter krigsvilkårene punkt 1.2.

Det følger av definisjonen i Vareplanen § 1 bokstav g at statsmaktsbegrepet knytter seg til offentlige organ eller personer. Man assosierer kanskje ordet «statsmakt» med uttrykket «de tre statsmakter» kjent fra statsforfatningsretten, men som det fremgår av definisjonen vil også organer lenger ned i statshierarkiet omfattes. Om man for eksempel velger å anse tollvesenet som regjeringens representant eller som selvstendig statsmaktsorgan vil være uten betydning i forhold til statsmaktsdefinisjonen i krigsvilkårene punkt 1.2. Brækhus og Rein uttaler at det er likegyldig hvorvidt statsmakten opptrer ved sine sentrale organer eller ved den enkelte etat.¹⁹³ Som påpekt i motivene til Vareplanen er lokale myndigheter som kommuner og fylkeskommuner omfattet, og det følger av Vareplanens definisjon at statsmakt-

¹⁹² Ruud og Ulfstein s. 96.

¹⁹³ Brækhus og Rein s. 67.

begrepet også omfatter enhver offentlig tjenestemann.¹⁹⁴ Avgrensningsproblemer oppstår i forhold til private organer som i større eller mindre grad utøver en form for offentlig myndighet. Man vil her kunne trekke paralleller til forvaltningsretten, hvor offentligrettslig kompetanse betraktes som et utslag av statens rett til å bestemme over sine undersotter (den såkalte «høyhetsretten»).¹⁹⁵ Så lenge inngrepet foretas av en person eller et organ som ledd i statens høyhetsrett, er det rimelig å konkludere med at det foreligger inngrep foretatt av statsmakt. I følge uttalelser i motivene til Vareplanen vil det imidlertid ikke være avgjørende for om det foreligger inngrep fra statsmakt at vedkommende organ har slik myndighet som det er tale om å utøve, men «om inngrepet tar sikte på myndighetsutøvelse».¹⁹⁶

«Fremmed»

Krigsdekningen omfatter kun inngrep foretatt av fremmed statsmakt, inngrep foretatt av ikke-fremmede statsmakter (omtales som «egne statsmakter») er ikke dekket. Begrensningen overfor egne statsmakter ble innført i Vareplanen av 1967, og i følge motivene skyldtes unntaket at forsikringsselskapene ikke ønsket at staten skulle kunne begrense sitt erstatningssansvar for rekvisisjoner under henvisning til at det foreligger forsikring. Man fant det ønskelig at tapet fordeles over hele samfunnet, og ikke bare mellom dem som har tegnet krigsforsikring.¹⁹⁷ I Vareplanen § 1 bokstav h

¹⁹⁴ Motivene til Vareplanen s. 1.

¹⁹⁵ Jf. Eckhoff og Smith s. 37.

¹⁹⁶ Motivene til Vareplanen s. 2.

¹⁹⁷ Motivene til Vareplanen s. 26. Man vurderte samtidig om inngrep mot transportmiddel eller transportvirksomhet foretatt av egen statsmakt skulle dekkes av krigsforsikringen. De hensynene som talte for å unnta egen statsmakt ved inngrep direkte mot varene, først og fremst statens plikt til å

ble egen statsmakt definert som «stasmakt i Norge eller i sikredes hjemland og statsmakt som er alliert med en av disse». Etter bokstav i var fremmed statsmakt dermed alle andre statsmakter som ikke ble omfattet av bokstav h, samt personer eller organisasjoner som urettmessig utgir seg for å utøve offentlig eller overstatlig myndighet. Denne forståelsen må kunne legges til grunn også for dagens krigsvilkår.

I motivene til Vareplanen uttales at ved vurderingen av hva som er sikredes hjemland kan man ikke legge avgjørende vekt på verken sikredes domisil eller hans nasjonalitet. Den kommersielle tolkningskontekst ble understreket, og det uttales videre at sikredes hjemland normalt vil være det land hvor sikrede driver den økonomiske virksomhet som transporten er ledd i.¹⁹⁸ Det er hjemlandet til den person som anses som sikrede etter VTV § 9 når inngrepet finner sted, som er avgjørende. Det har således ingen betydning at det under en tidligere fase i transporten har vært en annen sikret fra et annet land.

En statsmakt som er alliert med Norge eller sikredes hjemland vil i følge Vareplanens definisjon være «egen statsmakt». Den allierte statsmakten kan være myndighetene i et tredjeland, eller en overstatlig organisasjon, for eksempel NATO. Det uttales i motivene at FN og dets organer må ansees som egen statsmakt så lenge Norge (og eventuelt sikredes hjemland) er medlem av organisasjonen og har anledning til å gjøre sin innflytelse gjeldende der. Det følger imidlertid av Vareplanens motiver at man ikke ubetinget kan bygge på at det foreligger en permanent allianse. Man

betale erstatning, gjorde seg ikke gjeldende i samme grad ved de mer indirekte former for inngrep. Komiteen kom likevel til at en vennlig statsmakts inngrep mot transportmiddelet eller transportvirksomheten ikke skulle være omfattet av krigsdekningen.

¹⁹⁸ Motivene til Vareplanen s. 2.

må i det konkrete tilfellet undersøke om inngrepet faller innenfor rammen av alliansen.¹⁹⁹ Spørsmålet blir problematisert i motivene, og det pekes på at for eksempel en NATO-stat som automatisk ville blitt vår allierte dersom Norge ble involvert i en krig, må kunne ansees som fremmed statsmakt ved konflikter som ikke har noe med alliansen å gjøre. Dersom for eksempel Storbritannia er i konflikt med Argentina vedrørende Falklandsøyene, vil eventuelle inngrep foretatt av britiske myndigheter overfor norske varer ansees for å være foretatt av en fremmed statsmakt.

Vareplanen definerte personer eller organisasjoner som *urettmessig* utgir seg for å utøve offentlig eller overstatlig myndighet som «fremmed statsmakt». Også i Sjøforsikringsplanen defineres personer eller grupper som urettmessig utgir seg for å være offentlig myndighet som fremmed statsmakt.²⁰⁰ Brækhus og Rein uttaler at det i Sjøforsikringsplanens bestemmelse ligger et krav til personens eller gruppens objektive fremtreden, «usurpatorene må ha en organisasjon og et maktapparat og beherske et territorium av et slikt omfang at deres maktutøvelse rent faktisk ligner på en myndighetsutøvelse».²⁰¹ Forfatterne mener det ikke er tilstrekkelig at en aksjonsgruppe, for eksempel en gangsterbande eller en fanatisk religiøs sekt, hevder at den representerer eller utgjør en offentlig myndighet.

Ordlyden i krigsvilkårene punkt 1.2 gir verken holdepunkter for eller i mot å anse personer eller grupper som utgir seg for å være offentlig myndighet som «fremmed statsmakt». Krigsvilkårene inneholder som nevnt ingen definisjoner av begrepet, men siden vilkårene viderefører den samme begrepsbruk som Vareplanen,

¹⁹⁹ Motivene til Vareplanen s. 2.

²⁰⁰ Jf. Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav b.

²⁰¹ Brækhus og Rein s. 69.

taler meget for at uttrykket må gis et tilsvarende innhold som Vareplanen og Sjøforsikringsplanen.

Ved å legge definisjonen i Vareplanen til grunn for forståelsen av «fremmed statsmakt» oppstår vanskelige avgrensningsspørsmål i forhold til inngrep foretatt av usurpanter i Norge eller allierte stater (dvs. egne statsmakter). Dersom gruppene anses som «fremmed statsmakt» vil faren være omfattet av krigsforsikringen, mens dersom gruppene anses som «egen statsmakt» vil tapet være unntatt både krigsdekningen og den alminnelige dekning. Problemet blir å avgjøre når usurpantene må anses for å utøve offentlig myndighet *urettmessig* (fremmed statsmakt), og når de faktisk må anses å representere egen statsmakt. Quisling-regjeringen, som eksisterte fra 9. til 15. april 1940, kan trekkes frem for å belyse problemstillingen. «Regjeringen» ble ikke dannet etter demokratiske prinsipper, og regjeringen Nygaardsvold fungerte i samme tidsrom. Det er uklart om inngrep foretatt av Quisling-regjeringen må anses for å være foretatt av en gruppe som urettmessig utga seg for å utøve offentlig myndighet, eller om de faktisk ble foretatt av egen statsmakt. Dersom Quisling-styret vurderes som en egen statsmakt, eksisterte det dermed to vidt forskjellige regjeringer i Norge med helt ulike mål for sitt virke.

Problemstillingen er drøftet i motivene til Vareplanen, og det uttales at tvilsomme spørsmål som ellers kan melde seg i forbindelse med inngrep fra «Quisling-regjeringer» bør løses i praksis.²⁰² Man kan av motivene trekke den slutning at spørsmålet må avgjøres ut i fra en konkret helhetsvurdering. I denne vurdering vil momenter som usurpantenes kontroll over et territorium, administrativ og organisatorisk evne, hvor lang tid de har hatt kontroll over styre og stell samt alminnelig anerkjennelse få

²⁰² Motivene til Vareplanen s. 2.

betydning. Som det fremgår av motivene kan det ikke være avgjørende at den nye regjeringens legalitet manglet eller var utvilsom på det tidspunkt inngrepet fant sted, dersom vedkommende myndighet relativt raskt får etablert seg og oppnår alminnelig anerkjennelse.²⁰³

Ved å ta utgangspunkt i en konkret vurdering må man kunne anta at Quisling-regjeringen var usurpanter som urettmessig utgav seg for å utøve statsmakt, og utgjorde således en fremmed statsmakt. Dette følger for det første av at Quisling-regjeringen eksisterte kun i 6 dager før Høyesterett mot Quislings ønske opprettet Administrasjonsrådet som styringsorgan. Hadde Quislings styre fortsatt uavbrutt over et lengre tidsrom, kunne saken ha stilt seg annerledes. Dessuten må det antas at Quisling-styret ikke høstet anerkjennelse som den *de facto* utøvende makt i Norge, styret ble heller ansett som svikefulle usurpanter som urettmessig forsøkte å utøve makt. Regjeringen Nygaardsvold befant seg i Norge, og fremstod både internt og eksternt som Norges eneste regjering.²⁰⁴ Dessuten taler ett av hensynene bak å utelate inngrep fra egen statsmakt fra krigsforsikringsdekningen, nemlig statens erstatningsplikt ved inngrep, for å anse Quisling-styret som fremmed. Erstatningshensynet gjør seg nemlig ikke gjeldende når opprørsregjeringen setter de grunnleggende rettsprinsipper ute av spill. Krigsforsikringen bør dekke tap som følge av inngrep foretatt av opprørsbevegelser eller revolusjonære som påstår å opptre som statsmakt.

Saken stiller seg imidlertid annerledes i forhold til Administrasjonsrådet og det senere Kommisariske råd.²⁰⁵ Kontrollen

²⁰³ Motivene til Vareplanen s. 2.

²⁰⁴ Regjeringen Nygaardsvold forlot ikke Norge før 7. juni 1940.

²⁰⁵ Det Kommisariske råd ble opprettet av Terboven 25. september 1940.

over det norske territorium var total (fra tidlig juni 1940), og organene ble i praksis alminnelig anerkjent som det høyeste utøvende organ i Norge. Eksilregjeringen Nygaardsvold var riktignok eneste lovlige regjering etter norsk statsforfatningsrett, men dette kan likevel ikke forhindre at Administrasjonsrådet og Terbovens kommisariske råd opptrådte som norsk statsmakt *de facto*. Inngrep foretatt av Administrasjonsrådet og det kommisariske råd (hvor Quisling fungerte som politisk sjef) må derfor anses for å være foretatt av egen statsmakt.

Et av hensynene bak unntaket for inngrep foretatt av egen statsmakt, nemlig egen statsmakts plikt til å betale erstatning, vil riktignok tale mot en slik løsning. Det er langt fra sikker at en okkupasjonsregjering i samsvar med tidligere vedtatte lover vil betale erstatning ved ekspropriasjon. På det tidspunkt en okkupasjonsregjering må anses for å utgjøre egen statsmakt, vil krigen imidlertid ha foregått over et visst tidsrom, og de opprinnelige krigsdekninger vil trolig være oppsagt. Det må antas at partene har tegnet ny varekrigsforsikring på andre vilkår ment å gjelde i krigstid, hvor tap som skyldes inngrep er regulert særskilt med tanke på den konkrete situasjon.

4.5.5 Inngrepets sammenheng med krig eller krigslignende forhold

Ordlyden i krigsvilkårene punkt 1.2 gir få holdepunkter ved presiseringen av kravet til årsakssammenheng. Av uttrykket «sammenheng med» følger at inngrepene må foretas *som følge av* de krigslignende forhold. De krigslignende forhold er etter den tradisjonelle årsaksbetraktning en nødvendig betingelse, dersom disse tenkes borte ville inngrepet heller ikke ha funnet sted. Noen ytterligere presisering kan vanskelig la seg gjøre. Under krigslignende forhold vil statsmaktene imidlertid foreta en rekke sivile inngrep (dvs inngrep som ikke er krigsmotivert), for eksempel som ledd i håndhevelsen av politilovgivningen, og her foreligger det ikke en «sammenheng» med krigslignende forhold. Det blir således

nødvendig å trekke en grense mellom de krigsmotiverte og sivile inngrep.

For at et inngrep skal omfattes av krigsvilkårene punkt 1.2 må det ha sammenheng med «krig eller krigslignende forhold». Det er naturlig å anta at begrepet «krig eller krigslignende forhold» skal gis et tilsvarende innhold som i punkt 1.1, og som jeg kom frem til ved behandlingen av denne bestemmelse må det foretas en konkret helhetsvurdering av den aktuelle situasjon. Ved myndighetsinngrep vil imidlertid tilknytningen til den typiske krigssituasjon ofte være diffus og mer indirekte. I forhold til grensedragningen ved myndighetsinngrep uttales det i motivene til Vareplanen at man ikke kan oppstille noe absolutt krav om at det foregår kamphandlinger dersom krigstrusselen er overhengende og inngrepene klart har sammenheng med den. Man kan på den annen side ikke gi dekning mot ethvert statsinngrep som skjer under presset av indre sosial og politisk uro eller internasjonale motsetninger. I følge motivene synes det avgjørende å være «om inngrepet tar sikte på å skjerpe landets krigsberedskap i en akutt indre eller ytre konflikt, som lett kan utvikle seg til åpne kamphandlinger».²⁰⁶ Uttalelsene er aktuelle også ved anvendelsen av dagens krigsvilkår.

Momenter til denne grensedragning kan hentes fra tvister fra sjøforsikringsens område. Selv om Sjøforsikringsplanen ikke oppstiller krav om at inngrepene er krigsmotiverte, vil avgjørelsene likevel kunne være av interesse ved fortolkningen av krigsvilkårene punkt 1.2.²⁰⁷ I voldgiftssaken «Germa Lionel»²⁰⁸ hadde et skip med

²⁰⁶ Motivene til Vareplanen s. 25.

²⁰⁷ Etter sjøforsikringsplanen må det foretas en avgrensning mellom inngrep som er motivert ut fra overordnede politiske målsetninger og handlinger som er nødvendige for å håndheve politi- og tollovgivning. Denne

samme navn kommet fra London og losset varer i Tripoli i Libya. Skipet fikk problemer med sitt elektriske anlegg ved havneanløpet, og en spesiell lampe stod derfor og blinket. Libyske myndigheter var av frykt for støtte til opposisjonen i landet spesielt oppmerksomme på britiske skip, og på grunn av den blinkende lampen ble det tatt mistanke til skipet. Tropper ble satt om bord i Germa Lionel, og først etter langvarig etterforskning kom man frem til at mistanken var grunnløs. Agentene i Libya krevde kroner 270.000 til dekning av sine utgifter for å frigi skipet, men rederiet maktet ikke å betale beløpet. Skipet ble dermed liggende helt til assurandørene forskutterte beløpet. Voldgiftsretten måtte blant annet ta stilling til om utlegget skulle dekkes av krigsassurandøren eller sivilassurandøren. Retten kom frem til at det forlås et inngrep av fremmed statsmakt, og etter en nærmere vurdering ble det konstatert at libyske myndigheters opptreden gikk langt utover det som kunne karakteriseres som inngrep som ledd i håndhevelsen av toll- og politilovgivning. Tilbakeholdelsen ble derfor ansett for å være omfattet av krigsfarene i sjøforsikringsplanen (fra 1964) § 16.

