

# MARITUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Christopher Haugli Sørensen

## Konstruktivt totalforlis

Kondemnasjonsvilkår og totaltapsoppgjør  
etter Norsk Sjøforsikringsplan  
og spesialvilkår

# Konstruktivt totalforlis

Kondemnasjonsvilkår og totaltapsoppgjør etter  
Norsk Sjøforsikringsplan og spesialvilkår



Christopher Haugli Sørensen

# Konstruktivt totalforlis

Kondemnasjonsvilkår og totaltapsoppgjør  
etter Norsk Sjøforsikringsplan og  
spesialvilkår



**Marlus nr. 361**

Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

ISSN: 0332-7868 © Sjørettsfondet, 2008  
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](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Professor dr. juris Trine-Lise Wilhelmsen

Trykk: Lobo media

## **Forord**

Denne fremstillingen ble skrevet mens jeg var tilknyttet Nordisk institutt for sjørett som vitenskapelig assistent. Fremstillingen foreligger i all hovedsak slik den ble levert som spesialoppgave våren 2007, som avsluttende del av det juridiske profesjonsstudiet.

En takk går til alle på instituttet for å ha gjort oppholdet både hyggelig og lærerikt; først og fremst veileder professor dr. juris Trine-Lise Wilhelmsen, som har loset meg inn på og gjennom interessante problemstillinger på et spennende retts- og livsområde; bibliotekarene Kirsten Al-Akari og Edel C. Iversen for uvurderlig hjelp; kontorfellene mine Anders Evje, Norman Hansen Meyer, Ellen Søiland, Martine Cedergren Dysvik og Ove Paulsen. Christina Sandnes, som leste korrektur da tidsfrister nærmet seg, skal også ha en stor takk.

Oslo, desember 2007  
Christopher Haugli Sørensen



# Innholdsfortegnelse

INNOLDSFORTEGNELSE .....	III	
1	INNLEDNING..... 1	
1.1	Temaet for fremstillingen..... 1	
1.2	Rettsgrunnlaget .....	2
1.3	Tolkningsregler.....	4
1.4	Videre fremstilling.....	8
2	PRESENTASJON AV FORSIKRINGSARTENE MED VEKT PÅ TOTALTAPSDEKNINGEN .....	9
2.1	Innledning.....	9
2.2	Kaskoforsikringen .....	9
2.2.1	Oversikt over dekningsfeltet.....	9
2.2.2	Totaltap .....	10
2.2.3	Partiell skade.....	12
2.2.4	Kollisjonsansvar .....	15
2.3	Kaskointeresse- og fraktinteressesforsikringene.....	16
2.3.1	Oversikt over dekningsfeltet.....	16
2.3.2	Kaskointeresseforsikringen .....	16
2.3.3	Fraktinteressesforsikringen.....	19
2.4	Forskjeller mellom oppgjør for totaltap og skade.....	21
3	KONSTRUKTIVT TOTALFORLIS OG GRESENSER MOT AKTUELT TOTALFORLIS OG PARTIELL SKADE .....	23
3.1	Kondemnasjon og konstruktivt totalforlis .....	23
3.2	Grensedragningene .....	26
3.2.1	Innledning .....	26
3.2.2	Totaltap .....	27
3.2.3	Partiell skade.....	33
3.2.4	Sammenfatning.....	34
4	VILKÅRENE ETTER PLANEN .....	35
4.1	Utgangspunkter for kondemnasjonsvurderingen.....	35
4.1.1	Innledning .....	35
4.1.2	Lønnsomhetsprinsipp.....	36
4.1.3	Beskadigelsesprinsipp .....	38
4.1.4	Sammenfatning.....	38



4.2	Krav etter havari.....	39
4.3	Når vilkårene må være foreligge.....	40
4.4	Kondemnasjonsformelen.....	41
4.5	Kondemnasjonsgrunnlaget.....	42
4.5.1	Innledning.....	42
4.5.2	Reparasjonsomkostninger .....	43
4.5.3	Kostnader som likestilles med reparasjonsomkostninger.....	57
4.5.4	Omkostninger som ikke teller med .....	61
4.6	Sammenligningsgrunnlaget .....	66
4.6.1	Forsikringsverdien.....	66
4.6.2	Skipets verdi i reparert stand .....	68
4.7	Kondemnasjonsgrensen .....	72
4.7.1	80 % -grensen.....	72
4.7.2	Øvrige løsninger .....	73
5	SPESIALVILKÅR .....	76
5.1	Innledning .....	76
5.2	Kaskotaksten som sammenligningsgrunnlag .....	77
5.2.1	«The insurable value» .....	77
5.2.2	Lavere kondemnasjonsgrense ved undertaksering.....	78
5.2.3	Undertakseringens betydning for premien, skadedekningen og totaltapserstatningen .....	79
5.3	Interesseforsikringer utover Planens grenser .....	82
5.3.1	Splitting av interessen under kaskoforsikringen.....	82
5.3.2	Avtalte begrensninger.....	82
5.3.3	Rettsordenens forbud mot «veddeforsikringer».....	87
5.3.4	Restitusjon av forsikringspremien? .....	103
5.3.5	Betydningen for P&I-forsikringen .....	106
5.3.6	Partenes rådighet over ugyldighetsgrunnen.....	107
6	SAKSBEHANDLINGSREGLENE .....	110
6.1	Innledning .....	110
6.2	Fremsettelse av kondemnasjonskravet.....	113
6.2.1	Begjæringen.....	113
6.2.2	Binding i kondemnasjonsvalget .....	130
6.3	Avgjørelse av kondemnasjonsspørsmålet .....	135
6.3.1	Innledning.....	135
6.3.2	Assurandørens rett til flytting av skipet.....	137

6.3.3	Twisteløsning .....	138
6.3.4	Avgjørelsesperioden .....	145
7	KOMPROMISSOPPGJØR .....	149
7.1	Innledning .....	149
7.2	Typer av kompromissoppgjør .....	152
7.2.1	Tvil om skipet er eller vil bli totalapt .....	152
7.2.2	«Svikt» i kondemnasjonsformelen .....	154
7.3	Kompromissoppgjørets virkning overfor interesseassurandørene .....	157
7.3.1	Innledning .....	157
7.3.2	Tolkning av oppgjørsavtalen .....	158
7.3.3	Spesialvilkår .....	159
	KILDER .....	161
	TIDLIGERE UTGAVER AV MARIUS .....	175
	BØKER UTGITT AV SJØRETTSFONDET FRA 1990 .....	176



# 1 Innledning

## 1.1 Temaet for fremstillingen

Et skip er tapt når det ikke kan repareres. Men skipet kan også måtte anses tapt selv om reparasjon er fysisk mulig. Prinsippet er illustrert av Mr. Justice Maule i *Moss v. Smith*:<sup>1</sup>

«A man may be said to have lost a shilling when he has dropped it into deep water, though it might be possible, by some very expensive contrivance, to recover it.»

Skipet er altså tapt både når det etter en *teknisk vurdering* ikke er mulig å reparere det, og når det etter en *økonomisk vurdering* ikke er istandsettelse verdig. Som det heter videre i *Moss v. Smith*:<sup>2</sup>

«[I]n matters of business, a thing is said to be impossible when it is not practicable; and a thing is impracticable when it can only be done at an excessive or unreasonable cost».<sup>3</sup>

Prinsippet om at reparasjonsuverdighet likestilles med reparasjonsumulighet er alminnelig anerkjent i sjøforsikringen.<sup>4</sup> Når skipet anses reparasjonsuverdig er det *kondemnabelt*,<sup>5</sup> og det foreligger tilfelle av *konstruktivt totalforlis* under forsikringen.<sup>6</sup> Rederen kan ved *kondemnasjon* kreve erstatning for totaltap.

Det er ikke kun fra et forretningsmessig ståsted at prinsippet er økonomisk rasjonelt: Som påpekt av Schiørring, ville det samfunnsmessig sett være et «Spild af Værdier» å pålegge rederen å reparere

---

<sup>1</sup> (1850) 9 C.B. 94.

<sup>2</sup> Ibid. s. 103.

<sup>3</sup> Hodges (1996) s. 379.

<sup>4</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 432

<sup>5</sup> L.c.

<sup>6</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 483.

skipet når beskadigelsen er svært stor.<sup>7</sup> Verken overfor rederen eller samfunnet for øvrig er det ønskelig med forsikringsvilkår som pålegger rederen reparasjon dersom dette innebærer «å kaste gode penger etter dårlige».

Selv om prinsippet slik det er illustrert i *Moss v. Smith* ovenfor virker rasjonelt nok, er det ikke gitt hvordan det skal gis anvendelse i forsikringsforholdet. Temaet for fremstillingen er spørsmålene knyttet til erstatning for totaltap under forsikringen på grunnlag av reparasjonsverdighet, altså konstruktivt totalforlis.

## 1.2 Rettsgrunnlaget

For å bestemme når det foreligger konstruktivt totalforlis under forsikringen, hvor stor totaltapsersatning rederen har krav på og hvilke saksbehandlingsregler som gjelder for kravet, er det naturlig å ta utgangspunkt i forsikringsavtalen. For skyldforhold som bygger på kontrakt spiller kontrakten som påpekt av Hagstrøm «en vesentlig og til dels avgjørende rolle når skyldforholdets nærmere innhold skal bestemmes»;<sup>8</sup> det er avtalen, tolket og utfylt, som er grunnsteinen i forsikringsforholdet.

Sjøforsikringsforhold faller inn under forsikringsavtalelovens virkeområde, men det følger av § 1-3 annet ledd litra c at loven, med unntak for § 7-8, kan fravikes når forsikringen knytter seg til registreringspliktig skip.<sup>9</sup> Når det gjelder forsikring av havgående, konvensjonelle handelsskip – den såkalte *storkaskoforsikringen*<sup>10</sup> – er forsikringsavtaleloven altså deklarasjonspliktig for de spørsmålene

---

<sup>7</sup> Schiørring (1924) s. 454.

<sup>8</sup> Hagstrøm (2003) s. 42.

<sup>9</sup> «[S]kip med største lengde 15 meter eller mer», jf. sjøloven § 11 annet ledd.

<sup>10</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 1.

som er temaet her. Partenes avtalefrihet begrenses imidlertid av de krav til avtalers innhold som følger av rettsordenen for øvrig.

Det forutsettes i fremstillingen her at forsikringsavtalen er inngått med henvisning til *Norsk Sjøforsikringsplan* (NSPL) – forsikringsavtalen er inngått på «planvilkår». Det vil således tas utgangspunkt i Planens løsninger når spørsmålene ovenfor skal drøftes. Det er først når partene ikke finner Planens regler tilfredsstillende, eller ønsker å regulere forhold som ikke er berørt, at partene vil ta inn *spesialvilkår* i avtalen.

Norsk Sjøforsikringsplan er en standardkontrakt<sup>11</sup> som har vært utgitt av Det Norske Veritas siden 1871, og er utarbeidet av en komité hvor både assurandør- og redersiden er representert. Planen er således et «agreed document». Gjeldende utgave av Planen er fra 1996, og avløste NSPL 1964. Etter enkelte endringer foreligger NSPL 1996 nå i versjon 2007. Planen er delt inn i en alminnelig del med fellesregler, og en påfølgende del med spesialregler for de ulike forsikringsartene. Planen gis også ut i engelsk versjon under navnet «Norwegian Marine Insurance Plan» (NMIP).

Vi har tilsvarende planverk og vilkårsett fra andre land. I det *engelske* markedet er The Institute Time Clauses Hulls 1983 mest utbredt, sammen med de nyere vilkårene i ITCH 1995. Relativt store endringer av betydning for temaet her ble gjennomført ved The International Hull Clauses, men verken IHC 2002 eller IHC 2003 skal visstnok ha fått særlig stor anvendelse i markedet, slik at ITCH fortsatt er mest interessant. I engelsk rett finnes dessuten to særlige lover for sjøforsikringsforhold: The Marine Insurance Act 1906 og The Marine Insurance (Gambling Policies) Act 1909. MIA, som var en kodifisering av gjeldende «common law» utviklet gjennom århundrer,

---

<sup>11</sup> «[M]ønst[er] som regelmessig blir brukt ved inngåelse av avtaler», jf. Eckhoff (2001) s. 255.

supplerer vilkårene på sentrale punkter. Hvorvidt bestemmelsene er preseptoriske, må avgjøres ved tolkning av den enkelte regel.<sup>12</sup>

Videre har vi fra *USA American Institute Hull Clauses 1977*; fra *Sverige Allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor* av år 2000; fra *Danmark Dansk Søforsikrings-Konvention*, som riktignok suppleres av nyere vilkår.<sup>13</sup>

Selv om Planen er svært omfattende, særlig sammenlignet med tilsvarende utenlandske regelsett, er ikke alle spørsmål gjennomregulert. Enkelte forhold er dessuten bevisst utelatt helt.<sup>14</sup> Dersom spørsmålene heller ikke er regulert individuelt mellom partene, må forsikringsvilkårene dermed suppleres av bakgrunnsretten.

### 1.3 Tolkningsregler

Fastleggelsen av rettighetene og pliktene etter forsikringsavtalen vil naturligvis være et alminnelig spørsmål om avtaletolkning som må løses ved bruk av alminnelig juridisk metode.<sup>15</sup> Det vil derfor her først og fremst pekes på momenter som er spesielle for tolkningen av forsikringsvilkårene, og da særlig av Planen. I Brækhus/Rein pekes det på at Planen, på grunn av den systematiske oppbyggingen og utformingen av reglene, ligner mer en lov enn en standardkontrakt. «Prinsippene for tolkning av lover vil som regel passe bedre enn de vanlige regler om tolkning av avtaler»,<sup>16</sup> konkluderes det derfor med. Det legges til grunn at avtalen er underlagt norsk rett, hvilket også er Planens hovedregel, jf. NSPL § 1-4.

---

<sup>12</sup> Wilhelmssen (2001) s. 53.

<sup>13</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 13.

<sup>14</sup> Dette gjelder blant annet «compromised total loss».

<sup>15</sup> Se Woxholth (2006) del IV; Hov (2002) kapittel 6. Om standardkontrakter spesielt, se Bull I (1988) s. 108–113; Falkanger (1997).

<sup>16</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 8.

Utgangspunktet for tolkning av avtaler, så også for forsikringsavtaler, er at det partene har ment skal legges til grunn.<sup>17</sup> Ved denne «individualiserende metode» søker man å finne «den felles partsforståelse». Dersom det ikke kan konstateres en felles forståelse, må man falle tilbake på det sentrale tolkningsprinsippet, nemlig den objektive tolkningsteori, hvor man søker å finne frem til «den objektivt sett rimelige og fornuftige mening i kontraktens bestemmelser».<sup>18</sup> I bunn for teorien ligger vekten på en naturlig forståelse av kontraktens ordlyd, og vernet om de berettigede forventninger.<sup>19</sup>

Til Planen er det imidlertid publisert omfattende forarbeider – «Motivene» – som gjør at utgangspunktet om vekt på en ren ordtolkning må modifiseres. Gjennom Motivene kommer formularkonsipistenes oppfatning til uttrykk slik som lovgivers vilje vektlegges gjennom bruken av forarbeider til lovene.<sup>20</sup> Falkanger skriver at «[e]n ikke altfor dristig generalisering er at domstolene i betydelig utstrekning forholder seg til standarddokumenter på samme måte som til lover».<sup>21</sup>

Motivene selv forutsetter til og med at de skal «tillegges større vekt ved fortolkningen enn man vanligvis legger på lovmotiver», og fortsetter: «De samlede motiver har vært inngående drøftet og godkjent i revisjonskomiteen, og de må derfor sees som et ledd i den normalkontrakt som Planen utgjør».<sup>22</sup> Høyesterettspraksis viser også at Motivene tillegges betydelig vekt, se som eksempler ND 1956 s. 920 NH BANDEIRANTE, ND 1956 s. 937 NH PAN og

---

<sup>17</sup> Se også UNIDROIT Article 4.1 (1).

<sup>18</sup> Selvig (2004) s. 250.

<sup>19</sup> Se også UNIDROIT Article 4.1 (2).

<sup>20</sup> Eckhoff (2001) s. 65 flg.

<sup>21</sup> Falkanger (1997) s. 294.

<sup>22</sup> Motivene § 1-4 ellefte avsnitt.



ND 1969 s. 126 NH GRETHE SOLHEIM.<sup>23</sup> Spørsmålet om Motivenes betydning ble også drøftet i ND 1978 s. 139 NV (Brækhus) STOLT CONDOR. Voldgiftsretten uttalte at Motivene måtte være bindende «når det gjelder konkrete løsninger som det var enighet om i Plankomiteen», men at uttalelsene «ikke kan tas like bokstavelig hvor det gjelder mer generelle utredninger og fortolkninger».<sup>24</sup> Når løsningene bygger på tidligere utgaver av Planen, som for temaet vårt her, er det klart at også Motivene til de tidligere utgavene vil være relevante ved tolkningen.

Et annet særtrekk ved Planen er at den på grunn av sin tyngde, fasthet og utbredelse som fremhevet av Bull bør anvendes som deklarasjonsrett.<sup>25</sup> At standarddokumentet blir oppfattet som noe henimot deklarasjonsrett har den betydning at det «bør utvises varsomhet med å gripe inn i balanserte løsninger».<sup>26</sup>

Det er et kjennetegn ved sjøforsikringen som for skipsfarten generelt at markedet er svært internasjonalt og bevegelig. På samme måte som rederiets skip kan seile på verdenshavene og sjelden, eller aldri, frekventere hjemmehavnen, kan redere plassere forsikringen i det markedet han finner mest hensiktsmessig. Det gjelder i alminnelighet at rettsreglene i andre land kan være argumentkilder ved drøftelsen av stillingen etter gjeldende rett.<sup>27</sup> Det vil derfor i fremstillingen her bli foretatt løpende henvisninger til løsninger etter utenlandske vilkår og utenlandsk rett; dels for *illustrasjon* – dels som *argumentkilde*. Særlig de engelske løsningene er av

---

<sup>23</sup> Falkanger (1997) s. 296.

<sup>24</sup> STOLT CONDOR s. 151.

<sup>25</sup> Bull I (1988) s. 105.

<sup>26</sup> Falkanger (1997) s. 295.

<sup>27</sup> Tjaum (1996) s. 17; Eckhoff (2001) s. 283 flg.

betydning på grunn av det engelske sjøforsikringsmarkedets sterke posisjon og den engelske sjøforsikringsrettens lange tradisjon.<sup>28</sup>

På grunn av sjøforsikringens internasjonale karakter er det imidlertid nærliggende å legge vekt på de utenlandske løsningene også ved *tolkningen* av forsikringsvilkårene og ved fastleggelsen av bakgrunnsretten. Dette gjelder selvsagt særlig der Motivene sier at en løsning er i samsvar med eksempelvis de engelske vilkårene; tilsvarende ved tolkningen av spesialvilkår, som typisk vil være inspirert av løsninger fra de øvrige forsikringsmarkedene. Men også ellers vil utenlandske løsninger kunne ha vekt for fastleggelsen av rettighetene og pliktene under en forsikringsavtale inngått på planvilkår og underlagt norsk rett. At det sees hen til utenlandske løsninger på et internasjonalt marked som her når avtalen alene ikke gir svar, er ikke annerledes enn at man også i andre forhold tillegger *privates praksis* vekt.<sup>29</sup>

Også reelle hensyn og realisering av formålet bak bestemmelsene er relevante momenter ved tolkningen av forsikringsavtalen.<sup>30</sup> Som vist under avsnitt 1.1, har prinsippet om at reparasjonsverdighet likestilles med reparasjonsumulighet en økonomisk rasjonell begrunnelse. At tolkningsresultatet medfører en økonomisk rasjonell løsning vil derfor være et relevant hensyn i tolkningsprosessen. Hvilken økonomisk vurdering som skal legges til grunn som rasjonell kan likevel by på problemer, jf. avsnitt 4.1 nedenfor.

---

<sup>28</sup> Om forskjeller mellom norsk og engelsk tolkningslære, se Falkanger (1969).

<sup>29</sup> Se Eckhoff (2001) s. 244 flg.

<sup>30</sup> Woxholth (2006) s. 422.

## 1.4 Videre fremstilling

I den videre fremstillingen vil det først, og som grunnlag for den videre drøftelsen, i kapittel 2 gis en kort presentasjon av de relevante forsikringsartene med vekt på totaltapsdekningen. Deretter sees det i kapittel 3 nærmere på konstruktivt totalforlis som totaltapsform, og grensene mot annet tap.

Vilkårene for kondemnasjon etter Planen behandles i kapittel 4. Som nevnt kan partene ønske å regulere forsikringsforholdet på annen måte, og i kapittel 5 sees det på to spesialvilkår av betydning for når skipet skal anses kondemnabelt og for omfanget av totaltapsersstatningen.

Saksbehandlingsreglene for fremsettelsen av kravet om kondemnasjon og avgjørelsen av spørsmålet om skipet er kondemnabelt, er temaet for kapittel 6.

Selv om konstruktivt totalforlis ikke foreligger etter vilkårene, kan det være at begge partene ser seg best tjent med et totaltaps-lignende oppgjør, såkalt «compromised total loss». Slikt kompromissoppgjør, og sammenhengen med kondemnasjonsvilkårene og vurderingen av reparasjonsuverdighet, behandles avslutningsvis i kapittel 7.

## 2 Presentasjon av forsikringsartene med vekt på totaltapsdekningen

### 2.1 Innledning

Karakteristisk for forsikringen av skip er at det er tale om *ulike* forsikringer som hver kun dekker utvalgte deler av tap, skade, ansvar og utgifter som rederen kan pådra seg.<sup>31</sup> I dette kapitlet gis en presentasjon av de *forsikringsartene* som er av betydning for rederens dekning ved totaltap, herunder ved konstruktivt totalforlis, og omfanget av *totaltapsdekningen*. En sammenligning med reglene om dekning av partiell skade vil vise forskjellen mellom et totaltapsoppgjør og et skadeoppgjør, og dermed betydningen av at skipet anses reparasjonsverdig.

### 2.2 Kaskoforsikringen

#### 2.2.1 Oversikt over dekningsfeltet

Kaskoforsikringen er først og fremst en tingsskedeforsikring, og gir dekning hvor skipet går *tapt* eller blir *skadet*, jf. henholdsvis NSPL kapitlene 11 og 12. Forsikringen er altså hovedsakelig knyttet til rederens interesse i skipets formuesverdi. Kaskoforsikringen er imidlertid også dels en ansvarsforsikring ved at den dekker sikredes såkalte *kollisjonsansvar* i samsvar med NSPL kapittel 13.

Ordet «casco» kommer fra spansk, hvor det betyr «skipsskrog».<sup>32</sup> På *engelsk* brukes «Hull & Machinery» om forsikringen, gjerne forkortet «H&M». Forsikringen er imidlertid ikke begrenset til skroget og maskinen, men omfatter som utgangspunkt *hele skipet*, jf. nærmere NSPL §§ 10-1 og 10-2.

---

<sup>31</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 447.

<sup>32</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 1.

Det er et gjennomgående trekk i skadeforsikring at også omkostninger som pådras for å unngå eller begrense skadene av et havari dekkes.<sup>33</sup> Dette gjelder også for kaskoforsikringen, hvor assurandøren svarer for redningsomkostninger etter reglene i NSPL kapittel 4 annet avsnitt.

### 2.2.2 Totaltap

Sikrede kan kreve erstatning for totaltap i samsvar med NSPL kapittel 11. I *hvilke tilfeller* skipet skal anses tapt, behandles nærmere nedenfor under avsnitt 3.2.2.

Assurandørens ansvar ved totaltap følger av NSPL § 4-1, hvor det heter at sikrede kan «kreve utbetalt forsikringssummen, dog ikke utover forsikringsverdien».

*Forsikringssummen* er det beløpet interessen – her noe enkelt sagt «skroget» – er forsikret for, mens *forsikringsverdien* er verdien av den interessen som er forsikret.<sup>34</sup> Dersom forsikringssummen er høyere enn forsikringsverdien er det altså tale om *overforsikring*, i motsetning til *underforsikring* der summen er lavere enn verdien.

Forsikringsverdien kan være *taksert* eller *utaksert*. I denne fremstillingen vil det mest praktiske legges til grunn, nemlig at forsikringsverdien er taksert. At forsikringsverdien er taksert innebærer at den er «ved avtale fastsatt til et bestemt beløp», kalt «takst», jf. NSPL § 2-3 første ledd første punktum.

Dersom taksten er satt lavere enn interessens *reelle verdi*, vil det *faktisk sett* foreligge underforsikring, men da i en annen betydning enn det som er lagt til grunn ovenfor. For å skille mellom *formell* og *reell* underforsikring, er det derfor naturlig å snakke om *under-*

---

<sup>33</sup> Falkanger/Bull (2004) s 472.

<sup>34</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 26.

*taksering* ved sistnevnte tilfelle. Tilsvarende vil skipet være *overtaksert* der taksten er høyere enn den reelle verdien.

NSPL § 2-2 innebærer at forsikringsverdien til en viss grad er *avtalt* også der forsikringsverdien ikke er taksert i Planens forstand, jf. § 2-3. NSPL § 2-2 bestemmer nemlig at «[f]orsikringsverdien er interessens fulle verdi ved forsikringens begynnelse». Man har her altså avtalt seg bort fra det alminnelige forsikringsrettslige utgangspunktet om at forsikringsverdien fastsettes på skadetidspunktet, jf. for så vidt fal. § 6-1. I Motivene er regelen hovedsaklig historisk begrunnet, nemlig med det at det kunne være vanskelig å fastsette verdien på skipet ved skadetidspunktet dersom det befant seg langt borte.<sup>35</sup> I dag bidrar regelen til å skape forutsigbarhet for partene i forsikringsforholdet siden forsikringsverdien blir liggende fast gjennom hele forsikringstiden.<sup>36</sup>

Når annet ikke fremgår er det i fremstillingen her lagt til grunn at skipet ikke er bevisst underforsikret, men at forsikringssummen svarer til den takserte forsikringsverdien. I praksis får da altså rederen ved totaltap under kaskoforsikringen som utgangspunkt krav på utbetaling av *kaskotaksten*.

Assurandøren trer på sin side inn i eventuelle dekningskrav mot tredjemenn og overtar retten til det som måtte være igjen av skipet, jf. henholdsvis §§ 5-13 og 5-19.<sup>37</sup> Dette «byttet» blir særlig fremtredende ved totaltapsoppgjør der vraket er i behold. Som de materielle vilkårene for kondemnasjon vil vise, kan vraket ha nevneverdig verdi selv om skipet anses tapt. Siden verdien av vraket bidrar til å redusere nettobelastningen assurandøren til sist blir sittende med, er det av betydning for ham å ivareta sine interesser i vraket i en totaltapssituasjon. Assurandøren har

---

<sup>35</sup> Motivene § 2-2 annet avsnitt.

<sup>36</sup> Selmer (1982) s. 101 om den tilsvarende regelen i fal. 1930 § 75 første ledd.

<sup>37</sup> Temaet er behandlet i Østberg (1997).

imidlertid ingen *plikt* til å overta vraket, og han kan gi avkall på retten inntil utbetalingen av totaltapsersstatningen, jf. § 5-19 første ledd første punktum i.f.

Som nevnt ovenfor, svarer kaskoassurandøren også for redningsomkostninger. Assurandøren kan etter at havariet har inntruffet imidlertid fri seg fra videre ansvar ved å meddele sikrede at han vil utbetale forsikringssummen, jf. § 4-21 første ledd. I så fall mister han retten etter § 5-19 til å overta vraket dersom bergingen lykkes. Forsikringssummen tjener altså, med visse unntak, som en mulig grense for assurandørens ansvar i anledning havariet. Regelen innebærer at assurandøren må vurdere kostnadene ved og sannsynligheten for en vellykket bergingsoperasjon opp mot den antatte verdien av vraket.

Planen bygger på prinsippet om at «totaltap oppsluker partiell skade».<sup>38</sup> Dette betyr at det ikke skal gjøres noe fradrag i totaltapsersstatningen «for ikke utbedret skade som skipet er påført ved tidligere havari», jf. § 11-1 annet ledd. Assurandøren har heller ingen regressrett mot tidligere assurandør for de eldre skadene, jf. § 5-22 annet punktum.

### 2.2.3 Partuell skade

Ved partiell skade<sup>39</sup> svarer assurandøren for omkostningene ved å reparere skipet, jf. NSPL § 12-1. Planens regler bygger i utgangspunktet på et såkalt *reparasjonsprinsipp*, slik at ansvaret først «inntreffer etter hvert som reparasjonsomkostningene påløper», jf. annet ledd.

Ved endringer i NSPL 1996 versjon 2007 skjedde det imidlertid en kraftig oppmykning i dette reparasjonsprinsippet. NSPL § 12-2

---

<sup>38</sup> Om bakgrunnen for prinsippet, se Rein (1949).

<sup>39</sup> I Planens terminologi brukes kun «skade». Fordi skade også kan lede til at havariet faller inn under konstruktivt totalforlis, brukes begrepet «partiell skade» her for å markere distinksjonen.

foreskriver nå en *generell rett til kontanterstatning* for ureparerte skader, en adgang rederen tidligere kun hadde i enkelte oppregnede tilfeller, mest praktisk ved salg. Endringen innebar en tilnærming til den alminnelige deklarasjonsregelen i fal. § 6-1 tredje ledd om at «[s]ikrede kan kreve erstatningen utbetalt i penger».

Etter § 12-2 første ledd kan sikrede selv om reparasjonen ikke er utført nå «kreve skaden gjort opp ved forsikringsperiodens opphør». Dersom det gjelder en *flereårspolise*,<sup>40</sup> bestemmer § 1-5 fjerde ledd at forsikringsperioden i relasjon til § 12-2 skal deles opp i ettårsperioder,<sup>41</sup> slik at sikrede aldri behøver å vente lenger enn ett år før kravet om kontanterstatning kan fremsettes. Erstatningen skal etter annet ledd «beregnes på grunnlag av den skjønnsmessig anslåtte reduksjonen i skipets markedsverdi på grunn av skaden på opphørstidspunktet, men ikke utover de skjønnsmessig anslåtte reparasjonsomkostningene».

Det fantes eksempler på at aktørene i sjøforsikringsmarkedet også *forut* for endringen i Planen – gjennom spesialvilkår – hadde avtalt en generell rett til kontanterstatning. Praksisen var trolig influert av det *engelske* markedet, hvor rett til kontanterstatning foreskrives i MIA sect. 69 (3).

Ansvar for reparasjonsomkostningene er etter § 4-18 begrenset av forsikringssummen. Denne grensen gjelder imidlertid for hvert enkelt havari. Det skal derfor ikke gjøres noe fradrag i en senere totaltapsersstatning for tidligere reparerte skader, selv om sikrede på denne måten i og for seg får erstattet samme del av interessen flere

---

<sup>40</sup> Det praktiske er derimot at forsikringen tegnes for ett år av gangen, jf. Falkanger/Bull (2004) s. 453.

<sup>41</sup> Motivene § 12-2 tredje avsnitt.



ganger. Slik er løsningen også etter *engelsk rett*, hvor Lord Abinger beskrev regelen i *Brooks v. MacDonnell*:<sup>42</sup>

«[W]henever the underwriter adjusts a partial loss, he still remains liable on the policy, and may go on paying partial losses exceeding in the whole cent per cent, and may ultimately have to pay a total loss of cent per cent.»<sup>43</sup>

Det kan imidlertid spørres om det heller ikke skal gjøres fradrag der rederen etter tidligere ettårsperiode har fått kontanterstatning for ureparerte skader etter § 12-2 jf. § 1-5 fjerde ledd *under en flereårspolise*, og skipet går tapt senere i forsikringstiden.

Dersom rederen har fått kontanterstatning under *tidligere polise*, oppstår ingen problemer: Selv om forsikringsverdien opprettholdes i ny polise til tross for de ureparerte skadene, må verdien anses taksert på nytt etter § 2-3, og rederen vil ved totaltap ha krav på hele forsikringssummen i samsvar med hovedregelen i § 4-1.

Siden kontanterstatning etter systemet i § 12-2 først kan kreves ved forsikringsperiodens opphør, vil imidlertid assurandøren etter hovedregelen ikke bli sittende igjen med å ha betalt *både* kontanterstatning og totaltaps-erstatning. Det er oppdelingen av flereårspolisene etter § 1-5 fjerde ledd som reiser den særskilte problemstillingen. Formålet bak § 1-5 fjerde ledd i relasjon til § 12-2 synes dog å være knyttet til *tidsmomentet*, at sikrede ikke skal måtte vente helt til flereårsperioden er utløpt før han kan kreve kontanterstatning,<sup>44</sup> og da kan det vanskelig legges til grunn en tolkning som medfører at også *ansvarets omfang* blir større enn utgangspunktet etter § 12-2. Ved totaltaps-erstatningen må det derfor antakeligvis gjøres fradrag for eventuell tidligere kontanterstatning under samme polise.

Selv om skipet er kondemnabelt, kan rederen velge å reparere i stedet for å kreve erstatning for totaltap. Dette kan være ønskelig dersom skipet, for eksempel ved gode konjunkturer, er mer verdt

---

<sup>42</sup> (1835) 1 Y. & C. Ex. 500 s. 515.

<sup>43</sup> Chalmers (1993) s. 126.

<sup>44</sup> Motivene § 12-2 tredje avsnitt.

for rederen enn det en totaltapserstatning vil gi. Som det vil bli vist under avsnitt 3.1, er det dessuten ikke gitt at skipet er reparasjonsverdig etter de sjørettslige reglene selv om kondemnasjonsvilkårene under forsikringsavtalen er oppfylt. Reparasjon av et bortfraktet skip kan da være nødvendig for at rederen ikke skal misligholde fraktavtalen.

Etter Planen kan imidlertid assurandøren ved reparasjon av kondemnabelt skip etter § 12-9 begrense ansvaret sitt til forsikringssummen fratrukket vrakets verdi. Assurandøren skal altså ikke stilles svakere enn om rederen hadde behandlet skipet som totaltap og fått utbetalt forsikringssummen mot å gi fra seg eiendomsretten til vraket, jf. avsnitt 2.2.2 ovenfor. Begrensningsregelen kan selvsagt ikke påberopes hvis assurandøren ikke godkjenner kondemnasjonskravet eller dersom partene er enige om at reparasjon er hensiktsmessig.<sup>45</sup>

MIA sect. 61 bestemmer uttrykkelig at sikrede «may either treat the loss as a partial loss, or [...] treat the loss as if it were an actual total loss». En tilsvarende begrensingsregel som § 12-9 finnes imidlertid ikke i MIA.<sup>46</sup>

Reparasjon av kondemnabelt skip vil også kunne få betydning for rederens viktigste ansvarsforsikring: P&I-forsikringen. Dersom rederen velger å reparere skipet til tross for at skipet er kondemnabelt, vil P&I-assurandørens dekning av skipet kunne opphøre, jf. Gard Regel 25 nr. 2 litra d og Skuld Rule 3.1.4.

## **2.2.4 Kollisjonsansvar**

Kaskoassurandøren svarer etter NSPL kapittel 13 for ansvar sikrede måtte bli pålagt som følge av sammenstøt med andre skip

---

<sup>45</sup> Motivene § 12-9 annet avsnitt.

<sup>46</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 442.

og faste gjenstander, likevel slik at ansvar for skade på person, tap av liv og forurensningsskader er holdt utenfor, jf. nærmere § 13-1.

Assurandørens ansvar begrenses etter § 13-3 av forsikringssummen. Kollisjonsansvar som verken dekkes under kaskoforsikringen eller under kaskointeresseforsikringen, jf. nærmere nedenfor, er forutsatt dekket under P&I-forsikringen.

## **2.3 Kaskointeresse- og fraktinteresseforsikringene**

### **2.3.1 Oversikt over dekningsfeltet**

Interesseforsikringene er plassert under overskriften «særskilte forsikringer mot totaltap» i NSPL kapittel 14. Mens fraktinteresseforsikringen etter § 14-2 kun gir dekning ved *totaltap*, har kaskointeresseforsikringen også en ansvarsdel som dekker såkalt *overskytende kollisjonsansvar*, jf. § 14-1.

«Interesseforsikringer» er i seg selv et nokså intetsigende begrep siden sjøforsikringsretten bygger på interesseprinsippet og enhver forsikring dermed er knyttet til en interesse.<sup>47</sup> Etter interesseprinsippet skulle vel kaskointeressen vært den interessen som forsikres under kaskoforsikringen. Tidvis brukes «totaltapsforsikringer»<sup>48</sup> om interesseforsikringene, men heller ikke dette uttrykket er i seg selv helt presist siden totaltap også ligger innenfor kaskoforsikringens tapsfelt. Begrepene volder imidlertid neppe noen problemer i praksis.

### **2.3.2 Kaskointeresseforsikringen**

Kaskointeresseassurandøren svarer etter § 14-1 litra a for *totaltap* med «et beløp fastsatt i polisen», altså i forsikringsavtalen, jf. § 1-2.

---

<sup>47</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 454.

<sup>48</sup> Ibid. s. 492–495.

I § 14-4 første ledd er det imidlertid satt en grense for forsikringssummen under kaskointeresseforsikringen; den kan kun tegnes for inntil 25 % av kaskotaksten. Etter litra b svarer assurandøren dessuten med tilsvarende beløp for såkalt *overskytende kollisjonsansvar*; kollisjonsansvar som ikke erstattes av kaskoassurandøren fordi det overstiger kaskotaksten satt til skipets fulle verdi.

Kaskointeresseforsikringen var opprinnelig ment som et tillegg til kaskoforsikringen, og skulle dekke den delen av skipets *formuesverdi* som ikke var dekket under kaskoforsikringen.<sup>49</sup> NSPL 1964 inneholdt en definisjon av kaskointeresse hvor det het at «[m]ed kaskointeresse menes interesse som rederiet har i egenskap av eier av det forsikrede skip, og som verken er dekket av kaskoforsikring eller knytter seg til en bestemt fraktavtale, opparbeidet linjefart eller lignende».<sup>50</sup>

I Motivene 1964 het det at kaskointeresseforsikring bare kan tegnes når kaskoforsikringen er taksert fordi «[h]vis kaskoforsikringen skulle være tegnet med åpen forsikringsverdi, vil denne tilsvare skipets «fulle verdi ved forsikringens begynnelse», jfr. § 7, og det blir følgelig ikke plass for noen kaskointeresseforsikring». Dette er unøyaktig.<sup>51</sup> Kaskointeresseforsikring kan tegnes for å få dekket interesser som ikke tas med ved beregningen av skipets fulle verdi, som forspilte utgifter.<sup>52</sup> Og selv om man skulle få erstattet skrogets markedsverdi under kaskoforsikringen, vil det gjerne være dyrere å måtte bygge nytt skip, og også denne merkostnaden kan forsikres gjennom kaskointeresseforsikringen.

---

<sup>49</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 493.

<sup>50</sup> NSPL 1964 § 219.

<sup>51</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 244.

<sup>52</sup> Altså blant annet de egentlige «disbursements», se petitavsnittet nedenfor.

I praksis benyttes imidlertid kaskointeresseforsikringen også til å forsikre interesser som *kunne* vært forsikret under kaskoforsikringen: Verdien på skip fluktuerer. Dersom verdiene faller, vil sikrede fremdeles ha tilstrekkelig sikkerhet i kaskotaksten, men hvis de stiger, vil totaltapserstatningen under kaskoforsikringen muligens ikke være tilstrekkelig til å erstatte skipet. Sikrede kan beskytte seg mot slik stigning i verdien ved enten å øke kaskotaksten eller ved å tegne kaskointeresseforsikring. Når interessen som forsikres er en del av skipets formuesverdi, foreligger det i realiteten en tingsforsikring som om interessen skulle vært forsikret under kaskoforsikring «kun mot totaltap» etter NSPL § 10-5.<sup>53</sup> I Motivene er det også erkjent at interesseforsikringene nærmest har «karakter av kaskoforsikringer mot totaltap som tegnes på toppen av den ordinære kaskoforsikring».<sup>54</sup>

Imidlertid er det enkelte ikke ubetydelige fordeler ved interesseforsikringene fremfor kaskoforsikringen: Som det vil bli vist under avsnitt 4.6.1, har interesseforsikringene ingen betydning for vurderingen av om skipet er kondemnabelt. Dessuten er premien for interesseforsikringene lavere enn for forsikringer tegnet «på fulle vilkår» etter NSPL § 10-4.<sup>55</sup> Interesseforsikringene går derfor for å være relativt rimelige og gi høy utbetaling ved totaltap.

Men selv i de tilfellene kaskoforsikringen måtte gi erstatning for hele formuestapet eller mer, hvilket ikke er upraktisk på grunn av den takserte forsikringsverdien, kommer beløpet under kaskointeresseforsikringen til utbetaling ved totaltap. Utbetalingen under kaskointeresseforsikringen kan altså etter omstendighetene være ren gevinst for rederen.

---

<sup>53</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 244.

<sup>54</sup> Motivene § 11-3 sjuette avsnitt.

<sup>55</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 244.

Kaskointeresseforsikringen har sitt opphav fra England hvor den går under betegnelsen «disbursements insurance».<sup>56</sup> «Disbursements insurance» var opprinnelig ment å dekke rederens interesse i skipet utover skipets formuesverdi. Som betegnelsen tilsier, var det først og fremst snakk om såkalte «out of pocket expenses». Rederen har en forsikringsmessig interesse i slike utlegg, men historisk sett har det vært vanskelig å bevise det konkrete beløpet, og assurandørene har derfor godtatt å fraskrive seg kravet om nærmere legitimering av interessen. Siden assurandørene ikke krevde noen dokumentasjon av interessen, ble det naturlig å knytte «hull «increased value» insurances» til «disbursements».<sup>57</sup>

Selv om det ikke fremgår direkte av Planens ordlyd, innebærer det at kaskointeresseforsikringen kommer til utbetaling med et fastsatt beløp, uten hensyn til rederens konkrete tap, at den må anses taksert.<sup>58</sup>

Etter det *engelske* systemet er «hull interest policies» alltid *utakserte*, altså slik at de ikke angir en forsikringsverdi, men kun fastsetter forsikringssummen som et tak for ansvaret.<sup>59</sup> Forsikringene vil imidlertid gjerne være tegnet på «PPI FIA»-vilkår («policy proof of interest» «full interest admitted»),<sup>60</sup> slik at assurandøren allerede ved inngåelsen av forsikringsavtalen har akseptert at polisen i seg selv er tilstrekkelig dokumentasjon for den fulle interesse. *Resultatet* etter det engelske systemet blir dermed det samme som om «hull interest policies» hadde vært takserte, og ulikheten mellom Planen og det engelske systemet på dette punktet er kun av formell karakter.

