

# MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Kaja Oftedal

## Byggerisikoforsikring

En komparativ analyse av  
de norske og de engelske reglene  
for byggerisikoforsikring

412

# Byggerisikoforsikring

En komparativ analyse av de norske og de engelske  
reglene for byggerisikoforsikring

Kaja Oftedal



Marlus nr. 412  
Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2012  
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](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova  
Abonnement og løssalg: [www.audiatur.no](http://www.audiatur.no) - [post@audiatur.no](mailto:post@audiatur.no)

Trykk: 07 Xpress as

# Forord

Jeg skrev denne avhandlingen i 2011 mens jeg arbeidet som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett. Avhandlingen publiseres i all hovedsak slik den forelå da den ble innlevert til sensur som 60 studiepoengs masteroppgave ved masterstudiet i rettsvitenskap, Universitetet i Oslo.

Jeg ønsker å takke alle ved instituttet for et lærerikt - og ikke minst veldig hyggelig år som vitenskapelig assistent. En takk rettes til mine vit.ass. kolleger og særlig verdens beste Sofie Vikse som bidro til at kontoret alltid var et hyggelig sted å være. En særskilt takk rettes også til min veileder professor Trine-Lise Wilhelmsen som alltid var behjelpelig med å svare på spørsmål og som veiledet meg fra start til slutt på en kyndig og god måte.

Jeg vil også takke mamma og hennes mann for at de bistod med korrekturlesing.

Til sist må jeg takke min kjære Johan Rasting – fordi han er best!

Oslo, mai 2012

Kaja Oftedal

# Innhold

1	INNLEDNING.....	7
1.1	Emnet for avhandlingen .....	7
1.2	Forutsetninger .....	8
1.3	Avgrensninger .....	8
2	RETTSKILDE- OG METODESPØRSMÅL.....	9
2.1	Rettskilder i norsk rett .....	9
2.1.1	Forsikringsavtaleloven .....	9
2.1.2	Sjøforsikringsplanen .....	10
2.1.3	Cefor Form 250.....	12
2.1.4	Metodespørsmål .....	12
2.2	Rettskilder i engelsk rett .....	14
2.2.1	UK Marine Insurance Act.....	14
2.2.2	Institute Clauses .....	14
2.2.3	Institute Clauses Builders Risks.....	15
3	OVERSIKT OVER MARKEDET OG FORSIKRINGEN.....	16
3.1	Om markedet for skipsbygging i Norge .....	16
3.2	Om markedet for sjøforsikring.....	17
3.3	Om byggerisikoforsikringen .....	18
4	SENTRALE RETTSSUBJEKTER I BYGGERISIKOFORSIKRINGEN	20
4.1	Innledning .....	20
4.2	Assurandør og forsikringstager.....	21
4.3	Sikrede .....	21
4.4	Medforsikrede .....	22
4.5	Oppsummering.....	24
5	FORSIKRINGSOBJEKTET .....	25
5.1	Innledning .....	25
5.2	Forsikringsobjektet i Planen .....	26
5.3	Forsikringsobjektet i ICBR 88.....	28
5.4	Oppsummering.....	30
6	FORSIKRINGSVERDI .....	31
6.1	Innledning .....	31
6.2	Forsikringsverdi i Planen.....	32
6.3	Forsikringsverdi i ICBR 88.....	33