«Wildrake»-saken²⁰⁹ ble forelagt dispasjør Leif Strøm-Olsen til uttalelse, og ble senere forlikt. Sakens faktum og de betraktninger som ble lagt til grunn har imidlertid interesse for sontringen mellom sivile og krigsmotiverte inngrep. Dykkerskipet Wildrake var i 1986 involvert i dykkeroperasjoner utenfor kysten av Tunis. Skipet ble anropt av en tunisisk kanonbåt, beordret inn til en marinebase og ilagt tvangsmulkt. Dispasjøren konstaterte at det

sontringen er ikke helt ulik krigsvilkårenes sontring mellom krigsmotiverte og sivile inngrep.

²⁰⁸ Germa Lionel – dommen av 11. juni 1985 (upublisert), omtalt av Brækhus og Rein på s. 74.

²⁰⁹ Wildrake-saken omhandles av Brækhus og Rein s. 75.

forelå en oppbringelse, og spørsmålet var hvorvidt oppbringelsen måtte anses for å være ledd i politi – og tollavgivningen og dermed falle utenfor planens krigsfarebegrep. Strøm-Olsen viste til at det forlå en rekke forhold av krigslignende karakter. Oppbringelsen var foretatt av den Tunisiske marine, det ble plassert bevæpnede vakter om bord, skipet ble eskortert til marinebasen og ingen fikk gå om bord i skipet eller gå i land. I tillegg var situasjonen mellom USA og Libya spent på det aktuelle tidspunkt. Den 6. amerikanske flåte befant seg i nærheten og den tunisiske og libyske kystvakt hadde derfor etablert et strengt vakthold. Dessuten var Tunis vertsland for et møte i den Arabiske liga, og Tunisiske myndigheter hadde antakelig behov for å vise at de var militært på vakt. Dispasjøren konkluderte med at alle de nevnte forhold pekte i retning av krisetider og krigslignende forhold. Oppbringelsen og den måte den ble utført på, gikk langt utover toll – og politiformål.

I saken «Chemical Ruby»²¹⁰ måtte voldgiftsretten ta stilling til om en tilbakeholdelse av et skip foretatt av nigerianske myndigheter var et inngrep som omfattes av krigsfarene i sjøforsikringsplanen. I følge retten var det avgjørende vurderingstema hvorvidt tilbakeholdelsen kunne anses å være ledd i en overordnet politisk aksjon, og dermed utgjøre en krigsfare, eller kun en politirettslig aksjon.

4.5.6 Inngrep som faller utenfor forsikringsdekningen

Som det fremgår av redegjørelsen ovenfor vil en krigsforsikring kun delvis dekke de farer som er unntatt i VTV §§ 18 (7) - (9). Sikrede har ingen mulighet til å skaffe seg dekning mot de typer inngrep som ikke dekkes av krigsforsikringen, og det oppstår dermed hull i

²¹⁰ ND 1988 s. 275 NV.

transportforsikringsdekningen.²¹¹ På bakgrunn av mine tidligere drøftelser vil jeg i dette avsnitt oppsummeringsvis gjøre rede for de former for inngrep som faller utenfor både den alminnelige transportforsikringsdekningen og krigsdekningen.

For det første vil alle inngrep foretatt av statsmakt som ikke har sammenheng med krig eller krigslignende forhold falle fullstendig utenfor forsikringsdekningen. Dette innebærer blant annet at alle tap som har en funksjonell sammenheng med myndighetsutøvelse i fredstid er unntatt dekning. Inngrep mot transportmiddel eller hindring av transportvirksomhet som ikke har sammenheng med krig eller krigslignende forhold vil også falle utenfor forsikringsdekningen.

For det andre vil inngrep som har sammenheng med krig eller krigslignende forhold likevel falle utenfor forsikringsdekningen dersom inngrepet foretas av norsk statsmakt, sikredes statsmakt eller disse lands allierte statsmakter.

4.5.7 Særlig om sjørøveri

Etter Sjøforsikringsplanen § 2-9 første ledd bokstav d anses sjørøveri som en krigsfare. I motivene defineres sjørøveri som «ulovlig maktanvendelse fra privatpersoner på det åpne hav overfor skip med mannskap, passasjerer og last.»²¹² Bestemmelsen begrunnes med at man slipper de praktiske vanskelighetene ved å trekke grensen mellom sjørøveri og inngrep fra fremmed statsmakt, dette hensyn gjør seg særlig gjeldende når sjørøveriet utøves av grupper som pretenderer å utøve statsmakt.

²¹¹ Forutsatt at selskapet og sikrede ikke på egenhånd utarbeider individuelle forsikringsavtaler.

²¹² Motivene til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-9.

Krigsfarebegrepet i Sjøforsikringsplanen er mer omfattende enn vareforsikringens krigsfarebegrep, og sjørøveri er et av de områder hvor løsningen blir forskjellig. I vareforsikringen anses sjørøveri som en sivildfare, og omfattes av en dekning på A-vilkår.²¹³ Denne ordning, som ble innført allerede ved Vareplanen av 1967, ble hovedsakelig begrunnet i to forhold. For det første må et inngrep fra fremmed statsmakt ha sammenheng med krig eller krigslignende forhold for å være omfattet av varekrigsforsikringen, et tilsvarende årsakskrav oppstilles ikke i Sjøforsikringsplanen. De retts tekniske hensyn som talte for å la sjørøveri være omfattet av krigsfarebegrepet gjør seg derfor ikke gjeldende i varekrigsforsikringen. For det andre fant man det hensiktsmessig å ha et mer begrenset krigsfarebegrep i vareforsikringen enn i sjøforsikringen, siden man ikke kunne regne med at varer ble forsikret mot krigsfare i samme utstrekning som rederinteresser.²¹⁴ De norske bestemmelser samsvarer med løsningen i de engelske vilkår, hvor sjørøverfaren omfattes av uttrykket «All Risks» og dekkes dermed på ICC A-vilkår.²¹⁵

4.6 Tap som skyldes frigjøring av atomenergi

4.6.1 Innledning

Frigjøring av atomenergi kan medføre enorme ødeleggelser på meget kort tid, og kommer forsikringsmessig således i en særstilling. Jeg vil i dette avsnitt gi en særlig redegjørelse for transport-

²¹³ Sjørøveri som skyldes krig eller krigslignende forhold vil imidlertid utgjøre en krigsfare. Dette følger av Varevilkårenes og krigsvilkårenes ordlyd samt uttalelser i motivene til Vareplanen på s. 22.

²¹⁴ Motivene til Vareplanen s. 22.

²¹⁵ Jf. Miller s. 426.

forsikringsreglene i forhold til tap som skyldes frigjøring av atomenergi. I dette ligger at jeg ikke bare omhandler problemstillinger knyttet til bruk av kjernefysiske våpen, også ulykker i for eksempel atomreaktorer vil bli behandlet. Nært knyttet til disse problemstillinger står tap som skyldes bruk av kjemiske, biologiske, biokjemiske og elektromagnetiske våpen. Selv om man også her møter vanskelige avgrensninger, er det først og fremst spørsmål knyttet til radioaktive kilder som vil bli behandlet.

Av praktiske hensyn deles fremstillingen inn i to deler, hvor jeg først behandler deknningen mot atomfarer med utgangspunkt i en alminnelig transportforsikring tegnet på A-vilkår, for deretter å gjøre rede for krigsforsikringens dekningsfelt. Jeg vil også omtale spørsmål knyttet til biologiske, elektromagnetiske eller kjemiske kilder der dette synes hensiktsmessig. Siden jeg ikke bare behandler spørsmål knyttet til krigsforsikringen, vil jeg i min fremstilling gå noe lenger enn hva oppgavens tema isolert sett skulle tilsi.

4.6.2 Dekningsfeltet ved tegning av alminnelig vareforsikring

Tap som skyldes frigjøring av atomenergi er etter VTV § 18 (10) unntatt vareforsikringsdekningen. Dekningsunntaket gjelder uavhengig av hvordan frigjøringen har skjedd, og det er uten betydning om den skjer fra sivil eller militær virksomhet. Dersom frigjøringen skyldes krig eller krigslignende forhold, vil faren uansett kunne anses som en krigsfare og dermed unntas etter § 18 (6). Jeg vil i dette avsnitt derfor forutsette at frigjøringen ikke skyldes en krigsfare.

Begrepet «frigjøring» krever en nærmere presisering. Ved produksjon av kjernefysisk kraft vil det til enhver tid frigjøres energi i kontrollerte former. Ut i fra en slik forståelse vil unntaket omfatte enhver form for tap eller skade som skyldes kjernefysisk virksomhet, uavhengig om frigjøringen skjer kontrollert eller

ufrivillig ved for eksempel en ulykke eller eksplosjon. Tap som skyldes stråling fra en kjernefysisk reaktor i normal drift er dermed unntatt en dekning på A-vilkår. Det samme vil gjelde skade som skyldes radioaktivt avfall. Frigjøring av atomenergi fører til radioaktivt avfall, og det foreligger dermed årsakssammenheng mellom tapet og den opprinnelige frigjøringen. I følge Johansson benyttes uttrykket «frigjøring av atomenergi» i en rekke lands vilkår for å gjøre det klart at man unntar tap som skyldes frigjøring av atomenergi på alle måter, og ikke bare gjennom sprengning.²¹⁶

Opp gjennom årene har det skjedd en gradvis utvidelse av unntaket for atomfare, både nasjonalt og internasjonalt. O`May uttaler blant annet at de tidligere unntak bare omfattet bruk av kjernefysiske stridmidler, men etter Tsjernobyl-ulykken i 1986 ble det klart for forsikringsnæringen at det kunne bli nødvendig å unnta også andre former for atomfare. Dagens omfattende unntak ble innført ved Varevilkårene av 1995, og innebar en betydelig utvidelse i forhold til bestemmelsene i CEFOR`s vilkår 1990.²¹⁷ Både i disse vilkårene, og i de tidligere vilkår fra 1985, opererte man med et mer begrenset unntak, hvor tap som skyldtes «frigjøring av atomenergi i forbindelse med atomvåpeneksplosjoner og atomprøveeksplosjoner» var unntatt transportforsikringsdekningen.²¹⁸ Til forskjell fra dagens bestemmelser fikk de tidligere unntak bare anvendelse ved eksplosjoner av forskjellig art hvor frigjøringen skjedde ukontrollert og ufrivillig.

²¹⁶ Johansson s. 174.

²¹⁷ Atomfareunntaket er omtalt i fire setninger på s. 34 i kommentarene. Med tanke på at det fant sted en omfattende utvidelse av unntaket i 1995 kunne man forventet en mer utførlig behandling i kommentarene.

²¹⁸ Jf. CEFORs vilkår av 1985 punkt 4.4 og CEFORs vilkår av 1990 § 17 (9).

I de engelske vilkårene er tap eller skade som skyldes bruk av «any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter» unntatt en dekning på A, B eller C -vilkår.²¹⁹ Det opereres altså med et begrenset unntak som kun omfatter tap eller skader som skyldes radioaktive våpen. Tap som skyldes ulykker på en atomdrevet kraftstasjon faller derimot ikke inn under unntaket.²²⁰ På Londonmarkedet opererer man imidlertid med en særskilt klausul kalt RACE,²²¹ som unntar tap og skader som skyldes radioaktiv og jonisk stråling. Første versjon av RACE-klausulen kom i 1990 og ble konstruert i kjølevannet av Tsjernobyl-ulykken.²²² Atomklausulen anvendes ofte som en generell unntaksbestemmelse i forsikringskontrakter, og det begrensede unntak i ICC får dermed mindre betydning.²²³

I Sjøforsikringsplanen § 2-8 bokstav d benyttes samme ordlyd som i Varevilkårene, og bestemmelsene må antas å ha sammenfallende innhold. I motivene til planen uttales at assurandøren ikke svarer for tap som skyldes eller på noen måte kan tilbakeføres til en atomfare, hva enten denne faren knytter seg til skipet selv (atomdrevne skip), skipets last, et møtende skip eller anlegg på land.

Også de svenske transportforsikringsvilkår inneholder et omfattende unntak for tap som skyldes atomfare, etter «Allmänna villkor för transportförsäkring av varor» punkt 2.6 unntas alle

²¹⁹ Jf. The Institute Cargo Clauses (A) pkt 4.7, (B) og (C) pkt 4.8.

²²⁰ Se Hudson and Allen s. 22.

²²¹ Forkortelsen står for Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause. I dag benyttes Extended RACE, versjon 2, fra 2003.

²²² O'May s. 205.

²²³ Jf. Thal Jantzen og Simonsen s. 185 og Johansson s. 174. RACE 2 - klausulen er ment å gå foran alle andre klausuler mellom partene.

tenkelige tap som atomskade kan forårsake. Med atomskade menes blant annet skade som skyldes radioaktive egenskaper ved atombrensel eller et radioaktivt produkt.

Etter VTV § 18 (11) unntas tap som skyldes kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen fra den alminnelige vareforsikring. Bestemmelsen ble tilføyd i 2004 som følge av at det ikke lenger var mulig å oppnå reassuransedekning for slike farer.²²⁴ Unntaket gjelder kun dersom det dreier seg om våpen. Tap som skyldes utslipp av for eksempel kjemiske substanser fra en fabrikk omfattes ikke. I følge uttalelser i kommentarene er det imidlertid intet krav om at vedkommende våpen blir benyttet som våpen.²²⁵ Dersom et våpenlager blir rammet av for eksempel jordskjelv med den følge at substansene siver ut, vil eventuelle tap være omfattet av unntaket. Man skulle umiddelbart anta at bestemmelsen får begrenset selvstendig betydning som følge av unntaket for krigsfarer og terrorhandlinger etter VTV § 18 (3) og (6). Benyttes de nevnte våpen i krig eller av terrorister vil jo tapet uansett være unntatt. Som jeg kommer frem til nedenfor er imidlertid farene i VTV § 18 (11) unntatt også fra krigsdekningen.

4.6.3 Dekningsfeltet når det er tegnet krigsforsikring

Som nevnt ovenfor er atomfareunntaket i VTV § 18 (10) meget omfattende ved at det får anvendelse ved alle former for frigjøring av atomenergi. Det sentrale spørsmål blir således om sikrede kan oppnå delvis dekning mot atomfarene ved å tegne varekrigsforsikring. Krigsforsikringen dekker jo nettopp tap som skyldes krig eller krigslignende forhold, og etter en naturlig ordlydsforståelse vil derfor skader fra kjernefysiske våpen benyttet i krig, eller tap som

²²⁴ Jf. kommentarene til Varevilkårene s. 34.

²²⁵ Jf. kommentarene til Varevilkårene s. 35.

skyldes at en atomreaktor har blitt bombet av fiendtlige styrker, være dekket av krigsforsikringen.²²⁶ Problemstillingen for den videre drøftelse er om de krigsrelaterede atomfarer er omfattet av varekrigsforsikringen.