### 2.3.3 Fraktinteresseforsikringen

Også fraktinteresseassurandøren svarer for *totaltap* med «et beløp fastsatt i polisen», jf. § 14-2. Av § 14-4 følger det at det gjelder en

---

<sup>56</sup> L.c.

<sup>57</sup> Brown (1993) s. 619.

<sup>58</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 244.

<sup>59</sup> Brown (1993) s. 616.

<sup>60</sup> Ibid. s. 619–620.

tilsvarende grense for forsikringssummen under fraktinteresseforsikringen som for kaskointeresseforsikringen, altså på 25 % av kaskotaksten.

Fraktinteresseforsikringen har tradisjonelt vært knyttet til det *inntektstapet* som rederen har lidt på grunn av totaltapet.<sup>61</sup> Formuesverdien av et skip vil først og fremst avhenge av hvilken inntjening skipet antas å ha i fremtiden. Verdien kan slikt sett, og noe forenklet, sies å utgjøre verdien av de fremtidige inntektene skipet kan bringe, kapitalisert til en nåverdi. Slikt sett skulle rederen kun ha behov og interesse for særskilt fraktinteresseforsikring dersom skipet er sluttet på en rate som ligger eller forventes å ligge over markedsraten. I praksis har man imidlertid godtatt fraktinteresseforsikringer også i øvrige tilfeller.<sup>62</sup>

Beløpet under fraktinteresseforsikringen kommer altså også til utbetaling uten at det må påvises et konkret tap, med de mulighetene dette medfører for gevinst for rederen. Det kan for øvrig bemerkes, at så lenge assurandøren under både kasko- og fraktinteresseforsikringen svarer for et *bestemt beløp*, spiller det i realiteten liten rolle hvilke interesser som plasseres under de to kategoriene.

Dersom kaskoassurandøren ikke har trådt inn i eiendomsretten til vraket etter § 5-19 første ledd fordi han har gitt avkall på retten, eller fordi han har mistet den etter å ha fridd seg fra videre ansvar etter § 4-21 ved å betale forsikringssummen, har interesseassurandørene en tilsvarende rett, men slik at kaskointeresseassurandøren har fortrinnsrett fremfor fraktinteresseassurandøren.

---

<sup>61</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 493.

<sup>62</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 248.

## 2.4 Forskjeller mellom oppgjør for totaltap og skade

Det kan etter dette pekes på flere forskjeller mellom forsikringsoppgjøret etter henholdsvis totaltap og skade.<sup>63</sup> Forskjellene viser betydningen av at skipet anses reparasjonsverdig etter forsikringsavtalen.

For det *første* skjer det ved totaltap ikke noen konkret vurdering av sikredes tap. Rederen får utbetalt forsikringssummen, som normalt svarer til skipets takserte forsikringsverdi. Kaskotaksten avviker ofte fra skipets virkelige verdi, normalt slik at den ligger høyere. Ved skade er det derimot rederens konkrete tap som erstattes. Taksten vil her komme inn som et tak for beløpet som betales ut til dekning av skadene, men for øvrig spiller det ingen rolle om taksten er høy eller lav. Gevinstmuligheten som ligger i overtaksering av skipet, kan dermed kun gjøre seg gjeldende ved tilfelle av totaltap.

For det *andre* skal det ved skade som regel gjøres visse fradrag. Et generelt fradrag finnes i NSPL § 12-18 som bestemmer at «[f]or hvert enkelt havari fratrekkes det beløp som er oppgitt i polisen», altså en egenandel. Særskilte fradrag som isfradrag og maskinfradrag følger av §§ 12-15 og 12-16, og visse begrensninger i erstatningen ligger også i §§ 12-3 til 12-5.

For det *tredje* vil totaltapsoppgjøret normalt skje kort tid etter at forliset har funnet sted, ved at sikrede får utbetalt totaltaps-erstatningen mot å avstå til assurandøren det som måtte være igjen av skipet. Ved skade er utgangspunktet som nevnt at ansvaret først inntreter etter hvert som reparasjonsomkostningene påløper, og det er ikke gitt at sikrede får dekket hele det reelle tapet sitt av

---

<sup>63</sup> Ibid. s. 423.



assurandøren under tidstapsforsikringen. Betydningen av tidsmomentet er riktignok redusert ved den utvidede retten til kontanterstatning, men sikrede må ennå vente til forsikringsperiodens opphør.

Da Planen ikke ga en generell rett til kontanterstatning, lå det i tillegg en stor fordel i at erstatningsbeløpet ved totaltap kunne disponeres etter eget ønske, mens rederen ved skade måtte reparere skaden for at den i det hele tatt skulle erstattes. Erstatningsbeløpet, sammen med egenandelen og andre fradrag, måtte altså investeres i det aktuelle skipet – som kanskje kunne være gammelt og egentlig ikke verdt ytterligere påkostninger.

Siden sikrede ved totaltapsoppgjøret får utbetalt *hele* forsikringssummen mot å gi fra seg retten til vraket, vil han riktignok også nå stå langt friere enn dersom han kun får erstattet verdiforringelsen: Han vil etter totaltap eksempelvis kunne benytte erstatningsbeløpet til å kontrahere annen type skip i tråd med egne behov og markedets etterspørsel.

Disse forskjellene medfører at sikrede som utgangspunkt vil ha en klar interesse i at tilfellet faller inn under reglene om totaltap fremfor reglene om partiell skade. Den mest betydningsfulle forskjellen mellom oppgjør for totaltap og oppgjør for skade er likevel at sikrede ved et totaltapsoppgjør vil få utbetalt forsikringssummen under *både* kaskoforsikringen og interesseforsikringene, og således også rent beløpsmessig få utbetalt en relativt sett langt høyere erstatning:

Som eksempel kan vi tenke oss to skip tegnet med både kaskoforsikring, kaskointeresse- og fraktinteresseforsikring. Interesseforsikringene er tegnet opp til Planens grense på samlet 50 % av kaskotaksten. Skip A har skader tilsvarende 79 % av kaskotaksten, mens skip B har skader tilsvarende 80 % av taksten. Skip A vil erstattes etter reglene om skade, mens skip B etter Planens regler vil anses reparasjonsverdig og tapt. Erstatningen under forsikringene vil samlet utgjøre henholdsvis 79 % og 150 % av kaskotaksten.

Grensen mellom totaltap og skade er derfor av stor betydning, og behandles i de to følgende kapitlene.

## 3 Konstruktivt totalforlis og grensene mot aktuelt totalforlis og partiell skade

### 3.1 Kondemnasjon og konstruktivt totalforlis

«Konstruktivt totalforlis»<sup>64</sup> foreligger når skipet etter forsikringen må anses tapt ved at det ut fra en økonomisk vurdering ikke er hensiktsmessig å la det reparere: skipet er reparasjonsuverdigg.<sup>65</sup> Planen bruker betegnelsen «kondemnasjon» om tilfellet.<sup>66</sup>

Skovgaard-Petersen anfører at «kondemnasjon» er en lite treffende betegnelse siden Planen ikke krever noen formaliteter.<sup>67</sup> Synspunktet må trolig sees i sammenheng med de tidligere regler som foreskrev at kondemnasjons-spørsmålet skulle avgjøres ved et særskilt skjønn. Denne prosedyren ble forlatt ved NSPL 1964,<sup>68</sup> men kondemnasjonsbegrepet ble likevel beholdt.

«Kondemnasjon» har ingen presis alminnelig betydning. Etter ordinær språkbruk betyr å «kondemnere» det å «erklære for ubrukelig» eller «ikke verdt å reparere». Begrepet stammer fra latin, hvor det betyr å «fordømme».<sup>69</sup>

Begrepet har heller intet alminnelig juridisk innhold. For det første omfatter kondemnasjon ulike tilfeller: Som nevnt bruker Planen begrepet om reparasjonsuverdighet. I sjøloven er kondem-

---

<sup>64</sup> I Skovgaard-Petersen (1966) benyttes «konstruktivt totaltab» om samme tilfelle, men begrepet finnes for øvrig knapt brukt.

<sup>65</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 483.

<sup>66</sup> NSPL § 11-3. «Konstruktivt totalforlis» ble imidlertid benyttet i NSPL 1930.

<sup>67</sup> Skovgaard-Petersen (1966) s. 603.

<sup>68</sup> Motivene 1964 s. 122. En slik prosedyre gjelder fremdeles etter DSK § 129. Se nærmere under 6.3.3.2.

<sup>69</sup> Norsk Ordbok (2005).

nasjon derimot en fellesbetegnelse for tilfellene der skipet må anses «uistandsettelig», enten fordi skipet «ikke kan repareres» eller fordi det «ikke er istandsetting verd»,<sup>70</sup> jf. § 10 første ledd henholdsvis nr. 1 og nr. 2.<sup>71</sup> Kondemnasjonsbegrepet er altså videre i sjøloven ved at også den såkalte reparasjonsumulighet er omfattet.

Reparasjonsumulighet var også omfattet av Planens kondemnasjonsbegrep inntil NSPL 1964, jf. eksempelvis NSPL 1907 § 52 B litra a og NSPL 1930 § 70 B nr. 1. I NSPL 1964 og NSPL 1996 anses reparasjonsumulighet derimot som tilfelle av aktuelt totalforlis, se nærmere under 3.2.2.1 nedenfor.

For det *andre* er rettsvirkningene forskjellige etter hvilken sammenheng kondemnasjonsbegrepet benyttes i: Mens kondemnasjon under forsikringen gir rederen rett til totaltapserstatning, kan kondemnasjon i sjølovens forstand få den virkning at fraktavtaler sluttet i tilknytning til skipet faller bort jf. sjøloven §§ 350 og 393, og føre til ekstraordinær oppsigelse av mannskapets tjenesteforhold jf. sjømannsloven § 18 tredje ledd.<sup>72</sup>

For det *tredje* kan vilkårene for kondemnasjon være ulike: Skipet er ikke nødvendigvis reparasjonsuverdige i sjølovens forstand selv om kondemnasjonsvilkårene fastsatt i forsikringsavtalen er oppfylt; og motsatt: kondemnasjon etter de sjørettslige reglene binder selvsagt ikke assurandørene når forsikringen er tegnet med andre vilkår for kondemnasjon.

I ND 1904 s. 177 NH JASAI hadde sjøretten funnet seilskipet «økonomisk reparationsuverdige og som Følge deraf i Sjøfartslovens Forstand uistandsætteligt» jf. sjøloven 1893 § 6, og rederen anførte at dette skjønn

---

<sup>70</sup> Også beskrevet som henholdsvis «den faktiske uistandsettelighet» og «den økonomiske uistandsettelighet», jf. Haxthow (2001) s. 11.

<sup>71</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 25.

<sup>72</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 432. Se Jantzen (1952) s. 278–280.

måtte være avgjørende for kravet om totaltapsersättning. Rederen fikk naturligvis ikke medhold. Derimot hadde kondemnasjonen betydning for den planlagte påfølgende reisen og overfor mannskapet.

Dersom kondemnasjonsbegrepet finnes i en befraktningsavtale, for eksempel i en opphørsklauseul, må sjølovens forståelse av kondemnasjon legges til grunn, med mindre det må forstås at kondemnasjonsvilkårene i forsikringsavtalen skal anvendes.

Det forekommer at rettighetene og pliktene under befraktningsavtalen knyttes opp mot forsikringsforholdet på denne måten, men nye spørsmål kan oppstå om når avtalen skal anses opphørt og om rederen faktisk må kreve totaltapsoppgjør av assurandøren. I Shelltime 4 er disse spørsmålene løst uttrykkelig gjennom cl. 20, som bestemmer at befraktningsforholdet opphører når «the vessel's underwriters agree that the vessel is a constructive total loss».

Kondemnasjon i rettslig forstand må videre avgrenses mot kondemnasjon slik begrepet brukes i faktisk forstand om opphugging.<sup>73</sup> I dagliglivet kan nok kondemnasjon også finnes brukt om totaltap etter en teknisk vurdering.<sup>74</sup> Videre er det slik at selv skip som rettslig sett kondemneres, i de fleste tilfellene faktisk sett repareres ved at assurandøren overtar vraket og selger det videre til en kjøper som er interessert i å reparere det.<sup>75</sup>

I den engelske versjonen av Planen er kondemnasjon oversatt med «condemnation». I praksis brukes nok også «constructive total loss» om kondemnasjon, forkortet «CTL». Det finnes likevel ikke

---

<sup>73</sup> I ND 1993 s. 274 Hålogaland KRAKNESSON ble tråleren «besluttet kondemnert, og det ble etter søknad innvilget et kondemnasjonstilskudd». Skipet var imidlertid ikke kondemnabelt under forsikringen, og havariet ble behandlet etter reglene om partiell skade. Se også Schiørring (1924) s. 454.

<sup>74</sup> Schiørring (1924) s. 434.

<sup>75</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 433.

publisert rettspraksis hvor en norsk domstol *selv* har brukt «constructive total loss» annet enn ved gjengivelsen av partenes anførsler og bevis. Man skal også være oppmerksom på at «constructive total loss» har et noe videre innhold i engelsk rett enn i norsk rett.<sup>76</sup> Det gjøres nærmere rede for denne forskjellen under 3.2.2.3 nedenfor.

Tidvis finner man også begrepet «successive total loss»<sup>77</sup> eller «suksessivt totaltap». Begrepet innebærer ikke noe annet enn at totaltapet har skjedd suksessivt ved at skipet har hatt ureparerte skader fra ett eller flere havarier før det havariet som foranlediger totaltapet. Suksessivt totaltap er således en *faktisk betegnelse*, og det vil variere med vilkårene hvorvidt det gis rettslig betydning ved at det kan lede til konstruktiv totalforlis, jf. 4.5.2.3 nedenfor.

## 3.2 Grensedragningene

### 3.2.1 Innledning

Før kondemnasjonsvilkårene etter Planen behandles i kapittel 4 nedenfor, skal konstruktiv totalforlis plasseres i forhold til partiell skade og de to<sup>78</sup> øvrige tilfellene hvor rederen vil ha rett til erstatning for totaltap,<sup>79</sup> ved aktuelt totalforlis og presumptiv totalforlis.

---

<sup>76</sup> Ibid. s. 426.

<sup>77</sup> Rein (1949) s. 181.

<sup>78</sup> I teorien blir «compromised total loss» gjerne trukket frem som et fjerde tilfelle av totaltap, se for så vidt Falkanger/Bull (2004) s. 482. I denne fremstillingen behandles slikt kompromissoppgjør for seg i kapittel 7.

<sup>79</sup> Det finnes eksempler i teorien på at uttrykket «totalhavari» har blitt benyttet, som i Bull (1983) s. 7, men meningsinnholdet er her det samme.

## 3.2.2 Totaltap

### 3.2.2.1 Aktuelt totalforlis

Totalforlis er regulert i NSPL § 11-1 første ledd, og foreligger i to situasjoner: For det første er det tilfellet «når skipet er gått tapt for ham, uten at det er utsikt til at han vil få det tilbake». Dette er det *egentlige totalforlis*.<sup>80</sup> De klareste tilfellene av egentlig totalforlis har vi når skipet har gått tapt ved at det ligger på flere hundre meters dyp, eller ved at det er totalskadet etter brann.

I Brækhus/Rein anføres det at det foreligger egentlig totalforlis også «når det teknisk sett er mulig å berge skipet, men hvor det ville være økonomisk prohibitivt».<sup>81</sup> Berging må altså være økonomisk interessant, og det må gjelde en objektiv målestokk for denne vurderingen.

Saksforholdet i ND 1941 s. 225 SøHa SVANEN er illustrerende: Svanen var forsikret «kun mot totaltap» – med dekning kun for aktuelt totalforlis. Da skipet gikk til bunns på ni meters dybde og i sterkt skadet stand etter en kollisjon, investerte forsikringsselskapet kr. 17.800,- i bergingsoperasjonen av en forsikringssum på kr. 20.000,-. Reparasjonsomkostningene, som jo ikke var omfattet av forsikringens dekningsfelt, ble taksert til kr. 28.670,-, mens netto salgsproveny kun var kr. 225,-. Flertallet av dommerne kom til at rederen hadde krav på forsikringssummen; to med den begrunnelsen at det forelå aktuelt totalforlis, mens to dommere satte deler av forsikringsvilkårene til side.

Det andre tilfellet av aktuelt totalforlis er der «skipet er blitt så sterkt skadet at det ikke kan bli reparert» – det foreligger *reparasjonsumulighet*.<sup>82</sup> Selv om enkelte deler av skipet er i behold slik at det kan restaureres, vil man komme til et punkt der skadene

---

<sup>80</sup> I NSPL 1907 og NSPL 1930 omtalt som «virkelig totalforlis».

<sup>81</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 428.

<sup>82</sup> L.c.; Falkanger/Bull (2004) s. 482.

er så store at det har mistet de fleste egenskapene som gjør det naturlig å betrakte det som et skip;<sup>83</sup> det er gått fysisk til grunne som skip, slik at en gjenoppbygging av vraket må sees på som nybygging og ikke reparasjon.<sup>84</sup>

Som nevnt ovenfor under avsnitt 3.1, falt reparasjonsumulighet inntil NSPL 1964 under Planens kondemnasjonsbegrep. At reparasjonsumulighet nå regnes som et tilfelle av aktuelt totalforlis i stedet for et tilfelle av konstruktivt totalforlis, har likevel først og fremst den betydningen at de særskilte saksbehandlingsreglene som gjelder ved kondemnasjon ikke får anvendelse ved reparasjonsumulighet.

Aktuelt totalforlis skiller seg således fra konstruktivt totalforlis ved at aktuelt totalforlis foreskriver en *teknisk* vurdering, mens konstruktivt totalforlis beror på en *økonomisk* vurdering. Det kan hevdes at kriteriene for reparasjonsumulighet ikke har særlig stor praktisk betydning ved siden av reglene om konstruktivt totalforlis.<sup>85</sup> Spørsmålet kan imidlertid komme på spissen ved høy kaskotakst, hvor skipet kan tenkes å nå grensen for aktuelt totalforlis før grensen for konstruktivt totalforlis.

Sondringen mellom gjenoppbygging ved reparasjon og nybygging ved delvis bruk av gamle materialer er vanskelig og innbyr til en skjønnsmessig vurdering. I Brækhus/Rein stilles spørsmålet om hva som er det praktiske kriteriet for at man skal kunne si som i MIA sect. 57, at skipet er «so damaged as to cease to be a kind of the thing insured»?<sup>86</sup>

---

<sup>83</sup> Se nærmere om tap av skipsegenskapen i Brækhus (1975).

<sup>84</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 428.

<sup>85</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 483.

<sup>86</sup> L.c.

I første utkast til NSPL 1964 var det foreslått en regel for å bøte på den vanskelige skjønsmessige vurderingen mellom reparasjon og nybygging. Etter forslaget skulle sikrede kunne kreve skipets verdi i reparert stand utbetalt som erstatning for totaltap dersom reparasjonsomkostningene overskred 80 % av skipets verdi i reparert stand uten at skipet var kondemnabelt etter kondemnasjonsformelen. Det var altså foreslått en normalisering av når skipet skulle anses for å ha gått fysisk til grunne som skip. Forslaget ble imidlertid ikke opprettholdt siden det ville fjernet den viktigste motforestillingen mot overtaksering.<sup>87</sup>

Forslagets skjebne er trolig et utslag av de sterke reelle hensynene som taler for at sikrede ikke skal kunne overtaksere skipet uten at dette får betydning for totaltapsvurderingen. Ved takserte verdier vil sikrede i en viss utstrekning kunne «tjene» på forsikringen, men han burde da muligens også måtte ta kaskotaksten med dens «hud og hår». Dersom kriteriene for reparasjonsumulighet settes lavt, vil sikrede kunne overtaksere skipet uten at dette påvirker når skipet anses tapt; selv om den høye kaskotaksten medfører at det ikke foreligger reparasjonsuverdighet, foreligger det reparasjonsumulighet.

Likevel må det være klart at rederen har krav på totaltaps-erstatning dersom det foreligger reparasjonsumulighet, selv om vilkårene for kondemnasjon ikke er oppfylt. I Motivene heter det også uttrykkelig at den økonomiske vurderingen av reparasjonsverdigheten må suppleres med en teknisk.<sup>88</sup> At det er tale om alternative grunnlag for totaltap var særlig synlig i NSPL 1930: Sikrede hadde her rett til erstatning for totaltap ved reparasjonsumulighet etter § 70 B nr. 1, og ved reparasjonsuverdighet etter nr. 2.

---

<sup>87</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 428.

<sup>88</sup> Motivene § 11-1 annet ledd.



Dersom skipet har en høyere kaskotakst enn hva det koster å bygge et nytt skip, ville jo skipet dessuten aldri vært tapt om man kun måtte forholde seg til den økonomiske vurderingen. Og som påpekt i Brækhus/Rein, er det slik at «overtaksering i forhold til markedsverdien ikke behøver å bety at sikrede tjener på at skipet går tapt».<sup>89</sup> Skipet kan jo ha en høyere verdi for ham, for eksempel på grunn av gunstige avtaler eller fordi det vil ta lang tid å bygge et nytt skip.<sup>90</sup>

Man står altså tilbake med spørsmålet om hvordan den vanskelige grensen mellom gjenoppbygging ved reparasjon og nybygging skal trekkes, fortsatt ubesvart. Eller som det konkluderes i Brækhus/Rein: «Alt man kan si, er at det *er* en grense mellom reparasjon og restaurasjon; det kan vanskelig sies noe eksakt om hvor den går.»<sup>91</sup> Det pekes imidlertid også samme sted på at spørsmålet neppe har stor betydning i praksis, og at begge partene i det konkrete tilfellet kan ha interesse i å inngå et «compromised total loss».

De reelle hensynene som taler mot at sikrede skal kunne overtakser skipet uten at dette får betydning for totaltapsvurderingen, tilsier likevel at kriteriene for reparasjonsumulighet bør være strenge; rederen burde bare unntaksvis kunne nå frem med totaltapskravet sitt på grunn av reparasjonsumulighet når skipet på grunn av høy kaskotakst ikke er reparasjonsverdig.

---

<sup>89</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 428.

<sup>90</sup> Sikrede vil i de fleste tilfellene vært tjent med å sikre sine overskytende interesser i en interesseforsikring, men ønsker han muligheten til å kunne reparere, må interessene forbli forsikret under kaskoforsikringen.

<sup>91</sup> Ibid. s. 429.

### 3.2.2.2 Presumptivt totalforlis

Også der skipet er forsvunnet, vil man etter en tid måtte anse skipet tapt – totalforlis presumeres.<sup>92</sup> Bakgrunnen for presumpsjonsreglene er at det ville være urimelig å legge bevisbyrden for havariet på sikrede når han ikke er i besittelse av skipet. Etter at det har gått en viss tid, er det mer sannsynlig å anta at skipets skjebne faller under assurandørens ansvar.<sup>93</sup> I NSPL 1930 ble «abandon» brukt om forsvunnet og forlatt skip.<sup>94</sup>

Etter NSPL § 11-7 kan sikrede som hovedregel kreve erstatning for totaltap tre måneder etter at «skipet senest var ventet til havn», eller etter at det ble forlatt «i åpen sjø, uten at man kjenner dets senere skjebne», jf. henholdsvis første og annet ledd. Det avgjørende er at skipet er forsvunnet på tidspunktet sikrede setter frem kravet om totaltaperstatning; at skipet senere skulle komme til rette, har ingen betydning.

Forskjellen mellom aktuelt totalforlis og presumptivt totalforlis ligger alene i den presumpsjonen som er knyttet til avgjørelsen av sistnevnte. Presumpsjonen som gis på grunn av tiden som har gått, fører imidlertid til at det ikke blir noen plass igjen til vurderingen av om skipet «er gått tapt for ham, uten at det er utsikt til at han vil få det tilbake». Slikt sett er MIA sect. 58 noe mer pedagogisk når

---

<sup>92</sup> Det er verdt å merke seg noe ulike begrepsbruk: I Bull (1983) og Falkanger/Bull (2004) brukes «presumptivt totalforlis», mens i Brækhus/Rein (1993) brukes «formodet totaltap». Innholdet er imidlertid det samme.

<sup>93</sup> Schiørring (1924) s. 437.

<sup>94</sup> Det må imidlertid ikke trekkes forvekslinger til «abandonment»-prosedyren etter *engelsk rett*, som det gjøres nærmere rede for under 6.2.1.1. En fremstilling av abandonsystemet i dansk, norsk og tysk rett, og forholdet til «abandonment»-prosedyren i engelsk rett, er gitt i Schiørring (1924) s. 437–439.

den sier om forsvunnet skip, at etter et rimelig stykke tid, «an actual total loss may be presumed».

Etter § 11-7 tredje ledd kan sikrede straks kreve erstatning for totaltap dersom det «er på det rene at sikrede ikke vil få skipet tilbake» og selv om tidsperiodene nevnt overfor ikke er utløpt. Kravet om at det må være på «det rene» at sikrede ikke vil få skipet tilbake, kan se ut som en skjerpelse av beviskravet sammenlignet med utgangspunktet i § 11-1 om aktuelt totalforlis. Reelt sett innebærer det uttrykte beviskravet imidlertid neppe noe annet enn hva som også ville blitt lagt til grunn ved en vurdering etter § 11-1.

### 3.2.2.3 Engelsk rett

Kategoriseringen av totaltapsformer er noe annerledes i *engelsk rett* enn i norsk rett. MIA sect. 56 (2) skiller kun mellom «actual total loss» og «constructive total loss». Etter sect. 56 (1) er annet tap enn «total loss» definert som «partial loss». «Actual total loss» er nærmere definert i sect. 57 (1) og omfatter i stor grad tilfellene som etter norsk rett faller under «aktuelt totalforlis», likevel slik at også «missing ship» er omfattet, jf. sect. 58.

Som nevnt ovenfor under avsnitt 3.1, har «constructive total loss» et noe videre innhold i engelsk rett enn konstruktivt totalforlis har i norsk rett, og dette til tross for stor likhet mellom selve uttrykkene. «Constructive total loss» er nærmere definert i MIA sect. 60, og omfatter i alt fire forskjellige situasjoner:<sup>95</sup>

For det første omfatter «constructive total loss» etter sect. 60 (1) tilfellet der forsikringsgjenstanden har blitt «reasonably abandoned». Tilfellet gjelder blant annet samme situasjon som «forlatt skip» i NSPL § 11-7 annet ledd. Dessuten faller «deprivation of the subject-matter insured» etter sect. 60 (2) innenfor. Situasjonen omfatter for

---

<sup>95</sup> Hodges (1996) s. 365.

eksempel fiendtlig erobring. Sect. 60 (2)(iii) gjelder totaltap etter skade på gods, mens – endelig – sect. 60 (2)(ii) gjelder totaltap på grunn av skade på skipet, og alternativet har altså den samme betydningen som konstruktivt totalforlis har etter norsk rett.

I Brækhus/Rein er det pekt på at «constructive total loss» omfatter «både det vi har kalt formodet totalforlis og kondemnasjon».<sup>96</sup> Dette er imidlertid noe upresist: Det følger av det ovennevnte at forsvunnet skip etter MIA sect. 58 er et tilfelle av «actual total loss», mens forlatt skip etter sect. 60 (1) faller inn under «constructive total loss».

Siden «constructive total loss» altså favner noe videre i engelsk rett enn «konstruktivt totalforlis» i norsk rett, er det muligens heldigere å holde seg til «condemnation» som engelsk oversettelse av det norske begrepet. «Condemnation» benyttes i Planen, og har ikke noe tilsvarende klart motstykke i engelsk rett. «Constructive total loss» brukes imidlertid i den engelske versjonen av Motivene<sup>97</sup> og er til en viss grad også alminnelig brukt av aktørene i markedet. Det er uansett neppe grunn til å tro at begrepsforskjellene er egnet til å skape noen uklarheter i praksis.

### 3.2.3 Partiell skade

Partiell skade er negativt avgrenset mot totaltap som til der skipet «er blitt skadet uten at reglene om totaltap kommer til anvendelse», jf. § 12-1 første ledd. I praksis vil det altså være slik at det er snakk om partiell skade dersom skipet er skadet, men ikke i den grad at kondemnasjonsgrensen er passert. Er kaskotaksten satt svært høyt, kan det i unntakstilfeller likevel tenkes at tilfellet også må vurderes

---

<sup>96</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 426.

<sup>97</sup> Commentary § 4-18 niende avsnitt, § 10-5 annet avsnitt, 11-3 sjette avsnitt og § 12-1 annet avsnitt.

mot vilkårene for totalforlis, jf. diskusjonen under 3.2.2.1, og distinksjonen mellom gjenoppbygging og nybygging kommer da opp.

### 3.2.4 Sammenfatning

Det er således kun snakk om *gradsforskjeller* mellom tilfellene av partiell skade, konstruktiv totalforlis og aktuelt totalforlis.

*Faktisk sett* er det størst likhet mellom partiell skade og konstruktiv totalforlis siden skipet i begge tilfellene kan repareres. *Rettslig sett* behandles imidlertid partiell skade for seg, mens konstruktiv totalforlis og aktuelt totalforlis regnes som tilfeller av totaltap. Det er derfor grunn til å vektlegge at konstruktiv totalforlis er en *rettslig konstruksjon*.

Kondemnasjonsvilkårene vil i praksis være svært sentrale når grensedragningen mellom partiell skade og totaltap skal trekkes. Dette følger av at partiell skade er negativt avgrenset mot totaltap og at alternativet om reparasjonsumulighet *normalt* ikke har noen stor betydning siden skipet i så fall uansett vil være kondemnabelt. Kondemnasjonsvilkårene vil også være svært sentrale for om begge partene i en mulig totaltapssituasjon heller ser seg best tjent med å avtale «compromised total loss».

Det er disse vilkårene for kondemnasjon som nå vil bli behandlet.

## 4 Vilkårene etter Planen

### 4.1 Utgangspunkter for kondemnasjonsvurderingen

#### 4.1.1 Innledning

Spørsmålet er så hvordan prinsippet om at *reparasjonsuverdighet* gir erstatning for totaltap skal uttrykkes gjennom materielle forsikringsvilkår. Til tross for at prinsippet er internasjonalt anerkjent, er det som påpekt i Brækhus/Rein «ingen internasjonal enighet om hva kriteriene bør være»<sup>98</sup> og forskjellen mellom de ulike løsningene er «påfallende stor».<sup>99</sup> Man kan således komme til at skipet anses kondemnabelt etter ett vilkårsett, men ikke etter et annet.<sup>100</sup> Også om man kun ser på de norske vilkårene, vil man finne betydelige endringer gjennom de forskjellige utgavene av Planen.

Man skal som *en del* av forklaringen antakeligvis ikke glemme at forsikringsvilkårene blir til gjennom forhandlinger mellom assurandør- og redersiden, og de markedsmessige styrkeforholdene vil derfor være av betydning. I tillegg er det viktig å peke på at kondemnasjonsvilkårene skal virke og gi fornuftige løsninger på et utpreget kommersielt område, kjennetegnet av store konjunktursvingninger og markedsendringer for øvrig. Da kondemnasjonsvilkårene ble endret ved NSPL 1930, var én av årsakene erfaringene med takserte verdier og stigende konjunkturer under verdenskrigen.<sup>101</sup>

Skal man forsøke å systematisere de ulike kriteriene for kondemnasjon, kan man trekke et skille mellom løsninger som legger opp

---

<sup>98</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 432.

<sup>99</sup> Ibid. s. 433.

<sup>100</sup> L.c.

<sup>101</sup> Motivene 1930 s. 41.

til en vurdering på grunnlag av et *lønnsomhetsprinsipp* og løsninger som bygger på et *beskadigelsesprinsipp*.<sup>102</sup> En slik systematisering vil nødvendigvis bli upresis og kan ikke gi uttrykk for annet enn ulike utgangspunkter for kondemnasjonsvurderingen. Like fullt kan systematiseringen være nyttig for forståelsen av Planens regler.

#### 4.1.2 Lønnsomhetsprinsipp

Lønnsomhetsprinsippet legger opp til en bred vurdering av om reparasjon vil være regningsvarende eller ikke.

Kondemnasjonsregelen i sjøloven § 10 første ledd nr. 2 må sies å bygge på en slik vurdering. Etter bestemmelsen her er skipet ikke «istandsetting verd» når «verdien i skadd tilstand med tillegg av påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon vil overstige dets antatte verdi i reparert stand».

I «common law» ble spørsmålet om skipet måtte anses «constructive total loss» tidligere vurdert etter «the prudent uninsured owner test»,<sup>103</sup> som bygde på et tilsvarende lønnsomhetsprinsipp: Spørsmålet dommeren måtte stille seg, var hvorvidt *den forstandige uforsikrede reder ville ha reparert skipet alle omstendigheter tatt i betraktning*. Dersom rederen etter å ha overveid spørsmålet kom til at skipet ikke var verdt å reparere, men i stedet ville ha gitt det opp, forelå totaltap under forsikringen.

«The prudent uninsured owner test» kan imidlertid ikke lenger legges til grunn etter saken *Hall v. Hayman*.<sup>104</sup> Ved forsøket på å kodifisere gjeldende rett ved MIA, ble kondemnasjonsvurderingen oppstilt som et spørsmål om «the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired», jf. sect. 60 (2)(ii). I *Hall v. Hayman* var spørsmålet om vrakverdien skulle tas i

---

<sup>102</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 434–435.

<sup>103</sup> Templeman (1986) s. 231.

<sup>104</sup> [1912] 2 K.B. 5.

betraktning. Dette var avgjørende for om skipet «King Edward» kunne anses «constructive total loss». Dommeren uttalte at «expenditure» i sect. 60 (1) hadde en grei og forståelig betydning – nemlig påkostning av penger – og vrakverdien kunne derfor ikke være omfattet. «The prudent uninsured owner test» måtte således anses fraveket ved MIA, og spørsmålet skulle heretter være hvorvidt reparasjonskostnadene oversteg verdien av skipet i reparert stand.

Det finnes spor av «the prudent uninsured owner test» også i nordisk rettspraksis: I U 1912 s. 376 S SIRIUS fant Sjø- og Handelsretten at Conventionen § 179 egentlig kun ga uttrykk for den enkle regel at «Selskabet maa betale Erstatning som ved Totalforlis i de Tilfælde, hvor *ingen fornuftig Reder, der ikke havde assureret*, vilde vælge at istandsætte det beskadigede Skib» [min utheving].<sup>105</sup>

Selv der lønnsomhetsprinsippet legges til grunn, synes prinsippet likevel å bli modifisert ved at det sees bort fra verdier og omkostninger som er av regnskapsmessig art, for eksempel fraktavtaler knyttet til skipet.<sup>106</sup> Ifølge Schiørring er dette en naturlig følge av kondemnasjonsprinsippet samfunnsøkonomiske begrunnelse, og uttaler at kondemnasjonsvurderingen må skje «paa den samme Basis, som selve Regelen hviler på, nemlig samfunnsmæssigt og ikke individuelt, altsaa uden Hensyn til, om der haves Erstatningskrav mod Trediemand [...], og uden Fradrag af de Forpligtelser, der hviler paa Vraget eller det færdige Skib».<sup>107</sup>

---

<sup>105</sup> SIRIUS s. 381.

<sup>106</sup> For sjøloven § 10 nr. 2 følger dette av ND 1917 s. 81 NH STIGSTAD. Falkanger/Bull (2004) s. 25. Se også Brækhus/Rein (1993) s. 432.

<sup>107</sup> Schiørring (1924) s. 454.



### 4.1.3 Beskadigelsesprinsipp

Vurderingen etter et beskadigelsesprinsipp er snevrere ved at det tas utgangspunkt i skadeomfanget. I *engelsk rett* stammer prinsippet om at skipet er tapt når reparasjonsomkostningene overstiger verdien i reparert stand, fra saken *Roux v. Salvador* fra 1836.<sup>108</sup>

Når en vurdering etter et beskadigelsesprinsipp anses mer hensiktsmessig enn en lønnsomhetsvurdering, er det på grunnlag av svakheter og usikkerhet ved enkelte av faktorene i den brede lønnsomhetsvurderingen,<sup>109</sup> og at assurandøren ikke bør «være forpliktet til at betale totalerstatning, med mindre skaden er betydelig».<sup>110</sup>

Kondemnasjonsreglene i Planen bygger på et slikt beskadigelsesprinsipp. Det samme gjelder for de engelske, svenske og tyske vilkårene. NSPL 1930 § 70 B nr. 2 bygde derimot på en kumulasjon av et lønnsomhetsprinsipp og et beskadigelsesprinsipp.<sup>111</sup> En lignende løsning finnes i DSK § 129.<sup>112</sup>

### 4.1.4 Sammenfatning

Selv om det gjelder som prinsipp at reparasjonsuverdighet gir erstatning for totaltap, er det sikkert at det er *forsikringsvilkårene* som er avgjørende for om reparasjonsuverdighet anses å foreligge i det enkelte forsikringsforhold. Sø- og handelsrettens uttalelser i U 1881 s. 1013 S AMANDA er illustrerende:

---

<sup>108</sup> (1836) 3 Bing N.C. 266. Hodges (1996) s. 379.

<sup>109</sup> Se Brækhus/Rein (1993) s. 432–433.

<sup>110</sup> Motivene 1930 s. 41.

<sup>111</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 434–435.

<sup>112</sup> En noe kritisk sammenligning mellom utgangspunktene bak de danske og norske vilkårene er gitt i Skovgaard-Petersen (1966).

Etter Conventionen § 179 skulle skipet istandsettes «saafremt Skaden ikke er saa betydelig, at Skibet ikke er Istandsættelse værdt». Bestemmelsen foreskrev altså en svært generell og skjønsmessig vurdering. Videre lød det imidlertid: «Skibet antages at ikke at være Istandsættelse værdt, naar det ikke efter denne vil faa i det Mindste en ligesaa stor Værdi som Beløpet af Istandsættelsesomkostningerne i Forbindelse med Værdien i beskadiget Tilstand».

På bakgrunn av dette tillegget kom Sø- og handelsretten til at det som *egentlig* skulle prøves var «Skibets Værdi i beskadiget Tilstand, Istandsættelsesomkostningerne og hvilken Værdi Skibet kan antages at ville have, naar det er blevet repareret».<sup>115</sup> De saksøkte kunne derfor ikke gis medhold i at avgjørelsen måtte tas på bakgrunn av den generelle og skjønsmessige vurderingen fordi den matematiske formelen ga et lite rimelig resultat.

Den matematiske formelen var altså *avgjørende* for om skipet var kondemnabelt, og man kan på denne bakgrunn si at når vilkårene gir retningslinjer for hvordan den økonomiske vurderingen skal foretas, er det ikke lenger plass for en generell og skjønsmessig vurdering av om skipet er «Istandsættelse værdt».

Dette utelukker selvsagt ikke en vurdering basert på et *rent lønnsomhets- eller beskadigelsesprinsipp* fra å være en relevant tolkningsfaktor ved fastleggelsen av kondemnasjonsvilkårenes innhold. Men det er heller ikke gitt at en slik *ren* økonomisk vurdering kan tillegges betydning for tolkningsresultatet etter at momentet er vektet mot andre relevante hensyn.

## 4.2 Krav etter havari

Et grunnleggende vilkår for kondemnasjon etter Planen er at skipet har vært utsatt for et havari. Det er altså *havariet* som må foranledige kravet om kondemnasjon. Vilkåret kan leses ut av § 11-3 fjerde ledd første punktum, og følger videre av formålet bak kaskoforsikringen; å dekke sikrede økonomisk i tilfelle av skade på

---

<sup>115</sup> AMANDA s. 1017.

skipet. Når § 11-3 første ledd generelt sier at erstatning kan kreves når skipet er kondemnabelt, må dette altså forstås med den begrensning at sikrede ikke uten videre har krav på totaltapserstatning dersom det er andre omstendigheter enn havari som gjør det kondemnabelt.

Begrepet «havari» er ikke definert i Planen, og dette er begrunnet med at begrepet ikke er brukt helt entydig i de ulike bestemmelsene. Kjernen i begrepet er likevel «en begivenhet som medfører tap som etter sin årsak og art omfattes av forsikringen».<sup>114</sup> Forhold som reduksjon av kaskotaksten, stigning i reparasjonsprisene eller endringer i skipets markedsverdi kan altså ikke *utløse* noe krav om kondemnasjon, selv om de måtte komme i betraktning ved selve  *vurderingen* av om vilkårene er oppfylt. Det samme gjelder for alminnelig slitasje, tæring og annen forringelse.

### 4.3 Når vilkårene må være foreligge

Vilkårene for kondemnasjon må foreligge på det tidspunktet rederen setter frem kravet om totaltapsersstatning på dette grunnlaget, jf. NSPL §§ 11-3 tredje ledd og fjerde ledd annet punktum annet komma. Endringer ved de relevante faktorene mellom havariet og det tidspunktet kravet settes frem, kan dermed gå til rederens gunst eller ugunst. Det kan således forekomme, at skipet er kondemnabelt like etter havariet, men ikke når kravet settes frem. Dette åpner for en viss spekulasjonsadgang, men venter han for lenge med å fremsette kravet, vil det kunne være tapt, jf. 6.2.1.5 nedenfor.

Tilsvarende vil endringer *etter* at kravet er satt frem, kunne gå i rederens favør eller ufavør. Spørsmålet blir da om et krav om

---

<sup>114</sup> Motivene § 1-1 åttende avsnitt.

kondemnasjon eventuelt kan settes frem på nytt. Dette behandles under 6.2.2.3.

Etter *engelsk rett* er det situasjonen ved tidspunktet for *stevningen* som er avgjørende for vurderingen av om de materielle kravene er oppfylt,<sup>115</sup> jf. *Ruys v. Royal Exchange Assurance Corporation*.<sup>116</sup> Forhold som inntreer etter «notice of abandonment», men før rettssaken, vil således kunne føre til at sikrede ikke får erstatning for totaltap likevel.

