

MARITUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Ingrid Solum

Sikkerhetsregulering og
kaskoforsikring av skip

Ingrid Solum

Sikkerhetsregulering og kaskoforsikring av skip



Marius nr. 399
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2011
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
Universitetet i Oslo
Nordisk institutt for sjørett
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova
Bidrag sendes til: alla.pozdnakova@jus.uio.no

Abonnement og løssalg: www.audiatur.no - post@audiatur.no

Trykk: 07 Xpress as

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet mens jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Nordisk Institutt for Sjørett i perioden januar 2010 til januar 2011. Stillingen ble finansiert av Johan og Mimi Wesmanns Understøttelsesfond. Avhandlingen publiseres i all hovedsak slik den ble innlevert som masteroppgave ved masterstudiet i rettsvitenskap januar 2011.

Jeg vil takke alle på instituttet for et lærerikt og hyggelig år. En særlig takk går til min veileder, professor dr. juris Trine-Lise Wilhelmssen, som har geleidet meg gjennom året med gode råd og oppmuntring. En stor takk går også til professor dr. juris Hans Jacob Bull som tålmodig har hjulpet meg i stort og smått. Og som alltid har støtten hjemmefra vært upåklagelig, selv om jeg har vært umulig å ha med å gjøre – takk, Kim!

Oslo, april 2011

Ingrid Solum

Innhold

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | INNLEDNING | 7 |
| 1.1 | Tema | 7 |
| 1.2 | Begrepet ”forsikring”. Kaskoforsikring og sikredes subjektive plikter. | 8 |
| 1.3 | Nærmere om problemstillingene og opplegget for fremstillingen | 10 |
| 1.4 | Oversikt over videre fremstilling | 12 |
| 2 | RETTSKILDESITUASJONEN | 13 |
| 2.1 | Innledning..... | 13 |
| 2.2 | Kildene til behandlingen av sikkerhetsreguleringen av skip | 13 |
| 2.3 | Rettskildesituasjonen ved behandlingen av Norsk Sjøforsikringsplan | 15 |
| 2.4 | De engelske kaskoforsikringsvilkårene | 19 |
| 3 | SIKKERHETSREGULERING AV SKIP | 22 |
| 3.1 | Oversikt og formål | 22 |
| 3.2 | Offentlige sikkerhetsregler: Flaggstatens regelverk. | 23 |
| 3.3 | Den internasjonale standardiseringen av sjøsikkerhetsregelverket | 25 |
| 3.3.1 | Noen sentrale regelverksprodusenter | 25 |
| 3.3.2 | Kort om enkelte sentrale IMO-konvensjoner | 28 |
| 3.3.3 | Gjennomføringen av konvensjonskravene. Tilsyn og sertifikatutstedelse..... | 30 |
| 3.4 | Implementeringen av konvensjonsregelverket i norsk rett..... | 31 |
| 3.5 | Nærmere om enkelte former for sikkerhetsregler | 35 |
| 3.5.1 | Regler med krav rettet direkte mot skipets tilstand og driften av det..... | 35 |
| 3.5.2 | Regler om sikkerhetsstyring. ISM-koden. | 36 |
| 3.5.3 | Krav om innehavelse av sertifikater | 39 |
| 3.6 | Klassifikasjonsselskapenes virksomhet | 40 |
| 3.6.1 | Oversikt og bakgrunn. Klassens tosidige rolle | 40 |
| 3.6.2 | Klassifikasjonsprosessen: Klassifikasjonsregler, besiktelser og klassesertifikat. | 43 |
| 4 | PLANENS REGEL OM OPPHØR AV FORSIKRINGEN VED ”TAP AV KLASSE” | 46 |
| 5 | PLANENS GENERELLE FAREENDRINGSREGLER | 52 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 6 | PLANENS REGLER OM SIKKERHETSFORSKRIFTER | 55 |
| 6.1 | Oversikt over reglene | 55 |
| 6.2 | Regelen om manglende sjødyktighet | 56 |
| 6.3 | Sikkerhetsforskriftsbegrepet | 58 |
| 6.3.1 | Oversikt | 58 |
| 6.3.2 | "Påbud om forholdsregler for å forebygge tap" | 58 |
| 6.3.3 | Forskrifter gitt av offentlig myndighet | 65 |
| 6.3.4 | Forskrifter gitt av klassifikasjonsselskapet | 67 |
| 6.3.5 | Forskrifter fastsatt i forsikringsavtalen | 70 |
| 6.3.6 | Forskrifter gitt med hjemmel i forsikringsavtalen | 74 |
| 6.3.7 | Oppsummerende om sikkerhetsforskriftsbegrepet..... | 74 |
| 6.4 | Ansvarsbortfall ved brudd på en sikkerhetsforskrift. Oversikt over NSPL 3-25. | 75 |
| 6.5 | Vilkåret om skyld fra sikredes side | 77 |
| 6.5.1 | Innledende om vilkåret | 77 |
| 6.5.2 | Pliktsubjektet etter NSPL § 3-25: "Sikrede" | 78 |
| 6.5.3 | Identifikasjonsregelen i NSPL § 3-36. Oversikt. | 80 |
| 6.5.4 | "Feil eller forsømmelser i sjømannstjenesten" | 80 |
| 6.5.5 | Identifikasjonshjemmelen i NSPL § 3-36 annet ledd | 84 |
| 6.5.6 | Utvidet identifikasjonsadgang etter § 3-25 annet ledd | 87 |
| 6.5.7 | Skyldvurderingen | 89 |
| 6.6 | Kravet om årsakssammenheng | 98 |
| 6.6.1 | Oversikt | 98 |
| 6.6.2 | Innholdet i årsakskravet: "En følge av". | 99 |
| 6.6.3 | Bevisbyrderegelen: "Det godtgjøres" | 102 |
| 6.6.4 | Årsaksspørsmålet ved brudd på ISM-kodens krav | 107 |
| 6.6.5 | Årsaksspørsmålet ved manglende besiktelser..... | 116 |
| 6.6.6 | Årsaksspørsmålet ved brudd på krav om sertifisert besetning..... | 120 |
| 6.6.7 | Årsaksspørsmålet der skipet seiler med ugyldige sertifikater | 124 |
| 6.6.8 | Situasjonen med samvirkende årsaker | 126 |
| 7 | AVSLUTNING | 133 |
| 8 | KILDELISTE | 136 |
| | SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER..... | 144 |
| | Tidsskriftet MarLus - siste utgaver..... | 144 |
| | Bøker utgitt av Sjørettsfondet | 145 |
| | Ny distribusjonsordning | 146 |
| | Tidsskriftet MarLus – ny abonnementsordning..... | 146 |

1 Innledning

1.1 Tema

Temaet for avhandlingen er forholdet mellom sikkerhetsregler gitt av offentlige myndigheter og klassifikasjonsselskaper og reguleringen av sikkerhet i vilkårene for kaskoforsikring av skip i henhold til Norsk Sjøforsikringsplan.¹

Skip er underlagt omfattende sikkerhetsregulering gjennom regler gitt av offentlige myndigheter og klassifikasjonsselskaper. Både internasjonalt og nasjonalt har det de siste 50 år skjedd en betydelig utvikling innenfor sikkerhetsreguleringen av skip. Regelverket har økt i omfang, og nye former for sikkerhetsregler har kommet til. Et sentralt utviklingstrekk i så måte er økt fokus på sikkerhet gjennom regler om sikkerhetsstyring.

Kaskoforsikring av skip dekker primært skade på og tap av skipet. Brudd på sikkerhetsregler innebærer økt risiko for havari som utløser assurandørens ansvar under forsikringen. I Norsk Sjøforsikringsplan har man derfor tradisjonelt hatt vilkår som forutsetter overholdelse av sikkerhetsregler. Formålet med vilkårene er å forhindre at sikrede øker risikoen assurandøren har påtatt seg ved forsikringsavtalen.² De relevante reglene i Planen har vært gjenstand for en viss utvikling i de senere år, men en del av de grunnleggende prinsippene har stått uforandret siden 1930. Det overordnede spørsmålet i avhandlingen er derfor hvordan vilkårene i Planen på dette punkt fungerer i forhold til dagens sikkerhetsregulering av skip.

Dette spørsmålet er spesielt interessant fordi det nå arbeides med en felles nordisk plan med utgangspunkt i Norsk Sjøforsikringsplan. De norske kaskovilkårene har en noe annen tilnærming til sikkerhetsspørsmål enn de øvrige nordiske land. En for-

¹ Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 versjon 2010.

² Selmer (1982) s. 142.

skjell er at sjødyktighetsreguleringen er tatt ut fra de norske vilkårene, mens disse reglene er beholdt i de øvrige nordiske landene. Et spørsmål man må ta stilling til ved arbeidet med den nordiske planen, er om løsningene i Norsk Sjøforsikringsplan er tilstrekkelige til å løse behovet for prevensjon.

Temaet er samtidig interessant i et *samfunnsmessig* sikkerhetsperspektiv. Forsikringsavtalens vilkår på dette punkt kan fungere som et incitament for rederen til å overholde sikkerhetsregler, og således bidra til vern av samfunnsmessige hensyn. I relasjon til dette perspektivet kan det reises et spørsmål om hvor langt forsikringsvilkårene bør gå for å fremme samfunnsmessige prevensjonshensyn. Det kan tenkes å være motstrid mellom det samfunnsmessige prevensjonshensynet og rederienes behov for finansiell trygghet ved skade.

1.2 Begrepet ”forsikring”. Kaskoforsikring og sikredes subjektive plikter.

Formålet med forsikring er å overføre risiko til forsikringselskapet.³ Ved å betale et vederlag (forsikringspremie) til et forsikringselskap, overtar forsikringselskapet risikoen for uforutsigbare og potensielt store økonomiske tap. Både verdier til lands og verdier til sjøs forsikres; en snakker gjerne om landforsikring og sjøforsikring som to hovedkategorier av forsikringsarter. Innenfor sjøforsikringsretten sonderer en mellom *rederforsikringer*⁴ på den ene siden og *vareforsikring* på den annen. Rederforsikringer er knyttet til skipet, mens vareforsikring er knyttet til varer under transport.⁵

Til et og samme skip vil det være tilknyttet flere typer av rederforsikringer, med ulike dekningsområder. *Kaskoforsikring* er én slik rederforsikring. Kaskoforsikringen knytter seg til skipets for-

³ Bull (2008) s. 24.

⁴ Forsikringstypene kalles ”rederforsikringer” fordi det først og fremst er redet som tegner disse.

⁵ Falkanger (2010) s. 470-471.

muesverdi, og dekker først og fremst tap av eller skade på skipet.⁶ Rederen kan også tegne to øvrige typer av forsikringer som dekker andre interesser knyttet til skipet, nemlig tidstapsforsikring og ansvarsforsikring. *Tidstapsforsikring* knytter seg til skipet som inntektsgivende objekt, og dekker først og fremst tap av fraktinntekter når skipet er ute av drift som følge av skade som er dekket under kaskoforsikringen. Den sentrale *ansvarsforsikringen* er P&I-forsikring.⁷ Denne forsikringstypen omfatter erstatningsansvar som rederen kan pådra seg ved driften av skipet. Også kaskoforsikringen inneholder et element av ansvarsforsikring, ved at ansvar som sikrede blir pålagt for tap som skipet har voldt ved sammenstøt eller støtning er dekket. Her er det imidlertid gjort viktige unntak i dekningen. For eksempel dekkes ikke rederens ansvar for skade på person eller tap av liv og heller ikke ansvar som følge av forurensningsskader. Slike tap er omfattet av P&I-forsikringen.⁸ I denne avhandlingen behandles kun kaskoforsikring.

Skal et tap være dekket, må tapet skyldes en fare (risikobegivenhet) som er omfattet av forsikringen.⁹ Hvilke farer selskapet svarer for er angitt i forsikringsvilkårenes *objektive farefeltsregler*. Forsikring på vilkårene i Norsk Sjøforsikringsplan gir en såkalt "all risks"-dekning der forsikringens farefelt er negativt avgrenset, jf. NSPL § 2-8.¹⁰ Det vil si at utgangspunktet er at alle farer er omfattet av forsikringen.

Forsikringsvilkårene inneholder også regler med såkalte *opplysnings- og omsorgsplikter*. Reglene faller i to hovedkategorier:¹¹ Dels er de rettet mot situasjonen frem til avtaleinngåelse. Reglene i

⁶ Ordet "casco" er spansk og betyr "skipsskrog". På engelsk brukes betegnelsen "Hull and Machinery" (forkortet "H&M").

⁷ Forkortelsen står for "Protection & Indemnity".

⁸ Falkanger (2010) s. 470.

⁹ Bull (2008) s. 205.

¹⁰ Motsetningen er en såkalt "named perils"-dekning der bare de risikobegivenheter som er positivt angitt er dekket, jf. Bull (2008) s. 210.

¹¹ Wilhelmssen (2007) s. 137.

denne kategorien omhandler forsikringstagers opplysningsplikt. De øvrige opplysnings- og omsorgspliktene retter seg mot situasjonen *etter* avtaleinngåelse. Ved brudd på slike plikter kan assuredøren ha en rett til å si opp forsikringen for fremtiden. For det andre kan han – etter nærmere bestemte vilkår – helt eller delvis la være å utbetale erstatning for et allerede inntrådt havari.¹² Reglene som drøftes i denne oppgaven hører innunder disse subjektive pliktene. Dels er det snakk om regler som omhandler situasjonen der det skjer endringer i det alminnelige risikobildet som danner grunnlaget for forsikringsavtalen. Slike regler karakteriseres som *fareendringsregler*. Dels er det snakk om regler som oppstiller plikter direkte rettet mot å forhindre at et havari inntreffer. Til denne kategorien av omsorgsplikter hører plikten til å overholde såkalte *sikkerhetsforskrifter*.¹³

1.3 Nærmere om problemstillingene og opplegget for fremstillingen

Temaet som er skissert ovenfor, åpner for en omfattende drøftelse. Det er derfor nødvendig å presisere nærmere hva som skal behandles samt foreta noen avgrensninger:

I Norsk Sjøforsikringsplan er brudd på sikkerhetsregler først og fremst regulert gjennom reglene om *sikkerhetsforskrifter*. Gjennom disse reglene fastlegges det at en lang rekke sikkerhetsregler forutsettes overholdt i løpet av forsikringstiden. Formålet med avhandlingen er først og fremst å gi en fremstilling og vurdering av disse reglene.

En problemstilling er om reglene om sikkerhetsforskrifter fanger opp de forskjellige typer av sikkerhetsregler som i dag anvendes innenfor sikkerhetsreguleringen av skip. Dette er et spørsmål om hvilke sikkerhetsregler som fanges opp av *sikkerhetsforskriftsbegrepet*.

¹² Falkanger (2010) s. 484.

¹³ Se Bull (2008) s. 261 om gruppering av de ulike opplysnings- og omsorgspliktene.

Videre gis det en fremstilling og vurdering av *vilkårene for ansvarsbortfall* ved brudd på sikkerhetsforskrifter. En problemstilling ved behandlingen av vilkårene er om det ved brudd på enkelte former for sikkerhetsregler kan være særlig vanskelig å påberope seg brudd, fordi vilkårene for ansvarsbortfall sjelden eller aldri vil være oppfylt.

Reglene om sikkerhetsforskrifter må sees i sammenheng med Planens regel om opphør av forsikringen ved *tap av klasse*. En fremstilling av denne regelen vil klargjøre når det er behov for å anvende reglene om sikkerhetsforskrifter. Planen inneholder også regler om ansvarsbortfall der det er inntrådt en såkalt relevant farendring. Reglene – som betegnes som *generelle fareendringsregler* – er relevante for oppgavens tema ved at de kan komme til anvendelse ved brudd på sikkerhetsregler. Fremstillingen av reglene er imidlertid begrenset, noe som har sammenheng med at det praktiske anvendelsesområdet for reglene neppe er stort ved siden av reglene om sikkerhetsforskrifter.

Planen inneholder regler om ansvarsbortfall ved *forsettlig eller grov uaktsom fremkallelse av havariet*. Reglene kan anvendes der forsømmelsen knytter seg til brudd på en sikkerhetsregel, men må antas å ha begrenset betydning ved siden av reglene om brudd på sikkerhetsforskrifter. Forsømmelse ved brudd på sikkerhetsregler kan normalt subsumeres under reglene om overtredelser av sikkerhetsforskrifter. Planens regler om forsettlig eller grov uaktsom fremkallelse av havariet vil således ikke bli behandlet nærmere.

Ved behandlingen av Planens regler vil det i enkelte sammenhenger bli vist til løsninger i en *engelsk standardavtale* for kaskoforsikring av skip. Formålet er å sette de norske løsningene i relieff. Det er således ikke snakk om noen inngående drøftelse av de engelske vilkårene.

For formålet med avhandlingen er det nødvendig å gi en presentasjon av det sikkerhetsregimet skipet er underlagt. Fremstillingen er ment som *bakgrunn* for undersøkelsen av forsikringsvilkårene og ikke som en fullstendig redegjørelse. Fremstillingen faller i to

hoveddeler: En del om det internasjonale konvensjonsregelverket og implementeringen i norsk rett og en del om klassifikasjonsselskapenes virksomhet og regelverk.

1.4 Oversikt over videre fremstilling

I det videre gis det først en presentasjon av rettskildesituasjonen, jf. kapittel 2.

Deretter behandles sikkerhetsreguleringen av skip i kapittel 3.

Behandlingen av forsikringsvilkårene tar utgangspunkt i regelen om *tap av klasse*, jf. kapittel 4. Det er naturlig å starte med en behandling av denne regelen fordi det vil være klargjørende for når det er behov for reglene om sikkerhetsforskrifter. De *generelle fareendringsreglene* behandles i kapittel 5.

Reglene om sikkerhetsforskrifter behandles i kapittel 6. I avsnitt 6.3 er temaet innholdet i sikkerhetsforskriftsbegrepet. Videre behandles vilkårene for ansvarsbortfall ved brudd på sikkerhetsforskrifter i avsnittene 6.4-6.6. I tilknytning til fremstillingen av skyldvilkåret behandles Planens regel om identifikasjon mellom sikrede og hans hjelpere. I tilknytning til kravet om årsakssammenheng behandles også Planens regel om samvirkende årsaker.

I kapittel 7 gis en sammenfattende vurdering av noen hovedpoengene fra avhandlingen.

2 Rettskildesituasjonen

2.1 Innledning

I relasjon til behandlingen av *sikkerhetsreguleringen* av skip er det nødvendig å gi en kort presentasjon av kildematerialet fremstillingen tar utgangspunkt i. Dette gjøres i avsnitt 2.2.

Rettskildesituasjonen ved behandlingen av Norsk Sjøforsikringsplan presenteres i avsnitt 2.3. Behandlingen faller i tre deler: En angivelse av bakgrunnsretten, en generell presentasjon av Planen samt en behandling av noen særskilte metodespørsmål ved fortolkningen av avtalen.

Som nevnt vil det bli vist til enkelte avvikende løsninger i en engelsk standardavtale for kaskoforsikring av skip. Det er derfor nødvendig kort å presentere den engelske bakgrunnsretten og det aktuelle vilkårsettet, jf. avsnitt 2.4.

2.2 Kildene til behandlingen av sikkerhetsreguleringen av skip

På området for skipssikkerhet finnes et omfattende internasjonalt regelverk utarbeidet av ulike internasjonale organisasjoner. Særlig FN-organisasjonen International Maritime Organisation (IMO) er en sentral regelprodusent. IMO har utviklet en lang rekke konvensjoner som gir regler om skipssikkerhet. Fire, som er særlig relevante for temaet her, er The Safety of Life at Sea Convention (SOLAS), The Load Lines Convention (Lastelinjekonvensjonen), The Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) og The Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG).

Ved siden av IMO er FN-organisasjonen The International Labour Organization en viktig regelprodusent. ILO fastsetter blant annet konvensjoner med regler om arbeidsforhold for sjøfolk.

Når den enkelte medlemsstat har ratifisert konvensjonsreglene, er de forpliktet til å implementere regelverket i sin interne lovgivning. I Norge er de relevante konvensjonene gjennomført med hjemmel i Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Forarbeidene til loven er Ot. prp. nr. 87 (2005-2006) Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) og NOU 2005:14 På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning.

Av litteratur på området er særlig lovkommentaren til skipssikkerhetsloven sentral.¹⁴ I tillegg til en behandling av skipssikkerhetslovens bestemmelser, inneholder fremstillingen en utførlig behandling av det internasjonale rettskildes grunnlaget. En annen sentral kilde er IMOs egne nettsider,¹⁵ der organisasjonen publiserer generell informasjon om innholdet i de sentrale konvensjonene og om egen virksomhet.

Fremstillingen av klassifikasjonsselskapenes virksomhet og regelverk tar utgangspunkt i virksomheten til Det norske Veritas (DNV). DNV utgir Rules for Classification of Ships (i det følgende forkortet "DNV Rules").¹⁶ Regelverket revideres to ganger årlig, senest i januar 2011.¹⁷ Det er gitt en rekke fremstillinger av klassifikasjonsselskapenes virksomhet i teorien. The International Association of Classification Societies (IACS) har utgitt en generell fremstilling av sine medlemmers virksomhet og regelverk på sine nettsider.¹⁸

¹⁴ Terje Hernes Pettersen og Hans Jacob Bull *Skipssikkerhetsloven – med kommentarer*. Oslo, 2010.

¹⁵ www.imo.org.

¹⁶ Regelverket er tilgjengelig på DNVs nettsider: <http://exchange.dnv.com/publishing/RulesShip/2010-07/Currentbooklets.pdf> (sist avlest 13. januar 2011).

¹⁷ Versjonen som er anvendt i denne oppgaven er fra juli 2010.

¹⁸ "Classification Societies – What, Why and How". Dokumentet er utgitt på IACS offisielle hjemmeside, se <http://www.iacs.org.uk/explained/default.aspx> (sist avlest 15. januar 2011).

2.3 Rettskildesituasjonen ved behandlingen av Norsk Sjøforsikringsplan

Forsikringsavtaler er regulert av Lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven). Loven er i utgangspunktet preseptorisk, jf. § 1-3 første ledd, men kan, med unntak for § 7-8, fravikes ved forsikring ”som knytter seg til registreringspliktig skip”, jf. § 1-3 annet ledd bokstav c.¹⁹ På området for sjøforsikring har denne avtalefriheten tradisjonelt vært benyttet ved utviklingen av *standardavtaler*²⁰.

I Norge brukes standardavtalen Norsk Sjøforsikringsplan (forkortet ”NSPL” eller ”Planen”) ved kaskoforsikring av skip. Standardavtaler innenfor forsikring er normalt utviklet og vedtatt av assurandørsiden alene.²¹ På dette punkt skiller NSPL seg ut. Standardavtalen er nemlig utviklet og vedtatt av assurandør- og rederisiden i fellesskap;²² den er et såkalt ”*agreed document*”.²³ Dette trekket ved Planen gjør at vilkårene får en balansert og nøytral karakter. I relasjon til temaet her er det av betydning at rederiene er med på å avgjøre hvilke sikkerhetskrav som stilles i forsikringsavtalen.

Bruken av standardavtaler innenfor kaskoforsikringen av skip har i Norge en lang historisk tradisjon. Vilkårene i Norsk Sjøforsikringsplan kan historisk dateres tilbake til 1871. Denne første utgaven ble revidert i 1881, 1894, 1930, 1964 og senest i 1996. Ved vedtakelsen av NSPL 1996 ble Den permanente revisjonskomité (i det følgende forkortet ”Plankomitéen”), bestående av representanter fra både assurandør- og rederisiden, oppstilt. Plankomitéen har

¹⁹ Det følger av Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 11 annet ledd at skip med største lengde 15 meter eller mer er registreringspliktig.

²⁰ Med standardavtaler menes ”mønstre som regelmessig blir brukt ved inngåelse av avtaler.”, jf. Eckhoff (2001) s. 255.

²¹ Bull (2008) s. 140.

²² I tillegg deltar enkelte andre interessenter og noen nøytrale parter. Deltakerne ved utviklingen av den seneste versjonen av NSPL fremgår av følgende nettside: <http://www.norwegianplan.no/nor/index.htm>

²³ Det vil si en avtale forhandlet frem av likeverdige parter, jf. Hov (2009) s. 31.

revidert vilkårene ved behov slik at det foreligger flere versjoner av NSPL 1996.²⁴ Den seneste versjonen er fra 2010.²⁵ Planen er utstyrt med omfattende *motiver* som er utgitt sammen med Planen (i det følgende omtalt som ”Motivene”).²⁶ Motivene er inngående drøftet og godkjent av rederi- og assurandørsiden i fellesskap. De reflekterer således drøftelsene i Plankomiteén, og inneholder nærmere forklaringer av vilkårene.

Norsk Sjøforsikringsplan inneholder til sammen 19 kapitler fordelt på fire deler: Del En inneholder fellesregler for alle forsikringsarter (kapitlene 1-9). Del To inneholder vilkår for kaskoforsikring (kapitlene 10-13). I Del Tre finner en vilkår for andre stor-skipforsikringer (kapittel 14 omhandler fraktinteresse- og kaskointeresseforsikring, kapittel 15 vilkår for krigsforsikring og kapittel 16 vilkår for tidstapsforsikring). Del Fire (kapitlene 17-19) inneholder vilkår for forsikring av fiskefartøyer og mindre fraktefartøyer og offshore-innretninger samt vilkår for forsikring i en byggesituasjon.

Reglene som behandles i denne oppgaven står i Planens Del En Kapittel 3 om forsikringstagerens og sikredes forhold: Reglene om *sikkerhetsforskrifter* står i Avsnitt 3 (§§ 3-22-3-28). De *generelle fareendringsreglene* (§§ 3-8-3-13) og regelen om *tap av klasse* (§ 3-14) står i Avsnitt 2. Temaet for denne oppgaven er den såkalte *storkaskoforsikringen*,²⁷ det vil si kaskoforsikring av konvensjonelle, havgående handelsskip.²⁸

²⁴ 1996-Planen finnes i versjon 1997, 1999, 2002, 2003, 2007 og 2010. Disse versjonene med unntak for versjon 1997 finnes på nettsiden www.norwegianplan.no.

²⁵ Der ikke annet er presisert, er det NSPL 1996 versjon 2010 det vises til i denne oppgaven.

²⁶ Motivene til de ulike versjonene av NSPL 1996 er utgitt på www.norwegianplan.no. Ved henvisning til Motivene til NSPL 1996 versjon 2010 er det vist til den elektroniske versjonen på denne nettsiden. Denne er ikke paginert, og det er derfor vist til de aktuelle avsnitt i den elektroniske versjonen. Etter det jeg kan se er ikke Motivene til NSPL 1996 versjon 2010 utgitt i bokformat.

²⁷ Brækhus (1993) bruker denne betegnelsen, jf. s. 1.

²⁸ Planens vilkår for kaskoforsikring av fiskefartøyer og mindre fraktefartøyer, jf. NSPL Kapittel 17 og 18, faller således utenfor fremstillingen.

Ved fremstillingen av vilkårene i NSPL 1996 er både Planen av 1930 og Planen av 1964 anvendt. Disse er relevante dels fordi reglene om sikkerhetsforskrifter ikke er vesentlig endret.²⁹ Dagens løsninger på dette punkt er ingen direkte videreføring av reglene verken i NSPL 1930 eller NSPL 1964, men NSPL 1996 inneholder flere tilsvarende eller lignende løsninger som de en finner i de eldre vilkårene. Eldre versjoner av Planen er også relevante fordi de inneholdt en sjødyktighetsregulering som har hatt et overlappende anvendelsesområde med reglene om sikkerhetsforskrifter.

På grunn av måten Planen utvikles på og dens omfattende regulering av de aktuelle forsikringstypene, er Planen karakterisert som et ”*privat lovgivningsarbeid*”.³⁰ Dette trekket ved Planen forsterkes ved at det er utviklet motiver til vilkårene.

Ved *fortolkningen* av Planens vilkår er utgangspunktet at en må klarlegge ord og uttrykks alminnelige betydning i tråd med det objektive tolkningsprinsipp.³¹ Et særskilt metodespørsmål er imidlertid hvilken betydning uttalelsene i motivene skal tillegges. At forarbeider til standardavtaler er en relevant rettskildefaktor, er ikke tvilsomt.³² Spørsmålet er hvilken *vekt* Motivene skal tillegges. Planens karakter av privat lovgivning er tatt til inntekt for at avtalen bør tolkes på samme måte som en lovtekst.³³ Dette taler for at man skal legge betydelig vekt på motivuttalelsene.³⁴ Motivene angir selv at de skal tillegges ”større vekt (...) enn man vanligvis legger på lovmotiver.”³⁵ Videre presiseres det at: ”(d)e samlede motiver har vært inngående drøftet og godkjent i revisjonskomite-

²⁹ De relevante bestemmelsene er NSPL 1964 §§ 48 og 49 og NSPL 1930 §§ 31 og 64.

³⁰ Se slik i Bull (2008) s. 140.

³¹ Woxholth (2009) s. 403-404 om det objektive tolkningsprinsipp ved fortolkning av avtaler generelt. Bull (2008) s. 141-142 og Falkanger (1969) s. 543.

³² Woxholth (2009) s. 414.

³³ Se slik i Brækhus (1993) på s. 8. Se også Bull (1988) s. 108 i samme retning om fortolkning av standardavtaler generelt og Selmer (1982) s. 70 om at det må legges en objektiv fortolkning til grunn ved tolkningen av ”agreed documents”.

³⁴ Bull (1988) s. 110.

³⁵ Motiver § 1-4 siste avsnitt.

en, og de må derfor sees som et ledd i den normalkontrakt som Planen utgjør”. Høyesterett har sluttet seg til disse uttalelsene i saken inntatt i ND 1998 s. 216 *Ocean Blessing* (Lomitadommen).³⁶ Spørsmålet er også inngående behandlet i voldgiftssaken ND 2000 s. 442 *Sitakathrine* (Falkanger, Brækhus og Bull). Det ble her eksplisitt sagt at planteksten må leses i sammenheng med Motivene:

”At forarbeider til en standardkontrakt kan være av betydning ved tolkningen av kontrakten, er allment akseptert. Ikke minst gjelder dette for sjøforsikringsplanene som i betydelig utstrekning er utformet med sikte på at planteksten må leses i sammenheng med motivene”.³⁷

Etter dette kan det ikke være tvil om at Motivenes føringer om egen rettskildeværdi må legges til grunn ved fortolkningen av Planen. Et spørsmål er om man kan legge like stor vekt på alle uttalelser i Motivene. I saken ND 1978 s. 139 (Brækhus) *Stolt Condor* trakk voldgiftsretten et skille mellom ulike former for motivuttalelser:

”Motivuttalelsene må være bindende når det gjelder konkrete løsninger som det var enighet om i Plankomiteén, men som det var vanskelig å gi uttrykkelig eller presis hjemmel for i Planens tekst. Men motivuttalelsene kan ikke tas like bokstavelig hvor det gjelder mer generelle utredninger og fortolkninger; her kan motivene bare tillegges vekt så langt deres argumentasjon overbeviser den som skal treffe en avgjørelse.”³⁸

Det må altså gjøres en vurdering av om uttalelsen gjelder mer ”generelle utredninger og fortolkninger.” I slike tilfeller synes det som uttalelsenes argumentasjonsverdi er det avgjørende.

Ved behandlingen av Planvilkårene er *rettspraksis og voldgifts-*

³⁶ ND s. 223.

³⁷ ND punkt 4.6 sjette avsnitt.

³⁸ ND s. 151.

praksis etter NSPL 1964 og NSPL 1996 en relevant kilde.³⁹ Det skal bemerkes at flere av sakene som omtales, omhandler mindre kyst- og fiskefartøyer. Avgjørelsene er imidlertid relevante ved fortolkningen av vilkårene, og samtidig kan de være illustrerende for problemstillinger som kan oppstå også under storkaskoforsikringen.

Av *juridisk litteratur* er *Håndbok i kaskoforsikring* av særlig betydning.⁴⁰ Boken er skrevet av Sjur Brækhus som var formann i komitéen ved utarbeidelsen av vilkårene i NSPL 1964. Av litteratur av nyere dato skal særlig nevnes *Handbook in Hull Insurance*.⁴¹ Ved fortolkningen av vilkårene er vekten av disse kildene etter alminnelig rettskildelære begrenset.

2.4 De engelske kaskoforsikringsvilkårene

I England har man en særskilt lov om sjøforsikring, Marine Insurance Act (MIA) fra 1906.⁴² Da loven ble vedtatt, var den en kodifikasjon av sjøforsikringsretten slik den hadde utviklet seg gjennom over 200 år med rettsavgjørelser. Loven gjelder for alle sjøforsikringsavtaler,⁴³ men består for en stor del av regler som kun får anvendelse der det ikke er avtalt avvikende løsninger.⁴⁴ I avhandlingen her er det løsningene i de engelske standardavtalene for kaskoforsikring av skip som vil bli nevnt. MIA inneholder supplerende løsninger, men disse vil ikke bli behandlet nærmere.

Det engelske markedet tilbyr i motsetning til det norske flere

³⁹ Så vidt jeg kan se, foreligger det kun tre trykte dommer der spørsmålet om brudd på sikkerhetsforskrifter etter Planen av 1996 er behandlet, LG-2009-106707, TOSLO-2007-139941 og LH-2004-101580.

⁴⁰ Sjur Brækhus og Alex Rein *Håndbok i kaskoforsikring*. Oslo, 1993.

⁴¹ Trine-Lise Wilhelmsen og Hans Jacob Bull *Handbook in Hull Insurance*. Oslo, 2007.

⁴² Lovens fulle tittel: "An Act to codify the Law relating to Marine Insurance".

⁴³ Hva som menes med en sjøforsikringsavtale er definert i MIA sec. 1.

⁴⁴ Merkin (2010) "Introduction" xliv. Hvorvidt lovens bestemmelser er preseptoriske, må avgjøres ved tolkning av den enkelte regel, jf. Wilhelmsen (2001) s. 53-54.

alternative sett med vilkår for kaskoforsikring av skip, nemlig The Institute Time Clauses – Hulls (ITCH) fra henholdsvis 1983 og 1995 og International Hull Clauses (IHC).⁴⁵

Institute Time Clauses – Hulls fra 1983 og fra 1995 er utviklet av The Institute of London Underwriters (ILU). Vilåårene fra 1995 ble møtt med skepsis blant skipseiere og management-selskaper. Den generelle oppfatningen var at ITCH 1995 inneholdt unødvendige vilkår og favoriserte assurandørens posisjon.⁴⁶ ILU er senere innlemmet i organisasjonen International Underwriting Organisation (IUA). IUA ga i 2002 ut International Hull Clauses. Disse vilkårene er basert på Institute Time Clauses – Hulls, men inneholder også mange endringer.

IHC og ITHC 1995 er angivelig lite i bruk; størsteparten av det engelske markedet forsikres på ITCH 1983.⁴⁷ I avhandlingen vil det kun bli henvist til løsninger i IHC.⁴⁸ Det skyldes at dette vilkrsettet inneholder en mer omfattende regulering av sikkerhetsspørsmål sammenlignet med ITCH 1983. ITCH 1995 inneholder enkelte løsninger som sammenfaller med International Hull Clauses, men disse vil ikke bli kommentert nærmere her.

Bakgrunnen for at man ønsket å utvikle International Hull Clauses er interessant sett i lys av oppgavens tema.⁴⁹ Et viktig poeng var utviklingen innenfor det internasjonale sjøsikkerhetsregelverket og da særlig vedtakelsen av The International Safety Management Code (ISM-koden).⁵⁰ Denne utviklingen

⁴⁵ Vilåårene er tilgjengelige på nettsiden http://www.iua.co.uk/AM/Template.cfm?Section=Institute_CL_Clauses (sist avlest 13. januar 2011.)

⁴⁶ Hudson (2005) s. 2 og 83 og Soyer (2003) s. 257.

⁴⁷ Angivelig 70 % av markedet, jf. Wilhelmssen (2007) s. 36. Se også Arnould (2008) s. 30 og Hudson (2005) s. 2 og 83.

⁴⁸ IHC ble utgitt i 2002, men revidert i 2003. Det er 2003-versjonen det vises til i denne oppgaven.

⁴⁹ Se Soyer (2002) s. 258-259 for en gjennomgang av bakgrunnen for utgivelsen av IHC.

⁵⁰ ISM-koden omtales nærmere i avsnitt 3.5.2.

ble adressert; vilkårene inneholder krav om at skipet og rederiet skal ha gyldige ISM-sertifikater. Et annet trekk i tiden som gjorde at man ville utvikle nye vilkår, var økt konkurranse på forsikringsmarkedet, blant annet fra det norske forsikringsmarkedet som angivelig tredoblet sin markedsandel i løpet av 1990-årene.⁵¹

⁵¹ Se Soyer (2002) s. 258 med note 10.

3 Sikkerhetsregulering av skip

3.1 Oversikt og formål

Kaskoforsikringsavtalene etablerer normalt ikke egne sikkerhetsregler. Derimot forutsettes det at skipet (i vid forstand) er i overensstemmelse med offentlig sikkerhetsregulering og standarder gitt av klassifikasjonsselskapet. Formålet med dette kapittelet er å beskrive noen sider ved sikkerhetsreguleringen av skip som er relevante i forhold til avtaler om kaskoforsikring av skip inngått på vilkårene i Norsk Sjøforsikringsplan. Fremstillingen er nødvendig for å undersøke hvordan det offentliges og klassifikasjonsselskapenes sikkerhetsregulering er reflektert i kaskovilkårene.