Krigsvilkårene benyttet av Statens varekrigsforsikring ga delvis dekning mot atomfaren. Vilkårene dekket tap som skyldtes atomskade dersom denne var forårsaket av atomvåpen i krig og var en direkte eller umiddelbar følge av selve eksplosjonen og strålinger fra denne.²²⁷

Til tross for tidligere krigsforsikringspraksis, samt en isolert fortolkning av krigsvilkårene punkt 1, er det meget usikkert hvorvidt krigsforsikringen gir dekning mot de krigsrelaterede atomfarer.²²⁸ Flere forhold taler mot en slik løsning.

For det første er krigsvilkårene uselvtendige og må tolkes i sammenheng med Varevilkårene. VTV § 18 (6) unntar tap som skyldes krig eller krigslignende forhold, «med mindre det foreligger særlig avtale om dekning». Tillegget om særlig dekning henviser til varekrigsforsikringen og de særlige vilkår som gjelder for denne. Dette må forstås slik at ved tegning av varekrigsforsikring vil de farene som er unntatt i § 18 (6), og bare disse, være omfattet av forsikringsdekning. De andre farene som nevnes i § 18 vil fortsatt være unntatt. Atomfaren, som normalt ville vært omfattet delvis av krigsfarene (eks detonasjon av kjernefysisk våpen) og delvis av

²²⁶ Tilsvarende må i så fall gjelde for kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen, dersom disse er anvendt i forbindelse med krigslignende forhold må tapet etter en naturlig ordlydsfortolkning ansees å være dekket av krigsforsikringen.

²²⁷ Jf. Særskilte vilkår for krigsforsikring av varer (1996) punkt 1.

²²⁸ I det følgende vil jeg kun behandle atomfare, men løsningen blir den samme for kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen som nevnt i VTV § 18 (11).

sivilfarene (uhell i atomreaktor), er skilt ut i et eget punkt og må derfor behandles som en selvstendig fare. Ved å se § 18 i en helhetlig kontekst vil således punkt 10 (og 11) føre til en innskrenkende fortolkning av punkt 6. Varevilkårene punkt 10 kan med andre ord anses som en nyere spesialbestemmelse som går foran den eldre og mer generelle krigsfarebestemmelsen.

Mot dette forhold kan det argumenteres med at punkt 7 til 9 ikke henviser til mulighetene for særlig dekning, selv om krigsforsikringen også gir dekning mot en del av de farer unntas i disse bestemmelser. Punkt 7 til 9 bærer imidlertid ikke preg av å være spesialbestemmelser i samme grad som punkt 10.

For det andre er atomfaren unntatt dekningsområdet både i de danske og svenske krigsforsikringsvilkårene.²²⁹ Også de engelske krigsforsikringsvilkårene unntar tap som skyldes «any hostile use of weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion [...]».²³⁰

I følge Hudson og Allen tolkes imidlertid de engelske vilkår slik at skader som skyldes ikke-fiendtlig bruk av atomvåpen i krig (dvs atomvåpen benyttet av vennlige stater) dekkes av varekrigsforsikringen. Dette på grunn av uttrykket «hostile».²³¹

Dessuten er tap som skyldes frigjøring av atomenergi unntatt krigsfarebegrepet i sjøforsikringsplanen etter § 2-9 annet ledd bokstav b. Dersom skipet er forsikret i Den norske Krigsforsikring for Skib oppnår man imidlertid en viss dekning. Etter tredje ledd bokstav b dekkes tap som er en direkte og umiddelbar følge av en

²²⁹ Jf. de danske Forsikringsbetingelser for Krigsforsikring punkt 1.2.9 og de svenske Krigsförsäkringsvillkor för varor punkt 2.1.2.

²³⁰ Jf. Institute War Clauses (Cargo) punkt 3.8.

²³¹ Hudson og Allen s. 292 og 293.

eksplosjon forårsaket av bruk av atomvåpen i krigsøyemed, såfremt skipet befinner seg innenfor det ordinære fartsområdet. Skader forårsaket ved stråling eller radioaktivt nedfall dekkes likevel ikke. I motivene til Sjøforsikringsplanen uttales at den særlige dekningen for skip forsikret i Den norske Krigsforsikring for Skib er en videreføring av en begrenset atomrisikodekning fra tidligere vilkår. Utgangspunktet i Sjøforsikringsplanen er derimot at atomfarer unntas krigsforsikringen, og dette taler for en tilsvarende fortolkning i varekrigsforsikringen.

I forhold til kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen kan det anføres ytterligere et argument for innskrenkende tolkning. I kommentarene uttales at unntaket i VTV § 18 (11) ble innført som følge av det ikke lenger var mulig å oppnå reassuransedekning for slike farer. Vanskelighetene med reassurans skyldes frykten for at terrorister skulle ta i bruk slike våpen.²⁵² Reassuranseproblemet vil antakelig gjøre seg gjeldende også for krigsforsikring, og dette taler for en innskrenkende tolkning av Varevilkårene hva gjelder våpen som nevnt i § 18 (11).

Spørsmålet om de krigsrelaterte atomfarer omfattes av krigsdekningen er vanskelig, og konklusjonen er meget usikker. Til tross for tidligere praksis fra statens varekrigsforsikring, samt krigsvilkårenes ordlyd, er jeg imidlertid kommet frem til at atomfarene ikke er omfattet. Dette følger av en sammenhengende fortolkning av VTV § 18, hvor atomfaren behandles som en selvstendig fare ved siden av krigsfarene, og ved å trekke paralleller til løsningen i våre naboland og Sjøforsikringsplanen. Tilsvarende blir løsningen i forhold til unntaket i VTV § 18 (11), heller ikke disse farer er dekket av varekrigsforsikringen.

²⁵² Kommentarene til Varevilkårene s. 34.

4.7 Samvirke mellom krigsfarer og sivilfarer

4.7.1 Samvirkeregelen i VTV § 20 første ledd

Etter VTV § 20 første ledd foreligger det samvirke når tapet er forårsaket ved et samvirke mellom flere forskjellige farer, og en eller flere av disse farer ikke omfattes av den spesifikke forsikring. Det foreligger for eksempel samvirke dersom et havari skyldes både uaktsomhet hos mannskapet (sivilfare) og kollisjon med miner (krigsfare). Etter § 20 skal tapet fordeles forholdsmessig mellom de enkelte farer etter den innflytelse hver av dem må antas å ha øvet på tapets inntreden og omfang. Selskapet svarer kun for den del av tapet som blir henført til de farer forsikringen omfatter. Det følger av ordlyden, og presiseres i kommentarene, at man skal foreta en fordeling selv om begge farene omfattes av hver sin forsikring. Dersom vareeieren har tegnet både alminnelig vareforsikring og krigsforsikring i samme selskap, skal man altså likevel fordele tapet mellom de to farer. Kun når begge farene omfattes av den samme forsikringen, for eksempel ved forsikring på A-vilkår når havariet skyldes både uaktsomhet hos sjåføren og snøskred, blir fordeling etter samvirkeregelen unødvendig. Samvirkeregelen i VTV § 20 første ledd er et unntak fra forsikringsrettens alminnelige prinsipper, hvor det tas utgangspunkt i hovedårsakslæren.

Samvirke mellom sivil- og krigsfarer var en gjennomgående problemstilling i mange av rettsavgjørelsene etter andre verdenskrig.²³⁵ Det kan reises spørsmål om man må operere med en minimumsgrense for at en fare skal være samvirkende med en annen. Dersom for eksempel krigsfaren er skyld i 95 % av tapet, kan det virke uhensiktsmessig å fordele 5 % på sivilfaren. Det er prosessfremmende, og samtidig bevismessig vanskelig, å operere

²³⁵ For en utførlig gjennomgang av praksis, se Brækhus og Rein avsnitt 384.

med en forholdsmessig fordeling ved så størrelsesmessig ulike samvirkende farer. I Sjøforsikringsplanen følger hovedregelen om samvirke av § 2-13 første ledd, og bestemmelsen har tilnærmet identisk ordlyd som VTV § 20 første ledd.²³⁴ I Sjøforsikringsplanens motiver uttales at «dersom fareinnslaget har vært temmelig ubetydelig, bør vekten settes til null; § 2-13 åpner m.a.o. også for en fordeling hvor den ene faren gis vekt tall 0 og den andre faren gis vekt tall 100». Det uttales også at «den nedre grensen for at et fareinnslag skal tillegges betydning for farefordelingen kan skjønnsmessig settes til 10-15 %».²³⁵ Tilsvarende bør gjelde også ved tolkningen av VTV § 20 første ledd.

4.7.2 Samvirkeregelen i VTV § 20 annet ledd

I VTV § 20 annet ledd finnes en spesiell samvirkeregulering. Dersom de farer som nevnes i § 18 (10) og (11) (frigjøring av atomenergi samt kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen) har medvirket til tapet, skal likevel hele tapet ansees forårsaket av en slik fare. I følge kommentarene skyldes regelen at reassuransemarkedet, som norske forsikringsselskaper er avhengige av å tegne gjenforsikring i, opererer med en tilsvarende klausul.²³⁶ Ovenfor kom jeg frem til at tap som skyldes frigjøring av atomenergi var unntatt dekning både ved alminnelig transportforsikring og ved krigsforsikring. Bestemmelsen i § 20 annet ledd får dermed store konsekvenser ved samvirke, så lenge atomfaren har vært en

²³⁴ For samvirke mellom krigsfarer og sjøfarer får imidlertid § 2-14 anvendelse. Etter denne bestemmelsen skal hele tapet ansees forårsaket av den faregruppe som har vært dominerende årsak. Spesialregelen skyldes et ønske om å motvirke prosesshyppighet mellom krigs- og sjøassurandører.

²³⁵ Motiver til Sjøforsikringsplanen, kommentarer til § 2-13.

²³⁶ Kommentarer til Varevilkårene s. 38.

medvirkende årsak vil hele tapet være unntatt dekning. Hva som ligger i kravet til medvirkning er noe uklart. Ved en tolkning av uttrykket vil det være naturlig å ta utgangspunkt i prinsippene fra forsikringsretten og erstatningsretten.

For det første må det kunne oppstilles et krav om at atomfarens medvirkning har vært av en viss betydning. En helt minimal innvirkning kan ikke være avgjørende. I motivene til Sjøforsikringsplanen § 2-13 første ledd uttales at den nedre grensen for at et fareinnslag skal tillegges betydning for fordelingen kan skjønnsmessig settes til 10-15 %. Selv om uttalelsene ikke får direkte anvendelse for VTV § 20 annet ledd, gir de en antydning om at man ved den helt minimale innvirkning på 1 – 10 % må foreta en avgresning. Hvorvidt det foreligger «medvirkning» etter VTV § 20 annet ledd vil måtte bero på en konkret vurdering av skadetilfellet, og antydninger om prosentvis betydning får lett et teoretisk preg som ikke samsvarer med de mer skjønnsmessige vurderinger i praksis. Ved den konkrete vurdering vil det kunne være hensiktsmessig å trekke paralleller til den alminnelige hovedårsakslære.

For det andre må medvirkningen heller ikke ha vært for avledet og indirekte, bestemmelsen må tolkes i lys av erstatningsrettens adekvansbetraktninger.²³⁷ Dersom land A for eksempel sprenger et kjernefysisk våpen i land B, og land B som gjengjeldelse senker handelsskip tilhørende land A, vil medvirkningen være av en så indirekte karakter at den spesielle samvirkeregelen vanskelig kan få anvendelse.

²³⁷ Se Lødrup kapittel 17.

5 Krigsforsikringens tidsmessige avgrensning

5.1 Innledning

Hensikten med dette kapittelet er å kartlegge krigsforsikringens tidsmessige avgrensning. Avgrensningen reiser problemer av forskjellig art. For det første må man fastslå fra hvilket tidspunkt krigsforsikringsdekningen begynner å løpe, og når forsikringsdekningen ordinært opphører. Det må videre undersøkes om det eksisterer regler som bringer forsikringsdekningen til midlertidig opphør, med andre ord om det finnes særlige suspensjonsregler. Behandling av selskapets endrings- og oppgivelsesadgang passer også naturlig inn i dette kapittel siden beføyelsene kan ha innvirkning på den tidsmessige avgrensning. I tillegg vil oppsigelsesreglene få betydning til tross for at oppsigelse er av en noe annen karakter enn opphørsreglene. Oppsigelse innebærer at forsikringsavtalen som sådan avsluttes, med den virkning at krigsforsikringen for alle transporter under samme periodeavtale (eksempel en omsetningsforsikring) blir opp sagt. Dette i motsetning til opphørsreglene, som kun medfører at krigsdekningen for den enkelte transport opphører. Oppsigelsesreglene knytter seg således til krigsforsikringsavtalen, mens opphørsreglene knytter seg til den enkelte transports krigsdekning.

Som utgangspunkt gjelder Varevilkårenes bestemmelser om start, suspensjon og opphør også for krigsforsikringsdekningen. Dette følger av krigsvilkårenes innledende bestemmelse. Varevilkårene

§§ 14-16 vil derfor i all hovedsak regulere krigsforsikringens tidsmessige avgrensning.²³⁸ For krigsforsikringen gjelder imidlertid særlige regler om opphør, suspensjon og oppsigelse, og disse bestemmelser får anvendelse enten i stedet for eller i tillegg til de alminnelige regler i Varevilkårene. Man operer dermed med to regelsett vedrørende den tidsmessige avgrensning, et regelsett som får anvendelse overfor sivilfarer og et innskrenkende eller alternativt regelsett i forhold til krigsfarene. Krigsvilkårene inneholder imidlertid ingen spesielle regler for når krigsforsikringen begynner å løpe. Starttidspunktet følger dermed av VTV § 14, og vil derfor ikke bli behandlet nærmere.

En ubetinget oppsigelsesrett, kombinert med en kort oppsigelsesfrist, medfører at oppsigelsesreglene i realiteten har stor betydning for krigsforsikringens tidsmessige avgrensning. Det synes derfor hensiktsmessig å behandle oppsigelsesreglene først. Jeg vil deretter gjøre rede for «the Waterborne Agreement», en internasjonal overenskomst som til dels danner grunnlag for reglene om krigsforsikringens tidsmessige avgrensning. Videre vil jeg ta for meg de alminnelige opphørsregler, suspensjonsreglene og til slutt endrings- og oppgivesesadgangen.

5.2 Oppsigelse

Etter krigsvilkårene punkt 7 har partene rett til å si opp avtalen om krigsforsikring med 48 timers varsel.²³⁹ En gyldig oppsigelse

²³⁸ En nærmere presisering av disse bestemmelser er i seg selv grunnlag for en egen avhandling. Jeg vil kun unntaksvis behandle spørsmål knyttet til VTV §§ 14-16, og bare når dette fremstår som nødvendig i relasjon til krigsforsikringsdekningen.

²³⁹ Bestemmelsens gjelder oppsigelse av «særvilkåret», med dette menes krigsforsikringsdekningen.

medfører at krigsforsikringsavtalen ikke lenger får anvendelse mellom partene. Dersom selskapet og sikrede for eksempel har tegnet en deklarasjonsforsikring, vil oppsigelsen føre til at krigsdekningen for samtlige transportert under den aktuelle deklarasjonsforsikring opphører. Det står uttrykkelig i krigsvilkårene punkt 7 at forsikringsavtaleloven §§ 3-2 og 3-3 er fraveket, med henvisning til lovens § 1-3 annet ledd (e).²⁴⁰ Ved nasjonale transportert får oppsigelsesreglene i FAL §§ 3-2 og 3-3 anvendelse, den vide oppsigelsesretten etter krigsvilkårene punkt 7 gjelder dermed ikke for slike transportert.²⁴¹ Reglene i FAL er av generell art og behandlet i den juridiske litteratur.²⁴² Jeg vil derfor i den videre fremstilling kun behandle oppsigelse av krigsforsikringsavtaler hvor FAL får deklarasjonsanvendelse.