På dette punktet er den *amerikanske* løsningen annerledes: Her er det de faktiske forholdene på tidspunktet for «notice of abandonment» som danner grunnlaget for vurderingen av om vilkårene er oppfylt,<sup>117</sup> altså som etter Planens løsning.

Den engelske regelen er imidlertid intet annet enn et utgangspunkt. I praksis blir assurandøren etter «notice of abandonment» bedt om å godta å stille sikrede i samme posisjon som om stevning hadde blitt tatt ut, og dette blir som regel gjort.<sup>118</sup>

#### 4.4 Kondemnasjonsformelen

De materielle vilkårene som må være oppfylt for at sikrede kan kreve kondemnasjon, følger av NSPL § 11-3, som for øvrig tilsvarende NSPL 1964 § 173. Den såkalte kondemnasjonsformelen, og utgangspunktet for vurderingen av om skipet er kondemnabelt etter Planen, er oppstilt i § 11-3 annet ledd og lyder:

«Skipet er kondemnabelt når det har så omfattende havariskader at omkostningene ved å reparere det vil utgjøre minst 80 % av forsikringsverdien, eller av skipets verdi i reparert stand, dersom den er høyere enn forsikringsverdien. [...]»

---

<sup>115</sup> Templeman (1986) s. 218.

<sup>116</sup> [1897] 2 Q.B. 135.

<sup>117</sup> Crowell (1882) s. 377–378.

<sup>118</sup> Chalmers (1993) s. 101.

Kon demnasjonsformelen består således av tre komponenter: På den ene siden har vi de relevante omkostningene, som sammen danner hva vi i det følgende kan kalle *kon demnasjonsgrunnlaget*. På den andre siden har vi det høyeste beløpet av forsikringsverdien og skipets verdi i reparert stand, her kalt *sammenligningsgrunnlaget*. Avgjørende for kon demnasjonsspørsmålet er om kon demnasjonsgrunnlaget strekker seg til en viss andel av sammenligningsgrunnlaget – om den når den såkalte *kon demnasjonsgrensen*.

Kon demnasjonsformelen matematisk oppstilt skulle dermed være at skipet er kon demnabelt når  $\text{kon demnasjonsgrunnlaget} \geq \text{sammenligningsgrunnlaget} \times \text{kon demnasjonsgrensen}$ .

Regnestykket i seg selv byr ikke på noen problemer; det er fastsettelsen av de ulike komponentene som fordrer nærmere oppmerksomhet.

## **4.5 Kon demnasjonsgrunnlaget**

### **4.5.1 Innledning**

Kon demnasjonsgrunnlaget angir de omkostningene som skal telle med ved vurderingen av om skipet er kon demnabelt. De relevante omkostningene bestemmes av § 11-3 annet ledd sammenholdt med fjerde ledd. Etter § 11-3 annet ledd skal «omkostningene ved å reparere», altså reparasjonsomkostningene i snever forstand, telle med i kon demnasjonsgrunnlaget. Dette utgangspunktet utvides imidlertid ved at § 11-3 fjerde ledd likestiller reparasjonsomkostninger med «alle omkostninger ved flytting og reparasjon».

Avgjørelsen av om kondemnasjon foreligger, vil – som også fremhevet i Motivene<sup>119</sup> – måtte bero på en *skjønnsmessig vurdering*, og «[u]tgangspunktet for vurderingen er skipet i den stand og på det sted hvor det befinner seg i det øyeblikk sikrede fremsetter begjæring om kondemnasjon».<sup>120</sup> Etter § 11-3 fjerde ledd er det de kostnadene som «må antas å ville påløpe» som skal telle med. Kondemnasjonsgrunnlaget bygger derfor på et hypotetisk kostnadsforløp for det tilfellet at skadene skal repareres.

Etter § 11-3 fjerde ledd siste komma er det imidlertid visse omkostninger som uansett *ikke* skal telle med i kondemnasjonsgrunnlaget, selv om de måtte antas å ville påløpe. Dette gjelder bergelønn og erstatning for verdiforringelse etter NSPL § 12-1 fjerde ledd.

Kondemnasjonsgrunnlaget består dermed av *reparasjonsomkostninger* og *kostnader som likestilles med reparasjonsomkostninger*, men uten de omkostningene som Planen foreskriver *ikke teller med*.

## 4.5.2 Reparasjonsomkostninger

### 4.5.2.1 Generelt

Ved fastsettelsen av reparasjonsomkostningene må det avgjøres hvilke reparasjoner som skal tas i betraktning, og i denne sammenheng hvilke *havarier* og hvilke *skader* som er relevante. Prosedyren for *fastsettelsen* av reparasjonsomkostningene behandles under 6.3.3.4 nedenfor.

---

<sup>119</sup> Motivene § 11-3 tolvte avsnitt.

<sup>120</sup> L.c.

#### 4.5.2.2 Relevante skader

Bestemmelsen i § 11-3 annet ledd nevner kun «havariskader» generelt om *hvilke skader* reparasjonsomkostningene må være knyttet til. Spørsmålet blir her om reparasjonsomkostningene knyttet til *alle* skader skal tas i betraktning, eller om det kun er de skadene som ville vært *dekket etter reglene om partiell skade* i kapittel 12 som er relevante.

Dersom kondemnasjonsvurderingen skulle vært basert på en økonomisk vurdering ut fra et *rent beskadigelsesprinsipp*, må det være klart at *alle* skader – uansett årsak og uansett dekning – måtte vært tatt i betraktning. I Motivene er det imidlertid uttalt at det bare skal «tas hensyn til skader som etter sin art dekkes av forsikringen».<sup>121</sup> Skader på grunn av slit, elde eller manglende vedlikehold faller dermed utenfor. Sikrede skal selvsagt ikke ved å la skipet forfalle oppnå at det blir kondemnabelt.<sup>122</sup> Men «hvis en skade er av den art at assurandøren er ansvarlig for den etter § 12-3 eller § 12-4, vil den også måtte regnes med ved avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet».<sup>123</sup> Tilsvarende gjelder selv om skaden ellers ikke ville vært erstattet under forsikringen fordi egenandelen ikke var oversteget.<sup>124</sup>

I Brækhus/Rein anføres det at havariskader antakelig bør «tolkes enda videre, slik at det omfatter alle skader som sett fra rederens synspunkt er følger av en «ulykkelig hendelse»».<sup>125</sup> Det vises til at om skaden faller innenfor eller utenfor dekningen av partiell skade «synes å være likegyldig når man skal vurdere om skipet er

---

<sup>121</sup> Motivene § 11-3 tiende avsnitt.

<sup>122</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 435.

<sup>123</sup> Motivene § 11-3 tiende avsnitt.

<sup>124</sup> L.c.

<sup>125</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 435.

reparasjonsverdig eller ikke».<sup>126</sup> Således kan hendelsen være en havariskade i relasjon til kondemnasjonsvurderingen, selv om den ikke er dekket etter kapittel 12.<sup>127</sup>

Argumentet har som nevnt mye for seg om vurderingen skal skje etter et rent beskadigelsesprinsipp, men at alle skader skal tas i betraktning, har ikke støtte i uttalelsen fra Motivene ovenfor. Snarere taler avgrensningen mot skader over en viss alder, jf. 4.5.2.3 nedenfor, for at man *ikke* har søkt å gjennomføre en vurdering basert på et rent beskadigelsesprinsipp. Bestemmelsen i § 11-3 fjerde ledd i.f. som uttrykkelig unntar slik erstatning som ville vært gitt for verdiforringelse etter § 12-1 fjerde ledd fra kondemnasjonsgrunnlaget trekker i samme retning.

I NSPL 1907 var spørsmålet uttrykkelig løst i forsikringsvilkårene: Etter kondemnasjonsformelen i § 52 skulle skadenes «Udstrækning» bedømmes på bakgrunn av «Erstatningen for dens Reparation (eksklusive andre partikulære Omkostninger), *beregnet efter Reglerne for Udbedring af partikulær Skade*» i § 54 [min utheving].

Denne løsningen har også støtte hos Grundt, som uttaler at «[d]og følger det av almindelige forsikringsretslige regler, at der bare kan tas hensyn til de skader selskapet er ansvarlig for. Hvis disse skader ikke er saa store at de betinger kondemnasjon, foreligger der i forhold til selskapet et partikulært havari, selv om det paa grund av andre skader som skibet har lidt, ikke vil svare regning at foreta en reparasjon».<sup>128</sup>

Spørsmålet ble dessuten indirekte berørt i ND 1992 s. 172 Gulating BERGLIFT ved spørsmålet om et konkret anbud kunne

---

<sup>126</sup> Ibid. s. 435–436.

<sup>127</sup> Ibid. s. 92.

<sup>128</sup> Grundt (1929) s. 51.



legges til grunn i kondemnasjonsvurderingen. For lagmannsretten var det avgjørende hvorvidt anbudet kunne «anses som fullverdig i relasjon til sikredes krav på *erstatning etter forsikringsavtalen*» [min utheving].<sup>129</sup> Det synes derfor klart at det kun er de skadene som er dekket etter reglene om partiell skade som er relevante som «havariskader» ved kondemnasjonsvurderingen.

Det er imidlertid selvsagt uten betydning hvorvidt *den aktuelle forsikringen* er tegnet med partiell skade som tapsfelt. Utgangspunktet gjelder altså selv om forsikringen er tegnet «kun mot totaltap» eller på tilsvarende begrensede vilkår etter NSPL §§ 10-5 til 10-8.

#### 4.5.2.3 Relevante havarier

Dernest blir spørsmålet *hvilke havarier* skadene må være knyttet til for å komme i betraktning. NSPL § 11-3 fjerde ledd gir en nærmere definisjon av «havariskader» nevnt over. For det første er det klart at det havariet som foranlediger kravet om kondemnasjon kommer i betraktning, jf. også under avsnitt 4.1 ovenfor.

Det er et særskilt spørsmål ved utformingen av kondemnasjonsvilkårene hvorvidt det kun er dette ene og siste havariet som skal være relevant, eller om man ved vurderingen også skal ta hensyn til tidligere, ureparerte skader som skipet er påført. Der skipet har ureparerte skader fra et eller flere havarier før det havariet som foranlediger totaltaptet, kan man snakke om «successive total loss» eller «suksessivt totaltap». I § 11-3 fjerde ledd første punktum er den løsningen valgt, at også «skader som er blitt anmeldt til vedkommende assurandør og besiktet av ham i løpet av de tre siste år» skal regnes med. Løsningen er i Motivene hovedsakelig begrunnet ut fra at dette vil gi en mer økonomisk rasjonell kondemnasjonsvurdering, hvor det uttales:

---

<sup>129</sup> BERGLIFT s. 187.

«Ved å ta hensyn til samtlige havariskader, oppnår man at avgjørelsen bygger på en realistisk vurdering av muligheten for å bringe skipet tilbake i seilklar stand på en sunn, økonomisk basis, og at sikrede og hans assurandører ikke tvinges til å foreta ulønnsomme investeringer i et skip som i realiteten burde ha vært kondemnert. Samtidig virker det uheldig å ta hensyn til alle gamle buler o.l. som skipet har fått gjennom et langt liv.»<sup>130</sup>

Selv om det ikke følger direkte av ordlyden, må det klart nok dreie seg om tidligere havariskader som er *ureparerte* og derfor ikke tidligere er erstattet etter § 12-1. Reparerte skader i tidsrommet har således ingen betydning; sikrede skal ikke få disse erstattet to ganger. Dette kan også sies å følge av at når skadene allerede er reparert, er det på avgjørelsestidspunktet heller ingen reparasjonsomkostninger forbundet med dem.

At tidligere ureparerte skader skal tas i betraktning ved vurderingen av retten til totaltapsersstatning på grunnlag av kondemnasjon, kan sies å indirekte innebære en faktisk utvidelse av adgangen til kontanterstatning for ureparert skade. Siden § 12-2 nå foreskriver en alminnelig rett til kontanterstatning ved forsikringsperiodens opphør, har dette likevel ikke lenger særlig praktisk betydning utover tidspunktet for når erstatningen kan kreves.

Etter de *engelske* vilkårene er spørsmålet løst slik at «only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account», jf. ITCH cl. 19.2 siste komma og IHC cl. 21.2 siste komma. Rederen kan altså ikke oppnå suksessivt totaltap basert på de engelske vilkårene. Tilsvarende gjelder etter de *amerikanske* vilkårene, jf. AIHC line 137–139.

---

<sup>130</sup> Motivene § 11-3 åttende avsnitt.

Siden ureparerte skader fra et havari kan komme i betraktning ved en senere kondemnasjonsvurdering, innebærer løsningen at rederen til en viss grad kan oppnå en fordel i å utsette reparasjoner som ikke er nødvendige. Tatt i betraktning at skipet ikke kan ha for store skader uten at det mister evnen til å oppfylle kravene til teknisk og operativ sikkerhet,<sup>131</sup> er nok betydningen av dette likevel ikke for stor. Det er dessuten grunn til å tro at de fleste reparasjoner utsettes av praktiske hensyn og ikke av spekulasjons-hensyn, og har rederen først bestemt at skadene ikke skal repareres, vil han normalt se seg tjent med å få skadene erstattet kontant så snart dette er mulig.

Det følger av ordlyden i Planen, og er også klart forutsatt i Motivene,<sup>132</sup> at treårsfristen gjelder forut for tidspunktet for havariet, og ikke forut for da kravet om kondemnasjon ble satt frem. Det er altså snakk om et annet skjæringspunkt enn tidspunktet for når de materielle kondemnasjonsvilkårene må foreligge.

Dersom skipet i løpet av treårsperioden har vært forsikret med begrenset tapsfelt, med dekning «kun mot totaltap» eller på lignende vilkår, jf. §§ 10-5 til 10-8, kan man stille spørsmålet om havariskadene må ha vært dekket av forsikringen på skadetidspunktet. Problemstillingen er altså om regelen om at tidligere havariskader skal tas i betraktning «står på egne ben» eller om den følger retten til erstatning for partiell skade.

Særlig praktisk er situasjonen neppe siden forsikring «kun mot totaltap» bare forekommer i helt spesielle situasjoner.<sup>133</sup> Det er likevel ikke helt utenkelig at spørsmålet kommer opp, enten i relasjon til Planen eller ved regulering i spesialvilkår, og spørsmålet

---

<sup>131</sup> Se skipssikkerhetsloven kapittel 3.

<sup>132</sup> Motivene § 11-3 åttende avsnitt.

<sup>133</sup> Motivene § 10-5 annet avsnitt.

belyser det prinsipielle forholdet mellom erstatning for partiell skade og kondemnasjonsvurderingen.

Legger man til grunn at tidligere havariskader skal tas i betraktning selv om de ikke var dekket på skadetidspunktet, vil det innebære at assurandøren, uavhengig av om det er snakk om et eksisterende eller nytt forsikringsforhold, vil få ansvaret for tidligere ureparerte skader «på kjøpet».

Sett fra assurandørens side, vil et slikt ekstra ansvar ikke være særegent. Planen bygger som nevnt på prinsippet om at «totaltap oppsluker partiell skade», slik at ny assurandør alltid vil måtte bære et totaltap alene.<sup>154</sup> Selv om kondemnasjonen delvis er forårsaket av tidligere skader, er regressretten mot tidligere assurandør avskåret etter NSPL § 5-22 annet punktum.

Prinsippet om at totaltap oppsluker partiell skade er imidlertid et utslag av oppgjørspraksis mellom assurandørene,<sup>155</sup> dels begrunnet i vanskelighetene ved å takserer en ureparert skade etter at skipet er forlist,<sup>156</sup> og kan derfor vanskelig brukes som et argument for at sikrede skal få en rett på assurandørens bekostning som han ellers ikke ville hatt.

Avgjørende må nok likevel være, at det her dreier seg om erstatning for *totaltap*: Når det gjelder det havariet som foranlediger kravet om kondemnasjon, teller alle skader med såfremt de etter sin art er dekket av forsikringen, uten at begrenset tapsfelt har noen betydning. Da er det heller ingen grunn til at begrenset tapsfelt på skadetidspunktet skal hindre at eldre

---

<sup>154</sup> Motivene § 11-3 ellefte avsnitt.

<sup>155</sup> Rein (1949) s. 177.

<sup>156</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 427.

havariskader også kommer i betraktning. Et slikt syn har også støtte i Brækhus/Rein.<sup>137</sup>

Forutsetningen er naturligvis at havariet er anmeldt til assurandøren på skadetidspunktet, og dersom det er klart for sikrede at skaden ikke er dekket, for eksempel fordi forsikringen er tegnet «kun mot totaltap», vil sikrede kunne unnlate å gjøre dette. Betydningen av at skaden ikke er anmeldt, behandles nedenfor under 4.5.2.4.

Spørsmålet er så om også ureparerte skader som er *erstattet kontant* etter § 12-2 kan inngå i kondemnasjonsgrunnlaget forutsatt at de ligger innenfor den relevante treårsperioden.

Spørsmålet oppstår ikke etter de *engelske* vilkårene siden disse som nevnt ovenfor ikke åpner for suksessivt totaltap. NSPL har altså innført en generell rett til kontanterstatning, og vist til at regelen samsvarer med den engelske løsningen,<sup>138</sup> mens nye problemstillinger oppstår på grunn av Planens system for øvrig.

Problemstillingen er ikke løst direkte i planteksten, men det er gitt uttalelser i Motivene om hvordan spørsmålet skal løses.<sup>139</sup> Etter Motivene må det sondres mellom tilfellene der skadene tidligere er erstattet kontant til samme eier, og der skipet etter kontanterstatningen er solgt, slik at spørsmålet om de erstattede skadene kan tas i betraktning melder seg for den nye eieren.

For den *førstnevnte* situasjonen heter det uttrykkelig i Motivene at har «sikrede fått slik kontanterstatning tidligere, kan skaden ikke tillegges betydning for spørsmålet om skipet er kondemnabelt».<sup>140</sup>

---

<sup>137</sup> Ibid. s. 436.

<sup>138</sup> Motivene § 12-2 tredje avsnitt.

<sup>139</sup> Motivene § 11-3 niende avsnitt.

<sup>140</sup> L.c.

Skadene må altså holdes utenfor kondemnasjonsvurderingen dersom samme eier allerede har fått erstatning for skadene. Med «tidligere» må her selvsagt menes også tidligere forsikringsperioder, siden retten til kontanterstatning først oppstår «ved forsikringsperiodens opphør», jf. § 12-2. Motivene sier ikke om den tidligere kontanterstatningen må være gitt av samme assurandør for at skaden skal unntas, men det må være klart at dette ikke har noen betydning siden regelen først og fremst kan sees som et utslag av prinsippet om at sikrede ikke skal få erstattet samme skade to ganger. Regelen må anses som rimelig, hvilket også er uttalt i Brækhus/Rein,<sup>141</sup> men det skal bemerkes at etter en *ren lønnsomhetsvurdering*, har tidligere erstatning ingen betydning for om reparasjon av skipet er regningssvarende.

En konsekvens av den generelle retten til kontanterstatning for ureparerte skader kan for øvrig tenkes å bli at man i mindre grad vil få eldre havariskader i kondemnasjonsvurderingen fordi disse allerede vil være erstattet.

For den *sistnevnte* situasjonen uttales det: «At en tidligere eier har fått erstatning for en slik skade overensstemmende med § 12-2 første ledd, vil imidlertid ikke utelukke skaden fra å komme i betraktning under kondemnasjonsspørsmålet.»<sup>142</sup> Man skal altså ikke se bort fra skader som en tidligere eier av skipet har fått erstatning for.<sup>143</sup>

Sondringen mellom erstatning til *samme eier* og *tidligere eier* kan tenkes å gi vilkårlige utslag siden tilfellet kan havne i den ene eller andre kategorien etter hvordan rederivirkomheten organiseres: Det er i alle fall liten grunn til at skader som er erstattet kontant skal komme i betraktning ved en senere

---

<sup>141</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 437.

<sup>142</sup> Motivene § 11-3 niende avsnitt.

<sup>143</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 437.

kondemnasjonsvurdering kun fordi skipet i mellomtiden eksempelvis er flyttet mellom to datterselskaper i samme konsern. Sterke hensyn taler her for å tolke «sikrede» videre enn i § 1-1 litra c. Om Motivenes uttalelser derimot uten videre skal legges til grunn også i disse tilfellene, kan det være grunn for assurandøren til å ta forbehold i forsikringsavtalen.

For *den nye assurandøren* innebærer Planens løsning at ureparerte skader som det er gitt erstatning for til tidligere eier, behandles akkurat som andre ureparerte skader under tidligere forsikringsavtaler. Den nye assurandøren må altså svare for de eldre skadene ved en senere kondemnasjonsvurdering forutsatt at de ligger innenfor treårsperioden, og uten at han kan søke regress hos tidligere assurandør, jf. § 5-22 annet punktum.

Planens løsning må imidlertid sies å gi *den ny eieren* en noe ubegrunnet fordel: De erstattede ureparerte skadene vil, om andre prisdannende faktorer tenkes konstante, ha gitt seg utslag i lavere kjøpesum. Siden skipets verdi er redusert, vil forsikringsverdien settes lavere, normalt slik at også forsikringspremien reduseres. Det synes derfor noe ugrunnet når den nye eieren ved en senere kondemnasjonsvurdering kan trekke de ureparerte skadene inn i kondemnasjonsgrunnlaget når han allerede har fått fordel av de ved lavere kjøpesum.

Mot denne innsigelsen kan det selvsagt anføres at erstatning til tidligere eier og lavere kjøpesum for ny eier ikke bør påvirke hvorvidt reparasjon av skipet er regningssvarende etter en økonomisk vurdering. Til dette skal det imidlertid for det *første* nevnes at det beskadigelsesprinsippet som Planen bygger på i seg selv avviker fra en *ren lønnsomhetsvurdering*, jf. det som er sagt under avsnitt 4.1 ovenfor. For det *andre* veier anførselen neppe særlig tungt når skadene først er av en slik karakter at reparasjon ikke var nødvendig i utgangspunktet, slik at de i stedet kunne erstattes kontant.

De ureparerte skadene kan også volde problemstillinger av mer prosessuell art: Vi kan anta den situasjonen at skipet pådrar seg skader ved havari A. Skadene er av relativt ubetydelig omfang, og rederen velger å kreve kontanterstatning i stedet for å reparere. Før kravet blir akseptert av assurandøren, blir skipet utsatt for havari B. Skadene ved havari B er alene ikke omfattende nok til å passere kondemnasjongrensen, men skadene fra havariene A og B ligger sammen over grensen. Får så skadene fra havari A tas i betraktning ved kondemnasjonsvurderingen, eller kan assurandøren nøye seg med å betale den krevde kontanterstatningen for havari A og gi rederen valget mellom å reparere eller få erstattet skadene etter havari B?

Spørsmålet blir altså hvilke *dispositive virkninger* kravet om kontanterstatning har, og er ikke ulikt problemstillingen for rederens krav om kondemnasjon, som behandles under avsnitt 6.2 nedenfor. Meget taler for at spørsmålet også løses på samme måte, slik at rederen kan trekke kravet om kontanterstatning tilbake inntil det er akseptert av assurandøren.

#### 4.5.2.4 Kravet om anmeldelse

For at tidligere havariskader skal komme i betraktning, er det videre et krav om at de må være «anmeldt til vedkommende assurandør».

Det er et tolkningsspørsmål hvorvidt den oppstilte fristen på tre år skal knyttes til tidspunktet for den tidligere *skaden*, tidspunktet for *anmeldelsen* eller tidspunktet for *besiktigelsen*. Spørsmålet er ikke løst i Motivene. Det er liten støtte i ordlyden for at fristen skal knyttes til det tidligere skadetidspunktet. Derimot kan en forståelse av ordlyden trekke i retning av at både anmeldelsen og besiktigelsen må ligge innenfor treårsperioden. Det må likevel være tidspunktet for anmeldelsen som er det relevante skjæringspunktet; sikrede har jo ingen innflytelse over når assurandøren besiktiger skaden. Konsekvensen av at skjæringspunktet er knyttet til anmeldelsestidspunktet, er at de relevante havariene faktisk kan ha inntruffet også tidligere enn de tre årene før havariet som foranlediget kravet om kondemnasjon.

NSPL § 11-3 inneholder selv ingen tidsfrist for når den tidligere skaden må være meldt assurandøren for komme i betraktning. Det



er derfor naturlig å falle tilbake på Planens generelle regel i § 5-23 om frist for anmeldelse av havariet. Dersom retten til erstatning er falt bort etter bestemmelsen her, er det heller ikke naturlig at skaden skal kunne tas i betraktning ved en senere kondemnasjonsvurdering.

Etter § 5-23 bortfaller retten til å kreve erstatning hvis havariet ikke er anmeldt innen seks måneder etter at sikrede fikk *kjennskap* til havariet. Sikrede identifiseres her med skipsfører og maskinsjef. Fristen er dessuten aldri lenger enn 24 måneder, dog med unntak for skrogskader under lett vannlinje, jf. annet ledd. Reglene suppleres av alminnelige foreldelsesregler.

Havari inntruffet tre år og seks, eventuelt 24, måneder før kondemnasjon kreves, med tillegg av den tid det går før havariet kommer til kunnskap, *kan* dermed faktisk komme i betraktning. Men når havariet først anmeldes, settes skjæringspunktet tre år frem i tid, uavhengig om man kunne ventet lenger uten å tape rett etter § 5-23.

Et avsluttende spørsmål er hvorvidt anmeldelse er et *absolutt vilkår* for at havariet skal kunne tas i betraktning, eller om det kun er en *bevisbyrde*regel. Ved usikkerhet om skadene er dekningsmessige vil de normalt bli meldt assurandøren for avklaring. Men i enkelte tilfeller kan det være åpenbart for sikrede at skadene ikke vil overstige egenandelen, eller at de ikke er dekket fordi forsikringen er tegnet med dekning «kun mot totaltap» eller på lignende vilkår. Kan skadene tas i betraktning ved en senere kondemnasjonsvurdering til tross for at de ikke tidligere er meldt?

I POLARBOY<sup>144</sup> fant retten at § 11-3 fjerde ledd ikke kunne tas helt bokstavelig og uttalte videre:

---

<sup>144</sup> Upublisert dom av Nord-Troms tingrett 10. januar 2002, sak nr. 979/01 A.

«Også havariskader som ligger forut for det aktuelle havari, men som ikke har blitt anmeldt før havariet, kan inngå i kondemnasjonsgrunnlaget forutsatt at skadene ikke ligger mer enn 3 år forut for havariet. Men bevisbyrden for at skadene er påført innenfor 3-årsfristen vil ligge hos rederiet.»

Det er vanskelig å finne rettskildemessig dekning for en slik generell uttalelse. Planens ordlyd er klar, og dersom plankonsipistene hadde ment at den ikke skulle forstås bokstavelig på dette punktet, burde unntaket ha kommet til uttrykk i Planen selv eller i det minste i Motivene. Det kan anføres at retten falt ned på en rimelig løsning siden det kan få stor betydning for kondemnasjonsvurderingen dersom rederiet mister adgangen til å la havariet inngå i kondemnasjonsgrunnlaget. På den annen side er et av formålene bak slike anmeldelsesregler nettopp å sikre notoritet for å unngå den typen bevisspørsmål som retten her legger opp til.

For eksempeltilfellene nevnt ovenfor, må løsningen være at skadene meldes assurandøren selv om det er klart at de ikke er dekket. Som det påpekes i Brækhus/Rein, kan det «ikke være noe til hinder for at [rederen] anmelder skaden og får den besiktiget av sin vanlige assurandør utelukkende for å være gardert mot preklusjon».<sup>145</sup>

#### 4.5.2.5 *Kravet om besiktigelse*

Skaden skal videre være «besiktet» av assurandøren innen samme tidsperiode. Treårsfristen får her ingen selvstendig betydning; så lenge havariet er meldt tidligst tre år før havariet som foranleder kravet om kondemnasjon, vil også besiktigelsen falle innenfor samme periode, siden besiktigelsen alltid vil skje etter at havariet er meldt. Spørsmålet blir hvilken betydning det har dersom assuran-

---

<sup>145</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 437.

døren ikke besiktiger skaden selv om havariet er meldt. Dette kan for eksempel skyldes at det er kort tid mellom det tidligere havariet og havariet som foranlediger kondemnasjonskravet,<sup>146</sup> slik at besiktigelse ikke har vært praktisk gjennomførbart.

Det følger av Motivene at så lenge rederiet har lagt forholdene til rette for besiktigelse, er dette tilstrekkelig selv om assurandøren velger å ikke besiktige.<sup>147</sup> Det samme må gjelde der det ennå ikke har vært praktisk mulig å legge til rette for besiktigelse. I Brækhus/Rein trekkes det frem at man selvsagt må «ta hensyn til skader som er inntruffet på skipets siste reise og som av den grunn ikke er besiktet forut for det havari som utløser kondemnasjonsbegjæringen».<sup>148</sup>

#### 4.5.2.6 Særskilt om midlertidige reparasjoner

Midlertidige reparasjoner er prinsipielt sett relevante i den grad de er erstatningsmessige etter § 12-7 første ledd, altså når de er nødvendige fordi endelig reparasjon ikke kan utføres på det stedet skipet befinner seg. Etter regelen i § 11-3 fjerde ledd annet punktum må det likevel ses bort fra midlertidige reparasjoner som allerede er investert på tidspunktet for fremsettelsen av kondemnasjonskravet. Dette følger også uttrykkelig av Motivene.<sup>149</sup>

Resultatet blir at når kondemnasjonskravet først fremsettes etter at skipet er besiktiget ved et verksted det har blitt brakt til, vil eventuelle reparasjoner som var nødvendige for å få det dit, ikke telle med i kondemnasjonsvurderingen. Det kan naturligvis inn-

---

<sup>146</sup> Om grensen mellom ett og flere havari, se Brækhus/Rein (1993) s. 38–39.

<sup>147</sup> Motivene § 11-3 åttende avsnitt.

<sup>148</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 437.

<sup>149</sup> Motivene § 11-3 tolvte avsnitt.

vendes at dette er en lite rimelig løsning, men det finnes ikke støtte i Planen for noen annen konklusjon.

Sikrede kan derimot sette frem kravet om kondemnasjon så snart han ser at han vil være best tjent med et totaltapsoppgjør fremfor reparasjon, og i så fall vil eventuelle fremtidige midlertidige reparasjoner som er nødvendige for å bringe skipet til verksted telle med.

Påløpte omkostninger skal holdes utenfor også etter DSK § 129. Regelen her er strengere mot sikrede enn hva som følger av Planen: Vurderingen av om skipet er kondemnabelt skal foretas ved besiktigelsen, jf. § 129 tredje ledd, og før «forsvarlig Besiktigelse» kan foretas, kan den heller ikke forlanges avholdt.<sup>150</sup> Konsekvensen blir at det alltid må sees bort fra omkostninger som er påløpt før besiktigelsen kan skje. Etter Planen kan rederen derimot fremsette begjæringen på et tidligere tidspunkt og dermed oppnå et tidligere skjæringspunkt for hvilke kostnader som er relevante.

### **4.5.3 Kostnader som likestilles med reparasjonsomkostninger**

#### *4.5.3.1 Generelt*

Det er ikke bare *de direkte reparasjonsomkostningene* som teller med i kondemnasjonsgrunnlaget. Etter § 11-3 fjerde ledd regnes reparasjonsomkostninger som alle «omkostninger ved flytting og reparasjon som [...] må antas å ville påløpe dersom skipet skal repareres». Det er først når man legger til disse kostnadene som likestilles med reparasjonsomkostninger, at man finner de *reelle* reparasjonsomkostningene som skal holdes opp mot sammenligningsgrunnlaget ved kondemnasjonsvurderingen.

Etter de *tyske* «Flusskasko»-vilkårene Klausel 19.1.2 omfatter reparasjonsomkostninger materialkostnader, arbeidslønn, dokk- og slippkostnader, slepekostnader, losse- og lastekostnader og flyttekostnader. Kostnadene ved å

---

<sup>150</sup> Tybjerg (1963) s. 132.

skaffe til veie nødvendige likvide midler til å dekke utleggene, teller imidlertid ikke med.<sup>151</sup>

#### 4.5.3.2 Flytteomkostninger

Det følger uttrykkelig av § 11-3 fjerde ledd annet punktum at omkostninger ved flytting skal telle med. Regelen følger naturlig av at utgangspunktet for vurderingen er *skipet på det sted hvor det befinner seg*.<sup>152</sup> Ved valg av reparasjonsverksted kan en rekke verksted være aktuelle, og det vil sjelden være det nærmeste verkstedet som er rimeligst. Ved at flytteomkostningene teller med, legges de reelle reparasjonsomkostningene til grunn. Regelen innebærer således at det isolert sett må større skader til for at et skip som befinner seg nær en havn med gode reparasjonsmuligheter skal anses kondemnabelt, enn for et skip som for eksempel befinner seg i polarstrøkene. Bestemmelsen har sitt motstykke i skadekapitlet i § 12-13 første ledd, hvor Motivene sier at «[f]lytting til verksted er en del av reparasjonen».<sup>153</sup>

Det er flytteomkostningene som assurandøren ville blitt ansvarlig for dersom reparasjonen ble utført, som skal legges til grunn. Spørsmålet om hva som skal regnes som flytteomkostninger, må derfor avgjøres på bakgrunn av § 12-13.

Dersom skipet må slepes, faller utgifter til slepearrangement, og utgifter til godkjenning av dette, inn under flytteomkostninger. Videre følger det direkte av bestemmelsen at «bunkers og lignende direkte utgifter ved driften av skipet» er omfattet. Dette inkluderer for eksempel rekvisita og lignende såkalte «out of pocket expenses». Leie av gjenstander som er nødvendige i forbindelse

---

<sup>151</sup> Voit/Knappmann (2004) til Klausel 19.1.2.

<sup>152</sup> Motivene § 11-3 syvende avsnitt.

<sup>153</sup> Motivene § 12-13 annet avsnitt.

med flyttingen, faller også innenfor. Det samme gjelder for kanalavgifter og havneavgifter.<sup>154</sup>

Kost og hyre til *nødvendig* mannskap er omfattet. Begrensningen innebærer at hotell- og butikkpersonale faller utenfor, likeledes reisereparatører.

Dersom det må tegnes ekstra forsikringer i forbindelse med flyttingen, vil disse falle inn under flytteomkostninger. Motivene nevner som eksempel ekstra ansvarsforsikring for å dekke ansvar skipet kan pådra seg overfor engasjert slepebåt.

Av kostnader som *ikke* er dekket, nevner Motivene til § 12-13 uttrykkelig gjeldsrenter, alminnelige forsikringspremier og alminnelige administrasjonsomkostninger. I tillegg må som nevnt kost og hyre til mannskap som ikke er «nødvendig» for flyttingen holdes utenfor. Rederen forutsettes å sikre seg mot slikt tap ved tegning av særskilt tidstapsforsikring. I Motivene til § 11-3 er det presisert at det er de «*direkte*» [min utheving] omkostningene som er omfattet, og at alminnelige driftsutgifter vedrørende skipet skal holdes utenfor. Det samme gjelder for utgifter til å sette i land passasjerer. Dette innebærer imidlertid neppe noen ytterligere begrensning enn hva som følger av § 12-13.

#### 4.5.3.3 Øvrige relevante kostnader

Ellers må øvrige relevante kostnader vurderes konkret. Tolkningen av «reparasjonsomkostninger» i NSPL § 11-3<sup>155</sup> i vid forstand var oppe for Gulating lagmannsrett i ND 1992 s. 172 Gulating BERGLIFT. Om forståelsen uttalte lagmannsretten at «det som «reparasjonsomkostninger» bare skal regnes slik antatte utgifter

---

<sup>154</sup> L.c.

<sup>155</sup> Dagjeldende NSPL 1964 § 163.

som ikke vil påløpe, som med andre ord vil bli spart, om det blir kondemnasjon».

Med sin negative definisjon, kan det være vanskelig å få tak på innholdet i lagmannsrettens formulering. Tar man i betraktning det grunnleggende utgangspunktet om at det er *reparasjons-*omkostningene, og omkostningene som må likestilles med disse, som skal telle med, blir det hele imidlertid straks klarere: Kondemnasjonsgrunnlaget består av omkostningene som ville påløpt i tilfelle av reparasjon – og som ikke ville påløpt ellers. På bakgrunn av dette må man stille opp et hypotetisk omkostningsforløp også for kondemnasjon, i tillegg til omkostningsforløpet for reparasjon. Omkostninger som ville påløpt i begge tilfellene, teller ikke med. Det samme gjelder omkostninger som kun er knyttet til kondemnasjonen. Øvrige omkostninger skal derimot inngå i kondemnasjonsgrunnlaget. Dette underbygges av lagmannsrettens videre uttalte subsumsjon: «Utenfor faller dermed ordinære driftsomkostninger, og i det alt vesentlige også utgifter som påløper i forbindelse med selve kondemnasjonsvurderingene.» Det er verdt å merke seg at man altså søker å isolere også saksbehandlingsomkostningene som er knyttet til et reparasjonsforløp, mens omkostningene ved kondemnasjonsvurderingen holdes utenfor.

Etter dette må eventuelle havneavgifter som ville påløpt for havaristen telle med i kondemnasjonsgrunnlaget. Bunnsmøring vil kunne være relevant dersom det er nødvendig for arbeidet som skal utføres. Tilsvarende vil eksempelvis også kostnader til ferdigstillingsgaranti telle med, dersom dette er relevant for den aktuelle typen oppdrag. Relevante bunkerskostnader vil være begrenset til det som eventuelt vil påløpe i forbindelse med flyttingen og til prøvetur etter reparasjonen.

Reders antatte direkte utgifter i forbindelse med en reparasjon vil falle innenfor avgrensningen av de relevante omkostningene. Likeledes vil utgifter til teknisk konsulent under reparasjonen telle med.

I forbindelse med reparasjonen vil det kunne være nødvendig at kaptein, maskinsjef og annet mannskap er tilstede ved verkstedet. Kost og losji for de periodene de ikke kan bo ombord, vil være en relevant post.

Av utgiftsposter som *ikke* likestilles med reparasjonsomkostninger gjelder altså slike kostnader som ville påløpt både ved kondemnasjon og reparasjon. Av denne grunn faller eksempelvis utgifter knyttet til forsikringsselskapets besiktigelse av vraket utenfor kondemnasjonsgrunnlaget. Det samme gjelder bistand i forbindelse med utredning av skadens omfang, samt utarbeidelse av anbudsgrunnlag.

## 4.5.4 Omkostninger som ikke teller med

### 4.5.4.1 Bergelønn

Det følger uttrykkelig av § 11-3 fjerde ledd siste punktum at bergelønn ikke teller med i kondemnasjonsgrunnlaget. Dette gjelder selv om bergelønn ville vært nødvendig for å få skipet brakt til verksted, og regelen innebærer således et unntak fra utgangspunktet om at man «skal ta hensyn til alle fremtidige påregnelige omkostninger».<sup>156</sup>

Unntaket er begrunnet i at det er vanskelig å fastslå bergelønnen på forhånd, og at dette ville innebære et alvorlig usikkerhetsmoment i kondemnasjonsformelen.<sup>157</sup>

Løsningen er som etter de *svenske* vilkårene, jf. ASK § 26 første moment siste komma. Etter de *engelske* vilkårene teller derimot «the cost of recovery» med ved avgjørelsen av om skipet er «constructive total loss», jf. ITC cl. 19.1 og IHC cl. 21.2.

---

<sup>156</sup> Motivene § 11-3 tolvte avsnitt.

<sup>157</sup> Motivene § 11-3 tiende avsnitt.



#### 4.5.4.2 Verdiforringelse etter § 12-1 fjerde ledd

Heller ikke erstatning for verdiforringelse etter § 12-1 fjerde ledd skal inngå i kondemnasjonsgrunnlaget, jf. § 11-3 fjerde ledd siste punktum. Slik erstatning kan gis dersom «fullstendig utbedring av skadene er umulig» eller dersom slik utbedring ville «medføre urimelige kostnader», forutsatt at «skipet oppfyller kravene til teknisk og operativ sikkerhet og kan gjøres tjenlig til sitt formål ved en mindre omfattende reparasjon».

Motivene anser det lite rimelig at en skade som ikke berører skipets evne til å oppfylle kravene til teknisk og operativ sikkerhet skal telle med ved avgjørelsen av om skipet er reparasjonsverdig. Regelen er således nødvendig for å unngå at eksempelvis ødelagte kunstverk eller dekorasjoner blir avgjørende ved kondemnasjonsvurderingen,<sup>158</sup> men innebærer altså også at andre skader som «umulig» eller ikke uten «urimelige kostnader» kan utbedres, for eksempel hvor skipet har fått en kjølbukt, ikke skal tas i betraktning.

Både kjølen og kunstverk er likevel omfattet av kaskoforsikringen, og verdiforringelsen skal erstattes ved tilfelle av partiell skade. Det synes da rart at denne verdiforringelsen *ensidig* skal holdes utenfor kondemnasjonsgrunnlaget mens sammenligningsgrunnlaget ikke endres. Et utslag av regelen blir med andre ord at kunstverk og dekorasjoner fører til at den reelle kondemnasjongrensen legges høyere. For enkelte skip kan verdien av kunstverk og dekorasjoner utgjøre en markant andel av skipets totale verdi, og slik kan verdien av kunstverk og dekorasjoner bli tungen på vektskålen *mot* kondemnasjon:

---

<sup>158</sup> Motivene § 11-3 tolvte avsnitt.

Et skip med kaskotakst 100 har kunstverk og dekorasjoner som ved skade vil være umulige å reparere for 3. Siden verdiforringelsen av kunstverkene og dekorasjonene ikke kan telle med i kondemnasjonsgrunnlaget, vil kondemnasjon kun oppnås på grunnlag av verdier taksert til 97. Med kondemnasjonsgrense på 80 % av kaskotaksten, blir dermed den reelle kondemnasjonsgrensen 82,5 %.

Formålet bak unntaket slik det er uttalt i Motivene er rimelig. Tilsidesettelse av plikten til naturaloppfyllelse dersom omkostningene når et visst nivå, er også i overensstemmelse med alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper.<sup>159</sup> Men *måten* formålet er gjennomført på i kondemnasjonsformelen, innebærer at rederen *vanskeligere* oppnår kondemnasjon dersom det er skade som er umulig å reparere, eller om reparasjon ville medføre urimelige kostnader.