Store deler av det *offentlige skipssikkerhetsregelverket* har sitt utgangspunkt i et internasjonalt regelverk. I avsnitt 3.3 gis det derfor en oversikt over enkelte konvensjoner som er særlig relevante i en kaskoassurandørs perspektiv. Videre er det interessant å se på hvordan konvensjonskravene kan være implementert i nasjonal lovgivning. Det gis derfor en kort fremstilling av implementeringen av konvensjonsregelverket i norsk rett i avsnitt 3.4. Et formål med fremstillingen er å vise at det gis sikkerhetsreguleringer på ulike regelnivåer: Man finner sikkerhetsregler både på internasjonalt og nasjonalt nivå og på ulike nivåer i den nasjonale lovgivningen. Et annet sentralt trekk ved sikkerhetsreguleringen av skip er at den består av regler med ulike former for plikter. I avsnitt 3.5 presenteres enkelte sentrale former for offentlige skipssikkerhetsregler.

Klassifikasjonsselskapenes regelverk er temaet i avsnitt 3.6. Klassifikasjonsselskapenes virksomhet får betydning i to retninger: Dels ved at de gjennomfører en stor del av det offentlige tilsyns- og sertifiseringsarbeidet på vegne av offentlige myndigheter og dels ved at de oppstiller et eget regelverk som skipet er underlagt når det er klasset i vedkommende klassifikasjonsselskap.

3.2 Offentlige sikkerhetsregler: Flaggstatens regelverk.

Hvilke offentlige regler et skip er underlagt følger av folkerettslige prinsipper. Skip er først og fremst underlagt sikkerhetsregler som følger av *flaggstatens*⁵² lovgivning.⁵³ Dette har sammenheng med at flaggstaten etter folkeretten har jurisdiksjon, det vil si lovgivnings- og tvangsmakt,⁵⁴ over skipet uansett hvor det befinner seg.⁵⁵ Er skipet for eksempel registrert i et av de norske skipsregistrene – NIS eller NOR⁵⁶ – er skipet underlagt norsk lovgivning.

Flaggstatene er på sjøsikkerhetens område underlagt adskillig internasjonal standardisering ved konvensjoner og annet regelverk. Svært mange flaggstater er tilsluttet denne harmoniseringen, noe som innebærer at store deler av verdens havgående tonnasje er underlagt et felles internasjonalt sikkerhetsregelverk via flaggstatens regelverk. Skip som inngår forsikringsavtaler på vilkårene i Norsk Sjøforsikringsplan kan i prinsippet være registrert i hvilket som helst lands skipsregister. Således er den internasjonale harmoniseringen innenfor sikkerhetsregelverket særlig interessant i en kaskoassurandørs perspektiv.

Også *kyststaten* har en viss jurisdiksjon over utenlandske skip i eget sjøterritorium.⁵⁷ Etter folkeretten er jurisdiksjonen mest vidt-

⁵² Flaggstaten er den stat der skipet er registrert.

⁵³ Av folkeretten følger det en plikt for flaggstaten til å sikre sjøsikkerhet, jf. Havrettskonvensjonen art. 94 som pålegger flaggstaten å ”effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag”, og videre ”take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea”. Se nærmere om flaggstaten i Mandaraka-Sheppard (2007) s. 277-278.

⁵⁴ Falkanger (2010) s. 30.

⁵⁵ Flaggstatens jurisdiksjon er i prinsippet eksklusiv, men dette modifiseres av kyststatens jurisdiksjon i eget sjøterritorium, jf. Falkanger (2010) s. 30.

⁵⁶ Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). NIS-registeret er åpent også for skip som ikke er norskeiet. Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) § 3 fastsetter at norsk rett gjelder for ethvert skip i norsk internasjonalt skipsregister.

⁵⁷ Falkanger (2010) s. 30.

gående i indre farvann.⁵⁸ Som indre farvann regnes blant annet havner, reder, bukter, fjorder, elver og kanaler.⁵⁹ Begrunnelsen for en slik jurisdiksjon er at kyststaten skal kunne verne egne interesser.⁶⁰ For eksempel kan kyststaten gi regler om bruk av tvangsløs for å forhindre havarier.⁶¹ En må likevel holde på utgangspunktet om at det er flaggstaten som primært gir regler med plikter i relasjon til skipets sikkerhet. Dette har sammenheng med at kyststaten normalt ikke håndhever lovgivning om ”interne forhold” ved utenlandske skip.⁶²

Det er først og fremst flaggstaten som fører kontroll med skip i egne registre. Flaggstatskontrollen er i stor utstrekning regulert gjennom de internasjonale konvensjonsreglene. Gjennom konvensjonsregelverket er imidlertid kyststaten forpliktet til å foreta en viss kontroll av utenlandske skip som anløper havn.⁶³ Havnestatskontrollen vil ofte bestå av kontroll av at skipet innehar gyldige sertifikater.⁶⁴ Begrunnelsen for slike ordninger er at det ofte vil gå lang tid mellom hver gang et skip anløper havn i sin flaggstat.⁶⁵ Den nærmere gjennomføringen av havnestatskontrollen er regulert ved blant annet Paris-memorandumet⁶⁶ (Paris MoU) av 1982. 27 sjøfartsadministrasjoner – deriblant den norske – har gjennom Paris MoU

⁵⁸ Om kyststatsjurisdiksjon i indre farvann, se Fleischer (2005) s. 109-110 og Pamborides (1999) s. 26. I sjøterritoriet, se Fleischer (2005) s. 118 -119 og Pamborides s. 30-32.

⁵⁹ Pamborides (1999) s. 26 og Fleischer (2005) s. 109.

⁶⁰ Falkanger (2010) s. 30.

⁶¹ Falkanger (2010) s. 30

⁶² Fleischer (2005) s. 110, Pamborides s. 26 og Trafford (2010) s. 32-33.

⁶³ For eksempel er de kontraherende statene til SOLAS-konvensjonen pålagt å kontrollere at sertifikater som er utstedt i henhold til konvensjonens kapittel I regel 12 og regel 13 er gyldige, jf. regel 19.

⁶⁴ Etter SOLAS-konvensjonen kapittel I regel 19 (b) skal sertifikatene, dersom de er gyldige, aksepteres av havnestaten, med mindre det er ”clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate (...)”.

⁶⁵ Pamborides (1999) s. 53-54.

⁶⁶ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

påtatt seg nærmere forpliktelser i tilknytning til havnestatskontroller.⁶⁷

3.3 Den internasjonale standardiseringen av sjøsikkerhetsregelverket

3.3.1 Noen sentrale regelverksprodusenter

FNs sjøfartsorganisasjon (IMO⁶⁸) er med sine 169 medlemsland⁶⁹ trolig den viktigste regelprodusenten på skipssikkerhetens område.⁷⁰ Organisasjonens mandat dekker vidt, men hovedformålet er å arbeide for økt sjøsikkerhet og forhindring av forurensning og terrorvirksomhet til sjøs.⁷¹ Da IMO ble etablert 1948, var det organisasjonens ansvar å sørge for vedlikehold av eksisterende regelverk samt å sørge for videreutvikling. Norge, som har vært medlem siden 1958, har vært en aktiv bidragsyter til utarbeidelsen av regelverket. I forarbeidene til den norske skipssikkerhetsloven er blant annet følgende uttalt om Norges deltakelse i IMO-samarbeidet:

”Ved å delta der beslutningene tas, kan Norge være med på å legge premisser for nytt og bedre internasjonalt regelverk. Nasjonale særkrav søkes i all hovedsak unngått.”⁷²

⁶⁷ Til og med 2010 har plikten etter Paris MoU vært å inspisere minst 25 % av det totale anløp av fremmede fartøyer. Per 1. januar 2011 ble et nytt inspeksjonsregime (NIR) (New Inspection Regime) innført. Det er nå skipets risikoprofil (“Ship Risk Profile”) som er styrende for kontrollen. Se mer på <http://www.parismou.org/ParisMOU/New+Inspection+Regime/xp/menu.4279/default.aspx> (sist avlest 15. januar 2011).

⁶⁸ The International Maritime Organization.

⁶⁹ Tre assosierte medlemmer kommer i tillegg. Medlemsopplysninger per 15. desember 2010.

⁷⁰ Opplysningene om IMOs virksomhet, oppbygging og målsetninger er i hovedsak hentet fra NOU 2005:14 s. 45 flg., Ot. prp. nr. 87 (2005-2006) s. 26-29, Pettersen (2010) s. 40-41, Mankabady (1991) s. 1 flg. og Pamborides (1999) s. 79-85.

⁷¹ Formålet med organisasjonen er angitt i Convention on the International Maritime Organization (1948) art. 1.

⁷² Ot. prp. nr. 87 (2005-2006) s. 27 venstre spalte.

IMO har vedtatt en rekke konvensjoner som er bindende for de ratifiserende stater. De fleste konvensjonene kan deles inn i tre grupper etter innholdet: Den første gruppen omhandler sjøsikkerhet og inneholder blant annet minstestandarder for et skips design og konstruksjon samt regler som stiller krav til utstyr, bemanning og drift av skipet. Den andre hovedgruppen av konvensjoner omhandler forurensning til sjøs, mens den tredje består av regler om erstatningsansvar (liability and compensation), særlig i relasjon til forurensningssituasjonen.⁷³ Det er den første gruppen av konvensjonsregler som er sentrale i en kaskoassurandørs perspektiv. IMO gir også regelverk i form av såkalte koder. Enkelte av disse er gjort bindende ved at de er inntatt i konvensjonene.⁷⁴

I tillegg til å utarbeide konvensjoner, har IMO utviklet flere hundre anbefalinger ("recommendations" eller "guidelines" på engelsk).⁷⁵ Slike anbefalinger kan også være gitt i form av koder, ellers er de gjerne gitt i form av retningslinjer eller anbefalt praksis. Anbefalingene er i utgangspunktet ikke bindende for medlemsstatene. Det betyr ikke at regelverket ikke er viktig – anbefalingene kan inneholde omforente løsninger på ulike sikkerhetsproblemer. Anbefalinger gitt av IMO kan være obligatoriske for det enkelte skip ved at flaggstaten har inntatt kravene i sin nasjonale lovgivning.⁷⁶

Betegnelsen "resolusjoner" brukes på vedtak av konvensjoner, endringer i disse eller på vedtak av anbefalinger. Resolusjoner er i seg selv ikke bindende, men kan bli bindende ved at konvensjonen

⁷³ <http://www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx> (sist avlest 15. januar 2011).

⁷⁴ Det gjelder blant annet The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM-koden) og The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-koden). Disse er gjort bindende gjennom SOLAS-konvensjonen, hhv. kapittel IX og kapittel XI-2.

⁷⁵ Pettersen (2010) s. 41.

⁷⁶ Som eksempel kan nevnes at forskrift av 29. august 2003 nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip gjør enkelte av BLU-kodens retningslinjer obligatoriske, se for eksempel § 9 nr. 1.

henviser til dem. Det er ikke uvanlig at regelverk først gis i ikke-bindende former, for så å bli obligatoriske.⁷⁷

*FNs arbeidsorganisasjon (ILO)*⁷⁸ er også viktig i et sjøsikkerhetsperspektiv. ILO gir regler om arbeidsforhold for sjøfolk, og enkelte av reglene har en klar side til skipssikkerhet.⁷⁹ Det gjelder for eksempel *The Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention* no. 180 som blant annet gir regler om sjøfolks arbeids- og hviletid.⁸⁰

EU er i dag en annen sentral aktør på området for sjøsikkerhet. EU utvikler supplerende sjøsikkerhetsregelverk og implementerer IMO's regelverk og andre internasjonale avtaler. Ved vedtakelse av direktiver og forordninger er EU-landene forpliktet til å implementere disse i nasjonal lovgivning, og EØS-landene tilsvarende gjennom EØS-avtalen. EU har de seneste årene vedtatt flere rettsakter i tre såkalte "sjøsikkerhetspakker". I 2002 – i forbindelse med den andre pakken – ble *The European Maritime Safety Agency (EMSA)* opprettet.⁸¹ EMSA's oppgave er blant annet å yte teknisk og faglig støtte til Kommisjonen og medlemslandene i å utvikle og implementere EUs regelverk om sjøsikkerhet.⁸² I den tredje pakken – som ble vedtatt i 2009 – er det blant annet vedtatt et nytt havnestatskontrollregime.⁸³

⁷⁷ Som eksempel kan nevnes innføringen av ISM-koden: IMO vedtok først *Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* ved resolution A.647 (16). Deretter ble *The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM-koden)* vedtatt i 1993. I 1998 ble koden gjort obligatorisk gjennom SOLAS-konvensjonen kapittel IX.

⁷⁸ International Labour Organization.

⁷⁹ Pettersen (2010) s. 63.

⁸⁰ I 2006 ble *The Maritime Labour Convention* no. 186 vedtatt av ILO. Konvensjonen omhandler sjøfolks arbeids- og levevilkår og innebærer en konsolidering av nesten alle tidligere ILO-konvensjoner om skipsfart. Konvensjonen er ikke trådt i kraft. Forventet ikrafttredelse er senest i 2012, jf. Pettersen (2010) s. 65-66.

⁸¹ Regulation (EC) No1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency.

⁸² Se <http://www.emsa.europa.eu/> (sist avlest 15. januar 2011).

⁸³ Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control.

3.3.2 Kort om enkelte sentrale IMO-konvensjoner

Under dette punkt presenteres enkelte konvensjoner som har betydning i en kaskoassurandørs perspektiv, det vil si konvensjoner som inneholder regelverk som kan forhindre at et forsikringstilfelle inntreffer.

*The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*⁸⁴ anses ofte som den viktigste skipssikkerhetskonvensjonen. SOLAS er et stort og komplekst instrument som dekker svært mange sider ved sjøsikkerheten. Konvensjonen gir minimumskrav for konstruksjon, utstyr og drift av skip. De konkrete kravene fremgår av et omfattende vedlegg til konvensjonen.⁸⁵ For eksempel finner man i vedleggets kapittel V krav til navigasjonsutstyr. I kapittel VI er det gitt krav til sikring av visse typer av last, som for eksempel korn. The International Safety Management Code (ISM-koden) er gjort obligatorisk ved SOLAS kapittel IX.⁸⁶ Det foretas stadig tilføyelser og endringer i konvensjonen ved såkalte resolusjoner.⁸⁷ Konvensjonen er ratifisert av 159 stater.⁸⁸

*The Load Line Convention (Lastelinjekonvensjonen)*⁸⁹ oppstiller regler om lasting av skip på internasjonale reiser, blant annet om linjer og fribord som markerer skipets lastekapasitet. Selve

⁸⁴ Konvensjonen ble vedtatt i 1974 og trådte i kraft 25. mai 1980. SOLAS 1974 er den femte i rekken av SOLAS-konvensjoner (den første ble vedtatt i 1914, de tre neste i 1929, 1948 og 1960). Opplysningene om SOLAS er hentet fra [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (sist avlest 15. januar 2011), NOU 2005:14 s. 47-51 og Pamborides (1999) s. 85-89.

⁸⁵ Selve konvensjonen består av 13 artikler samt et omfattende vedlegg. De konkrete kravene i SOLAS fremgår av vedlegget som er delt inn i 12 kapitler.

⁸⁶ ISM-koden behandles nærmere i avsnitt 3.5.2.

⁸⁷ Konvensjonen er blitt endret ved to protokoller (i 1978 og 1988). Den sistnevnte protokollen erstattet den førstnevnte.

⁸⁸ Per 31. desember 2010. Tall fra <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (sist avlest 15. januar 2011).

⁸⁹ Den ble vedtatt i 1966 og trådte i kraft 21. juli 1968. Opplysningene om konvensjonen er hentet fra <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx> (sist avlest 15. januar 2011), Mankabady s. 41-46 og NOU 2005:14 s. 55.

konvensjonen inneholder generelle regler om blant annet anvendelsesområde, endringsprosedyrer, besiktigelse og inspeksjon samt utstedelse av sertifikater. De materielle reglene finnes i tre vedlegg til konvensjonen. Kravene varierer med årstid og områder. Konvensjonen inneholder også regler om lukningsmidler for dører og luker etc., slik at skipets skrog under fribordet skal ha en vanntett helhet.

*The Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*⁹⁰ retter seg mot den menneskelige faktors betydning for sjøsikkerheten. Konvensjonen etablerer blant annet like regler for sertifisering av sjøfolk i hele verden. Kapitlene II-VI inneholder kompetansekrav i forhold til sertifisering, det vil si de ulike kravene som stilles til de ulike gruppene av mennesker som jobber om bord på eller med skipet som vilkår for sertifisering. I kapittel VIII finner man regler om vakthold. Siktemålet med disse reglene er at de som skal gå vakter ikke er svekket på grunn av utmattelse og tretthet. STCW-konvensjonen er tiltrådt av 154 stater.⁹¹

*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)*⁹² inneholder regler om forebygging av sammenstøt på sjøen. Reglene utgjør handlingsmønstre for ferdseilen til sjøs, og har mye til felles med trafikkreglene på land.⁹³ I

⁹⁰ Konvensjonen ble vedtatt i 1975 og trådte i kraft i 1984, men i 1995 ble hele konvensjonen revidert, med ikrafttredelse 1. februar 1997. Opplysningener i hovedsak hentet fra [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (sist avlest 15. januar 2011), NOU 2005: 14 s. 60-61 og Pamborides s. 97-99.

⁹¹ Kfr. note 88.

⁹² Opplysninger i hovedsak hentet fra <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx> (sist avlest 15. januar 2011), Falkanger (2010) s. 209-212 og NOU 2005: 14 s. 55-56.

⁹³ Konvensjonen inneholder til sammen 38 regler som er inndelt i fem deler angitt fra A-E samt fire vedlegg som gir mer detaljerte regler i relasjon til bestemmelsene i hoveddelen. Vedlegg IV er for eksempel i sin helhet viet til signaler i nødsituasjoner.

Norge finner man COLREG-reglene som en del av Sjøveisreglene.⁹⁴ Sikker navigasjon til sjøs spiller en avgjørende rolle for forhindring av tap av menneskeliv og materielle verdier samt forhindring av forurensning. Eksempler på regler som kan forhindre slike tap er regel 6 om sikker fart og regel 9 som angir at et fartøy skal ”holde seg så nær som mulig” til leias yttergrense på sin styrbord side så langt det lar seg gjøre uten fare.⁹⁵

3.3.3 Gjennomføringen av konvensjonskravene. Tilsyn og sertifikatutstedelse.

Det er den enkelte kontraherende stats plikt å implementere konvensjonskravene i nasjonal rett. Når konvensjonskravene er implementert, vil flaggstaten sørge for gjennomføring av kravene ved å føre tilsyn med skip i egne registre, men også ved å kontrollere utenlandske skip som anløper havn. Et sentralt instrument ved tilsynet av skip er utstedelsen av *sertifikater*. Etter at det er ført tilsyn med skipet, vil flaggstaten utstede nærmere bestemte sertifikater som bevis på at skipet er i overensstemmelse med regelverket. Flaggstatens kontrollvirksomhet og utstedelsen av sertifikater i henhold til internasjonalt regelverk gjennomføres i stor utstrekning av klassifikasjonsselskapene. Denne delen av klassifikasjonsselskaperens virksomhet behandles nærmere i avsnitt 3.6.1.⁹⁶

Deler av tilsynet er standardisert gjennom konvensjonsregelverket. For eksempel inneholder SOLAS-konvensjonen regler om hvordan tilsynet med store deler av konvensjonens krav skal gjennomføres i kapittel I-B reglene 7-10. I regel 12 i samme kapittel er det angitt hvilke sertifikater som skal utstedes etter tilsyn. Konvensjonen inneholder også regler om visse sanksjoner ved avvik: I henhold til SOLAS kapittel I-B regel 6 (c) er staten forpliktet til å

⁹⁴ Forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene).

⁹⁵ Reglene finnes i Sjøveisreglene Kapittel I, kfr. noten ovenfor.

⁹⁶ Konvensjonene åpner for slik delegasjon av ansvaret, jf. for eksempel SOLAS kapittel I regel 6 (a) annet punktum om at kontrollen kan delegeres til ”recognized organizations”.

reagere dersom en finner at skip eller utstyr ”does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons in board”. Foretas det ikke utbedringer, kan det føre til tilbaketrekking av sertifikater og tilbakeholdelse av skipet i havn.

3.4 Implementeringen av konvensjonsregelverket i norsk rett

I norsk rett er konvensjonsstandardene implementert ved Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) som trådte i kraft 1. juli 2007. Loven innebærer en omfattende revidering av Lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v. (sjødyktighetsloven) og en konsolidering av øvrige lover om sikkerhet.

Loven inneholder 11 kapitler. Lovens kapittel 2 omhandler rederiets plikter og sikkerhetsstyring. De materielle kravene til skipets sikkerhet er sortert i fire kapitler under overskriftene ”Teknisk og operativ sikkerhet”, ”Personlig sikkerhet”, ”Miljømessig sikkerhet” og ”Sikkerhets- og terrorberedskap” (kapitlene 3-6). Kapittel 7 inneholder regler om tilsynet, mens man finner regler om administrative tiltak, forvaltningstiltak og straffansvar i kapitlene 8-10.

Lovens regler inneholder i stor utstrekning generelle *funksjonskrav* som er knyttet opp mot en bestemt målbeskrivelse.⁹⁷ Et eksempel er skipssikkerhetsloven § 9 første ledd om teknisk sikkerhet som lyder som følger: ”Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.” Funksjonskravene understøttes av et omfattende forskriftsverk.⁹⁸ Internasjonale krav er ofte gjort gjeldende i form av en henvisning

⁹⁷ Se dog ssl. §§ 23 og 24 om hviletid- og arbeidstid som er detaljerte og spesifikke sammenlignet med funksjonskravene.

⁹⁸ 117 forskrifter har hjemmel i loven (tall fra Lovdata per 20. desember 2010).

til den aktuelle konvensjon, kode og så videre.⁹⁹

Et interessant spørsmål er i hvilken utstrekning funksjonskravene har et selvstendig innhold ved siden av de mer detaljerte bestemmelsene i forskriftsverket, det vil si om rederiet kan ha plikter ut over de krav som er oppstilt i forskriftsverket til det enkelte funksjonskrav. Uttalelser i NOU 2005: 14 taler for at rederiet kan ha plikter ut over det som følger av forskriftsverket. Her er det uttalt at loven gir en ramme som kan utfylles gjennom delegert lovgivning. Videre er følgende uttalt:

” Ved at kravene til skipet er formulert som generelle funksjonskrav, vil det (...) i utgangspunktet være opp til rederiet selv å vurdere og eventuelt sette ut i livet nødvendige tiltak for å oppnå de mål som de enkelte lovbestemmelser stiller. Enkelt sagt betyr dette at det er lovbestemmelsen funksjonskrav som angir målet som rederiene må strekke seg etter, mens eventuelle detaljerte spesifikasjonskrav i forskriftene gir en viktig støtte og spesifisering av hvordan disse funksjonskravene kan oppfylles. Slik sett kan lovutkastet ikke betegnes som en ren rammelov, selv om det er holdt i generelle vendinger, med få spesifikke og detaljerte krav.”¹⁰⁰

Formuleringen om at forskriftene ”gir en viktig støtte og spesifisering” av hvordan funksjonskravene kan oppfylles, taler for at funksjonskravene har et selvstendig innhold ved siden av kravene i forskriftene. I så fall kan det i prinsippet foreligge brudd på et eller flere funksjonskrav selv om forskriftenes krav er oppfylt. En slik forståelse av funksjonskravene er naturlig sett i sammenheng med rederiets plikt til å kartlegge og kontrollere risiko gjennom sikkerhetsstyringssystemet om bord på skipet og i rederiets organisasjon. Rederiet er pålagt en slik plikt ved skipssikkerhetsloven § 7. Bestemmelsen har sitt utspring i ISM-kodens regelverk, som behandles nærmere i avsnitt 3.5.2. Poenget i denne sammenhengen

⁹⁹ Se for eksempel forskrift av 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere § 5.

¹⁰⁰ NOU 2005:14 punkt 6.3.2.

er at rederiet er pålagt en plikt til å kartlegge risikoer i tilknytning til skipet. Ved en slik kartlegging kan rederiet finne at kravene som er oppstilt i forskriftsverket ikke er tilstrekkelige for å ivareta sikkerheten.

Uttalelser i Ot. prp. nr. 87 (2005-2006) er imidlertid egnet til å skape usikkerhet om hvilke plikter rederiet er pålagt ved loven. I høringsrunden uttalte Sjøfartsdirektoratet at loven oppstiller minimumskrav og at lovforslaget bør reflektere at rederiet har en selvstendig plikt til å vurdere om minimumskravene er tilstrekkelige for å ivareta lovens formål. Som svar til Sjøfartsdirektoratets høringsuttalelse uttalte Departementet følgende:¹⁰¹

”Selv om det er riktig som Sjøfartsdirektoratet påpeker, at loven og forskriftsverket er minimumsstandarder, vil ikke departementet fremme forslag om en uttrykt plikt i loven for rederiet til å vurdere om minimumskravet er godt nok for det enkelte skip. For det første bør i utgangspunktet de normer som uttrykkes i lov- og forskriftsverket være på et slikt nivå at hensynet til liv, helse, miljø og eiendom ivaretas i tilstrekkelig grad ved oppfyllelse av standardene. For det annet vil det av hensyn til forutberegnelighet og håndhevelse av regelverket være vanskelig å oppstille et så vidt generelt prinsipp. På den annen side vil det være slik at rederiet ofte har gode forutsetninger for å vurdere om en fastsatt standard gir tilstrekkelig beskyttelse til de interesser loven skal verne for sine egne skip. En konkret vurdering, gjerne i forbindelse med kartlegging av risiko gjennom sikkerhetsstyringssystemet, kan dermed tilsi at tiltak utover den fastlagte normen bør iverksettes fra rederiets side for å ivareta lovens formål.”

Uttalelsen reiser to spørsmål: For det første gis det her inntrykk av at rederiet ikke har en plikt til å iverksette tiltak ut over det forskriftsverket krever dersom det oppdages særskilte risikoer, jf. særlig de to siste setningene i avsnittet. Særlig bruken av ordet ”bør” i denne sammenhengen, jf. den siste setningen, gir inntrykk

¹⁰¹ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) punkt 8.2.3 venstre spalte.

av at det ikke er tale om en plikt til å iverksette ytterligere tiltak. Uttalelsen er adressert i lovkommentaren til skipssikkerhetsloven. Her uttales det at det synes klart at skipet ikke oppfyller lovens sikkerhetskrav dersom en kartlegging av risikoen bringer på det rene at spesifikasjonskravene i forskriftene ikke er gode nok.¹⁰² Synspunktet i lovkommentaren og uttalelsene i NOU-en om at spesifikasjonskravene gir en ”støtte og spesifisering” av hvordan funksjonskravene skal oppfylles, taler samlet sett for at funksjonskravene har et selvstendig innhold ved siden av forskriftsverket. Det vil si at det i prinsippet kan foreligge brudd på et eller flere funksjonskrav selv om kravene i forskriftsverket er overholdt.

Et annet spørsmål er hvordan departementets uttalelse om at *loven* oppstiller minimumskrav, skal forstås. Uttalelsen gir inntrykk av at rederiet kan ha plikter ut over det som fremgår av loven. En slik forståelse synes ikke å medføre riktighet. Tanken bak utformingen av funksjonskravene må være at de er utformet generelt, nettopp for å kunne fange opp eventuelle særskilte risikoer som rederiet har ansvaret for å identifisere. En slik forståelse innebærer at rederiet kan ha en plikt til å iverksette tiltak ut over det som følger av forskriftsverket. Dette er imidlertid ikke det samme som å si at *loven* oppstiller minimumskrav.¹⁰³

¹⁰² Jf. Pettersen (2010) s. 145.

¹⁰³ En slik forståelse synes også å være lagt til grunn i teorien, jf. Pettersen (2010) s. 144-146.

3.5 Nærmere om enkelte former for sikkerhetsregler¹⁰⁴

3.5.1 Regler med krav rettet direkte mot skipets tilstand og driften av det

En lang rekke sikkerhetsregler inneholder krav som er knyttet direkte til skipets tilstand og til driften av skipet. Det gjelder regler med krav selve skipet, slik som dets konstruksjon og til skipets utstyr, maskineri og elektriske installasjoner samt regler med krav til driften av skipet, slik som for eksempel krav til bemanningens størrelse og kvalifikasjoner og regler med krav om vakthold og last og ballast. Denne formen av sikkerhetsregler kan sies å ha en umiddelbar betydning for skipets sikkerhet. Store deler av konvensjonsregelverket som er omtalt ovenfor inneholder slike sikkerhetsregler.

Til illustrasjon på sikkerhetsregler med krav til selve skipet kan nevnes regler i tilknytning til skipets fremdriftskraft, slik som reglene i SOLAS kapittel II-1 Del C. For eksempel lyder regel 28.1 som følger: "Sufficient power for going astern shall be provided to secure proper control of the ship in all normal circumstances." Andre eksempler på slike regler finner en i er SOLAS kapittel V regel 22 som stiller krav til synbarheten fra broen. Her stilles det blant annet krav til det horisontale synsfeltet fra broen¹⁰⁵ og krav til vinklingen av vinduene på broen for å forhindre refleksjoner¹⁰⁶. Som eksempler på regler rettet mot driften av skipet kan nevnes regler i tilknytning til forsvarlig utkikk ved seiling, regler med krav i tilknytning til vakthavende personells hviletid samt regler om tillatt nedlasting.

¹⁰⁴ I Kaasen (1984) sondres det mellom tre former for pliktregler innenfor sikkerhetsreguleringen i petroleumsvirksomheten etter reglenes innhold. Sondringen gjelder "materielle sikkerhetsnormer", "internkontrollregler" og regler om plikt til å "rapportere/dokumentere og innhente påbudte tillatelser/godkjennelser/sertifikater" (på s. 74-75). Inndelingen i avsnittene 6.5.1-6.5.3 er basert på denne sondringen.

¹⁰⁵ SOLAS kapittel V regel 22.1.5.

¹⁰⁶ SOLAS kapittel V regel 22.1.9

3.5.2 Regler om sikkerhetsstyring. ISM-koden.

Innenfor sikkerhetsreguleringen av skip står regler om sikkerhetsstyring i en særstilling. Det sentrale regelverket innenfor sikkerhetsstyring i skipsfarten er The International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention (i det følgende omtalt som "ISM-koden"). Koden ble vedtatt av IMO i 1993 og trådte i kraft 1. juli 1998.¹⁰⁷ Den er gjort bindende ved SOLAS-konvensjonen kapittel IX.¹⁰⁸

Regler om sikkerhetsstyring går forenklet sagt ut på at rederiet skal identifisere og kontrollere risiko ved egne skip.¹⁰⁹ Sikkerhetsstyring kom for alvor på dagsordenen etter The Herald of Free Enterprise-ulykken i 1987. Passasjerfergen The Herald of Free Enterprise kantret kort tid etter at vann trengte inn på et av bildekene rett etter avgang fra havnen i Zeebrugge i Belgia. Minst 150 passasjerer og 38 medlemmer av besetningen mistet livet i ulykken. Kantringen skyldtes en rekke faktorer, blant annet at skipet var baugtunget, at baugporten sto åpen og den fart skipet holdt like før kantring.¹¹⁰ Ulykken stimulerte til diskusjon i det internasjonale maritime miljøet om operasjonelle krav og om ledelsens rolle i sikkerhetsstyring av skip. ISM-koden ble vedtatt som et resultat av disse diskusjonene.

Formålet med ISM-koden er å etablere en felles internasjonal standard for sikkerhetsstyring av skip og hindring av forurensing.¹¹¹

¹⁰⁷ Ved resolusjon A.741 (18).

¹⁰⁸ I norsk rett er ISM-koden gjort gjeldende ved forskrift av 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger. Forskriften er gitt i medhold av skipssikkerhetsloven § 7 tredje ledd.

¹⁰⁹ NOU 2005: 14 s. 108-109 og Mandaraka-Sheppard (2007) s. 1018 om det tilsvarende engelske uttrykket "risk management".

¹¹⁰ Opplysninger om ulykken hentet fra J. Wang (2006) s. 3-19.

¹¹¹ ISM-kodens forord punkt 1.

Hjørnesteinen i regelverket er et krav om at selskapet¹¹² skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et *sikkerhetsstyringssystem* ("safety management system"). Et av hovedformålene med sikkerhetsstyringssystemet er å vurdere alle risikoer ved skipet, dets personell og miljøet samt å etablere et passende vern ("appropriate safeguards") mot slike risikoer.¹¹³ Sikkerhetsstyringssystemet skal dessuten sikre overholdelse av de obligatoriske regler og reguleringer som gjelder for skipet og sikre at koder, retningslinjer og standarder, som anbefales av IMO, flaggstaten, klassifikasjonsselskaper og organisasjoner i maritim industri, hensyntas.¹¹⁴

Kodens punkt 1.4 angir at sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte følgende seks funksjonskrav:

- En politikk for sikkerhet og miljøvern
- Instruksjer og prosedyrer for å sikre sikker drift og vern av miljøet i tråd med folkeretten og flaggstatslovgivning
- Definerte myndighetsnivåer og kommunikasjonslinjer mellom og blant personell på land og om bord
- Prosedyrer for rapportering av ulykker og avvik fra ISM-koden
- Prosedyrer for forberedelse av og reaksjon på nødssituasjoner
- Prosedyrer for intern revisjon og ledelsens gjennomganger¹¹⁵

Koden inneholder videre en rekke regler som utdyper og spesifiserer

¹¹² Koden angir at hovedansvaret for sikkerheten ligger hos selskapet ("the company"), jf. ISM-koden punkt 3. ISM-koden punkt 1.1.2 inneholder en definisjon: "Company" means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the ship owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibility imposed by the Code."

¹¹³ ISM-koden punkt 1.2.2.2.

¹¹⁴ ISM-koden punkt 1.2.3.

¹¹⁵ Oversettelse av kodens punkt 1.4 er hentet fra Pettersen (2010) s. 49.

rer hva som ligger i disse ulike funksjonskravene.¹¹⁶ Flere regler presiserer nærmere hva slags prosedyrer sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde, slik som for eksempel punkt 6.3 om at rederiet skal etablere prosedyrer for å sikre at nytt personell og personell, som blir overført til nye oppgaver i tilknytning til sikkerhet og trygging av miljøet, blir familiarisert med sine plikter. Rederiet er også pålagt en plikt til å sikre at personell involvert i sikkerhetsstyringssystemet har adekvat forståelse av relevante regelverk.¹¹⁷ Rederiet plikter også å sørge for at skipsføreren er behørig kvalifisert for å ha kommando over skipet.¹¹⁸

Koden inneholder krav om at det årlig skal utføres *interne revisjoner* ("internal safety audits") for å bekrefte at sikkerhetsstyringssystemet overholdes.¹¹⁹ Oppdages det mangler, skal det foretas korrigerende tiltak i henhold til dokumenterte prosedyrer.¹²⁰ I tillegg til at rederiet skal føre intern kontroll med sikkerhetsstyringssystemet, skal flaggstaten gjennomføre periodiske revisjoner av at systemet fungerer som forutsatt.¹²¹

Et sentralt element i koden er at rederiet skal oppnevne en "designated person" (DP).¹²² DPs oppgave er blant annet å overvåke sikkerhetsaspekter ved driften av skipet og ha direkte kontakt med det høyeste nivå i ledelsen. DPs rolle og ansvar kan i relasjon til forsikringsdekningen få betydning ved at rederiet – via DP – kan få kunnskap om faktiske forhold ved skipet og driften av det.¹²³

Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde prosedyrer for rapportering av avvik, ulykker eller farlige situasjoner til selskapet, jf. kodens punkt 1.4 fjerde strekpunkt og punkt 9.1. Også slik rapportering kan tenkes å ha den virkning at ledelsen i selskapet får

¹¹⁶ Pettersen (2010) s. 49.

¹¹⁷ ISM-koden punkt 6.4.

¹¹⁸ ISM-koden punkt 6.1.

¹¹⁹ ISM-koden punkt 12.1.

¹²⁰ IMS-koden punkt 12.3.

¹²¹ Jf. SOLAS kapittel IX regel 6.1.

¹²² ISM-koden punkt 4.

¹²³ Pamborides (1999) s. 160 og Norlin (1998) s. 19 flg.

kunnskap om sider ved skipet eller driften av det som de ellers ikke ville fått kjennskap til.¹²⁴ En annen side ved slik rapportering er at det produseres *dokumentasjon* på en rekke forhold i tilknytning til sikkerhetsstyringssystemet. Slik dokumentasjon kan tenkes å skape en gjennomsiktighet i forhold til viktige sider ved driften av skipet.¹²⁵ Ved å se på den dokumentasjon som foreligger i tilknytning til systemet, kan ulike interessenter – for eksempel rederiets assurandører – danne seg et bilde av om kodens krav er overholdt, og i hvilken grad øvrige sikkerhetsregler som gjelder for skipet overholdes.

3.5.3 Krav om innehavelse av sertifikater

Ethvert skip må ha et stort antall sertifikater. Til illustrasjon kan nevnes at alle skip registrert i et av de norske registrene må ha minimum 20 sertifikater.¹²⁶ I norsk rett inneholder forskrift av 15. juni 1987 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektene, og om andre besiktelser (besiktelsesforskriften) sentrale regler på dette punkt. Her oppstilles blant annet regler om ulike sertifikater nærmere bestemte skipstyper skal inneha, regler om sertifikatenes varighet og regler i tilknytning besiktelser. For eksempel følger det av forskriftens § 18 (1) at alle lasteskip med bruttotonnasje på 500 og derover som anvendes i større fart enn liten kystfart, skal ha gyldig sikkerhetssertifikat for utstyr. Av § 19 følger det at samme skip må ha sikkerhetssertifikat for konstruksjon. Disse sertifikatkravene har sitt utspring i SOLAS-konvensjonen kapittel I regel 12.

Av andre sentrale sertifikater kan nevnes at blant annet lasteskip med lengde på 24 meter og derover, som anvendes i internasjonal fart, skal inneha internasjonalt lastelinjesertifikat i henhold til Lastelinjekonvensjonen, jf. besiktelsesforskriften § 36. Alle skip som er blitt merket og besiktet i samsvar med konvensjonen vil få

¹²⁴ Se slik i Pamborides (1999) s. 160.