Det oppstilles ingen krav til selve oppsigelsen verken i krigsvilkårene eller Varevilkårene, og man må derfor supplere med reglene i FAL. Etter FAL § 3-3 må selskapets oppsigelse skje skriftlig og være grunnlagt.²⁴³ Ved oppsigelse fra sikrede oppstilles kun et krav om at selskapet varsles, jf. § 3-2.

Det oppstilles ingen vilkår for oppsigelsen. Partene kan dermed si opp krigsforsikringen uten særskilt grunn. En lignende klausul benyttes også i det engelske marked. The Institute War

²⁴⁰ Det kan stilles spørsmål om hvordan bestemmelsen stiller seg til de andre unntakene i FAL § 1-3 annet ledd.

²⁴¹ Etter FAL § 3-3 kan selskapet bare si opp forsikringsavtalen dersom sikrede har gitt uriktige opplysninger eller når det foreligger særlige forhold som er bestemt angitt i vilkårene og oppsigelse virker rimelig.

²⁴² Se for eksempel Brynildsen m. fl. s. 52 – 57 og Bull s. 157 – 159.

²⁴³ Etter FAL § 3-3 skal det i oppsigelsen også gis orientering om adgangen til nemndbehandling etter § 20-1, eller eventuelt om andre muligheter for å få prøvd oppsigelsens lovlighet.

Cancellation Clause (Cargo)²⁴⁴ gir partene en rett til oppsigelse med syv dagers oppsigelsesfrist. Til tross for den vide oppsigelsesadgang etter de norske vilkår, som først og fremst virker fordelaktig for selskapene, vil man nok av forretningsmessige hensyn være forsiktig med å benytte seg av retten i utide. Et reelt behov for en oppsigelsesadgang aktualiserer seg kun i visse tilfeller:

- Den vide oppsigelsesadgangen skyldes først og fremst at forsikringsselskapenes reassuranseavtaler inneholder tilsvarende ubetingede oppsigelsesklausuler med kort frist.²⁴⁵ Dersom reassuranseavtalene blir opp sagt og dermed opphører etter få døgn, må selskapene ha tilsvarende anledning til å si opp sine krigsforsikringsavtaler. Uten en slik adgang risikerer selskapene å måtte dekke sikredes erstatningsmessige tap helt på egenhånd.
- Oppsigelsesretten er også særlig aktuell dersom det har brutt ut en såkalt stormaktskrig,²⁴⁶ eller dersom Norge direkte er involvert i krig eller krigslignende tilstander. Som tidligere nevnt er krigsforsikringen en type forsikring som i utgangspunktet er ment å gjelde i fredstid. I krigstider vil transportene være utsatt for en konstant fare som gjør det vanskelig å dekke transportene på vanlige forsikringsvilkår. Som eksempel kan det vises til situasjonen etter den tyske invasjon av Norge 9. april 1940 hvor store mengder gods gikk tapt. Dersom det oppstår krig eller krigslignende forhold i Norge vil selskapene ha behov for å kunne bringe krigsforsikringsdekningen til opphør i løpet av meget kort tid. Oppsigelsesretten må forstås på bakgrunn av at man i

²⁴⁴ Klausulen er fra 01.12.82, se Miller s. 27 for en ordrett gjengivelse.

²⁴⁵ Jf. CEFORs brev til Justisdepartementet av 17. januar 2003.

²⁴⁶ En stormaktskrig defineres gjerne som en krig mellom USA, Russland, Storbritannia, Frankrike og Kina. Etter den engelske «Cancellation and Automatic Termination of Cover Clause» opphører forsikringsavtalen automatisk ved utbruddet av en krig mellom to eller flere av de nevnte stater.

krigssituasjoner vil operere med en statlig varekrigsforsikring. Dette følger av lov om statlig varekrigsforsikring fra 2003, hvor det fremkommer at staten kan tilby varekrigsforsikring ved krig eller ekstraordinære kriseforhold. Det forhold at private tilbud om varekrigsforsikring opphører eller bortfaller er et viktig moment i vurderingen av om staten skal tilby statlig varekrigsforsikring.²⁴⁷

- Oppsigelsesretten vil i ytterste konsekvens kunne fungere som en sikkerhetsventil ved at selskapene i løpet av forholdsvis kort tid kan si seg løs fra forsikringsavtaler hvor risikoen har øket betraktelig siden avtaleinngåelsen. Nylig inntrufne hendelser har for eksempel gjort det mer risikabelt å foreta transporter gjennom spesifikke områder. Selskapene kan si opp den eksisterende avtale om varekrigsforsikring og fremforhandle en ny avtale som er bedre tilpasset den endrede situasjon. Det kan for eksempel bli aktuelt å inngå ny avtale om varekrigsforsikring med høyere premie, eller ekskludere særskilte områder fra forsikringsdekningen. Oppsigelsesregelen er spesielt praktisk i forhold til omsetnings- og deklarasjonsforsikringer, som gjerne løper over et helt år.

Statens varekrigsforsikrings særskilte vilkår for krigsforsikring av varer inneholdt vide kanselleringsbestemmelser. Krigsvilkårene av 1996 (deklarasjonsforsikringer og omsetningsforsikringer) punkt 7 inneholdt en oppsigelsesklausul lik dagens vilkår. Den vide oppsigelsesadgangen bidro i følge Stang til at krigspremiene holdt seg lave ved at premien kunne økes kort tid etter en risikoendring. Bestemmelsen inneholdt ingen plikt for Statens varekrigsforsikring til å gi nytt tilbud om forsikring ved oppsigelse. I følge Stang var bransjen imidlertid inneforstått med at Statens varekrigsforsikring etter oppsigelse ville tilby ny krigsdekning med forhøyet premie og eventuelt endrede vilkår.²⁴⁸

²⁴⁷ Jf. Ot. prp. nr. 102 (2002-2003) s. 5.

²⁴⁸ Jf. Stang s. 32 og 39.

Krigsvilkårenes regler om opphør, suspensjon og endring må tolkes og anvendes i lys av selskapenes vide oppsigelsesadgang. Reglene om krigsforsikringens tidsmessige avgrensning blir av mindre betydning når selskapet uansett kan si seg løs fra forsikringsdekningen etter 48 timer. Det kan etter min mening reises kritiske innvendinger mot selskapenes vide oppsigelsesadgang. Oppsigelse kan få store økonomiske konsekvenser for sikrede, og det virker lite rimelig at selskapene kan si opp forsikringsavtalen uten særskilt grunn.

5.3 The Waterborne Agreement

For å bedre forstå bakgrunnen for reglene om krigsforsikringens tidsmessige begrensning synes det hensiktsmessig kort å gjøre rede for en internasjonal overenskomst kalt «the War Risk Waterborne Agreement» (forkortet «the Waterborne agreement»). Rett før andre verdenskrig kom det non-marine forsikringsmarked frem til en verdensomspennende overenskomst som unntok krigsfarer fra forsikringsdekningen. Unntaket var begrunnet med krigsfaren, en opphopning og konsentrasjon av verdifulle formuesgoder utgjorde en stor risiko som selskapene ikke kunne håndtere. Det marine forsikringsmarked, som vanligvis forsikret varer fra «warehouse to warehouse»,²⁴⁹ innså at også hos dem eksisterte en betydelig krigsrisiko når verdifulle varer ble konsentrert på laste- og lossehavner (den såkalte kumulerisikoen). For eksempel et bombetokt over en travel havn med store mengder verdifull gods ville føre til enorme forsikringsutbetalinger. Man erkjente også at dersom den marine forsikringsbransje fortsatte med sin dekning mot krigsfarer

²⁴⁹ Før utarbeidelsen av the Waterborne Agreement var det vanlig med varekrigsforsikring som gjaldt fra lager til lager.

fra lager til lager, ville dette kunne undergrave den begrensede dekning det non-marine marked hadde innført.²⁵⁰ Den marineforsikringsbransje inngikk derfor the Waterborne Agreement.

Avtalen gikk i korthet ut på at partene ikke skulle tilby varekrigsforsikring så lenge varene var på land, med unntak for en kortere periode dersom varene skulle omlastes. Krigsforsikringsdekningen opphørte eller ble suspendert med en gang godset ble losset over skipssiden. På denne måten unngikk man å måtte dekke verdifullt gods stuet i havner og lagerhus mot krigens farer. I følge overenskomsten skulle de til enhver tid gjeldende Institute War Clauses (Cargo) være førende for hvilke krigsdekning som skulle tilbys.²⁵¹ IWC pkt 5 omhandler krigsforsikringens opphørstidspunkt og regler for omlasting, og gir således uttrykk for selve kjernen i the Waterborne Agreement. Inkorporeringen av IWC klausul 5 synes tydelig i de norske krigsforsikringsvilkårene punkt 4 og 6, selv om de norske bestemmelsene ikke er fullt ut likelydende. Siden IWC klausul 5 har vært utgangspunkt og retningsgivende for utarbeidelsen av krigsvilkårene punkt 4 og 6, vil tolkningen og anvendelsen av de engelske vilkår ha betydning når man skal presisere innholdet i de norske vilkår.²⁵²

Goodacre peker på at man i de senere år har sett en økt interesse i det internasjonale marine forsikringsmarkedet for å revidere the Waterborne Agreement slik at også landtransport kan omfattes. Representanter fra transportforsikringsselskap har blant annet vist til at ved landtransporter har

²⁵⁰ Jf. O`May s. 297.

²⁵¹ Avtalen var i realiteten en overenskomst som gikk ut på at forsikrings-selskapene ikke skulle tilby vareforsikring på mer omfattende vilkår enn det som fremgikk av the Institute Cargo Clauses. Se O`May s. 298.

²⁵² I motivene til Vareplanen av 1967 uttales på s. 47 at «waterborne-betingelsene har, med visse avbrytelser, vært gjennomført også i norsk vareforsikring mot krigsfare siden 1938.».

de forsikrede varer en relativt lav verdi, i motsetning til hva som er tilfellet ved transport med skip. Dessuten vil akkumuleringsrisikoen på land sjelden overstige forsikringsverdien av én skipslast. I det engelske marked er man imidlertid tilbakeholdne.²⁵³

5.4 Opphør

5.4.1 Utgangspunkt

Krigsforsikringens opphørsregler følger i all hovedsak av VTV § 15. Det fremgår imidlertid av krigsvilkårene punkt 6 at denne bestemmelse gjelder «i tillegg til» VTV § 15. Krigsvilkårene punkt 6 er derfor alternative opphørsregler i forhold til de generelle regler i Varevilkårene.

Det blir nødvendig å foreta noen avgrensninger og presiseringer. For det første får krigsvilkårene punkt 6 bare anvendelse ved transporter som slutter i utlandet. Dersom transportene slutter i Norge reguleres opphørstidspunktet fullt ut av VTV § 15.²⁵⁴ Jeg vil derfor i den videre redegjørelse kun behandle opphørsreglene for transporter som ender i utlandet. For det andre opererer krigsvilkårene punkt 6 med forskjellige opphørstidspunkt avhengig

²⁵³ Goodacre, *Marine Insurance Claims*, s. 1191. I flere land, derav Norge, har man imidlertid lenge valgt å tilby varekrigsforsikring også for transport på landejorden.

²⁵⁴ Det kan virke noe uklart om utenlandsvilkåret i krigsvilkårenes pkt 6, med ordlyden «ved transport som slutter i utlandet», er ment å gjelde kun i relasjon til andre setning, eller også i forhold til tredje setning. I de tilsvarende regler i Vareplanen av 1967 kom det klart frem at utlandsvilkåret gjaldt også for sjøtransporter (§ 33). Også uttalelser i planens motiver gjorde det klart at utenlandsvilkåret gjaldt for alle typer transporter (se motivene s. 47). Sondringen i dagens krigsvilkår er en delvis videreføring av planens bestemmelser, og man må derfor kunne slå fast at utenlandsvilkåret i punkt 6 knytter seg både til andre og tredje setning.

av om siste del av den forsikrede transport er en sjøtransport eller ikke. Sondringen skyldes the Waterborne Agreement, som bare får anvendelse ved sjøtransport. Jeg vil først foreta en avgrensning mellom sjøtransporter²⁵⁵ og andre transportert, før jeg går over til å drøfte innholdet i de to sett av opphørsregler.

5.4.2 Når er siste del av transporten en sjøtransport?

Hva som utgjør «siste del av den forsikrede transport» fremgår på sett og vis av opphørsreglene i VTV § 15 og krigsvilkårene punkt 6. Den transportetappen som ender med å utløse et av de alternative opphørstidspunkt utgjør siste del. Noe problematisk blir spørsmålet imidlertid i forhold til ettertransporter fra havneområdet til mottaker. Dersom ettertransporten er av en viss lengde og varighet kan ikke den forutgående sjøtransport lenger sies å utgjøre «siste del av den forsikrede transport». Etter Vareplanen måtte det foretas en tilsvarende sontring, og det fremgår av planens motiver at dersom varemottaker driver sitt forretningssted i eller nær en havneby, og forsikringen gjelder frem til dette sted, vil sjøtransporten måtte anses som siste del av den forsikrede transport.²⁵⁶ Korte ettertransporter er dermed uten betydning. Dersom varen må transporteres en lengre etappe fra havnen og frem til mottaker, vil det i følge motivene bero på en konkret fortolkning av forsikringsavtalen om sjøtransporten fortsatt kan regnes for å være siste del av den forsikrede transport. Hensynet

²⁵⁵ Med «sjøtransport» menes transportert hvor siste del av den forsikrede transport er en sjøtransport, jf. krigsvilkårenes pkt 6.

²⁵⁶ Motivene til Vareplanen s. 48. Kommentarene knytter seg til § 32 og spørsmålet om når første del av den forsikrede transport er en sjøtransport, men det fremgår av kommentarene til § 33 at uttalelsene har relevans også for spørsmålet om når siste del av den forsikrede transport er en sjøtransport.

bak the Waterborne Agreement, å unngå dekning på landejorden, taler for at kun korte og uvesentlige ettertransporter kan finne sted. Det bør således ikke kreves meget av ettertransporten før siste del av den forsikrede transport ikke lenger kan anses for å være en sjøtransport. Transporter til mottakers lager i den samme havnebyen må være i orden, men dersom transporten foregår over lengre avstander og fremstår som en selvstendig transportetappe, vil man av hensyn til the Waterborne Agreement ikke lenger kunne anse sjøtransporten for å utgjøre «siste del av den forsikrede transport».

5.4.3 Opphørstidspunkt ved sjøtransport

Etter krigsvilkårene punkt 6 opphører krigsforsikringsdekningen når varen blir losset over skipssiden fra «det havgående fartøy».²⁵⁷ Denne særskilte opphørsregel for sjøtransport skyldes som tidligere nevnt the Waterborne Agreement. Bestemmelsen utgjør selve kjernen i denne overenskomsten; varene er dekket mot krigsfarer så lenge de er «waterborne». Opphørsregelen er identisk med reglene i de engelske IWC klausul 5.1.2, og det må antas at disse har vært forbildet for de norske bestemmelser. Betegnelsen «det havgående fartøy» er en oversettelse av det engelske «oversea vessel», og intet tilsier at den norske begrep skal ha en annen betydning enn det engelske. Av definisjonen i IWC klausul 5 fremgår at med «oversea vessel» menes «a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel.» Et «havgående

²⁵⁷ Både de svenske og danske krigsforsikringsvilkår inneholder likelydende opphørsregler, se «Forsikringsbetingelser for Krigsforsikring» § 2.1.2 og «Krigsförsäkringsvillkor för varor» punkt 4.1.

fartøy» er altså et skip som ved å krysse et sjøområde frakter varene fra en havn til en annen.