Forholdet ville vært rettet opp ved at verdiforringelsen også hadde kommet til fradrag i sammenligningsgrunnlaget. Dette går imidlertid klart imot både ordlyden i Planen og Motivene, og kan vanskelig innfortolkes. For skipene der problemstillingen kan tenkes aktuell, må partene derfor løse spørsmålet ved bruk av spesialvilkår eller ved at eksempelvis kunstverkene holdes utenfor kaskoforsikringen og forsikres under en særskilt tingsskade-forsikring.

I tillegg kommer de vanskelige spørsmålene som oppstår ved vurderingen av om assurandøren kan påberope seg § 12-1 fjerde ledd. Når er utbedring av skadene «umulig»? Når vil fullstendig utbedring medføre «urimelige kostnader»? Bestemmelsen gir anvisning på nye tekniske og økonomiske vurderinger uten at det gis særskilte retningslinjer for disse.

---

<sup>159</sup> Hagstrøm (2003) s. 370–371.

Antakeligvis taler meget for at kriteriene om umulighet og urimelighet tolkes strengt, og i alle fall strengere enn hva man alminnelig ville gjort ved tilfelle av partiell skade. Ved partiell skade vil rederen ofte ikke ha særlige innvendinger mot at assurandøren påberoper seg bestemmelsen siden han uansett får utbetalt verdi-forringelsen. Når kriteriene vurderes som et ledd i kondemnasjonsvurderingen får imidlertid anvendelsen av § 12-1 fjerde ledd straks større viktighet for rederen: Bedømmelsen av «umulig» og «urimelig» får som vist betydning for den reelle kondemnasjionsgrensen.

#### 4.5.4.3 Vrakverdien

Vrakverdien inngår ikke i kondemnasjonsformelen; det finnes ikke grunnlag for å la vrakverdien omfattes av uttrykket «reparasjonsomkostninger». Det følger også uttrykkelig av Motivene at vrakverdien ikke skal telle med.<sup>160</sup>

Å holde vrakverdien utenfor, gir derimot dårlig mening ved vurdering etter et *lønnsomhetsprinsipp*:<sup>161</sup> Når lønnsomheten ved reparasjon skal vurderes med skipets verdi i reparert stand som målestokk, må jo verdien av vraket tas i betraktning siden dette er en innsatsfaktor som ellers kunne vært solgt eller disponert på annen måte. Conventionen § 179 bygde som nevnt under avsnitt 4.1.2 på et lønnsomhetsprinsipp. I U 1912 s. 376 S SIRIUS presiserte SØ- og handelsretten bestemmelsen ved å uttale at kondemnasjonsvilkårene var oppfylt «naar Skibet vilde være mere værd til Ophugning end til Istandsættelse».<sup>162</sup>

---

<sup>160</sup> Motivene § 11-3 fjerde avsnitt.

<sup>161</sup> I Brækhus/Rein (1993) s. 434 heter det at regelen «kan føre til løsninger som gir dårlig økonomisk mening».

<sup>162</sup> SIRIUS s. 381.

Vi kan anta at skipets verdi i reparert stand er 100, verdien av vraket er 40, mens reparasjonsomkostningene er 70. Skipet vil ikke være kondemnabelt etter Planens regler siden vrakverdien holdes utenfor. Derimot er reparasjon heller ikke lønnsomt. I en slik situasjon vil både sikrede og assurandør kunne se seg best tjent med et kompromissoppgjør, jf. 7.2.2.3 nedenfor.

I Motivene 1964 ble løsningen begrunnet med at vrakverdien er en usikker størrelse siden den påvirkes av hva vraket skal brukes til,<sup>165</sup> men som påpekt i Brækhus/Rein var nok en like viktig årsak at man ønsket en harmonisering mellom de norske og engelske kondemnasjonsvilkårene.<sup>164</sup> Hensynet til å unngå en løsning som ville medført at norske kondemnasjonsvilkår avvek fra internasjonal sjøforsikringspraksis er nå uttrykkelig trukket frem i Motivene.<sup>165</sup>

Vrakverdien skulle som nevnt under avsnitt 4.1.3 opprinnelig telle med etter *engelsk rett*,<sup>166</sup> men i *Hall v. Hayman*<sup>167</sup> ble det slått fast at denne regelen var fraveket ved MIA. At vrakverdien ikke skal tas i betraktning følger nå uttrykkelig av IHC cl. 21.1 i.f. og cl. 19.1 i.f., hvor det heter at «nothing in respect of the damaged or break-up value of the vessel or wreck shall be taken into account».

Etter den *danske* kondemnasjonsformelen i DSK § 129 teller vrakverdien imidlertid formelt sett fortsatt med.<sup>168</sup>

---

<sup>165</sup> Motivene 1964 s. 124.

<sup>164</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 435.

<sup>165</sup> Motivene til § 11-3 fjerde avsnitt.

<sup>166</sup> *Macbeth & Co., Limited v. Maritime Insurance Company, Limited* [1908] A.C. 144, som skulle avgjøres etter rettsstilstanden før MIA. Brækhus/Rein (1993) s. 434.

<sup>167</sup> [1912] 2 K.B. 5.

<sup>168</sup> Se Tybjerg (1963) s. 130–133.

Ovenfor ble det pekt på at det sees bort fra bergelønn i kondemnasjonsvurderingen til tross for at denne vil være en nødvendig kostnad for å få brakt skipet til verksted. Det ville likevel neppe være uttrykk for en korrekt lønnsomhetsvurdering å ta *både* bergingskostnadene og verdien av vraket i betraktning. Det måtte i så fall i det minste være verdien av vraket *før bergingen* som ble lagt til grunn. Poenget ble fremhevet av Sø- og handelsretten i SIRIUS:<sup>169</sup>

«Men selv om man ansaa det for rigtigt at tage Bjerigelønnen med i Betragtning, kunde det i hvert Tilfælde ikke være berettiget at medtage baade Bjeringsomkostningerne (8000 Kr.) og den Værdi i beskadiget Stand (6200 Kr.?), som de paagældende Genstande *netop først havde faat ved, at Bjeringsarbejdet er udført, og ved, at de ere bragte til et Sted, hvor de have Salgsværdi.*» [Min utheving.]

## 4.6 Sammenligningsgrunnlaget

### 4.6.1 Forsikringsverdien

Spørsmålet er så hva sammenligningsgrunnlaget i kondemnasjonsformelen skal være. Utgangspunktet etter § 11-3 annet ledd er at reparasjonsomkostningene skal vurderes opp mot *forsikringsverdien*, altså i praksis *taksten*, jf. 3.2.2.1 ovenfor. Selv om totaltap leder til utbetaling *både* under kaskoforsikringen og interesseforsikringene, er det kun *kaskotaksten* som skal tas i betraktning. Dette følger uttrykkelig av Motivene.<sup>170</sup> Dersom forsikringssummen under interesseforsikringene skulle vært lagt til, ville den reelle kondemnasjonsgrensen blitt høyere.

Løsningen med å legge forsikringsverdien til grunn er retts teknisk enkel siden kaskotaksten følger av forsikringsavtalen og det dermed

---

<sup>169</sup> SIRIUS s. 382.

<sup>170</sup> Motivene § 11-3 sjette avsnitt.

ikke blir behov for en egen vurdering av denne ved siden av fastsettelsen av reparasjonsomkostningene.

Skulle det være tegnet flere *kaskoforsikringer* mot samme fare med forskjellig takst, kommer § 11-3 annet ledd siste punktum til anvendelse, som bestemmer at den høyeste taksten skal legges til grunn. Løsningen er naturlig, men situasjonen er ikke særlig praktisk.<sup>171</sup>

Under 4.5.2.3 ovenfor ble det pekt på at ureparerte skader som eieren har fått erstattet kontant, skal holdes utenfor kondemnasjonsgrunnlaget. I relasjon til sammenligningsgrunnlaget, blir spørsmålet om de erstattede ureparerte skadene skal komme til fradrag, altså *trekkes fra forsikringsverdien*. En slik løsning ville virke naturlig ut fra en *lønnsomhetsvurdering*; de ureparerte skadene vil jo isolert sett ha redusert skipets verdi, og siden kondemnasjon da må nås ved skader over en lavere verdi, mens den høyere forsikringsverdien fremdeles legges til grunn, blir kondemnasjonsgrensen reelt sett høyere.

En argumentasjon om fradrag som nevnt kan likevel ikke føre frem. Dersom kontanterstatningen ble gitt under en *tidligere forsikringsavtale*, vil forsikringsverdien uansett måtte anses avtalt på nytt ved inngåelsen av den senere forsikringsavtalen.

Det kan heller ikke bli snakk om fradrag der det gjelder en flereårspolise slik at kontanterstatningen kan være gitt under *samme forsikringsavtale*. For det første er tidspunktet for fastsettelsen av forsikringsverdien etter NSPL § 2-2 «forsikringens begynnelse». Situasjonen etter kontanterstattede ureparerte skader blir derfor prinsipielt sett ikke annerledes enn om skipets verdi er redusert som følge av for eksempel utilstrekkelig vedlikehold som etter § 12-3 ikke er dekket av forsikringen, eller på grunn av

---

<sup>171</sup> Motivene § 11-3 femte avsnitt.

konjunkturedringer. I tillegg kommer at det ved kondemnasjonsvurdering etter Planens system generelt ikke foretas noen reduksjon i sammenligningsgrunnlaget selv om dette ut fra en lønnsomhetsvurdering ville virke naturlig.<sup>172</sup>

Det er forsikringsverdien på *tidspunktet* kravet om kondemnasjon blir fremsatt, som er avgjørende. Dette gjelder selv om forsikringsverdien har vært høyere i løpet av den forutgående treårsperioden for relevante havariskader. Tidligere skader *kan* derfor i praksis utgjøre en forholdsmessig større del av forsikringsverdien ved kondemnasjonsvurderingen enn hva som var tilfellet på skadetidspunktet. Sikrede kan imidlertid vanskelig gjøre skipet kondemnabelt ved å redusere kaskotaksten, fordi man da raskt vil komme til at skipet er undertaksert, jf. 4.6.2.1 nedenfor.

Siden kaskotaksten presumptivt skal gi uttrykk for skipets verdi, får man ved å legge denne til grunn en vurdering mellom skipets verdi og reparasjonsomkostningene. Spørsmål kan imidlertid oppstå der kaskotaksten *ikke* gir uttrykk for skipets reelle verdi.

## 4.6.2 Skipets verdi i reparert stand

### 4.6.2.1 Når skipet er undertaksert

Dersom skipet er *undertaksert* ved at kaskotaksten er satt lavere enn «skipets verdi i reparert stand», ville ovennevnte løsning kunne medføre at sikrede oppnådde kondemnasjon over isolert sett mindre omfattende skader på skipet enn om taksten var satt til den reelle verdien.<sup>173</sup> Etter § 11-3 annet ledd skal «skipets verdi i reparert stand» derfor benyttes som sammenligningsgrunnlag

---

<sup>172</sup> Se eksempelvis drøftelsen under 4.5.4.2, og forholdet til verdien av konsesjonen ved kondemnasjon av fiskefartøyer etter § 17-10, berørt under 4.7.2.2.

<sup>173</sup> Motivene § 11-3 tredje avsnitt.

«dersom den er høyere enn forsikringsverdien». Regelen kan sies å innebære et unntak fra utgangspunktet i § 2-3, hvor assurandøren har påtatt seg å stå ved taksten med mindre det er gitt misvisende opplysninger av betydning.<sup>174</sup> I praksis vil imidlertid skipets verdi i reparert stand kun bli vurdert der kaskotaksten er *påfallende* lav.

Det er likevel ikke bare undertaksering som kan føre til at skipets verdi i reparert stand etter § 11-3 er lavere enn kaskotaksten: Differansen kan også skyldes verdireduksjon i tiden mellom «forsikringens begynnelse» og fremsettelsen av kondemnasjonskravet. Dette tilfellet faller også inn under ordlyden, slik at «skipets verdi i reparert stand» også kan legges til grunn her.

Det er altså den *høyeste* verdien av forsikringsverdien og skipets verdi i reparert stand som skal legges til grunn. Ved *overtaksering* følges med andre ord utgangspunktet om at kaskotaksten legges til grunn. Dersom skipets verdi *alltid* skulle vært brukt som sammenligningsgrunnlag i vurderingen, ville jo dette kunne medført at sikrede ville fått kondemnasjon over *en lav verdi* for deretter å få utbetalt *den høyere taksten*.<sup>175</sup> Sikrede må altså ta konsekvensen av den takserte verdien både «på godt og ondt» – både ved kondemnasjonerstatningen og ved kondemnasjonsvurderingen.

Utgangspunktet er i de fleste land at reparasjonsomkostningene skal vurderes opp mot *den reelle verdien*: MIA sect. 60 (2) sammenholder «the cost of repairing the damage» med «the value of the ship when repaired», og bestemmer i sect. 27 (4) at «the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss» med mindre det fremgår av polisen. Tilsvarende sier *tyske* § 479 HGB at sammenligningsgrunnlaget er skipets tidligere verdi, «seines früheren Wertes».

Aktørene har imidlertid i vid utstrekning benyttet adgangen til å avtale at kaskotaksten skal legges til grunn i stedet, som i IHC cl. 20.1 og ITCH cl. 19.1

---

<sup>174</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 440.

<sup>175</sup> Motivene § 11-3 tredje avsnitt.



hvor det heter at «the insured value of the vessel shall be taken as the repaired value». Tilsvarende følger av AIHC line 134–135, og ASK § 26 første moment som legger «det överenskomna försäkringsvärdet» til grunn. NSPL § 11-3 foreskriver til dels også samme løsning. Til tross for det nevnte utgangspunktet, er altså den praktiske hovedregelen at reparasjonsomkostningene skal holdes opp mot *taksten*.

#### 4.6.2.2 Fastsettelse av skipets verdi

Ved fastsettelsen av skipets verdi i reparert stand er det etter § 11-3 tredje ledd verdiforholdene på tidspunktet for rederens krav om kondemnasjon som skal legges til grunn. Det er altså samsvar mellom skjæringspunktet for vurderingen her og vurderingen knyttet til de øvrige vilkårene, jf. avsnitt 4.3 ovenfor.

*Hvordan* skipets verdi i reparert stand skal fastsettes, er ikke direkte regulert i Planen. Ulike tenkelige verdier er markedsverdien, bruksverdien eller gjenanskaffelsesverdien. Det følger derimot av Motivene at det er *markedsverdien* som skal legges til grunn.<sup>176</sup>

Med markedsverdi må det likevel menes en «teknisk omsetningsverdi»; fraktavtaler og andre kontraktsmessige forpliktelser knyttet til skipet, som kan påvirke verdien i begge retninger, må det sees bort fra.<sup>177</sup> I Motivene heter det at verdiansettelsen i utgangspunktet må være «objektiv», og det skal derfor selvfølgelig heller ikke tas hensyn til verdireduksjon på grunn av «dårlig rykte» eller lignende.<sup>178</sup>

Markedsfluktuasjonene for skip kan være svært store. Siden det er en viss tregghet i sammenhengen mellom prisdannelsen for reparasjoner og verdsettelsen av skip, vil konsekvensen kunne bli at det vanskeligere oppnås kondemnasjon når verdiene er høye, mens

---

<sup>176</sup> Motivene § 11-3 syvende avsnitt.

<sup>177</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 441.

<sup>178</sup> Motivene § 11-3 syvende avsnitt.

lave verdier ikke nødvendigvis gir tilsvarende utslag, siden man her støter mot kaskotaksten.

#### 4.6.2.3 Når det ikke finnes noe marked for skipet

Et spørsmål er så hvordan verdien skal fastsettes dersom det ikke finnes noe marked for skipet. Dannelsen av markedsverdi forutsetter naturlig nok et marked, og siden markedsverdien bestemmes av samspillet mellom tilbud og etterspørsel, må markedet ha minst én selger og én kjøper. For svært spesialiserte skip er det imidlertid ikke alltid etterspørsel, og dermed heller intet marked eller noen reell markedspris.

Uten etterspørsel etter skipet *som skip*, vil markedsverdien kun uttrykke skipets verdi som skrap, men å bruke denne som sammenligningsgrunnlag gir ingen mening. En av grunnene for å i visse tilfeller benytte skipets verdi i reparert stand som sammenligningsgrunnlag, er jo å hindre rederen i å få skipet kondemnert selv ved svært små skader. Det er neppe tjenelig å forstå «verdi» på en måte som gjør at man lett oppnår kondemnasjon fordi etterspørselen er liten.

Templeman<sup>179</sup> antyder at man i et tilfelle som det ovennevnte i stedet bør se på byggekostnadene, altså gjenanskaffelsesverdien, med fradrag for «wear and tear», og at dette i større grad gir uttrykk for skipets verdi, enn en markedsverdi som til tider kan være svært lav i det begrensede markedet.<sup>180</sup>

---

<sup>179</sup> Templeman (1986) s. 234 under henvisning til *Grainger v. Martin* (1862) 2 B. & S. 456.

<sup>180</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 429–430 anfører tilsvarende fremgangsmåte der problemstillingen oppstår ved fastsettelse av bergelønn etter sjøloven § 446.

## 4.7 Kondemnasjonsgrensen

### 4.7.1 80 % -grensen

Etter Planens regler er det ikke krav om at kondemnasjonsgrunnlaget behøver å overstige sammenligningsgrunnlaget. Det er tilstrekkelig at grunnlaget utgjør minst 80 %, som utgjør kondemnasjonsgrensen<sup>181</sup> i formelen. Denne grensen volder ingen problemer; den fremstår som en *koeffisient* i kondemnasjonsformelen – en konstant faktor som multipliseres med sammenligningsgrunnlaget.

Dersom rederen ikke vil ha behov for å reparere skipet når det er kondemnabelt, innebærer en lavere kondemnasjonsgrense enn 100 % at han isolert sett ikke har noe behov for kaskoforsikringens dekning mot partiell skade for den mellomliggende delen. Rederen kan imidlertid ikke spare premien for denne delen ved å tegne kun 80 % av kaskotaksten «på fulle vilkår» etter § 10-4 i tillegg til 20 % av kaskotaksten «kun mot totaltap» etter § 10-5. En slik løsning ville nemlig føre til at førstnevnte polise var underforsikret slik at assurandøren kun ville gi dekning for en forholdsmessig del av forsikringssummen.<sup>182</sup> I eksemplet her ville altså partielle skader kun bli erstattet med 80 %.<sup>183</sup> For kondemnasjonsspørsmålet innebærer regelen i § 11-3 annet ledd siste punktum at sammenligningsgrunnlaget ville forblitt det samme siden den samlede taksten skal legges til grunn.<sup>184</sup>

---

<sup>181</sup> I Brækhus/Rein (1993) benyttes begrepet «skadeprosenten».

<sup>182</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 43.

<sup>183</sup> Tilsvarende gjelder etter *engelsk rett*, jf. Brown (1993) s. 618.

<sup>184</sup> Virkningene av at en del av kaskotaksten i stedet tegnes under en *interesseforsikring*, er temaet for avsnittene 5.2 og 5.3.

Grunnen til at grensen er satt til akkurat 80 % beror på et valg, og selv om det vil være av en viss betydning å se hen til hvilke omkostninger som inngår i kondemnasjonsgrunnlaget, er det ingen *nødvendig* sammenheng her. Valget av 80 % er ikke begrunnet i Motivene.

## 4.7.2 Øvrige løsninger

### 4.7.2.1 NSPL 1930

NSPL 1930 § 70 B nr. 2 stilte opp to kumulative betingelser for kondemnasjon: For det første måtte summen av *vrakverdien og bruttoreparasjonsomkostningene* utgjøre minst 100 % av sammenligningsgrunnlaget. For det andre måtte *bruttoreparasjonsomkostningene* utgjøre minst 75 % av sammenligningsgrunnlaget. Regelen bygde altså, som DSK § 129, på en kumulasjon av et lønnsomhetsprinsipp og et beskadigelsesprinsipp,<sup>185</sup> jf. avsnitt 4.1.3 ovenfor.

Der vrakverdien utgjorde mer enn 20 % av sammenligningsgrunnlaget, ville man således lettere oppnå kondemnasjon etter NSPL 1930 enn etter dagens regler; utgjorde den mindre enn 20 %, måtte reparasjonsomkostningene være høyere enn dagens 80 % for at begge betingelsene skulle være oppfylt.

### 4.7.2.2 Fiskefartøyer og mindre fraktfartøyer

Planen har særregler i kapittel 17 for fiskefartøyer og mindre fraktfartøyer. Kondemnasjonsvilkårene er her like som for stor-kasko, men med det unntaket at kondemnasjongrensen er satt til 90 %, jf. NSPL § 17-10. Grensen ble hevet fra 80 % i de tidligere gjeldende vilkårene.<sup>186</sup> Som begrunnelse for denne skjerpelsen ble

---

<sup>185</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 434.

<sup>186</sup> CEFOR form 251 A 9 og 244 A 13.

det trukket frem tre forhold, og disse kan være med på å illustrere hvilke momenter som ligger bak valget av kondemnasjonsgrense.

For det *første* ble det pekt på at flåtens gjennomsnittsalder hadde økt. Begrunnelsen må bygge på at jo høyere alder på skipene, dess større risiko for så store skader at kondemnasjonsgrensen passerer. Det kan imidlertid virke noe merkelig at man velger en generell justering av kondemnasjonsgrensen fremfor å la den økte risikoen ved høy alder gjenspeiles i premienivået for de aktuelle skipene. På den annen side er det her snakk om særregler for én gruppe mindre fartøyer, og noen slik generell justering ut ifra flåtens alder kan vel vanskelig tenkes for storkasko.

For det *andre* ble økningen begrunnet i at verdien av konsesjonen til fiskefartøyene inngår i forsikringsverdien, samtidig som denne beholdes av sikrede ved et kondemnasjonsoppgjør. Ut fra dette synes en høyere grense naturlig.

For det *trede* ble det vist til at det internasjonale sjøforsikringsmarkedet opererer med en kondemnasjonsgrense på 100 %.

#### 4.7.2.3 Internasjonal praksis

I *engelsk rett* sier MIA sect. 60 (2)(ii) at reparasjonskostnadene må utgjøre minst 100 % av skipets verdi i reparert stand. Tilsvarende følger av ITCH cl. 19.2. Saken *Sailing Ship Holt Hill Company v. United Kingdom Marine Association*<sup>187</sup> er imidlertid eksempel på en sak hvor partene hadde benyttet adgangen til å avtale annen kondemnasjonsgrense, og grensen var satt til 80 %.<sup>188</sup> I IHC cl. 21.2 er kondemnasjonsgrensen nedjustert til 80 %, men som nevnt ovenfor under avsnitt 1.2, er IHC ennå ikke i særlig grad tatt til bruk i markedet.

---

<sup>187</sup> [1919] 2 K.B. 789.

<sup>188</sup> Hodges (1996) s. 380.

Kon demnasjonsformelen i IHC cl. 21.1 er imidlertid noe annerledes oppstilt. Der heter det at i vurderingen skal «80 % of the insured value of the vessel be taken as the repaired value». Koeffisienten knyttes altså til *sammenligningsgrunnlaget* og ikke til *kon demnasjonsgrunnlaget*. Resultatet blir imidlertid selvsagt det samme hva enten man sier at reparasjonsomkostningene skal svare til 80 % av forsikringsverdien, eller om reparasjonsomkostningene skal svare til skipets verdi i reparert stand, som skal forstås som 80 % av forsikringsverdien.

Utgangspunktet etter *amerikansk* rett er at kon demnasjonsgrensen passeres allerede ved 50 %.<sup>189</sup> Dette utgangspunktet er imidlertid modifisert av AIHC line 136–137, som setter grensen til 100 %.

Etter *tyske* § 479 HGB er skipet «reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur [...] mehr betragen würden als drei Vierteile», altså en kon demnasjonsgrense på 75 %. HGB er imidlertid deklarasjon, og de tyske «Flusskasko»-vilkårene, som er utarbeidet for «brown water»-forsikring, fastsetter eksempelvis i Klausel 19.1.2 en kon demnasjonsgrense på 100 %.

*Svenske* ASK har i § 26 første moment en kon demnasjonsgrense som grensen i NSPL på 80 %.

---

<sup>189</sup> Templeman (1986) s. 230.

## 5 Spesialvilkår

### 5.1 Innledning

Selv om forsikringsavtalen inngås på grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan, kan det være at partene ønsker å regulere deler av forsikringsforholdet på annen måte enn den som følger av Planen. Dette gjøres ved å knytte *spesialvilkår* til forsikringsavtalen. Bruken av spesialvilkår må sees i sammenheng med forhandlings-situasjonen mellom reder og assurandør forut for tegningen av forsikringen, hvor hver av partene gjennom *premie* og *øvrige vilkår* vil forsøke å sikre interessene sine best mulig. Rederen som kjøper vil se hen til de vilkår han kan oppnå hos andre forsikrings-tilbydere, eller som for øvrig er alminnelig brukt i markedet. Utformingen av vilkårene kan derfor i noen grad gjenspeile styrke-forholdet mellom reder- og assurandørsiden.

Med et reelt sett *internasjonalt* sjøforsikringsmarked er det dessuten naturlig at vilkår hentes på tvers av landegrensene, og det gjerne uten særlig oppmerksomhet knyttet til underliggende standardvilkår, deklarasjonslovgivning eller rettsorden for øvrig. På grunn av sin sterke posisjon vil særlig det engelske sjø-forsikringsmarkedet ha stor innflytelse, og løsninger herifra vil kunne tenkes brukt også i en forsikringsavtale som for øvrig er tegnet på planvilkår.

I dette kapitlet behandles to spesialvilkår av betydning for spørsmålet om skipet er kondemnabelt og hvilken totaltapserstatning rederen da har krav på:

Under avsnitt 5.2 sees det på en klausul som bestemmer at *kaskotaksten* uten unntak skal utgjøre sammenligningsgrunnlaget i kondemnasjonsformelen. Som nevnt under avsnitt 4.6 ovenfor, er *Planens løsning* at den høyeste verdien av kaskotaksten og skipets

verdi i reparert stand skal legges til grunn ved kondemnasjonsvurderingen.

Under avsnitt 5.3 sees det på vilkår som avtaler kaskointeresse- og fraktinteresseforsikringer utover Planens grense på 25 % av kaskotakst for hver av forsikringene, jf. avsnitt 2.3.

Grunnen til at interesseforsikringene vies oppmerksomhet i denne sammenhengen, er at rederen ved en kombinasjon av løsningene under avsnittene 5.2 og 5.3 *etter avtalen* vil kunne oppnå et forsikringsarrangement som tilsynelatende gir ham både i «pose og sekk» ved tilfelle av konstruktivt totalforlis: Med kaskotaksten som sammenligningsgrunnlag i kondemnasjonsvurderingen vil undertaksering reelt sett gi *lav kondemnasjongs-grense* samtidig som utvidet forsikringssum under interesseforsikringene opprettholder en *høy totaltapserstatning*.

## 5.2 Kaskotaksten som sammenligningsgrunnlag

### 5.2.1 «The insurable value»

Partene kan tenkes å avtale at forsikringsverdien uten unntak skal legges til grunn som sammenligningsgrunnlag ved kondemnasjonsvurderingen. Dette kan gjøres ved å innta en klausul med en kondemnasjonsformel hvor henvisningen til «the value of the ship after repairs» i NMIP § 11-3 annet ledd er tatt ut, slik at den lyder:

«The conditions for condemnation are met when casualty damage is so extensive that the cost of repairing the ship will amount to at least 80 % of the insurable value.»

Resultatet blir at forsikringsverdien, i praksis den avtalte *kaskotaksten*, alltid skal legges til grunn ved vurderingen av om skipet er kondemnabelt.

Bakgrunnen for Planens regel om at den *høyeste* verdien av forsikringsverdien og skipets verdi i reparert stand skal benyttes, er som nevnt under 4.6.2.1 ovenfor at rederen ved undertaksering



ellers ville kunne oppnå kondemnasjon selv over mindre omfattende skader på skipet.<sup>190</sup> Henvisningen til skipets verdi i reparert stand vil altså alltid gjøre det *vanskeligere* for rederen å oppnå kondemnasjon enn om kaskotaksten uten unntak legges til grunn, og rederen vil derfor kunne ha interesse i å avtale en *modifikasjon* i Planens kondemnasjonsformel når det gjelder hvilken verdi som skal anvendes som sammenligningsgrunnlag.

Løsningen etter et spesialvilkår som det ovennevnte blir for øvrig i samsvar med praksis på det internasjonale sjøforsikringsmarkedet, jf. henvisningene til IHC, ITCH, AIHC og ASK nevnt i petit-avsnittet under 4.6.2.1. Løsningen må også sies å utgjøre den praktiske hovedregelen etter NSPL, idet en vurdering av skipets verdi i reparert stand kun vil bli foretatt der kaskotaksten er *påfallende* lav slik at det kan være snakk om *undertaksering*. Så lenge kaskotaksten i hovedsak tilsvareer interessens reelle verdi, har modifikasjonen i kondemnasjonsformelen ovenfor altså ingen praktisk betydning.

## 5.2.2 Lavere kondemnasjonsgrense ved undertaksering

Dersom kaskotaksten tilsvareer skipets verdi, følger det av kondemnasjonsformelen at skipet er kondemnabelt når reparasjonsomkostningene utgjør 80 % av denne verdien. Det kreves altså et betydelig skadeomfang før forsikringsavtalen foreskriver at skipet skal anses kondemnabelt med rett for sikrede til erstatning for totaltap med de fordeler dette innebærer jf. avsnitt 2.4 ovenfor.

Dersom kaskotaksten settes *lavere* enn den reelle verdien og betydningen av skipets verdi i reparert stand er avtalt bort, vil skadene som kreves før skipet anses kondemnabelt derimot være av et forholdsmessig mindre omfang.

---

<sup>190</sup> Motivene § 11-3 tredje avsnitt.

Undertaksering til 90 % av reell verdi vil således innebære en reell kondemnasjonsgrense på 72 %; 80 % vil gi en grense på 64 %; 70 % vil gi en grense på 56 % av reell verdi.

Den avtalte endringen i kondemnasjonsformelen vil således gi sikrede en mulighet til å ved undertaksering senke den avtalte kondemnasjonsgrensen for lettere å oppnå kondemnasjon. Spørsmålet blir da hvilke *andre virkninger* en slik undertaksering vil få.

### **5.2.3 Undertakseringens betydning for premien, skadedekningen og totaltapsersatningen**

#### *5.2.3.1 Forsikringspremien*

Lavere kaskotakst kan antas å redusere forsikringspremien, men beregningen av premien bygger på flere faktorer enn kun kaskotaksten, slik at det er vanskelig å si noe generelt om hvilken besparelse rederen kan oppnå.

Kalkylen, som i alle fall brukes som utgangspunkt for beregning av premien under kaskoforsikringen i London-markedet, består av tre faktorer: «Total loss rate» («TLO rate»), størrelsen på skipet og såkalt «damage premium» for «ex TLO claims».<sup>191</sup>

Totaltapsraten, som normalt utgjør en andel av kaskotaksten, er basert på den alminnelige totaltapsstatistikken i markedet og påvirkes lite av sikredes egen loss ratio.<sup>192</sup> Størrelsen på skipet beregnes ut fra en formel som tar utgangspunkt i bruttotonnasjen, men med visse justeringer. Det antallet enheter som skal gi uttrykk for skipets størrelse multipliseres så med det beløpet som assurandøren behøver for å dekke andre krav under forsikringen enn krav for totaltap, derav begrepet «ex TLO claims».

---

<sup>191</sup> Brown (1993) s. 113–115.

<sup>192</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 248.

Brown anslår at en undertaksering under kaskoforsikringen vil øke totaltapraten fordi man ved lavere takst lettere oppnår totaltap ved kondemnasjon.<sup>193</sup>

Det vil føre for langt å gå nærmere inn på undertakseringens betydning for forsikringspremien. Det skal imidlertid være nevnt at sikrede ikke *nødvendigvis* vil oppnå noen stor besparelse ved undertaksering.

### 5.2.3.2 Dekningen ved partiell skade

Assurandørens ansvar ved partiell skade er som nevnt under avsnitt 2.2.3 «omkostningene ved å reparere» jf. NSPL § 12-1 første ledd, men begrenset av forsikringssummen, også med tillegg av vrakverdien dersom skipet er kondemnabelt, jf. §§ 4-18 og 12-9. Når kaskotaksten reduseres vil altså grensen for assurandørens ansvar for reparasjonsomkostninger bli tilsvarende lavere. Undertaksering vil dermed medføre at rederens mulighet til å velge reparasjon i stedet for kondemnasjon reduseres hvis han forutsetter de fulle reparasjonsomkostningene dekket.

Skipet er undertaksert til 80 % av reell verdi på 100. Omkostningene ved å reparere skadene er 90, mens verdien av vraket er 10. Siden skipet er kondemnabelt, vil assurandøren ved reparasjon kun svare for forsikringssummen fratrukket vrakverdien, altså 70. Hadde skipet vært taksert til den reelle verdien, ville assurandøren derimot svart for de fulle reparasjonsomkostningene.

Spørsmålet blir da om rederen har behov for full dekning for reparasjonsomkostningene selv om skipet er kondemnabelt.

Dersom skipet er bortfraktet, vil rederen kunne komme i mislighold dersom han ikke setter skipet i stand. Etter sjøloven §§ 350 og

---

<sup>193</sup> Brown (1993) s. 616–618.

393 faller befraktningsavtalen bort dersom skipet blir «uistandsettelig», men kondemnasjonsvilkårene etter sjøloven § 10 er som påpekt under avsnittene 3.1 og 4.1.2 annerledes. Rederen må eventuelt avtale en opphørsbestemmelse i befraktningsavtalen som samsvarer med kondemnasjonsvilkårene i forsikringsavtalen, se eksempelvis løsningen i Shelltime 4 cl. 20 nevnt under avsnitt 3.1.

Også markedsmessige forhold, som høye fraktrater, kan tilsi at rederen ønsker å holde reparasjonsmuligheten åpen selv om skipet oppfyller kondemnasjonsvilkårene.

#### 5.2.3.3 Totaltapsersstatningen

Når forsikringssummen under kaskoforsikringen reduseres, blir også utbetalingen ved totaltap tilsvarende lavere, jf. NSPL § 4-1. Dessuten er Planens grenser for beløpet under interesseforsikringene knyttet til forsikringsverdien under kaskoforsikringen jf. § 14-4, slik at også utbetalingen under disse forsikringene blir lavere.

Ser man kaskoforsikringen og kaskointeresseforsikringen i sammenheng, vil imidlertid en kaskotakst på 80 % av reell verdi og et beløp under kaskointeresseforsikringen til «taket» på 25 % av kaskotakst, *til sammen* gi 100 % av reell verdi ved totaltap. Tar man i tillegg fraktinteresseforsikringen i betraktning, vil en kaskotakst på 66,67 % av reell verdi sammen med kasko- og fraktinteresseforsikring tegnet til grensen i Planen også gi totaltapsersstatning på 100 %.

Likevel vil den samlede totaltapsersstatningen med en slik løsning bli lavere enn om skipet hadde vært taksert til skipets reelle verdi med tillegg av interesseforsikringene. Som nevnt under avsnitt 2.4 ville utbetalingen da tilsvart 150 % av verdien av «skroget». Selv om sikrede får utbetalt 100 % av skipets verdi, er det dessuten heller ikke sikkert at han får dekket hele det økonomiske tapet sitt; interessene nevnt under avsnitt 2.3 som formelt sett er tenkt forsikret under interesseforsikringene forblir jo da udekket.

Skal sikrede oppnå samme totaltapserstatning som om skipet ikke hadde vært undertaksert og interesseforsikringene hadde vært tegnet til «taket» i NSPL § 14-4, må interesseforsikringene derfor tegnes *utover Planens grenser*.

## **5.3 Interesseforsikringer utover Planens grenser**

### **5.3.1 Splitting av interessen under kaskoforsikringen**

For å kompensere for den lavere totaltapserstatningen som undertaksering under kaskoforsikringen medfører, kan rederen ønske å tegne høyere interesseforsikringer. Rederen splitter altså reelt sett opp interessen under kaskoforsikringen og fordeler den på henholdsvis kasko- og interesseforsikringene. Som nevnt under avsnitt 4.6.1, har forsikringssummen under interesseforsikringene ingen betydning i kondemnasjonsvurderingen.

Dersom en totaltapsutbetaling på 150 % av skipets verdi skal opprettholdes ved undertaksering, må interesseforsikringene samlet tegnes *over 50 %* av kaskotaksten.

Undertaksering til 90 % av reell verdi vil kreve interesseforsikringer tegnet for 66,67 % av kaskotakst; takst til 80 % av reell verdi vil kreve interesseforsikringer tegnet for 87,5 % av kaskotakst; takst til 70 % vil kreve interesseforsikringer tegnet til 114,29 % av kaskotaksten.

Spørsmålene i dette avsnittet er hvordan interesseforsikringer tegnet *over 50 %* av kaskotaksten forholder seg til de avtalte begrensningene i Planen og hvorvidt de kan rammes av et forbud mot såkalte «veddeforsikringer».

### **5.3.2 Avtalte begrensninger**

Etter Planen § 14-4 er det som nevnt begrensninger i adgangen til å tegne kasko- og fraktinteresseforsikringer. Forsikringsbeløpet under kaskointeresseforsikringen må etter første ledd første punktum ikke

overstige «25 % av taksten ved kaskoforsikringen mot samme fare». Annet punktum bestemmer at tilsvarende begrensning gjelder for fraktinteressesforsikringen. Dersom disse grensene er overskredet, blir den overskytende delen *ugyldig*.

Som for skadeprosenten i kondemnasjonsformelen, beror det på et konkret valg at grensen i Planen for hver av interesseforsikringene er satt til akkurat 25 %. Etter NSPL 1930 § 57 var løsningen at assurandøren var berettiget til å *forlange bevis* for at det forelå en særskilt forsikringsinteresse under kaskointeresseforsikringen som ikke kunne vært dekket under kaskoforsikringen, dersom beløpet under kaskointeresseforsikringen oversteg 20 % av kaskotaksten. Kaskointeresseforsikringen var altså taksert opp til beløp tilsvarende 20 % av kaskotaksten, og med mulig krav om legitimasjon av eventuell ytterligere forsikret interesse.

Selv om man i storkaskoforsikringen åpent har akseptert bruken av interesseforsikringer innenfor de rammene som følger av NSPL § 14-4,<sup>194</sup> kommer assurandørenes avdempede holdning til interesseforsikringene blant annet til uttrykk gjennom Planens forsikringsvilkår for fiskefartøyer og mindre fraktfartøyer. Her er regelen at utbetaling under eventuelle interesseforsikringer leder til tilsvarende reduksjon under kaskoforsikringen med mindre assurandøren har samtykket på forhånd, jf. NSPL § 17-9. Offshore-innretninger kan imidlertid forsikres på interessevilkår som for storkasko, jf. NSPL § 18-15.

Begrensningen i adgangen til å tegne interesseforsikringer er i Motivene begrunnet med at man ønsker «å motvirke at en vesentlig del av kaskodekningen skyves over på de særskilte totaltaps-

---

<sup>194</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 245.

forsikringene». <sup>195</sup> En slik forskyvning er uønsket fordi den kan være egnet til å undergrave premiefundamentet for den ordinære kaskoforsikringen. <sup>196</sup> Et tilstrekkelig premiefundament er nødvendig for at assurandørene skal oppnå slik risikofordeling som forsikrings-systemet bygger på.

Samtidig er det påpekt at en samlet høy forsikringssum kan tenkes å skape en fristelse for sikrede til å fremkalle forsikrings-tilfellet. <sup>197</sup> Sikredes forsettelige fremkallelse av havariet fører naturligvis til at han mister sitt krav overfor assurandøren, jf. NSPL § 3-32. <sup>198</sup> Forsikringssvindelsaker reiser imidlertid ofte vanskelige bevissspørsmål og rom for tvil og prosess. Derfor vil det være ønskelig å eliminere selve muligheten for slik fristelse. I tillegg er forsikringssvindelel selv sagt uønsket også sett fra samfunnets side. Som påpekt i Brækhus/Rein, er antakeligvis fremkallelse av selve havariet en sjeldenhet. Det kan imidlertid lettere tenkes at rederiet, etter at havariet er et faktum, ikke viser særlig vilje til å forhindre at havariet utvikler seg slik at kondemnasjon blir resultatet, <sup>199</sup> altså en form for «passiv fremkallelse».

I vår sammenheng er det særlig interessant å peke på at begrensningen også er begrunnet i sammenheng med reglene for

---

<sup>195</sup> Motivene § 14-4 tredje avsnitt første punktum. Se også Motivene § 10-12 annet avsnitt.

<sup>196</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 494.

<sup>197</sup> L.c. Omtalt som «den moralske risiko» i Motivene 1964 s. 121. En *svensk* fremstilling av problemstillinger knyttet til overvurdering og bedrageri ved takserte verdier er gitt i Jerlardtz (1996).

<sup>198</sup> Havari forårsaket ved *grov uaktsomhet* av sikrede kan etter «skyldgraden og omstendighetene for øvrig» medføre reduksjon eller fullt bortfall av ansvaret, jf. NSPL § 3-33. Se for øvrig §§ 3-36 til 3-38 om identifikasjon med sikrede.

<sup>199</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 245.

kondemnasjon: Siden de materielle vilkårene for interesseforsikringene er som for totaltap under kaskoforsikringen, vil lav kaskotakst og høye beløp under interesseforsikringene sammen gi høy totaltapsdekning ved relativt beskjedne skader på skipet.<sup>200</sup> I motsetning til de to ovennevnte begrunnelsene, som også kan forankres i bredere samfunnshensyn, er spørsmålet om reell kondemnasjonsgrense under forsikringen først og fremst av betydning for reder og assurandør.