¹²⁵ Pamborides (1999) s. 159 og s. 160-161.

¹²⁶ Falkanger (2010) s. 60.

utstedt et slikt sertifikat.¹²⁷ Videre skal det nevnes at det i henhold til ISM-koden utstedes sertifikater til både rederiet og det enkelte skip. Som bevis på at ISM-koden er oppfylt utstedes et "Document of Compliance" (DOC) til rederiet.¹²⁸ Til skipet utstedes et "Safety Management Certificate" (SMC).¹²⁹

Det utstedes også *personlige sertifikater* til besetningen i tilknytning til STCW-konvensjonen. Sertifikatene utstedes som bevis på at vedkommende oppfyller kvalifikasjonskrav for den aktuelle stillingen. Av skipssikkerhetsloven § 16 første ledd følger det at "(d)en som har sitt arbeid om bord, må ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres." Videre følger det at "(s)ertifikatet skal vise at de nødvendige kravene var oppfylt ved sertifikatets utstedelse, herunder krav til alder, tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring for stillingen." Nærmere regler om kvalifikasjonskrav og hvilke sertifikater som skal utstedes til hvem, fremgår av forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøyer og flyttbare innretninger. Forskriften består for en stor del av henvisninger til STCW-konvensjonens regler.

3.6 Klassifikasjonsselskapenes virksomhet¹³⁰

3.6.1 Oversikt og bakgrunn. Klassens tosidige rolle

Klassifikasjonsselskapene er institusjoner som spiller en vesentlig rolle i sikkerhetsregimet innenfor skipsfarten. Deres virksomhet går blant annet ut på klassifikasjon av skip.¹³¹ Klassifikasjon er en

¹²⁷ Lastelinjekonvensjonen artikkel 16.

¹²⁸ ISM-koden punkt 13.2.

¹²⁹ ISM-koden punkt 13.7.

¹³⁰ Deler av fremstillingen er basert på dokumentet "Classification Societies - What, Why and How?" (i det følgende forkortet "IACS-dokumentet"). Kfr. note 18 for nettsadresse til dokumentet.

¹³¹ De klassifiserer også offshore-innretninger.

tilsyns- og sertifiseringsordning med det formål å påse at skipet tilfredsstillers selskapets standard (oftest kalt regler). Grunnlaget for klassifikasjonsprosessen er et privatrettslig avtaleforhold mellom klassifikasjonsselskapet og verft eller et rederi om klassifikasjon av skipet.¹³² Klassifikasjonen av skip behandles nærmere i avsnitt 3.6.2.

Klassifikasjonsselskapene har i mange tilfeller en tosidig rolle ved at de også opererer på vegne av offentlige myndigheter ved kontroll av overholdelse av myndighetsreguleringer. Den offentlige siden ved klassifikasjonsselskapenes virksomhet må imidlertid prinsipielt holdes atskilt fra den private. Grunnlaget for klassifikasjonsselskapenes utøvelse av myndighetskontroll er avtaler om delegert myndighet mellom den enkelte flaggstatsmyndighet og ett eller flere klassifikasjonsselskap. Klassifikasjonsselskaper vil normalt ikke påta seg myndighetsoppgaver på skip de ikke selv klassifiserer.¹³³ Der hvor det relevante klassifikasjonsselskapet har flaggstatsmyndighet, er imidlertid den offentlige myndighetskontrollen og den private klassifikasjonsprosessen nært knyttet sammen.¹³⁴ Dette vises blant annet ved at klassens besiktelsesmenn ved en og samme besiktelse vil kunne gjennomføre tilsyn både med henblikk på krav fastsatt i offentlige myndighetsreguleringer og med henblikk på klassens regler. For å forhindre dobbeltarbeid er det hensiktsmessig på denne måte å samkjøre besiktelsene. Dersom klassen ved en besiktelse finner mangler i forhold til myndighetsreguleringer, utsteder klassen pålegg på vegne av flaggstaten, forutsatt at klassen er autorisert av myndighetene til å utstede disse. I DNVs regelverk betegnes slike pålegg som "Condition on behalf of the flag administration" (forkortet "CA").¹³⁵ Foreligger ikke slik autorisasjon, vil klassen informere myndighetene om mangelen.

¹³² Basedow (2005) s. 8.

¹³³ IACS-dokumentet s. 9.

¹³⁴ IACS-dokumentet s. 7-9.

¹³⁵ DNV Rules Part 1Chapter 1 Section 1A208.

Myndighetsreguleringene og klassereglene bygger på og utfyller hverandre.¹³⁶ Dette vises for eksempel ved at klassens regler på noen områder er gjort obligatoriske gjennom det offentligrettslige regelverket. Som illustrasjon kan nevnes SOLAS-konvensjonen kapittel II-1 regel 3-1 om strukturelle, mekaniske og elektriske krav til skipet. Det vises her til at skipet skal designes og vedlikeholdes i samsvar med strukturelle, mekaniske og elektriske krav oppstilt av et godkjent klassifikasjonsselskap.¹³⁷

Det finnes i dag over 50 selskaper som kan karakteriseres som klassifikasjonsselskaper.¹³⁸ 11 internasjonalt anerkjente selskaper er medlemmer i The International Association of Classification Societies (IACS).¹³⁹ Disse selskapene klassifiserer anslagsvis 94 % av all kommersiell tonnasje.¹⁴⁰ Blant medlemmene er Stiftelsen Det Norske Veritas (DNV) grunnlagt i 1864 og Lloyd's Register (LR) grunnlagt i 1760.

De første klassifikasjonsselskapene ble grunnlagt på 1700-tallet av engelske assurandører. Assurandørene ville ha mulighet til å føre kontroll med skipenes tilstand for bedre å kunne vurdere risikoen de påtok seg ved å forsikre det aktuelle skipet. Klassifikasjonsselskapenes virksomhet er også i dag svært viktig for sjøforsikringsinteressene. Dette vises for eksempel ved at kaskoassurandøren normalt krever at skip som skal forsikres er klassifisert i et anerkjent klassifikasjonsselskap. En lang rekke andre aktører er også interesserte i klassifikasjonsselskapenes kontroll, for eksempel finansieringsinstitusjoner, potensielle kjøpere av skipet og befraktere. Selv om klassifikasjon i prinsippet er frivillig for redere, vil det være vanskelig for et kommersielt skip å fylle noen funksjon uten å ha klasse i et klassifikasjonsselskap.¹⁴¹

¹³⁶ Pettersen (2010) s. 600.

¹³⁷ Se også forskrift av 15. septemer 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere § 10 første ledd.

¹³⁸ IACS-dokumentet s. 3.

¹³⁹ Basedow (2005) s. 5. Medlemsopplysninger fra: <http://www.iacs.org.uk/Explained/members.aspx> (sist avlest 15. januar 2011).

¹⁴⁰ IACS-dokumentet s. 3.

¹⁴¹ Basedow (2005) s. 7.

3.6.2 Klassifikasjonsprosessen: Klassifikasjonsregler, besiktelser og klassesertifikat.

Klassifikasjonsprosessen kan deles inn tre elementer. Klassifikasjonsselskapet oppstiller for det første egne normer (*klassereglene*). For det andre *undersøker* klassifikasjonsselskapet om skipet er i overensstemmelse med klassereglene. På grunnlag av disse undersøkelsene – og under forutsetning av at vilkårene anses oppfylt – utsteder selskapene et *klassifikasjonssertifikat* til skipet som dokumentasjon på overensstemmelse med klassereglene. De enkelte elementene skal i det følgende behandles nærmere.

Hvert enkelt klassifikasjonsselskap utarbeider egne klasseregler.¹⁴² Reglene omhandler blant annet skipets strukturelle styrke, skrogets integritet, propell- og styringssystemer og utstyr for strømforsyning. Likevel er ikke alle sider ved skipets ”hardware” omfattet av reglene. Utenfor klassens regler faller også enkelte operasjonelle elementer ved skipet, slik som krav til besetningens størrelse og kvalifikasjoner.

I dag opereres det med en ”hovedklasse” betegnet ”A1A”. I tillegg utstedes tilleggsklassebetegnelser som viser at skipet oppfyller særskilte regler.¹⁴³ Skipet kan for eksempel være forsterket for fart i is og få tilleggsklassen ”ICE-C”, eller være automatisert slik at det kan seile med redusert eller ingen maskinrombesetning (betegnelsen ”E0”).¹⁴⁴

Prosessen med å klassifisere skipet starter allerede før byggeprosessen ved at selskapet må godkjenne tegninger og tekniske løsninger som skal benyttes for nybygget.¹⁴⁵ Klassifikasjonssel-

¹⁴² En rekke fellestrekk vil en likevel finne hos klassifikasjonsselskapene som er medlemmer i IACS. På visse områder har IACS utviklet såkalte ”unified requirements”, jf. IACS-dokumentet s. 9.

¹⁴³ Falkanger (2010) s. 63. Kfr. <http://www.dnv.com/industry/maritime/services-solutions/classification/notations/> for de ulike ”class notations” for skip klasset i DNV (sist avlest 13. januar 2011).

¹⁴⁴ Falkanger (2010) s. 63.

¹⁴⁵ Alternativt kan klassifikasjonsselskapene overta skip som har vært klassifisert i andre selskaper.

skapet er også tett involvert under hele byggeprosessen. Etter besiktigelser og godkjenninger på byggestadiet, utstedes klassesertifikatet ved skipets ferdigstilling under forutsetning av at klassens regler er oppfylt. Sertifikatet utstedes normalt med en varighet på fem år.

Mens skipet seiler, må det undergå et spesifisert program for besiktelser, for å kontrollere at det forsetter å overholde klassens regler (såkalte "surveys of maintenance of class").¹⁴⁶ Formålet er å undersøke at tilstanden til skrog, maskineri, utstyr og apparater samsvarer med klassens krav.¹⁴⁷ Det foreligger flere typer periodiske besiktelser.¹⁴⁸ For eksempel må skipet gjennomgå en omfattende "class renewal survey" (også kalt "special survey") for å få fornyet sertifikatet etter fem år. I mellomtiden foretas mindre omfattende besiktigelser som blant annet "annual survey" og "intermediate survey".

Oppdages det uoverensstemmelser med klassens standarder ved en besiktigelse – for eksempel en skade på maskineriet – vil klassen kunne utstede én eller flere såkalte "Conditions of Class".¹⁴⁹ I DNVs regler er det definert at en Condition of Class "(c) onstitutes a requirement that specific measure, repairs or surveys shall be carried out within a specific time limit in order to retain class".¹⁵⁰ I enkelte tilfeller kan mangelen være av en slik karakter at retting må skje umiddelbart.¹⁵¹

I grove trekk kan en si at skipets klasse vil bli opprettholdt forutsatt (i) at klassen finner at relevante regler etter klassens oppfatning er overholdt og (ii) at skipet underlegges de besiktelser som

¹⁴⁶ I DNVs regelverk brukes uttrykket "surveys" som en fellesbetegnelse på undersøkelser som gjennomføres for å kontrollere at skipet overholder klassens regler og flaggets regler, se DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 1A234.

¹⁴⁷ Se slik i DNV Part 1 Chapter 1 Section 3 B201.

¹⁴⁸ Hvilke periodiske besiktelser som skal gjennomføres i henhold til DNVs regelverk er angitt i DNV Rules Part 7 Chapter 1 "Survey Requirements".

¹⁴⁹ Enkelte klassifikasjonsselskaper bruker ordet "Recommendations" i stedet for "Conditions of Class", jf. IACS-dokumentet s. 15.

¹⁵⁰ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 1 A207.

¹⁵¹ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 B304.

klassereglene foreskriver. Ved manglende gjennomføring av besiktelser innen gitte tidsfrister, eller ved brudd på andre krav, kan klassen reagere med *suspensjon* og/eller *tilbaketrekking* av klassen. De materielle vilkårene for at klassen skal kunne suspendere eller tilbaketrekke skipets klasse fremgår av det enkelte klassifikasjons-selskaps regelverk. Ved forsikring på vilkårene i Norsk Sjøforsikringsplan er de materielle vilkårene for suspensjon og tilbaketrekking viktige fordi forsikringen som hovedregel opphører dersom suspensjon/tilbaketrekking inntreffer. Vilkårene for suspensjon og tilbaketrekking behandles således nærmere i kapittel 4 om regelen om tap av klasse i Norsk Sjøforsikringsplan.

På DNVs nettsider kan man finne en oversikt over klassestatu- sen til skip klassifisert i DNV.¹⁵² Hvis årsaken bak suspensjon eller tilbaketrekking er brudd på DNVs regelverk, kan en også lese et sammendrag av hvilke "surveys" og "Conditions of Class" som er oversittet. Klassens regler inneholder bestemmelser om hvilke aktører som kan få utlevert informasjon som klassen har mottatt eller rapporter som er laget i forbindelse med klassifikasjonen. I DNVs regler er det bestemt at kaskoassurandøren kan motta informasjon om blant annet Conditions of Class "(w)hen accepted in writing by owner or through special clause in insurance contract."¹⁵³

¹⁵² <http://exchange.dnv.com/suspendedwithdrawn/default.asp> (sist avlest 15. januar 2011.)

¹⁵³ Se DNV Rules Part 1 Chapter 1Section 1 B800 Table 1 med note 2.

4 Planens regel om opphør av forsikringen ved ”tap av klasse”

Manglende overholdelse av sikkerhetsregler kan lede til at klassifikasjonsselskapet suspenderer eller trekker tilbake skipets klassifikasjonssertifikat. Situasjonen er regulert i NSPL § 3-14:

” § 3-14. Tap av klasse

Ved forsikringstidens begynnelse skal skipet ha klasse i et klassifikasjonsselskap godkjent av assurandøren.

Forsikringen faller bort ved tap av klasse, med mindre assurandøren uttrykkelig samtykker i at forsikringsforholdet fortsetter. Er skipet underveis når klassen går tapt, faller forsikringsdekningen likevel ikke bort før skipets ankomst til nærmeste sikre havn etter assurandørens anvisning.

Tap av klasse foreligger hvor sikrede eller noen på hans vegne ber om at klassen blir strøket, eller hvor klassen suspenderes eller trekkes tilbake av andre årsaker enn inntrådt havari.

For skifte av klassifikasjonsselskap gjelder § 3-8 annet ledd annet punkt.”

Av bestemmelsens første ledd fremgår det at det er et vilkår for overhodet å få tegnet forsikring at skipet er klassifisert av et klassifikasjonsselskap godkjent av assurandøren. Hvilket selskap skipet er klasset i er normalt svært viktig for assurandøren; gjennom å sette vilkår om at skipet skal være klasset i et nærmere bestemt klassifikasjonsselskap har assurandøren langt på vei en sikkerhet for at skipets tilstand er tilfredsstillende.

I henhold til § 3-14 annet ledd faller forsikringen bort ved ”tap av klasse”. At forsikringen faller bort betyr at assurandøren kan nekte å dekke tap som oppstår etter at ”tap av klasse” har inntrådt.

Regelen er basert på en presumsjon om at assurandøren ikke ville ha overtatt forsikringen dersom han hadde visst at skipet ville miste klasse.¹⁵⁴ Det spiller ingen rolle at tapet ikke står i årsaks-sammenheng med forholdet som har ledet til tapet av klassen. Det er heller ikke et vilkår at det er utvist noen form for subjektiv skyld fra sikredes side. Forsikringen opphører imidlertid likevel ikke å gjelde hvis det gis samtykke til fortsatt forsikring. Det er i den forbindelse presisert i Motivene at det kun er *uttrykkelig* samtykke fra assurandøren som aksepteres.¹⁵⁵ Sikrede kan altså ikke påberope seg å ha informert assurandøren og fått stilltiende aksept for fortsatt forsikring. Er skipet til sjøs på tidspunktet for ”tap av klasse”, suspenderes virkningen inntil skipet kommer til nærmeste sikre havn etter assurandørens anvisning.

Hva som menes med ”tap av klasse” er angitt i bestemmelsens tredje ledd. For det første regnes det som tap av klasse der hvor klassen er strøket etter anmodning fra sikrede eller noen som handler på hans vegne. Dette vil typisk være tilfellet der sikrede ønsker å *bytte* klassifikasjonsselskap.¹⁵⁶ Dette alternativet for tap av klasse er ikke av betydning for denne oppgavens tema. Derimot er de to øvrige alternativene interessante: Det regnes som tap av klasse når klassen ”suspenderes eller trekkes tilbake av andre årsaker enn inntrådt havari.” Formuleringen om at suspensjon/tilbaketrekking må skyldes ”andre årsaker enn inntrådt havari” har sammenheng med at enkelte klassifikasjonsselskaper stryker klassen i en havarisituasjon.¹⁵⁷ Strykning/suspensjon som følge av inntrådt havari får altså ikke virkning i forhold til forsikringsdekningen. I Motivene er det presisert dette gjelder uavhengig av om havariet er erstatningsmessig eller ikke.

De materielle vilkårene for suspensjon og tilbaketrekking av

¹⁵⁴ Wilhelmsen (2007) s. 159.

¹⁵⁵ Motiver § 3-14 fjerde avsnitt.

¹⁵⁶ Opplysning fra Amund Skau, juridisk direktør i DNV, i samtale 30. november 2010.

¹⁵⁷ Motiver § 3-14 tredje siste avsnitt.

klassen fremgår av det enkelte klassifikasjonsselskaps regelverk. Med utgangspunkt i regelverket til Det norske Veritas på dette punkt kan en trekke et hovedskille mellom de tilfellene der klassen *automatisk suspenderes* og der det treffes en *beslutning om suspensjon* basert på en subjektiv vurdering av det enkelte tilfellet.¹⁵⁸

Automatisk suspensjon inntreder der hvor fristen for henholdsvis "renewal surveys", "annual surveys" eller "intermediate surveys" for skipets hovedklasse er oversittet.¹⁵⁹ Dersom slike ikke gjennomføres etter en spesifisert tidsfrist etter suspensjon, vil klassen trekkes tilbake.¹⁶⁰ I Motivene er det presisert at opphør av forsikringen etter NSPL § 3-14 også inntreder ved slik automatisk suspensjon.¹⁶¹ Det er altså ikke et vilkår at det er truffet en formell beslutning om suspensjon eller tilbaketrekking.

Klassen har en vid adgang til å *beslutte* suspensjon eller tilbaketrekking ved brudd på vilkår for bevaring av klassen ("conditions for retention of class").¹⁶² Regelverket innholder en lang rekke vilkår for bevaring av klassen. Enkelte skal nevnes som illustrasjon: For eksempel er det et vilkår at "(t)he vessel shall be adequately manned, and the hull, machinery, systems and equipment shall be competently handed at all times."¹⁶³ Det kreves også at "(t)he statutory certificates required by applicable international conventions and/or national legislation shall be valid at all times (...)".¹⁶⁴ Videre er det et vilkår at klassen får informasjon om skipet og dets anvendelse, som er relevant for klassen,¹⁶⁵ og at "Conditions of Class" gjennomføres.¹⁶⁶ Dette er noen vilkår blant flere hvis over-

¹⁵⁸ Reglene om tilbaketrekking og suspensjon av klassen er gitt i DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 D.

¹⁵⁹ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 D201 og D202.

¹⁶⁰ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 D402.

¹⁶¹ Motiver § 3-14 nest siste avsnitt.

¹⁶² DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 D102.

¹⁶³ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 A101.

¹⁶⁴ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 A105.

¹⁶⁵ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 A201 annet strekpunkt.

¹⁶⁶ Som note 165, femte strekpunkt.

tredelse gir klassen en adgang til å suspendere/tilbaketrekke klassen.

At klassen har en adgang til å suspendere eller tilbaketrekke betyr ikke at de nødvendigvis benytter seg av den. Et tilfelle der regelverket gir anvisning på at klassen *skal* suspenderes, er der skipet seiler til tross for seilingsforbud fra klassen. Regelen lyder som følger:

“When a vessel proceeds to sea without having rectified a condition of class which was required to be dealt with before leaving port, the class will be withdrawn with immediate effect.”¹⁶⁷

Et spørsmål er om assurandøren kan nå frem med en anførsel om at klassifikasjonsselskapet etter sitt eget regelverk skulle ha suspendert eller trukket tilbake klassen. Et eksempel er at skipet er ilagt seilingsforbud inntil en nærmere bestemt reparasjon er utført. Likevel drar skipet fra havn og like etter inntreter et havari. Det kan tenkes at klassen ikke har kjent til at skipet har seilt i strid med seilingsforbudet og derfor ikke trukket klassen. Etter ordlyden i NSPL § 3-14 tredje ledd foreligger det tap av klasse ”*der hvor klassen suspenderes eller trekkes tilbake (...)*” (min utheving). Ordlyden taler for at bestemmelsen kun får anvendelse der hvor det *er* skjedd suspensjon eller tilbaketrekking. Det er ikke holdepunkter i Motivene for å tolke ordlyden utvidende slik at også tilfeller der suspensjon eller tilbaketrekking skulle ha skjedd etter klassens regler er omfattet.

I teorien opereres det med to ulike klassebegrep. Skipet har ”formell klasse” når det har gyldig classesertifikat, mens begrepet ”materieell klasse” knytter seg til hvorvidt skipet samsvarer med klassens krav.¹⁶⁸ Avvik mellom skipets formelle og materielle klasse kan skyldes at mangler oppstår i tidsrommet mellom klassens be-

¹⁶⁷ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 D403.

¹⁶⁸ Se slik i Brækhus (1993) s. 216-217 og i Falkanger (2010) s. 64.

siktelser. Men det kan også forekomme at klassens inspektører ikke oppdager uoverensstemmelser ved gjennomføringen av besiktelser, eller at klassen ikke har oppdaget brudd på egne restriksjoner, slik som i eksempelet med brudd på seilingsforbudet som er nevnt ovenfor. I en slik situasjon er spørsmålet om assurandøren kan nå frem med reglene om overtredelse av sikkerhetsforskrifter.

Avslutningsvis skal det nevnes at regelen i NSPL § 3-14 om at forsikringen faller bort ved tap av klasse kan sammenlignes med såkalte "warranties" i *engelsk* sjøforsikringsrett. En "warranty" kan grovt sagt sies å være et krav som sikrede må overholde i løpet av forsikringsperioden.¹⁶⁹ Karakteristisk for "warranties" er at assurandøren er fri fra ansvar fra og med tidspunktet for brudd.¹⁷⁰ Det er uten betydning om det foreligger årsakssammenheng mellom overtredelsen av vedkommende "warranty" og tapet som kreves dekket, og det spørres ikke om skyld fra sikredes side. Det spørres heller ikke om overholdelse var en mer eller mindre viktig forutsetning for inngåelse av forsikringsavtalen.¹⁷¹

De engelske kaskoforsikringsvilkårene International Hull Clauses (IHC) inneholder "warranties" relatert til klassifikasjon i cl. 13.1.1-13.1.2. I henhold til cl. 13.1.1 er det et vilkår at skipet er klassifisert. Videre er det et krav at klassen ikke suspenderes eller tilbaketrekkes, jf. cl. 13.1.2 som lyder som følger: "there shall be no change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of the vessel's class". Disse kravene er begge formulert som "warranties".¹⁷² Virkningen av brudd på kravene er regulert i IHC cl. 13.2. Her er det uttrykkelig angitt at forsikringen automatisk opphører å gjelde

¹⁶⁹ Hva som regnes som en "warranty" er definert i Marine Insurance Act 1906 sec. 33 (1) som lyder som følger: "A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts."

¹⁷⁰ Virkningen ved brudd på en "warranty" fremgår av Marine Insurance Act 1906 sec. 33 (3).

¹⁷¹ Wilhelmsen (2002 I) s. 282-283.

¹⁷² Jf. Marine Insurance Act 33 (1).

ved brudd.¹⁷⁵ Det skal her nevnes at også cl. 13.3 inneholder vilkår i tilknytning til klassifikasjon. Denne klausulen omtales nærmere i avsnitt 6.6.5 nedenfor.

¹⁷⁵ Opphør inntreer automatisk med mindre assurandøren skriftlig aksepterer fortsatt dekning, jf. cl.13.2. Hvis skipet er til sjøs på tidspunktet for brudd, suspenderes virkningen inntil skipet når neste havn, jf. cl. 13.2.1. Skyldes bruddet på cl. 13.1.2. tap eller skade som er dekket av forsikringen, opphører ikke forsikringen med mindre skipet forlater neste havn uten klassifikasjonsselskapets tillatelse, jf. cl. 13.2.2.

5 Planens generelle fareendringsregler

Overtredelsen av sikkerhetsregler kan representere en fareendring etter Norsk Sjøforsikringsplan § 3-8 første ledd. Etter NSPL § 3-8 første ledd foreligger en fareendring ”når det skjer en endring i de forhold som etter avtalen skal danne grunnlaget for forsikringen, og faren derved endres i strid med avtalens forutsetninger.”¹⁷⁴ Assurandøren kan være fri for ansvar dersom det foreligger en fareendring. Vilkårene fremgår av NSPL § 3-9. Etter § 3-9 første ledd er assurandøren fri for ansvar hvis sikrede etter avtalens inngåelse har forsettlig fremkalt eller samtykket i en fareendring, såfremt det kan antas at assurandøren ikke ville ha overtatt forsikringen hvis han ved avtalens inngåelse hadde hatt kjennskap til at endringen ville finne sted.¹⁷⁵

Assurandøren har altså ingen forpliktelse til å dekke tap som oppstår når en relevant fareendring foreligger, såfremt vilkåret om forsettlig fremkallelse eller samtykke er oppfylt, og det må antas at assurandøren ikke ville overtatt forsikringen ved kjennskap til fareendringen.¹⁷⁶ Etter denne regelen kan assurandøren nekte å dekke tapet uavhengig av om det foreligger årsakssammenheng mellom fareendringen og tapet.

Dersom det må antas at selskapet ville ha overtatt forsikringen, *men på andre vilkår*, svarer selskapet i den utstrekning det godtgjøres at tapet ikke skyldes fareendringen, jf. § 3-9 annet ledd. I en slik situasjon må assurandøren altså svare for tap som ikke står i årsakssammenheng med fareendringen.

¹⁷⁴ I annet ledd er det angitt at ”(s)kifte av registreringsstat, av skipets disponent eller av det selskap som har ansvaret for skipets teknisk/maritime drift, skal regnes som fareendring i henhold til første ledd. Det samme gjelder skifte av klassifikasjonsselskap.” Bestemmelsens annet ledd vil ikke bli behandlet nærmere her.

¹⁷⁵ I NSPL § 3-10 er assurandøren i tillegg gitt en adgang til å si opp forsikringen med 14 dagers varsel.

¹⁷⁶ § 3-9 kan ikke påberopes når fareendringen har opphørt å ha betydning for assurandøren, jf. § 3-12.

I Motivene er det presisert at det av NSPL § 3-8 kan utledes to generelle vilkår som må være oppfylt: Det må ha skjedd en endring i de ytre forhold som skal danne grunnlaget for forsikringen, og faren må derved være endret i strid med avtalens forutsetninger. Om disse vilkårene er oppfylt, må bero på en konkret fortolkning av den aktuelle forsikringsavtale.¹⁷⁷

Saken inntatt i ND 1996 s. 425 Gulating *Jarita* kan illustrere at brudd på sikkerhetsregler kan anses som en relevant fareendring: Her ble *overlast* behandlet som en relevant fareendring.¹⁷⁸ Nordsjøskipet *MS Jarita* sank i den engelske kanal på reise fra Norrköping til La Pallice. Lagmannsretten la til grunn at skipet, som hadde en dødvekt på vintermerket med 770 tonn, på den aktuelle reisen hadde en overlast på ca 180 metriske tonn. Lagmannsretten fant at overlastingen representerte “en markert og kraftig risikøkning i det en overlasting av denne karakter er en betydelig fareendring.”¹⁷⁹ Videre fant retten at sikrede hadde samtykket i overlastingen samt at forsikringsselskapet ikke ville ha overtatt forsikringen dersom man hadde kjent til at skipet skulle foreta en reise med betydelig overlast.¹⁸⁰ Assurandøren ble etter dette å fri-finne. Som subsidiært grunnlag for ansvarsbortfall ble brudd på Planens regler om sikkerhetsforskrifter påberopt. Det ble hevdet at overlast var brudd på lastelinjesertifikatet. Retten trengte ikke ta stilling til dette spørsmålet, med det må antas at overlasten ville ha representert et brudd på en sikkerhetsforskrift slik at forholdet derfor også kunne vært subsumert under reglene om sikkerhetsforskrifter. Etter reglene om sikkerhetsforskrifter er det imidlertid et vilkår at det foreligger årsakssammenheng mellom overtredelsen av vedkommende sikkerhetsforskrift og tapet som kreves dekket. I *Jarita*-saken trengte ikke retten å ta stilling til spørsmålet om det forelå årsakssammenheng mellom fareendringen og det oppståtte

¹⁷⁷ Motiver § 3-8 fjerde avsnitt.

¹⁷⁸ Etter NSPL 1964 § 31 første ledd som tilsvarende NSPL 1996 § 3-8 første ledd.

¹⁷⁹ ND s. 433.

¹⁸⁰ ND s. 433-434.

tap. Om det i denne konkrete saken ville ha blitt ansett bevist å foreligge årsakssammenheng dersom forholdet ble subsumert under reglene om sikkerhetsforskrifter, er ikke sikkert. Poenget i denne sammenhengen er at reglene om fareendring *kan* komme til anvendelse også ved brudd på regler som anses som sikkerhetsforskrifter, og at dette kan være en mer gunstig løsning for assurandøren ved at det ikke er oppstilt noe krav om årsakssammenheng mellom overtredelsen og det oppståtte tap.

6 Planens regler om sikkerhetsforskrifter

6.1 Oversikt over reglene

Ved brudd på en såkalt sikkerhetsforskrift, er assurandøren etter nærmere bestemte vilkår gitt en rett til helt eller delvis å nekte å utbetale erstatning for allerede inntrådt tap. Hva som regnes som en sikkerhetsforskrift er definert i NSPL § 3-22. Hjemmelen for å nekte å utbetale erstatning er gitt i NSPL § 3-25 første ledd. To vilkår må være oppfylt for at assurandøren skal kunne anvende denne sanksjonsmuligheten: For det første er det et vilkår at sikrede eller noen sikrede kan identifiseres med kan *bebreides* for overtredelsen. Videre er det et vilkår at det foreligger *årsakssammenheng* mellom overtredelsen av vedkommende sikkerhetsforskrift og tapet.

Foreligger det et brudd på en sikkerhetsforskrift kan sikrede også ha en rett til å *si opp forsikringen* for fremtiden, med 14 dagers varsel, jf. NSPL § 3-27. Bestemmelsen holdes utenfor fremstillingen her. Det har sammenheng med at den mest alvorlige reaksjonen er assurandørens rett til helt eller delvis å la være å utbetale erstatning etter NSPL § 3-25.

Planens regler om sikkerhetsforskrifter er som nevnt plassert i Kapittel 3 Avsnitt 3. Det aktuelle avsnittet i Planen inneholder for øvrig tre bestemmelser; § 3-23 om assurandørens rett til å forlange besiktelse av skipet, § 3-26 om skip i opplag og § 3-28 om kontraktsvilkår. De to sistnevnte omtales kort i forbindelse med behandlingen av sikkerhetsforskriftsbegrepet. Etter NSPL § 3-23 har assurandøren rett til når som helst i forsikringstiden å undersøke om skipet oppfyller de påbud om teknisk og operativ sikkerhet gitt av offentlig myndighet eller av klassifikasjonsselskapet. Regelen er ikke direkte relevant for temaet her og vil ikke bli behandlet nærmere.¹⁸¹

¹⁸¹ Regelen har angivelig heller ikke stor betydning i praksis. Det fremgår av Motivene at assurandøren i praksis normalt tar forbehold i forsikringsavtalen om rett til besiktelse av skipet – såkalt ”condition survey” – og at det da ikke er behov for hjemmelen i NSPL § 3-23, jf. Motiver § 3-23 siste avsnitt.

6.2 Regelen om manglende sjødyktighet

Det skal her knyttes noen bemerkninger til en nylig endring i Norsk Sjøforsikringsplan. Frem til revisjonen av Norsk Sjøforsikringsplan i 2007 innholdt vilkårene en regel om *manglende sjødyktighet*.¹⁸² Etter denne regelen kunne assurandøren nekte utbetaling med henvisning til skipets manglende sjødyktighet. Bestemmelsen lød som følger:

”§ 3-22. Manglende sjødyktighet

Assurandøren svarer ikke for tap som er en følge av at skipet ikke er i sjødyktig stand, dersom sikrede hadde eller burde ha hatt kjennskap til skipets mangler på et slikt tidspunkt at det hadde vært mulig for ham å gripe inn. Dette gjelder likevel ikke hvis sikrede er fører av skipet eller medlem av dets besetning, og den forsømmelse han har gjort seg skyldig i, er av nautisk art.

Assurandøren har bevisbyrden for at skipet ikke er i sjødyktig stand, med mindre skipet springer lekk mens det er flott. Sikrede har bevisbyrden for at han hverken hadde eller burde ha hatt kjennskap til manglene, og for at det ikke er årsakssammenheng mellom den manglende sjødyktigheten og havariet.”¹⁸³

Planens regel om manglende sjødyktighet og reglene om sikkerhetsforskrifter hadde et overlappende anvendelsesområde.¹⁸⁴ Assurandøren stod fritt til å påberope seg begge grunnlagene for å nekte dekning på grunnlag av samme faktiske forhold samtidig, noe som også ble gjort i mange saker.¹⁸⁵ Planen presiserte ikke når et skip skulle anses som usjødyktig, men ved vurderingen var definisjonen av sjødyktighet i sjødyktighetsloven av 1903 § 2 veileden

¹⁸² § 3-22 i NSPL 1996 versjon 2003 og tidligere versjoner og § 45 i NSPL 1964.

¹⁸³ Hentet fra NSPL 1996 versjon 2003.

¹⁸⁴ Falkanger (2010) s. 489.

¹⁸⁵ Brækhus (1993) s. 149.

de.¹⁸⁶ Sjødyktighetsstandarden i sjødyktighetsloven er ikke videreført i skipssikkerhetsloven. Her er de materielle kravene til skipets sikkerhet som nevnt¹⁸⁷ angitt i fire kapitler om henholdsvis teknisk og operativ sikkerhet, personlig sikkerhet, miljømessig sikkerhet og sikkerhets- og terrorberedskap. I tillegg er det gitt regler om sikkerhetsstyring i lovens kapittel 2.

Da sjødyktighetsstandarden ikke ble videreført i skipssikkerhetsloven, besluttet Plankomiteén å fjerne regelen om manglende sjødyktighet fra Planvilkårene. Begrunnelsen lå i flere plan.¹⁸⁸ Et forhold som ble vektlagt, var ønsket om økt forutberegnelighet for sikrede. Sjødyktighetsstandarden var en rettslig standard som ikke hadde et entydig innhold. Med et tosporet system, kunne man i prinsippet hevde at skipet var usjødyktig på grunn av en mangel, selv om alle relevante sikkerhetsforskrifter var overholdt. Sjødyktighetsreguleringen kunne således skape usikkerhet om hvilke plikter sikrede var pålagt ved avtalen. Et annet forhold som ble vektlagt, var den økte betydningen av sikkerhetsforskrifter gitt av offentlige myndigheter og klassifikasjonsselskapet. En presumsjon i så måte er at mangler ved skipet som tidligere ville ha blitt ansett som sjødyktighetsmangler, vil representere et brudd på en sikkerhetsforskrift.¹⁸⁹

I relasjon til denne oppgavens tema er det interessant at de øvrige nordiske landenes vilkår for kaskoforsikring av skip inneholder sjødyktighetsreguleringer.¹⁹⁰ Reguleringene i disse vilkårene tilsvarer i all hovedsak den tidligere norske sjødyktighetsreguleringen.

¹⁸⁶ Jf. ND 1973 s. 450 NH *Ramfløy* på s. 454.

¹⁸⁷ Se avsnitt 3.4.

¹⁸⁸ Se nærmere Motiver til Kapittel 3 Avsnitt 3 Sikkerhetsforskrifter der begrunnelsen for å fjerne regelen er kommentert. Se også Wilhelmssen (2007) s. 138-139 og 168-169.

¹⁸⁹ Wilhelmssen (2007) s. 139.

¹⁹⁰ For Finland: Finska kaskoförsäkringsvillkor för fartyg 2001 § 43, for Danmark: Forsikringsbetingelser for kasko 1992/1998 § 4.5, for Sverige: Allmänna Svenska Kasköäkringsvillkor 2000 § 12, jf. Bull, Hans Jacob *The Nordic Hull Insurance Clauses: A Comparison* foil nr. 15: <http://www.cefor.no/news/Norsk%20Plan/The%20Nordic%20Hull%20Insurance%20Clauses%20II.ppt> (sist avlest 15. januar 2011). Forelesning holdt under Cefor-konferanse i København 15-16 januar 2009.

6.3 Sikkerhetsforskriftsbegrepet

6.3.1 Oversikt

Hva som menes med en sikkerhetsforkrift er definert i NSPL § 3-22:

” § 3-22. Sikkerhetsforskrifter

Med sikkerhetsforskrifter menes påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen, eller gitt av klassifikasjonsselskapet.

Periodiske besiktelser fastsatt av offentlig myndighet eller klassifikasjonsselskapet utgjør en sikkerhetsforkrift etter første ledd. Slike besiktelser skal foretas innenfor de fastsatte tidsrammene.

Klassifikasjonsselskapets regler om isklasse utgjør en sikkerhetsforkrift etter første ledd.”

Formuleringen i første ledd innebærer to vilkår som må knyttes til alle formene for sikkerhetsforskrifter: Det må være snakk om et *påbud* om en forholdsregel og dette påbudet må ha et *tapsforebyggende formål*. Disse vilkårene behandles i avsnitt 6.3.2.