Hva som menes med å krysse et sjøområde (sea passage) kan være tvilsomt. Ved å tolke begrepet «havgående fartøy» på bakgrunn av hensikten med den spesielle opphørsregelen for sjøtransport, vil imidlertid kriteriet kunne presiseres nærmere. Hensikten med bestemmelsen i krigsvilkårene og den tilsvarende engelske bestemmelse er, i samsvar med the Waterborne Agreement, å forhindre kumulasjonsrisikoen. I grunne havner vil dyptgående lasteskip ha problemer med å legge til kai. Skipet ankrer da opp utenfor havnen eller havneområdet, og mindre fartøyer (såkalte «feedere») benyttes for å frakte varene fra skipet og inn til kai. Hensikten med den spesielle opphørsregel er å unnta disse feeder-transportene fra krigsdekningen. Krigsforsikringen opphører idet varene losses over skipssiden på det dyptgående fartøy og ned i feederen.²⁵⁸

Det kan derfor ikke legges for mye i kravet til «sea passage», i og med at begrepet i samsvar med the Waterborne Agreement har som formål å avgrense dekningen i forhold til feeder-transportene. Sjøtransporten som det «havgående fartøy» har foretatt behøver dermed nødvendigvis ikke å være lang, en seilas over for eksempel Oslofjorden vil således måtte anses om en «sea passage». Transportavtalen og forsikringsavtalen vil ha betydning når man skal avgjøre hva som utgjør selve sjøtransporten. Dersom vareeier har tegnet vareforsikring for transporten Horten – Moss, utgjør dette en «sea passage», og krigsdekningen opphører således når

²⁵⁸ IWC pkt 5.4 utvider imidlertid krigsdekningen til å gjelde mot «mines and derelict torpedoes» mens varene fraktes fra det havgående fartøy og inn til land. En tilsvarende utvidelse av dekningen kan imidlertid ikke innfortolkes i de norske krigsvilkår.

varene losses over skipssiden og eventuelt ned i en feeder utenfor Moss havn.

Krigsvilkårene pkt 6. har også et alternativt opphørstidspunkt når siste del av den forsikrede transport er en sjøtransport. Så lenge varene ikke losses over skipssiden, vil krigsdekningen i samsvar med regelen om opphør ved lossing over skipssiden kunne løpe i all evighet.²⁵⁹ En slik ubegrenset krigsdekning vil utgjøre en stor risiko dersom skipet blir liggende lenge i havnen. Dekningen mot krigsfarer opphører derfor uansett senest klokken 24.00 lokal tid den femtende dag etter dagen for skipets ankomst til det sted varene skal losses. Tidspunktet for skipets «ankomst til det sted hvor varen skal losses», og dermed fristens utgangspunkt, kan ofte være vanskelig å fastsette. I den engelske IWC punkt 5.1.2 benyttes uttrykket «arrival», og på grunn av hensynet til the Waterborne Agreement må den norske ordlyd antas å ha et tilsvarende innhold. Goodacre uttaler at hvorvidt et skip er «arrived» eller ikke har vært gjenstand for utallige rettssaker i tilknytning til certepartier, og antakelig for å unngå slike tvister har man inntatt en egen definisjon av uttrykket i IWC pkt 5.²⁶⁰ Den engelske definisjonen, som etter min mening må antas å få betydning for forståelsen av det tilsvarende norske uttrykk, lyder:

««Arrival» shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge.»

²⁵⁹ Forutsatt at det ikke inntreffer en opphørsgrunn etter VTV § 15.

²⁶⁰ Goodacre, Marine Insurance Claims, s. 1188.

5.4.4 Opphørstidspunkt ved andre transporter enn sjøtransport

Etter krigsvilkårene punkt 6 opphører krigsdekningen i utgangspunktet når varen blir utlevert til mottakeren på bestemmelsesstedet. Dersom mottakeren ikke er til stede, eller utleveringen lar vente på seg av andre grunner, vil krigsdekningen i så fall fortsette å løpe helt til et av opphørstidspunktene i VTV § 15 inntreffer. Selskapene risikerer dermed å dekke krigsfaren i en lengre periode mens varene ligger opphopet på terminalområdet, og denne risiko vil man nødvendigvis påta seg. Krigsvilkårene punkt 6 har derfor et alternativt opphørstidspunkt; krigsdekningen opphører uansett senest klokken 24.00 lokal tid den femte dag etter dagen for ankomsten.

5.4.5 Forholdet til de alminnelige opphørsregler i VTV § 15

Så langt har jeg kun behandlet de spesielle opphørsregler i krigsvilkårene punkt 6, men som nevnt innledningsvis får bestemmelsen anvendelse i tillegg til de alternative opphørstidspunktene i VTV § 15. Krigsdekningen opphører når et opphørstidspunkt inntreffer, uavhengig om tidspunktet følger av krigsvilkårene eller Varevilkårene. Som eksempel kan man tenke seg at en lastebil har kommet frem til bestemmelsesstedet, men mottaker har ikke møtt. Etter krigsvilkårene punkt 6 opphører krigsdekningen dermed etter fem dager, men dersom sjåføren med hjemmel i avtalen selger varene øyeblikkelig etter ankomst, opphører krigsforsikringen allerede fra det tidspunkt risikoen går over på kjøperen, jf. VTV § 15 (3). Tilsvarende vil opphørstidspunktet i VTV § 15 (1) inntreffe før tidspunktene i krigsvilkårene punkt 6 dersom varene losses på mottakers lager når mottaker eller hans representanter ikke har møtt.

5.5 Suspensjon

5.5.1 Hvorfor suspensjonsregler?

Når varene skal fraktes over lengre avstander foretas det ofte en eller flere omlastinger («transit») underveis. Varer som skal fraktes fra for eksempel Drammen til Sydney kan først bli fraktet med skip til Singapore, for deretter å bli lastet over i et annet skip med kurs for Sydney. Det kan også hende at varene blir losset i en havn ved Middelhavet, for deretter å bli kjørt med lastebil frem til en havn ved det Indiske hav hvor de lastes om bord i et annet skip med kurs for Sydney. Gods fraktet på jernbane kan for eksempel bli lastet over i et annet tog, eller koples til nye togsett. Ved multimodale transporter vil det foretas en eller flere omlastinger i løpet av reisen. Det forekommer ofte en opphopning av verdifulle varer på terminaler og havner, og omlastingen utgjør således et betydelig risikomoment. Krigsvilkårenes regler om suspensjon ved omlastning begrenser selskapenes risiko for krigsfarer mens varene befinner seg i havn eller på terminalen. Som jeg kommer nærmere tilbake til nedenfor i 5.5.4, får krigsvilkårene pkt. 4 anvendelse i tillegg til de generelle regler i VTV § 16.

5.5.2 Nærmere om krigsvilkårene punkt 4

Dersom transporten blir oppholdt på grunn av omlasting underveis, trer krigsforsikringen ut av kraft klokken 24.00 lokal tid den 15. dag etter den dag da transportmidlet ankom omlastingsstedet, jf. krigsvilkårene punkt 4. Dersom transporten blir oppholdt på ett sted i en periode, og man først etter en stund velger å gjennomføre omlasting, vil forsikringen imidlertid ikke tre ut av kraft før 15 dager etter den dag omlastingen ble bestemt. Forsikringen trer i kraft igjen når varene blir innlastet i det transportmiddel som skal utføre videretransporten. Regelen i krigsvilkårene pkt 4 er med andre ord en suspensjonsregel med 15 dagers forsinkelse. Vare-

planen § 50 første og annet ledd hadde likelydende ordlyd, og i motivene uttales at bestemmelsen har sin bakgrunn i the Waterborne Agreement, hvor formålet er å begrense krigs-assurandørens ansvar for «konflagasjonsrisikoen i stor-havnene».²⁶¹

Krigsvilkårene punkt 4 får bare anvendelse ved opphold som står i forbindelse med omlastinger. Dersom transportmiddelet blir forsinket, for eksempel som følge av motorproblemer, løper krigsdekningen under reparasjonsoppholdet (forutsatt at det ikke inntrer en suspensjonsgrunn etter VTV § 16). Som det ble påpekt i motivene til Vareplanen, fremstår reglene i krigsvilkårene punkt 4 som noe vilkårlige. Dersom skipet for eksempel har lidt en havariskade kan det virke tilfeldig at dekningen suspenderes etter 15 dager hvis det besluttes å fullføre transporten med et annet skip, mens dekningen vedvarer dersom man velger å foreta reparasjoner og fortsette med det samme skipet. I følge motivene ville det imidlertid være vanskelig å utforme en annen regel som virker bedre.²⁶²

5.5.3 Krav om oppbevaring på omlastingsområdet?

Krigsvilkårene punkt 4 har tilnærmet lik ordlyd som den engelske suspensjonsregel i IWC klausul 5.2. I de engelske vilkårene er man generelt skeptisk til å forsikre varer på land mot krigsfarer, og for at 15 dagers fristen skal gjelde oppstilles et krav om at de forsikrede varer oppbevares innenfor havneområdet. Det oppstilles ikke noe eksplisitt krav om dette i de norske krigsvilkårene, men man kan reise spørsmål om et tilsvarende krav må innfortolkes. Det kan

²⁶¹ Motivene til Vareplanen s. 55.

²⁶² Motivene til Vareplanen s. 55.

tenkes at begrepet «omlasting» må gis et innhold som tilsier at varene må holdes innenfor havneområdet eller terminalområdet.

Det er imidlertid tvilsomt om man i de norske krigsvilkårene pkt 4 kan innfortolke en begrensning lik den i de engelske vilkår. For det første taler ordlyden mot en slik innskrenkende tolkning. Begrepet «omlasting» har ikke et klart og entydig innhold, og oppstiller man særlige vilkår for at 15 dagers fristen skal gjelde bør dette komme eksplisitt til uttrykk i vilkårene. I tillegg kan det anføres at de engelske vilkårene kun gjelder for sjøtransport, mens de norske omfatter alle transportformer. Dersom varer lastes om bord i en lastebil og fraktes ut fra havneområdet, vil dette kunne anses som videretransport som dekkes av krigsforsikringen. Selv om transporten ut av havneområdet ikke kan anses om en videretransport, foreligger det uansett ikke et opphørstidspunkt etter krigsvilkårene punkt 6 eller VTV § 15. Krigsdekningen vil dermed løpe. Man kan etter dette trekke den slutning at krigsvilkårene punkt 4 ikke skal tolkes i samsvar med den spesielle begrensning i IWC punkt 5.2.

5.5.4 Forholdet til suspensjonsregelen i VTV § 16

Krigsvilkårene punkt 4 får anvendelse i tillegg til den generelle suspensjonsregel i VTV § 16. Dette følger blant annet av uttalelser i motivene til Vareplanen, hvor det ble forutsatt at den generelle suspensjonsregel (§ 49) fikk anvendelse i tillegg til den særlige regel for krigsfarer.²⁶³ Dessuten omhandler krigsvilkårene punkt 4 kun suspensjon ved «omlasting», mens VTV § 16 er mer generell og omhandler suspensjon som følge av alle tenkelige former for opphold. Krigsvilkårene punkt 4 må derfor etter min mening anses

²⁶³ Motivene til Vareplanen s. 55.

som en spesialbestemmelse som får anvendelse i tillegg til den generelle regelen i Varevilkårene.

Krigsforsikringen vil dermed også suspenderes dersom en av suspensjonsgrunnene i VTV § 16 inntre.²⁶⁴ Etter § 16 trer forsikringen ut av kraft etter 15 dager når varene blir oppholdt på ett sted på grunn av sikredes forhold. Denne bestemmelsen vil i noen tilfeller føre til en tidligere suspensjon av krigsdekningen enn hva som følger av krigsvilkårene punkt 4. Dette kan belyses med et eksempel. En lastebil skal transportere varer fra A til B. Etter krav fra sikrede stanser lastebilen på stedet C, og først etter 20 dager bestemmer sikrede at det skal gjennomføres en omlasting. Etter reglene i krigsvilkårene punkt 4 suspenderes krigsdekningen først fra det tidspunkt omlasting ble bestemt, men som følge av regelen i VTV § 16 vil suspensjon inntre allerede 15 dager etter at lastebilen stanset på C.

I de fleste tilfeller vil imidlertid den særlige suspensjonsregel i krigsvilkårene inntre før de generelle i VTV § 16. Suspensjon etter krigsvilkårene får til forskjell fra VTV § 16 anvendelse uavhengig av om omlastingen skyldes forhold på sikredes side eller ikke.

5.6 Endrings- og oppgivelsesadgang

5.6.1 Innledning

Krigslignende forhold, som for eksempel innenrikspolitiske uroligheter og grensekonflikter, kan inntreffe i løpet av meget kort tid. På det tidspunkt varekrigsforsikring tegnes kan situasjonen i et område være relativt fredelig, men når transporten starter kan en konflikt ha utviklet seg til regelrette krigshandlinger. Det kan også tenkes at selskapet ikke var klar over situasjonen i det aktuelle området ved

²⁶⁴ Krigsdekningen suspenderes sammen med den alminnelige dekning.

avtaleinngåelsen. I slike tilfeller vil forsikringsselskapet ha en interesse i å kunne gripe inn og endre transportrute eller transportmiddel, eller i verste fall kunne kreve hele transporten oppgitt. Krigsvilkårene punkt 3 gir selskapet slike rettigheter i forhold til krigsfarer, dessuten eksisterer en generell oppgivelsesrett etter VTV § 27.

Forholdet mellom krigsvilkårene punkt 3 og VTV § 27 må avklares nærmere. Det følger ikke av krigsvilkårenes ordlyd om bestemmelsen får anvendelse istedenfor eller i tillegg til Varevilkårene. Jeg vil derfor først drøfte dette spørsmål, før jeg går over til å se nærmere på krigsvilkårene punkt 3. Det er her særlig to problemstillinger som fremstår som sentrale. For det første må tidspunktet for når selskapet er avskåret fra å gjøre sin rett gjeldende avklares nærmere. For det andre vil jeg se nærmere på virkningene av pålegg etter krigsvilkårene punkt 3, og særlig på hva som blir konsekvensen dersom sikrede ikke følger selskapets pålegg. Til slutt vil jeg kort gjøre rede for VTV § 27, og sammenligne denne alminnelige oppgivelsesadgang med spesialbestemmelsen i krigsvilkårene.

5.6.2 Forholdet mellom krigsvilkårene punkt 3 og VTV § 27

Problemstillingen blir om krigsvilkårene punkt 3 trer istedenfor VTV § 27, med den virkning at oppgivelsesadgangen etter de alminnelige vilkår ikke får anvendelse når risikoen knytter seg til krigsfarer. Selskapets rett etter VTV § 27 første alternativ inntreer ved fare for erstatningsmessig tap eller skade, og ved en forsikring tegnet på for eksempel A-vilkår vil tap eller skader som skyldes krigslignende forhold ikke være omfattet. Dette taler for at ved krigsfarer får krigsvilkårene anvendelse i stedet for oppgivelsesregelen i VTV § 27. Overskriften i krigsforsikringsvilkårenes punkt tre, som er nesten likelydende med VTV § 27, kan også tyde på at

bestemmelsen er ment å være eneste endrings- og oppgivesesadgang i forbindelse med krigsfarer, og dermed gjelde istedenfor VTV § 27

På den annen side er VTV § 27 helt generelt utformet, og alternativ to og tre er ikke begrenset til å gjelde erstatningsmessig tap eller skade. Ved tegning av krigsforsikring følger det av krigsvilkårenes innledende bestemmelse at Varevilkårene gjelder også for krigsforsikringen. Hadde det vært meningen å begrense oppgivesesadgangen i forhold til krigsfarer burde dette ha kommet klarere frem i vilkårene. Virkningen av de to bestemmelsene er også svært forskjellige. Krigsvilkårene punkt 3 er i realiteten en klausul som gir selskapene en adgang til å gi pålegg, mens VTV § 27 gir selskapet en rett til å avslutte forsikringsforholdet.²⁶⁵ Bestemmelsene har ulik karakter og ivaretar forskjellige behov hos selskapene, og kan derfor vanskelig erstatte hverandre. I tillegg kan det trekkes analogier fra løsningen i «Særvilkår for dekning av streik, sabotasje og terrorhandlinger m.v.».²⁶⁶ I klausulens andre ledd gis selskapet en endrings- og oppgivesesadgang lik den som foreligger i krigsvilkårene punkt 3. I kommentarene presiseres det uttrykkelig at Varevilkårene § 27 får anvendelse i tillegg til selskapets rett etter særvilkåret.²⁶⁷

Etter en nærmere vurdering mener jeg krigsvilkårene punkt 3 må få anvendelse i tillegg til VTV § 27. Oppgivesesretten etter VTV § 27 og endrings- og oppgivesesretten etter krigsvilkårene kan dermed i visse situasjoner eksistere som alternative beføyelser for selskapet.