Adgangen til å tegne interesseforsikringer er også begrenset i de *engelske* vilkårene. Begrensningen følger av «Disbursements Warranty»<sup>201</sup> gitt i ITCH cl. 22 og IHC cl. 24. Det vil føre for langt å gå inn på de nærmere begrensningene som følger av «Disbursements Warranty». Det finnes dessuten også andre brukte klausuler som gir uttrykk for tilsvarende begrensninger, men med andre grenser. Det skal imidlertid nevnes at grensen etter henholdsvis ITCH cl. 22 og IHC cl. 24 er på 25 % av kaskotaksten. Planen synes altså nokså liberal overfor hvilket omfang av interesseforsikringer som tillates.

Ved brudd på «Disbursements Warranty» i de engelske vilkårene blir assurandøren automatisk *fritatt for ansvar* under *kaskoforsikringen*.<sup>202</sup> I engelsk rett må det altså sondres mellom brudd på en alminnelig «warranty», som i utgangspunktet kun gir krav på erstatning,<sup>203</sup> og en «marine insurance warranty», som medfører «automatic discharge from liability».<sup>204</sup> Siden interesseforsikringen er tegnet parallelt med kaskoforsikringen, får fritak for ansvar under kaskoforsikringen også den følgen at sikrede ikke lenger er dekket under *interesseforsikringen*.<sup>205</sup>

---

<sup>200</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 494.

<sup>201</sup> «Warranties» er nærmere definert og regulert i MIA sect. 33. «Warranties» kan enten være «expressed» eller «implied», jf. sect. 33 (2).

<sup>202</sup> Brown (1993) s. 52.

<sup>203</sup> Treitel (2003) s. 788.

<sup>204</sup> Hodges (1996) s. 100–106.

<sup>205</sup> Brown (1993) s. 621.



Selv om man legger Planen som omforent standardavtale til grunn som *bakgrunnsrett* på sjøforsikringens område jf. avsnitt 1.3 ovenfor, kan det imidlertid ikke bli tale om å anse Planens regler for *preseptorisk rett*. Det må derfor være klart at om partene uttrykkelig avtaler forsikringsbeløp under interesseforsikringene som overstiger grensene i NSPL § 14-4, må det avtalte beløpet likevel som utgangspunkt legges til grunn i tråd med prinsippet om kontraktsfrihet.<sup>206</sup> Dette gjelder uavhengig av om avtalen for øvrig inngås på planvilkår eller ikke. Beløpet *kan* imidlertid tenkes satt til side på *annet grunnlag* jf. nedenfor.

Etter avtaleloven § 36 kan en avtale «helt eller delvis settes til side eller endres for så vidt det ville virke urimelig eller være i strid med god forretningsskikk å gjøre den gjeldende». Det må likevel være klart at en forsikringsavtale som uten unntak legger kaskotaksten til grunn ved dommenavslutningen eller som setter beløpet under interesseforsikringene utover Planens grenser, eller begge deler, *ikke* kan settes til side på dette grunnlaget. For det første må dette følge allerede av praksisen i det internasjonale sjøforsikringsmarkedet som redegjort for ovenfor. Dessuten er avtalene utslag av en kalkulert risiko, og hensynet til forutberegnelighet veier tungt.<sup>207</sup> Høyesterett har ennå ikke benyttet avtaleloven § 36 i typiske kommersielle avtaleforhold mellom tilnærmet jevnbyrdige parter,<sup>208</sup> og da er det lite trolig at sensurregelen vil bli benyttet på sjøforsikringsavtalene.<sup>209</sup>

Det skal imidlertid bemerkes, at skal forsikringsbeløp under interesseforsikringene utover Planens grenser kunne stå seg, må avviket komme til uttrykk både overfor kaskoassurandøren og

---

<sup>206</sup> UNIDROIT Article 1.1; Woxholth (2006) s. 27.

<sup>207</sup> Hagstrøm (1994) s. 148.

<sup>208</sup> Woxholth (2006) s. 367.

<sup>209</sup> Om forholdet mellom dommenavslutningsvilkårene og avtaleloven § 36, se Brækhus/Rein (1993) s. 447. Uttalelsen her synes imidlertid ikke å være myntet på spesialvilkår.

interesseforsikringsassurandørene der disse ikke er de samme. Det er nemlig innbakt en sikkerhetsventil i NSPL § 10-12 for det tilfellet at interesseforsikringene ikke er tegnet på planvilkår eller der de er fraveket; i disse tilfellene vil forsikringsutbetalingen under *kaskoforsikringen* reduseres slik at den samlede totaltaps-erstatningen ikke blir høyere enn hva den ville blitt om beløpet under interesseforsikringene var holdt innenfor «takets» i Planen.

Bestemmelsen i § 10-12 taler imidlertid om kaskoassurandørens «ansvar», slik at det er *erstatningsbeløpet* som reduseres og ikke *kaskotaksten som sådan*. Konsekvensen blir at det fortsatt er den avtalte forsikringsverdien under kaskoforsikringen som skal legges til grunn som sammenligningsgrunnlag i kondemnasjonsvurderingen. Rederen kan dermed ved *undertaksering* fremdeles oppnå kondemnasjon over relativt beskjedne skader på skipet, men han mister den høye samlede totaltaps-erstatningen.

Den samlede utbetalingen blir ved *undertaksering* snarere *lavere* enn den ville blitt ved taksering til reell verdi siden grensen for interesseforsikringene er knyttet til *kaskotaksten* og ikke skipets reelle verdi:

Skipet med reell verdi 100 takseres til 80. Det tegnes kasko- og frakt-interesseforsikring hver på 35, altså 43,75 % av kaskotakst, som samlet ville gitt en totaltaps-erstatning på 150. En samlet totaltaps-erstatning på 150 ville vært tillatt dersom taksten var satt til 100. Ved totaltap skal imidlertid den samlede erstatningen etter § 10-12 reduseres til 120. Det oppnås derfor i *realiteten* kun 20 under hver av interesseforsikringene, likevel slik at hele reduksjonen på 30 skjer i kaskoforsikringen dersom full utbetaling på 35 skjer under hver av interesseforsikringene.

### **5.3.3 Rettsordenens forbud mot «veddeforsikringer»**

#### *5.3.3.1 Kravet om forsikringsinteresse*

Selv om Planens begrensninger i adgangen til å tegne interesseforsikringer ikke kan få anvendelse når grensene *faktisk er overskredet i avtalen mellom partene*, er spørsmålet om slike interesseforsikringer kan rammes av et forbud mot såkalte «veddeforsikringer». Begrensningene kan således tenkes å ligge på to nivåer: For det *første* har vi de avtalte begrensningene som følger

av standardavtalen, men som må vike for de spesialvilkårene som partene tar inn i forsikringsavtalen. For det *andre* har vi de begrensningene som følger av rettsordenen for øvrig.

Forbudet mot veddeforsikringer er knyttet til rettsordenens krav om forsikringsinteresse: Grundt uttaler at «[e]n veddeforsikringsavtale svarer i formen til en forsikringsavtale, men det særegne ved avtalen er at den ikke er knyttet til noen forsikringsinteresse».<sup>210</sup> Bull definerer veddeforsikringer som «forsikringer hvor det fra første stund er på det rene at sikrede ikke vil lide noe økonomisk tap om forsikringstilfellet inntre».<sup>211</sup> Tilsvarende definisjon benyttes i Motivene.<sup>212</sup>

Det som skiller veddeforsikringen fra den alminnelige forsikringen er altså den manglende forsikringsinteressen. Dersom kravet til forsikringsinteresse ikke er oppfylt, vil det i realiteten foreligge en veddeavtale. Sammenhengen mellom veddemål og forsikring har blitt formulert på følgende måte:

«[P]aradoxical as it may appear, there is a class of gambling which is not only considered harmless, but beneficial, and even necessary – I mean insurance. Theoretically, it is gambling proper. You bet 2s. 6d. to £ 100 with your Fire Insurance; you equally bet on a Marine Insurance for safe arrival of your ships or merchandise; and it is also gambling when you insure your life.»<sup>213</sup>

For å kunne si noe om subsumsjonen av veddeforsikringer, må det først sees nærmere på kravet til forsikringsinteresse.

Det er et grunnleggende forsikringsrettslig prinsipp at en skadeforsikring må knytte seg til en økonomisk interesse.<sup>214</sup>

---

<sup>210</sup> Grundt (1950) s. 66.

<sup>211</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 454.

<sup>212</sup> Motivene § 2-1 annet avsnitt.

<sup>213</sup> Hazen (2005) s. 417 note 185 med henvisning til Ashton (1969) s. 275.

<sup>214</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 454.

Prinsippet kan etter Grundt formuleres som «uten interesse, ingen forsikring».<sup>215</sup> I henhold til Selmer foreligger det en «forsikringsmessig interesse når en person har en slik relasjon til en ting eller annen formuesverdi at han kan lide økonomisk tap dersom tingen eller verdien blir skadet, går tapt eller på annen måte blir redusert».<sup>216</sup>

Kravet om forsikringsinteresse har vært utledet av det såkalte «spill- og veddeforbudet» i strl. ikrl. § 12.<sup>217</sup> Det er også anført i teorien at bestemmelsen i strl. ikrl. § 12 må sees i sammenheng med den mer generelle «ærbarhetsregelen» i NL art. 5-1-2.<sup>218</sup> Strl. ikrl. § 12 dekker etter sin ordlyd «Spil- og Væddemaal» jf. første ledd, og «Terminspil (Differansehandel), som har Spils eller Væddemaals Karakter» jf. annet ledd.<sup>219</sup> Det er imidlertid antatt at «Spil» har et mer omfattende anvendelsesområde enn såkalt «Lykkespil», som er straffesanksjonert i straffeloven § 298.<sup>220</sup> Uansett om man begrunner forbudet mot veddeforsikringer i strl. ikrl. § 12 eller i annet lovgrunnlag, er spørsmålet om ikke prinsippet uansett må gjelde på ulovfestet grunnlag. Grundt uttaler at «regelen om ugyldigheten trenger neppe lovhjemmel».<sup>221</sup>

---

<sup>215</sup> Grundt (1950) s. 65–66.

<sup>216</sup> Selmer (1988) s. 475.

<sup>217</sup> Selmer (1982) s. 77; Falkanger/Bull (2004) s. 454; Motivene § 2-1 tredje avsnitt.

<sup>218</sup> Tørum (2005) s. 23.

<sup>219</sup> En presentasjon av strl. ikrl § 12 og særlig forholdet mellom forbudet mot differansehandel og valuta- og renteswaper er gitt i Tjørum (1996) s. 215–328. En generell fremstilling av faktiske og rettslige forskjeller og likheter mellom handel i finansielle instrumenter, veddemål og forsikring er gitt i Hazen (2005).

<sup>220</sup> Hagerup (1916) s. 472; Kjerschow (1930) s. 985.

<sup>221</sup> Grundt (1950) s. 66.

Det tradisjonelle kravet om økonomisk interesse i forsikringsgjenstanden er også knesatt i Planen, jf. NSPL § 2-1 hvor det heter at «[e]n avtale om forsikring som ikke knytter seg til noen interesse, er ugyldig». Som påpekt i Motivene,<sup>222</sup> kunne bestemmelsen vært sløffet siden kravet uansett følger av rettsordenen, men den er opprettholdt særlig av pedagogiske hensyn.<sup>223</sup>

Det er lite rettspraksis knyttet til kravet om forsikringsinteresse. Et eksempel er likevel Rt. 1927 s. 71 CELTIC II hvor forsikringstakeren under en forsikring tegnet på «rederiinteresse, taksert verdi» ble nektet erstatning idet Høyesterett fant at økonomisk interesse i en slik forsikring ikke forelå, men at det i realiteten var «aksjonærinteressene» som var forsøkt forsikret. Selmer kommenterer at «[a]vgjørende for resultatet var sannsynligvis at forsikringen smakte av veddemål».<sup>224</sup>

Etter MIA sect. 4 (2) er forsikringsavtalen en «gaming or wagering contract» dersom sikrede ikke har noen «insurable interest», som definert i MIA sect. 5, og heller ingen forventning om å få slik interesse, jf. litra (a). Slike avtaler er dessuten straffesanksjonert.<sup>225</sup> Videre er avtalen etter litra (b) å anse som en «gaming or wagering contract» dersom den inneholder passuser som «interest or no interest», «without further proof of interest than the policy itself» eller

---

<sup>222</sup> Motivene § 2-1 tredje avsnitt.

<sup>223</sup> I Motivene er det fremhevet at dette hensynet særlig gjør seg gjeldende overfor sikrede som ikke kjenner det norske markedet. Dette må imidlertid ikke skape den forståelsen at kravet om forsikringsinteresse er et særnorsk fenomen; det gjelder snarere som et alminnelig internasjonalt prinsipp, jf. note 232 nedenfor.

<sup>224</sup> Selmer (1982) s. 79.

<sup>225</sup> The Marine Insurance (Gambling Policies) Act 1909 sect. 1 bestemmer at dersom ingen «bona fide interest» foreligger, er avtalen «a contract by way of gambling on loss by maritime perils», og den som effektuerer slik avtale, risikerer bot på £ 100 eller inntil seks måneder fengsel. Se Brown (1993) s. 156; Hodges (1996) s. 3.

lignende. Avtalen er altså ugyldig både der forsikringsinteresse ikke foreligger i det hele tatt og der avtalen er inngått på «PPI»-vilkår, men førstnevnte tilfelle er i tillegg straffesanksjonert.

Siden «PPI»-avtalene er ugyldige, og derfor ikke kan gjennomføres med domstolenes hjelp, blir de gjerne omtalt, noe forledende, som «honour policies».<sup>226</sup> Tilsvarende brukes på norsk «hedersgjeld» om krav som ikke er forpliktende.<sup>227</sup>

I saken *Edwards v. Motor Union Insurance Co., Ltd.*<sup>228</sup> ble det slått fast at en «PPI»-forsikringsavtale er ugyldig allerede fra inngåelsen av, og en senere fjerning av «PPI»-klausulen kan derfor ikke få noen betydning for ugyldigheten.<sup>229</sup> Praksisen med å ta inn klausulen separat for at den skal kunne fjernes fra resten av avtalen etter sikredes ønske, er imidlertid i noen grad opprettholdt av aktørene i markedet.<sup>230</sup>

Kravet om forsikringsinteresse kan søkes begrunnet i flere forhold. For det første er selve formålet bak forsikringsordningene å sikre mot tap, skade eller ansvar. Dersom sikrede tjener på forsikringsoppjøret, ved at forsikringen gir større dekning enn det tapet, skaden eller ansvaret gir grunnlag for, kan den potensielle gevinsten dessuten motivere sikrede til selv å fremkalle havariet.<sup>231</sup> I tillegg har nok kravet om forsikringsinteresse sammenheng med den generelle skepsisen mot spill og veddemål som har dypt rotfeste i hele den vestlige kulturen.<sup>232</sup>

---

<sup>226</sup> Hodges (1996) s. 4.

<sup>227</sup> Woxholth (2006) s. 330.

<sup>228</sup> (1922) 12 Ll. L. Rep. 445.

<sup>229</sup> Se også *In Re London County Commercial Reinsurance Office, Limited* [1922] 2 Ch. 67.

<sup>230</sup> Brown (1993) s. 157; Hodges (1996) s. 4.

<sup>231</sup> Som et utslag av dette bestemmer NSPL § 4-1 i.f. at selv om sikrede kan kreve forsikringssummen utbetalt ved totaltap, begrenses denne av forsikringsverdien for tilfeller av overforsikring.

<sup>232</sup> Se nærmere Tjaum (1996) s. 227–271.

### 5.3.3.2 Subsumsjon av veddeforsikringer

Det følger av redegjørelsen ovenfor at *rettsordenens krav om forsikringsinteresse* hovedsakelig bygger på en annen begrunnelse enn de hensynene som ligger bak de *avtalte begrensningene i adgangen til å tegne interesseforsikringer*. Hvilke forsikringer som må subsummeres under veddeforsikringer må dermed avgjøres på selvstendig grunnlag og i utgangspunktet uten hensyn til de grensene som følger av Planen.

Det er det forhold at interesseforsikringene er *takserte*, slik at det avtalte beløpet utbetales uten hensyn til det konkrete økonomiske tapet, som eventuelt måtte lede til at de ble ansett som veddeforsikringer på grunn av manglende forsikringsinteresse – eller rettere sagt manglende *full* forsikringsinteresse.

Som nevnt under avsnitt 2.3 inngås interesseforsikringer etter det *engelske* systemet gjerne på «PPI FIA»-vilkår. Under 5.3.3.1 ble det dessuten pekt på at etter MIA sect. 4 (2)(b) er en avtale på vilkår med passusen «without further proof of interest than the policy itself» eller lignende å anse som «a gaming or wagering contract». Interesseforsikringer på «PPI»-vilkår er altså *per definisjon* veddeforsikringer og det uavhengig av om sikrede i det konkrete tilfellet faktisk måtte ha forsikringsinteresse. Dette følger av saken *Thomas Cheshire & Co. v. Vaughan Bros. & Co.*<sup>233</sup> Ugyldigheten er altså knyttet til klausulen som sådan. Bankes L.J. uttalte at MIA sect. 4 (2) «makes void a contract where the instrument contains one of those objectionable clauses».<sup>234</sup>

Spørsmålet blir så hvilke nærmere krav som rettsordenen stiller til forsikringsinteressen. Dersom veddeforsikringer ble subsumert slik at kravet om forsikringsinteresse var brutt i alle forsikringsforhold der sikrede kunne tjene på forsikringsoppjøret, ville enhver forsikringsavtale med *takserte verdier* måtte anses som en

---

<sup>233</sup> (1920) 3 Ll. L. Rep. 213.

<sup>234</sup> Ibid. s. 248.

veddeforsikring. Dette kan det ikke være grunnlag for. Spørsmålet om gyldigheten av en forsikring med taksert verdi – om den støter an mot prinsippet om skadesløsholdelse – ble i *engelsk rett* reist allerede i 1761, i saken *Lewis v. Rucker*.<sup>235</sup> Dommen slo fast at taksert verdi ikke alene kunne medføre at avtalen var å anse som en veddeforsikring.<sup>236</sup> Lord Mansfield uttalte at «it must be taken that the value was fixed in such a manner as that the insured meant only to have an indemnity».

Hvilke krav man skal stille til interessen for at den skal kunne forsikres, er forsøkt angitt nærmere i Motivene, hvor det heter:<sup>237</sup>

«Som et utgangspunkt kan angis at interessen må kunne basere seg på enhver økonomisk relasjon mellom sikrede og fartøyet (eier, panthaver, befrakter, bruker, rekvirent). Videre må interessen ha økonomisk verdi, slik at sikrede lider et økonomisk tap dersom interessen går til grunne. Man må imidlertid i en viss utstrekning gi spillerom for subjektive vurderinger ved verdsettelsen av interessen. Det er derfor ikke noe krav om at interessen må ha en verdi som må kunne la seg anslå etter objektive kriterier. Når man benytter takserte forsikringsverdier, må sikredes egen vurdering av interessen få sentral betydning. Den nødvendige garanti mot misbruk ligger i reglene om revisjon av taksten, jfr. § 2-3.»

Motivene stiller altså ikke særlig strenge krav til forsikringsinteressen: Om *hvem* som kan ha slik interesse, sier Motivene at «enhver økonomisk relasjon» er tilstrekkelig. Om *omfanget* av interessen, heter det at det skal gis spillerom for «subjektive vurderinger» og at det ikke er noe krav om at verdien må kunne la seg anslå etter «objektive kriterier»; «sikredes egen vurdering» skal «få sentral betydning». Om *tidspunktet* sier Motivene dessuten at

---

<sup>235</sup> (1761) 2 Burr. 1167.

<sup>236</sup> Hodges (1996) s. 71.

<sup>237</sup> Motivene § 2-1 fjerde avsnitt.



forsikringsinteressen må ha vært manglende «fra første stund», og til sist oppstilles et *kvalifikasjonskrav* ved at det må ha vært «klart» at interessen ikke forelå.<sup>238</sup> Holder man disse momentene sammen kan det stilles spørsmål ved hvilken realitet kravet til forsikringsinteresse har.

Rettskildemessig veier imidlertid uttalelsene i Motivene ikke særlig tungt på dette punktet. Brudd på kravet om forsikringsinteresse vil utgjøre en innholdsmangel som etter sin art er preceptorisk<sup>239</sup> – hva enten den er lovregulert eller følger av ulovfestede regler.<sup>240</sup> Partene kan ikke da gjennom standardavtale, eller mer presist gjennom uttalelser i forarbeidene til denne, innskrenke kravets innhold. Det forholdet at Planen er et omforent dokument og et resultat av omfattende forarbeid med lang historie, tilsier likevel at uttalelsene tillegges *en viss* vekt.

Motivene synes å ville legge reglene om revisjon av taksten til grunn ved vurderingen av om kravet til forsikringsinteresse foreligger. Etter NSPL § 2-3 kan assurandøren kun kreve taksten tilsidesatt «dersom forsikringstageren har gitt misvisende opplysninger om de egenskaper ved forsikringsgjenstanden som er av betydning for verdsettelsen». Det må imidlertid være klart at nødvendig forsikringsinteresse ikke kan vurderes ut fra dette kriteriet alene.

---

<sup>238</sup> Motivene § 2-1 annet avsnitt.

<sup>239</sup> Se Woxholth (2006) s. 293.

<sup>240</sup> Tilsvarende gjaldt for fal. 1930 § 35. Bestemmelsen, som oppstilte krav om at forsikringsinteressen måtte være lovlig, sa ikke selv at den var tvingende, til tross for at loven som utgangspunkt var deklatorisk etter § 3. Om betydningen av partenes vilje her, heter det i Selmer (1988) s. 476: «Når loven oppstiller en regel om ugyldighet ved innholdsmangel på linje med f.eks. avtl. § 36, kan partene selvsagt ikke avtale seg bort fra regelen.»

Fal. 1930 § 39 første ledd fastslo som utgangspunkt at assuredøren ikke pliktet «å betale større erstatning enn nødvendig for å dekke den skade den sikrede har lidt». Annet ledd åpnet likevel for takserte verdier, men slik at § 75 tredje ledd foreskrev en videre revisjonsadgang av taksten enn det som var forutsatt i Motivene å skulle utledes av NSPL 1964 § 8.<sup>241</sup> Motstriden mellom fal. 1930 og NSPL 1964 ved den forutsatte antitetiske tolkningen av NSPL § 8 kom aldri opp for domstolene, men Selmer uttaler at «det er gode grunner som taler for å anse fal. § 75, 3. ledd som modifisert ved sedvanerett i rederiforsikringen».<sup>242</sup>

Selmers uttalelse kan neppe tas til inntekt for at kravet om forsikringsinteresse i sjøforsikring generelt er fraveket ved sedvanerett, selv om det nok er *lempet* noe på kravet ut fra aktørenes behov. Det kan eksempelvis ikke påvises noen fast og langvarig praksis for at aktørene har ansett kravet for ikke å gjelde; at NSPL § 14-4 foreskriver ugyldighet for interesseforsikring over 25 % av kaskotakst, viser heller at kravet om forsikringsinteresse gjelder.

Dersom partene har avtalt interessetakst utover begrensningen i NSPL § 14-4, kan det selvsagt også stilles spørsmål ved om man ikke har avtalt seg bort fra kravet til forsikringsinteresse i NSPL § 2-1, slik at uttalelsene i Motivene på dette punktet også *av denne grunn* ikke kan tillegges betydning. En slik problemstilling har imidlertid kun teoretisk interesse. Poenget illustrerer imidlertid at spørsmålet om forsikringsinteresse foreligger hovedsakelig må løses på bakgrunn av momenter utenfor Planen selv.

I sjøforsikringsforhold har man lang historie for å løsrive forsikringsverdien fra den reelle verdien gjennom taksering. Den historiske bakgrunnen for takserte poliser i sjøforsikring er at man i

---

<sup>241</sup> Motivene 1964 s. 6.

<sup>242</sup> Selmer (1982) s. 101.

seilskutetiden hadde et lite utviklet skipsmarked og dårlige kommunikasjonsmuligheter. Det var da mest praktisk å avtale forsikringsverdien på forhånd.<sup>243</sup> Går man enda lenger tilbake, ser man forbindelsen til de såkalte «sjølån», «*foenus nauticum*», som var romernes form for risikosikring. Sjølånet ble ytet med sikkerhet i skip og last, og skulle tilbakebetales med relativ høy rente når skipet kom frem til havn. Gikk skipet tapt under reisen, falt derimot også lånet bort.<sup>244</sup>

Selv om tidene har forandret seg, må formålet med å taksere forsikringsverdien fortsatt være å sikre *forutsigbarhet* slik at partene på forhånd kan vurdere risikoen sin og planlegge sine disposisjoner.<sup>245</sup>

Forutsigbarhet er av særlig viktighet for redersiden, og da spesielt for *panthaverne*. Panthaverne er avhengige av sikkerhet for at forsikringsutbetalingen kan dekke hele pantelånet dersom skipet går tapt, og det uavhengig av skipets verdi på havaritidspunktet. Panthaverne vil derfor kreve at skipet holdes forsikret for et minstebeløp. Taksering av forsikringsverdien innebærer at man unngår utilsiktet underforsikring<sup>246</sup> og hindrer at konjunkturfall får betydning for sikkerheten under pantelånet. Takserte verdier er dermed avgjørende for effektiv finansiering.

Taksering av forsikringsverdien bidrar dessuten til forutsigbarhet ved at man *unngår twister* om verdien av forsikringsgjenstanden ved forsikringsoppjøret.<sup>247</sup> Mr. Justice Gorell Barnes uttalte i *The*

---

<sup>243</sup> L.c.

<sup>244</sup> Schjørring (1924) s. 18; Bull (1980) s. 16.

<sup>245</sup> Ibid. s. 53.

<sup>246</sup> Selmer (1982) s. 101 jf. s. 100.

<sup>247</sup> Hodges (1996) s. 71; Selmer (1982) s. 101.

*Main*<sup>248</sup> at takserte verdier sparer partene for «the necessity of going into an expensive and intricate question as to the value in each particular case».<sup>249</sup>

Forhåndsavtalte erstatningsbeløp ble berørt i forarbeidene til forsikringsavtaleloven, og lovgivers uttalelser her vil ha relevans for fastleggelsen av rettsordenens krav til forsikringsinteresse. I NOU 1987: 24 heter det:<sup>250</sup>

«Forhåndsavtalte erstatningsbeløp kan innebære flere fordeler. Sikrede vil vite hvilken erstatning som utgår dersom skade skulle skje. Han kan kalkulere med en erstatning av en viss størrelse, og det vil kunne være lettere å stille den forsikrede gjenstand som sikkerhet for kreditt. Dessuten kan forhåndsbestemte erstatningsbeløp medføre at vanskelige beregningsspørsmål unngås når forsikringsoppgjør skal foretas.»

Lovutvalget erkjente at fal. 1989 innebar en oppmykning i kravet til økonomisk tap sammenlignet med fal. 1930,<sup>251</sup> og at «forsikringen kan gi en viss overkompensasjon».<sup>252</sup>

Lovgiver har altså i noen utstrekning anerkjent takserte verdier og dermed også i noen grad lempet på kravet til forsikringsinteresse og hvilke avtaler som må anses som veddeforsikringer. Det at forsikringsoppgjøret skulle medføre en «viss overkompensasjon» medfører ikke at forsikringsavtalen må anses som en veddeforsikring. Et slikt syn har også støtte i teorien; ifølge Bull medfører «ikke kravet om en «økonomisk» interesse at ikke verdsettelsen av

---

<sup>248</sup> [1894] P. 320.

<sup>249</sup> Ibid. s. 327.

<sup>250</sup> NOU 1987: 24 s. 120.

<sup>251</sup> L.c.

<sup>252</sup> Ibid. s. 121.

en interesse kan skje etter subjektive kriterier, med den følge at sikrede kan «tjene» på forsikringen».<sup>253</sup>

Spørsmålet blir da hvilket beløp som kan godtas under interesseforsikringene uten at de blir å betrakte som veddeforsikringer. Siden det er snakk om å vurdere sikredes økonomiske interesse, er det klart at beløpet under interesseforsikringene må sees i sammenheng med taksten under kaskoforsikringen. Det kan meget vel tenkes at forsikringsinteresse foreligger selv om det er tegnet totaltapsforsikringer utover grensene i Planen. Og motsatt, at man er innenfor grensene, er selvsagt *ikke alene* bevis for at forsikringsinteresse foreligger.

Ser man forbudet mot spill og veddemål i sammenheng med ærbarhetsregelen i NL art. 5-1-2,<sup>254</sup> må det være klart at det som er vanlig, i utgangspunktet heller ikke kan være i strid med ærbarheten. Det vil derfor neppe være aktuelt å anse en interesseforsikring innenfor Planens grenser som en veddeforsikring med mindre også kaskotaksten er satt svært høyt. Tilsvarende vil det være en viss presumpsjon for at full forsikringsinteresse *ikke* foreligger dersom interesse-taksten er satt relativt svært høyt sammenlignet med kaskotaksten, idet det har formodningen mot seg at rederen vil begrense dekningen for partielle skader i vidt omfang, jf. 5.2.3.2 ovenfor.

Hvorvidt kravet til forsikringsinteresse er oppfylt i det enkelte tilfellet, må vurderes konkret. Dersom man kommer til at de samlede takserte verdiene ligger over rederens konkrete tap, blir spørsmålet om takstene er satt lojalt ut fra de hensynene som i henhold til lovgivers uttalelser i NOU 1987: 24 legitimerer bruken av slike forhåndsavtalte erstatningsbeløp. De takserte verdiene blir dermed først i strid med kravet om forsikringsinteresse når de er tegnet utover formålet som begrunner bruken av de.

---

<sup>253</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 454.

<sup>254</sup> Slik Tørum (2005) s. 23.

En slik løsning synes det også å være støtte for etter *engelsk rett*. I saken «*The Maira (No. 2)*»,<sup>255</sup> godtok The House of Lords indirekte overtaksering ved å fastholde en avtale som sa at skipet skulle være forsikret til 130 % av *pantekravet* som hvilte på det.<sup>256</sup> På bakgrunn av «*The Gunford Case*»<sup>257</sup> og saken *Mathie v. The Argonaut Marine Insurance Company, Ltd.*,<sup>258</sup> kan det videre se ut til at det ikke er tilstrekkelig for å ugyldiggjøre en forsikringsavtale at taksten er satt høyt, den må være «purely speculative».<sup>259</sup>

Spørsmålet blir altså mer om den økonomiske interessen foreligger eller kan tenkes å foreligge. Så lenge summen av de takserte verdiene er satt i *sikringsøyemed og ikke spekulasjonsøyemed*, vil de derfor måtte stå seg mot forbudet mot veddeforsikringer.

En slik sondring er i samsvar med hovedlinjen i Tjaums konklusjon om differansehandel i forhold til forbudet etter strl. ikrl. § 12,<sup>260</sup> som jo også er utgangspunktet for forbudet mot veddeforsikringer. Sondringen har også støtte hos Hagstrøm,<sup>261</sup> som blant annet viser til Høyesteretts uttalelse i Rt. 1927 s. 794 på side 795 om at «der kan forekomme fuldt legitime differansehandels-

---

<sup>255</sup> *Glafki Shipping Co. S.A. v. Pinios Shipping Co. No. 1* [1986] 2 Lloyd's Rep. 12.

<sup>256</sup> Hodges (1996) s. 73.

<sup>257</sup> *Thames and Mersey Marine Insurance Company, Limited v. «Gunford» Ship Company, Limited, and Another* [1911] A.C. 529.

<sup>258</sup> (1925) 21 Ll. L. Rep. 145.

<sup>259</sup> Lord Dunedin, *ibid.* s. 146.

<sup>260</sup> Tjaum (1996) s. 321–325.

<sup>261</sup> Hagstrøm (1990) s. 70–71.

kontrakter, som det ikke vil være adgang for domstolene at rukke ved, og da spesielt de som av handelsmænd indgaaes i assuranceøiemed».<sup>262</sup>

Konklusjonen må dermed være, at rettsordenens forbud mot veddeforsikringer ikke kan ramme *selve forsikringsarrangement* hvor interessen under kaskoforsikringen *splittes* på henholdsvis kasko- og interesseforsikringene, selv om dette måtte medføre at interesseforsikringene tegnes utover Planens grenser. Rettsordenen kan i tråd med prinsippet om avtalefrihet ikke legge seg opp i *hvordan* partene har avtalt at *rederens interesse* skal forsikres.

Forholdet rammes først når forsikringene tegnes med samlede *takserte verdier* i strid med de hensynene som legitimerer bruken av forhåndsavtalte erstatningsbeløp, slik at den samlede taksten verken gjenspeiler den økonomiske interessen sikrede *har eller kan tenkes å få* i forsikringsgjenstanden. Vurderingen her blir imidlertid ikke annerledes enn ved takserte verdier for øvrig.

### 5.3.3.3 Virkningene av rettsstrid

Brudd på Planens avtalte begrensninger i adgangen til å tegne interesseforsikringer medfører *ugyldighet for den overskytende delen*. Det er imidlertid ikke gitt at de *avtalte* rettsvirkningene også skal gjelde ved brudd på *rettsordenens* forbud mot veddeforsikringer. Dette spørsmålet må derfor drøftes for seg.

Det må være klart at en veddeforsikring er ugyldig,<sup>263</sup> og dermed ikke har noen virkning mellom partene.<sup>264</sup> Der forsikringen *delvis* mangler forsikringsinteresse, blir spørsmålet om avtalen er ugyldig i

---

<sup>262</sup> Som det også følger av Tjaum (1996), løser sondringen mellom sikring og spekulasjon neppe det enkelte tilfelle og kan ikke være mer enn et utgangspunkt for den konkrete vurderingen.

<sup>263</sup> Grundt (1950) s. 66.

<sup>264</sup> Om ugyldighet etter NL art. 5-1-2, se Rt. 2004 s. 1582 premissene 39–40.

sin helhet eller om taksten skal settes ned til den interessen som foreligger, og eventuelt hvilket tidspunkt som da skal legges til grunn for vurderingen av interessen. Utgangspunktet er at en avtale som rammes av en ugyldighetsgrunn som regel vil være ugyldig i sin helhet.<sup>265</sup> Det kan imidlertid tenkes delvis ugyldighet.<sup>266</sup>

Hensynet til effektivitet bak forbudet mot veddeforsikringer tilsier full ugyldighet. Kravet om forsikringsinteresse vil ha liten reell betydning for partene dersom rettsstridsvirkningen kun er at forsikringssummen justeres ned til å gjenspeile den økonomiske interessen som foreligger. På den annen side, vil effektiviteten dels også kunne avhenge av hvorvidt premien restitueres, se avsnitt 5.3.4 nedenfor.

I den tidligere «Kaskopolisen E», som var i bruk under NSPL 1930 og som lå til grunn ved utarbeidelsen av NSPL 1964, var virkningen av kaskointeressese forsikring utover Planens grenser *full* ugyldighet. I NSPL 1964 ble imidlertid den løsningen vi har i NSPL 1996 valgt. I Motivene heter det: «Den adekvate håndhevelse av forbudet mot å tegne interessese forsikring for mer enn 25 % av kaskotaksten, må være å skjære bort den overskytende del av kaskointeressese forsikringen [...]»<sup>267</sup>

Det har blitt påpekt at den tidligere løsningen i «Kaskopolisen E» nok var i strid med den dagjeldende preseptoriske regelen i fal. 1930 § 43.<sup>268</sup> Det fulgte av bestemmelsen at om det er «avtalt at selskapet skal være fri for ansvar om den interesse det har forsikret, også er eller blir forsikret annensteds, har den sikrede allikevel rett til erstatning for skade han ikke får dekket i de andre selskaper».

---

<sup>265</sup> Woxholth (2006) s. 293.

<sup>266</sup> Tørum (2005) s. 24.

<sup>267</sup> Motivene 1964 s. 121.

<sup>268</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 245.



Lovkomiteen til fal. 1930 fant nemlig et forbehold om full ansvarsfrihet ved dobbeltforsikring for «ubillig»,<sup>269</sup> og til tross for at Sjøassurandørenes komité i høringsrunden påpekte «den «moralske risiko» som knytter sig til dobbeltforsikring for beløp som overstiger interessens verdi», fant ikke departementet grunn til å gjøre endringer på dette punktet.<sup>270</sup>

Selv om bestemmelsen ikke er videreført i fal. 1989, kan det anføres at holdningen til høringsmerknaden innebærer at lovgivers syn er at manglende forsikringsinteresse ikke skal medføre total ugyldighet.

Vi har dessuten også andre eksempler i rettssystemet hvor verdier kan være satt høyere enn lovlig. Et eksempel er forbudet i pristiltaksloven § 2 første ledd mot å «avtale priser som er urimelige». Rettsvirkningene er her angitt direkte i loven, og løsningen etter §§ 5 og 6 er at kun *den ulovlige merprisen* rammes.<sup>271</sup> Tilsvarende gjelder for ulovlig husleie etter husleieloven § 4-3, jf. § 4-1.

Konklusjonen må antakeligvis være, at dersom beløpet under interesseforsikringene er satt så høyt at det rammes av forbudet mot veddeforsikringer, må beløpet reduseres til den interesse som foreligger.

Dersom en takst settes til side etter NSPL § 2-3 på grunn av «misvisende opplysninger», følger det av teorien at skipets virkelige verdi *ved forsikringens begynnelse* må legges til grunn, slik at man anser skipet som forsikret på en åpen polise.<sup>272</sup> Dette standpunktet gir god mening når det gjelder tilsidesettelse på grunn av manglende opplysninger som ville medført at *taksten* ble en annen.

---

<sup>269</sup> Utkast 1925 s. 78.

<sup>270</sup> Ot.prp. nr. 25 (1930) s. 7.

<sup>271</sup> Woxholth (2006) s. 337.

<sup>272</sup> Bull (1980) s. 55.

Ved tilsidesettelse på grunn av manglende forsikringsinteresse, er vurderingen imidlertid knyttet til *interessen* og *ikke taksten*, og da må det være riktig å vurdere sikredes økonomiske interesse *etter* havariet. Man må nok da også legge den *reelle* interessen til grunn, og ikke nøye seg med å gå ned til det høyeste beløpet som kunne ha passert revisjon.<sup>273</sup>

### 5.3.4 Restitusjon av forsikringspremien?

Ved ugyldighet på grunn av manglende forsikringsinteresse oppstår spørsmålet om sikrede har krav på restitusjon av forsikringspremien.

Planen selv foreskriver «ugyldighet» i to tilfeller: ved manglende forsikringsinteresse etter § 2-1, og ved interesseforsikring over Planens grenser, jf. § 14-4. Tilbakebetaling av forsikringspremien i disse ugyldighetstilfellene er ikke berørt i Planen, men kunne uansett ikke vært avgjørende ved brudd på rettsordenens forbud mot veddeforsikringer. Hvorvidt restitusjon skal skje, blir dermed fullt ut å avgjøre etter alminnelige obligasjonsrettslige regler.

Utgangspunktet ved ugyldighet er at partenes erlagte ytelser skal restitueres.<sup>274</sup> Partenes forhold kan imidlertid unntaksvis innebære at det likevel ikke er grunnlag for restitusjon. Woxholth fremhever at «unnlatt restitusjon i disse tilfellene følger av alminnelige rettsgrunnsetninger, reelt er grunnen at en restitusjon i gitte tilfeller kan fremstå som urimelig».<sup>275</sup>

Spørsmålet blir dermed om restitusjon i tilfellet her vil være urimelig. Et slikt standpunkt må i så fall bygge på et syn om at brudd på kravet om forsikringsinteresse er svært klanderverdig.

---

<sup>273</sup> Selmer (1982) s. 102–103.

<sup>274</sup> Hagstrøm (2003) s. 672; Woxholth (2006) s. 284.

<sup>275</sup> L.c.

Ugyldighetsgrunnen skal verne om samfunnet – ikke partene, og da er det heller ingen grunn for rettsordenen til å gjenopprette virkningen av partenes ulovlige ordning.

Som nevnt ovenfor, kan forbudet mot veddeforsikringer forankres i strl. ikrl. § 12. I første ledd bestemmes det at «[a]f Spil og Væddemaal opstaar ingen Forpligtelse». Regelen rammer både innsatsen og den eventuelle gevinsten.

«Innsatsen» i en veddeforsikring er forsikringspremien, og et uoppgjort premiekraft knyttet til en veddeforsikringsavtale må således også være ugyldig. På den annen side bestemmer fjerde ledd som utgangspunkt at «[e]n frivillig ydet Betaling kan ikke fordres tilbake», og dette skulle da tilsi at den betalte forsikringspremien heller ikke kan kreves tilbakebetalt.

Rederen kan dessuten vanskelig påberope seg unntaket i samme ledd om at «Betalingen er ydet i Uvidenhet om fordringens Ugyldighed»; verken når det gjelder det faktiske eller det rettslige forhold.<sup>276</sup> Uvidenhet med hensyn til manglende forsikringsinteresse er neppe praktisk dersom taksten først er satt så høyt at den rammes av forbudet mot veddeforsikringer, jf. 5.3.3.2 ovenfor. Og profesjonelle aktører på forsikringsmarkedet må antas å kjenne til kravet om forsikringsinteresse og til ugyldighetsvirkningen; det er jo til og med tatt inn i NSPL § 2-1 av pedagogiske hensyn.<sup>277</sup>

Det er videre anført en sammenheng mellom regelen om spill og veddemål i strl. ikrl. § 12 og kriteriet om «Ærbarhed» i NL art. 5-1-2.<sup>278</sup> Ugyldighet som følge av at avtalen strider mot ærbarhet vil etter uttalelser i Rt. 1995 s. 46 «Nimbus-dommen» ikke uten videre resultere i at partene plikter å restituere sine ytelser:

---

<sup>276</sup> Hagerup (1916) s. 473.

<sup>277</sup> Motivene § 2-1 tredje avsnitt.

<sup>278</sup> Tørum (2005) s. 23.

Nimbus hadde inngått en stemmegivningsavtale med en annen aksjonær for å unngå stemmerettsbegrensningsreglene i et aksjeselskap, og forpliktet seg samtidig til senere å kjøpe avtalemotpartens aksjer. Da Nimbus fikk nytt styre, ble det gjort gjeldende at avtalen var ugyldig blant annet etter NL art. 5-1-2, og det ble satt frem krav om restitusjon.