Forskriften må ha ett av fire alternative grunnlag: Den kan være 1) gitt av offentlig myndighet, 2) fastsatt i forsikringsavtalen, 3) gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen, eller 4) gitt av klassifikasjonsselskapet. I avsnittene 6.3.3-6.3.6 drøftes noen særskilte forhold knyttet til disse ulike grunnlagene.

6.3.2 ”Påbud om forholdsregler for å forebygge tap”

Et første vilkår er at forskriften inneholder et påbud ”for å forebygge tap”. I Motivene er det uttalt at forskriften må ha som formål

å forhindre havarier eller begrense virkningene av dem.¹⁹¹ Forskriften må altså ha som formål å forhindre tap som er dekket under kaskoforsikringen,¹⁹² det vil si forskrifter hvis formål er å forhindre totaltap eller skade på skipet eller sammenstøt.

Regler gitt i eller i medhold av skipssikkerhetsloven kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet er eksempler på regler som har et slikt tapforebyggende formål. Det gjelder regler med krav til selve skipet og til driften av det og regler med påbud om at skipet skal inneha nærmere bestemte sertifikater. Reglene som oppstiller krav om gjennomføring av besiktelser for å kontrollere at skipet (i vid forstand) samsvarer med sikkerhetsstandardene som er oppstilt i det offentlige regelverket og i klassens regelverk, har også som formål å forebygge tap som er dekket under forsikringen.

Et spørsmål er hvordan *ISM-koden* skal behandles i relasjon til Planens regler om sikkerhetsforskrifter. At *ISM-koden* utgjør en sikkerhetsforskrift er uttalt i Motivene.¹⁹³ *ISM-koden* er en regelsamling som inneholder flere ulike plikter. I fremstillingen i punkt 3.5.2 er enkelte eksempler på plikter i koden nevnt, slik som kravet om at det skal utpekes en Designated Person (DP). Andre eksempler er kravet som at sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde nærmere bestemte prosedyrer for å sikre sikker drift av skipet i samsvar med relevant regelverk, jf. *ISM-koden* punkt 1.4.4. Dertil kommer plikter med krav om at rederiet skal sikre at skipet er bemannet med kvalifisert og sertifisert besetning i samsvar med nasjonale og internasjonale krav, jf. *ISM-koden* punkt 6.2, og krav om gjennomføring av internkontroller og krav om at det skal foretas korrigerende tiltak ved funn av avvik, jf. *ISM-koden* henholdsvis punkt 12.1 og 12.3. Alle disse ulike pliktene må sies å være omfattet av ordlyden ”påbud om forholdsregler for å forebygge tap” i NSPL § 3-22 første ledd. Uttalelser i Motivene kan imidlertid

¹⁹¹ Motiver § 3-22 sjetten avsnitt.

¹⁹² Se slik i Brækhus (1993) s. 157.

¹⁹³ Se slik i Motiver § 3-22 fjerde avsnitt. Se også uttalelser i Motiver til § 3-25 annet avsnitt.

tale for at Plankomiteén anser ISM-koden som én sikkerhetsforskrift.

I Motivene til § 3-22 er blant annet følgende uttalt om ISM-koden:

”Enkelte forskrifter mv. legger opp til sikkerhetsstyringssystemer basert på omfattende egenkontrollordninger for rederiet. ISM-koden er kanskje det beste eksemplet. Her skal rederiet etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets egen organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Rederiet vil få utstedt et ”Safety Management Document of Compliance”, og skipet et ”Safety Management Certificate”. Som kommentarene til § 3-25 viser, vil brudd på slike forskrifter mv. ikke nødvendigvis få forsikringsmessige konsekvenser, fordi det er utarbeidelsen av sikkerhetsstyringssystemet som sådan som utgjør sikkerhetsforskriften og ikke den enkelte bestemmelse, samtidig som det vil være vanskelig å påvise den nødvendige årsakssammenheng mellom bruddet på forskriften og havariet.”¹⁹⁴

Motivene omtaler også brudd på ISM-koden i innledningen til Planens kapittel om sikkerhetsforskrifter:

”(…) kravet om sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip (vil) utgjøre en sikkerhetsforskrift i Planens forstand. Er sikkerhetsforskriften brutt og det er inntrådt et havari, vil assurandøren derfor i prinsippet kunne påberope seg bruddet overfor sikrede og gå fri for ansvar.”¹⁹⁵

Om man karakteriserer ISM-koden som én sikkerhetsforskrift, eller om man karakteriserer de ulike kravene i ISM-koden som sikkerhetsforskrifter, synes ikke å ha avgjørende betydning; fore-

¹⁹⁴ Motiver § 3-22 fjerde avsnitt. ISM-koden er – som det her vises til – også kort omtalt i annet avsnitt i Motivene til § 3-25.

¹⁹⁵ Motiver til Kapittel 3 Avsnitt 3 Sikkerhetsforskrifter sjetten avsnitt.

ligger det brudd på ISM-koden, vil bruddet skrive seg til manglende overholdelse av en eller flere av de enkelte kravene i koden. Således kan det kanskje være naturlig å karakterisere ISM-koden som én sikkerhetsforskrift med flere *pliktelementer*. Foreligger det brudd på ISM-koden vil spørsmålet uansett være om sikrede kan bebreides for den manglende overholdelsen av det aktuelle kravet som er oppstilt i koden, og om overtredelsen av dette kravet står i årsaks-sammenheng med havariet, jf. NSPL § 3-25 første ledd.

Et spørsmål er hvordan uttalelsen i Motivene om at ”det er utarbeidelsen av sikkerhetsstyringssystemet som sådan som utgjør sikkerhetsforskriften og ikke den enkelte bestemmelse” skal forstås, jf. det ovenfor siterte avsnittet fra Motivene til NSPL § 3-22. Uttalelsen kan forstås slik at det i relasjon til Planens regler om sikkerhetsforskrifter er tilstrekkelig at skip og rederi har implementert et sikkerhetsstyringssystem og innehar gyldige ISM-sertifikater.¹⁹⁶ En slik løsning har ikke kommet klart til uttrykk i Motivene, og har således formodningen mot seg. Et forhold som må tas i betraktning ved vurderingen av den aktuelle uttalelsen, er at den stammer fra et tidspunkt i da ISM-koden var et relativt nytt regelverk; Motivene til NSPL 1996 versjon 1997 inneholder en tilnærmet lik uttalelse.¹⁹⁷ Det avgjørende må imidlertid være at Motivene ikke omtaler en slik løsning uttrykkelig. Det legges etter dette til grunn at assurandøren, etter reglene om sikkerhetsforskrifter, kan påberope seg brudd på ISM-koden, selv om rederiet og skipet innehar formelle ISM-sertifikater.

I Motivene er det presisert at der en forskrift forfølger *flere formål*, er det tilstrekkelig at ett av dem er å forhindre havarier eller

¹⁹⁶ I Honka (1998) er det uttalt at Motivene til NSPL indikerer at Planens regler om sikkerhetsforskrifter er oppfylt så lenge rederiet og skipet er sertifisert i henhold til ISM-koden, jf. Honka (1998) s. 180. Det samme er uttalt i tilknytning til sjødyktighetsregelen, jf. Honka (1998) s. 174-175. Det er vist til Motiver til NSPL 1996 versjon 1997 s. 97 og 100-101 som inneholder tilnærmet samme uttalelser som Motivene til NSPL 1996 versjon 2010.

¹⁹⁷ Motivene til NSPL 1996 versjon 1997 s. 97 (i trykket utgave).

begrense virkningene av dem.¹⁹⁸ Som eksempler på forskrifter som faller utenfor definisjonen nevner Motivene forskrifter om immigrasjon og toll.¹⁹⁹ Et annet eksempel kan være forskrifter som retter seg kun mot å forhindre forurensning eller kun mot å beskytte mennesker, slik som forskrifter som stiller krav om antallet livredningsvester skipet må ha om bord. Kaskoassurandøren dekker ikke ansvar som sikrede blir pålagt som følge av skade på eller tap av menneskeliv eller som følge av forurensning, heller ikke i en kollisjons- eller støtningssituasjon.²⁰⁰ Således kan heller ikke forskrifter som kun er rettet mot å forhindre slike tap være omfattet av definisjonen.

Normalt vil det ikke være nødvendig å foreta en skarp avgrensning av hvilke sikkerhetsregler som har til formål å forebygge tap som dekkes av kaskoassurandøren og hvilke som ikke har slikt formål. Det har sammenheng med at det neppe vil være årsakssammenheng mellom et tap assurandøren hefter for og overtredelsen av en forskrift med mindre forskriften har som formål å forebygge slikt tap.²⁰¹ Det kan for eksempel neppe tenkes at det foreligger årsakssammenheng mellom for få antall redningsvester om bord og et tap kaskoassurandøren hefter for.

Et spørsmål som likevel skal adresseres er hvordan regler som har overtoner mot *arbeidsmiljøregler* skal karakteriseres – er slike regler omfattet av sikkerhetsforskriftsbegrepet? I skipssikkerhetsloven kapittel 4 om *personlig sikkerhet* finner en flere regler som har overtoner mot arbeidsmiljøregler. Her er det gitt regler om blant annet hvile- og arbeidstid²⁰², bo- og fritidsmiljø²⁰³ og om

¹⁹⁸ Motivene til § 3-22 sjette avsnitt.

¹⁹⁹ Motivene til § 3-22 femte avsnitt.

²⁰⁰ Jf. henholdsvis NSPL § 13-1 annet ledd bokstav b og NSPL § 13-1 annet ledd bokstav f som unntar tap som følge av slike forhold i en kollisjons- eller støtningssituasjon.

²⁰¹ Se nærmere om vilkåret om at det må foreligge årsakssammenheng mellom overtredelsen og tapet i avsnitt 6.6.

²⁰² Jf. ssl. §§ 23 og 24.

²⁰³ Jf. ssl § 25.

kosthold og drikkevann²⁰⁴.

Det må være klart at regler om *arbeids- og hviletid* er omfattet av sikkerhetsforskriftsbegrepet; dersom fører og mannskap ikke er uthvilt, vil det kunne øke risikoen for at de gjør feil i tjenesten som fører til tap som er dekket av kaskoassurandøren. Regler om arbeids- og hviletid er også blitt ansett som sikkerhetsforskrifter i rettspraksis.²⁰⁵

Ved brudd på regler om *bo- og fritidsmiljø og forpleining* kan spørsmålet være mer tvilsomt. For eksempel der hvor ikke enhver av besetningen har egen køye slik forskrift om innredning og om forpleiningstjenesten på skip krever.²⁰⁶ I forarbeidene til skipssikkerhetsloven er det antatt at slike regler har et klart sikkerhetsmessig perspektiv, selv om de har overtoner mot arbeidsmiljøregler.²⁰⁷ Det faktum at lovgiver har ansett slike regler å ha et sikkerhetsmessig perspektiv kan tale for at de også må anses som å være omfattet av sikkerhetsforskriftsbegrepet.

Karakteristikken av forskriften kan tenkes å få avgjørende betydning der hvor spørsmålet om årsakssammenheng volder tvil.²⁰⁸ Et eksempel er at det foreligger brudd på regler om boforhold; besetningen lever under forhold som strider mot regler gitt av offentlig myndighet. Som følge av mannskapsfeil inntrer et havari. I et slikt tilfelle kan det tenkes at retten finner at det er helt uklart om overtredelsen av regelen om boforhold står i årsakssammenheng med grunnstøtingen. Sikrede er pålagt risikoen for slik tvil. Det betyr at dersom regelen anses som en sikkerhetsforskrift, er assurandøren fri for ansvar, forutsatt at vilkåret om skyld er oppfylt. Regnes regelen derimot ikke som en sikkerhetsforskrift, vinner assurandøren uansett ikke frem.

²⁰⁴ Jf. ssl. § 26.

²⁰⁵ Jf. ND 1980 s. 91 Hålogaland *Totsholm*. Regel med krav til maksimal sammenhengende fartstid ansett som en sikkerhetsforskrift, se ND s. 96.

²⁰⁶ Forskrift av 15. september 1992 nr. 707 § 16 annet ledd første punktum.

²⁰⁷ NOU 2005: 14 pkt. 2.7.4.

²⁰⁸ Se slik i Brækhus (1993) s. 157.

Til nå har temaet vært vilkåret om at forskriften må ha et tapsforebyggende formål. Det andre vilkåret en kan utlede av formuleringen i § 3-22 første ledd er at det må være et ”påbud om en forholdsregel for å forbebygge tap” (min utheving). Etter en alminnelig språklig forståelse menes med ”påbud” at noe er bindende. I Motivene er det eksplisitt uttalt at forskriften må være bindende for sikrede for at en overtredelse skal kunne rammes.²⁰⁹ I tilknytning til denne uttalelsen adresserer Motivene spørsmålet om sikrede må respektere forskrifter gitt av *utenlandske* myndigheter. Dette spørsmålet drøftes nærmere i avsnitt 6.3.3, i tilknytning til forskrifter gitt av offentlige myndigheter.

Kriteriet om at det må være tale om et ”påbud” kan få betydning også i andre relasjoner. For det første kan det tenkes at flaggstaten har gitt en regulering som har et sikkerhetsmessig perspektiv i form av en ikke-bindende *anbefaling* eller *veiledning*. Spørsmålet kan også oppstå i forhold til anbefalinger utgitt av IMO, såfremt disse ikke er gjort obligatoriske i nasjonal lovgivning eller inntatt som en del av klassifikasjonsselskapenes regelverk.²¹⁰

I en avgjørelse fra 1996 av den finske dispassjøren var det et spørsmål om brudd på en anbefaling gitt av IMO skulle få konsekvenser for kaskoassurandørens plikt til å betale erstatning.²¹¹ Saken kan være illustrerende for problemstillingen. Skipet *Finn-Baltic* ble lastet med jernmalm-konsentrat. Det var viktig at fuktighetsnivået i lasten ikke kom over et visst nivå. I møte med hardt vær kantret skipet utenfor finskekysten i 1990. Et sentralt punkt i saken var om krav oppstilt i en *IMO-anbefaling* – IMO Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes for loading and stowing – var relevant ved avgjørelsen av om sikkerhetsforskrifter oppstilt i forsikringsavtalen var overtrådt eller ikke.²¹²

²⁰⁹ Motivene til § 3-22 syvende avsnitt.

²¹⁰ Honka (1998) adresserer betydningen av ”the soft law aspect” i relasjon til konseptet med sjødyktighet og konseptet med sikkerhetsforskrifter (s.176).

²¹¹ Saken er omtalt i Honka (1998) s. 176.

²¹² Honka (1998) s. 176.

Spørsmålet om hvordan manglende overholdelse av anbefalinger skal behandles etter reglene om sikkerhetsforskrifter, er ikke adressert i Motivene. Bruken av ordet ”påbud” taler for at assuredøren ikke kan påberope seg brudd på reguleringer som sikrede ikke plikter å følge. Det synes altså som man må trekke en nedre grense mot ikke-bindende reguleringer, uavhengig av om de har et tapsforebyggende formål. Et hensyn som taler for en slik løsning er sikredes mulighet til å forutberegne sin stilling. Uten en slik løsning ville det trolig være vanskelig å avgjøre hvilke ikke-bindende reguleringer som skal være inkludert i konseptet med sikkerhetsforskrifter og hvilke som faller utenfor.

6.3.3 Forskrifter gitt av offentlig myndighet

Formuleringen ”gitt av offentlige myndigheter” innebærer få begrensninger. Forskriften kan være gitt i lovs form, som forskrift, regel, eller i andre former. Det er klart at selv om Planen bruker ordet ”forskrifter”, er også formell lov omfattet av begrepet.²¹³

Et spørsmål er om *internasjonale* regler skal anses som sikkerhetsforskrifter etter § 3-22 første ledd *per se* eller om de må være implementert i nasjonal rett eller inntatt som en del av klassifikasjonsselskapets regelverk. Spørsmålet er ikke adressert direkte i Motivene, men det er uttalt at internasjonale bestemmelser, slik som SOLAS-konvensjonen, ”vil *via* skipssikkerhetsloven og forskrifter fastsatt i medhold av den og *via* classeselskapskrav, også utgjøre en del av sikkerhetsforskriftsbegrepet.”²¹⁴ (Mine uthevinger). Uttalelsene må bety at internasjonale sikkerhetsregler regnes som sikkerhetsforskrifter først når de er implementert i nasjonal rett. Denne løsningen synes dessuten å samsvare med vilkåret om at forskriften må være bindende for sikrede.

Det er først og fremst *flaggstatens* regelverk det henvises til med

²¹³ Jf. ND 1973 s. 450 NH *Ramfløy* på s. 455 og ND 1971 s. 350 NH *Kari-Bjørn* på s. 352.

²¹⁴ Motivene § 3-22 tredje avsnitt. Se også *Wilhelmsen* (2007) s.172-173.

formuleringen ”gitt av offentlig myndighet”.²¹⁵ Ordlyden oppstiller imidlertid ingen begrensning med hensyn til hvilket lands myndigheter som har gitt forskriften. Et spørsmål er i hvilken utstrekning assurandøren kan påberope seg *kyststatens* reguleringer. Som følge av den internasjonale standardiseringen av sikkerhetsregelverket må det antas at flaggstatens og kyststatens regler ofte er sammenfallende. Det kan imidlertid tenkes at kyststaten har gitt særskilte regler for å verne egne interesser, slik som regler om bruk av los eller regler om seiling i indre farvann. Det kan også tenkes at kyststaten har gitt regler på områder som også flaggstaten regulerer, men at kyststaten har gitt *strengere* reguleringer. For eksempel kan det være gitt strengere regler om stuing og sikring av lasten eller strengere arbeids- og hviletidsbestemmelser. Et eksempel på at spørsmålet kan komme på spissen, er der et utenlandsk registrert skip forsikret på vilkårene i NSPL grunnstøter utenfor norskekysten. Assurandøren kan hevde at bruddet på en regel gitt i det norske skipssikkerhetsregelverket var en årsaksfaktor til grunnstøtingen og derfor påberope seg regelen om sikkerhetsforskrifter. For eksempel kan skipet være lastet i strid med regler oppstilt i skipssikkerhetsloven eller i en tilhørende forskrift, som ikke er gitt i flaggstatens regelverk.

Ordlyden i NSPL § 3-22 åpner som nevnt for at også utenlandske forskrifter er omfattet av sikkerhetsforskriftsbegrepet. Også i Motivene er det forutsatt at utenlandske forskrifter kan regnes som sikkerhetsforskrifter. Følgende siteres:

”(…) også forskrifter gitt av utenlandske myndigheter må sikrede i stor utstrekning respektere, som f.eks. kanalreglementer og regler om behandlingen av farlig last. Er det kollisjon mellom flaggstatens regler og en utenlandsk forskrift, vil det måtte bero på en konkret fortolkning av vedkommende forskrifter om sikrede plikter å rette seg etter den strengeste av dem.”²¹⁶

²¹⁵ Se slik i Brækhus (1993) s. 159.

²¹⁶ Motivene § 3-22 syvende avsnitt.

Uttalelsen synes å innebære at det avgjørende må være om sikrede etter en *fortolkning av den aktuelle forskriften* er pliktig å rette seg etter den. I eksempelet med skipet som havarer utenfor norskekysten, er spørsmålet om skipet er underlagt vedkommende norske sikkerhetsregel. Står den aktuelle regelen i skipssikkerhetsloven beror det på en fortolkning av lovens § 3 sammenholdt med § 2 som angir lovens anvendelsesområde.

Her kan det tenkes å oppstå vanskelige tolkningsspørsmål. Skipssikkerhetsloven § 3 annet ledd angir at loven gjelder for utenlandske skip i territorialfarvannet og i den økonomiske sonen *med de begrensninger som følger av folkeretten*. I tilfellet som er skissert ovenfor kan det tenkes at man må vurdere om folkeretten innebærer at regelen ikke får anvendelse for skipet. Av hensyn til oppgavens omfang er det ikke hensiktsmessig å gå nærmere inn på dette spørsmålet.

I tilknytning til drøftelsen av utenlandske forskrifter skal det bemerkes at det kan tenkes at sikrede er i rettslig villfarelse med hensyn til den aktuelle normen og at assurandøren derfor uansett ikke kan påberope seg regelbruddet. Rettsvillfarelse behandles nærmere i avsnitt 6.5.7.

6.3.4 Forskrifter gitt av klassifikasjonsselskapet

Ordlyden ”påbud om forholdsregler for å forebygge tap (...) gitt av klassifikasjonsselskapet” omfatter krav oppstilt av klassifikasjonsselskapet. Regelen må sees i forhold til NSPL § 3-14 om tap av klasse: Selv om skipet har formell klasse kan det foreligge brudd på de krav til skipets standard som klassifikasjonsselskapet oppstiller.²¹⁷ Bestemmelsen må således sees på som et supplement til regelen i NSPL § 3-14 ved at den fanger opp mangler i forhold til klassens krav som ikke har ført til suspensjon eller tilbaketrekking. For eksempel kan det foreligge en feil ved styringsmaskineriet som

²¹⁷ Brækhus (1993) s. 160-161.

klassen ikke har oppdaget ved en besiktelse, eller som er oppstått etter at klassen sist kontrollerte maskineriet. Hvis det inntreffer et havari, har assurandøren etter reglene om sikkerhetsforskrifter adgang til å påberope seg klassens standarder på dette punkt.

Det skal her bemerkes at det er et vilkår for ansvarsbortfall at sikrede kan bebreides for overtredelsen av sikkerhetsforskriften, jf. NSPL § 3-25. Når klassen formelt er i orden, må det antas at det ofte ikke vil være grunnlag for å bebreide sikrede for den aktuelle mangelen.²¹⁸

Foreligger det mangler, kan klassen ha gitt *pålegg om endringer*. For eksempel kan det være gitt pålegg om at skipet innen en viss dato skal gjennomføre nærmere bestemte utbedringer. I henhold til Motivene vil pålegg fra klassifikasjonsselskapene alltid ha status som sikkerhetsforskrifter.²¹⁹ Brudd vil foreligge der tidsfristen er oversittet.

Klassen gir også *restriksjoner på operasjonen*.²²⁰ Et eksempel er at skipet kun skal lastes i annethvert rom eller gå helt uten last, eller at skipet kun skal seile innaskjærs. Slike vilkår kan være tidsbestemte – restriksjonen gjelder for eksempel frem til en nærmere bestemt reparasjon er utført – eller de kan være tidsubestemte. Restriksjoner av denne typen er også omfattet av ordlyden ”påbud om en forholdsregel for å forebygge tap” og må således også anses som sikkerhetsforskrifter.

I § 3-22 annet ledd er det presisert at *periodiske besiktelser* fastsatt av offentlig myndighet eller klassifikasjonsselskapet utgjør

²¹⁸ Spørsmålet om skyld fra sikredes side i relasjon til slike mangler behandles i avsnitt 6.5.7.

²¹⁹ Motiver § 3-25 femte avsnitt. Det samme er lagt til grunn i Brækhus (1993) s. 161.

²²⁰ Uttrykket ”restriksjoner på operasjonen” er ikke anvendt i litteraturen, kfr. Brækhus (1993) s. 161; her omtales slike restriksjoner som en av flere ulike typer av ”pålegg fra klassifikasjonsselskapet”. Uttrykket ble anvendt av Amund Skou, juridisk direktør i DNV, i samtale 30. november 2010 om vilkår som her er nevnt. Jeg finner at det er hensiktsmessig å anvende uttrykket, for å skille mellom situasjonen der det er snakk om pålegg om å gjennomføre en eller flere utbedringer og situasjonen der det er oppstilt en restriksjon fra klassen.

sikkerhetsforskrifter. Dette følger allerede av formuleringen i første ledd; regelen i annet ledd er inntatt for å kunne anvende den utvidede identifikasjonsregelen i NSPL § 3-25 annet ledd.²²¹ I § 3-22 annet ledd annet punktum presiseres det at slike besiktelser skal foretas innenfor de fastsatte tidsrammene. Brudd foreligger altså når tidsfristen er oversittet.

Regelen i § 3-22 annet ledd kommer til anvendelse uavhengig av om klassen har trukket tilbake eller suspendert klassen som følge av fristoversittelse.²²² Som nevnt ovenfor opererer klassen med automatisk suspensjon ved oversittelse av enkelte periodiske besiktelser.²²³ Har slik automatisk suspensjon intrådt, kan assurandøren i stedet påberope seg NSPL § 3-14.

Til illustrasjon kan nevnes avgjørelsen inntatt i ND 1981 s. 347 NV *Vall Sun*. Skipet *Vall Sun* var ankret opp på redan i Pusan i påvente av opphugging. Mens skipet lå ankret opp økte vinden plutselig slik at ankrene dregget og skipet drev på land og skadet et annet skip, en kai og en molo. Assurandøren nektet å dekke tapet som følge av pårenningen. Et av grunnlagene som ble anført var at havariet skyldtes brudd på sikkerhetsforskrifter ved at det ikke var gjennomført Boiler Survey i tråd med klassens regler. Retten fant at fristen for å begjære Boiler Survey var oversittet og at det således forelå et brudd på en sikkerhetsforskrift etter NSPL 1964 § 48.²²⁴

Assurandøren anførte også at sikrede hadde brutt en sikkerhetsforskrift ved å unnlate å tilkalle klassen i havaritifelle. Rede-

²²¹ Motiver § 3-25 annet avsnitt.

²²² I Motivene er det presisert at det ikke er noe krav om at klassifikasjonsselskapet reagerer i form av puring eller endog tap av klasse, jf. Motiver § 3-22 åttende avsnitt. Dette modereres ved at bestemmelsen ikke kommer til anvendelse dersom klassen gir *utsettelse* med en periodisk besiktelse, jf. Motiver § 3-22 tiende avsnitt.

²²³ "Renewal-", "intermediate-" og "annual survey", jf. kapittel 4.

²²⁴ ND s. 371. Retten fant også at skipet var usjødyktig som følge av for svak fremdriftsevne, jf. NSPL 1964 § 45. Vilkårene for ansvarsbortfall forelå. Assurandørene måtte likevel dekke $\frac{3}{4}$ av tapet fordi den subjektive forsømmelsen sto i årsakssammenheng med objektive farer som var omfattet av forsikringen, jf. ND s. 374.

riert hadde ikke tilkalt klassen etter en sotbrann i kjelen. Retten fant at plikten til å tilkalle klassen i havaritifelle ”i alminnelighet bør regnes med blant de forskrifter som omhandles i Planens § 49”. Etter en konkret vurdering fant imidlertid retten at denne plikten i dette tilfellet ikke var overtrådt.²²⁵

Også rederiets plikt til å informere klassen om endringer ved skipet, dets maskineri eller utstyr etc. som er av betydning for klassen, må være omfattet av sikkerhetsforskriftsbegrepet. Slike plikter har som formål å forebygge tap ved at klassen, når den mottar slik informasjon, vil vurdere om det er behov for å gjennomføre en besiktelse av endringen.

Formuleringen i § 3-22 første ledd henviser først og fremst til regler i skipets obligatoriske klasse.²²⁶ I § 3-22 tredje ledd er det presisert at klassifikasjonsselskapets regler om isklasse utgjør en sikkerhetsforskrift. Bakgrunnen for denne presiseringen er at isklasse er en frivillig tilleggsklassifikasjon. I Motivene fremgår det at det uten denne presiseringen kunne være tvilsomt om regler om isklasse var omfattet av definisjonen i første ledd.²²⁷

6.3.5 Forskrifter fastsatt i forsikringsavtalen

Formuleringen ”fastsatt i forsikringsavtalen” omfatter for det første vilkår avtalt i den individuelle forsikringsavtale.²²⁸ Slike vilkår kan være inntatt fordi assurandøren har et ønske om å supplere forskrifter gitt av offentlige myndigheter og klassifikasjonsselskapet. En kan tenke seg at det er snakk om forsikring av en atypisk risiko, slik som slepning av en havarist,²²⁹ og at man i tilknytning til dette forsikringsoppdraget ønsker å oppstille særlige regler som skal overholdes, for eksempel at slepning bare skal skje på dager med en fastsatt maksimal vindstyrke eller lignende. I lys av det som er sagt

²²⁵ ND s. 371.

²²⁶ Wilhelmsen (2007) s. 171.

²²⁷ Motiver § 3-22 nest siste avsnitt.

²²⁸ Wilhelmsen (2007) s. 171.

²²⁹ Eksempelet er hentet fra Brækhus (1993) s. 158.

ovenfor om vilkåret om at forskriften må være bindende for sikrede, kan det også tenkes at assurandøren ønsker å oppstille vilkår i avtalen om at en anbefaling eller veiledning skal overholdes.

For det andre skal tre bestemmelser inntatt i selve Planteksten også regnes som sikkerhetsforskrifter ”fastsatt i forsikringsavtalen”. Det gjelder NSPL § 3-22 annet ledd om periodiske besiktelser og NSPL § 3-22 tredje ledd om regler om isklasse, som begge er omtalt ovenfor. Den tredje er NSPL § 3-26 om skip i opplag. Bestemmelsen pålegger sikrede å utarbeide en egen sopplagsplan for skip som skal i opplag.²³⁰

Dersom en ”spesiell sikkerhetsforskrift, fastsatt i forsikringsavtalen” er brutt, kommer den utvidede identifikasjonsregelen i § 3-25 annet ledd første punktum til anvendelse. Det må her presiseres at de tre forskriftene fastsatt i selve Planteksten som er omtalt ovenfor ikke er omfattet av denne formuleringen.²³¹

Saken TOSLO-2007-139941 reiser relevante spørsmål i tilknytning til sikkerhetsforskrifter ”fastsatt i forsikringsavtalen”. Bakgrunnen for saken var et motorhavari på skipet M/V Tor Hollandia som følge av brudd på en veivlagerbolt i en sylinder. Skipet var kaskoforsikret hos Topdanmark Forsikring AS på vilkårene i NSPL 1996 versjon 2003. Assurandøren nektet å dekke tapet med henvisning til vilkår inntatt i polisen utstedt av forsikringsselskapet. Under overskriften ”Særlige vilkår” inneholdt polisen følgende klausul:

”Vedlikeholdsklausul

Det er en betingelse for forsikringsdækning af maskineri og andet utstyr, at alle leverandørers og fabrikanterers forskrifter og øvrige instruktioner om overhalinger, vedligehold etc. er overholdt og kan dokumenteres.

²³⁰ Wilhelmssen (2007) s. 171.

²³¹ Det fremgår implisitt av regelen i § 3-25 annet ledd annet punktum.

ISM.

Det er en betingelse for forsikringens tegning, at skibet overholder ISM-bestemmelse og at skibet og rederiet har fuldstendige og endelige ISM-certifikater

Det forudsættes, at klassen opretholdes i policens løbetid.”

Assurandøren nektet dekning på grunnlag av brudd på vedlikeholdsklausulen. Det ble anført at veivlagerbolten ikke var vedlikeholdt i samsvar med en motorleverandørs ”servicebulletin” og at vedlikeholdsklausulen således var brutt. Assurandørens primære anførsel var at klausulen måtte forstås som en ”warranty”.²³² Dette tolkningsalternativet innebærer at det ikke oppstår noe spørsmål om årsakssammenheng mellom overtredelsen og tapet og heller ikke noe spørsmål om skyld fra sikredes side – det er tilstrekkelig å konstatere at det foreligger brudd. Subsidiært ble det hevdet at vedlikeholdsklausulen var en sikkerhetsforskrift ”fastsatt i forsikringsavtalen” etter NSPL § 3-24 (tilsvarende NSPL 1996 versjon 2010 § 3-22). Etter en konkret fortolkning av klausulen fant retten at det var tale om en ”warranty”. Følgende ble uttalt om spørsmålet:

”Etter sin ordlyd og etter en naturlig fortolkning mener retten at det ikke kan være tvil om at vedlikeholdsklausulen er å anse som en «warranty», og ikke er en sikkerhetsforskrift etter NSPL § 3-24 og § 3-25. Det er tale om et objektivt forsikringsvilkår som har sin betydning som en særskilt bestemmelse for at man skal få tegnet forsikringen og få dekning etter den, og ikke en generell eller spesiell sikkerhetsforskrift som er gitt for å forebygge tap slik som tilfellet er ut fra NSPL § 3-24, jf. motivene til NSPL. Vedlikeholdsklausulen fastsetter at forsikringstageren skal overholde særskilte forskrifter og instruksjoner og skal kunne dokumentere at dette er gjort, og det er ikke innbygd noe krav om årsakssammenheng.”²³³

²³² Kfr. kapittel 4 ovenfor for en omtale av hva som regnes som en ”warranty”.

²³³ Lovdatautskrift s. 6.

Retten la videre til grunn at formålet med vedlikeholdsklausulen var å skjerpe bestemmelsene i NSPL og at den var ment som et klart vilkår for at assurandøren ville tegne forsikring. Etter en konkret vurdering fant retten at det forelå et klart brudd på vedlikeholdsklausulen, og at assurandøren således ikke hadde noen plikt til å dekke tapet.²³⁴

Saken illustrerer at der det foreligger særskilte avtalte vilkår, kan det tenkes at disse må forstås som "warranties". Om klausulen skal forstås som en "warranty" eller en sikkerhetsforskrift fastsatt i forsikringsavtalen har åpenbart stor betydning for partene i avtalen. Hadde retten i denne saken ansett klausulen for å være en sikkerhetsforskrift fastsatt i forsikringsavtalen, ville spørsmålet ha vært om vilkårene for ansvarsbortfall etter NSPL § 3-25 var oppfylt.

Det skal her nevnes at man ved vedtakelsen av forsikringsavtaleloven var i tvil om bruken av såkalte "warranties" skulle tillates i norsk rett. Av drøftelsene fremgår blant annet følgende:

"Vilkår om at forsikringsdekningen kan bortfalle hvis en warranty ikke er oppfylt uten hensyn til om det er årsaks-sammenheng mellom overtredelsen og forsikringstilfellet er i åpenbar strid med tradisjonell norsk rettsoppfatning og kan slå nokså urimelig ut overfor sikrede."²³⁵

Departementet kom under tvil til at man likevel skulle ha avtalefrihet også på dette punkt. Det ble imidlertid uttalt at avtaleloven § 36 kunne gi sikrede vern mot at slike vilkår påberopes i det konkrete tilfellet.

I Tor Hollandia-saken som er omtalt ovenfor ble det også anført å foreligge brudd på forsikringspolisens ISM-klausul.²³⁶ Det ble anført at sikrede hadde et mangelfullt sikkerhetssystem ved at

²³⁴ Lovdatautskrift s. 8-9.

²³⁵ Ot. prp. nr. 49 (1988-1989) s. 32.

²³⁶ Lovdatautskrift s. 6.

man ikke hadde sikret seg mot den faren et brudd på en veivlaerbolt representerer. Det ble også anført brudd på ISM-kodens punkt 11.1 ved at man ikke hadde tilstrekkelige rutiner for kontroll av dokumenter og data i sikkerhetsstyringssystemet. Ettersom det var stadfestet brudd på vedlikeholdsklausulen, var det ikke nødvendig for retten å ta stilling til hvorvidt ISM-klausulen var overtrådt.

6.3.6 Forskrifter gitt med hjemmel i forsikringsavtalen

I tillegg til at partene kan ha avtalt en sikkerhetsforskrift, kan assurandøren ensidig gi forskrifter i løpet av forsikringstiden dersom det er ”hjemmel i forsikringsavtalen”, jf. det tredje alternative grunnlaget i § 3-22 første ledd. Planvilkårene inneholder en slik hjemmel i § 3-28, der det fremgår at assurandøren kan bestemme hvilke kontraktvilkår som kan benyttes ved kontraktsslutning i forbindelse med driften av skipet. Ønsker assurandøren ytterligere hjemler til å fastsette sikkerhetsforskrifter i forsikringstiden, må slike inntas i de individuelt avtalte vilkår.

6.3.7 Oppsummerende om sikkerhetsforskriftsbegrepet

Samlet sett inkluderer Planens regler om sikkerhetsforskrifter et svært omfattende nettverk av ulike former for sikkerhetsregler. Det spiller ingen rolle om regelen inneholder detaljerte og spesifikke krav eller om det er snakk om en generelt utformet regel. Således er skipssikkerhetslovens funksjonskrav å anse som sikkerhetsforskrifter i Planens forstand.

Alle de ulike formene for offentlige sikkerhetsregler som ble presentert i avsnitt 3.5 ovenfor må anses som ”påbud om forholdsregler for å forebygge tap”. I tillegg til tradisjonelle regler med krav til skipet (i vid forstand), er ISM-kodens krav omfattet av sikkerhetsforskriftsbegrepet. Også regler med krav om at skipet og besetningen skal inneha gyldige sertifikater må regnes som sikkerhetsforskrifter.

Størst betydning har forskrifter ”gitt av offentlig myndighet” og

forskrifter ”gitt av klassifikasjonsselskapet”. Man må trolig trekke en nedre grense mot ikke-bindende normeringer gitt av offentlig myndighet, internasjonale organisasjoner eller andre. Selv om anbefalinger kan ha et klart sikkerhetsmessig perspektiv, synes løsningen å være at assurandøren er avskåret fra å påberope seg brudd på slike.

6.4 Ansvarsbortfall ved brudd på en sikkerhetsforskrift. Oversikt over NSPL 3-25.

Foreligger det brudd på en sikkerhetsforskrift, er sikrede etter NSPL § 3-25 – etter nærmere vilkår – gitt en rett til å helt eller delvis la være å utbetale erstatning for et allerede intrådt havari. Bestemmelsen lyder som følger:

”§ 3-25. Overtredelse av sikkerhetsforskrifter

Er en sikkerhetsforskrift overtrådt, svarer assurandøren bare i den utstrekning det godtgjøres at tapet ikke er en følge av overtredelsen eller at overtredelsen ikke kan tilregnes sikrede. Dette gjelder likevel ikke hvis sikrede er fører av skipet eller medlem av dets besetning, og den forsømmelse han har gjort seg skyldig i, er av nautisk art.