²⁶⁵ Se nedenfor i 5.6.5 og 5.6.6.

²⁶⁶ Inn tatt som tillegg til Varevilkårene.

²⁶⁷ Kommentarene til Varevilkårene s. 86.

5.6.3 Nærmere om krigsvilkårene punkt 3

Etter krigsvilkårene punkt 3 kan selskapet for ikke påbegynte transporter kreve at transportruten endres eller oppgis dersom tap eller skade har inntruffet eller det er overhengende fare for at det vil inntreffe. Selskapet kan også kreve at det byttes transportmiddel. Dersom selskapet benytter sin oppgivelses eller endringsrett, har ikke sikrede rett til totaltapserstatning. Dette følger av bestemmelsens siste setning. Det henvises riktignok til «Vilkårenes § 35 tredje ledd nr. 3», men dette er åpenbart en skrivefeil, og ved å se bestemmelsene i sammenheng kommer det klart frem at man har ment å henvide til § 35 første ledd nr. 3.²⁶⁸

Det oppstilles intet krav om at tapet eller skaden må være betydelig. Selv små skader er dermed tilstrekkelig for at selskapet kan benytte sin endrings- og oppgivelsesrett. Hva slags tap eller skader som det er snakk om følger imidlertid ikke av ordlyden. Slik jeg ser det må bestemmelsen forstås slik at den kun omhandler erstatningsmessig tap etter punkt 1, det vil si krigsfarene. Ved å tolke bestemmelsen ut i fra sin kontekst synes en slik løsning rimelig klar. Alle bestemmelsene i krigsvilkårene er relatert til krigsfarene eller krigsforsikringsavtalen. Dersom punkt 3 var ment å være en generell regel som gjaldt i forhold til alle former for farer, burde dette i samsvar med ukklarhetsregelen ha kommet klarere til uttrykk. Det er heller ingen hensyn som taler for at man gjennom krigsvilkårene skulle gi selskapene en utvidet endrings- og oppgivesadgang som aktualiseres ved fare for ethvert erstatningsmessig tap, også tap som skyldes andre farer enn krigsfarer..

Det vil være naturlig å fortolke kravet til «overhengende fare» i samsvar med det likelydende begrep i FAL § 4-10 første ledd. Det

²⁶⁸ VTV § 35 består av kun to ledd, tredje ledd finnes ikke. Heller ikke i Varevilkårene av 1995 inneholdt bestemmelsen et tredje ledd.

må antas at man her ikke står overfor tolkningsproblemer som oppstår spesielt i forhold til varekrigsforsikringen, og jeg nøyer meg derfor med å henvise til den alminnelige forsikringsrettslige teori. Brynildsen m. fl. uttaler at kravet til overhengende fare i FAL § 4-10 medfører at det må ha inntruffet en faktisk hendelse som innebærer at det i realiteten bare er et spørsmål om kort tid før det er sannsynlig at forsikringstilfellet vil være et faktum.²⁶⁹

Det alternative vilkår om at tap eller skade har inntruffet krever imidlertid en presisering. Det kan virke tvilsomt om tap eller skade gjelder varene i den aktuelle forsendelse, eller om tap og skader påført under tidligere forsendelser kan aktivisere selskapets rett.²⁷⁰ Ved deklarasjons- og omsetningsforsikringer gjelder forsikringsavtalen med krigsvilkårene for en rekke fremtidige transporter. En naturlig fortolkning av bestemmelsen vil være å la selskapets rett få anvendelse også dersom tap eller skader har inntruffet på tidligere transporter under samme periodeavtale. En slik løsning følger på sett og vis av ordlyden, og fremstår som hensiktsmessig for selskapene. Bestemmelsen kan imidlertid ikke forstås slik at også tap eller skader inntruffet på tidligere transporter under andre deklarasjons- og omsetningsforsikringer, eventuelt inntruffet hos andre vareeiere, aktiviserer selskapets rett. Dette følger av varekrigsforsikringens system. Krigsvilkårene får anvendelse i tillegg til den forsikringsavtale som er inngått, det vil si enten i tillegg til en forsikring av enkeltforsendelse eller i tillegg til en deklarasjons- eller omsetningsforsikring. Når krigsvilkårene punkt 3 taler om

²⁶⁹ Brynildsen m. fl. s. 111.

²⁷⁰ Som det fremgår nedenfor i 5.6.4 får ikke krigsvilkårene punkt 3 anvendelse overfor videretransporter. Tap inntruffet på en tidligere deltransport under samme forsendelse kommer derfor ikke i betraktning.

inntruffet «tap eller skade», menes derfor tap eller skader som har oppstått tidligere under samme forsikringsavtale.

Som det fremgår nedenfor i 5.6.6 kan selskapets oppgivesrett etter VTV § 27 ikke gjøres gjeldende dersom det ville stride med transportavtalen mellom transportør og sikrede. Det kan stilles spørsmål om ikke endrings- og oppgivesretten etter krigsvilkårene punkt 3 må underkastes samme begrensning. Krigsvilkårenes bestemmelse gjelder imidlertid kun for «ikke påbegynte transporter», i motsetning til VTV § 27 som får anvendelse også overfor ikke påbegynte *videretransporter*.²⁷¹ Det kan derfor vanskelig tenkes at pålegg etter krigsvilkårene punkt 3 vil kunne stride mot transportavtalen. Dersom problemstillingen likevel skulle bli aktuell, vil etter min mening de samme forhold som gjør seg gjeldende bak begrensningen i VTV § 27 måtte få anvendelse. Forsikringsselskapet kan ikke få en bedre rett enn sikrede til å endre innholdet i transportavtalen.

5.6.4 Når opphører selskapets rett etter krigsvilkårene punkt 3?

Selskapet kan gjøre sin endrings- og oppgivesrett gjeldende «for ikke påbegynte transporter». Ordlyden kan her gi rom for tvil. Ved en enkeltforsendelse fra A til B uten videretransporter synes vilkåret klart, selskapets rett bortfaller når transporten fra A påbegynnes. Tidspunktet for når transporten anses «påbegynt» vil etter min mening måtte ta utgangspunkt i tidspunktet for når forsikringstiden begynner å løpe etter VTV § 14. Dette følger av en alminnelig ordlydsfortolkning. Først når varene settes i bevegelse for å lastes ombord påbegynnes selve transporten. En lengre lagringsperiode hos for eksempel en speditør før transporten

²⁷¹ Se nedenfor i punkt 5.6.4.

igangsettes kan vanskelig karakteriseres som en del av «transporten», dette må heller anses som forberedelser til påfølgende transport. Det kan heller ikke reises tungtveiende innsigelser mot at selskapets endrings- og oppgivesrett er i behold så lenge varene ikke er satt i bevegelse fra opprinnelsesstedet. I Varevilkårenes kommentarer til «Særvilkår for streik, sabotasje og terrorhandlinger m.v.», som i forhold til selskapets endrings- og oppgivesrett inneholder en likelydende ordlyd som krigsvilkårene punkt 3, uttales at en transport vil være påbegynt «fra det tidspunkt transportmidlet fysisk settes i bevegelse mot bestemmelsesstedet.»²⁷²

Dersom transporten består av videretransporter, kan tidspunktet for når selskapet ikke lenger har endrings- eller oppgivesrett være mer usikkert. Krigsvilkårene punkt 3 kan enten forstås slik at adgangen opphører i det øyeblikk varene fraktes vekk fra sitt opprinnelsessted, uavhengig av hvor mange omlastinger og videretransporter som finner sted underveis. Hvis så er tilfelle, er selskapet avskåret fra å gjøre sin rett gjeldende allerede fra det tidspunkt varene begir seg ut på sin første transportetappe. Alternativt kan man tolke bestemmelsen slik at det egentlig menes for ikke påbegynte *videretransporter*. Selskapets endrings- og oppgivesrett kan i så fall gjøres gjeldende i forhold til de fremtidige videretransporter.

Etter en fortolkning av krigsvilkårene punkt 3 mener jeg bestemmelsen må forstås dit hen at endrings- og oppsigelsesadgangen gjelder frem til transporten påbegynnes på det opprinnelige avsendelsessted. Retten kan dermed ikke gjøres gjeldende overfor ikke påbegynte videretransporter.

²⁷² Kommentarene til Varevilkårene, s. 86.

Denne fortolkning følger av bestemmelsens ordlyd. Med transport menes normalt transporten av varer fra A til B, eventuelle omlastinger vil etter en alminnelig fortolkning måtte anses som en del av «transporten». I VTV § 27 presiseres det uttrykkelig at retten gjelder også i forhold til videretransporter. I krigsvilkårene punkt 3 mangler en slik presisering, og dette taler for at krigsvilkårenes endrings- og oppgivesesadgangen ikke får anvendelse i forhold til videretransporter. Det kan i tillegg trekkes analogier fra løsningen i «Særvilkår for streik, sabotasje og terrorhandlinger m.v.», som også benytter ordlyden «for ikke påbegynte transporten». Av uttalelser i kommentarene kan man trekke den slutning at selskapet er avskåret fra å gjøre endrings- og oppgivesesretten gjeldende overfor ikke påbegynte videretransporter.²⁷³ Dessuten vil selskapene i stor grad være beskyttet gjennom den 48 timers ubetingede oppsigelsesrett etter krigsvilkårene punkt 7.

Flere forhold taler riktignok for en annen løsning. Det alternative vilkår om at «tap eller skade har inntruffet» kan isolert sett tyde på at selskapets rett gjelder også overfor videretransporter. Ved første øyekast virker det som om vilkåret først og fremst knytter seg til tap eller skade som allerede har inntruffet på en deltransport. Det kan etter en slik forståelse fremstå som hensiktsmessig å tolke bestemmelsen slik at selskapet gis adgang til å endre eller oppgi fremtidige videretransporter. Som jeg drøftet foran i 5.6.3 kan imidlertid kravet om at «tap eller skade har inntruffet» knytte seg til tidligere transporten tilhørende samme periodeavtale. Det alternative vilkåret får således betydning i forhold til disse situasjonene.

Ofte vil selskapene kunne ha et behov for å kreve videre-transporter endret eller oppgitt, og dette taler for at adgangen må

²⁷³ Kommentarene til Varevilkårene, s. 87.

foreligge også overfor videretransporter. En slik adgang vil trolig ikke medføre en stor ulempe for sikrede, han vil ofte ha den samme interessen som selskapet i å forhindre at varene skades. Behovet begrenses imidlertid ved at selskapet kan kreve videretransporter oppgitt etter VTV § 27. Dessuten ville en fortolkning av krigsvilkårene punkt 3 til også å omfatte videretransporter gi selskapet en noe tilfeldig fordel, avhengig av hvorledes transporten ble lagt opp. Om transportøren velger å foreta en lang transportetappe, eller flere mindre, bør ikke få betydning for selskapets rett etter krigsvilkårene punkt 3.²⁷⁴

5.6.5 Virkninger

Dersom transporten gjennomføres enten med annet transportmiddel og/eller med endret transportrute, synes virkningene å være klare. Vanskeligere blir det å klargjøre hva som ligger i begrepet «oppgis». Siden det benyttes samme terminologi som i VTV § 27, skulle man anta at virkningene var sammenfallende. Som jeg kommer tilbake til nedenfor i 5.6.6 vil virkningen av oppgivelse etter VTV § 27 variere, avhengig av om sikrede ønsker totaltapserstatning eller ikke. I begge tilfeller vil vareforsikringen opphøre. Slik jeg ser det blir imidlertid virkningen av «oppgivelse» etter krigsvilkårene punkt 3 en helt annen. Dette følger for det første av at sikrede ikke har krav på totaltapserstatning. Sikrede vil dermed beholde eiendomsretten til varene, og kan eventuelt gå til andre

²⁷⁴ En slik tilfeldig fordel foreligger riktignok i forhold til VTV § 27. Det fremkommer imidlertid klart av ordlyden at retten også gjelder overfor ikke påbegynte videretransporter, og momentet kan derfor ikke tillegges den samme betydning i forhold til VTV § 27 som ved tolkning av krigsvilkårene punkt 3.

forsikringsselskap for å tegne krigsdekning for den ønskede transport.

Virkningen av «oppgivelse» etter krigsvilkårene punkt 3 skiller seg også fra VTV § 27 på en annen måte. En oppgivelse etter § 27 fører til at vareforsikringen automatisk opphører, mens «oppgivelse» etter punkt 3 ikke nødvendigvis medfører at krigsdekningen opphører. Krigsvilkårenes bestemmelse gir selskapet en rett til å kreve fremtidige transporter (jf «ikke påbegynte transporter») oppgitt eller endret, i motsetning til VTV § 27, som gir selskapet adgang til å oppgi en transport underveis. En oppgivelse av en fremtidig transport etter punkt 3 må anses mer som en begrensning i sikredes valg av bestemmelsessteder. Det er kun transporten til «det oppgitte bestemmelsessted» som kan oppgis, transport til alternative bestemmelsessteder er fortsatt mulig.

Ved å se selskapets endrings- og oppgivesesrett etter krigsvilkårene punkt 3 i sammenheng med de andre krigsvilkårene og bestemmelser i Varevilkårene, kommer bestemmelsens formål klarere frem. Man må kunne anta at bestemmelsen bygger på et «føre var» prinsipp, ved at selskapet på grunn av en reell risiko kan nekte den sikrede å foreta en transport til visse bestemmelsessteder, gjennom visse områder eller med visse transportmidler. Det foreligger således ingen rett til «oppgivelse» slik uttrykket forstås og benyttes i VTV § 27, selskapet har heller en rett til å *nekte* visse transporter. Uttrykket «slike pålegg» i krigsvilkårene punkt 3 siste setning, som viser tilbake til første setning, antyder at endrings- eller oppgiveseskravet må betraktes som et pålegg. Bestemmelsen ville antagelig fremstått som noe klarere dersom «oppgis» ble erstattet med ordet «nektes», det blir dermed tydeligere at punkt 3 gjelder et pålegg forbundet med en planlagt transport, og ikke en handling som automatisk fører til forsikringens opphør.

Konsekvensene av at sikrede ikke følger selskapets pålegg er uklart, spørsmålet er ikke nærmere regulert i krigsvilkårene.²⁷⁵ Oppgivesretten etter VTV § 27 er som påpekt i avsnittet ovenfor av en annen karakter enn «nektelse» etter krigsvilkårene pkt. 3, og paralleller fra VTV § 27 kan derfor ikke bidra ved løsningen av dette spørsmål. Siden krav om endring eller oppgivelse etter krigsvilkårene punkt 3 i realiteten er pålegg gitt av selskapet for å begrense tap, har bestemmelsen imidlertid meget til felles med VTV § 25. Det følger av VTV § 25 første ledd at dersom selskapet gir bestemte forskrifter, skal sikrede følge disse. Konsekvensen av at de bestemte sikkerhetsforskriftene ikke følges reguleres i VTV § 26. Etter denne bestemmelse svarer ikke selskapet for større tap enn det må antas at selskapet ville ha måttet dekke dersom plikten etter § 25 var blitt oppfylt. Det oppstilles et krav om at sikrede forsettlig eller grovt utaktsomt har unnlatt å oppfylle sine plikter. Dersom selskapet har gitt klare instruksjoner eller pålegg, kan det imidlertid vanskelig tenkes at en overtredelse ikke er grovt uaktsomt.