Høyesterett uttalte at «selv om det skulle legges til grunn at avtalen i sin helhet er ugyldig som stridende mot lov og ærbarhet, må et krav om tilbakebetaling av det beløp som tilsvarer verdifallet på aksjene nektes etter alminnelige obligasjonsrettslige regler».<sup>279</sup> Høyesterett la videre vekt på at det var Nimbus som hadde tatt initiativet til opplegget. Dette taler mot restitusjon av forsikringspremien der sikrede har tegnet forsikring uten nødvendig forsikringsinteresse.

Også hensynet til effektivitet bak kravet om forsikringsinteresse tilsier at restitusjon ikke skal finne sted. Dersom det skal skje full restitusjon, vil rederen uten noe «ris bak speilet» kunne tegne interesseforsikringer til tross for manglende forsikringsinteresse; anses forsikringsavtalen helt eller delvis ugyldig, får han tilbakebetalt en forholdsmessig del av premien.

Mot dette kan selvfølgelig anføres det noe urimelige ved at assurandøren blir sittende igjen med premien – vederlaget – når forsikringsavtalen var ugyldig og assurandøren dermed ikke påtok seg noen reell risiko – ytelsen. Dette kan fremstå som en tilfeldig fordel. På den annen side vil det som oftest være redersiden som tar initiativet til høye interesseforsikringer, og interesseassurandørene er ikke nødvendigvis kjent med at avtalen delvis vil være ugyldig siden forsikringsbeløp utover grensene i Planen ikke alene er nok til å konstatere manglende forsikringsinteresse.

Etter *engelsk rett* er stillingen at assurandøren som utgangspunkt skal betale forsikringspremien tilbake dersom avtalen er ugyldig, jf.

---

<sup>279</sup> «Nimbus-dommen» s. 51.

MIA sect. 84 (3)(a).<sup>280</sup> Det legges likevel til grunn at premien under en «PPI»-forsikringsavtale ikke kan kreves tilbakebetalt.<sup>281</sup>

Konklusjonen etter norsk rett må nok også være at sikrede som hovedregel *ikke* vil ha krav på restitusjon av forsikringspremien dersom hele eller deler av forsikringen anses ugyldig på grunn av rettsordenens krav om forsikringsinteresse. Det vises her særlig til ordlyden i strl. ikrl. § 12 sammenholdt med Høyesteretts uttalelser til ærbarhetsregelen i NL art. 5-1-2 nevnt ovenfor. Resultatet vil også være i samsvar med rettsstillingen etter engelsk rett.

Skulle assurandøren imidlertid først betale premien tilbake til sikrede, kan han etter prinsippet i strl. ikrl. § 12 nr. 1 fjerde ledd neppe kreve den tilbake fordi han i utgangspunktet ikke var pliktig til å restituere.

### 5.3.5 Betydningen for P&I-forsikringen

Som nevnt under avsnittene 2.2.4 og 2.3.2, dekker både kasko- og kaskointeresseforsikringen kollisjonsansvar tilsvarende forsikringssummen. En ordning der man reduserer forsikringssummen under disse to forsikringene for å lettere oppnå kondemnasjon, vil altså samtidig redusere kasko- og kaskointeresseassurandørenes bidrag ved kollisjon.

Kollisjonsansvar som verken dekkes av kaskoforsikringen eller kaskointeresseforsikringens dekning av overskytende kollisjonsansvar, dekkes under P&I-forsikringen, jf. avsnitt 2.2.4 ovenfor. Av denne grunn er rederens forsikringssum under kasko- og kaskointeresseforsikringen av interesse for P&I-assurandørene.

---

<sup>280</sup> Hodges (1996) s. 3. Basert på doktrinen om «failure of consideration», jf. Chalmers (1993) s. 138.

<sup>281</sup> Brown (1993) s. 128–129.

P&I-assurandørene har forsøkt å verne seg mot undertaksering av skipet. Gard Regel 71 nr. 1 litra a bestemmer at foreningen ikke dekker «ansvar, tap, omkostninger eller utgifter som ville ha vært dekket under Skipets Kaskopolise dersom Skipet hadde vært fullt ut forsikret på standardvilkår, uten egenandel, for en *forsikringsverdi som til enhver tid ikke er mindre enn Skipets markedsverdi uten oppdrag*» [min utheving]. Tilsvarende begrensning finnes i Skuld Rule 30.1.2.

Rederen må altså være oppmerksom på at et forsikringsarrangement som reduserer taksten under kaskoforsikringen kan skape et *forsikringshull* under P&I-dekningen for redningsomkostninger og kollisjonsansvar.

### 5.3.6 Partenes rådighet over ugyldighetsgrunnen

Et prosessuelt spørsmål er hvorvidt partene står fritt til å la være å påberope hel eller delvis ugyldighet på grunn av manglende forsikringsinteresse.

Brudd på kravet om forsikringsinteresse er en innholdsmangel, på samme måte som eksempelvis strid mot strl. ikrl. § 12.<sup>282</sup> Utgangspunktet er at ugyldighetsgrunner må påberopes, likevel slik at det må gjelde unntak for tilfeller av grove overtredelser av lovgivningen eller ærbarhet.<sup>283</sup> Dette er ugyldighetsgrunner som domstolene må anvende uten at partene har påberopt ugyldighet.

Spørsmålet blir da om manglende forsikringsinteresse er en innholdsmangel av slik karakter. Det er tidligere vist til den anførte sammenhengen mellom strl. ikrl. § 12 og NL art. 5-1-2.<sup>284</sup> Overtredelse av ærbarhetskriteriet er ovenfor nettopp nevnt som et av

---

<sup>282</sup> Woxholth (2006) s. 288.

<sup>283</sup> Ibid. s. 289 under henvisning til Andersen/Madsen (2001) s. 118.

<sup>284</sup> Tørum (2005) s. 23.

tilfellene hvor domstolene kan måtte anvende ugyldighetsgrunnen uten at den er påberopt.

Mot å anse domstolene forpliktet til på eget initiativ å prøve kravet om forsikringsinteresse, taler det forhold at det er snakk om en kommersiell kontrakt om formuesrettslige interesser. Kravet om forsikringsinteresse er imidlertid ikke utelukkende av hensyn til avtalepartene, og for krav som skal beskytte bredere samfunnsmessige interesser, uttaler Skoghøy at saken må være delvis indispositiv, «indispositiv i retning av å anerkjenne avtalen som gyldig»,<sup>285</sup> og selv om det gjelder et formuesrettslig forhold.<sup>286</sup>

Hagerup sier generelt om krav i strid med strl. ikrl. § 12 at «gjælden er at anse som reproberet; og at retten har paa embeds vegne at negte sin medvirkning til et deraf udledet kravs haandhævelse».<sup>287</sup> Som nevnt anses forbudet mot veddeforsikringer forankret i strl. ikrl. § 12, og Hagerup legger til samme sted at «noget holdepunkt for i denne henseende at skjjelne mellem de forskjellige arter spil, byder loven ikke».

Et eksempel fra *dansk rett* hvor retten anvendte den materielle ugyldighetsgrunnen uten at den var påberopt, er avgjørelsen inntatt i U 1977 s. 874 V, som gjaldt søksmål fra en eiendomsmegler om betaling av et ulovlig meglersalær.<sup>288</sup> Retten fant at «sagsøgenes påstand, der går ud på opfyldelse af den lovstridige aftale efter sit indhold, ikke at kunne tages under påkendelse i realiteten».

Det synes også å være støtte i *engelsk rett* for at domstolene på eget initiativ må prøve kravet om forsikringsinteresse. I saken

---

<sup>285</sup> Skoghøy (2001) s. 457.

<sup>286</sup> Det motsatte antas å gjelde for avtaleloven § 36, jf. *ibid.* s. 458.

<sup>287</sup> Hagerup (1916) s. 472. Tilsvarende Hagerup (1918) s. 404.

<sup>288</sup> Tørum (2005) s. 24.

*Gedge and Others v. Royal Exchange Assurance Corporation*<sup>289</sup> førte «PPI»-klausulen til avvisning til tross for at dette ikke var påberopt av saksøker. Med støtte i denne avgjørelsen, er det anført at «a court should not lend its hand to the parties by trying a case where the contract is void in law».<sup>290</sup>

Som nevnt under 5.3.3.2 er en avtale på «PPI»-vilkår etter engelsk rett ugyldig uavhengig av om forsikringsinteresse *faktisk* foreligger. Etter norsk rett må domstolen imidlertid ta stilling til *om* forsikringsmessig interesse foreligger, og kan ikke fatte avgjørelsen etter ytre kjennetegn ved forsikringsavtalen.

Siden forbudet mot veddeforsikringer i stor grad er oppstilt for å beskytte bredere samfunnsinteresser enn hensynet til partene alene, synes det å være grunnlag for å si at partene ikke har full rådighet over manglende forsikringsinteresse som ugyldighetsgrunn. Dersom partene søker gjennomført en forsikringsavtale med domstolens hjelp og det kan stilles spørsmål ved om tilstrekkelig forsikringsinteresse foreligger, må altså domstolene på eget initiativ prøve om forsikringen er å anse som en veddeforsikring og i så fall frifinne assurandøren for hele eller deler av kravet.

Av samme grunn vil en *voldgiftsdom* som strider mot kravet om forsikringsinteresse kunne settes til side av de ordinære domstolene som «støtende mot rettsordenen (ordre public)» etter voldgiftsloven § 43 første ledd litra b.

---

<sup>289</sup> [1900] 2 Q.B. 214.

<sup>290</sup> Hodges (1996) s. 4.



## 6 Saksbehandlingsreglene

### 6.1 Innledning

Reglene knyttet til *fremsettelse* og *avgjørelse* av kravet om kondemnasjon, kan kalles de prosessuelle reglene eller saksbehandlingsreglene.<sup>291</sup>

I *engelsk rett* har det riktignok vært en viss diskusjon, om enn noe teoretisk, hvorvidt avgivelsen av «notice of abandonment» er et vilkår for at «constructive total loss» foreligger, eller kun et vilkår for at sikrede skal kunne *kreve erstatningsoppjør* på grunnlag av slikt tap.<sup>292</sup> Spørsmålet ble klargjort i *Petros M. Nomikos, Ltd. v. Robertson*,<sup>293</sup> hvor Lord Porter uttalte at «abandonment may be a condition or consequence of recovery and not a condition precedent to the existence of a total loss whether actual or constructive».<sup>294</sup> Det er derfor klart at skipet kan være «constructive total loss», selv om «notice of abandonment» ikke er gitt.<sup>295</sup>

Tilsvarende må gjelde at skipet etter norsk rett kan være kondemnabelt selv om sikrede ikke har satt frem krav om det. Dette følger allerede av en naturlig forståelse av ordlyden i NSPL §§ 11-3 og 11-5 og sammenhengen mellom disse, men også av at assurandøren på egen hånd kan påberope seg at skipet er kondemnabelt etter regelen i § 12-9.

Kravet om kondemnasjon innebærer reelt sett at sikrede krever *erstatning for totaltap* i henhold til § 11-3 første ledd. At skipet *er kondemnabelt*, er det som danner *grunnlaget* for totaltaps-erstatningen.

---

<sup>291</sup> Hodges (1996) s. 391 omtaler de tilsvarende spørsmålene som «the procedural aspects» vedrørende «constructive total loss».

<sup>292</sup> *Roura & Forgas v. Townend and Others* [1919] 1 K.B. 189.

<sup>293</sup> (1939) 64 Ll. L. Rep. 45.

<sup>294</sup> Ibid. s. 55.

<sup>295</sup> Hodges (1996) s. 393.

Som nevnt inngår totaltap i tapsfeltet både under kaskoforsikringen og interesseforsikringene. Kondemnasjon vil derfor danne grunnlag for krav under *hver* av forsikringene. Det er likevel slik at interesseassurandørene «ikke følger kasko». Dette kan leses ut av §§ 14-1 og 14-2 hvor det kun heter at assurandøren svarer «for totaltap *overensstemmende* med reglene i kapittel 11» [min utheving]. Det er altså snakk om selvstendige krav, som må behandles hver for seg.

Under de *engelske* vilkårene gjelder derimot at interesseassurandørene *følger* kasko:<sup>296</sup> ITCH CL. 290 Disbursements and Increased Value cl. 9.3 lyder: «Provided that the Constructive Total Loss Clause in the current Institute Time Clauses Hulls or a clause having a similar effect is contained in the insurances on hull and machinery, *the settlement of a claim for constructive total loss thereunder shall be accepted as proof of the constructive total loss of the Vessel.*» [Min utheving.] Interesseassurandørene er dermed prisgitt oppgjøret under kaskoforsikringen, men sikrede ser ut til å kunne prøve kravet også mot interesseassurandørene selv om kravet ikke førte frem under kaskoforsikringen.

At det er snakk om to selvstendige krav innebærer først og fremst at kaskoassurandørens aksept av kondemnasjonskravet ikke er bindende for interesseassurandørene. Dersom de mener at vilkårene for kondemnasjon ikke er oppfylt, står de fritt til å avslå kravet selv om utbetaling har skjedd under kaskoforsikringen.

Begge kravene bygger imidlertid i hovedsak på de samme vilkårene. Forskjellen er at interesseassurandørenes ansvar etter § 14-3 første ledd er «betinget av at sikrede krever erstatning for totaltap av kaskoassurandøren». En konsekvens av regelen er at dersom sikrede velger å reparere et kondemnabelt skip, gis ingen

---

<sup>296</sup> Se Brown (1993) s. 628.

utbetaling under interesseforsikringene selv om vilkårene for kondemnasjon foreligger etter kaskoforsikringen.

Det er neppe tilstrekkelig at sikrede krever erstatning for totaltap dersom det eksempelvis er klart at begjæringen om kondemnasjon er satt frem for sent. I så fall ville det vært for enkelt for sikrede å få totaltapserstatning under interesseforsikringene selv om det kondemnable skipet repareres. De prosessuelle vilkårene for kondemnasjon under kaskoforsikringen må derfor antakeligvis være oppfylt også for dekning under interesseforsikringene.

Et interessant spørsmål kan tenkes oppstå der sikrede inngår kompromissoppgjør med kaskoassurandøren, men så velger å holde fast ved kravet mot interesseassurandørene. Vil vilkåret om at totaltap må kreves under kaskoforsikringen være tilfredsstillt?

I ND 2004 s. 472 Bergen STAR TRADER besvarte tingretten spørsmålet avkrefteende: «Dersom det skal være anledning til å kreve dekning under interesseforsikringene i et tilfelle hvor kaskoassuransen er oppgjort og det i ettertid viser seg at skipet er totaltapt, vil det innebære at interesseassurandørens tarv ikke er ivaretatt i perioden mellom oppgjøret av kaskoassuransen og frem til det reises krav under interesseforsikringen.»<sup>297</sup> Dommen ble imidlertid anket inn for lagmannsretten, som avgjorde saken på annet grunnlag, jf. avsnitt 7.3.2 nedenfor.

Hensynene bak regelen i § 14-3 strekker likevel neppe så langt at kompromissoppgjør under kaskoforsikringen burde hindre sikrede i å holde fast ved kravet overfor interesseassurandørene, som kanskje ikke har vært villige til noe kompromiss. Forutsetningen må imidlertid være at begjæring om kondemnasjon kan anses fremsatt overfor kaskoassurandøren, og at totaltapskravet var *reelt* og *ikke pro forma*. Det er tidspunktet for fremsettelsen av denne begjæringen som er avgjørende for hvorvidt skipet kan anses kondemnabelt også i relasjon til interesseforsikringene.

Retten la i STAR TRADER stor vekt på at det etter kompromissoppgjør under kaskoforsikringen «ikke er noen til stede for å ivareta interesseassurandørens

---

<sup>297</sup> STAR TRADER s. 480–481.

tarv».<sup>298</sup> Til dette skal det for det første nevnes at det må forutsettes at sikrede orienterer interesseassurandørene om kaskoassurandørens beslutning, slik at disse kan ta sine forholdsregler. For øvrig blir ikke situasjonen og behovet for å ivareta «interesseassurandørens tarv» annerledes enn der kaskoassurandøren har fridd seg fra videre ansvar ved å utbetale forsikringssummen etter § 4-21, hvor jo sikrede etter § 14-3 første ledd første punktum uttrykkelig kan kreve interesseassurandørene.

Med dette tilleggskravet for utbetaling under interesseforsikringene bemerket, vil fremstillingen av reglene om fremsettelse av kondemnasjonskravet være knyttet til kaskoforsikringen.

Som påpekt i ND 1992 s. 172 Gulating BERGLIFT, inneholder ikke NSPL «meget med hensyn til saksbehandlingsregler i tilknytning til håndtering av en begjæring om kondemnasjon».<sup>299</sup> Planen må derfor i vid utstrekning suppleres av alminnelig avtale- og obligasjonsrett.

## 6.2 Fremsettelse av kondemnasjonskravet

### 6.2.1 Begjæringen

#### 6.2.1.1 Kravet om begjæring

Kon dem nasjon skjer ikke av seg selv bare de materielle vilkårene er oppfylt. Det følger av NSPL § 11-5 første ledd første punktum at «[h]vis sikrede ønsker skipet kon dem nert, må han fremsette begjæring til assurandøren». Til tross for ordlyden er det like fullt klart at det foreligger et *rettskrav* på totaltapserstatning når begjæringen først er fremsatt og de materielle vilkårene foreligger.<sup>300</sup>

---

<sup>298</sup> Ibid. s. 480.

<sup>299</sup> BERGLIFT s. 186.

<sup>300</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 442.

Det er derfor mer i overensstemmelse med realiteten å si at det fremsettes *erklæring* om kondemnasjon. Dersom det settes frem begjæring uten at de materielle vilkårene foreligger, må begjæringen sees på som et tilbud om kondemnasjon, som det står fritt for assurandøren å akseptere eller avslå.

Hovedassurandøren er etter § 9-4 gitt fullmakt til å motta «meldinger i forbindelse med et havari». Det følger av eksemplene i Motivene at en vid forståelse av «meldinger» skal legges til grunn.<sup>301</sup> Det må derfor være tilstrekkelig at begjæringen fremsettes overfor hovedassurandøren dersom dette er oppnevnt. Denne forståelsen er også anført i Brækhus/Rein.<sup>302</sup>

For rett til erstatning for «constructive total loss» er det etter MIA sect. 62 (1) tilsvarende krav om at det fremsettes «notice of abandonment».

Uttrykket «abandonment» kan oversettes med det norske ordet «oppgivelse».<sup>303</sup> Begrepet står sentralt i engelske teoretiske fremstillinger av totaltapsreglene, men har flere ulike betydninger:<sup>304</sup> For det *første* brukes «abandonment» om den *frivillige cesjonen* av vraket fra sikrede til assurandør ved krav om «constructive total loss». For det andre skal det også ved «actual total loss», som et ledd i *oppgjøret*, skje en overføring av rettighetene til det som måtte være igjen av skipet; «abandonment» brukes også om dette. For det tredje brukes «abandonment» om det å *fysisk forlate skipet*, og som under gitte omstendigheter kan gi grunnlag for «constructive total loss».

Den fjerde betydningen er «abandonment» som upresis forkortelse av det prosessuelle vilkåret om «*notice of abandonment*». Lord Porter bemerket forskjellen til annen form for «abandonment» i *James Rankin and Others v. Lewis Potter and Others*<sup>305</sup> ved å påpeke at «[i]n cases of marine insurance, the regular mercantile mode of letting the underwriters know that the assured

---

<sup>301</sup> Motivene § 9-4 femte avsnitt.

<sup>302</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 443.

<sup>303</sup> Engelsk–Norsk (2005).

<sup>304</sup> Khurram (1994) s. 104–106.

<sup>305</sup> (1873) L.R. 6 H.L. 83.

mean to come upon them for a complete indemnity, is by giving notice of abandonment, which is a very different thing from the abandonment itself».<sup>306</sup>

Kravet om begjæring må sees i sammenheng med at rederen har en valgrett mellom reparasjon og kondemnasjon. Tilsvarende gjelder i *engelsk rett*, jf. avsnitt 3.2.3 ovenfor.

Lord Justice Cotton stilte i *Kaltenbach v. Mackenzie*<sup>307</sup> opp to begrunnelser for kravet om «notice of abandonment»: For det *første* må sikrede foreta valget om han vil behandle tilfellet som partiell skade eller totaltap. Rederen skal «tell the underwriters at once what he has done, and not keep it secret in his mind, to see if there will be any change of circumstances».<sup>308</sup> At underretning skjer er for det *andre* viktig for assurandøren slik at han kan ivareta interessene sine i vraket;<sup>309</sup> for assurandøren vil sikredes standpunkt ha betydning for i hvilken grad han skal engasjere seg i bergingen.<sup>310</sup>

Konsekvensen av at begjæring ikke settes frem i samsvar med vilkårene, må være at skadene kun kan behandles etter NSPL kapittel 12; det følger av sikredes valgadgang mellom reparasjon og kondemnasjon at retten til dekning etter reglene om partiell skade må være i behold. Til kravet om fremsettelse av «notice of abandonment» heter det uttrykkelig i MIA sect. 62 (1), at «[i]f he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss».

Selv om kravet om «notice of abandonment» er viet stor plass under engelsk rett, har det ikke nødvendigvis så stor praktisk betydning på grunn av den alminnelige retten til kontanterstatning

---

<sup>306</sup> Ibid. s. 119.

<sup>307</sup> (1877–78) L.R. 3 C.P.D. 467.

<sup>308</sup> Ibid s. 480.

<sup>309</sup> Arnould (1981) avsnitt 1173; Hodges (1996) s. 392.

<sup>310</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 442.

som følger av MIA sect. 69. Utvidelsen av retten til kontant-erstatning i NSPL § 12-2 må på samme måte innebære at betydningen av kondemnasjonsinstituttet, og dermed kravet om begjæring, er redusert: Der begjæring etter vilkårene ikke blir fremsatt, kan sikrede i enkelte tilfeller komme like godt ut ved å kreve «den skjønsmessig anslåtte reduksjonen i skipets markedsverdi» erstattet kontant ved forsikringsperiodens opphør. Dette gjelder imidlertid kun under kaskoforsikringen. Erstatning for ureparert skade gir ikke rett til utbetaling under interesseforsikringene, så når disse tas i betraktning er viktigheten av begjæringen fremdeles like stor.

Etter ordlyden i NSPL § 11-5 gjelder kravet om begjæring uten unntak. I *engelsk rett* er sikrede imidlertid fritatt fra kravet om «notice of abandonment» der «at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him», jf. MIA sect. 62 (7). Spørsmålet blir da om det må gjelde et tilsvarende unntak i norsk rett der begjæringen ikke vil ha betydning for assurandøren. På grunn av Planens klare ordlyd, synes det vanskelig å oppstille unntak fra kravet om begjæring. Et av formålene med begjæringen er likevel nettopp at assurandøren skal kunne ivareta sine interesser i vraket, og da kan spørsmålet om begjæringen ville hatt noen betydning komme inn ved vurderingen av om begjæringen er satt frem i tide.

Etter engelsk rett gjelder heller ikke krav om «notice of abandonment» der assurandøren har fraskrevet seg retten til slik notis, jf. MIA sect. 62 (8), og i forholdet mellom assurandør og reassurandør, jf. sect. 62 (9). Tilsvarende må gjelde i norsk rett.

Det finnes eksempel på et tidligere syn om at skipet må *abandoneres* i tillegg til at kravet om erstatning for totaltap må fremsettes: I Rt. 1924 s. 1015 DERWENT heter det på side 1017: «Paa grundlag av den foreliggende condemnation har saa rederiet under 22. oktober 1917 *abandonert skipet og fordret erstatning*

*som for totaltap.»* [Min utheving.] Etter NSPL 1996 overtar imidlertid assurandøren retten til vraket først ved erstatningsutbetalingen, jf. § 5-19.

### 6.2.1.2 Hvem som kan kreve kondemnasjon

Det følger av § 11-5 at begjæringen skal settes frem av «sikrede». Sikrede er etter definisjonen i § 1-1 litra (c) «den som etter forsikringsavtalen vil ha krav på erstatning eller forsikringssum», altså i praksis rederen.

Etter Planen og den enkelte avtale kan imidlertid andre enn rederen også være tatt inn som medforsikret og dermed være omfattet av definisjonen av «sikrede». Det følger av NSPL § 7-1 at er «den interesse forsikringen gjelder pantsatt, beskytter forsikringen også panthavers interesse». Panthaverens interesse skal etter § 7-4 ved totaltap dekkes først. Spørsmålet blir da om også panthaver kan begjære kondemnasjon på lik linje med rederen.

Problemstillingen kan komme opp der rederen velger å ikke begjære kondemnasjon. Rederen kan, for eksempel på grunn av gode konjunkturer, se det som mer hensiktsmessig å reparere skipet. Banken som panthaver deler derimot kanskje ikke rederens risikovilje, og vurderer et kondemnasjonsoppgjør som nødvendig for ikke å bli sittende igjen med for dårlig sikkerhet under låneavtalen. Spørsmålet burde antakeligvis i alle tilfelle klargjøres i avtalen mellom reder og panthaver ved at rederen forplikter seg til å kreve kondemnasjon når vilkårene foreligger eller at dette medfører ekstraordinært forfall.<sup>311</sup>

Det følger av § 7-3 første ledd at nødvendige avgjørelser i anledning av havari kan skje uten panthavers medvirkning. Av annet ledd fremgår det likevel at «[r]etten til erstatning for totaltap

---

<sup>311</sup> Ekstraordinært forfall vil dessuten kunne følge av sjøloven § 44 for kontraktspant innført i skipsregisteret. Haxthow (2001) s. 31.



kan ikke frafalles helt eller delvis til skade for panthaveren». Som nevnt ovenfor, må skipet anses kondemnabelt når de materielle vilkårene for kondemnasjon er oppfylt, uavhengig av om krav om erstatning for totaltap på dette grunnlag er satt frem. Slik kan «[r]etten til erstatning for totaltap» sies å foreligge allerede når de materielle vilkårene er oppfylt, og et valg om å ikke begjære kondemnasjon kan sies å innebære en frafallelse av retten til totaltapsersatning. I Brækhus/Rein er det lagt til grunn at assurandøren på bakgrunn av bestemmelsen må «innhente samtykke fra pant-haveren hvis rederen ønsker å reparere et kondemnabelt skip».<sup>312</sup>

Bull påpeker at «[s]kal det vern tredjemann har oppnådd gjennom sin status som medforsikret i forsikringsforholdet være effektivt, er det en betingelse at forsikringen holdes i kraft, og ikke endres ved disposisjoner fra forsikringstageren».<sup>313</sup> Dersom pant-haveren alene *ikke* skal kunne begjære kondemnasjon, vil man kunne få den situasjonen at rederen ønsker å reparere, mens pant-haveren ikke vil samtykke; panthaveren ønsker på sin side et totaltapsoppgjør, men rederen vil ikke begjære kondemnasjon. I Brækhus/Rein heter det at assurandøren da i egen interesse ikke må «foreta noen utbetaling til rederen før tvisten mellom pant-haveren og rederen er løst».<sup>314</sup> Mens uenigheten mellom reder og panthaver står, renner imidlertid kanskje tiden for å begjære kondemnasjon ut, slik at panthaverens stilling etter § 7-3 annet ledd blir illusorisk.

Avgjørende må nok uansett være at en medforsikret panthaver allerede etter ordlyden i § 1-1 litra (c) går inn under definisjonen av «sikrede», og at denne i mangel av andre klare holdepunkter må

---

<sup>312</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 442.

<sup>313</sup> Bull II (1988) s. 259.

<sup>314</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 442.

legges til grunn også i relasjon til § 11-5. Snarere støtter effektivitetshensyn konklusjonen om at også en medforsikret panthaver kan begjære kondemnasjon på lik linje med rederen.

I *engelsk rett* synes utgangspunktet derimot å være at en panthaver etter politen ikke kan fremsette «notice of abandonment» etter MIA sect. 62 (1).<sup>315</sup>

Det er klart at assurandøren ikke kan kreve kondemnasjon. Det følger uttrykkelig av Motivene at § 11-5 må tolkes antitetisk og at det således kun er sikrede som kan begjære kondemnasjon.<sup>316</sup> At kun sikrede kan kreve kondemnasjon henger naturlig sammen med adgangen sikrede har til å i stedet velge reparasjon, og de hensynene som begrunner denne valgretten gjelder altså også for regelen her.<sup>317</sup> Regelen innebærer videre at assurandøren i et oppadgående marked ikke kan spekulere i å utbetale erstatning for totaltap og overta det skadede skipet med sikte på reparasjon, salg og gevinst.<sup>318</sup>

Assurandøren kan imidlertid *påberope seg* at skipet er kondemnabelt for på denne måten å etter § 12-9 begrense ansvaret sitt til forsikringssummen fratrukket vrakets verdi. Sikredes valg mellom reparasjon og kondemnasjon skal altså ikke virke inn på assurandørens økonomiske stilling; og når reparasjon i stedet for kondemnasjon ikke innebærer noen økonomisk forskjell for assurandøren, er det heller ingen grunn til at han skal kunne kreve det sistnevnte.

---

<sup>315</sup> Chalmers (1993) s. 100 under henvisning til *Jardine v. Leathley* (1863) 3 B. & S. 700.

<sup>316</sup> Motivene § 11-5 annet ledd.

<sup>317</sup> Se Brækhus/Rein (1993) s. 441.

<sup>318</sup> Motivene § 11-5 annet ledd.

Spørsmålet om assurandøren skulle kunne kreve kondemnasjon var dessuten oppe for plankomiteen i forbindelse med at vilkår for fiske- og mindre fraktfartøyer ble tatt inn i NSPL 1996. De tidligere vilkårene, CEFOR form 251 A 9 og 244 A 13, ga nemlig assurandøren en slik rett. Regelen ble ikke videreført i Planen under henvisning til at assurandøren alltid har «rett til å bli fri for ytterligere ansvar ved å betale ut forsikringssummen, jfr. § 4-21 og § 12-9, og kan vanskelig sees å ha behov for ytterligere beskyttelse.»<sup>319</sup>

### 6.2.1.3 *Krav til begjæringens form*

Planen inneholder intet *formkrav*, slik at begjæringen må kunne settes frem så vel muntlig som skriftlig i tråd med det alminnelige prinsippet om formfrihet.<sup>320</sup>

Av MIA sect. 62 (2) fremgår det uttrykkelig at «[n]otice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth».

Begjæringen må også kunne fremsettes ved konkludent atferd.<sup>321</sup> I Brækhus/Rein nevnes eksemplet der sikrede har grunn til å tro at assurandøren var enig i at skipet måtte anses som totalforlis, og at en kondemnasjonsbegjæring derfor ikke var nødvendig.<sup>322</sup> Det samme må antakeligvis gjelde der partene etter et havari inngår forhandlinger om kompromissoppgjør uten at begjæringen om kondemnasjon formelt sett er satt frem. Dersom forhandlingene ikke fører frem, kan assurandøren vanskelig avvise et krav om kondemnasjonsoppgjør under henvisning til at begjæringen ikke ble satt frem i tide; selve formålet med forhandlingene om kompromiss-

---

<sup>319</sup> Motivene § 17-10 femte avsnitt.

<sup>320</sup> Som blant annet gjenspeilet i NL art. 5-1-1; UNIDROIT Article 2.1.

<sup>321</sup> I ND 1993 s. 172 Gulating BERGLIFT var det eksempelvis ikke bestridt at det forelå «begjæring om kondemnasjon i Planens forstand, selv om formell begjæring ikke ble fremsatt gjennom eget dokument», jf. side 184.

<sup>322</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 443.

oppgjør er jo å unngå et oppgjør etter totaltapsreglene, og når forhandlingene inngås kan det måtte synes klart fra assurandørsiden at rederen vil kreve erstatning for totaltap dersom forhandlingene ikke fører frem. Spørsmålet vil imidlertid bero på en helhetsvurdering, hvor partenes atferd, havariet og omstendighetene for øvrig vil være av betydning. Et forhandlingsutspill kan ikke *alene* danne grunnlag for å anse begjæringen fremsatt ved konkludent atferd.<sup>323</sup>

*Unnlatt berging* kan imidlertid ikke tas i betraktning som et moment ved vurderingen av om begjæringen er fremsatt ved konkludent atferd. Dette må følge av en forståelse av § 11-5 annet ledd, som behandles nærmere under 6.2.1.6. Forståelsen synes å ha støtte i Brækhus/Rein, hvor det heter at sikrede «unnlater å berge, skal ikke ansees å innebære at han har begjært kondemnasjon for det tilfelle at assurandøren berger skipet».<sup>324</sup>

Rettsteknisk er det imidlertid ikke helt uproblematisk å anse begjæringen fremsatt ved konkludent atferd. Siden vurderingen av om de materielle vilkårene foreligger er knyttet til tidspunktet for begjæringen om kondemnasjon, jf. avsnitt 4.3 ovenfor, er det ikke tilstrekkelig å etter en helhetsvurdering konkludere med at begjæringen *er fremsatt*, man må også fingere et *tidspunkt* for fremsettelsen.

Siden det typisk står store verdier på spill, taler bevishensyn for bruk av skriftform.<sup>325</sup> Dette innebærer likevel ikke noe annet enn at et skriftstykke naturligvis vil bli tillagt større verdi i bevis-

---

<sup>323</sup> Se fra engelsk rett, *Russian Bank of Foreign Trade v. Excess Insurance Company, Limited* [1919] 1 K.B. 39, jf. Arnould (1981) avsnitt 1266.

<sup>324</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 443.

<sup>325</sup> L.c.

vurderingen dersom spørsmålet om begjæring er fremsatt skulle komme opp for domstolene.

#### 6.2.1.4 Krav til begjæringens innhold

En meddelelse som uttrykkelig sier at kondemnasjon begjæres og for hvilket skip, vil klart oppfylle *kravet til innholdet* i begjæringen. Om det også er tilstrekkelig at kravet om kondemnasjon fremsettes i mindre klare ordelag, er ikke berørt nærmere i Planen eller Motivene.

MIA sect. 62 (2) bestemmer at «notice of abandonment» «may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured». Det kreves altså at meldingen må *gi uttrykk for forsikringstakerens intensjon*.

I *Parmeter v. Todhunter*<sup>326</sup> uttalte Lord Ellenborough at «[t]he abandonment must be direct and express and I think the word «abandon» should be used to make it effectual». Avgjørelsen ble imidlertid fraveket i *M. R. Currie & Co. v. The Bombay Native Insurance Co.*:<sup>327</sup> Ordet «abandonment» var ikke brukt, men retten fant at budskapet var kommunisert tilstrekkelig klart til å gi uttrykk for forsikringstakerens vilje, og senere avgjørelser har fulgt denne relativt liberale linjen.<sup>328</sup>

Det er neppe grunnlag for å kreve noe mer av begjæringen i norsk rett enn hva som kreves av «notice of abandonment» i engelsk rett. Spørsmålet må også her være om sikredes intensjon om å begjære kondemnasjon har kommet til uttrykk. Sikredes meddelelse må tolkes i samsvar med alminnelige tolkningsprinsipper, slik at spørsmålet blir hvordan assurandøren *med rimelighet* må forstå

---

<sup>326</sup> (1808) 1 Camp. 541.

<sup>327</sup> (1869–71) L.R. 3 P.C. 72.

<sup>328</sup> Khurram (1994) s. 107–108.

sikrede.<sup>329</sup> Dette synliggjør sammenhengen mellom kravene til form og innhold, ved at uklart innhold kan avhjelpes av klar form, og motsatt.

I engelsk rett bestemmer MIA sect. 62 (2) at det må fremgå «unconditionally» at sikrede vil behandle tapet som «constructive total loss». På samme måte må det antakeligvis i norsk rett gjelde at begjæringen om kondemnasjon må fremsettes uten forbehold for å ha rettsvirkninger. Det må imidlertid vurderes konkret hvorvidt det i *realiteten* er snakk om et forbehold, eller om resultatet uansett ville fulgt av avtalen eller av bakgrunnsretten.

Eksempelvis vil et forbehold om at begjæringen kan trekkes tilbake inntil det er akseptert reelt sett ikke være et forbehold siden det samme følger av NSPL § 11-5, jf. 6.2.2.2 nedenfor. Derimot blir assurandøren neppe bundet dersom det tas forbehold om at begjæringen kan trekkes tilbake innen en viss tid. Assurandøren må imidlertid antas å ut fra lojalitetshensyn måtte underrette sikrede om sin ubundethet.

#### *6.2.1.5 Når begjæringen må være satt frem*

NSPL § 11-5 bestemmer at begjæringen må fremsettes «uten ugrunnet opphold». Fristen *begynner å løpe* «etter at skipet er berget og sikrede har hatt adgang til å besiktige skadene».

Det er klart at det i «adgang til å besiktige skadene» må ligge et vilkår om en reell mulighet for besiktigelse med det formål å ta stilling til om skipet skal repareres eller ikke. En adgang til ren overfladisk besiktigelse kan ikke være tilstrekkelig for at fristen skal begynne å løpe. Det følger av dette at vilkåret om at «skipet er berget» kun i de færreste tilfeller vil ha selvstendig betydning siden det ved tilfeller med så omfattende skader at kondemnasjon kommer på tale, sjeldent vil være praktisk mulig å foreta en reell

---

<sup>329</sup> Woxholth (2006) s. 79.

besiktigelse før bergingen er fullført. Skulle sikrede likevel ha adgang til slik besiktigelse før bergingen er fullført, følger det likevel klart nok av ordlyden at fristen ikke begynner å løpe før etter at skipet også er berget.

Til *fristens lengde*, blir spørsmålet hva som er *grunnet opphold*. For det *første* må sikrede gis tid til å gjennomføre besiktigelsen. Siden det typisk vil gå noe tid fra havariet til det er mulig å besiktige skadene, må det imidlertid kreves at sikrede planlegger besiktigelsen slik at den skjer så snart som praktisk mulig. For det *andre* må sikrede gis tid til å på bakgrunn av besiktigelsen avgjøre om kondemnasjon skal begjæres. I denne forbindelse kan det være nødvendig å få enkelte vurderinger av reparasjonskostnadene.

Sikredes avgjørelse av om kondemnasjon skal begjæres, er likevel kun et spørsmål om hva som sett fra rederens ståsted er mest hensiktsmessig av kondemnasjon og reparasjon. Det er neppe grunn til å gi rom for en mer tidkrevende besiktigelse og avgjørelsesprosess enn hva som er nødvendig for at sikrede skal kunne ta stilling til om han «ønsker skipet kondemnert». Eksempelvis er det ikke krav om at begjæringen underbygges av omfattende dokumentasjon for at skipet virkelig er kondemnabelt; dette vil det være tid til å skaffe bevis for dersom assurandøren ikke aksepterer kondemnasjonskravet.

For det *tredje* må sikrede gis tid til å fremsette selve begjæringen, men med de kommunikasjonsmidlene som er tilgjengelige, kan dette ikke ta nevneverdig tid; begjæringen må settes frem så snart sikrede har hatt mulighet til å fatte en overveid avgjørelse.

I den konkrete vurderingen av om begjæringen er fremsatt i rett tid, må det legges vekt på formålene bak kravet om begjæring,

herunder at assurandøren skal få mulighet til å ivareta sine interesser ved å engasjere seg i bergingen.<sup>350</sup>

I Motivene er det fremhevet at sikrede ikke kan «holde spørsmålet åpent og se hvordan konjunktorene utvikler seg».<sup>351</sup> I et oppadgående marked kan reparasjon vise seg å være mer hensiktsmessig enn kondemnasjon. Og dersom skipets verdi i reparert stand på skadetidspunktet lå under kaskotaksten, kan et skip som ikke er kondemnabelt ved havariet, på grunn av stigning i reparasjonsomkostningene, tenkes å være kondemnabelt en tid senere. Men å utsette fremsettelsen av begjæringen på grunn av forhåpninger om endringer i markedet er altså *ikke grunnet opphold*.

MIA sect. 62 (3) bestemmer at «notice of abandonment» må gis «with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss», men «where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry». Ifølge Arnould må utsettelse med å sette frem «notice of abandonment» begrunnes i behov for «more accurate information as to the nature of the loss, or the actual extent of damage».<sup>352</sup> Brown fremhever at «the assured will need time to make enquiries and to assess the costs involved» og at «in determining what is reasonable, one must be practical.»<sup>353</sup>

Dersom assurandøren avslår begjæringen om kondemnasjon under henvisning til at kondemnasjonsgrensen ikke er nådd, blir spørsmålet om han senere kan påberope seg at begjæringen også ble fremsatt for sent, eller om denne innsigelsen er tapt ved realitetsdrøftelsen.

---

<sup>350</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 442.

<sup>351</sup> Motivene § 11-5 fjerde avsnitt.

<sup>352</sup> Arnould (1981) avsnitt 1270.

<sup>353</sup> Brown (1993) s. 221.



Dersom en *reklamasjon* er satt frem for sent, men skyldneren likevel går inn på realitetsdrøftelser, kan han etter omstendighetene være avskåret fra å senere påberope seg at reklamasjonen var for sent fremsatt.<sup>334</sup> Som det gjøres rede for under 6.2.2.1, er kondemnasjonsbegjæringen som reklamasjonen et *rettsbevarende utsagn*. Spørsmålet blir derfor om læren om tap av innsigelser ved realitetsdrøftelse er generelt anvendelig, ikke bare for reklamasjonen, men også for kondemnasjonsbegjæringen. At læren får anvendelse også for *avtalte fristregler*, følger av at den i Rt. 1984 s. 962 «Mesterhusdommen» ble brukt på et entrepriseforhold regulert av standarddokumentet NS 3401.

Reglene om reklamasjon anses til dels for å være utslag av alminnelige lojalitetskrav i kontraktsforhold.<sup>335</sup> Med det sterke lojalitetskravet som gjelder i sjøforsikringsforhold,<sup>336</sup> synes fristreglene å ha minst like stor berettigelse her. Når sikrede blant annet ut ifra lojalitetshensyn er ilagt en plikt til å begjære kondemnasjon innen rimelig tid, synes det naturlig å også ilegge assurandøren en plikt til på samme måte å opptre lojalt overfor sikredes begjæring. For å bruke Hagstrøms ord om det gjensidige pliktforholdet i reklamasjonsforhold: «Det kan ikke være grunn til en asymmetrisk behandling av debitors unnlattelse av å fremsette innsigelsen om for sent fremsatt reklamasjon.»<sup>337</sup> Lojalitetsplikten skal sørge for at motpartens interesser blir ivaretatt. For begge parter vil hensynet til avklaring og oversiktighet i oppgjørprosessen være av betydning. Dette taler for at partene ikke senere skal kunne komme med

---

<sup>334</sup> Krüger (1999) s. 581; Hagstrøm (2003) s. 343.