Gjelder overtredelsen en spesiell sikkerhetsforskrift, fastsatt i forsikringsavtalen, skal forsømmelse utvist av noen som på vegne av sikrede har plikt til å overholde forskriften eller påse at den blir fulgt, likestilles med sikredes egen forsømmelse. Det samme gjelder dersom det ikke foretas periodiske besiktelser som angitt i § 3-22 annet ledd.”

Etter første ledd første punktum må tre kumulative vilkår være tilstede for at assurandøren skal kunne nekte å dekke et tap som etter sin art faller inn under forsikringen: For det første er det et vilkår at det foreligger en *overtredelse* av en sikkerhetsforskrift. Videre er det et vilkår at sikrede eller noen sikrede kan identifiseres med kan *bebreides* for overtredelsen og det må foreligge *årsaks-*

sammenheng mellom overtredelsen av vedkommende sikkerhetsforskrift og tapet.

Om vedkommende sikkerhetsforskrift er overtrådt må vurderes konkret. Er det tale om en sikkerhetsforskrift som oppstiller et detaljert og spesifikt krav vil vurderingen trolig ofte være lite problematisk. Et eksempel er regler om besetningens hviletid som oppstiller et minimalt antall timer hviletid vedkommende skal ha i løpet av en nærmere bestemt periode.²³⁷ Spørsmålet om vedkommende sikkerhetsforskrift er brutt kan imidlertid også tenkes å by på vanskelige vurderinger. Det er assurandøren som har *bevisbyrden* for at det foreligger en overtredelse av en sikkerhetsforskrift. Dette følger av NSPL § 2-12 annet ledd som angir at assurandøren har bevisbyrden for at tapet er forårsaket av forhold som forsikringen ikke omfatter, med mindre noe annet fremgår av andre bestemmelser.

I det følgende er det de to øvrige vilkårene i § 3-25 første ledd som er temaet, jf. henholdsvis avsnitt 6.5 og 6.6.²³⁸

²³⁷ I skipssikkerhetsloven er det gitt regler om hviletid i § 24.

²³⁸ NSPL § 3-25 første ledd annet punktum, om såkalte skipper-redere, vil ikke bli behandlet nærmere her.

6.5 Vilkåret om skyld fra sikredes side

6.5.1 Innledende om vilkåret

Det følger av Norsk Sjøforsikringsplan § 3-25 første ledd første punktum at det er et vilkår at overtredelsen av vedkommende sikkerhetsforskrift kan "tilregnes sikrede". I denne formuleringen ligger at det ikke er nok at det objektivt sett foreligger et brudd på vedkommende sikkerhetsforskrift: Et vilkår for ansvarsbortfall er at sikrede kan *bebreides* for overtredelsen.²³⁹ Det må altså innfortolkes et *skyldkrav* i ordet "tilregnes".²⁴⁰

Det spørres om "sikredes" feil eller forsømmelser ved overtredelsen av en sikkerhetsforskrift. "Sikrede" forutsettes i denne avhandlingen å være et rederi i form av et aksjeselskap eller et annet upersonlig rettssubjekt. I slike tilfeller må det klarlegges hvem i rederiorganisasjonen som handler på vegne av rederiet slik at deres handlinger anses som rederiets *egne* handlinger.²⁴¹ Dette er et spørsmål om hvem som er omfattet av sikredebegrepet i NSPL § 3-25. Spørsmålet behandles i avsnitt 6.5.2.

Det må antas at det er praktisk at *andre* har utvist feil eller forsømmelse ved overtredelsen av en sikkerhetsforskrift, typisk føreren på det forsikrede skip eller en i besetningen, eller noen utenfor rederiorganisasjonen, slik som for eksempel et managementselskap som har overtatt ansvaret for teknisk drift av skipet. Det kan også være en ansatt lenger ned i rederiorganisasjonen. I slike tilfeller oppstår spørsmålet om i hvilken utstrekning det skal skje *identifikasjon* etter Norsk Sjøforsikringsplan.²⁴² Det er gitt regler om adgangen til å identifisere sikrede med hans hjelpere i

²³⁹ Motiver § 3-25 første avsnitt.

²⁴⁰ I Brækhus (1993) er det vist til ordet "tilregnes" omtalen av skyldkravet, se s. 163.

²⁴¹ Brækhus (1993) s. 194.

²⁴² Spørsmålet om identifikasjon må prinsipielt holdes atskilt fra spørsmålet om hvem sikrede er, jf. Wilhelmsen (2007) s. 190. I Brækhus (1993) er likevel identifikasjonsterminologien anvendt også ved behandlingen av spørsmålet om hvem som opptrer på vegne av rederiet, kfr. s. 194 og s. 195-196.

NSPL § 3-36, jf. avsnittene 6.5.3 og 6.5.5. I NSPL § 3-25 annet ledd er det gitt en spesiell identifikasjonsregel som kommer til anvendelse ved brudd på nærmere bestemte former for sikkerhetsforskrifter, jf. avsnitt 6.5.6.

Et tredje element som skal behandles i dette kapitlet er når sikrede eller den sikrede må identifiseres, har utvist den nødvendige skyld. Skyldvurderingen er temaet i avsnitt 6.5.7.

6.5.2 Pliktsubjektet etter NSPL § 3-25: ”Sikrede”

I henhold til Motivene skal *selskapsledelsens* handlinger anses som selskapets egne handlinger. Fra Motivene siteres følgende:

”Står et aksjeselskap som forsikringstager/sikrede, vil handlinger fra selskapsledelsens side (styre/administrerende direktør) bli ansett som selskapets egne handlinger; selskapsledelsen *er* selskapet. Om handlinger fra andre ansatte i selskapet også skal komme selskapet til skade, er derimot et spørsmål om identifikasjon; disse ansatte *er ikke* selskapet.”²⁴³ (Uthevning i original).

Styret og administrerende direktør er her angitt å tilhøre selskapsledelsen. Det kan ikke være avgjørende at vedkommende er titulert ”administrerende direktør”.²⁴⁴ Poenget må være at han eller hun står for den daglige ledelsen av selskapet. Et eksempel på at daglig leders feil ble ansett som selskapets feil finnes i saken ND 1993 s. 330 *Havstål*.²⁴⁵ Daglig leder var i ond tro med hensyn til en sjødyktighetsmangel ved skipet og hans kjennskap til mangelen ble tilskrevet selskapet.²⁴⁶

Det enkelte *styremedlem* kan bli ansett for å ha handlet på re-

²⁴³ Motiver Kapittel 3 Avsnitt 6 Generelt annet avsnitt.

²⁴⁴ Anda (2003) s. 32. I Anda (2003) er spørsmålet om hvem som regnes som sikrede omtalt som et spørsmål om hvem som er konsumert av sikredebegrepet, jf. s. 26 med note 84 og s. 27.

²⁴⁵ Brækhus (1993) s. 195 og Anda (2003) s. 32.

²⁴⁶ ND s. 339.

deriets vegne.²⁴⁷ Et eksempel finnes i en Høyesterettssak inntatt i ND 1991 s. 214 *Midnatsol*.²⁴⁸ Skipet *MS Midnatsol* lå i opplag ved kai da det sank. Den direkte årsaken til at skipet sank var en lekkasje i et kobberør koblet til en bunnventil i skipet. Bunnventilen var rustet og lot seg ikke stenge ved lekkasjen. Assurandøren nektet dekning med henvisning til mangelfullt tilsyn med skipet mens det lå i opplag, jf. NSPL 1964 § 47, jf. § 45. Per Hagen, som var styremedlem i rederiet, ble ansett for å ha etablert en uforsvarlig tilsynsordning av skipet. Retten anså det ikke tvilsomt at Per Hagen hadde opptrådt for rederiet i forbindelse med etableringen av tilsynsordningen.²⁴⁹

Et spørsmål er om oppregningen av styret og administrerende direktør er uttømmende, eller om *andre ansatte* i rederiorganisasjonen kan bli ansett for å tilhøre selskapsledelsen. Spørsmålet kan komme opp i forhold til personer i andre ledende stillinger, slik som for eksempel en avdelingsleder. Et eksempel er at en teknisk direktør har kjennskap til en mangel ved skipet som representerer et brudd på en sikkerhetsforskrift. For eksempel har han fått meldinger fra fører på skipet at det er en feil ved styringsmekanismen. Skal hans kunnskap om mangelen regnes som selskapets egen kunnskap? En konsekvens av å åpne for å utvide kretsen av relevante personer til flere enn styret og administrerende direktør, er at man ikke trenger å vurdere om vilkårene for identifikasjon er oppfylt.²⁵⁰ Motivene synes ikke å åpne for en slik løsning; meningen synes å være at der hvor det er snakk om andre enn styret eller administrerende direktør, så skal spørsmålet løses etter reglene om identifikasjon, jf. uttalelsen i andre punktum i det siterte avsnittet ovenfor. Det betyr at den tekniske direktørens kjennskap til mangelen kun får betydning for rederiet dersom vilkårene for identifi-

²⁴⁷ Anda (2003) s. 32.

²⁴⁸ Rt. 1991 s. 200.

²⁴⁹ ND s. 219.

²⁵⁰ Se slik i Anda (2003) s. 28. Det er her uttalt at kravet om delegert avgjørelsesmyndighet i NSPL § 3-36 annet ledd ikke er "operativt" i tilfeller der vedkommende er konsumert av sikrede-begrepet. Kfr. note 244.

kasjon er oppfylt. Villkårene for identifilasjon behandles nærmere i de påfølgende avsnittene. Her skal kun nevnes at det etter denne bestemmelsen spørres om vedkommende har fått *delegert avgjørelsesmyndighet*. Det må antas at dette normalt vil være tilfellet for en ansatt i en ledende stilling i rederiorganisasjonen.

6.5.3 Identifikasjonsregelen i NSPL § 3-36. Oversikt.

Bestemmelsens oppbygning er noe uvanlig fordi hjemmelen for å identifisere er gitt i *annet ledd*, mens *første ledd* inneholder et unntak fra annet ledd. Første ledd angir en situasjon der det uansett ikke skal skje identifilasjon. Fremstillingen i det videre følger regelens rekkefølge slik at situasjonen der identifilasjon er utelukket behandles først.

6.5.4 ”Feil eller forsømmelser i sjømannstjenesten”

§ 3-36 første ledd angir at det ikke skal skje identifilasjon der det er begått feil eller forsømmelser av skipets fører eller mannskap i sjømannstjenesten. Regelen gir uttrykk for et gammelt prinsipp i sjøforsikring om at rederiet skal ha dekning i slike tilfeller.²⁵¹ Regelen er blitt omtalt som en *negativ* identifilasjonsregel.²⁵² Hjemmelen for å dekke slike farer finner en imidlertid i ”all risks”-prinsippet som er nedfelt i NSPL § 2-8. Den negative identifilasjonsregelen kan sees på som en *presisjon* av § 2-8.²⁵³

Dersom fører eller mannskap kan bebreides for overtredelsen av en sikkerhetsforskrift, er spørsmålet om dette representerer en feil eller forsømmelse begått ”i sjømannstjenesten”.²⁵⁴ Uttrykket ”i sjømannstjenesten” krever nærmere presisering. Etter en naturlig språklig forståelse må feilen ha en tilknytning til det arbeid fører

²⁵¹ Motiver § 3-36 annet avsnitt. Selmer (1982) s. 217 om NSPL 1964 § 59 som tilsvarer NSPL 1996 § 3-36 første ledd.

²⁵² Se slik i Brækhus (1993) s. 197.

²⁵³ Brækhus (1993) s. 197 og Anda (2003) s. 36.

²⁵⁴ For en nærmere behandling av de øvrige villkårene i NSPL § 3-36 første ledd, se Anda (2003) s. 37-39.

og mannskap gjør i sin tjeneste som sjømenn, det vil si i tilknytning til skipet. Uttrykket er ikke definert positivt i Motivene, men det er vist til pliktene fører er pålagt i henhold til skipssikkerhetsloven § 19. Fra Motivene siteres følgende:

”F.eks. er føreren i henhold til skipssikkerhetslovens § 19 pålagt en rekke plikter med hensyn til skipets sikkerhet, blant annet skal han sørge for at skipet er lastet og ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, at skipet har sikkerhetsmessig forsvarlig vakthold og at navigeringen av skipet og føringen av skipsbøkene skjer i henhold til kravene stilt i lov og forskrift. Forsømmelser av slike plikter anses som ”feil i sjømannstjenesten”, hvilket innebærer at det ikke skal identifiseres med fører og mannskap.”²⁵⁵

Det vises her eksplisitt til forsømmelse av plikter med hensyn til last og ballast, vakthold, navigering og føring av skipsbøker. Uttrykket omfatter altså mer en de rene nautiske feil. Det fremgår også av uttalelser i dommen inntatt i ND 1986 s. 226 Namdalen *Synøve*.²⁵⁶ I juridisk litteratur er håndtering av last, valg av ballast og bruk av anker noen eksempler som er gitt på forhold som er omfattet av uttrykket.²⁵⁷

Pliktene som Motivene viser til, er gitt i skipssikkerhetsloven § 19 første ledd. Et spørsmål er om også forsømmelse av plikter gitt i skipssikkerhetsloven § 19 annet ledd er omfattet. Etter annet ledd skal føreren ”medvirke til” at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, at skipet har de sertifikatene som kreves, at bemanningen av skipet er sikkerhetsmessig forsvarlig og at vedkommende selv og andre som har sitt arbeid om bord er behørig kvalifisert. Bruken av uttrykket ”blant annet” i det siterte avsnittet i Motivene åpner for at også forsømmelser av slike

²⁵⁵ Motiver § 3-26 første ledd annet avsnitt. Deler av det siterte er markert med rødt i originalen for å markere at det er gjort endringer fra tidligere versjoner.

²⁵⁶ ND s. 248. Uttalt i tilknytning til NSPL 1964 § 49 første ledd annet punktum som tilsvarende NSPL 1996 § 3-36 første ledd.

²⁵⁷ Brækhus (1993) s. 197-198 og Falkanger (2010) s. 491-492.

plikter regnes som feil ”i sjømannstjenesten”.

I teorien er uttrykket definert negativt på følgende måte: ”Alt som mannskap foretar seg ombord og i umiddelbar tilslutning til skipet, unntagen de rent kommersielt motiverte disposisjoner.”²⁵⁸ Det er neppe særlig praktisk at det oppstår et tap som følge av at det er foretatt en kommersielt motivert disposisjon av fører eller mannskap. Jeg går derfor ikke nærmere inn på grensedragningen mellom de kommersielt motiverte disposisjoner og feil i sjømannstjenesten.²⁵⁹ For formålet her er det tilstrekkelig å konstatere at uttrykket omfatter det mannskapet foretar seg ombord og i tilknytning til skipet. Svært mange sikkerhetsforskrifter normerer gjennomføringen av de arbeidsoppgaver fører og mannskap har om bord og i tilknytning til skipet. Eksempler er Sjøveisreglene²⁶⁰ som angir handlingsmønstre for ferdselen til sjøs, regler om vakthold og regler med plikter i tilknytning til lasting og lossing. Dersom fører holder en fart som er i strid med regel 6 om sikker fart i Sjøveisreglene og manøvrerer feil og renner på grunn som følge av den høye farten, må assurandøren bære risikoen for tapet. Et annet eksempel er at besetningen ikke holder ”forsvarlig utkikk” i henhold til vakt-holdforskriften²⁶¹ § 7 i punkt 2.3. Slike feil vil klart falle innenfor uttrykket ”i sjømannstjenesten”.

NSPL § 3-36 gjelder feil ”begått av” fører og mannskap. Det kan tenkes at fører eller mannskap har handlet på en måte som innebærer et brudd på en sikkerhetsforskrift, men at de har handlet etter instruks fra sikrede eller med sikredes samtykke. Et eksempel er at rederiets daglige leder har gitt instruks om at besetningen skal ta om bord last til tross for at klassen har oppstilt en restriksjon om at skipet skal seile tomt. Et annet eksempel er at det gis instruks om at skipet skal seile med en fart som strider mot restriksjoner gitt

²⁵⁸ Jf. Brækhus (1993) s. 198.

²⁵⁹ Se om dette spørsmålet i Brækhus (1993) s. 198 og i Anda (2003) s. 41.

²⁶⁰ Forskrift av 11. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene).

²⁶¹ Forskrift av 27. april 1990 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip.

av klassen, eller at skipet skal velge en led som går i et område der istykkelsen er større enn tillatt for skipet. I slike situasjoner er det ikke naturlig å si at feilen er ”begått av” fører eller mannskap og feilen må anses som sikredes egen feil. Regelen i § 3-36 første ledd gir således ikke sikrede noe vern i denne situasjonen.²⁶² Voldgifts-saken ND 1981 s. 347 *Vall Sun* kan illustrere problemstillingen: Et av spørsmålene i saken var om rederiet hadde utvist ”egenfeil” (uttrykket ble brukt i avgjørelsen) ved å gi kapteinen beskjed om at skipet skulle leveres ”deballasted”. Manglende ballast var en av årsakene til tapet og dette ble ansett som et forhold assurandøren heftet for med mindre det var utvist ”egenfeil” fra rederiets side.²⁶³ Voldgiftsretten fant imidlertid at rederiet ikke kunne bebreides for årsaksfaktoren fordi kapteinen ikke kunne oppfatte beskjeden som en ordre om å gjøre noe som nautisk sett var risikabelt.

Dersom fører eller mannskap har overtrådt en sikkerhetsforskrift, og dette regnes som en feil i sjømannstjenesten, kan det tenkes at sikrede kan bebreides for overtredelsen av vedkommende sikkerhetsforskrift ved at det ikke er ført forsvarlig tilsyn med fører og mannskaps overholdelse av regelverket. Sikredes tilsynsplikt behandles nærmere i tilknytning til skyldspørsmålet, jf. avsnitt 6.5.7.

Det er interessant å se på prevensjonshensynet som ligger bak regelen i NSPL § 3-25 første ledd i sammenheng med regelen i NSPL § 3-36 første ledd. Assurandørens adgang etter § 3-25 første ledd til å nekte å utbetale erstatning er begrunnet i at sikrede ikke skal påvirke risikofaktorer som kan øke risikoen ved forsikringsoppdraget. Således er regelen ment å ha en *preventiv* virkning. Sikredes mulighet til å påvirke risikofaktorer i tilknytning til handlinger eller unnlaterelser begått av fører eller mannskap i sjømannstjenesten er begrenset ved at sikrede rent fysisk ikke befinner

²⁶² Det er uttrykkelig sagt i Motivene at i den utstrekning fører eller mannskap har handlet etter instruks fra landorganisasjonen eller med samtykke fra denne, må eventuelle feil eller forsømmelser vurderes som om de er foretatt av landorganisasjonen direkte, jf. Motiver § 3-36 tredje avsnitt.

²⁶³ ND s. 373.

seg der hvor eventuelle feil begås. Slik sett gir den negative identifikasjonsregelen i § 3-36 første ledd god mening i et prevensjonsperspektiv. Samtidig er det naturlig at sikrede ikke kan "skjule" seg bak den negative identifikasjonsregelen der fører eller mannskap har handlet etter instruks eller med samtykke fra sikrede, eller der sikrede kan bebreides for å ha ført for dårlig tilsyn med sine folks overholdelse av regelverket. Her kan en se det slik at sikrede "griper inn" og påvirker risikofaktorene.

Etter "named perils"-systemet i International Hull Clauses er "negligence of Master, Officers, Crew or Pilots" angitt som en dekket fare.²⁶⁴ En har her ingen saklig avgrensning i forhold til hva slags feil eller forsømmelser det må være tale om. Den praktiske betydningen av denne forskjellen i de norske og engelske vilkårene kan neppe være stor siden uttrykket feil "i sjømannstjenesten" omfatter som hovedregel alt fører og mannskap foretar seg om bord og i umiddelbar tilknytning til skipet. Dekning av tap som skyldes "negligence" utvist av disse aktørene er imidlertid underlagt følgende begrensning: "(...) provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers."²⁶⁵

6.5.5 Identifikasjonshjemmelen i NSPL § 3-36 annet ledd

Hjemmelen for å foreta identifikasjon mellom sikrede og hans hjelpere er som nevnt gitt i § 3-36 annet ledd. Det følger av denne at det kan skje identifikasjon med "alle organisasjoner eller personer". Det innebærer at det både kan skje identifikasjon med noen *internt* i rederiorganisasjonen, slik som for eksempel en avdelingsleder eller en annen underordnet ansatt, eller med *eksterne* aktører, som for eksempel et managementselskap eller en selvstendig oppdragstaker.

Kriteriet for identifikasjon er at sikrede har "delegert avgjørelsesmyndighet (...) vedrørende funksjoner av vesentlig betydning

²⁶⁴ Jf. IHC cl. 2.2.3

²⁶⁵ IHC cl. 2.2 siste punktum.

for forsikringsdekningen”. Trolig vil ikke vilkåret om at det må være tale om ”funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen” by på store problemer i tilknytning til overholdelsen av sikkerhetsforskrifter. Mer vanskelig kan det være å ta rede på om det er skjedd ”delegasjon av avgjørelsesmyndighet”. Med uttrykket menes fullmakt til å handle på vegne av sikrede innenfor det aktuelle området.²⁶⁶ Det må vurderes konkret om det foreligger slik delegasjon som § 3-36 annet ledd krever. I Motivene til § 3-36 annet ledd er det pekt på at driften av skipene er organisert på vidt forskjellig måte og at det vil være store variasjoner med hensyn til hvor driftsansvaret er plassert. Det uttales videre at det avgjørende med hensyn til identifikasjonsspørsmålet blir ”(...) hvem som har den reelle myndighet på områder av vesentlig betydning for forsikringen”.²⁶⁷

Om det er skjedd delegasjon av avgjørelsesmyndighet slik § 3-36 annet ledd krever kan være et vanskelig bevissspørsmål. ISM-kodens regel 3.2 oppstiller krav i tilknytning til dokumentasjon av ansvarsforhold internt i rederiet:

“The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.”

Når rederiet på denne måten må definere og konkretisere ansvarsforholdene og myndighet internt i organisasjonen, kan det tenkes å bidra til økt klarhet i forhold til spørsmålet om vedkommende er ”delegert avgjørelsesmyndighet”.

Rederiet kan ha delegert ansvar for gjennomføringen av en sikkerhetsforskrift til fører eller mannskap på en slik måte at vilkårene for identifikasjon i § 3-36 annet ledd er oppfylt. Dersom plikten overtredes, kan det tenkes at det må anses som en feil ”i sjømanns-

²⁶⁶ Motiver § 3-36 syvende avsnitt.

²⁶⁷ Motiver § 3-36 niende avsnitt.

tjenesten” etter NSPL § 3-36 første ledd. I et slikt tilfelle oppstår spørsmålet om det skal identifiseres etter § 3-36 annet ledd eller om suspensjonsregelen i § 3-36 første ledd får anvendelse også her.

I Motivene er det uttalt at det ”ikke spiller noen rolle” om fører eller mannskap er overlatt avgjørelsesmyndighet i forhold av vesentlig betydning for forsikringsdekningen hvis feilen gjøres ”i sjømannstjenesten”.²⁶⁸ Det er også uttalt at det ikke skal skje identifikasjon med fører og mannskap der hvor føreren er delegert ansvar knyttet til gjennomføringen av sikkerhetsforskrifter hvis forsømmelsen av plikten anses som en ”feil i sjømannstjenesten”.²⁶⁹ Uttalelsene synes å innebære at § 3-36 første ledd skal gå foran § 3-36 annet ledd ved motstrid.

Spørsmålet er behandlet i Anda (2003).²⁷⁰ Her er synspunktet at rederiet ikke ansvarsløst skal kunne delegere ansvaret for oppgaver som ligger til rederiet nedover i organisasjonen. Det vises til et eksempel der rederiet delegerer ansvaret for teknisk drift til noen i mannskapet. Anda uttaler at § 3-36 andre ledd må gå foran første ledd i slike situasjoner fordi sikrede skal ha et incitament til å skjøtte slike oppgaver. Det vises ikke her til Motivene. Etter min mening følger det av mottivuttalelsene at sikrede er beskyttet av suspensjonsregelen i første ledd også i slike tilfeller.

Et spørsmål er om dette skal gjelde unntaksløst. Motivene åpner for at identifikasjon kan skje der hvor rederiet ikke har noen landorganisasjon med myndighet på det aktuelle området, og derfor har overlatt styringsfunksjoner av vesentlig betydning for forsikringen til kapteinen.²⁷¹

²⁶⁸ Motiver § 3-36 annet avsnitt. Det er imidlertid gjort unntak for situasjonen der den særlige identifikasjonsregelen i § 3-25 annet ledd kommer til anvendelse.

²⁶⁹ Dette fremgår av sammenhengen mellom tredje og andre siste setning i Motivene til § 3-36 annet avsnitt.

²⁷⁰ Anda (2003) s. 44-45.

²⁷¹ Motiver § 3-36 fjerde siste avsnitt.

6.5.6 Utvidet identifikasjonsadgang etter § 3-25 annet ledd

I NSPL § 3-25 annet ledd er det gitt en identifikasjonsregel som får anvendelse ved brudd på nærmere bestemte former for sikkerhetsforskrifter.²⁷² Regelen kommer for det første til anvendelse ved brudd på en ”spesiell sikkerhetsforskrift, fastsatt i forsikringsavtalen”, jf. NSPL § 3-25 annet ledd første punktum. I tillegg kommer den til anvendelse ved brudd på en periodisk besiktelse som nevnt i § 3-22 annet ledd, jf. bestemmelsens siste punktum. Foreligger det brudd på slike sikkerhetsforskrifter kan sikrede påberope seg feil begått av enhver ”som har plikt til å overholde forskriften eller påse at den blir fulgt”.

Regelen må sees i sammenheng med både suspensjonsregelen i § 3-36 første ledd og delegasjonsregelen i § 3-36 annet ledd. Regelen innebærer en innskrenkning av prinsippet i § 3-36 første ledd fordi det ikke spiller noen rolle om overtredelsen er en feil eller forsømmelse ”i sjømannstjenesten”. I forhold til § 3-36 annet ledd innebærer regelen en utvidelse av identifikasjonsadgangen fordi det ikke er avgjørende at vedkommende er tildelegert avgjørelsesmyndighet.

I tilknytning til alternativet ”spesielle sikkerhetsforskrifter, fastsatt i forsikringsavtalen” kan en spørre hva som menes med at forskriften skal være ”spesiell”. Bruken av ordet ”spesiell” kan tas til inntekt for at den utvidede identifikasjonsregelen ikke kommer til anvendelse der det i politen er inntatt vilkår om at sikkerhetsregler gitt av offentlige myndigheter eller klassifikasjonsselskapet skal overholdes. Et eksempel er at det i politen er oppstilt et vilkår om at reglene i skipssikkerhetsloven kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet skal overholdes.

I Motivene er følgende uttalt om bestemmelsen i NSPL § 3-25 annet ledd første punktum:

²⁷² NSPL § 3-25 annet ledd er gjengitt i avnitt 6.4 ovenfor.

”Har assurandøren ved inngåelsen av forsikringsavtalen funnet det nødvendig å gi en spesiell sikkerhetsforskrift, f.eks. at fartøyet bare må brukes i innenskjærs farvann, eller at det må ha spesielt utstyr ombord av hensyn til sikkerheten, er det derimot grunn til å ha strengere regler.”²⁷³

Hva som menes med at forskriften skal være ”spesiell” er ikke eksplisitt adressert i Motivene. Eksemplene som er gitt kan imidlertid gi et inntrykk av at Plankomiteén har ment at den utvidede identifikasjonsregelen kommer til anvendelse der det er gitt en sikkerhetsforskrift rettet mot en risiko ved det spesielle forsikringsopdraget. De samme eksemplene er gitt i Motivene til den tilsvarende bestemmelsen i NSPL 1964.²⁷⁴

Også i teorien er det gitt eksempler på en ”spesiell sikkerhetsforskrift, fastsatt i forsikringsavtalen”. Det er her vist til at assurandøren ved forsikring av en havarist under slep kan ha foreskrevet at slepet skal foretas av en slepebåt med en viss minste trekraft, at havaristen skal ha en nærmere angitt bemanning, en viss pumpekraft, eller at slepningen bare skal skje i dagslys eller kun under gode værforhold.²⁷⁵ Videre er begrunnelsen for den utvidede identifikasjonsadgangen ved brudd på ”spesielle sikkerhetsforskrifter, fastsatt i forsikringsavtalen” kommentert på følgende måte:

”At assurandøren har funnet det påkrevet å supplere den store mengde generelle sikkerhetsforskrifter med spesielle forskrifter for den individuelle forsikring, viser at det dreier seg om forhold som assurandøren tillegger stor vekt, og at det derfor foreligger et særlig behov for effektive sanksjoner mot brudd på forskriftene.”²⁷⁶

Uttalelsen taler for at det må trekkes et skille mellom *generelle* sikkerhetsforskrifter som forskrifter gitt av offentlig myndigheter

²⁷³ Motiver § 3-25 sjetten avsnitt.

²⁷⁴ NSPL 1964 § 49 annet ledd.

²⁷⁵ Brækhus (1993) s. 200.

²⁷⁶ Brækhus (1993) s. 200.

og klassifikasjonsselskapet på den ene siden, og *spesielle* sikkerhetsforskrifter på den andre siden.

Eksemplene på ”spesielle sikkerhetsforskrifter” i Motivene og uttalelsene i teorien synes samlet sett å tale for at det i ordet ”spesiell” ligger en begrensning i form av at det må være tale om en forskrift som er et *supplement* til forskrifter gitt av offentlige myndigheter og klassifikasjonsselskapet. En slik forståelse av bestemmelsen i § 3-25 annet ledd kan bety at man ikke fritt kan påberope seg den utvidede identifikasjonsregelen der det er vist til en generell sikkerhetsregel gitt av offentlige myndigheter eller klassen.

Den utvidede identifikasjonsregelen kommer som nevnt også til anvendelse ved brudd på *periodiske besiktelser*, jf. NSPL § 3-25 annet ledd annet punktum. Tidligere, etter de supplerende kaskoforsikringsvilkårene i Cefor form 246, ble brudd på periodiske besiktelser regnet til de forhold som ledet til tap av klasse, og således automatisk bortfall av forsikringen, jf. Cefor form 246, I.23 annet ledd nr. 3.²⁷⁷ Ved vedtakelsen av NSPL 1996 var det enighet om at en slik løsning var for streng mot sikrede. Man ønsket imidlertid å gi den utvidede identifikasjonsadgangen etter § 3-25 annet ledd anvendelse. Det ble dessuten antatt at en særlig presisering av denne forskriften ville ha en ”oppdragende effekt”.²⁷⁸

Regelen i NSPL § 3-25 annet ledd annet punktum innebærer at *enhver* som har plikt til å sørge for at det gjennomføres periodiske besiktelser i tide, identifiseres med sikrede. Er det fører eller mannskap, spiller det ingen rolle om feilen ellers ville ha blitt ansett som en feil i sjømannstjenesten etter § 3-36 første ledd. Dette er også uttrykkelig sagt i Motivene til § 3-36 første ledd.²⁷⁹

²⁷⁷ Jf. Motivene til NSPL versjon 1999 § 3-24 femte siste avsnitt.

²⁷⁸ Jf. Motivene til NSPL 1996 versjon 1999 til § 3-24 tredje siste avsnitt.

²⁷⁹ Motiver § 3-36 annet ledd.

6.5.7 Skyldvurderingen

Til nå har spørsmålet vært hvem sikrede hefter for i relasjon til overtredelser av sikkerhetsforskrifter. Det må også vurderes om sikrede eller den sikrede identifiseres med har utvist den nødvendige skyld. Skyldkravet kan forankres i ordet ”tilregnes” i bestemmelsen. Ordet ”tilregnes” sier ikke noe om hvilken skyldgrad som kreves, men i henhold til Motivene er ordinær uaktsomhet tilstrekkelig.²⁸⁰ Ved aktsomhetsvurderingen må man her – som i den alminnelige erstatningsretten – foreta en konkret helhetsvurdering av sikredes handlemåte. Det er avviket fra forsvarlig handlemåte som skal rammes.²⁸¹

Vurderingen av sikredes forhold ved brudd på en sikkerhetsforskrift faller i to hovedkategorier. Den første kategorien omhandler situasjonen der sikrede ikke kjenner til den aktuelle sikkerhetsforskriften, det vil si der sikrede er i *rettslige villfarelse* med hensyn til den aktuelle normen. Et eksempel er at sikrede gir instruks om at skipet skal føre dekkslast i strid med begrensninger i forskrift. Dersom skipet kantrer på grunn av dårlig stabilitet som en følge av lastingen, er spørsmålet om sikrede kan høres med at han var uvitende om normen. Dette er et spørsmål om hvorvidt rettslig villfarelse er en *relevant unnskyldningsgrunn* etter bestemmelsen.

Den andre kategorien omhandler *faktisk villfarelse*, det vil si der sikrede kjenner til normen som oppstilles i sikkerhetsforskriften, men han tror at faktum er slik at forskriften er overholdt. Et eksempel er at det foreligger en feil ved skipets styremaskineri i henhold til klassens regler. Sikrede kjenner ikke til feilen i styremaskineriet og under reisen går skipet på grunn som følge av feilen. Spørsmålet her er når sikrede kan høres med at han er i faktisk villfarelse.

I det følgende behandles disse to kategoriene av skyldspørsmål

²⁸⁰ Motiver § 3-25 første avsnitt. I Motivene til NSPL 1964 § 49 er det angitt at det er et spørsmål om sikrede har ”utvist noen forsømmelighet med å overholde forskriften” (på s. 53).

²⁸¹ Lødrup (2005) s. 99.

nærmere. Faktisk villfarelse behandles først. I tilknytning til behandlingen av faktisk villfarelse adresseres sikredes plikt til å føre *tilsyn* med sine folks overholdelse av regelverket. Et sentralt spørsmål i tilknytning til sikredes tilsynsplikt er om man fra sikredes side har hatt kunnskap om det faktum at fører eller mannskap har overtrådt sikkerhetsforskrifter. Spørsmålet om rettslig villfarelse behandles avslutningsvis.

Uvitenhet om det faktum at en sikkerhetsforskrift er overtrådt frikjenner sikrede, men kun der villfarelsen er *aktsom*. Spørsmålet som må oppstilles, er om sikrede kjente eller burde kjenne til det faktum at en sikkerhetsforskrift er overtrådt. Dette kan formuleres som et spørsmål om sikrede var i *aktsom god tro*.²⁸²

Problemstillingen kan illustreres med to rettsaker om ansvarsbortfall på grunn av manglende sjødyktighet etter NSPL 1964 § 45. I begge sakene var det et spørsmål om rederiet kjente eller burde kjent til en sjødyktighetsmangel. I avgjørelsen inntatt i ND 1981 s. 347 NV *Vall Sun* anførte assurandøren at det forelå flere sjødyktighetsmangler som rederiet kjente eller burde kjent til, blant annet en feil ved ankerspillet.²⁸³ Bremsen på ankerspillet satte seg fast da babord anker skulle settes ut under dreggingen. Til spørsmålet om sikrede kunne bebreides for mangelen uttalte retten følgende:

”Det er godt mulig at forsinkelsen med å sette ut det andre ankeret kan skyldes en feil ved bremsemekanismen og ikke en tilfeldig forkiling av kjettingen. Men det er vanskelig å bebreide rederiet for noen slik feil siden spillet var kontrollert av klassen i januar 1974. Babord anker var satt ut både i Singapore og Okinawa og det er ikke opplyst noe som tyder på problemer da.”²⁸⁴

²⁸² Se slik i Brækhus (1993) s. 163.

²⁸³ ND s. 371.

²⁸⁴ ND s. 373.

Dommen ND 2001 s. 357 Karmsund *M/S Juna* er også illustrerende. Saken gjaldt forsikringsoppgjøret etter at en rekeetråler sprang lekk og sank i Nordsjøen. Retten fant at tråleren var usjødyktig, etter anvendelsen av bevisbyrderegelen i § 3-22 annet ledd. Spørsmålet var om man på sikredes side kjente eller burde ha kjent til den eller de mangler som førte til havariet. Om dette uttalte retten følgende:

”Retten kan ikke se at det av bevisføringen er fremkommet opplysninger som skulle gi eierne av *M/S Juna* noen indikasjoner om at det var en fundamental feil ved båtens skrog.

Det må legges til grunn at båten hadde vært slippstilt i slutten av 1998, og at det da ikke fremkom noen opplysninger om at det kunne være noen feil ved båten. Det må herunder legges til grunn ved aktsomhetsvurderingen at båten ble undergitt mellombesiktigelse av Skipskontrollen, og at det i den anledning ikke fremkom opplysninger som skulle gi eieren grunnlag for å anta at det var slike fundamentale feil ved båten.

Båtens eiere, eventuelt dens daværende disponent, var derfor etter rettens vurdering i god tro med hensyn til *M/S Junas* sjødyktighet, og Planens § 3-22 gir følgelig ikke grunnlag for å nekte å utbetale forsikringssummen.”²⁸⁵

Lignende faktum kan overføres til spørsmål om ansvarsbortfall på grunnlag av reglene som sikkerhetsforskrifter, ved at skipets tilstand ikke samsvarer med krav oppstilt i regler gitt av klassen eller offentlige myndigheter. Spørsmålet er om sikrede kan bebreides for overtredelsen.