Likheten mellom krigsvilkårene punkt 3 og VTV § 25 vil etter min mening medføre at virkningen av brudd på selskapets pålegg må vurderes på tilsvarende måte. Pålegg gitt etter krigsvilkårene punkt 3 er i realiteten en form for bestemte forskrifter gitt av selskapet for å begrense tap. Dersom sikrede i strid med selskapets pålegg velger å gjennomføre transporten som planlagt, svarer ikke selskapet for større del enn det måtte ha dekket dersom påleggene var oppfylt. Begrensningen innebærer at dersom sikrede ikke følger selskapets pålegg vil selskapet i mange tilfeller være uten ansvar for tap som skyldes krig eller krigslignende forhold.

²⁷⁵ Det forutsettes at vilkårene for å kreve endring eller oppgivelse etter krigsvilkårene punkt 3 er oppfylt.

Dersom FAL kommer preceptorisk til anvendelse for krigsforsikringsforholdet, vil det i samsvar med FAL § 4-10 fjerde ledd måtte foretas en skjønsmessig vurdering av selskapets erstatningsplikt ut fra «skyldgraden og skadeforløpet og forholdene ellers».

Selskapet har uansett sin vide oppsigelsesrett etter krigsvilkårene punkt 7 i bakhånd, og kan dermed si opp krigsdekningen dersom sikrede nekter å følge selskapets pålegg. Eventuelle konsekvenser av at sikrede handler i strid med selskapets pålegg vil derfor etter min mening være av mer teoretisk interesse. Spørsmålet kan imidlertid aktualiseres dersom tap eller skade inntreffer før utløpet av oppsigelsesfristen.

5.6.6 Oppgivesretten etter VTV § 27

I tillegg til oppgivesretten etter krigsvilkårene kan selskapet benytte den generelle rett etter VTV § 27. Det er derfor av interesse å foreta en kortfattet gjennomgang av de mest sentrale sider ved denne bestemmelse. Etter VTV § 27 kan selskapet kreve at transporten til det fastsatte bestemmelsessted skal oppgis dersom videretransporten ikke kan skje uten ekstraordinær risiko for erstatningsmessig tap av varene eller betydelig skade på dem.²⁷⁶ Transporten kan også kreves oppgitt dersom videretransporten vil medføre urimelige meromkostninger for selskapet eller ikke kan ventes fullført etter å ha blitt forsinket i minst 30 dager.²⁷⁷ Til forskjell fra krigsvilkårene punkt 3 kan oppgivesretten gjøres gjeldende overfor videretransporter. På den annen side oppstiller VTV § 27 første alternativ et krav om «betydelig skade» på varene, mens etter krigsvilkårene punkt 3 er skadens størrelse uten betydning. Det uttales i kommentarene at selskapets rett til å

²⁷⁶ Jf. første alternativ.

²⁷⁷ Jf. andre og tredje alternativ.

forlange transporten oppgitt er begrenset av den transportavtale som er inngått med transportøren.²⁷⁸ Selskapets rett til å få stanset transporten er ikke større enn den rett sikrede har overfor transportøren i samsvar med transportavtalen.

Virkningene av at selskapet benytter sin oppgivesrett er at transporten oppgis, og den sikrede får rett til totaltapserstatning etter VTV § 35 tredje alternativ. Ved utbetaling av totaltapserstatning vil selskapet overta eiendomsretten til varene etter VTV § 52. I motivene til Vareplanen av 1967 ble det pekt på at assurandørens adgang til å påtvinge sikrede et totaltapsoppgjør kunne misbrukes av selskapet. Dersom varene for eksempel hadde steget sterkt i pris siden forsikringen ble tegnet, kunne selskapet benytte transporthindringen som påskudd til å tilegne seg verdiøkningen. Problemstillingen kunne være særlig aktuell i krigstid og ved andre ekstraordinære forhold.²⁷⁹ For å motvirke denne uheldige løsning fikk sikrede en rett til å erklære at det sted varene befant seg skulle anses som bestemmelsessted, med den virkning at vareforsikringen opphørte. En bruk av oppgivesrett kunne dermed, avhengig av sikredes valg, gi to forskjellige virkninger. Sikrede beholdt enten eiendomsretten til varene, alternativt overtok selskapet eiendomsretten mot å gi sikrede rett til totaltapserstatning. Felles for begge alternativene var at vareforsikringen opphørte.

I Varevilkårene fra 1995 ble sikredes oppgivesrett utelatt med den begrunnelse at bestemmelsen var overflødig. I kommentarene uttales at sikrede kan kreve transporten avbrutt, og forsikringen vil dermed opphøre i medhold av § 15 nr. 2.²⁸⁰ Dersom selskapet

²⁷⁸ Kommentarene til Varevilkårene s. 44.

²⁷⁹ Motivene til Vareplanen s. 60.

²⁸⁰ Kommentarer til Varevilkårene s. 45.

benytter sin rett etter VTV § 27, blir virkningen således enten at selskapet eller sikrede får eiendomsretten til varene (avhengig av om opphøret grunnes i henholdsvis VTV § 27 eller VTV § 15 nr. 2). I begge tilfeller opphører forsikringsdekningen.

6 Tapsfeltet

6.1 Innledning

I samsvar med utgangspunktet i VTV § 6 omfatter varekrigsforsikringen (og den alminnelige transportforsikring) totaltap, manko og skade.²⁸¹ Disse former for tap utgjør forsikringens primærdekningsfelt. Det følger imidlertid av bestemmelsens annet ledd at varekrigsforsikringen også gir dekning mot tap som ikke omfattes av primærdekningsfeltet, for eksempel redningsomkostninger og felleshavaribidrag. Krigsvilkårene punkt 2 har overskriften «begrensning i tapsfeltet», og inneholder spesielle bestemmelser som får anvendelse i tillegg til, eller istedenfor, de mer generelle regler i Varevilkårene. Jeg vil i dette kapittel behandle problemstillinger knyttet til fortolkningen av krigsvilkårene punkt 2 anvendt i sammenheng med Varevilkårenes regler om tapsfelt. De generelle problemstillinger knyttet til dekningen etter VTV § 6 annet ledd, som har relevans både overfor krigsdekningen og den alminnelige transportforsikring, vil jeg imidlertid ikke komme nærmere inn på.

Først behandler jeg unntaket for tap som skyldes forsinkelse i krigsvilkårene punkt 2 første setning. Deretter drøfter jeg begrensningen i krigsvilkårene punkt 2 andre setning.

²⁸¹ Foran i 3.6 foretok jeg en kortfattet fremstilling av transportforsikringens tapsfelt.

6.2 Forsinkelse

6.2.1 Nærmere om bestemmelsen

Etter krigsvilkårene punkt 2 dekkes ikke «tap som følge av forsinkelse». Bestemmelsen fremstår som uklar, og det blir nødvendig å foreta en presisering. Begrepet «forsinkelse» kan enten gjelde forsinkelse som en *fare* eller som et *tap*.²⁸² Ut i fra overskriften skulle man anta bestemmelsen omhandlet forsinkelsestap. En slik forståelse strider imidlertid med ordlyden, ordene «som følge av» vil etter en naturlig fortolkning være relatert til en *fare*.²⁸³

Om man kommer til at bestemmelsen knytter seg til forsinkelse som *tap* eller forsinkelse som *fare* er etter min mening uvesentlig. Bestemmelsen har i realiteten ingen betydning. Dette skyldes to forhold:

- Et forsinkelsestap er etter VTV § 6 en form for tap som varekrigsforsikringen (og den alminnelige vareforsikring) ikke dekker. Skulle man komme til at krigsvilkårene punkt 2 omhandler tap i form av forsinkelse, er bestemmelsen kun et unntak for en form for tap som uansett ikke omfattes av dekningen.
- Forsinkelsesfare er unntatt krigsdekningen (og den alminnelige dekning) etter VTV § 18 (5). Skulle man derfor komme frem til at krigsvilkårene punkt 2 unntar forsinkelse som en *fare*, har unntaket liten selvstendig betydning i forhold det generelle unntak i Varevilkårene. Det kan imidlertid tegnes særskilt dekning mot forsinkelse, og det kan tenkes at krigsvilkårenes bestemmelse har til hensikt å

²⁸² Forsinkelsesfare er i likhet med for eksempel krigsfarer eller sabotasjefarer en fare varene kan utsettes for, og er unntatt den alminnelige dekning etter VTV § 18 (5). Et forsinkelsestap knytter seg imidlertid til tapsfeltet, og er en egen form for tap på lik linje med totaltap og skade.

²⁸³ Denne terminologien benyttes blant annet ved fareunntakene i VTV § 18.

presisere at selv ved en slik særskilt tilleggsdekning er forsinkelse ikke omfattes av krigsdekningen.²⁸⁴

6.2.2 Forsinkelse eller totaltap?

Uavhengig av hvorledes krigsvilkårene punkt 2 fortolkes, må man foreta en sondring mellom tapsformene totaltap og forsinkelse.²⁸⁵ Sondringen er særlig aktuell ved inngrep. Dersom varene for eksempel holdes igjen av fremmed statsmakt, vil det oppstå et forsinkelsestap. Et slikt tap er som nevnt foran i 6.2.1 ikke omfattet av dekningen. Etter hvert som inngrepet vedvarer, kan forsinkelsen imidlertid utgjøre et totaltap. Et tap som i utgangspunktet ikke er omfattet av dekningen kan således over tid nærmest konverteres til et erstatningsmessig tap. Jeg vil i det følgende forsøke å presisere når en forsinkelse anses å utgjøre et totaltap.

Etter VTV § 35 forligger totaltap når «hele varepartiet er unndratt sikrede uten at det er mulighet for at han vil få det igjen». I følge kommentarene til Varevilkårene må det foretas en konkret vurdering.²⁸⁶ Dersom varene er unndratt sikrede i en viss tid, og det ikke er bestemte holdepunkter for at han vil få dem tilbake, må det antas å foreligge totaltap.²⁸⁷ Hvor lang tid som må ha gått er uklart.

²⁸⁴ I særvilkåret «totaltap som følge av forsinkelse» nevnes det uttrykkelig at tilleggsforsikringen ikke omfatter forsinkelse som følge av farer nevnt i VTV § 18 (3) (streik og sabotasjefarene). Siden særvilkåret ikke inneholder et tilsvarende unntak for krigsfarene, kunne det uten krigsvilkårenes særlige presisering muligens vært mer tvilsomt om forsinkelsesforsikringen fikk anvendelse ovenfor krigsfarer.

²⁸⁵ Forsinkelsestapet er unntatt krigsdekningen (og den alminnelige dekning), uavhengig av krigsvilkårene punkt 2.

²⁸⁶ Jf. kommentarene til Varevilkårene s. 51.

²⁸⁷ Jf. kommentarene til Varevilkårene s. 51.

I følge kommentarene må det blant annet sees hen til transportens lengde og mellom hvilke punkter varene skal transporteres.

Fristene i transportlovgivningen kan gi holdepunkter for vurderingen. Etter veifrl § 31 oppstår totaltap dersom varene ikke er utlevert 30 dager etter avtalt utleveringsfrist, mens i sjøl § 278 benyttes en frist på 60 dager. Forskjellene kan tilsi at tidsfristen for når det oppstår totaltap er kortere ved veitransport enn ved sjøtransport. Videre kan fristen man benytter ved tilleggsforsikring mot totaltap som følge av forsinkelse ha interesse.²⁸⁸ Dersom slik forsikring er tegnet, anses totaltap å foreligge først etter 30 dagers forsinkelse. Dette taler for at fristen som minimum må være 30 dager, sikrede kan ikke være bedre vernet enn om han hadde tegnet egen tilleggsforsikring.²⁸⁹ Dersom det allerede på et tidlig tidspunkt fremstår som klart at sikrede aldri vil få varene tilbake, vil et totaltap imidlertid kunne konstateres etter kort tid.²⁹⁰

6.3 Omkostninger etter krigsvilkårene punkt 2 andre setning

6.3.1 Nærmere om bestemmelsen

Etter krigsvilkårene punkt 2 andre setning erstattes ikke omkostninger til lossing, lagring, vakthold og videreforsendelse med mindre omkostningene er pådratt for å avverge overhengende fare

²⁸⁸ Særvilkår i Varevilkårene; «Totaltap som følge av forsinkelse (uten at varene er fysisk tapt eller skadet)».

²⁸⁹ Denne konklusjon trekkes i kommentarene til Varevilkårene s. 51.

²⁹⁰ Kommentarene til Varevilkårene s. 51.

for erstatningsmessig tap etter krigsvilkårene punkt 1.²⁹¹ Bestemmelsens virker tilsynelatende grei ved at den i samsvar med overskriften medfører begrensninger i krigsdekningens tapsfelt. Fra dette utgangspunkt blir bestemmelsen etter min mening problematisk, jeg finner den uklar og vanskelig å fortolke i forhold til reglene i Varevilkårene. Dette skyldes at de fire angitte omkostninger slik jeg ser det utgjør redningsomkostninger etter VTV § 39.

Jeg vil i det følgende foreta en fortolkning med utgangspunkt i bestemmelsens ordlyd, hvor jeg først ser på hvilke former for tap som er omfattet. Deretter går jeg nærmere inn på de oppstilte vilkår, før jeg til slutt foretar en vurdering av bestemmelsens betydning sett i sammenheng med reglene i Varevilkårene.

6.3.2 Hvilke omkostninger er omfattet?

Krigsvilkårene punkt 2 andre setning kan forstås på flere måter. Bestemmelsen kan enten fortolkes slik at den kun omfatter de fire spesifikt angitte omkostninger. Alternativt kan bestemmelsen forstås dit hen at også andre, lignende omkostninger er omfattet. De fire omkostningene som nevnes i krigsvilkårene punkt 2 må alle karakteriseres som redningsomkostninger. Etter Varevilkårene § 39 og FAL § 4-10 jf. § 6-4 er redningsomkostninger nettopp kostnader påført for å avverge overhengende fare for erstatningsmessig tap. Problemstillingen blir således om krigsvilkårene punkt 2 andre setning omhandler også andre, lignende redningsomkostninger, eller om bestemmelsen kun omhandler de fire angitte omkostningene.

²⁹¹ Særvilkår for dekning av streik, sabotasje, terrorhandlinger m.v. tredje ledd inneholder en tilsvarende ordlyd. Det foretas imidlertid ingen utfyllende presisering av bestemmelsen i kommentarene til Varevilkårene.

Etter min mening synes det rimelig klart at bestemmelsen kun omhandler de fire angitte omkostninger. Dette følger for det første av ordlyden. Man har ikke benyttet begrepet «redningsomkostninger», og ord som «eller lignende» eller «tilsvarende» er utelatt. Dessuten følger en slik forståelse av ukklarhetsregelen. Dersom man hadde ment å regulere selskapets plikt til å dekke lignende omkostninger burde dette ha kommet klarere frem i vilkårene. Bestemmelsen får således anvendelse kun for omkostninger til lossing, lagring, vakthold og videreforsendelse. Ved andre lignende omkostninger vil de generelle reglene i Varevilkårene få anvendelse.