<sup>335</sup> Ibid. s. 339.

<sup>336</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 459 flg.

<sup>337</sup> Hagstrøm (2003) s. 345.

innsigelser som kunne og burde være brakt på banen på et tidligere tidspunkt.

Som fremhevet av Hagstrøm, må det virkelig skje realitetsdiskusjoner for at retten til å fremsette innsigelsen skal gå tapt.<sup>338</sup> Dersom assurandøren blankt avviser kravet, kan innsigelsen fremdeles fremsettes, jf. Rt. 1934 s. 740, som gjaldt krav om prisavslag etter kjøp av aksjer. I perioden etter et havari vil det gjerne være noe kontakt mellom reder og assurandør. I denne fasen kan skipets skjebne være usikker, og det kan forekomme realitetsdrøftelser av ulike slag, gjerne som innrømmelser eller forsøk på å komme frem til en minnelig ordning. Slike drøftelser i perioden etter havariet, men *før* kondemnasjonsbegjæringen er fremsatt, kan ikke uten videre føre til at assurandøren har tapt muligheten til å hevde at begjæringen har kommet for sent når den senere settes frem.<sup>339</sup> Men forhandlingsbordet må heller ikke virke som en felle for sikrede; har han gitt uttrykk for at skipet må anses kondemnabelt, må dette antakelig være nok til å anse begjæringen som fremsatt, jf. 6.2.1.4 ovenfor, og *da* må også assurandøren tilkjenne eventuell innsigelse om at begjæringen er satt frem for sent.

Dersom sikrede velger å reparere, men *assurandøren* vil påberope seg at skipet er kondemnabelt for å begrense ansvaret sitt til hva han ville vært ansvarlig for etter et totaltapsoppgjør, jf. NSPL § 12-9, gjelder ingen fastsatt tidsfrist.<sup>340</sup>

Assurandøren burde imidlertid ikke kunne forholde seg passivt vitende om rederens beslutning om å reparere ved å vente på

---

<sup>338</sup> Ibid. s. 343.

<sup>339</sup> Se Rt. 1922 s. 153 om betydningen av forhandlinger og innrømmelser ved reklamasjon i kjøpsforhold, særlig på side 154.

<sup>340</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 443.

regningen for så å påberope seg begrensingsregelen. Påberopelsen kan påvirke valget mellom reparasjon og kondemnasjon, og hensynet til sikrede tilsier da at assurandøren må påberope seg begrensingsregelen når han *blir kjent med* rederens valg om å reparere.

Ved vurderingen av om skipet er kondemnabelt i relasjon til § 12-9, må tidspunktet for sikredes valg mellom reparasjon og kondemnasjon legges til grunn. En slik forståelse har støtte i ordlyden, som taler om at skipet «[b]lir» reparert til tross for at kondemnasjonsvilkårene «er» oppfylt.

Formålet bak begrensingsregelen i § 12-9 er å ikke stille assurandøren dårligere dersom rederen velger reparasjon i stedet for kondemnasjon, og konjunkturrendringer mellom sikredes valg og assurandørens påberopelse skal derfor ikke ha betydning for om assurandøren kan begrense ansvaret sitt eller om han er ansvarlig for de fulle reparasjonsomkostningene i overensstemmelse med NSPL kapittel 12 for øvrig.

#### 6.2.1.6 Oppgivelse av retten til å begjære kondemnasjon

Spørsmålet er så om sikredes atferd kan medføre at kondemnasjonsretten må anses oppgitt. Siden kondemnasjonsbegjæringen stifter rett og plikt fra den er forsvarlig sendt, jf. 6.2.2.1 nedenfor, må atferden i utgangspunktet ligge *forut for fremsettelsen av begjæringen* for å være relevant. Dersom atferden kommer i *etterkant*, vil spørsmålet være om begjæringen må anses *kalt tilbake*.

Når det gjelder *berging*, følger det uttrykkelig av § 11-5 annet ledd at verken berging eller unnlatt berging innebærer «oppgivelse av retten til kondemnasjon». Bakgrunnen for bestemmelsen er at det før skipet er berget og besiktiget ofte vil være usikkert om kondemnasjon vil bli begjært. I Motivene heter det at det ville «være meget uheldig om sikrede i denne periode skulle stille seg passiv til bergningsarbeidet av frykt for at en aktiv

holdning ville bli tolket som en frafallelse av retten til å kreve kondemnasjon». <sup>341</sup> Som påpekt i Brækhus/Rein skal sikrede «kunne treffe sine beslutninger mht. berging uten frykt for at det han gjør vil prejudisere hans adgang til å velge mellom kondemnasjon og reparasjon». <sup>342</sup>

Det kan dessuten være at sikrede utfører enkelte *reparasjoner* på skipet før fristen til å begjære kondemnasjon har gått ut. Når sikrede krever reparasjonsomkostningene erstattet etter § 12-1, må det være klart at han ikke senere kan ombestemme seg og i stedet kreve kondemnasjon. Spørsmålet er imidlertid her om *reparasjonene i seg selv* medfører at sikrede ved konkludent atferd har oppgitt retten til senere å begjære kondemnasjon.

For det første må det være klart at reparasjoner på skipet før begjæringen om kondemnasjon er fremsatt, ikke påvirker assurandørens økonomiske stilling. Som nevnt under avsnitt 4.5.2, er det etter § 11-3 de reparasjonsomkostningene som «må antas å ville *påløpe*» [min utheving] på det tidspunktet begjæringen fremsettes, som teller med i kondemnasjonsvurderingen. Påløpte reparasjonsomkostninger skal det altså sees bort fra, og slike reparasjoner vil da snarere medføre at rederen *vanskeligere* oppnår kondemnasjon.

Det er derfor kun hensynet til at assurandøren skal kunne ivareta sine interesser i vraket i tilfelle av kondemnasjon, som måtte tilsi at reparasjoner på skipet innebærer at retten til senere å begjære kondemnasjon er avskåret.

Det er likevel vanskelig å se hvor langt et slikt hensyn rekker. Når det gjelder selve tidsmomentet, er dette ivaretatt av tidsfristen for fremsettelse av begjæringen. Etter § 11-5 annet ledd innebærer dessuten berging som nevnt ikke en oppgivelse av retten til

---

<sup>341</sup> Motivene § 11-5 sjetten avsnitt.

<sup>342</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 443.

kondemnasjon. Selv om skipet er berget, vil reparasjoner som gjennomføres før begjæringen om kondemnasjon eventuelt fremsettes, ha det samme formålet: å sikre verdier fremfor å la skipet forfalle. Dette er i både sikredes, assurandørens og samfunnets interesse. Skulle sikrede anses for å ha oppgitt retten til senere å begjære kondemnasjon ved å gjennomføre reparasjoner på skipet, kunne man derfor risikere at sikrede forholdt seg passiv av frykt for at en aktiv holdning ville prejudisere retten til kondemnasjon.

Begrunnelsen bak regelen i § 11-5 annet ledd gjør seg altså gjeldende også for reparasjoner som gjennomføres etter at skipet er berget, og det er derfor ikke grunn til å la slike reparasjoner avskjære adgangen til å senere begjære kondemnasjon.

## 6.2.2 Binding i kondemnasjonsvalget

### 6.2.2.1 Begjæringen som rettslig disposisjon

Begjæringens plassering som rettslig disposisjon vil være ulik etter som de materielle vilkårene foreligger eller ikke, altså om det er tale om et *rettskrav* på kondemnasjon eller om begjæringen kun er et *tilbud* fra sikrede.

Dersom det foreligger et *rettskrav*, er formålet med begjæringen å gjennomføre kravet om erstatning for totaltap som følger av forsikringsavtalen, og begjæringen må anses som et såkalt *rettsbevarende utsagn*.<sup>343</sup> I tråd med alminnelige avtalerettslige regler stifter rettsbevarende utsagn virkninger allerede fra tidspunktet de er *forsvarlig sendt*.<sup>344</sup> Regelen innebærer at det formelt sett må være tidspunktet for *avsendelsen* av kondemnasjonsbegjæringen som danner skjæringspunktet for vurderingen av om de materielle vil-

---

<sup>343</sup> Hov (2002) s. 80.

<sup>344</sup> Woxholth (2006) s. 78 under henvisning til Arnholm (1974) s. 82.

kårene foreligger. Videre vil det være assurandøren som sitter med risikoen for sendingen av meldingen.

Det kan imidlertid tenkes at den særlige lojalitetsplikten som gjelder i sjøforsikringsforhold,<sup>345</sup> formålet bak kravet om begjæring og de verdiene som står på spill, påvirker vurderingen av om begjæringen *er* forsvarlig sendt.

Dersom begjæringen kun kan anses som et *tilbud*, vil begjæringen etter løfteprinsippet<sup>346</sup> i utgangspunktet *forplikte sikrede* fra det tidspunktet det er kommet til assurandørens «kundskap», jf. avtaleloven § 7. Dersom assurandøren aksepterer et totaltapsoppgjør, som kan være rasjonelt ved tilfeller av undertaksering, vil sikrede altså være bundet uten hensyn til om skipet egentlig var kondemnabelt etter de materielle vilkårene.

I Motivene heter det imidlertid at kondemnasjonsbegjæringen ikke er «et bindende tilbud til assurandøren som denne kan påberope seg».<sup>347</sup> Uttalelsen kunne tilsi at begjæringen ikke kan anses som et tilbud i avtalerettslig forstand, og at begjæringen dermed ikke stifter plikt for rederen. Det er likevel mest nærliggende å forstå uttalelsen slik at tilbudet *ikke er bindende i den forstand at det ennå kan kalles tilbake*, jf. 6.2.2.2 nedenfor, men inntil så er skjedd, må begjæringen være bindende for rederen. Et slikt standpunkt støttes også av hensynet til den felles interesse om en rask og ryddig avgjørelse av kondemnasjonsvalget; har rederen fremsatt en begjæring om kondemnasjon må assurandøren kunne forholde seg til denne så lenge den står ved lag.

---

<sup>345</sup> Falkanger/Bull (2004) s. 459 flg.

<sup>346</sup> Woxholth (2006) s. 85.

<sup>347</sup> Motivene § 11-5 femte avsnitt.

### 6.2.2.2 Binding

Det fremgår indirekte av NSPL § 11-5 første ledd annet punktum at *valget* av kondemnasjon er bindende for sikrede når begjæringen er *akseptert av assurandøren*. I Motivene er det slått fast at dersom det er «kommet i stand en endelig avtale om kondemnasjon, er begge parter bundet».<sup>548</sup> For assurandøren innebærer aksepten at han er bundet av sitt tilsagn om et totaltapsoppgjør, uavhengig av om vilkårene for kondemnasjon i realiteten forelå. Som det heter i MIA sect. 62 (6): «The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.» Arnould oppstiller likevel et unntak hvor aksepten er gitt «under a fundamental mistake of fact».<sup>549</sup>

Under de tidligere reglene som foreskrev at kondemnasjonsspørsmålet skulle avgjøres ved et særskilt skjønn, ble kondemnasjon ansett skjedd på tidspunktet for avgivelsen av skjønnnet. Etter dagens regler, må kondemnasjon antakelig anses skjedd på det tidspunktet assurandøren er bundet av sikredes valg, altså på tidspunktet for fremsettelsen av begjæringen, såfremt de materielle vilkårene er oppfylt.

Det er ingen formkrav til aksepten slik at spørsmålet må som for begjæringen bli hvordan sikrede *med rimelighet* må forstå assurandøren, jf. 6.2.1.4. I MIA sect. 62 (5) heter det at aksepten «may either be express or implied from the conduct of the insurer». Det samme må gjelde etter alminnelig norsk avtalerett,<sup>550</sup> og dermed også for aksepten av kondemnasjonsbegjæringen.

På samme måte som § 11-5 medfører at sikredes atferd i bergingsspørsmålet ikke er relevant for om begjæringen kan anses

---

<sup>548</sup> L.c.

<sup>549</sup> Arnould (1981) avsnitt 1277.

<sup>550</sup> Woxholth (2006) s. 79.

fremsett, følger det av bestemmelsen at assurandørens berging av skipet heller ikke innebærer en «godkjennelse [...] av retten til kondemnasjon». Selv om begjæringen kan anses akseptert ved konkludent atferd, er altså heller ikke assurandørens atferd i bergingsprosessen relevant.

### 6.2.2.3 Tilbakekall

Så lenge begjæringen «ikke er akseptert av assurandøren», gir NSPL § 11-5 sikrede en rett til å kalle begjæringen tilbake.<sup>351</sup> For sikrede innebærer tilbakekallingsadgangen at han kan se situasjonen an; hvis endringer i markedet, skipets tilstand eller øvrige forhold gjør det mer hensiktsmessig å la skipet reparere, kan han ombestemme seg.

I MIA sect. 62 (6) heter det at «[w]here notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable». Om adgangen til tilbakekall av en «notice of abandonment» uttalte Atkinson J. i *Pesquerias Y Secaderos de Bacalao de Espana, S.A. v. Beer*.<sup>352</sup> «By a notice of abandonment the assured merely makes an offer, which remains executory unless and until it is accepted. Until it is accepted the assured has the right to look to intervening events which may restore in whole or in part his former situation, and may limit his claim accordingly if it suits him better to claim as for the partial loss.» Assurandørens anførsel om at sikrede allerede ved avgivelsen av «notice of abandonment» hadde foretatt et bindende valg, kunne derfor ikke føre frem.

Planens løsning innebærer at man har avtalt en videre tilbakekallingsadgang enn den som følger av alminnelig avtalerett.

---

<sup>351</sup> Etter NSPL 1907 synes rettsstilstanden å ha vært en annen: I Rt. 1924 s. 1015 DERWENT uttalte Høyesterett på side 1017 om den avgitte abandonerklæringen at «[d]enne abandonerklæring var selvfølgelig fuldt forpligtende for rederiet og kunde ikke tilbakekaldes uten samtykke fra assurandørene».

<sup>352</sup> (1946) 79 Ll. L. Rep. 417.



Utgangspunkt i avtaleloven er etter § 7 at tilbakekallingen kun er gyldig dersom den er kommet frem senest samtidig med at løftet kom til mottakerens kunnskap. Dersom tilbakekallingen ikke skjer i tide, er løftet bindende for avgiveren inntil akseptfristen er utløpt, altså så lenge tilbyderer «maatte regne paa skulde gaa med» hvis ingen konkret akseptfrist er gitt, jf. § 3 første ledd første punktum.

Dersom sikrede derimot har gitt en akseptfrist i begjæringen, for eksempel for å legge press på assurandøren for å få en avklaring, må dette innebære at den utvidede tilbakekallingsretten i § 11-5 er fraveket slik at sikrede må stå ved fristen sin.

Et videre spørsmål er om sikrede kan sette frem en ny begjæring etter at den tidligere er trukket tilbake. Spørsmålet er ikke berørt i Planen. Det kreves rettsgrunnlag for at sikrede skal være avskåret fra å sette frem begjæringen på nytt etter at den tidligere er trukket tilbake. Et slikt grunnlag må bygge på det syn at tilbaketrekkingen medfører at sikrede *ved sin atferd* oppgir retten til å kreve kondemnasjon.

Siden spørsmålet om de materielle vilkårene er oppfylt skal vurderes ut fra tidspunktet da begjæringen ble fremsatt, vil en adgang til å fremsette begjæringen på ny medføre at etterfølgende omstendigheter får relevans: Skipet, som kanskje ikke var kondemnabelt på tidspunktet da den første begjæringen ble fremsatt, oppfyller kondemnasjonsvilkårene når begjæringen blir satt frem på ny.

Det kan neppe sies at det er urimelig i seg selv at vurderingen av sikredes tap skjer på tidspunktet da tapet hans er størst, jf. også prinsippet om full erstatning i fal. § 6-1 første ledd. Derimot følger det klart av Motivene til § 11-5 at sikrede ikke skal kunne «holde spørsmålet åpent og se hvordan konjunktorene utvikler seg».<sup>353</sup> I tillegg kommer at assurandørene har behov for en rask avklaring

---

<sup>353</sup> Motivene § 11-5 fjerde avsnitt.

for at de skal kunne ivareta interessene sine. Hensynet til klarhet i oppgjørsprosessen trekker i samme retning.

Dette er imidlertid alle hensyn som inngår i den bredere vurderingen etter § 11-5 av om begjæringen er satt frem i rett tid. Det er derfor neppe grunnlag for å anse rederen avskåret fra å sette frem ny begjæring selv om den tidligere er tilbaketrasket. Kravet om at begjæringen må fremsettes «uten ugrunnet opphold» kan imidlertid føre til at fristen for fremsettelse av ny begjæring er utløpt.

Resultatet må antas å bli det samme der ny begjæring settes frem uten at den tidligere er trukket tilbake. Hensynet til oppgjørsprosessen tilsier imidlertid at den tidligere muligens da må anses trukket tilbake, slik at sikrede ikke kan sitte med flere begjæringer «på bordet».

## **6.3 Avgjørelse av kondemnasjonsspørsmålet**

### **6.3.1 Innledning**

Som bemerket i ND 1992 s. 172 Gulating BERGLIFT har ikke Planen «egne saksbehandlingsregler for hvordan det skal gåes fram vedrørende fastsettelsen av skadens omfang og vurderingen av de for kondemnasjonsspørsmålets relevante kostnader».<sup>354</sup> Unntaket er assurandørens rett til flytting av skipet, som behandles under avsnitt 6.3.2.

Derimot inneholder Planen i kapittel 12 en del saksbehandlingsregler ved partiell skade: NSPL § 12-10 inneholder regler om besiktigelse og verdsettelse av skadene; § 12-11 bestemmer prose-dyre for innhenting av anbud; § 12-12 gir sikrede en utskyttningsrett dersom «særlige omstendigheter» gir «rimelig grunn til å motsette

---

<sup>354</sup> BERGLIFT s. 186.

seg at reparasjon blir utført ved et av de verksteder som har gitt anbud».

Et av spørsmålene i BERGLIFT var hvorvidt disse saksbehandlingsreglene også kunne anvendes for fastsettelsen av reparasjonsomkostningene i kondemnasjonsvurderingen. Slik lagmannsretten forstod § 12-12 får bestemmelsen imidlertid «etter sitt innhold og dens systematiske plass i regelverket direkte anvendelse bare i de tilfeller det er på det rene at assurandørens ansvar følger hovedregelen om erstatning for reparasjonsomkostninger, med andre ord utenfor totaltapstilfellene».<sup>355</sup> Spørsmålet om skipet var kondemnabelt ble «etter dette å avgjøre med utgangspunkt i Pl. kap. 11»<sup>356</sup> – altså etter reglene om totaltap. Resultatet synes å være bifalt av plankonsipistene ved at det er henvist til dommen i Motivene.<sup>357</sup> Konsekvensen blir at saksbehandlingsreglene for avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet i hovedsak må stilles opp på grunnlag av bakgrunnsretten.

Under 4.5.2.2 ovenfor ble det pekt på at det må tas utgangspunkt i kapittel 12 når det gjelder hvilke skader som skal telle med i kondemnasjonsgrunnlaget. De *materielle reglene* om dekning i kapittel 12 har altså betydning for kondemnasjonsspørsmålet, mens *saksbehandlingsreglene* ikke har det.

Avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet er viktig både for sikrede og assurandør fordi resultatet er *endelig*. Selv om konklusjonen er at kondemnasjongrensen ikke er overskredet, kan sikrede likevel ikke «komme tilbake etter en reparasjon og si at regningen ble så høy at han i etterhånd vil ha oppgjør for kondemnasjon».<sup>358</sup>

---

<sup>355</sup> Ibid. s. 185.

<sup>356</sup> Ibid. s. 186.

<sup>357</sup> Motivene § 11-3 attende avsnitt.

<sup>358</sup> BERGLIFT s. 188.

### 6.3.2 Assurandørens rett til flytting av skipet

For at assurandøren skal kunne ta stilling til sikredes kondemnasjonskrav basert på anbud innhentet etter en fullstendig besiktigelse,<sup>359</sup> kan assurandøren i medhold av § 11-6 etter sikredes begjæring kreve skipet flyttet til et «sted hvor skaden kan besiktes på forsvarlig måte».

Kravet om flytting må settes frem «uten ugrunnet opphold etter at skipet er berget», jf. § 11-6 første ledd siste punktum. Selv om assurandøren har et vidt spillerom ved valg av besiktigelsessted, kan ikke adgangen utøves for reelt sett å forhale tiden.<sup>360</sup> Videre er det uttalt i Motivene at assurandøren etter flytting ikke kan forhale tiden ytterligere ved å forlange ny flytting for ny besiktigelse.<sup>361</sup> Ansvar for omkostninger og eventuelt tap knyttet til flyttingen, bæres av assurandøren etter § 11-6 annet ledd.

NSPL § 11-6 er en ren saksbehandlingsregel for *avgjørelsen* av spørsmålet om skipet er kondemnabelt, og flytting i medhold av bestemmelsen er ikke egnet til å påvirke om skipet *faktisk* er kondemnabelt, siden skjæringspunktet her er skipet slik det ligger på tidspunktet kondemnasjonsbegjæringen settes frem, jf. avsnitt 4.3 ovenfor. Omkostninger ved flytting for *besiktigelse etter § 11-6* skal således ikke telle med i kondemnasjonsgrunnlaget, i motsetning til antatte omkostninger ved flytting for *reparasjon etter § 11-3*.

---

<sup>359</sup> Motivene § 11-6 annet avsnitt.

<sup>360</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 444.

<sup>361</sup> Motivene § 11-6 annet avsnitt.

Både i Motivene og i Brækhus/Rein er det derimot anført at omkostningene skal telle med i kondemnasjonsgrunnlaget,<sup>362</sup> og således innebære at rederen lettere oppnår kondemnasjon.

Lagmannsretten uttalte imidlertid i ND 1992 s. 172 Gulating BERGLIFT om hvilke kostnader som skal telle med at «[u]tenfor faller [...] i det alt vesentlige også utgifter som påløper i forbindelse med selve kondemnasjonsvurderingene». Flytting av skipet etter § 11-6 skjer for at assurandøren skal kunne foreta besiktigelse for å ta stilling til sikredes krav om kondemnasjon. Omkostningene ville ikke påløpt dersom skadene kun skulle repareres, og faller dermed heller ikke inn under ordlyden i § 11-3.

Forskjellen spiller antakeligvis kun en rolle i de *færreste* tilfeller: Er det nødvendig å flytte skipet for besiktigelse etter § 11-6, vil det normalt også være nødvendig å flytte skipet for reparasjon. De samlede kostnadene blir imidlertid høyere dersom reparasjon vurderes på annet sted enn der besiktigelsen ble gjennomført.

På bakgrunn av ordlyden i § 11-3 og særlig uttalelsene i BERGLIFT, som heller ikke er berørt i Brækhus/Rein,<sup>363</sup> er det nærliggende å kun forstå uttalen i Motivene som et uttrykk for hva som i praksis vil være resultatet i de *fleste* tilfeller, og ikke som et grunnlag for å innnta omkostninger ved flytting etter § 11-6 i kondemnasjonsgrunnlaget.

Dersom skipet pådrar seg ytterligere skader under flyttingen, vil sikrede kunne sette frem ny kondemnasjonsbegjæring, hvor de samlede skadene vil inngå i kondemnasjonsgrunnlaget.<sup>364</sup>

### 6.3.3 Tvisteløsning

#### 6.3.3.1 Innledning

Dersom partene ikke blir enige om hvorvidt vilkårene for kondemnasjon foreligger, kan både sikrede og assurandøren etter § 5-5 tredje ledd jf. første ledd forlange at spørsmålet forelegges norsk

---

<sup>362</sup> Motivene § 11-6 fjerde avsnitt; Brækhus/Rein (1993) s. 444.

<sup>363</sup> Ibid. s. 648.

<sup>364</sup> Ibid. s. 444.

dispasjør til uttalelse. Som fremhevet i Motivene, skal dispasjøren imidlertid «ikke avsi noen voldgiftsdom, men bare gi en uttalelse om hvordan erstatningsoppgjøret etter hans mening bør finne sted».<sup>365</sup>

Ved fortsatt uenighet må spørsmålet legges frem for domstolene. Prosessbyrden ligger her selvsagt på sikrede; assurandøren kan etter å ha avslått begjæringen om kondemnasjon, forholde seg i ro.<sup>366</sup> Planen inneholder ingen alminnelig regel om voldgift, men dette kan selvsagt avtales i tilknytning til den konkrete tvisten,<sup>367</sup> jf. for så vidt voldgiftsloven § 10.

### 6.3.3.2 Generelt om prosedyren

Planen foreskriver ingen særskilt prosedyre for rettens avgjørelse av om skipet er kondemnabelt. Det heter uttrykkelig i Motivene at spørsmålet «er et faktisk spørsmål som må avgjøres etter vanlige bevisregler».<sup>368</sup> Det *faktiske grunnlaget* som er avgjørende i kondemnasjonsvurderingen, er omfanget av reparasjonsomkostningene og eventuelt skipets verdi i reparert stand, jf. kapittel 4 ovenfor. *Vanlige bevisregler* må sies å kun innebære en henvisning til sivilrettens alminnelige bestemmelser<sup>369</sup> og prinsipper om bevis og bevisførsel.

*Bevisbyrden* for at skipet er kondemnabelt, ligger naturligvis på sikrede. Assurandøren vil likevel ha et intensiv til å møte sikredes anførsel om at skipet er kondemnabelt ved å legge frem bevis som

---

<sup>365</sup> Motivene § 5-5 annet avsnitt.

<sup>366</sup> Om assurandørens erstatningsansvar for ikke å ha tatt et rettmessig krav til følge, se Rt. 1959 s. 883 NESTOR II. Erstatningskravet førte her ikke frem da tapet lå utenfor det påregnelige.

<sup>367</sup> Motivene § 5-5 femte avsnitt.

<sup>368</sup> Motivene § 11-3 attende avsnitt.

<sup>369</sup> Se eksempelvis tvisteloven femte del.

taler i motsatt retning. Ellers vil retten måtte avgjøre saken på bakgrunn av de bevis som har blitt ført, og med det la sikredes bevis få en sentral stilling dersom det har rimelig styrke. Illojalitet i avgjørelsesprosessen kan også føre til at bevisbyrden snus.<sup>370</sup>

For å understøtte en anførsel om at skipet *er* eller *ikke er* kondemnabelt, gjelder prinsippet om *fri bevisførsel*.<sup>371</sup> Hvilke bevismidler som er hensiktsmessige, vil likevel variere avhengig av hvilket faktisk grunnlag det er uenighet om.

Vanlige bevisregler må videre innebære en henvisning til prinsippet om *fri bevisbedømmelse*.<sup>372</sup> Prinsippet innebærer «at det er opp til retten etter en samvittighetsfull prøvelse av det som har kommet frem under forhandlingen, å vurdere hva som kan utledes av de enkelte bevismidler, hvilken vekt de skal tillegges og hvordan de skal samordnes med andre bevismidler».<sup>373</sup>

Retten vil i henhold til *overvektsprinsippet*<sup>374</sup> måtte legge til grunn det faktum som den finner mest sannsynlig. Spørsmålet er altså om det er *mer sannsynlig* at skipet er kondemnabelt, enn at det ikke er det.

Det kan hevdes at en kondemnasjonsgrense lavere enn 100 % tjener som en *sikkerhetsventil* mot at skip med reparasjonsomkostninger over skipets verdi i reparert stand ikke blir bedømt som kondemnabelt. Med en kondemnasjonsgrense på 80 % tåler man altså en feilestimering av reparasjonsomkostningene på 20 %.

---

<sup>370</sup> BERGLIFT s. 194–196.

<sup>371</sup> Skoghøy (2001) s. 557 flg.

<sup>372</sup> Ibid. s. 436–437. Prinsippet har kommet til uttrykk i tvisteloven § 21-2 første ledd og voldgiftsloven § 32 annet ledd.

<sup>373</sup> Ibid. s. 671.

<sup>374</sup> Som blant annet formulert i Rt. 1992 s. 64 «P-pilleddom II». Ibid. s. 673–676.

Den lavere kondemnasjonsgrensen har imidlertid ikke som formål å tjene som en sikkerhetsventil, og synspunktet kan dermed ikke tillegges noen betydning ved bevisbedømmelsen: Dersom det eksempelvis knytter seg tvil til det laveste tilbudet, kan ikke retten legge dette til grunn under henvisning til at kondemnasjonsformelen i seg selv inneholder en sikkerhetsventil for feil-estimering.

Selv om kondemnasjonsgrensen reelt sett kan tjene som en sikkerhetsventil i enkelte tilfeller, er det altså uten rettslig betydning siden sikrede har *krav* på totaltapserstatning også når den lavere grensen er passert.

Tidspunktet for avgjørelsen av om skipet er kondemnabelt, er «da begjæringen blir fremsatt», jf. § 11-3. Etterfølgende *rettsfakta*<sup>375</sup> er dermed ikke relevante. Etterfølgende *bevisfakta*<sup>376</sup> må derimot kunne legges frem. Dette innebærer eksempelvis at kostnads-overslag innhentet etter at begjæringen ble satt frem er relevante i vurderingen. Overslagene må imidlertid være basert på kunnskapen om skipets situasjon da begjæringen ble satt frem, jf. uttrykket «må antas». Dersom overslagene ikke er basert på prisene på tidspunktet begjæringen ble satt frem, må det gjøres korrigering for dette.

### 6.3.3.3 Fastsettelse av skipets verdi i reparert stand

Dersom det unntaksvis skulle være nødvendig å fastsette skipets verdi i reparert stand, vil det være naturlig å bygge på verdianslag fra skipsmeglere som formidler kjøp og salg av skip, siden disse vil ha best kjennskap til markedet.

Som påpekt i Brækhus/Rein, vil skipsmeglernes verdioppgaver imidlertid være beheftet med «adskillig usikkerhet» og blir gjerne

---

<sup>375</sup> «[F]aktiske omstendigheter som har umiddelbar relevans for hvorvidt en rettsregel skal komme til anvendelse eller ikke», jf. *ibid.* s. 827.

<sup>376</sup> «[F]aktiske omstendigheter som godtgjør eller indikerer at et rettsfaktum er til stede», jf. *l.c.*



gitt med et visst slingringsmonn.<sup>377</sup> Det kan derfor spørres om ikke formålene bak bruken av takserte verdier,<sup>378</sup> det forhold at verdien faktisk *er* taksert, og at assurandøren har like gode forutsetninger som sikrede for å bedømme skipets virkelige verdi, tilsier at det gjelder en viss presumpsjon for at skipets verdi er lik kaskotaksten. I så fall vil man falle tilbake på kaskotaksten der verdianslagene har liten bevisverdi ved at de peker i ulik retning eller på annen måte er beheftet med stor usikkerhet.

#### 6.3.3.4 Fastsettelse av reparasjonsomkostningene

Ulike bevis kan tenkes ført for størrelsen på reparasjonsomkostningene. Skadene kan for det første tenkes *taksert*. Prosessen med rettslig eller privat skjønn som foreskrevet i NSPL 1930 § 70 B nr. 2 annet ledd og tidligere utgaver av Planen, kan sies å bygge på et slikt takstsystem. Fordelen ved taksering er at den kan gjennomføres nokså raskt, men med den svakhet at taksten kan bli for omtrentlig.

Assurandøren var derfor under NSPL 1930 alltid berettiget til å få reparasjonsomkostningene bestemt ved å innhente *anbud*. Anbudet hadde forrang fremfor skjønnen dersom det tilsa at skipet likevel ikke var kondemnabelt.<sup>379</sup>

Siden kondemnasjonsspørsmålet etter NSPL 1996 skal avgjøres etter fri bevisbedømmelse, gjelder det ikke formelt at anbud som viser at skipet ikke er kondemnabelt skal legges til grunn fremfor andre bevis. De svakhetene som hefter ved en takst, medfører likevel at anbud generelt har større bevisverdi. Motivene synes også å forutsette at innhenting av anbud vil være naturlig for å avgjøre

---

<sup>377</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 454.

<sup>378</sup> Se 5.3.3.2 ovenfor.

<sup>379</sup> Tilsvarende prosess foreskrives i DSK § 129 stk. 3.

om skipet er kondemnabelt.<sup>380</sup> Anbudet må som nevnt under avsnitt 4.5.3 korrigeres for kostnader som må likestilles med reparasjonsomkostninger og som ikke er omfattet av anbudet.

For at retten skal kunne legge et anbud til grunn som bevis for at skipet ikke er kondemnabelt, må anbudet imidlertid gi et «adekvat uttrykk» for reparasjonsomkostningene. For det *første* innebærer dette at retten må vurdere om de kostnadsoverslag assurandøren baserte sitt avslag på «i hovedsak var forsvarlige».<sup>381</sup> Det gjelder altså et generelt *forsvarlighetskrav* til anbudet.<sup>382</sup> Forsvarlighetskravets innhold kan anses delvis uttrykt ved lagmannsrettens uttalelse i BERGLIFT:<sup>383</sup>

«Vilkåret for å kunne legge et bestemt tilbud til grunn, må imidlertid være at det kan anses som fullverdig i relasjon til sikredes krav på erstatning etter forsikringsavtalen. I utgangspunktet må et tilbud sies å være fullverdig i denne forstand når det kan anses rimelig sannsynliggjort at:

1. sikrede ved å inngå reparasjonskontrakt med verkstedet, basert på tilbudet, ville oppnå full dekning av hele det erstatningsmessige tap, og
2. at anbudssummen blir det endelige beløp som må betales for å få utført de spesifiserte arbeider.»

Det må dessuten være klart, at skal et anbud kunne legges til grunn, må det være en forutsetning at verkstedet er *i stand* til å utføre reparasjonen og *villig* til å vedstå anbudet overfor sikrede.<sup>384</sup>

---

<sup>380</sup> Motivene til § 11-3 attende avsnitt hvor det heter at «Planen gir heller ikke anvisning på særlige saksbehandlingsregler knyttet til besiktelse av skadene og *innhenting av anbud*» [min utheving].

<sup>381</sup> BERGLIFT s. 191.

<sup>382</sup> Tilsvarende er lagt til grunn i Tybjerg (1963) s. 132 i relasjon til DSK.

<sup>383</sup> BERGLIFT s. 187–188.

<sup>384</sup> Motivene 1930 s. 41–42.

For at retten skal kunne *vurdere* om anbudet er «fullverdig», må det videre gjelde enkelte ytre krav til anbudet: Det må blant annet utarbeides en *rimelig detaljert spesifikasjon*, og anbudsinnhentingene må skje etter en *holdbar prosedyre*.<sup>385</sup>

Dersom anbudet er fullverdig, er det ikke «noe irregulært ved å basere seg på det laveste av flere reparasjonstilbud».<sup>386</sup> Dersom anbudet derimot ikke kan anses «fullverdig», må det gjøres et «skjønnsmessig tillegg».<sup>387</sup>

Prinsippet om fri bevisbedømmelse medfører at retten står fritt i forhold til det tallmateriale som foreligger. Bevissspørsmålet er *om kondemnasjonsgrensen er nådd*, og ikke hvilket anbud eller overslag som finnes mest sannsynlig. Retten kan altså velge mellomløsninger både med hensyn til hvilke *kostnadsposter* som er tatt med eller utelatt i kostnadsoverslagene, og til hvilket *beløp* de er vurdert. I saken *Robertson v. Royal Exchange Assurance Corporation*<sup>388</sup> uttalte Lord Murray om det tallmateriale som var fremlagt at «some discounting is required from the result on either side».

For det *andre* synes lagmannsretten å stille opp en reservasjon mot anbud som er prissatt ut fra tilfeldigheter og som ikke er gitt ut fra alminnelige forretningsmessige prinsipper. I BERGLIFT ble det opprinnelige tilbudet utvidet uten endringer i prisen, men siden dette skjedde av «ukjente grunner» kunne ikke lagmannsretten ta det utvidede anbudet i betraktning; det gav ikke et «adekvat uttrykk for en skades økonomiske omfang».<sup>389</sup>

---

<sup>385</sup> BERGLIFT s. 191.

<sup>386</sup> Ibid. s. 187; tilsvarende Tybjerg (1963) s. 132 i relasjon til DSK.

<sup>387</sup> BERGLIFT s. 188.

<sup>388</sup> (1924) 20 Ll. L. Rep. 17.

<sup>389</sup> BERGLIFT s. 190.

## 6.3.4 Avgjørelsesperioden

### 6.3.4.1 Tidsrammen for avgjørelsesprosessen

Avgjørelsen av om kondemnasjonsvilkårene foreligger kan tenkes å trekke ut i tid. For rederen innebærer dette at han må vente på forsikringsoppjøret, assurandøren har et uavklart krav mot seg, og skipet – eller restene av det – forblir gjerne i sin stadig dårlige forfatning inntil partene har blitt enige om dets videre skjebne. At saken trekker ut i tid og skipet forfaller, har ingen betydning for spørsmålet om skipet er kondemnabelt; vurderingstidspunktet er her knyttet til fremsettelsen av begjæringen, jf. avsnitt 4.3. Tiden kan imidlertid føre til at verdier forspilles, hvilket er uønskelig både av hensyn til partene og samfunnet for øvrig.

Forutsatt at begjæringen er satt frem i tide etter § 11-5, gjelder ingen tidsfrist for avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet. Rettslige skritt må likevel være foretatt innen utløpet av foreldelsesfristen på tre år etter utløpet «av det kalenderår<sup>390</sup> da sikrede fikk nødvendig kunnskap» om havariet, jf. § 5-24 sammenholdt med foreldelsesloven § 15. Til tross for at Motivene kun nevner frist-avbrudd ved rettslige skritt,<sup>391</sup> må erkjennelse også være tilstrekkelig, jf. foreldelsesloven § 14. Det er altså tilstrekkelig at assurandøren har akseptert begjæringen om kondemnasjon innen fristen; kondemnasjonsoppjøret behøver ikke å være gjennomført.

NSPL § 11-2 annet ledd bestemmer at sikrede kan kreve erstatning for totaltap for det tilfellet at assurandøren forsøker å berge skipet og bergingen ikke er fullført innen seks måneder, eventuelt tolv måneder ved isvanskeligheter, fra melding om havariet. Tilsvarende regel fantes i NSPL 1907 § 51.

---

<sup>390</sup> Foreldelsesfristen etter Planen er altså noe lenger enn den alminnelige fristen på tre år etter foreldelsesloven § 2.

<sup>391</sup> Motivene § 5-24 annet avsnitt.

Det ble til dels hevdet under NSPL 1907 at § 51 ga rett for sikrede til å kreve erstatning for totaltap hvis det ikke innen fristens utløp var brakt på det rene at skipet ikke var kondemnabelt. I Motivene 1930 ble det imidlertid slått fast at «denne fortolkningen er uriktig» og videre påpekt at det «er ingen frister sat for kondemnationsspørsmålets avgjørelse».<sup>392</sup>

Etter at spørsmålet er brakt inn for domstolene, kan det fremdeles kunne gå betydelig tid før den endelige avgjørelsen foreligger – særlig dersom saken skal prosederes for tre instanser. Det er derfor ikke upraktisk at voldgift avtales.<sup>393</sup>

#### 6.3.4.2 Risiko for skipet i avgjørelsesperioden

Spørsmålet er da hvem som har risikoen for skipet i avklaringsperioden: sikrede eller assurandøren. Det vil her måtte sondres etter *hvilken risiko* det er tale om.

Når det gjelder risikoen for *nye havariskader*, vil spørsmålet avhenge av om sikrede faktisk har rett til erstatning for totaltap. I så fall vil ansvaret ligge på den eller de assurandørene som er ansvarlige for totaltapet. Dette følger antitetisk av § 11-9 første ledd. Det samme gjelder risikoen for *kollisjonsansvar* pådratt etter havariet som ga rett til erstatning for totaltap, jf. § 11-9 annet ledd. Ansvaret blir dessuten stående i to år etter at forsikringen har løpt ut, hvis ikke totaltapsoppgjøret er slutført i mellomtiden.

Når det gjelder risikoen for *det alminnelige forfall* skipet utsettes for mens det blir liggende ureparert i påvente av avgjørelsen av kondemnasjonsspørsmålet, har Planen ingen uttrykkelig regulering. Utgangspunktet må imidlertid være at hver av partene selv bærer konsekvensene av at man uten rett har begjært eller motsatt seg kondemnasjon.

---

<sup>392</sup> Motivene 1930 s. 40.

<sup>393</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 445.

Dersom skipet finnes å være *kondemnabelt* må løsningen således være at sikrede får utbetalt forsikringssummen i henhold til § 4-1, mens assurandøren overtar retten til vraket etter § 5-19. At vraket kan ha forfalt i avklaringsperioden, blir dermed assurandørens risiko.

Dersom skipet finnes *ikke kondemnabelt*, synes det derimot nærliggende å falle tilbake på reglene om partiell skade. Utgangspunktet er da etter § 12-1 første ledd at assurandøren svarer for «omkostningene ved å reparere skaden slik at skipet blir som før skaden inntraff». Det kan imidlertid spørres om sikrede ikke må tåle fradrag dersom forfall i avklaringsperioden har ført til at det må mer omfattende reparasjoner til. Situasjonen kan prinsipielt sett ikke være annerledes enn i andre tilfeller der rederen har *utsatt* reparasjonen.

Verken § 12-6 om utsatt reparasjon eller Motivene berører problemstillingen hvor skaden har utviklet seg mellom havariet og reparasjonen. Etter § 12-3 er assurandørens ansvar begrenset ved utilstrekkelig vedlikehold, men her er vurderingen hvorvidt skipet var i forsvarlig stand på tidspunktet for havariet. I Motivene synes det imidlertid forutsatt at «slitasje, tæring, råttighet, utilstrekkelig vedlikehold eller lignende årsaker» som sikrede kan bebreides for ikke å ha unngått ikke er erstatningsmessige. Om tæring heter det nemlig: ««Tæring» som kan føres tilbake til et havari, må regnes som erstatningsmessig skade, *med mindre sikrede kan bebreides for ikke å ha unngått tæringen*» [min utheving].<sup>394</sup> Samme løsning må følge av at unnlatt vedlikehold i avklaringsperioden kan rammes av sikredes redningsplikt etter § 3-30, samt eventuelt stride mot sikkerhetsforskrifter gjeldende for forsikringsforholdet, jf. § 3-22.