Både *Vall Sun*-saken og *M/S Juna*-saken viser at et moment ved aktsomhetsvurderingen er om skipet har vært underlagt en form for besiktelse. I *Vall Sun*-saken viser retten til at ankerspillet var blitt kontrollert av klassen før havariet. Retten bemerker også at ankeret var satt ut i Singapore og Okinawa uten at problemer

²⁸⁵ ND s. 370-371.

hadde oppstått.²⁸⁶ I *M/S Juna-saken* legger retten til grunn for aktsomhetsvurderingen at skipet har vært underlagt besiktelse – her riktignok av Skipskontrollen. Det faktum at det er gjennomført besiktelse må altså holdes opp mot eventuelle indikasjoner på feil eller mangler som sikrede har mottatt. Etter en besiktelse kan det foreligge omstendigheter som har gitt sikrede mer eller mindre klare tegn på at skipet likevel ikke samsvarer med regelverket. For eksempel kan rederiet gjentatte ganger ha fått beskjeder fra føreren om at han mener at noe er galt med skipets styringsmekanisme.

Hvilken betydning en skal tillegge det faktum at det er gjennomført besiktelser uten at feil er funnet, kan variere etter enkelte kriterier. Et kriterium er *hvem* som har gjennomført kontrollen. Dersom en ansatt i rederiorganisasjonen har kontrollert maskineriet, må det tillegges mindre betydning i aktsomhetsvurderingen sammenlignet med en situasjon der klassifikasjonsselskapet har kontrollert forholdet. I sistnevnte tilfelle har rederiet større grunn til å tro at alt er i orden. Også *tidsmomentet* kan få betydning: Er maskineriet nylig blitt besikttet, må dette tillegges større vekt ved vurderingen sammenlignet med en situasjon der det er lenge siden forrige besiktelse. Er det lenge siden sist det ble ført tilsyn, må man kunne forvente at rederiet er ekstra oppmerksom på mulige feil og mangler.

Til nå har temaet vært mangler ved selve skipet, dets utstyr, maskineri, elektriske installasjoner etc., som representerer brudd på en sikkerhetsforskrift. Det er bare ved brudd på slike sikkerhetsforskrifter forholdet til klassen kommer inn som et moment i aktsomhetsvurderingen. En annen kategori av sikkerhetsforskrifter relaterer seg til den *operasjonelle* siden av skipet, slik som regler med krav til bemanning, vakthold, trimming av last, navigasjon og så videre. Ved brudd på slike sikkerhetsregler vil det ofte være fører eller mannskap som har handlet i strid med vedkommende forskrift. For eksempel kan fører ha bestemt at skipet skal lastes over

²⁸⁶ Skipet var ankret opp i henholdsvis Singapore og Okinawa i ukene før havariet, se avgjørelsen hhv. s. 355 og s. 356.

fribordet, eller at skipet skal gå i farvann med for tykk is. Et annet eksempel er at mannskapet ikke overholder regelverk om hviletid. Som tidligere nevnt er assurandøren avskåret fra å påberope feil eller forsømmelser begått av skipets fører og mannskap i sjømannstjenesten, jf. NSPL § 3-36 første ledd. Derimot kan det i slike tilfeller være aktuelt å spørre om sikrede, eller noen sikrede kan identifiseres med, kan bebreides for overtredelsen av sikkerhetsforskriften ved at det ikke er ført forsvarlig *tilsyn* med fører og mannskaps overholdelse av regelverket.

Ved vurderingen av om sikrede kan bebreides slike overtredelser begått av fører og mannskap står spørsmålet om faktisk villfarelse sentralt. Saken ND 1980 s. 91 Hålogaland *Totsholm* er illustrerende. Føreren av fraktestøyet Totsholm, Sannes, sovnet til rors slik at fartøyet grunnstøtte. Det forelå brudd på en sikkerhetsforskrift etter NSPL 1964 § 49 ved at besetningen hadde hatt for korte hvileperioder mellom arbeidsøktene. Skipet seilte med en besetning på to (Sannes og én til). En forutsetning for å kunne seile med slik bemanning var at sammenhengende fartstid ikke oversteg 10 timer, og at det mellom hver 10-timers økt var en pause på fire timer. Oppholdene hadde vært kortere enn fire timer og bemanningsforskriften var således overtrådt.²⁸⁷

Retten reiste spørsmålet om overtredelsen av bemanningsforskriften kunne tilregnes sikrede (Vebostad). Ved vurderingen la retten vekt på blant annet at Vebostad ikke hadde grunn til å misstenke Sannes for å drive så hardt at besetningen ikke fikk den nødvendige hvile. Det ble også vektlagt at Vebostad hadde instruert Sannes om 10-timersregelen, og ”at han måtte regne med at Sannes ikke ville legge ut på enkeltreiser som varte over 10 timer.”²⁸⁸ Retten konkluderte med at Vebostad ikke kunne bebreides for overtredelsen av arbeidstidsbestemmelsen.²⁸⁹ Det forelå i dette tilfellet ingen foranledning for Vebostad til å gripe inn overfor sitt mannskap ved

²⁸⁷ ND s. 95.

²⁸⁸ ND s. 96.

²⁸⁹ ND s. 96.

å instruere ytterligere om regelverket, eller gjøre andre grep for å forhindre tap.

I Motivene er det uttalt at sikredes skyld i storkaskoforsikring ofte vil vise seg ved at han unnlater å føre tilsyn med sine folks overholdelse av regelverket.²⁹⁰ Videre sies det at ”(h)vor langt sikredes tilsynsplikt går, må avgjøres konkret”. Det er i den forbindelse vist til avgjørelsen i *Totsholm*-saken. Så vidt jeg kan se, foreligger det ikke andre trykte dommer der spørsmålet har vært om sikrede kan bebreides for ikke å ha ført tilsyn med sine folk.

Dersom sikrede forut for havariet har fått kjennskap til at fører eller mannskap handler i strid med sikkerhetsforskrifter, er spørsmålet hva sikrede må gjøre for å forhindre gjentakelser. Et eksempel er at sikrede får rapporter om at skipet har vært for tungt lastet. På neste reise kantrer skipet som følge av overlast. Dersom rederiet har forholdt seg fullstendig passiv til informasjonen om overlasting, må det klart anses som uaktsomt. Vurderingen er vanskeligere der rederiet har foretatt seg *noe*. Her må spørsmålet bli om det de har gjort skal anses som tilstrekkelig.

Ved en slik aktsomhetsvurdering vil flere momenter kunne få betydning. Dersom overtredelsen representerer en *høy risiko for tap* må man kunne forvente mer av sikrede enn dersom risikoen for tap er lav. Ved denne risikovurderingen må en se hen både til sannsynligheten for at tap ville inntre og på omfanget av et potensielt tap.²⁹¹ Ved overlast er risikoen for tap høy, noe som taler for at man må kreve at rederiet følger opp opplysninger om overtredelser med høy intensitet. Et annet moment som kan få betydning ved vurderingen er hvilke *handlingsalternativer* rederiet har hatt. Dersom rederiet med enkle grep kunne ha forsikret seg om at brudd på reglene ikke ville gjentas, taler det for uaktsomhet dersom rederiet ikke har benyttet seg av en slik mulighet.

Et faktum hentet fra en dom avsagt i Borgarting lagmannsrett

²⁹⁰ Motiver § 3-25 første avsnitt.

²⁹¹ I erstatningsretten spørres det om risikoen for skade (handlingens skadeevne), se Lødrup (2005) s. 104-108.

15. november 2010, kan være illustrerende for problemstillingen. Saken gjaldt rederiets erstatningsansvar overfor vareeiersiden etter sjøloven § 347, jf. 275 og 276.²⁹² Avgjørelsen er ikke direkte relevant for temaet her, siden den omhandler erstatningsansvar, men faktum kunne vært subsumert under reglene om sikkerhetsforskrifter i NSPL.

Skipet *M/V Sunna* grunnstøtte på reise fra Island til England med en last på 1 900 tonn ferrosilisium. Den direkte foranledningen til grunnstøtingen var at skipet (som gikk på autopilot) kom ut av kurs på grunn av sterk strøm. Styrmannen hadde falt i søvn. Til tross for at det ved seiling i mørket var påbudt (etter norsk lov) å ha både en navigatør og en utkikk på broen, var styrmannen alene på vakt.²⁹³ Kapteinens unnlattelse av å ha utkikk ved seiling i mørket var blitt oppdaget og påpekt under en havnestatskontroll to måneder forut for havariet. Rederiets ”designated person”²⁹⁴ (Hauksson) tok opp forholdet med kapteinen på telefon samme dag. Overtredelsen av regelverket ble igjen tatt opp på et møte med styrmann og kaptein tre uker senere. På møtet ble kapteinen overlevert et notat i henhold til ISM-kodens regler som opplyste om at utkikk måtte samsvare med regelverket.

Overført til Planens regler er spørsmålet i en slik situasjon om man fra rederiets side har gjort tilstrekkelig for å forhindre gjentakelser. Brudd på regler om utkikk ved seiling representerer en *høy risiko* for tap, noe som skjerper aktsomhetsstandarden. Rederiet hadde i dette tilfellet tatt opp forholdet med kapteinen ved to anledninger samt overlevert et notat i samsvar med ISM-kodens krav der feilen ble påpekt. Kapteinen var altså blitt instruert om at regelverket måtte overholdes. I en slik situasjon har det betydning

²⁹² LB-2009-140485. Et spørsmål i saken var om tapet skyldes feil eller forsømmelse av rederiet eller vedkommende rederiet måtte identifiseres med, jf. sjøloven § 275 første ledd. 95/6.5.7 Det bemerkes Høyesteretts ankeutvalg ved beslutning av 31. mars 2011 har samtykket til fremme av anke over dommen.

²⁹³ Det forelå brudd på forskrift av 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip § 7, jf. bilag A del 3-1.

²⁹⁴ Jf. ISM-koden punkt 4.

hvordan kapteinen responderer på informasjonen. Gir han uttrykk for at regelverket vil bli overholdt i fremtiden, taler det for at rederiet har gjort det som må kreves. Har rederiet derimot grunn til å tro at han vil bryte regelverket igjen, taler det for at ytterligere tiltak må iverksettes. Her vil rederiets *handlingsalternativer* være et viktig moment. Det kan tenkes at rederiet kunne ha insistert ytterligere overfor kapteinen, eventuelt at det var grunnlag for å erstatte ham med en annen.

Den andre hovedkategorien av skyldspørsmål som ble adressert innledningsvis, er spørsmålet om sikredes *rettsvillfarelse* er en relevant unnskyldningsgrunn. En må her skille mellom reguleringer gitt av flaggstaten og reguleringer gitt av utenlandske myndigheter. Det klare utgangspunktet hva gjelder flaggstatens reguleringer, er at uvitenhet om regelen ikke aksepteres som unnskyldningsgrunn. Dette fremgår eksplisitt av Motivene.²⁹⁵ Det er vist til avgjørelsen ND 1986 s. 226 Namdalen *Synøve*: En skipper-reder ble her ikke hørt med at han var ukjent med forskriften, og heller ikke at han hadde misforstått hva forskriften gikk ut på.²⁹⁶ Det samme standpunktet er kommet til uttrykk i *Totsholm*-saken som er omtalt ovenfor. Her var et av besetningsmedlemmene 16 år. Etter forskriften skulle han ha vært 17 år. At sikrede hadde misforstått regelen og trodd at det var tilstrekkelig at gutten var 16 år, ble ikke godkjent som unnskyldningsgrunn.²⁹⁷

I Motivene er det tatt et forbehold for de situasjoner der sikrede har tolket forskriften på gal måte, men tolkningen må anses som forsvarlig. Det er vist til avgjørelsen ND 1982.328 Kristiansund *Hardfisk* der det ble det ansett som "fullt forsvarlig" å forstå et forbud om dekkslast dit hen at det ikke var til hinder for å føre garn i ordinært bruk på båtens arbeidsdekk."²⁹⁸ Dersom det foreligger en feiltolkning fra sikredes side må det altså foretas en vurdering

²⁹⁵ Motiver § 3-25 nest siste avsnitt.

²⁹⁶ ND s. 244.

²⁹⁷ ND s. 96.

²⁹⁸ ND s. 388.

av om feiltolkningen var forsvarlig.

Et spørsmål er om man i større grad skal akseptere uvitenhet om forskriftens norm ved brudd på forskrifter gitt av *utenlandske myndigheter*. Et hensyn som kan tale for dette, er at det kan være vanskelig for sikrede til enhver tid å ha kjennskap til alle reguleringer i fremmede stater.²⁹⁹ På den annen side må assurandøren kunne forvente at sikrede setter seg inn i de regler som gjelder for ham. I Motivene er det uttalt at spørsmålet må vurderes konkret.³⁰⁰ Uttalelsen åpner for at rettslig villfarelse med hensyn til utenlandske forskrifter kan aksepteres som unnskyldningsgrunn. Så vidt jeg kan se, foreligger det ikke trykte dommer der spørsmålet om rettsvillfarelse knyttet til utenlandske sikkerhetsforskrifter har vært behandlet. Ved vurderingen må det ha betydning om det er snakk om brudd på en ”vanlig” regel, slik som for eksempel et kanalreglement eller en regel med krav om bruk av los. På områder der det er vanlig med reguleringer, har sikrede en særskilt oppfordring til å undersøke nærmere hvilke regler som gjelder for ham.

6.6 Kravet om årsakssammenheng

6.6.1 Oversikt

Det andre vilkåret for ansvarsbortfall er kravet om årsakssammenheng. I forhold til denne oppgavens hovedspørsmål er det nødvendig å klarlegge *innholdet* i årsakskravet. Dette kan sammenfattes som et spørsmål om hva slags krav som stilles til sammenhengen mellom overtredelsen og tapet. Årsakskravets innhold er temaet i avsnitt 6.6.2. I tilknytning til dette er det viktig å klarlegge hvem som er pålagt *bevisbyrden* for at det foreligger årsakssammenheng og hva *beviskravet* er. Disse spørsmålene relaterer seg til fordelingen av tvilsrisikoen mellom assurandøren og sikrede. Spørsmålene behandles i avsnitt 6.6.3.

²⁹⁹ Brækhus (1993) s. 164.

³⁰⁰ Motiver § 3-25 neste siste avsnitt.

Etter en gjennomgang av årsakskravets innhold og bevisbyrde-regelen vil jeg adressere et spørsmål som ble reist innledningsvis; om det ved brudd på enkelte sikkerhetsregler sjelden eller aldri vil foreligge årsakssammenheng som gir grunnlag for ansvarsbortfall. Årsaksspørsmålet skal analyseres i forhold til brudd på fire typer av sikkerhetsregler, jf. avsnittene 6.6.4-6.6.7. De aktuelle overtredelsene som vil bli behandlet er brudd på *ISM-koden*, brudd på krav om at skipet skal underlegges *besiktelser*, brudd på krav om at besetningen skal ha gyldige *personlig sertifikater* og brudd på enkelte *sertifikatregler* gitt av offentlig myndighet.

Brudd på en sikkerhetsforskrift kan ha virket sammen med en eller flere farer som er omfattet av forsikringen. Spørsmålet er da hvordan tapet skal fordeles mellom assurandøren og sikrede. Dette vil bli drøftet i avsnitt 6.6.8.

6.6.2 Innholdet i årsakskravet: "En følge av".

Det følger av § 3-25 første ledd første punktum at assurandøren bare svarer "i den utstrekning det godtgjøres at tapet ikke er en følge av overtredelsen". Kravet om årsakssammenheng ligger i ordlyden "en følge av". Spørsmålet er derfor hvordan denne formuleringen skal forstås.

To tolkningsalternativer kan utledes av ordlyden. Det første tolkningsalternativet er at tapet er en "en følge av" overtredelsen dersom tapet ikke ville ha inntrådt hvis forskriften ble overholdt. Spørsmålet om årsakssammenheng blir da et spørsmål om overtredelsen var en nødvendig betingelse for tapet, som igjen er et spørsmål om faktisk årsakssammenheng. En slik tolkning samsvarer med den såkalte *betingelseslæren*.³⁰¹ Det følger av denne læren at A er årsak til B dersom A er en nødvendig betingelse for B. Etter denne læren må man sammenligne det virkelige hendelsesforløpet med et hypotetisk hendelsesforløp, det vil si å spørre hva som ville

³⁰¹ Omtales også blant annet som *differanselæren*, jf. Lødrup (2005) s. 255.

ha hendt dersom A ikke hadde foreligget.³⁰² Dersom svaret er at B ville ha inntrådt, er A ikke en *nødvendig betingelse* for B.

Ordlyden ”en følge av” kan også romme en annen forståelse av årsakskravet, nemlig at det er tilstrekkelig at overtredelsen av forskriften har *økt sannsynligheten* for tapets inntreden. Det spørres ikke her om det foreligger faktisk årsakssammenheng mellom overtredelsen og tapet. Derimot er spørsmålet om bruddet innebar en risikoøkning i forkant av tapet. Språklig sett er det imidlertid mindre naturlig å si at tapet er ”en følge av” overtredelsen ved at overtredelsen har øket risikoen for tapet. Ser en kun på ordlyden, er det derfor mer naturlig å legge til grunn at det er et vilkår at bruddet har vært en nødvendig betingelse for havariet.

Motivene problematiserer ikke innholdet i årsakskravet – det er kun stadfestet at det gjelder et krav om årsakssammenheng.³⁰³ I tilknytning til brudd på *periodiske besiktelser*, jf. § 3-25 annet ledd annet punktum er det imidlertid gitt en uttalelse om årsakskravet som belyser Plankomiteéns forståelse av kravet om at tapet må ha vært ”en følge av” overtredelsen:

”I årsakskravet ligger at sikrede må vise at havariet ville ha inntruffet selv om den periodiske besiktelse hadde vært gjennomført, eller m.a.o. at havariet ikke står i noen forbindelse med forhold som ville ha blitt avdekket under den periodiske besiktelsen.”³⁰⁴

Av første setning i det siterte går det klart fram at det er et vilkår at overtredelsen har vært en nødvendig betingelse for tapet. Uttalelsene må sees i sammenheng med at bestemmelsen i § 3-25 annet ledd annet punktum var ny i NSPL 1996.³⁰⁵ Det synes som man i den forbindelse har sett det nødvendig å presisere hva som ligger i

³⁰² Lødrup (2005) s. 255.

³⁰³ Motiver § 3-25 første avsnitt.

³⁰⁴ Motiver § 3-25 siste avsnitt.

³⁰⁵ § 3-25 annet ledd annet punktum ble introdusert i Planen av 1996, jf. avsnitt 6.5.6 ovenfor.

årsakskravet i NSPL § 3-25.

Ser man på ordlyden i de tilsvarende bestemmelsene i Norsk Sjøforsikringsplan av 1930, finner man støtte for at det gjelder et krav om nødvendig årsakssammenheng. I NSPL 1930 § 31, som omhandler sikkerhetsforskrifter fastsatt i forsikringsavtalen, er det angitt at assurandøren svarer bare ”i den utstrekning det godtgjøres at skaden vilde være inntrådt selv om forskriftene hadde vært fulgt.” I NSPL 1930 § 63, som omhandler sikkerhetsforskrifter utstedt av det offentlige eller klassen, er det angitt at assurandøren svarer bare ”i den utstrekning det godtgjøres at skaden vilde være inntruffet selv om forskriftene hadde vært fulgt.” I Planen av 1964 ble ordlyden endret til ”en følge av”, jf. NSPL 1964 § 49. Man kan argumentere for at endringen i ordlyden taler for at meningen var å innføre et annet årsakskrav, men det har formodningen mot seg. En slik realitetsendring er verken omtalt i Motivene til NSPL 1964 eller til NSPL 1996.

Etter dette synes det klart at formuleringen ”en følge av” må forstås som et krav om at bruddet på sikkerhetsforskriften er en nødvendig betingelse for tapet. En slik forståelse er også lagt til grunn i juridisk litteratur der det er sagt at en ved avgjørelsen av årsaksspørsmålet må ta utgangspunkt i betingelseslæren.³⁰⁶

I prinsippet kunne årsakskravet i § 3-25 vært formulert på samme måte som i Planen av 1930, nemlig slik at assurandøren bare svarer i den utstrekning det godtgjøres ”at tapet ville ha inntrådt selv om forskriftene hadde vært fulgt.” En kan spørre seg hvorfor en valgte å gå bort fra denne formuleringen i 1964. Formuleringen i Planen av 1930 synes å gi klart uttrykk for innholdet i årsakskravet.

Bruddet kan være en nødvendig betingelse for *hele eller deler av tapet*. Er årsakskravet bare oppfylt for en del av tapet, er det bare denne delen assurandøren kan nekte å dekke. Et eksempel er at skipet ikke har forskriftsmessig brannslukningsutstyr om bord på båten og det anses godtgjort at tapet ville fått et mindre omfang

³⁰⁶ Se Brækhus (1993) s. 167.

dersom skipet hadde forskriftsmessig utstyr. I en slik situasjon er bruddet en nødvendig betingelse for deler av tapet; noe av tapet ville ha oppstått også med forskriftsmessig brannslukningsutstyr.

6.6.3 Bevisbyrderegelen: ”Det godtgjøres”

Innholdet i årsakskravet styrer hva som er *bevistema* i den enkelte sak.³⁰⁷ Etter klarleggingen av innholdet i årsakskravet ovenfor, er bevistemaet om overtredelsen av vedkommende sikkerhetsforskrift var en nødvendig betingelse for tapet.

NSPL § 3-25 første ledd inneholder en *bevisbyrderegel*. I uttrykket ”det godtgjøres” i § 3-25 skal det innfortolkes en regel om at sikrede har bevisbyrden for at overtredelsen ikke har forårsaket tapet.³⁰⁸ Bevisbyrderegelen knytter seg til problemet med å avgjøre hvilket faktum som skal legges til grunn ved avgjørelsen av om årsakskravet er oppfylt.

Utgangspunktet etter Norsk Sjøforsikringsplan er at det er assurandøren som har bevisbyrden for at en ansvarsbegrensende klausul kommer til anvendelse, jf. NSPL § 2-12 annet ledd. Regelen om at sikrede har bevisbyrden for at årsakskravet i § 3-25 er oppfylt, er således en *særregel* i forhold til utgangspunktet i § 2-12 annet ledd.³⁰⁹ Denne endringen av bevisbyrden innebærer at sikredes bevismessige stilling er dårligere enn assurandørens.³¹⁰

Et spørsmål er hvilket *beviskrav* som gjelder etter bestemmelsen. Er det tilstrekkelig at dommeren finner det mer sannsynlig at overtredelsen ikke var en nødvendig betingelse for tapet enn at den var det? Jo høyere grad av sannsynlighet som kreves for at et faktum skal anses som bevist, desto tyngre vil det være for sikrede å oppfylle sin bevisbyrde.³¹¹ Det vanlige sivilprosessrettslige prin-

³⁰⁷ Nygaard (2007) s. 339.

³⁰⁸ Motivene § 3-25 fjerde avsnitt.

³⁰⁹ Jf. Motiver § 2-12 annet ledd. Assurandøren har bevisbyrden for at det foreligger en overtredelse av en sikkerhetsforskrift.

³¹⁰ Brækhus (1993) s. 292.

³¹¹ Lødrup (2005) s. 275.

sipp er at et faktum skal anses bevist når det foreligger *sannsynlighetsovervekt*, det vil si at dommeren skal legge til grunn det alternativ som forekommer henne som mest sannsynlig.³¹² Uttrykt ved prosent kan en si at bevisbyrden er oppfylt når det er 50,01 % sannsynlig at det ikke foreligger nødvendig årsakssammenheng.³¹³ Beviskravet kan imidlertid være skjerpet ved at det kreves mer enn sannsynlighetsovervekt for at overtredelsen ikke var en nødvendig betingelse for tapet. En slik tolkning betyr at det er vanskeligere for sikrede å bevise seg ut av presumsjonen om årsakssammenheng.

Ved fastleggelsen av hvilket beviskrav som gjelder, er det naturlig å ta utgangspunkt i uttrykket ”det godtgjøres”. Uttrykket kan tale for at man har ment å oppstille et skjerpet beviskrav. En mer nøytral formulering ville for eksempel være at assurandøren svarer med mindre ”det må antas” at tapet ikke er en følge av overtredelsen. Ved en slik formulering må en falle tilbake på den alminnelige regelen om at dommeren skal legge til grunn det faktum han eller hun anser som mest sannsynlig.

Ved fastleggelsen av hvilket beviskrav som gjelder må en imidlertid se hen til andre rettskildefaktorer. Verken Motivene til NSPL 1996 eller NSPL 1964 inneholder uttalelser som kan tale for at det i uttrykket ”godtgjøres” må innfortolkes et skjerpet beviskrav. Dette taler i seg selv sterkt i retning av at det alminnelige overvektsprinsippet må legges til grunn.

Spørsmålet er adressert i *Håndbok i kaskoforsikring*.³¹⁴ Om forståelsen av ordlyden i NSPL § 49 første ledd (som tilsvarende NSPL 1996 § 3-25 første ledd) er følgende uttalt: ”Rent sproglig sier uttrykket ikke noe mer enn at noe må sannsynliggjøres, og da må spørsmålet om sannsynlighetsgrad bestemmes på annet grunnlag, dvs. etter de alminnelige regler.”

Sjur Brækhus – den ene forfatteren av boka – var formann i ved

³¹² Brækhus (1993) s. 290.

³¹³ Lødrup (2005) s. 275.

³¹⁴ Brækhus (1993) s. 293.

utarbeidelsen av NSPL 1964. Dette taler for å tillegge uttalelsene om forståelsen av uttrykket stor vekt.

Uttrykket "det godtgjøres" ble anvendt i lovutkastet til forsikringsavtalelovens bestemmelse om sikkerhetsforskrifter. Lovutkastet § 4-8 er formulert slik at selskapet kunne påberope seg et brudd på en sikkerhetsforskrift bare "dersom det godtgjøres at forsikringstilfellet skyldes overtredelsen."³¹⁵ I forarbeidene til forsikringsavtaleloven ble uttrykket "godtgjøres" tolket dit hen at det innebar et skjerpet beviskrav. I Ot.prp. nr. 49 (1988-1989) er følgende uttalt om utkastet:

"Slik utvalget har formulert bevisbyrderegelen legger den en meget tung bevisbyrde på selskapet. Det må *godtgjøres* at det er årsakssammenheng mellom bruddet på sikkerhetsforskriften og forsikringstilfellet."³¹⁶

Uttalelsen viser at uttrykket "det godtgjøres" også kan forstås dit hen at det kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt. Som nevnt ovenfor er det imidlertid eksplisitt uttalt at uttrykket "godtgjøres" i Planen ikke skal forstås på samme måte som uttrykket i lovutkastet.³¹⁷

Samlet sett må en etter dette si at det ikke foreligger holdepunkter for å hevde at det gjelder et skjerpet beviskrav etter NSPL § 3-25. Ordlyden *kan* tolkes dit hen at det gjelder et skjerpet krav til sannsynlighetsovervekt, men det avgjørende må være at det ikke er holdepunkter i Planmotivene for en slik tolkning, sammenholdt med de klare uttalelsene i teorien om forståelsen av uttrykket. Det betyr at bevisbyrden er oppfylt når det foreligger sannsynlighetsovervekt for at vedkommende overtredelse ikke har vært nødvendig årsak til tapet.

³¹⁵ NOU 1987:24.

³¹⁶ Ot.prp. nr. 49 (1988-1989) s. 66. Formuleringen ble fjernet. Årsakskravet er angitt i ordlyden "dersom forsikringstilfellet ikke skyldes overtredelsen." Se nærmere om bestemmelsen i Bull (2008) på s. 352.

³¹⁷ Brækhus (1993) s. 293. Det er vist til uttalelsene i Ot. prp. 49 (1988-1989).

Et eksempel på anvendelsen av bevisbyrderregelen finnes i avgjørelsen LH-2004-101580.³¹⁸ Saken gjaldt skadeoppgjør etter at et fiskefartøy totalhavarete ved brann som oppstod i maskinrommet. Forsikringsselskapet avsto å dekke tapet med henvisning til NSPL 1996 versjon 2002 § 3-25 første ledd, jf. § 3-24 annet ledd (tilsvarende NSPL 1996 versjon 2010 § 3-22 annet ledd). På havaritidspunktet var sikkerhets sertifikat for radio, elinstallasjonsbevis og fartssertifikat utløpt på dato. Dette representerte brudd på sikkerhetsforskrifter etter reglene i NSPL § 3-24 annet ledd (brudd på plikt til å gjennomføre periodiske besiktelser innen tidsrammen). Spørsmålet var om sikrede kunne godtgjøre at tapet ikke var en følge av unnlattelsen av å fornye sertifikatene og elinstallasjonsbeviset. Etter en bevisvurdering fant retten at årsaken til at det oppstod brann i maskinrommet var ukjent. Videre ble følgende uttalt om spørsmålet om det var godtgjort at tapet ikke var en følge av brudd på plikt til å gjennomføre fornyelsesbesiktelse:

”Etter bevisførselen legges videre til grunn at en inspektør fra Sjøfartsdirektoratet ved besiktigelse for fartssertifikat ville ha reist ens ærend til Bakkeby i Rotsund for å besiktige den slipp-satte «A», og at han da ville ha gått ned i maskinrommet for å vurdere maskineri og brannsikring. Hva han faktisk ville ha sett og grepet inn overfor, er det ikke mulig å ha noen sikker mening om. Men det er for lagmannsretten ikke mer sannsynlig at en inspektør ikke ville ha oppdaget den for lagmannsretten ukjente brannårsaken, enn at han ville ha gjort det.

For lagmannsretten er det etter dette ikke nødvendig å drøfte det nærmere innholdet i bevisbyrdekravet. Faktum i denne konkrete saken er slik at det for lagmannsretten, med vitnet Tore Bjerkes ord, er « håpløst å si hva som skjedde ». Det er de konkrete problemene med å føre bevis, mer enn bevisbyrdens tyngde, som gjør at sikrede ikke har godtgjort at tapet ikke er en følge av hans unnlattelse av å fornye sertifikater og elinstallasjonsbevis.”³¹⁹

³¹⁸ Saken er etter det jeg kan se ikke inntatt i ND.

³¹⁹ Lovdatautskrift s. 6.

Retten var her i absolutt tvil om tapet ville ha inntrådt dersom besiktelse for å få fornyet sertifikatene var blitt overholdt, jf. uttalelsen om at det ”ikke er mer sannsynlig at en inspektør ikke ville ha oppdaget den for lagmannsretten ukjente brannårsaken enn at han ville ha gjort det.” Således hadde ikke sikrede oppfylt sin bevisbyrde etter NSPL § 3-25.

Det skal bemerkes at det fra assurandørsiden i denne saken ble anført at ordlyden ”godtgjøre” i NSPL § 3-25 innebar en ”kvalifisert bevisbyrde”.³²⁰ Retten fant her uansett at det ikke forelå sannsynlighetsovervekt for at tapet ville ha inntrådt selv om besiktelsen ble gjennomført; de to alternativer var like sannsynlige. Det var derfor ikke nødvendig å ta stilling til om det gjaldt et skjerpet beviskrav, jf. uttalelsen om at det for retten ikke var nødvendig å drøfte det nærmere innholdet i bevisbyrdekravet. Etter drøftelsen ovenfor må konklusjonen være at det ikke gjelder en skjerpet bevisbyrde.

Avslutningsvis kan det knyttes noen bemerkninger til begrunnelsen for å pålegge sikrede bevisbyrden etter NSPL § 3-25. Verken planmotivene til planen av 1996 eller 1964 går nærmere inn på dette. En nærliggende forklaring er at det ved overtredelsen av en sikkerhetsforskrift kan sies å foreligge en *formodning* eller *presumsjon* for at det er nødvendig årsakssammenheng mellom overtredelsen og tapet. Dette har sammenheng med at formålet med en sikkerhetsforskrift per definisjon er å forebygge tap som dekkes under forsikringen, jf. NSPL § 3-22 første ledd. En slik tankegang synes å ligge bak bevisbyrderregelen i forsikringsavtaleloven § 4-8:

”Departementet vil (...) bemerke at når det først er på det rene at en sikkerhetsforskrift er overtrådt, vil det i alminnelighet foreligge en presumsjon for at forsikringstilfellet skyldes bruddet. Vil sikrede påstå noe annet, er det sikrede som må sannsynliggjøre at denne presumsjonen ikke slår til i det konkrete tilfellet.”³²¹

³²⁰ LH-2004-101580. Se påstanden på s. 3-4 i Lovdatautskrift.

³²¹ Ot.prp. nr. 49 (1988-1989) på s. 66-67.

6.6.4 Årsaksspørsmålet ved brudd på ISM-kodens krav

Oversikt

Flere steder i Motivene er det gitt uttrykk for at det er vanskelig å oppfylle kravet til årsakssammenheng mellom brudd på ISM-koden og tapet. For eksempel er følgende sagt i Motivene til § 3-25:

” Kravet til årsakssammenheng mellom overtredelsen av sikkerhetsforskriften og tapet vil ofte være vanskelig å oppfylle for forskrifter som ISM-koden, jfr. skipssikkerhetsloven § 7, som legger opp til at rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiet selv og på det enkelte skip, og der brudd på disse formelle kravene bare mer sjelden vil kunne fremstå som årsaken til vedkommende havari.³²²

I Motivene til § 3-22 er det gitt uttrykk for samme holdning.³²³ Problemet er også påpekt i litteraturen.³²⁴ I lys av uttalelsene i Motivene er det interessant å undersøke nærmere hvilke hypotetiske årsaksspørsmål som kan oppstå ved brudd på ISM-koden. I neste avsnitt behandles således årsakskravet ved enkelte former for brudd på ISM-koden. Formålet er å klarlegge hvilke hypotetiske årsaksspørsmål som vil oppstå samt diskutere om årsakskravet kan tenkes å være oppfylt eller ikke. Et overordnet spørsmål er om uttalelsene i Motivene gir et riktig bilde av situasjonen.

Så vidt jeg kan se, foreligger ingen trykte dommer der spørsmålet om årsakssammenheng ved brudd på ISM-koden er behandlet. Brudd var påberopt i saken ND 2006 s. 142 Karmsund *MS Helene*, men saken ble avgjort på annet grunnlag.³²⁵ Det foreligger altså ikke domsmateriale som illustrerer hvilke problemer som kan

³²² Motiver § 3-25 annet avsnitt.

³²³ Motiver § 3-22 fjerde avsnitt (siteret i avsnitt 6.3.2 ovenfor). Se også uttalelser i samme retning i Motiver Kapittel 3 Avsnitt 3 sjette avsnitt (den aktuelle uttalelsen er siteret i avsnitt 6.6.4.3 i denne oppgaven).

³²⁴ Se slik i Falkanger (2010) s. 489 og i Wilhelmsen (2007) s. 173.

³²⁵ Se anførsel s. 9 i Lovdata-utskrift.

oppstå i forhold til årsakskravet.

Hvis årsakskravet sjelden eller aldri vil være oppfylt ved brudd på ISM-koden, kan det tale for at det bør innføres *andre løsninger* i forsikringsvilkårene som regulerer brudd på denne typen av regler.³²⁶ I Plankomiteén er det blitt diskutert om det er hensiktsmessig å innføre et uttrykkelig krav om sikkerhetsstyringssystem i rederiet og på skipet. Ved brudd på kravet skulle virkningen være automatisk opphør av forsikringen. Denne diskusjonen vil bli behandlet nærmere avslutningsvis i dette kapittelet.

Brudd på ulike krav i ISM-koden

Koden inneholder plikter av ulik art. En rekke av kodens krav retter seg mot *innholdet* i selve sikkerhetsstyringssystemet. Hjørnesteinen er her ISM-koden punkt 1.4 som oppstiller seks funksjonskrav, jf. avsnitt 3.5.2 ovenfor. En annen hovedkategori er regler som stiller krav til *gjennomføringen* av systemet. Viktige elementer i denne kategorien er regler som stiller krav om at rederiet³²⁷ skal gjennomføre internkontroller med systemets effektivitet, krav til rapportering av avvik og gjennomføring av korrigerende tiltak.

Enkelte av kodens regler stiller krav som er av en slik art at det er vanskelig å se for seg at årsakskravet kan være oppfylt. Et eksempel kan hentes fra det første funksjonskravet i punkt 1.4. Her oppstilles det et krav om at sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde en "safety and environmental-protection policy". Kravet er utdypet i punkt 2.1 der det fremgår at en slik "policy" skal beskrive hvordan formålene med ISM-koden skal oppnås.³²⁸ Dette skal være et slags *strategidokument*.³²⁹ Objektivt sett vil kodens krav være overtrådt dersom sikkerhetsstyringssystemet ikke inneholder et

³²⁶ Se slik i Wilhelmsen (2007) s. 173.

³²⁷ Pliktsubjektet etter kodens regler er "the Company", kfr. note 112 for definisjon. Her brukes betegnelsen "rederiet".

³²⁸ Formålet med koden er angitt i punkt 1.2.

³²⁹ Pettersen (2010) s. 170.

slikt dokument. Bruddet vil imidlertid neppe få forsikringsmessige konsekvenser siden manglende policy trolig ikke vil kunne være en nødvendig betingelse for et tap som dekkes under forsikringen.

Et viktig element i sikkerhetsstyringssystemet er *prosedyrer og instruksjoner* for å ivareta sikker drift av skipet i samsvar med nasjonalt og internasjonalt regelverk, jf. punkt 1.4.2. Slike instruksjoner og prosedyrer kan gjelde forhold knyttet til driften av skipet, slik som for eksempel brovakt rutiner, prosedyrer for ankomst/avgang til havn, prosedyrer for vedlikehold etc.³⁵⁰ Koden inneholder flere regler som presiserer hva slags prosedyrer systemet skal inneholde. For eksempel er det i punkt 6.3 bestemt at det skal etableres prosedyrer for å sikre at nytt personell blir familiarisert med sine plikter. Kravene kan være brutt dersom systemet helt mangler prosedyrer eller inneholder mangelfulle prosedyrer. Inntreffer et havari, kan assurandøren hevde at manglende prosedyrer står i årsakssammenheng med tapet.