6.3.3 **Vilkår**

For at selskapet er forpliktet til å dekke de angitte omkostninger må de være pådratt for å «avverge overhengende fare for erstatningsmessig tap etter punkt 1». Som nevnt kan bestemmelsen på mange måter anses som en spesialregulering av visse former for redningsomkostninger, og i mangel av andre holdepunkter må det antas at kravet om «overhengende fare» samsvarer med kravet i krigsvilkårene punkt 3 og FAL § 6-4 jf. § 4-10.²⁹²

Selskapet er kun forpliktet til å erstatte omkostningene dersom de er pådratt for å avverge et mulig fremtidig tap. Dersom tapet allerede har inntruffet er omkostningene unntatt krigsdekningens tapsfelt. Dette reiser imidlertid et særskilt problem i forhold til selskapets plikt til å dekke redningsomkostninger. Etter bestemmelsene i VTV § 39 og FAL plikter selskapet også å dekke kostnader pådratt etter at det erstatningsmessige tap er oppstått. Utgifter til lossing, lagring, vakthold og videreforsendelse ville

²⁹² Kravet til «overhengende fare» etter krigsvilkårene punkt 3 og FAL § 4-10 ble omtalt foran i 5.6.3.

dermed i samsvar med disse bestemmelser blitt erstattet også etter at et forsikringstilfelle har inntrådt. På dette punkt medfører krigsvilkårene punkt 2 tilsynelatende en begrensning i hva som ellers ville ha fulgt av de generelle regler i Varevilkårene. I følge Bull må imidlertid FAL § 4-10 jf. § 6-4 forstås slik at det må kreves at det er fare for utvikling av skaden eller for videre tap om intet gjøres. Selv om et erstatningsmessig tap er oppstått, må altså omkostningene som senere pådras ha til hensikt å avverge eller begrense ytterligere tap. Etter en slik forståelse vil dermed krigsvilkårene punkt 2 andre setning i realiteten i samsvar med den løsning som følger av FAL § 6-4 og VTV § 39.

6.3.4 Bestemmelsens betydning i forhold til reglene i Varevilkårene

Essensen av krigsvilkårene punkt 2 andre setning er at de fire angitte omkostningene i utgangspunktet ikke er omfattet av forsikringens tapsfelt, men i særlige tilfeller er de likevel omfattet. En slik løsning ville imidlertid uansett ha fulgt av bestemmelser i Varevilkårene. Etter VTV § 6 erstattes i utgangspunktet kun skade, totaltap og manko, men kostnader pådratt for å avverge overhengende fare for erstatningsmessig tap skal i samsvar med § 39 likevel erstattes. Etter min mening medfører derfor reglen i krigsvilkårene punkt 2 andre setning ingen begrensninger i tapsfeltet i forhold til hva som ellers følger av Varevilkårene. Man kan derfor stille spørsmål om bestemmelsen i realiteten har noen selvstendig betydning utover å presisere en begrensning som allerede følger av de generelle regler. Det kan tenkes presiseringen har en informativ hensikt ved at sikrede blir gjort oppmerksom på selskapets erstatningsplikt i forhold til omkostninger som ofte oppstår i praksis. Bestemmelsen skaper imidlertid vanskelige tolkningsspørsmål, og man kan stille spørsmål rundt hensiktsmessigheten av å operere men en bestemmelse som etter min

mening er mer egnet til å skape usikkerhet enn den er pedagogisk oppklarende.

Kildeliste

- Arnould
Arnould, Joseph and Gilman, Jonathan C.B.(edt); *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16. utgave, London 1997.
- As norsk varekrigsforsikring av 1938
AS norsk varekrigsforsikring av 1938, Oslo 1960.
- Brown
Brown, Robert H; *Marine Insurance, Volume Two, Cargo Practice*, 5. utgave, London 1998.
- Brynildsen m. fl.
Brynildsen, Claus; Lid, Børre; Nygård, Truls; *Forsikringsavtaleloven med kommentarer*, Oslo 2001.
- Brækhus og Rein
Brækhus, Sjur og Rein, Alex: *Håndbok i kaskoforsikring*, Oslo 1993.
- Bugge
Bugge, Hans Christian; *Sjøassurandørenes centralforening 1936 – 1961*.
- Bull, veifraktrett
Bull, Hans Jacob; *Innføring i veifraktrett*, 2. utgave, Oslo 1999.
- Bull
Bull, Hans Jacob; *Innføring i forsikringsrett*, utkast til lærebok 9. utgave (ikke publisert).
- Bull og Falkanger
Bull, Hans Jacob og Falkanger, Thor; *Innføring i sjørett*, 6. utgave, Oslo 2004.
- Cooke m. fl.
Cooke, Julian; Young, Timothy; Taylor, Andrew; Kimball, John; Martowski, David; Lambert, LeRoy; *Voyage Charters*, 2. utgave, 2001.

- Daler
Daler, Ørnulf; *Grunnkurs i transportforsikring*, 2. utgave, Oslo 1996.
- Eckhoff
Eckhoff, Torstein; *Rettskildelære*, 5. utgave ved Jan Helgesen, Oslo 2000.
- Eckhoff og Smith
Eckhoff, Torstein og Smith, Eivind; *Forvaltningsrett*, 7. utgave, Oslo 2003.
- Falkanger
Falkanger, Thor; *Oversikt over ansvarsreglene for de forskjellige transportavtaler*, Marius (1999) nr 248.
- Gilman og Mustill
Gilman, Jonathan C.B. og Mustill, Michael J.; *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, volume II, 16. utgave, London 1981.
- Goodacre
Goodacre, Kenneth J.; *Goodbye to the memorandum*, London 1988.
- Goodacre, Marine Insurance Claims
Goodacre, Kenneth J.; *Marine Insurance Claims*, 3. utgave, London 1996.
- Greenwood
Greenwood, Christopher; *The law of war*, Evans (edt) International law, Oxford 2003.
- Hagstrøm
Hagstrøm, Viggo; *Obligasjonsrett*, Oslo 2002.
- Hodges
Hodges, Susan; *Law of Marine Insurance*, London 1996.

- Hov
Hov, Jo; *Avtaleslutning og ugyldighet, kontraktsrett I*, 3. utgave, Oslo 2002.
- Hudson og Allen
Hudson, Geoffrey og Allen, Jeff C; *The Institute Clauses*, 3. utgave, London 1999.
- Thal Jantzen og Simonsen
Thal Jantzen, Henrik og Simonsen, Ib Ejnar, *Transportforsikring: En praktisk håndbog*, Rungsted kyst 2001.
- Johansson
Johansson, Svante; *Varuförsäkringsrätt*, Stockholm 2004.
- Lødrup
Lødrup, Peter; *Lærebok i erstatningsrett*, 4. utgave, Oslo 1999.
- Miller
Miller, Michael D, *Marine war risks* – 3. utgave – London 2005.
- Michel
Michel, Keith; *War, terror and carriage by sea*, London 2004.
- O`May
O`May, Donald og Hill, Julian (edt); *O`May on Marine Insurance*, London 1993.
- Ruud og Ulfstein
Ruud, Morten og Ulfstein, Geir; *Innføring i folkerett* – 2. utgave - Oslo 2002.
- Selvig
Selvig, Erling, *Knophs Oversikt over Norges rett*, 12. utgave, Bergen 2003.

- Selmer
Selmer, Knut; *The Norwegian insurance plan for the carriage of goods of 1967*, Arkiv for sjørett nr. 12, s. 1 - 44.
- Stang
Stang, Edvard; *Statens Varekrigsforsikring 1940 - 2004*, Oslo 2005.
- Styret for A/S Norsk
varekrigsforsikring
Styret for A/S Norsk varekrigsforsikring; *Varekrig, virksomhet og resultater* - Oslo 1931.
- Universitetsforlaget
Universitetsforlaget; *Bokmålsordboka*, Oslo 1993.
- Vislie
Vislie, Jon; *Sjøassurandørenes centralforening 1911-1938*
- Woxholth
Woxhlth, Geir; *Avtalerett*, Oslo 2003.
- Ødegaard
Ødegaard, John L.; *Sjøassurandørenes centralforening 1961-1986*.

Domsregister

Norsk rettspraxis

Rt. 1950 s. 20

Rt. 1969 s. 126

Rt. 1997 s. 1807

Rt. 1998 s. 1032

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

ND 1941 s. 378 NV

ND 1942 s. 225 NV

ND 1943 s. 20 NV

ND 1944 s. 155 NV

ND 1947 s. 12 NV

ND 1947 s. 33 NV

ND 1947 s. 422 NV

ND 1956 s. 129 NH

ND 1988 s. 275 NV

ND 1989 s. 263 NV

ND 1993 s. 464 ND

ND 2000 s. 224 NV

Engelsk rettspraxis

British & Foreign Marine Insurance Co. v. Sanday, (1916) 21
Com.Cas. 154.

Atlantic Mutual Insurance Company v. King, [1919] 1 K.B. 307

Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisya v. Bantham Steamship Company Ltd, (1939) 63 L1.L. Rep. 155.

Yorkshire Dale S.S. Co. Ltd. V. Ministry of Transport, (1942) 73 L1. L. Rep. 1.

Pesqueras y Secaderos de Bacalao de España S. A. v. Beer, (1948-49) 82 Ll. L. Rep. 50.

Spinney`s v. Royal insurance Co. Ltd. (1980) 1 Lloyd`s Rep 406

National Oil Company of Zimbabwe and Others v. Sturge, [1991] 2 Lloyd`s Rep. 281



Vedlegg 1, Krigsvilkårene

Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR)

Forsikring av krigsfarer

For dette særtilkåre gjelder Tilkår for transportforsikring av varer av 1995, med de endringer som følger nedenfor:

1. Farer som dekkes

1.1. Krig eller krigslignende forhold.

1.2. Inngrep av fremmed statsmakt når inngrepet eller inngrepene har sammenheng med krig eller krigslignende forhold.

2. Begrensning i tapsfeltet

Tap som følge av forsinkelse dekkes ikke. Omkostninger til lossing, lagring, vakthold og videreforsendelse erstattes ikke, med mindre de er pådratt for å avverge overhengende fare for erstatningsmessig tap etter punkt 1.

3. Endring eller oppgivelse av transporten etter krav fra selskapet

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

4. Omlasting

Blir transporten oppholdt på grunn av omlasting underveis, trer forsikringen ut av kraft kl. 2400 lokal tid den femtende dag etter den dag da transportmidlet ankom til omlastingsstedet, eller etter det senere tidspunkt da omlastingen ble bestemt. Forsikringen trer i kraft igjen når varen blir innlastet i det transportmiddel som skal utføre videretransporten. Skal videretransporten skje med skip, trer

forsikringen først i kraft ved innlastingen over skipssiden i det havgående fartøy.

5. Rapporteringsplikt

Forsikringstageren har rapporteringsplikt ved forsendelser til eller fra de land som er dekket av særvilkåret. Innholdet i rapporteringsplikten avtales mellom partene.

6. Forsikringstidens opphør

I tillegg til Vilkårenes § 15 gjelder:

Ved transport som slutter i utlandet, opphører ansvaret når varen blir utlevert til mottakeren på bestemmelsesstedet, dog senest kl. 2400 lokal tid den femte dag etter dagen for ankomsten. Er den siste del av den forsikrede transport en sjøtransport, opphører ansvaret når varen blir utlosset over skipssiden fra det havgående fartøy, dog senest kl. 2400 lokal tid den femtende dag etter dagen for skipets ankomst til det sted hvor varen skal losses.

7. Oppsigelse

Partene har rett til å si opp særvilkåret med 48 timers varsel. Forsikringsavtalelovens §§ 3-2 og 3-3 er fraveket, jfr. lovens § 1-3 annet ledd (e).

8. Premietillegg

8.1. Ved enkelttransporter har selskapet rett til premietillegg hvis ansvaret ikke er

begynt å løpe senest syv dager etter forsikringens tegning.

8.2. Selskapet kan endre premien med virkning for transporter som ikke er påbegynt

dersom krigsrisikoen øker.

Opphavsrett:

Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR), april 2003

Tidligere utgaver av MarIus

Hefter/bøker merket x er utsolgt. De oppgitte prisene er abonnementspriser. Ved kjøp av enkelthefter er prisen pr. hefte det dobbelte, med minstepris kr. 50 + porto. Fullstendig register i runde nummer (310, 320 osv.) og på våre nettsider www.jus.uio.no/nifs.

330. The Emerging European Maritime Law, Proceedings from the Third European Colloquium on Maritime Law Research, Ravenna, 17-18 September 2004, 2005. 386 s. Kr. 150,-.
331. De norske vareforsikringsvilkårene 1995/2004 med kommentarer / Norwegian Cargo Clauses 1995/2004 with commentary. 2005. 445 s. Kr. 160,-.
332. LUND, Hilde Terrorberedskap i kraftforsyningen, 2005. 196 s. Kr. 120,-.
333. NICOLAISEN, Christoffer Nettselskapets stengningsrett overfor forbruker i betalingsmislighold, 2005. 186 s. Kr. 120,-.
334. GUNDERSEN, Silje Selvstendig panthaverinteresseforsikring Engelske vilkår i forening med Norsk Sjøforsikringsplan av 1996. 2005. 145 s. Kr. 120,-.
335. SIMPLY Yearbook 2005, 2005. 364 s. Kr. 230,-.
336. SØRLI, Arne-Martin H. Salg av flytende naturgass (LNG). Korttidskontraktens risikofordeling med særlig vekt på selgers hovedforpliktelser. 2006. 180 s. Kr. 110,-.
337. NEGAARD, Terese A. Konflikter mellom forbruker og energiselskap. Utenomrettslige tvisteløsningsordninger i elsektoren. 2006. 180 s. Kr. 110,-.

338. DE VIBE, Kaja Reassuransekontrakter Rettsanvendelse, cedentens opplysningsplikt og reassurandørens dekningsforpliktelse 2006. 188 s. Kr 110,-.
339. HØSTMÆLINGEN, Ingrid Kristine Etablering av petroleumsvirksomhet i nye områder på norsk kontinentalsokkel. 2006. 170 s. Kr. 100,-.
340. Det 30. petroleumsjuridiske seminar. Foredrag holdt på det 30. petroleumsjuridiske seminar i Baiona, Spania, 22. - 25. september 2005. 2006. 160 s. Kr. 0,-.
341. TORGERSBRÅTEN, Ståle Kyststatens jurisdiksjon ved miljøforurensning eller fare for miljøforurensning fra fremmede skip, Med hovedfokus på FNs Havrettskonvensjon av 1982. 2006. 162 s. Kr 100,-.
- 342 MEYER, Norman Hansen Transportforsikring mot krigsfare
- 343 ASKJER, Angela Ekholdt Sikkerhetsreguleringen for flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten

Bøker utgitt av Sjørettsfondet fra 1990

- Syversen, Jan: **Skatt på petroleumsutvinning.** 762 s. ISBN 82-90260-1991. Kr. 50.- 33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: **Skipsfart og samarbeid.** Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: **Håndbok i kaskoforsikring** På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: **Last og ansvar.** Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: **Organisational Maritime Law.** 121 s. 1993. Kr. 100.-. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: **Andres bruk av utvinningsinnretninger.** 365 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: **Hefte i sjøforsikringsrett.** 60 s. 2. utg. 1997. Kr. 60.-. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: **Håndbok i tidsbefraktning.** 600 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: **Næringsreguleringsrett** 187 s. 1998. Kr. 150.-. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Hoiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: **Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer** 611 s. 1998. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-43-1
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: **Innføring i sjørett. 6. utg.** 573 s. 2004. Kr. 300.-. ISBN 82-90260-46-6
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: **Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett.** 344 s. 2005. Kr. 500,-. ISBN 89-90260-47-4

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW forms part of the University of Oslo. It is also a part of the co-operation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The core research areas are maritime law and petroleum/energy law. In MARIUS, articles from these core areas are published in the Nordic languages or English. It is issued at irregular intervals.