---

<sup>394</sup> Motivene § 12-3 ellefte avsnitt.

Konklusjonen må derfor være at sikrede som utgangspunkt har risikoen for skipets forfall i avklaringsperioden dersom skipet finnes *ikke kondemnabelt*. Slikt forfall er heller ikke er erstatningsmessig som partiell skade dersom sikrede kan bebreides for ikke å ved alminnelig vedlikehold ha unngått forfallet.

## 7 Kompromissoppgjør

### 7.1 Innledning

I tillegg til de tre totaltapssituasjonene som er regulert i Planen, opereres det gjerne med en fjerde kategori: «compromised total loss».<sup>395</sup> Som begrepet gir uttrykk for, er det ved «compromised total loss» tale om et *kompromiss* for tilfeller hvor skipet ikke er kondemnabelt, men hvor sikrede likevel får erstatning etter totaltapslignende regler.<sup>396</sup>

Begrepsbruken er ikke helt ensartet: På norsk brukes tidvis oversettelsen «avtalt totalforlis»,<sup>397</sup> mens det i Brækhus/Rein antydes at «kompromissoppgjør» vil være et bedre uttrykk,<sup>398</sup> og dette brukes også her.

På dansk benyttes tidvis «aftalt totaltab»,<sup>399</sup> mens Steen-Olsen taler om «forligsopgør».<sup>400</sup> Heller ikke i *engelsk* terminologi er «compromised total loss» konsekvent brukt, instituttet refereres også til som «agreed total loss» eller «arranged total loss».<sup>401</sup> Hvorvidt det er en rettslig distinksjon mellom de tre begrepene, synes ikke å være avklart. I *Bergens Dampskibs-Assurance Forening v. Sun Insurance Office, Ltd.*<sup>402</sup> uttalte Rowlatt J. at «arranged total loss» ikke betyr annet enn «compromised total loss». I en senere sak, *Gurney*

---

<sup>395</sup> Bull (1983) s. 7–8; Falkanger/Bull (2004) s. 482; Brækhus/Rein (1993) s. 446–448.

<sup>396</sup> Ibid. s. 446.

<sup>397</sup> Bull (1983) s. 7; Falkanger/Bull (2004) s. 482.

<sup>398</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 446.

<sup>399</sup> ND 2003 s. 144 SØHa ARKTIS QUEEN.

<sup>400</sup> Steen-Olsen (1976) s. 138–155.

<sup>401</sup> Brown (1993) s. 212.

<sup>402</sup> (1930) 37 Ll. L. Rep. 175.



v. *Grimmer*,<sup>403</sup> fant Lawrence L.J. derimot at «arranged total loss» har en videre betydning enn «compromised total loss»:

««Compromised» [...] assumes that a mutual concession has been made by both parties and that each party has got something less than he claimed. The word «arranged» to my mind is a wider word altogether. In certain cases, and in my judgment in this case, I think it is equivalent to «agreed»».

Begrepet «kompromissoppgjør» tilkjenner en sentral forskjell sammenlignet med aktuelt totalforlis, konstruktivt totalforlis og presumptivt totalforlis, nemlig at kompromissoppgjør er betegnelsen på en form for totaltapsoppgjør, og ikke en totaltaps-situasjon. Antakeligvis kjennetegnes kompromissoppgjør best ved *resultatet*: at sikrede får et oppgjør som er gunstigere enn han ville fått etter reglene om partiell skade, men dårligere enn et fullt totaltapsoppgjør.

Siden kompromissoppgjøret avtales etter havariet, kan man ikke som for de øvrige totaltapsformene oppstille materielle vilkår for «compromised total loss». Siden det ikke gjelder bestemte vilkår, følger det også at sikrede aldri vil ha *rettskrav* på kompromissoppgjør.<sup>404</sup>

I Brækhus/Rein er det antydnet at sikrede vil ha rettskrav på «compromised total loss» dersom domstolene skulle sette seg utover kondemnasjonsvilkårene med hjemmel i avtaleloven § 36.<sup>405</sup> Det vil vel neppe være naturlig å snakke om «compromised total loss» i slike tilfeller. Når domstolene *sensurerer* vilkårene, legges de sensurerte vilkårene til grunn for rettsforholdet, uten at dette medfører noen plikt for partene til å inngå kompromiss.

Heller ikke oppgjørspraksis danner grunnlag for å oppstille noe rettskrav på «compromised total loss»: Ved vurderingen av om en praksis skal kunne

---

<sup>403</sup> (1932) 44 Ll. L. Rep. 189.

<sup>404</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 447.

<sup>405</sup> L.c.

legges til grunn som kontraktssedvane, «spiller det en rolle hvor *utbredt* vedkommende handlemåte er, hvor *lenge* og hvor *konsekvent* og *hyppig* den har vært fulgt, og om den har vært fulgt fordi folk har følt seg *forpliktet* til å handle slik». <sup>406</sup> Etter en gjennomgang av seksten kompromissoppgjør, peker Steen-Olsen særlig på «at assurandørene ikke anser sig for retlig forpligtet til at «forlige» disse sager», <sup>407</sup> og konkluderer med at «opgørspraksis næppe på indeværende tidspunkt kan tillægges kvalitet af en retlig forpligtelse for assurandørene». <sup>408</sup>

Kompromissoppgjøret har snarere likhetstrekk med praksis etter den såkalte «omnibus»-klausulen i P&I-forsikringen: Gard Paragraf 7 (3)(b) gir styret rett til å gi erstatning «utover det som følger av Forsikringsvilkårene når dette ut fra Foreningens formål finnes naturlig og ønskelig». Tilsvarende gir Skuld Statute 1.9.12 styret en rett når det «considers in accordance with the purpose of the Association that such compensation would be natural and desirable». Bakgrunnen for «omnibus»-klausulen er nettopp «vanskelighetene ved å formulere eksakte dekningsregler». <sup>409</sup>

Kompromissoppgjøret er en *avtale*, og bakgrunnsrettens regler om avtaleslutning, tolkning og ugyldighet får anvendelse så langt de passer. Eksempelvis kom Høyesterett i ND 1956 s.114 NH VINGTOR til at kompromissoppgjøret måtte settes til side etter *re integra*-regelen, jf. prinsippet i avtaleloven § 39 annet punktum. Anførselen om ugyldighet på grunn svik og strid mot redelighet og god tro, jf. avtaleloven §§ 30 og 33, førte derimot ikke frem.

---

<sup>406</sup> Eckhoff (2001) s. 258.

<sup>407</sup> Steen-Olsen (1976) s. 146.

<sup>408</sup> Ibid. s. 150.

<sup>409</sup> Brækhus/Rein (1979) s. 105.

## 7.2 Typer av kompromissoppgjør

### 7.2.1 Tvil om skipet er eller vil bli totaltapt

#### 7.2.1.1 «Kompromisskondemnasjon»

Dersom assurandøren ikke uten videre vil godta sikredes begjæring om kondemnasjon, men ser at kondemnasjonsspørsmålet er tvilsomt, kan han tenkes å inngå forhandlinger med sikrede. Som nevnt ovenfor under avsnitt 6.3.3 vil slike samtaler med sikte på et kompromiss være normal prosedyre før rettslige skritt settes i verk. Dersom sikrede og assurandør kommer til enighet om et oppgjør hvor sikrede får en noe redusert erstatning sammenlignet med et fullt totaltapsoppgjør, foreligger det som kan kalles «kompromisskondemnasjon».<sup>410</sup> Et slikt kompromiss er imidlertid ikke vesensforskjellig fra forlik som oppnås om andre pretenderte krav. Kompromisskondemnasjon har stor likhet med det fulle totaltapsoppgjøret ved at assurandøren som regel overtar vraket, eller i alle fall verdien av det.

Det foreligger lite publisert rettspraksis knyttet til kondemnasjon. Selv om det må antas at en stor del av sakene går til voldgift og er upubliserte av denne grunn, er det grunn til å tro at kompromisskondemnasjon er svært utbredt. Templeman fremhever at de fleste krav først avslås, før de så etter forhandlinger løses i all vennlighet.<sup>411</sup> Steen-Olsen uttrykker at «[d]et er velkendt, at assurandørerne undertiden indgår forligsopgjør [...] når det foreligger virkelig tvil om, hvorvidt et skib kan [...] istandsættes

---

<sup>410</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 446.

<sup>411</sup> Templeman (1986) s. 220.

for omkostninger, der holder sig indenfor kondemnationsgrænsen». <sup>412</sup>

Motivasjonen for å avtale kompromisskondemnasjon er for det første å unngå den *prosessrisiko* en avgjørelse ved domstolene innebærer. I tillegg kommer ønsket om å unngå høye *prosessomkostninger*. For det tredje tar en avgjørelse ved domstolene betydelig *tid*. For sikrede innebærer dette at han må vente på en eventuell totaltapserstatning mens skipet i perioden ikke er inntektsbringende; for assurandøren betyr avgjørelsesperioden at han har et uavklart krav mot seg.

I Brækhus/Rein er det antatt at det ved kompromisskondemnasjon foreligger totaltap i den forstand at assurandøren kan belaste reassurandørene for deres andel av erstatningen. <sup>413</sup>

#### 7.2.1.2 Oppgjør «uten hensyn til skipets videre skjebne»

Ved havari kan det være usikkert om skipet i det hele tatt kan berges og hvor stort det endelige omfanget av skadene blir. Etter NSPL § 4-21 kan assurandøren fri seg fra videre ansvar ved å meddele sikrede at han vil utbetale forsikringssummen, men slik at han samtidig taper retten til vraket.

Dersom rederen ser det som viktig å oppnå et totaltapslignende oppgjør, for eksempel for å unngå stort tidstap dersom det skulle vise seg at skipet lot seg berge og skadene ikke gjorde skipet kondemnabelt, kan han være villig til å fri assurandøren fra videre ansvar mot utbetaling av et beløp *mindre* enn forsikringssummen. For assurandøren vil et slikt kompromiss være interessant dersom han anser sannsynligheten for totaltap rimelig i forhold til den del av forsikringssummen som avtales utbetalt.

---

<sup>412</sup> Steen-Olsen (1976) s. 138.

<sup>413</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 446.

Kompromissoppgjøret inngås da «uten hensyn til skipets videre skjebne». Som uttrykt av byretten i ND 1951 s. 90 Bergen VINGTOR på side 91, dreier det seg om «kjøp av en sjanse». Forsikringsforholdet bringes til opphør, og partene kan ikke komme i etterkant med krav som var omfattet av kompromissavtalen.

Situasjonen i ND 1956 s. 114 NH VINGTOR var slik at MS Vingtor hadde strandet og det var uklart hvorvidt skipet kunne berges. For rederiet var det avgjørende å få et totaltapsoppgjør fordi man ikke ville kunne håndtere tidstapet som løp under bergingen og under eventuell senere reparasjon. Det ble derfor inngått avtale om «compromised total loss» hvor forsikringssummen under *kaskopolisen* skulle utbetales «uten hensyn til fartøyets videre skjebne». Rederiet frasa seg samtidig retten til erstatning under interesseforsikringene.

## 7.2.2 «Svikt» i kondemnasjonsformelen

### 7.2.2.1 Innledning

Selv om det er *klart* at skipet ikke er kondemnabelt, kan assurandøren være villig til å gi et totaltapslignende oppgjør. Dersom sikrede beholder retten til vraket, kan oppgjøret sees på som en forlengelse av reglene om erstatning for ureparert skade i NSPL § 12-2.<sup>414</sup>

Når assurandøren kan være interessert i å gi et totaltapslignende oppgjør selv om han ikke er forpliktet til det, er dette et resultat av at et slikt alternativt oppgjør likevel kan være gunstig; man kan snakke om «svikt i kondemnasjonsformelen».

### 7.2.2.2 Overtaksering

Dersom skipet er *overtaksert*, kan både assurandør og sikrede finne et kontantoppgjør mer interessant enn at skadene blir reparert.

---

<sup>414</sup> L.c.; Falkanger/Bull (2004) s. 482.

For et skip med kaskotakst 100 utgjør reparasjonsomkostningene 70, mens verdien i reparert stand er 80 og skipets verdi i skadet stand er 20. Skipet er ikke kondemnabelt siden reparasjonsomkostningene kun utgjør 70 % av taksten. Derimot er reparasjon heller ikke lønnsomt siden omkostningene ved å reparere er større enn verdiforskjellen mellom skipet i skadet og reparert stand.

Siden assurandøren i utgangspunktet svarer for reparasjonsomkostningene, vil han ha interesse av et kompromissoppgjør dersom utbetalingen blir mindre enn 70. Det er overtakseringen som gjør at skipet ikke er kondemnabelt selv om det heller ikke er reparasjonsverdig.

Som påpekt i Brækhus/Rein, har assurandørene imidlertid hatt en viss motvilje mot slike oppgjør.<sup>415</sup> For å ikke oppmuntre til overtaksering, har enkelte assurandører derfor hatt som prinsipp at erstatningen ikke skal overstige verdiforringelsen, i dette tilfellet 60. Ved den utvidede retten til kontanterstatning i NSPL 1996 versjon 2007 har rederen nå en rett til slikt oppgjør. Det er derfor ikke naturlig å snakke om oppgjør der sikrede ikke får mer enn verdiforringelsen, som kompromissoppgjør, selv om han oppnår den ekstra fordel at han slipper å vente til «forsikringsperiodens opphør». Rederens interesse av et slikt oppgjør ligger i at han får erstatningen kontant og dessuten sparer tidstap og omkostninger i reparasjonstiden. Dette utelukker likevel ikke at sikrede bruker retten til reparasjon som forhandlingskort for et kompromissoppgjør som er bedre enn hva han har krav på etter § 12-2.

---

<sup>415</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 447.

### 7.2.2.3 Vrakverdien utgjør mer enn 20 % av sammenligningsgrunnlaget

Også der vrakverdien utgjør mer enn 20 % av sammenligningsgrunnlaget, «brister» kondemnasjonsformelen i den forstand at skipet verken er kondemnabelt eller lønnsomt å reparere. Også i disse tilfellene kan assurandøren ha interesse av å inngå et kompromissoppgjør.

For et skip med kaskotakst 100 utgjør reparasjonsomkostningene 75, mens verdien i reparert stand er 100 og skipets verdi i skadet stand er 30. Skipet er ikke kondemnabelt siden reparasjonsomkostningene kun utgjør 75 % av taksten. Derimot er reparasjon heller ikke lønnsomt siden omkostningene ved å reparere er større enn verdiforskjellen mellom skipet i skadet og reparert stand.

Assurandøren vil i utgangspunktet være ansvarlig for reparasjonsomkostningene på 75, rederen vil på sin side være fornøyd med kontanterstatning på 70. Sammen med vrakverdien på 30, spart tidstap og sparte kostnader, vil han komme bedre ut av oppgjøret enn ved reparasjon av et skip verdt 100. Etter § 12-2 har han rett til erstatning på verdiforringelsen på 70, men assurandøren vil altså ha et forhandlingsrom på 5.

At vrakverdien ikke teller med i kondemnasjonsformelen, er hovedgrunnen til utbredelsen av «compromised total loss» i *engelsk rett*.<sup>416</sup> Kondemnasjonsgrensen på 80 % tjener imidlertid som en faktisk sikkerhetsventil mot at skip som ikke er lønnsomme å reparere heller ikke er kondemnabile. At vrakverdien ikke teller med i kondemnasjonsgrunnlaget har derfor først betydning for spørsmålet om reparasjon er lønnsomt når vrakverdien utgjør mer enn 20 % av sammenligningsgrunnlaget.

---

<sup>416</sup> L.c.

Det kan stilles spørsmål om det etter den utvidede retten til kontanterstatning etter § 12-2 i NSPL 1996 versjon 2007 er behov for kompromissoppgjør fordi kondemnasjonsformelen «brister». Svaret til dette må være ja. Dette vises også av den engelske praksisen, som jo alltid har hatt en rett til kontanterstatning. Behovet for kompromissoppgjør er et resultat av at kondemnasjonsformelen ikke alltid svarer til resultatet etter en *lønnsomhetsvurdering*, se avsnitt 4.1.2 ovenfor.

Den utvidede retten til kontanterstatning medfører at sikrede ikke lenger har valget mellom en ulønnsom reparasjon og ingenting. Poenget er imidlertid at den ulønnsomme reparasjonen også vil være mer kostbar for assurandøren enn hva han plikter å erstatte etter § 12-2. Denne forskjellen utgjør et forhandlingsrom som rederen kan utnytte under trussel om reparasjon. Så gjenstår det å se om assurandørsiden i praksis vil beholde en restriktiv oppgjørspraksis, ved å ikke erstatte mer enn hva den plikter etter § 12-2, til tross for at regningen ved reparasjon etter § 12-1 kan bli høyere.

## **7.3 Kompromissoppgjørets virkning overfor interesseassurandørene**

### **7.3.1 Innledning**

Som nevnt under avsnitt 6.1 ovenfor, er kravene under kasko- og interesseforsikringene selvstendige. Et kompromissoppgjør under kaskoforsikringen utløser med andre ord ikke et oppgjør under interesseforsikringene uten at det finnes *særskilt rettsgrunnlag* for dette.



I Brækhus/Rein pekes det på at et kompromissoppgjør vil «være særlig fristende når han også har tegnet en kasko-interesseforsikring som vil komme til utbetaling hvis skipet finnes å være kondemnabelt».<sup>417</sup> Om interesseforsikringen kommer til utbetaling beror imidlertid på om det finnes rettsgrunnlag for dette.

### 7.3.2 Tolkning av oppgjørsavtalen

Det kan for det første fremgå direkte av kompromissavtalen at interesseassurandørene er part i kompromissoppgjøret og at det skal gis utbetaling under interesseforsikringene. Der intet uttrykkelig er sagt, må spørsmålet om interesseassurandørene er bundet til utbetaling under interesseforsikringene måtte bero på en tolkning av oppgjørsavtalen. Problemstillingen er altså spørsmålet om kompromissoppgjørets *subjektive* og *objektive* rekkevidde. Det første spørsmålet er aktuelt der det er ulike assurandører under kasko- og interesseforsikringene, det andre der forsikringene er tegnet hos samme assurandør. Selv om det mest praktiske nok er at både kasko- og interesseforsikringene er tegnet hos samme assurandør, er det ingenting i veien for at det benyttes ulike forsikringsgivere.

Grunnlaget for avtalebinding er den enkeltes autonomi,<sup>418</sup> men av dette følger også at man kun kan binde seg selv. Kompromissoppgjøret er dermed som utgangspunkt uten virkning for interesseassurandørene. Men interesseassurandørene kan selvsagt disponere på en slik måte at også de blir bundet – enten direkte, ved samtykke, eller ved sin opptreden for øvrig; dette blir et alminnelig spørsmål om avtalebinding.<sup>419</sup>

---

<sup>417</sup> Brækhus/Rein (1993) s. 446.

<sup>418</sup> Woxholth (2006) s. 78.

<sup>419</sup> Se Woxholth (2006) del II kapittel 5; Hov (2002) kapittel 3.

Dersom kasko- og interesseforsikringene er inngått med én og samme assurandør, blir det avgjørende spørsmålet hva som er omfattet av avtalen. Selv om intet uttrykkelig er sagt om interesseforsikringene, må det avgjøres om også interesseforsikringene skal anses oppgjort ved kompromissoppgjøret. Dette må bero på en konkret tolkning av oppgjørsavtalen, se for så vidt LG-2004-30856 Gulating STAR TRADER.

Til tross for at frakt- og interesseforsikringene ikke ble nevnt under forhandlingene, kom retten etter en tolkning av oppgjørsavtalen til at det «ikke forelå andre forsikringsmessige krav mellom partene». Retten gikk altså ikke inn på en vurdering av om skipet var kondemnabelt, men la til at resultatet ville blitt det samme om en slik vurdering var foretatt.

Hvorvidt sikrede vil «tjene» på forsikringen, kan imidlertid ikke være et lovlig tolkningsmoment siden det er snakk om en gjensidig bebyrdende forsikringsavtale. Domstolen må i så fall vurdere om forsikringen må anses ugyldig som veddeforsikring, og redusere forsikringssummen under interesseforsikringene på dette grunnlaget, jf. avsnitt 5.3.3 ovenfor.

### 7.3.3 Spesialvilkår

Selv om Planen ikke gir grunnlag for at interesseassurandørene må følge kaskoassurandørene i et kompromissoppgjør, er det ingenting i veien for at dette avtales mellom sikrede og interesseassurandørene. En slik løsning følger av de *engelske* vilkårene:<sup>420</sup>

ITCH CL. 290 Disbursements and Increased Value cl. 10 lyder: «In the event of a claim for total loss or constructive total loss being settled on the insurances on hull and machinery as a compromised total loss the *amount*

---

<sup>420</sup> Brown (1993) s. 628–629.

*payable hereunder shall be the same percentage of the amount insured as is paid on the said insurances.»* [Min utheving.]

Etter klausulen vil kompromisset altså utløse rett til utbetaling under interesseforsikringene etter det *forhold* som ble utbetalt under kaskoforsikringen. Løsningen må sees i sammenheng med at utgangspunktet etter ITCH er at «interesse følger kasko», jf. avsnitt 6.1 ovenfor.

Innseser man først kondemnasjonsformelens ufullkommenhet ved at skipet verken behøver å være kondemnabelt eller lønnsomt å reparere, jf. avsnitt 7.2.2, synes den engelske løsningen å være rimelig. Avtales totaltap ved at kompromissoppgjør inngås mellom kaskoassurandøren og sikrede, burde skipet også anses tapt i forholdet til interesseassurandørene. Et slikt vilkår forutsetter imidlertid at «interesse følger kasko» også avtales.

# Kilder

## Litteraturliste

- Andersen/Madsen (2001) Lennart Lynge Andersen og Palle Bo Madsen, Aftaler og mellem mænd, 4. udgave, Thomson, København 2001.
- Arnholm (1974) Carl Jacob Arnholm, Lærebok i avtalerett, Tanum – Norli, Oslo 1974.
- Arnould (1981) Arnould's Law of Marine Insurance and Average : Volume II, 16th edition by Michael J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman, Stevens & Sons, London 1981.
- Ashton (1969) John Ashton, The History of Gambling in England, Patterson Smith, London 1969.
- Brækhus (1975) Sjur Brækhus, Skipsbegrepet, MarIus 3, Sjørettsfondet, Oslo 1975.
- Brækhus/Rein (1979) Sjur Brækhus og Alex. Rein, Håndbok i P&I Forsikring, 2. udgave, Assuranceforeningen Gard – Gjensidig, Arendal 1979.
- Brækhus/Rein (1993) Sjur Brækhus og Alex Rein, Håndbok i kaskoforsikring, Sjørettsfondet, Oslo 1993.
- Brown (1993) Robert H. Brown, Marine Insurance : Volume 3 – Hull Practice, 2nd edition, Witherby & Co. Ltd., London 1993.
- Bull (1980) Hans Jacob Bull, Sjøforsikringsrett, Tanum – Norli, Oslo 1980.
- Bull (1983) Hans Jacob Bull, Hovedtrekk i kaskoforsikringsretten, MarIus 83, Sjørettsfondet, Oslo 1983.
- Bull I (1988) Hans Jacob Bull, Avtalte standardvilkår som privat lovgivning, Lov, dom og bok : festskrift

- til Sjur Brækhus 19. juni 1988 s. 99–114, Universitetsforlaget, Oslo 1988.
- Bull II (1988) Hans Jacob Bull, Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold : En studie av dekningsmodeller, med basis i sjøforsikringsretten og i petroleumskontraktens ansvars- og forsikringsregulering, Sjørettsfondet, Oslo 1988.
- Chalmers (1993) Sir Mackenzie D. Chalmers, Chalmers' Marine Insurance Act, 10th edition by E. R. Hardy Ivamy, Butterworths, London 1993.
- Croswell (1882) S. G. Croswell, Constructive Total Loss, American Law Review, Volume 16 No. 5 s. 372–388, 1882.
- Eckhoff (2001) Torstein Eckhoff, Rettskildelære, 5. utgave ved Jan E. Helgesen, Universitetsforlaget, Oslo 2001.
- Engelsk–Norsk (2005) Engelsk stor ordbok : engelsk–norsk, norsk–engelsk, Petter Henriksen og Vibecke C. D. Haslerud (red.), Kunnskapsforlaget, Oslo 2005.
- Falkanger (1969) Thor Falkanger, En sammenligning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter, Arkiv for Sjørett bind 9 s. 537–566, Den norske sjørettsforening, Oslo 1965–1969.
- Falkanger (1997) Thor Falkanger, Tolkning av sjørettslige standardkontrakter – særlig om betydningen av forarbeider, Ånd og rett : festskrift til Birger Stuevold Lassen på 70-årsdagen 19. august 1997 s. 289–302, Universitetsforlaget, Oslo 1997.
- Falkanger/Bull (2004) Thor Falkanger og Hans-Jacob Bull, Innføring i sjørett, 6. utgave, Sjørettsfondet, Oslo 2004.

- Grundt (1929) Theodor Grundt, Forslag til ny sjøforsikringsplan med motiver : utarbeidet til bruk for planrevisionskomiteen, Hefte 3 : Kaskoforsikring, Oslo 1929.
- Grundt (1950) Theodor Grundt, Lærebok i norsk forsikringsrett : forelesninger over forsikringsrettens alminnelige del, 2. utgave – del I, Universitetets Studentkontor, Oslo 1950.
- Hagerup (1916) Francis Hagerup, Almindelig borgerlig straffelov og lov om dens ikrafttræden udgivet med oplysende anmærkninger og henvisninger, H. Aschehoug & Co., Kristiania 1916.
- Hagerup (1918) Francis Hagerup, Den norske civilproces, Tredje udgave, Første del, H. Aschehoug & Co., Kristiania 1918.
- Hagstrøm (1990) Viggo Hagstrøm, «Spil og Væddemaal» om valuta, ... den urett som ikke rammer deg selv : festskrift til Anders Bratholm 70 år s. 65–72, Universitetsforlaget, Oslo 1990.
- Hagstrøm (1994) Viggo Hagstrøm, Urimelige kontraktsvilkår, Lov og rett, Årgang 1994 s. 131–168, Universitetsforlaget, Oslo 1994.
- Hagstrøm (2003) Viggo Hagstrøm, Obligasjonsrett, Universitetsforlaget, Oslo 2003.
- Haxthow (2001) Viktor Haxthow, Sjølovene, 26. utgave ved Jan E. Holvik, Universitetsforlaget, Oslo 2001.
- Hazen (2005) Thomas Lee Hazen, Disparate Regulatory Schemes for Parallel Activities: Securities Regulation, Derivatives Regulation, Gambling, and Insurance, Annual Review of Banking & Financial Law s. 375–441, 2005.
- Hodges (1996) Susan Hodges, Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Ltd., London 1996.

- Hov (2002) Jo Hov, Avtaleslutning og ugyldighet : Kontraktsrett I, Papinian, Oslo 2002.
- Jantzen (1952) Johs. Jantzen, Håndbok i godsbefordring til sjøs (befraktning), 2. utgave ved Nils Dybwad, Fabritius & Sønners Forlag, Oslo 1952.
- Jerlardtz (1996) Camilla Jerlardtz, Taxerad polis vid fartygsförsäkring : övervärdering och bedrägeri, Juristförlaget, Stockholm 1996.
- Khurram (1994) Rabina Khurram, Total Loss and Abandonment in the Law of Marine Insurance, Journal of Maritime Law and Commerce, Volume 25 No. 1 s. 95–117, 1994.
- Kjerschow (1930) P. Kjerschow, Almindelig borgerlig straffelov og lov om den almindelige borgerlige straffelovs ikrafttreden utgitt med kommentar, H. Auschehoug & Co., Oslo 1930.
- Krüger (1999) Kai Krüger, Norsk kjøpsrett, 4. utgave, Alma mater, Bergen 1999.
- Norsk Ordbok (2005) Norsk ordbok med 1000 illustrasjoner : riksmål og moderat bokmål, Tor Guttu (red.), Kunnskapsforlaget, Oslo 2005.
- Rein (1949) Alex. Rein, Om erstatning for totalforlis og ureparerte skader, Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende 1949 s. 175–183, Oslo 1949.
- Schiørring (1924) Geo. K. Schiørring, Den danske søforsikringspolice, Danske Lloyd i kommission hos Andr. Fr. Høst & Søn, Kjøbenhavn 1924.
- Selmer (1982) Knut S. Selmer, Forsikringsrett, 2. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 1982.
- Selmer (1988) Knut S. Selmer, Skadeforsikring og ulovlig virksomhet, Lov, dom og bok : festskrift til Sjur Brækhus 19. juni 1988 s. 467–481, Universitetsforlaget, Oslo 1988.

- Selvig (2004) Erling Selvig, Kontraktsretten, Knophs oversikt over Norges rett, 12. utgave, Kåre Lilleholt (red.), Universitetsforlaget, Oslo 2004.
- Skoghøy (2001) Jens Edvin A. Skoghøy, Tvistemål, 2. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2001.
- Skovgaard-Petersen (1966) Kjeld Skovgaard-Petersen, Konstruktivt totaltab : Søforsikringskonventionen § 129 og Norsk Plan § 163, Arkiv for Sjørett bind 6 s. 602–606, Den norske sjøretts-forening, Oslo 1963–1966.
- Steen-Olsen (1976) Ole Steen-Olsen, Forsikringsoppgøret ved salg af skib, Arkiv for Sjørett bind 14 s. 1–255, Den norske sjøretts-forening, Oslo 1976–1982.
- Templeman (1986) Frederick Templeman, Templeman on Marine Insurance : Its Principles and Practice, 6th edition by R. J. Lambeth, Pitman, London 1986.
- Tjaum (1996) Arne Tjaum, Valuta- og renteswaper : en rettslig studie, Universitetsforlaget, Oslo 1996.
- Treitel (2003) Guenter Treitel, The Law of Contract, 11th edition, Thomson, London 2003.
- Tybjerg (1963) Niels Tybjerg, Dansk søforsikrings-konvention af 2. april 1934, G. E. C. Gads forlag, København 1963.
- Tørum (2005) Amund Bjøranger Tørum, Kong Christian Den Femtis Norske Lov, Norsk Lovkommentar s. 22–25, Gyldendal Akademisk, Oslo 2005.
- Vinje (1999) Eirik H. Vinje, Tolking av garantier i forretningsforhold, Universitetsforlaget, Oslo 1999.
- Voit/Knappmann (2004) Wolfgang Voit und Ulrich Knappmann, Prölss/Martin: Versicherungsvertragsgesetz,



27. Auflage, Verlag C. H. Beck, München  
2004.

- Wilhelmsen (2001) Trine-Lise Wilhelmsen, Issues of Marine Insurance : Duty of disclosure, duty of good faith, alteration of risk and warranties, MarIus 281 : SIMPLY Yearbook s. 41–169, Sjørettsfondet, Oslo 2001.
- Woxholth (2006) Geir Woxholth, Avtalerett, 6. utgave, Gyldendal Akademisk, Oslo 2006.
- Østberg (1997) Kristian Østberg, Assurandørens overtagelse av dekningskrav og forsikringsgjenstad ved utbetaling av totaltapserstatning, MarIus 232, Sjørettsfondet, Oslo 1997.

## Forkortelser

### *Standarddokumenter*

- AIHC American Institute Hull Clauses 1977
- ASK Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor av år 2000
- CEFOR form 244 A 13 The Central Union of Marine Underwriters form 244 A 13
- CEFOR form 251 A 9 The Central Union of Marine Underwriters form 251 A 9
- Commentary Commentary to Norwegian Marine Insurance Plan 1996 (Version 2007)
- Conventionen Conventionen af 2den April 1850
- DSK Dansk Søforsikrings-Konvention af den 2den April 1934
- Flusskasko Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Flusskasko-Risiken 2000 (Fassung 2004)

Gard	Gard Lover og forsikringsvilkår 2006
IHC	The International Hull Clauses 2003
IHC 2002	The International Hull Clauses 2002
ITCH 1983	The International Time Clauses Hulls 1983
ITCH	The International Time Clauses Hulls 1995
Motivene	Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1996 [versjon 2007 hvor annet ikke angitt]
Motivene 1930	Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1930
Motivene 1964	Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1930
NMIP	Norwegian Marine Insurance Plan 1996 (Version 2007)
NS 3401	Norsk Standard 3401
NSPL	Norsk Sjøforsikringsplan 1996 (Versjon 2007)
NSPL 1907	Norsk Sjøforsikringsplan af 1907
NSPL 1930	Norsk Sjøforsikringsplan 1930
NSPL 1964	Norsk Sjøforsikringsplan 1964
Shelltime 4	Shelltime 4 (as revised 2003)
Skuld	Skuld Statutes & Rules 2006
UNIDROIT	UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2004

*Norske lover*

avtaleloven (avtl.)	lov 31. mai 1918 nr. 4
foreldelsesloven (fl.)	lov 18. mai 1979 nr. 18
forsikringsavtaleloven (fal.)	lov 16. juni 1989 nr. 69

forsikringsavtaleloven 1930

(fal. 1930)	lov 6. juni 1930 nr. 20
husleieloven (husll.)	lov 26. mars 1999 nr. 17
Kong Christian Den Femtis	
Norske Lov (NL)	lov 15. april 1687
pristiltaksloven (pristl.)	lov 11. juni 1993 nr. 66
sjøloven (sjøl.)	lov 24. juni 1994 nr. 39
sjøloven 1893 (sjøl. 1893)	lov 20. juli 1893 nr. 1
sjømannsloven (sjøml.)	lov 30. mai 1975 nr. 18
skipssikkerhetsloven	lov 16. februar 2007 nr. 9
straffeloven (strl.)	lov 22. mai 1902 nr. 10
straffelovens ikrafttredelseslov (strl. ikrl.)	lov 22. mai 1902 nr. 11
tvisteloven (tvL.)	lov 17. juni 2005 nr. 90
voldgiftsloven (vogl.)	lov 14. mai 2004 nr. 25

### *Norske lovforarbeider*

Utkast 1925	Utkast til lov om forsikringsavtaler, april 1925, særskilt bilag til Ot.prp. nr. 25 (1930)
Ot.prp. nr. 25 (1930)	Om utferdigelse av en lov om forsikrings- avtaler
NOU 1987: 24	Lov om avtaler om skadeforsikring (Skadeforsikringsloven)

### *Engelske lover*

MIA	The Marine Insurance Act 1906
-----	-------------------------------

Gambling Policies Act	The Marine Insurance (Gambling Policies) Act 1909
<i>Tyske lover</i>	
HGB	Handelsgesetzbuch 1897
<i>Andre forkortelser</i>	
A.C.	Law Reports, Appeal Cases
B. & S.	Best and Smith's Queen's Bench Reports
Bing N.C.	Bingham, New Cases, English Common Pleas
Burr.	Burrow's King's Bench Reports, tempore Mansfield
C.B.	Common Bench Reports by Manning, Granger & Scott
C.P.D.	Law Reports, Common Pleas Division
Camp.	Campbell's Nisi Prius Reports
Ch.	Law Reports, Chancery Division
H.L.	House of Lords
K.B.	Law Reports, King's Bench
L.R.	Law Reports
Ll. L. Rep.	Lloyd's List Law Reports
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Reports
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende
NH	Norges Høyesterett
NV	Norsk voldgiftsdom
P.	Law Reports, Probate, Divorce and Admiralty Division

Q.B.	Law Reports, Queen's Bench
Rt.	Norsk Retstidende
S	Sø- og Handelsretten i København
SøHa	Sø- og Handelsretten i København
U	Ugeskrift for Retsvæsen
V	Vestre Landsret
Y. & C. Ex.	Younge and Collyer's Exchequer Reports

## Domsregister

### *Nordiske Domme i Sjøfartsanliggende*

- ND 1904 s. 177 NH Jasai
- ND 1917 s. 81 NH Stigstad
- ND 1941 s. 225 SøHa Svanen
- ND 1951 s. 90 Bergen Vingtor
- ND 1956 s. 114 NH Vingtor
- ND 1956 s. 920 NH Bandeirante
- ND 1956 s. 937 NH Pan
- ND 1969 s. 126 NH Grethe Solheim
- ND 1978 s. 139 NV (Brækhus) Stolt Condor
- ND 1992 s. 172 Gulating Berglift
- ND 1993 s. 274 Hålogaland Kraknesson
- ND 2003 s. 144 SøHa Arktis Queen
- ND 2004 s. 472 Bergen Star Trader

### *Norsk Retstidende*

Rt. 1922 s. 153

Rt. 1924 s. 1015 Derwent

Rt. 1927 s. 71 Celtic II

Rt. 1927 s. 794

Rt. 1934 s. 740

Rt. 1959 s. 883 Nestor II

Rt. 1984 s. 962 «Mesterhus-dommen»

Rt. 1992 s. 64 «P-pilledom II»

Rt. 1995 s. 46 «Nimbus-dommen»

Rt. 2004 s. 1582

### *Ugeskrift for Retsvæsen*

U 1881 s. 1013 S Amada

U 1912 s. 376 S Sirius

U 1977 s. 874 V

### *Upublicerte norske dommer*

Nord-Troms tingrett 10. januar 2002, sak nr. 979/01 A Polarboy

LG-2004-30856 Gulating Star Trader

### *Engelske dommer*

Bergens Dampskibs-Assurance Forening v. Sun Insurance Office, Ltd.  
(1930) 37 Ll. L. Rep. 175

Brooks v. MacDonnell (1835) 1 Y. & C. Ex. 500

Edwards v. Motor Union Insurance Co., Ltd. (1922) 12 Ll. L. Rep. 445

Gedge and Others v. Royal Exchange Assurance Corporation [1900]  
2 Q.B. 214

Glafki Shipping Co. S.A. v. Pinios Shipping Co. No. 1; «The Maira (No. 2)»  
[1986] 2 Lloyd's Rep. 12

Grainger v. Martin (1862) 2 B. & S. 456

Gurney v. Grimmer (1932) 44 Ll. L. Rep. 189

Hall v. Hayman [1912] 2 K.B. 5

In Re London County Commercial Reinsurance Office, Limited [1922]  
2 Ch. 67

James Rankin and Others v. Lewis Potter and Others (1873) L.R. 6 H.L. 83

Jardine v. Leathley (1863) 3 B. & S. 700

Kaltenbach v. Mackenzie (1877–78) L.R. 3 C.P.D. 467

Lewis v. Rucker (1761) 2 Burr. 1167

M. R. Currie & Co. v. The Bombay Native Insurance Co. (1869–71)  
L.R. 3 P.C. 72

Macbeth & Co., Limited v. Maritime Insurance Company, Limited  
[1908] A.C. 144

Main, The [1894] P. 320

Mathie v. The Argonaut Marine Insurance Company, Ltd. (1925) 21 Ll. L.  
Rep. 145

Moss v. Smith (1850) 9 C.B. 94

Parmeter v. Todhunter (1808) 1 Camp. 541

Pesqueras Y Secaderos de Bacalao de Espana, S.A. v. Beer (1946) 79 Ll. L.  
Rep. 417

Petros M. Nomikos, Ltd. v. Robertson (1939) 64 Ll. L. Rep. 45

Robertson v. Royal Exchange Assurance Corporation (1924) 20 Ll. L. Rep. 17

Roura & Forgas v. Townend and Others [1919] 1 K.B. 189

Roux v. Salvador (1836) 3 Bing N.C. 266

Russian Bank of Foreign Trade v. Excess Insurance Company, Limited  
[1919] 1 K.B. 39

Ruys v. Royal Exchange Assurance Corporation [1897] 2 Q.B. 135

Sailing Ship Holt Hill Company v. United Kingdom Marine Association  
[1919] 2 K.B. 789

Thames and Mersey Marine Insurance Company, Limited v. «Gunford» Ship  
Company, Limited, and Another; «The Gunford Case» [1911] A.C. 529

Thomas Cheshire & Co. v. Vaughan Bros. & Co. (1920) 3 Ll. L. Rep. 213





## Tidligere utgaver av MarIus

De oppgitte prisene er for abonnenenter. Andre kjøpere som ønsker enkelthefter må betale dobbelt pris, med minstepris kr. 50 + porto. Fullstendig register i runde nummer (360, 370 osv.) og på våre nettsider [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs).

- 355 BERGER, Fredrik og HAVER, Gustav CO2-deponering på kontinentalsokkelen: Ansvar for utslipp etter norsk rett og forholdet til klimakvoteregimet etter Kyotoprotokollen. 2007. 336 s. Kr. 140,-.
- 356 MELAND, Casper M. og Witschel, Georg En komparativ analyse av norsk og engelsk kontraktsrett & Mare Liberum and Maritime Security. 2007. 98 s. Kr 70,-.
- 357 HØGSETH, Thomas Bruusgaard Vertikale begrensninger i langvarige gassalgskontrakter. En vurdering av forholdet til EF- og EØS- rettens forbud mot konkurransebegrensende samarbeid. 2007. 216 s. Kr. 100,-.
- 358 KEISERUD, Jørgen Transport og kortsiktig salg av gass i Nederland - nettoperatorens tilrettelegging. 2007. 156 s. Kr. 80,-.
- 359 EGGEN, Tine «No gain no loss» – prinsippet i petroleumsvirksomhetens samarbeidsavtaler. 2007. 184 s. Kr. 100,-.
- 360 SIMPLY Yearbook 2007. 2007. 463 s. Kr. 210,-.
- 361 SØRENSEN, Christopher Haugli Konstruktivt totalforlis. Kondemnasjonsvilkår og totaltapsoppgjør etter Norsk Sjøforsikringsplan og spesialvilkår. 2008. 186 s. Kr. 90,-.

## Bøker utgitt av Sjørettsfondet fra 1990

- Syversen, Jan: **Skatt på petroleumsutvinning**. 762 s. ISBN 82-90260-199l. 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. 199l. 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. (Utsolgt) 1993. Kr. 100.-.
- 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. (Utsolgt) utg. 1997. Kr. 60.-.
- 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 Høyby, 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.