Et illustrerende eksempel er at et skip grunnstøter og at den direkte årsaken til havariet var kursendring som følge av strøm. Styrmannen som var alene på broen hadde falt i søvn. I etterkant av havariet viser det seg at sikkerhetsstyringssystemet ikke inneholdt rutiner for brovakt. Spørsmålet er om havariet hadde vært unngått dersom sikkerhetsstyringssystemet inneholdt tilfredsstillende rutiner om brovakt. Rutinene skulle ha inneholdt instruks om at det ved seiling i mørket skulle være to mann på broen i tillegg til styrmannen. Årsaksspørsmålet må deles opp i under-spørsmål: Det første spørsmålet er om besetningen ville ha fulgt rutinene i sikkerhetsstyringssystemet. Dersom besetningen samvittighetsfullt følger øvrige prosedyrer og rutiner i systemet, kan det tale for at de også ville ha fulgt rutiner om brovakt. Fremgår det derimot av bevisføringen at besetningen uansett ikke ville ha fulgt rutinene i systemet, er det vanskeligere å se at det kan bli tale om årsakssammenheng. Det kan tenkes at styrmannen kjente til kravene om at det skulle være to ekstra menn på broen, men

³⁵⁰ Pettersen (2010) s. 171.

uansett var av den oppfatning at det ikke var behov for flere.

Det neste spørsmålet er om grunnstøtingen ville vært unngått dersom tilfredsstillende brovakt rutiner ble fulgt. Retten må finne det bevist at to ekstra mann på broen ville ha forhindre grunnstøtingen. Det vil være en nærliggende konklusjon der hvor styrmannen sovnet. I en slik situasjon må det antas at de andre ville ha oppdaget kursendringen, vekket styrmannen eller på annen måte forhindre grunnstøtingen. Eksempelet viser at det ved vurderingen av om årsakskravet er oppfylt vil oppstå vanskelige hypotetiske spørsmål ved at retten må ta stilling til hva hendelsesforløpet ville vært dersom det forelå tilfredsstillende rutiner eller prosedyrer.

Et eksempel på brudd på kodens krav i tilknytning til utviklingen av prosedyrer i henhold til ISM-kodens krav kan utledes av et forelegg utstedt i kjølvannet av Bourbon Dolphin-ulykken i januar 2009: 12. april 2007 gikk ankerhåndteringsfartøyet Bourbon Dolphin rundt og sank under flytting av en rigg. Rederiet ble ilagt et forelegg etter straffeloven § 416 første og annet ledd, jf. § 48a, for å ha overtrådt blant annet ISM-kodens regel 7.³³¹ Etter denne skal rederiet ”etablere prosedyrer for utarbeidelsen av planer og instruksjoner, eventuelt sjekklister, for viktige operasjoner om bord som gjelder sikkerhet.”³³² Det var ikke utviklet en prosedyre for hovedformålet med bruken av fartøyet gjennom rederiets sikkerhetsstyringssystem; fartøyet manglet en fartøysspesifikk ankerhåndteringsprosedyre, til tross for at ankerhåndtering var fartøyet sentrale funksjon.³³³

Det forelå også brudd på regel 1.2.3.1, hvoretter sikkerhetsstyringssystem i ethvert rederi skal sikre at obligatoriske regler og forskrifter overholdes, regel 6.1.1 som oppstiller krav om at rederiet skal sikre at skipsføreren er behørig kvalifisert for å ha kommandoen og regel 6.3 hvoretter rederiet skal innføre prosedyrer for å sikre at nytt personell gjøres kjent med sine oppgaver på en til-

³³¹ Forelegget er vedtatt.

³³² Sitert fra rederiets tiltalepunkt II.

³³³ Foreleggets tiltalepunkt II.

fredsstillende måte.³⁵⁴ I grunnlaget er det blant annet vist til at det ikke forelå gode nok instruksjoner og rutiner for å sikre at overordnet personell om bord fikk tilstrekkelig kjennskap til skipet og sine oppgaver. Dette skal ha medført at kapteinen kun fikk ca 1,5 timer til familiarisering og ”handover” før han fikk kommando over skipet. Kapteinen var ikke kjent med skipet fra før av og hadde ikke tidligere jobbet med mannskapet.

Samme eller lignende faktum kan subsumeres under regelen i NSPL § 3-25. Også her vil det oppstå vanskelige hypotetiske spørsmål. Det må spørres om tilfredsstillende prosedyrer ville ha blitt fulgt og om dette i så fall ville ha forhindrede havariet. Ved brudd på kravet i regel 6.3 må det spørres om tilfredsstillende prosedyrer ville ha ført til at kapteinen hadde fått lengre tid til familiarisering. Anses det mest sannsynlig at kapteinen ville ha fått lengre til familiarisering og ”handover”, er det neste spørsmålet om dette ville ha gjort noen forskjell i forhold til havariet. Som eksempel kan her tenkes at årsakskravet ikke anses oppfylt fordi man finner at det forelå slike strømforhold at ytterligere tid til familiarisering ikke ville ha endret på det faktiske forløpet forut for havariet.

I slike situasjoner kan bevisbyrderregelen i NSPL § 3-25 få avgjørende betydning. Dersom dommeren etter bevisførselen er i absolutt tvil om det foreligger årsakssammenheng mellom bruddet og tapet, er sikrede som nevnt pålagt tvilsrisikoen. Ved et tilfelle der det anses bevist at havariet ville vært unngått dersom tilfredsstillende prosedyrer ble fulgt, og det avgjørende spørsmålet er om besetningen ville ha fulgt prosedyrene dersom slike forelå, kan retten anse det som like sannsynlig at besetningen ville ha fulgt prosedyrene som at de ikke ville ha gjort det. Sikrede er pålagt risikoen for slik tvil, og må bære tapet selv.

Som nevnt er en annen hovedkategori regler knyttet til *gjennomføringen* av sikkerhetsstyringsystemet. Sikkerhetsstyringsystemet skal inneholde prosedyrer for gjennomføring av interne revisjoner, jf. punkt 1.4.6. Gjennom årlige revisjoner skal rederiet

³⁵⁴ Foreleggets tiltalepunkt I.

føre kontroll med systemets effektivitet. Det er gitt detaljerte regler med plikter i tilknytning til slike revisjoner i punkt 12. Brudd på kravet om å føre internkontroll kan ha ført til at feil som ellers ville ha blitt oppdaget, ikke er blitt oppdaget. For eksempel kan det tenkes sannsynliggjort at rederiet ved slik internkontroll ville ha oppdaget at besetningen ikke overholdt sikkerhetsstyringssystemets rutiner for brovakt ved seiling i mørket.

Et sentralt element ved denne siden av regelverket er at rederiet skal foreta *korrigerende tiltak* der det oppdages avvik ved revisjoner, jf. punkt 12.3 og 12.6. Også her kan eksempelet med manglende utkikk på broen være illustrerende for årsaksspørsmålet: Det kan tenkes at rederiet har fått meldinger om brudd på regelverk om brovakt ved seiling i mørket, men har unnlatt å gjennomføre korrigerende tiltak slik kodens regler krever. Ved neste reise grunnstøter skipet. Årsakskravet vil være oppfylt der retten anser det bevist at det på den aktuelle reisen ville ha blitt holdt skikkelig utkikk og at slik utkikk ville ha forhindre grunnstøtingen.

Sammenfattende om ISM-koden og årsakssammenheng

I lys av gjennomgangen ovenfor kan tre poenger trekkes frem. For det første viser gjennomgangen at årsakssammenheng mellom brudd på ISM-koden og et tap kan tenkes å foreligge. Et eksempel er der retten finner det bevist at tilfredsstillende prosedyrer i sikkerhetsstyringssystemet ville ha forhindre havariet, eller at rederiet ved å gjennomføre intern revisjon eller foreta korrigerende tiltak i tråd med kodens krav ville ha forhindre havariet. Årsaksspørsmålet ved brudd på ISM-koden må imidlertid antas å by på vanskelige vurderinger. Det faktiske hendelsesforløpet må holdes opp mot et hypotetisk hendelsesforløp, og her kan det være vanskelig å si med sikkerhet hva utfallet ville ha blitt dersom reglene ble fulgt.

For det andre er det et poeng at koden inneholder mange ulike former for plikter. Det kan tenkes at det er hensiktsmessig å skille mellom ulike regler i koden når man diskuterer årsaksspørsmålet.

Motivene omtaler ISM-kodens krav under ett når problemet med å påvise årsakssammenheng adresseres. Det kan tenkes at problemstillingen er mer nyansert enn det her legges opp til.

Et tredje poeng er at bevisbyrderegelen her som ellers kommer til anvendelse når det foreligger absolutt tvil; sikrede er pålagt risikoen der dommeren finner det like sannsynlig at havariet ville ha inntrådt dersom ISM-koden ble overholdt som at havariet ikke ville ha inntrådt.

Som nevnt innledningsvis er det i Plankomiteén blitt vurdert om det skal innføres en regel om opphør av forsikringen ved brudd på ISM-koden. Løsningen som er blitt vurdert er å oppstille krav om at rederiet og skipet til enhver tid skal inneha gyldige ISM-sertifikater.³³⁵ Det vil si at rederiet skal inneha et gyldig Document of Compliance (DOC) og skipet et gyldig Safety Management Certificate (SMC). Virkningen av brudd på et slikt krav var tenkt å være den samme som ved tap av klasse, jfr. NSPL § 3-14 annet ledd, nemlig at forsikringen faller bort, med mindre assurandøren uttrykkelig samtykker i at forsikringsforholdet fortsetter. De engelske International Hull Clauses inneholder en slik regel.³³⁶

For å diskutere hensiktsmessigheten av en slik regel, er det nødvendig å klargjøre når den vil komme til anvendelse. ISM-sertifikatene vil – som alle andre sertifikater – miste sin gyldighet hvis de utløper på dato, det vil si ikke blir fornyet i tide.³³⁷ Ved siden av denne situasjonen, vil regelen komme til anvendelse der flaggstaten trekker tilbake rederiets DOC eller skipets SMC. I henhold til ISM-koden regel 13 skal skipets SMC trekkes tilbake i tre ulike situasjoner: For det første når fristen for flaggstatens mellomliggende veri-

³³⁵ Wilhelmssen (2007) s. 173. Motiver Kap. 3 Avsnitt 3 femte og sjette avsnitt

³³⁶ I International Hull Clauses er det inntatt et uttrykkelig krav om at rederiet skal inneha et gyldig DOC og skipet skal inneha et gyldig SMC, jf. henholdsvis cl. 13.1.4 og cl. 13.1.5. Ved brudd på kravene, vil forsikringen som hovedregel automatisk opphøre, jf. cl. 13.2. Samme løsning er ikke inntatt i Institute Time Clauses – Hulls 1983.

³³⁷ Sertifikatene utstedes med en gyldighet på fem år, jf. ISM-koden punkt 13.2 for DOC og punkt 13.7 for SMC.

fikasjon av sertifikatets gyldighet er oversittet. For det andre når det avdekkes en såkalt ”major non conformity” (oversatt til ”større avvik” på norsk³³⁸).³³⁹ Hva som regnes som et større avvik er definert i ISM-koden.³⁴⁰ For formålet her er det tilstrekkelig å påpeke at det er snakk om en alvorlig mangel.³⁴¹ For det tredje skal skipets SMC trekkes tilbake når rederiets DOC blir trukket tilbake.³⁴² Rederiets DOC skal tilbaketrekkes når fristen for årlig verifikasjon av sertifikatets gyldighet er oversittet og når det avdekkes en ”major non conformity” med ISM-koden.³⁴³

Så lenge de formelle sertifikatene er i orden, vil ikke assurandøren kunne påberope seg en slik regel som er blitt diskutert innført. Dersom det etter et havari kommer for dagen at ISM-koden i realiteten ikke var overholdt, er assurandøren henvist til å anvende reglene om sikkerhetsforskrifter.

En regel om at forsikringen skal opphøre ved brudd på krav om å inneha gyldige ISM-sertifikater kan kritiseres ut fra rimelighetsbetraktninger. Det kan tenkes situasjoner der rederiet blir stående uten dekning for tap som ikke har noen sammenheng med brudd på ISM-koden. Et eksempel er at flaggstaten har trukket tilbake skipets SMC fordi fristen for mellomliggende verifisering av skipets sikkerhetsstyringssystem er oversittet. På neste reise grunnstøter skipet som følge av feil i styringsmekanismen. Assurandøren kan nekte å dekke dette tapet selv om grunnstøtingen ikke har noen sammenheng med brudd på ISM-koden. En slik løsning kan virke urimelig for sikrede.

Av drøftelsene i Motivene fremgår det at det i Plankomiteen var en allmenn oppfatning at en slik regel ville fremstå som for streng for sikrede. Det ble i den forbindelse vist til at både regelen om tap

³³⁸ Se Pettersen (2010) s. 182.

³³⁹ Jf. ISM-koden punkt 13.9, jf. punkt 13.8.

³⁴⁰ Jf. punkt 1.1.9.

³⁴¹ Se nærmere om hva som regnes som ”større avvik” i Pettersen (2010) s. 183.

³⁴² Jf. ISM-koden punkt 13.5.1.

³⁴³ Jf. ISM-koden punkt 13.5, jf. 13.4.

av klasse i NSPL § 3-14 annet ledd og Planens regler om sikkerhetsforskrifter ga assurandøren tilstrekkelig beskyttelse.³⁴⁴ Fra Motivene siteres følgende:

” (...) bestemmelsen i § 3-14 annet ledd om tap av klasse vil medføre automatisk bortfall av forsikringen i de tilfellene der klassen blir suspendert eller strøket som følge av sikredes alvorlige brudd på kravet til å innføre og vedlikeholde sikkerhetssystemet i rederiets organisasjon og på det enkelte skip.

Samtidig vil det lovbestemte kravet om sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip utgjøre en sikkerhetsforskrift i Planens forstand. Er sikkerhetsforskriften brutt og det er inntrådt et havari, vil assurandøren derfor i prinsippet kunne påberope seg bruddet overfor sikrede og gå fri for ansvar. I praksis vil imidlertid dette ikke være situasjonen. Skal assurandøren gå fri, må det nemlig være årsakssammenheng mellom bruddet på sikkerhetsforskriften om sikkerhetsstyringssystem og det inntrådte havariet. Slik årsakssammenheng vil det normalt være vanskelig å påvise.”³⁴⁵ (Kursivering i original).

Det må her bemerkes at det ikke er noen automatikk i at klassifikasjonsselskapet suspenderer eller tilbaketrekker klassen ved brudd på ISM-koden. Dette beror på det enkelte klassifikasjonsselskapet regelverk og praksis.³⁴⁶ Dette kan tale for at det likevel kan være hensiktsmessig å innføre en regel i vilkårene med et eksplisitt krav om gyldige ISM-sertifikater.

Et annet forhold er at et krav om at rederiet og skipet skal ha gyldige sertifikater kan bety at rederiet får et ekstra incitament til å overholde ISM-koden. Det må antas at det for eksempel vil være et incitament til å bestille flaggstats-verifikasjon av sertifikatene i

³⁴⁴ Wilhelmsen (2007) s. 173.

³⁴⁵ Motiver til Kap. 3 Avsnitt 3 (innledende kommentarer) femte og sjette avsnitt.

³⁴⁶ DNVs regelverk inneholder et krav om at “the statutory certificates required by applicable international conventions and/or national legislation shall be valid at all times”, jf. DNV Rules Part 1 Chapter 1Section 3 A105.

rett tid. Her må det imidlertid tas med i betraktningen at det foreligger andre incentiver for sikrede til å overholde regelverket, slik som at skipet risikerer å bli holdt tilbake i havn dersom skipet ikke har gyldige ISM-sertifikater, jf. skipssikkerhetsloven § 52 første ledd bokstav c.³⁴⁷

6.6.5 Årsaksspørsmålet ved manglende besiktelser

Den neste situasjonen som skal behandles er der hvor det ikke er blitt gjennomført besiktelser i henhold til regler gitt av offentlige myndigheter eller klassifikasjonsselskapet. Regler med krav til gjennomføring av besiktelser kan plasseres i to hovedkategorier:

Den første kategorien av regler knytter seg til gjennomføring av *periodiske besiktelser*. Brudd vil foreligge der hvor tidsfristen for å gjennomføre besiktelse er oversittet.³⁴⁸ Sikrede må vise at havariet ville ha inntruffet selv om den periodiske besiktelse hadde vært gjennomført.³⁴⁹

Den andre kategorien av regler oppstiller plikter for rederiet om å *varsle* klassifikasjonsselskapet eller offentlige myndigheter dersom skipet skades eller det gjøres endringer ved skipet. I DNVs regelverk er det angitt at klassen skal informeres umiddelbart ved skade på skrog, maskineri, systemer eller utstyr dersom det må antas at skaden vil lede til pålegg fra klassen.³⁵⁰ I skipssikkerhetsloven § 47 tredje ledd er det angitt at rederiet skal gi rapport om ”forhold som det er av betydning for tilsynsmyndighetene å kjenne til”. Det kan for eksempel være ombygginger eller skader i forbindelse med kollisjoner eller grunnstøting.³⁵¹ Poenget med en slik informasjonsplikt er at skaden, ombyggingen etc. ofte vil måtte

³⁴⁷ Pettersen (2010) 183.

³⁴⁸ Oversittelse av klassens krav til periodiske besiktelser kan føre til automatisk suspensjon av klassen, men dette beror på det enkelte classeselskaps regelverk. Dersom klassen tilbaketrekkes eller suspenderes, kommer regelen i NSPL § 3-14 til anvendelse, jf. kapittel 4 ovenfor.

³⁴⁹ Motiver § 3-25 siste avsnitt.

³⁵⁰ DNV Rules Part 1 Chapter 1 Section 3 A202.

³⁵¹ Pettersen (2010) s. 273.

kontrolleres. Ved brudd på slike plikter er spørsmålet om havariet hadde vært unngått dersom klassen eller offentlige myndigheter hadde blitt varslet i tråd med regelverket.

Dersom det påvises at havariet skyldes forhold som ikke ville ha blitt avdekket under besiktelse, vil ikke årsakskravet være oppfylt. Et eksempel finnes i saken inntatt i ND 1999 s. 279 Gulating *Remito*: Lastefartøyet "Remito" på 299 brt. forliste på reise fra Romsdal til England med et parti sild i tønner. Den direkte årsaken til forliset var strømbrudd som førte til at fartøyet ikke kunne manøvreres, hvoretter skipet berørte grunn, drev mot land og sank. Strømstansen skyldtes stans av skipets ene hjelpemotor. Assurandøren anførte at de ikke var forpliktet til å utbetale erstatning blant annet på grunnlag av manglende sjødyktighet og brudd på sikkerhetsforskrifter, jf. NSPL 1964 henholdsvis § 45 og §§ 48 og 49. Det ble blant annet anført at rederiet ikke hadde varslet klassen om at en ny hjelpemotor var installert, og at klassen derfor ikke hadde inspisert hjelpemotoren. Assurandøren anførte at rederen måtte bevise at motoren ville ha stanset selv om den var blitt klasset, jf. NSPL 1964 § 49.³⁵²

Retten fant at det var mye som talte for at classeselskapet (Germanischer Lloyd), ved en årlig besiktelse av skipet, faktisk hadde kontrollert og godkjent den nyinstallerte hjelpemotoren. Uansett fant retten det ikke forelå årsakssammenheng mellom mangelfull klassebesiktelse og forliset ikke var oppfylt. Retten fant det mest nærliggende at motorhavariet ikke hadde sammenheng med forhold som ville ha blitt oppdaget ved en eventuell besiktelse. Det ble lagt til grunn som mest nærliggende at motoren stanset som følge av forurensning i drivstofftilførselen.³⁵³ Her fant retten altså at motoren stanset som følge av helt andre forhold enn de klassen kunne ha oppdaget ved kontroll. Det forelå da uansett ikke årsakssammenheng mellom manglende besiktelse av motoren og forliset.

Dersom retten fant det mest sannsynlig at motorhavariet skyld-

³⁵² ND s. 286.

³⁵³ ND s. 289-290.

tes forhold som kunne ha blitt oppdaget ved en kontroll, ville det ha reist en rekke nye spørsmål: For det første er det et spørsmål om klassifikasjonsselskapet *ville ha oppdaget* den aktuelle mangelen ved motoren ved en kontroll. Det er ikke nødvendigvis tilfelle. Det kan tenkes at det er en mangel som er skjult for klassens besiktel-sesmenn. Dersom det anses mest sannsynlig at skaden på motoren ville ha blitt oppdaget ved en besiktelse, må det videre anses bevist at klassen ville ha gitt pålegg om retting. Et slikt spørsmål vil det trolig heller ikke være lett å besvare med sikkerhet. Er det tale om en alvorlig mangel i forhold til klassens krav, vil en antakeligvis måtte legge til grunn at klassen ville ha gitt pålegg om retting. Det neste spørsmålet er om rettelsen ville ha skjedd før tidspunktet for havari. Eksempelet illustrerer at det oppstår en rekke hypotetiske spørsmål ved vurderingen av om det foreligger årsakssammenheng mellom brudd på krav om å gjennomføre besiktelse og havariet.

En anførsel inntatt i saken ND 2006 s. 206 Karmsund *Helene* kan også være illustrerende. Hovedmotoren i MS *Helene* hadde havarert og sikrede krevde dekning for tap som følge av motorha-variet. Assurandøren påstod seg frikjent for krav om å dekke tapet, blant annet med henvisning til at det forelå brudd på en sikkerhetsforskrift fordi classeselskapets besiktel-sesmann ikke var blitt varslet om sprekker i motoren. Spørsmålet var således om tapet hadde vært unngått dersom besiktel-sesmannen var blitt informert om sprekkene i motoren. Fra assurandørens side ble det hevdet at klassen ville ha ilagt skipet seilingsforbud dersom de hadde fått kjennskap til sprekkene. Eventuelt ville skipet bare fått seilingstil-latelse under forutsetning av at det ble bestilt ny motorblokk og under nærmere overvåkning av motorens tilstand. Det ble også hevdet at en ny motorblokk ville ha blitt levert før tidspunktet for havari av den gamle.

Spørsmålet om det forelå årsakssammenheng mellom det opp-ståtte tap og det påståtte bruddet på krav om å informere klassen ble ikke behandlet av retten. Assurandøren ble frifunnet for ansvar på annet grunnlag. Poenget i denne sammenheng er at anførselen

illustrer hvordan årsaksspørsmålet reiser en hel rekke hypotetiske underspørsmål, og at dette kan gjøre det vanskelig å påvise årsakssammenheng. En generell refleksjon i tilknytning til slike overtredelser er at den hypotetiske vurderingen blir vanskeligere jo flere handlinger som ligger mellom bruddet på forskriften og havariet.

Det er her interessant å se hen til løsningen i International Hull Clauses. Disse vilkårene inneholder et uttrykkelig krav om at en rekke av klassifikasjonsselskapets regler skal overholdes i løpet av forsikringstiden. De relevante delene av klausulen lyder som følger:

“13. CLASSIFICATION AND ISM

13.1 At the inception of and throughout the period of this insurance and any extension thereof (...)

13.1.3 any recommendations, requirements or restrictions imposed by the vessel's Classification Society which relate to the vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition shall be complied with by the dates required by that Society (...)

Ved brudd opphører forsikringen som hovedregel automatisk å gjelde fra og med tidspunktet for brudd, jf. cl. IHC 13.2.³⁵⁴ Løsningen innebærer at forsikringen automatisk opphører å gjelde ved oversittelse av frist for periodisk besiktelse.³⁵⁵ Regelen innebærer således en strengere løsning for sikrede enn den som følger av de norske vilkårene. Det er her uten betydning om det foreligger årsakssammenheng mellom manglende besiktelse og tapet som kreves dekket.

Det skal bemerkes at det i IHC cl. 14.4 er inntatt en særskilt regel med krav om at klassens regler om informasjonsplikt skal overholdes:

³⁵⁴ Jf. cl. 13.2. Virkningen inntreffer ikke hvis assurandøren gir skriftlig samtykke til fortsatt forsikring. Er skipet til sjøs, utsettes opphør likevel til ankomst til nest havn, jf. cl. 13.2.1.

³⁵⁵ Innenfor regelverket til klassifikasjonsselskapet som er medlemmer av IACS brukes som nevnt ordet ”Recommendations” synonymt med ”Conditions of Class”, kfr. note 149.

“14.4. It is the duty of the Assured, Owners and Managers at the inception of and throughout the period of this insurance and any extension thereof to (...)

14.4.2 comply with all requirements of the vessel’s Classification Society regarding the reporting to the Classification Society of accidents to and defects in the vessel.”

Ved brudd på dette kravet kan assurandøren kan nekte tap som er ”attributable to such breach.” Brudd på krav om å informere klassen behandles altså ikke på samme måte som brudd på kravet i cl. 13.1.3.

6.6.6 Årsaksspørsmålet ved brudd på krav om sertifisert besetning

Det er gitt en rekke regler med krav om at skipet skal seile med sertifisert besetning. For eksempel er det etter norsk rett et krav at personer som skal inngå i brovakten på sjøgående skip med en bruttotonnasje på 500 og derover, og som ikke er mannskap under opplæring, skal være sertifisert, jf. forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger § 3-2 fjerde ledd. For å få de nødvendige sertifikatene må vedkommende tilfredsstille nærmere bestemte krav i STCW-konvensjonen.³⁵⁶ Sertifikatene utstedes således som bevis på at vedkommende har de nødvendige kvalifikasjoner for å stå i stillingen. Dersom skipet seiler med besetning som ikke er sertifisert, er spørsmålet om tapet ville ha funnet sted dersom besetningen hadde hatt de nødvendige sertifikater. Er det forhold helt utenfor kontrollen til besetningen som har ført til havariet, som for eksempel et lynnedslag, er det klart at det ikke foreligger årsakssammenheng. Vanskelige spørsmål kan oppstå typisk der en skipsfører mangler gyldig sertifikat og den

³⁵⁶ Minimumskravene for sertifisering av personer som skal gå brovakt på slike skip fremgår av STCW-konvensjonens anneks regel II/4.

direkte årsaken til havariet har tilknytning til hans arbeidsoppgaver. For eksempel der skipet har gått på grunn som følge av feil i navigering eller manøvrering.

Saken inntatt i ND 1971 s. 350 NH *Kari-Bjørn* kan illustrere problemstillingen. Fiskefartøyet *Kari-Bjørn* grunnstøtte og gikk tapt. Den direkte årsaken til grunnstøtingen var at Olsen – eieren av skipet – navigerte feil. Olsen hadde ikke påbudt kystskippersertifikat og hadde heller ikke fått dispensasjon fra sertifikatplikten. Assurandøren påberopte seg både regelen om manglende sjødyktighet i NSPL 1964 § 45 og reglene om sikkerhetsforskrifter i §§ 48 og 49 som grunnlag for ansvarsbortfall.

Retten fant at det forhold at Olsen ikke hadde dispensasjon ikke stod i årsakssammenheng med forliset. Retten uttalte blant annet følgende ved vurderingen av årsaksspørsmålet:

”Hva Olsens forhold angår, er det nok tenkelig at den teoretiske utdannelse som er en betingelse for å få kystskippersertifikat, ville kunnet ha betydning for hans handlemåte. Men i saken er det som nevnt på det rene at han fylte betingelsene for å få dispensasjon fra sertifikatreglene. Han kunne således lovlig ha ført båten på grunnlag av en dispensasjon uten noen ytterligere utdannelse av teoretisk eller praktisk art. I dette tilfellet får da den manglende dispensasjon bare formell betydning. Og jeg finner å kunne se bort fra som høyst usannsynlig at Olsen ville handlet annerledes om han hadde hatt dispensasjon.”³⁵⁷

Retten oppstilte spørsmålet om skipperen ville ha handlet annerledes dersom han hadde hatt dispensasjonen, og fant at det var ”høyst usannsynlig”. Dette hadde sammenheng med at han i realiteten fylte betingelsene for dispensasjon. I en slik situasjon hadde overtredelsen av sertifikatbestemmelsene kun formell betydning. Det var således ikke grunnlag for å nekte dekning verken på grunnlag av regelen om manglende sjødyktighet eller på grunnlag

³⁵⁷ ND s. 352-353.

av reglene om sikkerhetsforskrifter.³⁵⁸

Hvis skipperen i denne saken måtte ha gjennomgått ytterligere opplæring for å få dispensasjon, kan det tenkes at retten ville funnet at det forelå årsakssammenheng mellom den manglende dispensasjonen og forliset. I en slik situasjon kunne retten ha ansett det bevist at ytterligere opplæring ville ha påvirket hans handlemåte slik at havariet ikke hadde inntrådt. Det vil si at ytterligere opplæring ville ha forhindre feilnavigeringen og således grunnstøtingen.

Et lignende spørsmål ble behandlet i Høyesterett-saken inntatt i ND 1973 s. 450 NH *Ramfløy*. *M/S Ramfløy* ble skadet etter en grunnstøting på en reise fra Lødingen til Raftsund. Det var eierens far, Johan Enebakk, som førte skipet. Den umiddelbare årsaken til grunnstøtingen var feilnavigasjon. Faren var lokalkjent og hadde lang erfaring som sjømann og navigatør, men han hadde ikke kystskippersertifikat slik som var påbudt ved lov. Han var heller ikke påmønstret og skipet manglet ajourført kart. Assurandøren nektet å dekke tapet på grunnlag av regelen om manglende sjødyktighet i NSPL 1964 § 45. Det ble anført at skipet var usjødyktig ved brudd på mønstringsbestemmelsen og brudd på kravet til fører med kystskippersertifikat. Videre var reglene om sikkerhetsforskrifter i §§ 48 og 49 påberopt.

Retten flertall fant imidlertid at skipet ikke var usjødyktig. Ved vurderingen la retten blant annet vekt på at skipet var ført av

”en person som, under hensyn til den fart som det var tale om, allikevel hadde kvalifikasjoner som måtte antas å gi tilstrekkelig sikkerhet for at reisen kunne gjennomføres på forsvarlig måte.”

Flertallet vurderte videre om det var grunnlag for ansvarsbortfall etter reglene om sikkerhetsforskrifter. Retten fant at det forelå brudd på en sikkerhetsforskrift ved at skipet seilte uten sertifisert fører, men kom til at det ikke forelå årsakssammenheng mellom

³⁵⁸ Saken ble avgjort på grunnlag av NSPL § 56 om grov uaktsom forårsakelse av havariet.

bruddet og havariet.³⁵⁹ Om årsaksspørsmålet uttalte førstvoterende blant annet følgende:

”Etter det som foreligger om Johan Enebakks kvalifikasjoner, er jeg blitt stående ved å se det som godt gjort at tapet heller ikke er en følge av at man her ikke hadde å gjøre med fører med sertifikat. Jeg må legge til grunn at det her er skjedd en glipp som, hva som enn har vært foranledningen, verken skyldes mangel på sjømannsmessig erfaring eller på teoretiske kunnskaper. Jeg må se det som skjedde som en ulykkelig tilfeldighet, som lå helt utenfor hva rederen kunne ha innsett muligheten av, og som i og for seg like godt kunne hendt en skipsfører med som en skipsfører uten sertifikat”.³⁶⁰

Flertallet synes å legge avgjørende vekt på at føreren hadde tilstrekkelige reelle kvalifikasjoner og at feilen skyldes en form for tilfeldighet – en ”glipp” – som kunne ha skjedd hvem som helst. Det ville således ikke ha spilt noen rolle for hendelsesforløpet om han hadde hatt det formelle sertifikatet på plass.

Mindretallet – dommer Schweigaard Selmer – kom imidlertid til motsatt resultat. Hun fant at skipet var usjødyktig fordi skipet var ”utilbørlig bemannet” og at årsakssammenhengen var på det rene. Hun la til grunn at en person med de kvalifikasjoner som krevdes for å få sertifikatet ikke ville ha gjort den samme navigasjonsfeilen. Hun viste særlig til at skipperen ikke kontrollerte kursen ved bruk av kompass ved en vesentlig kursendring. I henhold til en vitneuttalelse ble elever ved kystskipperkurs innprentet at kursendringer skulle kontrolleres med kompasset.³⁶¹

Dissensen i *Ramfløy*-saken er illustrerende for de vanskeligheter som kan oppstå ved vurderingen av om en person med de nødven-

³⁵⁹ Retten fant at det heller ikke forelå årsakssammenheng mellom brudd på mønstringsbestemmelsen og havariet, og heller ikke mellom manglene ved draftet og havariet.

³⁶⁰ ND s. 455.

³⁶¹ ND s. 456-457. Hun fant også at det forelå brudd på sikkerhetsforskrifter og viste til vurderingen av årsaksspørsmålet under drøftelsen av bortfall etter regelen om manglende sjødyktighet, jf. ND s. 457-458.

dige sertifikater ville ha handlet annerledes. Kontrasten mellom drøftelsene til flertallet og mindretallet er her store. Flertallet legger avgjørende vekt på Johan Enebakks erfaring og lokalkjennskap, mens mindretallet ser hen til hva man lærer i den nødvendige teoretiske opplæringen.

Vurderingen må imidlertid antas å være vanskelig først og fremst der hvor vedkommende som mangler det formelle sertifikatet har en viss erfaring, slik som i *Ramfløy*-saken. Dersom vedkommende ikke har nevneverdig erfaring, er det nærliggende å anta at man vil komme til at det foreligger årsakssammenheng. Man må her antakelig skille mellom situasjoner der vedkommende aldri har vært sertifisert og tilfeller der vedkommende tidligere har vært sertifisert, men ikke hadde gyldig sertifikat på havaritidspunktet. I det førstnevnte tilfellet må en anta at vedkommende har en viss erfaring, noe som vil påvirke vurderingen av årsaksspørsmålet.

Som tidligere nevnt er sikrede pålagt bevisbyrden for at det ikke foreligger årsakssammenheng. Sikrede skal altså bære risikoen der retten er i absolutt tvil om overtredelsen har vært en nødvendig betingelse for tapet. I juridisk litteratur er de to ovenfor nevnte sakene brukt som illustrasjon på at bevisbyrderegelen ikke synes å gi assurandøren noen særlig effektiv beskyttelse.³⁶² Med fri bevisbedømmelse står dommeren fritt til å anse det bevist at det ikke foreligger årsakssammenheng. I *Ramfløy*-saken kunne man ha funnet at det ikke var mer sannsynlig at en sertifisert fører ville ha gjort den samme navigasjonsfeilen enn at han ikke ville ha gjort feilen. Løsningen etter NSPL § 3-25 er at sikrede skal bære risikoen for slik tvil.

6.6.7 Årsaksspørsmålet der skipet seiler med ugyldige sertifikater

Ethvert skip er forpliktet til å inneha en rekke ulike sertifikater i henhold til regler gitt av offentlige myndigheter. I norsk rett er det

³⁶² Se slik i Brækhus (1993) s. 177.

først og fremst forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser (besiktelsesforskriften) som gir regler om hvilke sertifikater skip skal være utstyrt med. Lasteskip med bruttotonnasje på 500 og derover som anvendes i større fart en liten kystfart, skal blant annet inneha gyldig fartssertifikat og sikkerhetssertifikat for utstyr samt sikkerhetssertifikat for konstruksjon, eventuelt – som alternativ til de to sistnevnte – sikkerhetssertifikat for lasteskip.³⁶³

På tidspunktet for havari kan det tenkes at et eller flere av disse sertifikatene er ugyldige. Betingelser for disse sertifikatenes gyldighet er gitt i besiktelsesforskriften § 8.³⁶⁴ Det er her for eksempel angitt at sertifikatene straks blir ugyldige dersom tilstanden til skipets skrog eller maskineri reduseres i slik grad at skipet ikke er sjødyktig.³⁶⁵ Et annet eksempel er at pålegg som er gitt for at skipet skal være sjødyktig ikke etterkommes innen de fastsatte frister.³⁶⁶ Ugyldigheten inntreffer da *automatisk*, det vil si før tilsynsmyndighetene eventuelt har konstatert at sertifikatvilkårene ikke lenger er oppfylt.³⁶⁷ Også der sertifikatene ikke er blitt fornyet i tide anses de som ugyldige – de er da utløpt på dato.³⁶⁸

Dersom skipets sertifikater er ugyldige på tidspunktet for havari, er spørsmålet etter reglene om sikkerhetsforskrifter om de omstendigheter som har ført til ugyldigheten står i årsakssammenheng med tapet som kreves dekket. Et eksempel er at det ved utstedelsen av sikkerhetssertifikat er gitt et pålegg om at det må gjennomføres utbedringer i maskineriet.³⁶⁹ Oversittes fristen for å gjennomføre utbedringen, er spørsmålet om tapet ville ha vært unngått dersom pålegget var oppfylt i tide.

³⁶³ Kravene fremgår av besiktelsesforskriften §§ 17-20.

³⁶⁴ Besiktelsesforskriften § 8 første ledd bokstav a-e.

³⁶⁵ Besiktelsesforskriften § 8 første ledd bokstav a.

³⁶⁶ Besiktelsesforskriften § 8 første ledd bokstav d.

³⁶⁷ Pettersen (2010) s. 285.

³⁶⁸ Pettersen (2010) s. 285.

³⁶⁹ Slike skal påføres vedlegges sertifikatet i en ”påleggsliste”, jf. besiktelsesforskriften § 7 femte ledd.

6.6.8 Situasjonen med samvirkende årsaker

Brudd på en sikkerhetsforskrift kan være en av flere nødvendige årsaksfaktorer til ett og samme tap. En står da overfor et tilfelle av *samvirkende årsaker*.³⁷⁰

Et eksempel er at et skip kantrer. Kantringen skyldes dels en grunnstøting som følge av feilnavigering og dels en lastefeil som ga skipet dårlig stabilitet. Begge årsakene er nødvendige betingelser for tapet – tenker man den ene bort, så ville ikke tapet inntrådt. Tap som skyldes feil eller forsømmelser utvist av fører eller mannskap er dekket av forsikringen, men tap som skyldes lasting i strid med lasteregler kan assurandøren nekte å dekke med henvisning til NSPL § 3-25.³⁷¹ Spørsmålet er om tapet da skal fordeles mellom sikrede og assurandøren.

Med utgangspunkt i NSPL § 3-25 kan assurandøren her nekte å dekke hele tapet; han svarer bare ”i den utstrekning det godtgjøres at tapet er en følge av overtredelsen”. Det spørres ikke her om tapet skyldtes andre – og dekkede – farer. Planen inneholder imidlertid en regel om at tapet i slike situasjoner skal *fordeles*, jf. NSPL § 2-13. Bestemmelsen lyder som følger:

” § 2-13. Samvirke mellom flere farer

Hvis tapet er forårsaket ved et samvirke mellom flere forskjellige farer, og en eller flere av disse farer ikke omfattes av forsikringen, fordeles tapet forholdsmessig over de enkelte farer etter den innflytelse hver av dem må antas å ha øvet på dets inntreden og omfang, og assurandøren svarer bare for den del av tapet som blir henført til de farer forsikringen omfatter.”

Regelen kommer som et utgangspunkt til anvendelse på alle tilfeller der ”tapet er forårsaket ved samvirke mellom flere forskjellige

³⁷⁰ Om terminologien, se for eksempel Lødrup (2005) s. 252 og Bull (2008) s. 248-251.

³⁷¹ Forutsatt at det foreligger skyld fra sikredes side.

farer”.³⁷² I vår sammenheng er det kun situasjonen med årsaks-samvirke mellom brudd på en sikkerhetsforskrift og en fare som er omfattet av forsikringen som er relevant.

Situasjonen med årsakssamvirke må holdes atskilt fra situasjo-nen der to årsaker uavhengig av hverandre har ført til hver sin del av et tap eller til adskilte tap.³⁷³ Et eksempel er at et skip brenner. Brannårsaken er en elektrisk feil i maskinrommet. Som følge av manglende brannslukningsutstyr om bord på skipet får skadene et større omfang enn det ville ha fått dersom forskriftmessig brann-slukningsutstyr var på plass. For den del av tapet som ville oppstå som følge av den elektriske feilen i maskinrommet hefter assuran-døren fullt ut uten at § 2-13 kommer til anvendelse. I forhold til det økte tapet som følge av brudd på forskriftene foreligger det derimot samvirke mellom en dekket fare og brudd på sikkerhetsforskriften. Her får regelen i § 2-13 anvendelse.

Situasjonene med årsakssamvirke faller i to kategorier.³⁷⁴ En første form for årsakssamvirke er der overtredelsen av en sikker-hetsforskrift og en objektiv fare som omfattes av forsikringen har virket parallelt inn til havariet, det vil si uavhengig av hverandre. Eksempelen som er skissert ovenfor, med årsakssamvirke mellom navigeringsfeil og lastefeil, hører til denne kategorien. Et annet eksempel på slik årsakssamvirke finnes i saken ND 1981 s. 347 NV *Vall Sun*, omtalt i avsnitt 6.3.4. Mens *Vall Sun* lå ankret opp økte vinden plutselig slik at ankrene dregget og skipet drev på land og skadet et annet skip, en kai og en molo. På spørsmålet om hva som var årsaken til at skipet ikke klarte å forhindre havariet etter at dreggingen begynte, fant retten at det dels skyldtes nautiske forhold som assurandøren heftet for (kapteinens manøvrering, vindstyr-ken, det trange farvannet med mange skip og kaier og moloer i le,

³⁷² Den får også anvendelse ved samvirke mellom objektive årsaksfaktorer. Samvirke mellom sjøfare og krigsfare er mest praktisk, men det er gitt en særskilt regel for slikt årsakssamvirke i NSPL § 2-14.

³⁷³ Brækhus (1993) s. 261.

³⁷⁴ Se omtale av disse to formene for årsakssamvirke i Motivene til § 2-13 tredje og fjerde siste avsnitt.

blant annet). Dels skyldtes det svak fremdriftsevne i maskineriet. Den svake fremdriftsevnen representerte en sjødyktighetsmangel. Tap som sto i årsakssammenheng med usjødyktigheten var unntatt dekning etter NSPL 1964 § 45.³⁷⁵ Da det samme tapet skyldtes nautiske forhold som assurandøren heftet for, kom fordelingsregelen i NSPL 1964 § 20 (tilsvarende NSPL 1996 § 2-13) til anvendelse. Tapet ble fordelt med 75 % på assurandøren og 25 % på rederiet etter regelen om samvirkende årsaker.³⁷⁶

En annen form for årsakssamvirke har man der hvor en overtredelse av en sikkerhetsforskrift står i nødvendig årsakssammenheng med en fare som er den direkte årsaken til havariet. Når den første årsaken er en nødvendig betingelse for at den siste skal bli aktiv, står en overfor en *årsakskjede* på vei inn til havariet.³⁷⁷

Årsakssamvirke er omtalt i Motivene. Det presiseres at regelen i NSPL § 2-13 kan føre til at assurandørens ansvar reduseres fremfor å bortfalle helt. Videre uttales følgende:

”Dette gjelder typisk hvor brudd på en sikkerhetsforskrift har virket sammen med feil i sjømannstjenesten, jf. § 3-36 første ledd, og forårsaket tapet. Brudd på sikkerhetsforskrifter som ISM-koden og lignende nasjonale regler er trolig gode eksempler på situasjoner hvor det kan bli snakk om årsakssamvirke, naturligvis under forutsetning av at det foreligger årsakssammenheng mellom bruddet på pliktene knyttet til sikkerhetsstyringssystemet og det oppståtte tapet.”³⁷⁸

Det er ikke gitt noe eksempel på en situasjon med årsakssamvirke mellom feil i sjømannstjenesten og brudd på ISM-kodens regler. En kan imidlertid se for seg et eksempel der brudd på ISM-koden har ført til en feil i sjømannstjenesten som er den direkte årsaken til havariet. Her dreier det seg om to typer av svikt som virker sammen

³⁷⁵ ND s. 373.

³⁷⁶ ND s. 374.

³⁷⁷ Brækhus (1993) s. 262.

³⁷⁸ Motiver § 3-25 tredje avsnitt.

i en årsakskjede. Et eksempel er at sikkerhetsstyringssystemet ikke inneholder tilfredsstillende prosedyrer for brovakt rutiner. Dette fører til at styrmannen er alene på broen ved seiling i mørket. Som følge av manglende utkikk grunnstøter skipet. Skal det være aktuelt med ansvarsbortfall i en slik situasjon, må bruddet på ISM-koden kunne tilregnes sikrede eller en han kan identifiseres med, og dette bruddet må altså utløse feilen i sjømannstjenesten. Etter NSPL § 2-13 skal tapet i en slik situasjon fordeles mellom de to årsaksfaktorene.

Foreligger årsakssamvirke mellom brudd på en sikkerhetsforskrift og en fare som er dekket av forsikringen, er spørsmålet *hvordan fordelingen skal skje*. Bestemmelsen angir selv at tapet skal fordeles forholdsmessig etter den innflytelse de enkelte farene har hatt på tapets inntreden og omfang. *Vall Sun*-saken er etter vitende den eneste saken om årsakssamvirke mellom subjektive forsømmelser og objektive farer som er omfattet av forsikringen. Retten uttalte følgende om fordelingsspørsmålet:

”Etter en samlet vurdering er retten kommet til at de forhold som førte til dreggingen og de etterfølgende forhold som Gard hefter for, har spilt en større rolle for resultatet enn den svake fremdriftsevnen. Retten er blidt stående ved å fordele tapet med 25 prosent på rederiet og 75 prosent på Gard.”³⁷⁹

Det fremgår ikke av dommen hva man la vekt på ved vurderingen av fordelingen. I Motivene er det imidlertid vist til kriterier for anvendelse av regelen som er utviklet i teorien.³⁸⁰ Kriteriene i teorien er utviklet på bakgrunn av rettspraksis om fordelingsregelen i Planen av 1930 og frem til i dag.

I Planen av 1930 var det inntatt en generell fordelingsregel i § 34 nr. 2. Bestemmelsens første ledd lyder som NSPL § 2-13 første ledd. NSPL 1930 § 34 nr. 2 fikk ikke

³⁷⁹ ND s. 374.

³⁸⁰ Motiver til § 2-13 femte siste avsnitt. Det vises til Brækhus (1993) s. 262 flg.

anvendelse på samvirke mellom forsikrede farer og brudd på sikkerhetsforskrifter, jf. Motiver til NSPL 1930 s. 23. Forelå det brudd på sikkerhetsforskrifter førte det til fullstendig ansvarsbortfall uansett om det samtidig var innslag av ytre farer. I NSPL 1964 var tilsvarende regel inntatt i § 20. Denne fikk imidlertid anvendelse på samvirke mellom forsikrede farer og brudd på sikkerhetsforskrifter, se nærmere nedenfor om dette. Ved vedtakelsen av NSPL 1964 ble det også inntatt en ny regel om samvirke mellom sjøfare og krigsfare i § 21.

Fordelingsspørsmålet faller i henhold til teorien i to hovedkategorier: For det første spørres det om årsaken er *relevant*. Etter dette er spørsmålet hvilke kriterier som skal legges til grunn ved *fordelingen* av tapet.

Ikke-relevante årsaker skal ikke tillegges en andel ved fordelingen av tapet – man skal se helt bort fra slike årsaker. I Motivene fremgår det at en årsak anses som ikke-relevant dersom fareinnslaget har vært ”temmelig ubetydelig”.³⁸¹ Spørsmålet er hvilke kriterier man skal legge vekt på når det skal avgjøres om årsaken har vært ubetydelig.³⁸²

Kriteriene er i teorien utledet blant annet av dommer om deviasjon på grunn av krigsfare under Planen av 1930. Spørsmålet i disse sakene var om krigsfaren skulle tillegges vekt under fordelingen av tapet.³⁸³ Dersom krigsfaren ikke hadde økt risikoen for skade i nevneverdig grad, så man helt bort fra faren ved fordelings-spørsmålet. En ubetydelig risikoøkning var ikke nok. I henhold til Motivene kan den nedre grense for at et fareinnslag skal anses som relevant, skjønnsmessig settes til 10-15 %.³⁸⁴

I forhold til samvirke mellom brudd på en sikkerhetsforskrift og en fare som er omfattet av forsikringen, synes det altså som det i prinsippet er mulig å se helt bort fra overtredelsen som årsaksfak-

³⁸¹ Motiver § 2-13 femte siste avsnitt.

³⁸² Brækhus (1993) s. 262.

³⁸³ Jf. Brækhus (1993) s. 262-263.

³⁸⁴ Motiver § 2-13 femte siste avsnitt.

tor. Kriteriet må være at bruddet representerte en ubetydelig risikøkning. Selv om kriteriet åpner for en mulighet til å se bort fra overtredelsen som årsaksfaktor, må det antas at det er mindre praktisk å anse brudd på sikkerhetsforskrift som en ikke-relevant årsaksfaktor. Brudd på sikkerhetsforskrifter vil typisk medføre en risikøkning. Et eksempel er samvirke mellom brudd på en lasteforskrift og navigeringsfeil slik som illustrert ovenfor. Her vil en trolig måtte legge til grunn at brudd på lasteforskriften representerer en høy risiko for tap. Det vil da ikke være aktuelt å se helt bort fra denne årsaksfaktoren ved fordelingen av tapet.

Kriteriet som her er oppstilt må sees i sammenheng med *adekvanslæren*. I erstatningsretten går adekvanslæren ut på at skadevolder ikke skal holdes ansvarlig for skader som er upåregnelige i forhold til den skadevoldende handling.³⁸⁵ Fordelingsregelen åpner for de samme betraktningene ved at man spør om årsaksfaktoren øket sannsynligheten for det inntrådte tap. I forhold til brudd på sikkerhetsforskrifter som årsaksfaktor, er spørsmålet om bruddet øket sannsynligheten for tap. Fremstår havariet som en helt upåregnelig følge av overtredelsen, skal ikke bruddet tillegges vekt som årsaksfaktor.

Når brudd på en sikkerhetsforskrift anses som en relevant årsak, er spørsmålet hvilke kriterier som skal legges til grunn ved *fordelingen* av tapet. I følge Motivene er det naturlig å ta utgangspunkt i en sannsynlighetsvurdering; den subjektive forsømmelsen skal tillegges vekt avhengig av hvor stor sannsynlighet det var for at forsømmelsen ville føre til en skade.³⁸⁶ Denne muligheten til å fordele tapet avhengig av hvor stor risiko for tap bruddet på forskriften innebar, gir retten en mulighet til å foreta et fradrag i erstatningen avhengig av graden av skyld som er utvist på sikredes side. Skyldgraden vil normalt være høyere der bruddet representerer en høy risiko for tap.

Til nå har behandlingen klarlagt noen kriterier for fordeling av

³⁸⁵ Brækhus (1993) s. 256.

³⁸⁶ Motiver § 2-13 nest siste avsnitt.

tapet. Et interessant spørsmål er hvilken betydning en slik fordelingsregel har i et *prevensjonsperspektiv*. Et synspunkt er at en regel om fullstendig ansvarsbortfall der tapet er en følge av brudd på en sikkerhetsforskrift ville virke mer preventivt. En slik løsning er strengere sett fra sikredes ståsted. På den annen side kan en regel om fullstendig ansvarsbortfall føre til at dommeren vil kvie seg for å legge til grunn at vilkårene om årsakssammenheng og skyld er oppfylt. Under Planen av 1930 opererte man med en regel om fullstendig ansvarsbortfall ved samvirke mellom forsikrede farer og subjektive forsømmelser. Begrunnelsen var nettopp hensynet til prevensjon. Ved vedtakelsen av Planen av 1964 ble det bestemt at fordelingsregelen skulle få anvendelse også ved slikt årsakssamvirke. Av Motivene fremgår det at man mente at en slik regel ville virke *mer preventivt*. Fra drøftelsene i Motivene til NSPL 1964 gjengis følgende:

”Sannsynligvis vil prevensjonshensynet bli vel så godt ivaretatt på denne måten som under herredømme av den tidligere regel. Hvis dommeren bare har valget mellom å gi sikrede full erstatning eller ingen erstatning, vil han naturlig nok kvie seg for å legge vekt på forsømmelsen hvis den ikke er av særlig gravevende art eller har vært helt dominerende som årsaksfaktor. Resultatet vil lett bli at han ikke ”finner det bevist” at sikrede har opptrådt uaktsom, eller at feilen har hatt noen innflytelse på havariet. Det er en kjent sak at reglene om assurandørens sanksjoner mot forsømmelser i den almindelige del i Pl. 1930 ble brukt i meget liten utstrekning. Dette kan selvsagt skyldes at forsikringstagerne meget sjelden gjør seg skyldige i forsømmelser som kan få betydning etter forsikringsvilkårene, men det er ikke utenkelig at en medvirkende årsak har vært at assurandørene ikke har kunnet påberope seg reglene uten samtidig å berøve sikrede hele hans forsikringsdekning. På disse områder vil fordelingsregelen åpne adgang til via årsaksbedømmelsen å gjennomføre passende fradrag i erstatningen som reaksjon mot forsømmelser.”³⁸⁷

³⁸⁷ Motiver NSPL 1964 s. 29

7 Avslutning

Temaet for avhandlingen har vært forholdet mellom sikkerhetsregler gitt av offentlige myndigheter og klassifikasjonsselskaper og reguleringen av sikkerhet i vilkårene for kaskoforsikring av skip i henhold til Norsk Sjøforsikringsplan. Det overordnede spørsmålet har vært hvordan Planens regler på dette punkt fungerer i forhold til dagens sikkerhetsregulering av skip. For å undersøke spørsmålet har det vært nødvendig å analysere to forhold: For det første hvilke sikkerhetsregler som er omfattet av sikkerhetsforskriftsbegrepet og for det andre hva som kreves for at assurandøren skal kunne påberope seg brudd på en sikkerhetsforskrift. I det følgende skal det knyttes noen oppsummerende bemerkninger til behandlingene av disse to forholdene.

Gjennomgangen har vist at sikkerhetsforskriftsbegrepet fanger opp et omfattende nettverk av sikkerhetsregler. Løsningen er *dynamisk* i den forstand at vilkårene knytter seg til de krav som til enhver tid stilles gjennom offentlige sikkerhetsregler og regler gitt av klassifikasjonsselskapet. Det betyr at utviklingen innenfor den offentlige sikkerhetsreguleringen og klassens regelverk er svært viktig i en forsikringsrettslig sammenheng.

Innledningsvis ble spørsmålet om det er hensiktsmessig å innføre en regel om manglende sjødyktighet i en felles nordisk sjøforsikringsplan reist. I lys av behandlingen av sikkerhetsforskriftsbegrepet ovenfor er det vanskelig å se at en regel om manglende sjødyktighet kan ha noen stor selvstendig betydning ved siden av reglene om sikkerhetsforskrifter. Samlet sett dekker klassifikasjonsselskapenes regelverk og de offentlige sikkerhetsreglene et bredt spekter av forhold ved skipet. Det betyr at det normalt vil foreligge et brudd på en sikkerhetsforskrift dersom det foreligger en mangel ved skipet (i vid forstand). Som en følge av en utstrakt internasjonal harmonisering av sikkerhetsregelverket vil det normalt heller ikke være noe problem at sikkerhetsforskriftsbegre-

pet primært er knyttet til *flaggstatens* regulering av sikkerhet; svært mange stater har ratifisert de sentrale konvensjonene på sjøsikkerhetens område. Et annet spørsmål er om flaggstaten har *implementert* regelverket på en tilfredsstillende måte. Hvor skipet er registrert er imidlertid et forhold assurandøren vil ta i betraktning ved vurderingen av om det skal inngås en forsikringsavtale.

Planens løsning er at brudd på sikkerhetsforskrifter ikke får dekningmessige konsekvenser med mindre vilkårene om skyld og årsakssammenheng er oppfylt. For å kunne si noe om reglenes preventive betydning har det vært nødvendig å analysere disse vilkårene nærmere. Behandlingen av vilkåret om skyld viser at utformingen av identifikasjonsreglene er av stor betydning for spørsmålet om ansvarsbortfall. Et viktig trekk ved identifikasjonsreglene er at feil begått i sjømannstjenesten er omfattet av forsikringen. Slike feil må antas å ha et stort skadepotensiale. Et viktig spørsmål i relasjon til slike brudd er derfor i hvilken utstrekning det kreves at sikrede fører tilsyn med fører og mannskaps overholdelse av regelverket. Fremstillingen her viser at assurandøren kan påberope seg førers og mannskaps regelbrudd dersom sikrede ikke har ført forsvarlig tilsyn. En observasjon i denne sammenhengen er at uttalelsene i Motivene og rettspraksis om reglene om sikkerhetsforskrifter gir liten veiledning om hvor langt denne tilsynsplikten går.

Behandlingen av årsakskravet har bestått av to hoveddeler: Dels en klarlegging av innholdet i årsakskravet og bevisbyrderegelen og dels en analyse av årsaksspørsmålet ved brudd på enkelte former for sikkerhetsregler. Analysen viser at det ved brudd på enkelte former for regler kan være vanskelig å ta rede på om bruddet har vært en nødvendig betingelse for tapet. I slike situasjoner er det av stor betydning at sikrede er pålagt bevisbyrden for tvil om de faktiske forhold. Ovenfor er det konkludert med at det kreves vanlig sannsynlighetsovervekt. En observasjon her er at bruken av ordet "godtgjøre" kan tenkes å skape usikkerhet om bevisbyrderegelens tyngde.

Avslutningsvis skal det nevnes at forsikringsavtalens regler på dette punkt er interessante i et samfunnsmessig sikkerhetsperspektiv. Et spørsmål som ble reist i innledningen til denne oppgaven er i hvilken utstrekning dette perspektivet bør vektlegges ved utformingen av vilkårene. Det er først og fremst de offentlige myndigheters oppgave å regulere sikkerheten ved skipsfarten, men forsikringsvilkårene kan ha en handlingsstyrende funksjon som kan brukes til å verne sjøsikkerhetshensyn. Reglene om sikkerhetsforskrifter fanger opp en lang rekke sikkerhetsregler og gir på denne måten et incitament til overholdelse av offentlige sikkerhetsregler. Rederiene er imidlertid beskyttet gjennom reglene om årsakssammenheng og skyld. Spørsmålet er om denne beskyttelsen i enkelte tilfeller er for god, noe som i så fall kan tenkes å svekke vilkårenes betydning som incitament for overholdelse av viktige sikkerhetsforskrifter. Den engelske løsningen med "warranties" har her vært diskutert ved brudd på ISM-koden, men et slikt automatisk bortfall av forsikringen synes urimelig streng for sikrede. I denne sammenheng er det viktig å se hen til at rederiene har behov for dekning for uforutsette og potensielt store tap. Rederiene betaler således premie til forsikringsselskapet for å få erstatning når skade skjer. Ved å betale premie gjennom flere år, pulveriseres kostnadene, noe som må anses som en hensiktsmessig løsning. Slik sett kan en si at rederiene selv finansierer en eventuell skade gjennom betaling av premie. Hvilken vekt man skal tillegge det samfunnsmessige sikkerhetsperspektivet ved utformingen av vilkårene må vurderes i lys av dette forsikringsmessige perspektivet så vel som de mange andre incentiver sikrede har for overholdelse av sikkerhetsregler.

8 Kildeliste

Litteratur

- Anda, Mats. *Identifikasjonsinstituttet i Norsk Sjøforsikringsplan av 1996*. Oslo, Sjørettsfondet, 2003 (MarIus; nr. 307).
- Anderson, Filiph ISM code: a practical guide to the legal and insurance implications. 2. utg. London, 2005.
- Arnould, Arnould's law of Marine Insurance and Average 17th ed. by Jonathan Gilman and Robert Merkin. London, 2008.
- Basedow, Jürgen og Wurmnest, Wolfgang Third-Party Liability of Classification Societies. Hamburg Studies on Maritime Affairs 2, 2005.
- Bennett, Howard The Law of Marine Insurance. 2nd ed. Oxford, 2006.
- Bull, Hans Jacob Avtalte standardvilkår som privat lovgivning, Lov, dom og bok, Festskrift til Sjur Brækhus 19. juni 1988, s. 99-114.
- Bull, Hans Jacob Forsikringsrett. 1. utg. Oslo, 2008.
- Bull, Hans Jacob *The Nordic Hull Insurance Clauses: A Comparison*, forelesning holdt under Cefor-konferanse i København 15.-16. januar 2009 <http://www.cefor.no/news/Norsk%20Plan/The%20Nordic%20Hull%20Insurance%20Clauses%20II.ppt> (sist avlest 5. januar 2011).
- Brown, Robert H. *The Institute Time Clauses Hulls 1995 Analysis of Marine Insurance Clauses*. London, 1996.
- Brown, Robert H. *Marine Insurance Volume 3 Hull Practice*. 2nd ed. London, 1993.
- Brækhus, Sjur og Rein, Alex. *Håndbok i kaskoforsikring*. Oslo, 1993.
- Classification Societies – What, Why and How*. Dokument utgitt av International Association of Classification Societies, <http://www.iacs.org.uk/explained/default.aspx> (sist avlest 15. januar 2011).

- Eckhoff, Torstein og Helgesen, Jan E. *Rettskildelære*. 5. utg. Oslo, 2001.
- Falkanger, Thor. *En sammenligning mellom engeleske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter*. Oslo, Den norske sjørettsforening, 1969. (Arkiv for Sjørett; bind 9 hefte nr. 3).
- Falkanger, Thor. *Tolking 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, Oslo, 1997.
- Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob *Sjørett*. 7.utg. Oslo, 2010.
- Fleischer, Carl August *Folkerett*. 8. utg. Oslo, 2005. Fogarty, Aengus Richard Martyn *Merchant shipping legislation*. 2nd ed. London, 2004.
- Goodacre, Stephen *The International Hull Clauses Analysis of the 2002, 1995 and 1983 Hull Clauses Against the background of the Marine Insurance Act 1906*. 1st ed, London.
- Goodacre, Stephen *The International Hull Clauses Addendum to Clauses 1.11.03*. 2003.
- Grime, Robert P. *Shipping Law*. 2nd ed. London, 1991.
- Grime, Robert P. *Shipowner's Warranties: Seaworthiness, Class and Others*. Göteborg, Sjørettsforeningen i Göteborg Skrifter (SGS), 1995. (Skrifter; nr. 71).
- Hare, John *The CMI review of marine insurance report to the 38th of the CMI Vancouver, 2004*. CMI Yearbook 2004 (s. 248-261). (Sisert fra <http://www.comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>.)
- Hare, John *Report of the CMI Standing Committee*. CMI Yearbook 2005-2006 (s. 386-393). (Sisert fra <http://www.comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>.)
- Hagstrøm, Viggo *Obligasjonsrett*. Oslo, 2003.
- Hodges, Susan *Law of Marine Insurance*, London 1996.

- Honka, Hannu. Harmonization of Hull Insurance in light of Seaworthiness and Safety Regulations. Reports from Marine Insurance Symposium Oslo, 4-6. juni 1998. S. 165-186. Oslo, Sjørettsfondet, 1998 (MarIus; nr. 242).
- Hov, Jo og Høgberg, Alf Petter *Alminnelig avtalerett*. 1. utg. Oslo, 2009.
- Hudson, N. Geoffrey og Madge, Tim *Marine insurance clauses*, 4th ed. London, 2005.
- Kaasen, Knut *Sikkerhetsreguleringer i petroleumsvirksomheten*. Oslo, 1984.
- Kjelland, Morten *Særlig sårbarhet i personskadeerstatningsretten – en analyse av generelle og spesielle årsaksregler*. 1. utg. Oslo, 2008.
- Lødrup, Peter *Lærebok i erstatningsrett*. 5.utg. Oslo, 2005.
- Mankabady, Samir *Interntaional Shipping Law Volume I*. London, 1991.
- Mandaraka-Sheppard, Aleka *Modern Maritime Law*. 2nd ed. London, 2007.
- Insurance law – An Introduction*. Robert Merkin...(et al.) London, 2007.
- Merkin, Robert *Marine Insurance Legislation*. 4th ed. London, 2010.
- Norlin, Karin Sydsjö *A legal review of the International Safety Management (ISM) Code*. Stockholm, Svenska Sjørettsforeningen, Skrifter, 1998 (Skrifter; nr. 72).
- Nygaard, Nils *Skade og ansvar*. 6. utg. Oslo, 2007.
- O'May, Donald og Hill, Julian *Marine Insurance Law and Policy*. London, 1993.
- Pamborides, G. P. *International Shipping Law Legislation and Enforcement*. Den Haag, 1999.
- Pettersen, Terje og Bull, Hans Jacob *Skipssikkerhetsloven – lov-kommentar*. Oslo, 2010.

- Phillips, Nevil og Graig, Nicholas *Merchant Shipping Act 1995 An Annotated Guide*. 2nd ed. London, 2001.
- Selmer, Knut *Forsikringsrett*. 2. utg. Oslo, 1982.
- Shears, Peter James' *Introduction to English Law*. 13th ed. London, 1996.
- Soyer, Baris *Warranties in Marine Insurance*. London, 2001.
- Soyer, Baris *A Survey of the new International Hull Clauses 2002*. I: *Journal of International Maritime Law*. 2003, s. 256-280.
- Reforming Marine and Commercial Insurance Law*. Baris Soyer (et al.). London, 2008.
- Soyer, Baris *Warranties in Commercial Insurance Contracts – Is the Time Ripe for a Reconsideration of Their Contractual Status?* I: *Journal of Contract Law*. 2009, s. 168-186.
- Maritime safety, security and piracy*. Wayne K. Talley ... (et al.). London, 2008.
- Trafford, Sean *Maritime Safety: The Human Factors*. Sussex, 2009
- Wang, J. *Maritime Risk Assessment and its Current Status*. I: *Quality and Reliability Engineering International*. Vol. 22, No.1 2006, s. 3-19.
- Wilhelmsen, Trine-Lise *Issues of Marine Insurance. Duty of Disclosure, Duty of Good Faith, Alteration of Risk and Warranties in the Civil law countries*. Oslo, Sjørettsfondet, SIMPLY Yearbook 2000, s. 239-292. (Wilhelmsen 2000 I)
- Wilhelmsen, Trine-Lise *The Norwegian Marine Insurance Plan and Substandard Ships*. Oslo, Sjørettsfondet, SIMPLY Yearbook 2000, s. 209-238. (Wilhelmsen 2000 II)
- Wilhelmsen, Trine-Lise *Issues of Marine Insurance. Duty of Disclosure, Duty of Good Faith, Alteration of Risk and Warranties*. Oslo, Sjørettsfondet, SIMPLY Yearbook 2001, s. 41-169.

Wilhelmsen, Trine-Lise. *Issues of marine insurance. Misconduct of the assured and identification*. Oslo, Sjørettsfondet, SIMPLY Yearbook 2002, s. 117-172.

Wilhelmsen, Trine-Lise og Bull, Hans Jacob *Handbook in Hull Insurance*. Oslo, 2007.

Wilhelmsen, Trine-Lise *Harmonization of marine insurance – Current developments in the light of past experience*. Scritti in onore di Francesco Berlingieri. Numero Speciale di Il Diritto Marittimo 2010, s. 1179-1201.

Woxholth, Geir *Åvtalerett*. 7. utg. Oslo, 2009.

Standarddokumenter

| | |
|---------------|--|
| ASK | Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor 2000 |
| DFK | Forsikringsbetingelser for kasko 1992/1998 |
| DNV Rules | DNV Rules for Classification of Ships (versjon juli 2010). http://exchange.dnv.com/publishing/RulesShip/2010-07/Currentbooklets.pdf (sist avlest 15. januar 2011) |
| FFF | Finnish Marine Hull Insurance Conditions 2001 |
| IHC | International Hull Clauses 2003 (CL 601) |
| ITCH | Institute Time Clauses – Hulls 1983 (CL 280) |
| Motivene 1930 | Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1930 |
| Motivene 1964 | Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1964 |
| Motivene | Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1996. (Versjon 2010 hvor ikke annet angitt. Sitert fra http://www.norwegianplan.no/nor/index.htm) |
| NSPL 1930 | Norsk Sjøforsikringsplan 1930 |
| NSPL 1964 | Norsk Sjøforsikringsplan 1964 |
| NSPL 1996 | Norsk Sjøforsikringsplan 1996. (Versjon 2010 hvor ikke annet angitt. Sitert fra http://www.norwegianplan.no/nor/index.htm) |

Lover og forarbeider

Norske lover

Lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed
m.v. (sjødyktighetsloven)

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

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

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet
(skipssikkerhetsloven)

Norske lovforarbeider

NOU 1987:24 Lov om avtaler om skadeforsikring
(skadeforsikringsloven)

NOU 2005:14 På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning

Ot.prp. nr. 49 (1988-1989). Om lov om forsikringsavtaler m.m.

Ot.prp.nr.87 (2005-2006). Om lov om skipssikkerhet
(skipssikkerhetsloven)

Norske forskrifter

Forskrift av 1. desember 1975 nr. 5. om forebygging av sammen-
støt på sjøen (Sjøveisreglene)

Forskrift av 15. Juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av
sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre be-
siktelser mm.

Forskrift av 27. april 1990 nr. 537 om vakthold på passasjer- og
lasteskip

Forskrift av 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-,
lasteskip og lektere

Forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifi-
katrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfar-
tøyer og flyttbare innretninger

Forskrift av 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på passasjer- og lasteskip

Forskrift av 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger

Engelske lover

The Marine Insurance Act 1906 (MIA)

Internasjonale konvensjoner og koder

Havrettskonvensjonen United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

ISM-koden International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, 1993. (Med endringer med ikrafttredelsesdato til og med 1. januar 2009.)

Lastelinjekonvensjonen International Convention on Load Lines, 1966. (Oppdatert per 8.april 2009.)

STCW-konvensjonen International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. (Med endringer med ikrafttredelsesdato til og med 1. januar 2003.)

SOLAS-konvensjonen International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. (Med endringer med ikrafttredelsesdato til og med 1. juli 2009.)

Domsregister

Nordiske Domme i Sjøfarsanliggende (ND)

ND 1971 s. 350 NH *Kari-Bjørn* (= Rt. 1971 s. 1364)

ND 1973 s. 428 NH *Hamar-Kapp* (= Rt. 1973 s. 373)

ND 1973 s. 450 NH *Ramfløy* (= Rt. 1973 s. 977)

ND 1978 s. 139 NV *Stolt Condor*

ND 1980 s. 91 Hålogaland *Totsholm*

ND 1981 s. 347 NV *Vall Sun*

ND 1982.328 Kristiansund *Hardfisk*

ND 1986 s. 226 Namdalen *Synøve*

ND 1991 s. 214 NH *Midnatsol*

ND 1993 s. 330 Hålogaland *Havstål*

ND 1996 s. 425 Gulating *Jarita*

ND 1998 s. 216 NH *Ocean Blessing/Lomita* (=Rt. 1998 s. 1032)

ND 1999 s. 279 Gulating *Remito*

ND 2000 s. 442 NV *Sitakathrine*

ND 2001 s. 357 Karmsund *Juna*

ND 2006 s. 142 Karmsund *Helene*

Andre norske avgjørelser

LB-2009-140485

LG-2009-106707

TOSLO-2007-139941

LH-2004-101580

Forelegg av 5. januar 2009 utstedt av Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane Statsadvokatembeter.

Internettsider

www.norwegianplan.no (sist avlest 15. januar 2011).

http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF (sist avlest 13. januar 2011).

<http://exchange.dnv.com/publishing/RulesShip/2010-07/Currentbooklets.pdf> (sist avlest 15. januar 2011).

Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet MarIus, inkludert Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY), publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

Tidsskriftet MarIus - siste utgaver

- | | | |
|-----|---|---|
| 391 | ALME, Richard | Leverandørens mulighet til å optimalisere bruken av sine ressurser under Norwegian Subsea Contract 05. 2010. 150 s. |
| 392 | EILERTSEN, Tonje | Tredjepartsadgang til transportnett og lagringsområder for CO ₂ - implementering av Europaparlaments- og rådsdirektiv om geologisk lagring av CO ₂ i norsk rett. 2010. 170 s. |
| 393 | The Norwegian Maritime Code. | 24 June 1994 no. 39 with later amendments up to and including Act 26 March 2010 no. 10. Unofficial student edition. 2010. 244 s. |
| 394 | SIMPLY 2009 | Med bidrag av Trine-Lise Wilhelmsen, Donato Di Bona, Vidar Strømme, Svein H Bjørnestad, Knut Kaasen, Thor Falkanger, Erik Røsæg, Iris Østreng, Joar Holme Støylen. 2010. 342 s. |
| 395 | GJERTSEN, Jonathan Alexander Østebrod | Kreditorsidens struktur i obligasjonslån. 2010. 166 s. |
| 396 | Gransking og etterforskning av sjøulykker | Bidrag av Tage Brigte Andreassen Skoghøy, Nina M H Hanevold, Terje Hernes Pettersen, William J Bertheussen, Aud Ingvild Slettemoen, Merethe Smith. 2011. 94 s. |
| 397 | ØIGÅRD, Ane McIver | Stansningsretten i lys av Rotterdam-reglene. 2011. 73 s. |
| 398 | MOSTAD, Linn Therese | Håndtering av målkonflikter i bøyelast. 2011. 119 s. |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. 762 s. 1991. ISBN 82-90260-33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. 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. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. 1993. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. 2. utg. 1997. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 7. utg. 602 s. 2010. ISBN 978-82-90260-48-9

Ny distribusjonsordning

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres nå via nettbokhandelen Audiatur og andre bokhandler. Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke lenger bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på www.audiatur.no <Bokhandel. For bestilling på nett, søk på den aktuelle tittelen eller klikk på lenken Sjørettsfondet nederst på siden. Her er en side med lenker til alle utgivelser fra Sjørettsfondet. Du kan også bestille på epost: kontakt@audiatur.no

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: www.jus.uio.no . Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

Tidsskriftet MarIus – ny abonnementsordning

Til nå har det vært mulig å abonnere på enkeltnummer og innbundet årgang. Fra årgang 2010 tilbyr Sjørettsfondet abonnement med flere valgmuligheter:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send epost til: kontakt@audiatur.no
Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. For de ni utgavene som ble utgitt i 2010 ble prisen under 2 300 kroner.

Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset

Scandinavian maritime law

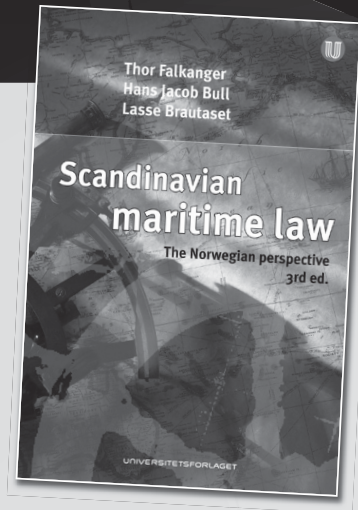
The Norwegian perspective

The book reflects the maritime law as found in the Nordic countries. The presentation gives a broad introduction to a modern and updated maritime law system.

All relevant court decisions in Scandinavia are reported. There are also references to legal articles, theses etc. with a bearing on maritime law published in Scandinavia.

Scandinavian maritime law, 3rd edition, is based on the Norwegian book "Sjørett" (7th ed., Oslo 2010).

Thor Falkanger and Hans Jacob Bull are professors at the Scandinavian Institute of Maritime Law, University of Oslo, which is the leading institution for maritime law in the Nordic countries. Lasse Brautaset is an attorney with Northern Shipowners' Defence Club in Norway.



Order the book in the bookstore or at:
www.universitetsforlaget.no
bestilling@universitetsforlaget.no
+47 24 14 76 56



UNIVERSITETSFORLAGET

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo, with close links to the faculty's Centre for European Law. The Institute is also connected to the Nordic Council of Ministers and cooperates with researchers from Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden – recently also from Northwest Russia and the Baltic states.

The core research areas of the Institute are maritime and transport law, petroleum law and energy law. Members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law and EU law. The Institute offers two master programmes and several graduate courses.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