6.4	Oppsummering .....	35
7	FORSIKRINGSSTEDET .....	37
7.1	Innledning .....	37
7.2	Verkstedets egne områder .....	38
7.3	Tilvirkning og transport utenfor byggehavnen .....	38
7.4	Prøvetur.....	42
7.5	Oppsummering.....	43
8	FORSIKRINGSTIDEN .....	44
8.1	Innledning .....	44
8.2	Tidspunkt for når forsikringen starter å løpe .....	45
8.3	Tidspunkt for opphør .....	46
8.4	Oppsummering.....	47
9	ASSURANDØRENS ANSVAR.....	47
9.1	Innledning .....	47
9.2	Farefeltet .....	49
9.2.1	Innledning .....	49
9.2.2	All risks-dekning.....	49
9.2.3	Forurensning.....	51
9.2.4	Foreløpig oversikt over dekningen .....	52
9.2.5	Objektive fareunntak.....	58
9.3	Forsikringstilfellet .....	66
9.4	Tapsfeltet .....	67
9.4.1	Innledning.....	67
9.4.2	Nærmere om tapsfeltet i Planen og ICBR 88.....	69
9.4.3	Spesielt om indre farer.....	85
9.5	Krav til årsakssammenheng.....	101
9.5.1	Innledning .....	101
9.5.2	Samvirkende skadeårsaker i Planen .....	103
9.5.3	Samvirkende skadeårsaker i ICBR 88 .....	107
9.5.4	Oppsummering.....	111
9.5.5	Tidfesting.....	112
10	KRIGSFAREDEKNING .....	118
10.1	Innledning .....	118
10.2	Behovet for krigsfaredekning.....	119
10.3	Forsikringsobjektet.....	120
10.4	Forsikringstid .....	120

10.5 Dekningen.....	121
10.6 Oppsummering.....	124
11 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER .....	125
KILDELISTE.....	128
Bøker og artikler.....	128
Forsikringsvilkår og byggekontrakter .....	129
Norske lover .....	130
Utenlandske lover.....	130
Forskrifter.....	130
Forarbeider .....	130
Norske rettsavgjørelser .....	131
Nordiske domme i sjøfartsanliggender .....	131
Engelske rettsavgjørelser .....	131
Internettsider .....	132
Personlige meddelelser .....	133
SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER.....	134

# 1 Innledning

## 1.1 Emnet for avhandlingen

Emnet for avhandlingen er en komparativ analyse av de norske og de engelske reglene som regulerer forsikring av skip under bygging.<sup>1</sup> En slik forsikring omfatter i hovedsak ansvar for tap av - eller skade på forsikringsobjektet. I tillegg inkluderes en begrenset ansvarsdekning som omfatter eventuelt ansvar ovenfor tredjemann.

Rettsforholdet mellom partene i en byggerisikoforsikring er i liten grad regulert av preseptoriske regler. De fleste som tegner eller tilbyr slik forsikring baserer derfor denne på ulike private standardvilkår som foreligger i markedet. Reglene som skal behandles i det følgende er byggerisikoreguleringen i Norsk Sjøforsikringsplan<sup>2</sup> samt Institute Clauses Builders Risks<sup>3</sup>, som utgjør to varianter av slike standardvilkår. Jeg har valgt å knytte avhandlingen til disse fordi de er anerkjente og utbredte i bransjen.

Emnet som skal behandles er aktuelt av ulike årsaker.

For det første er forsikring av byggerisiko i liten grad behandlet i juridiske rettskilder. Samtidig foreligger det en velutviklet skipsbyggingindustri i Norge, slik at det foreligger et behov for en analyse av reglene knyttet til dette.

For det andre er Norsk Sjøforsikringsplan, herunder reglene om byggerisikoforsikring, for tiden under revisjon. Dette arbeidet skal ferdigstilles i 2013. Målet med revisjonen er å etablere en nordisk fellesregulering av reglene for sjøforsikring. I forbindelse med dette er det komparative aspektet svært betydningsfullt fordi det gir mulighet til å se på fordeler og ulemper ved forskjellige klausulmodeller som grunnlag for å velge den mest hensiktsmessige løsningen.

---

<sup>1</sup> Tradisjonelt omtalt som byggerisikoforsikring/builders risks insurance.

<sup>2</sup> Norsk Sjøforsikringsplan 1996, Versjon 2010, kapittel 19.

<sup>3</sup> CL. 351 Institute Clauses Builders Risks, 01.06.88. (se vedlegg)



For det tredje stiller byggekontrakter for skip<sup>4</sup> normalt krav til hvilken byggerisikoforsikring som tegnes.<sup>5</sup> Newbuildcon<sup>6</sup> forutsetter for eksempel at forsikring knyttes til Institute Clauses Builders Risks. Kontrakten tillater imidlertid at andre forsikringsvilkår anvendes såfremt de er ”on terms no less wide than ...”, jfr. art. 38 (a) (ii). Dette gjør avhandlingens tema relevant idet den kan være til hjelp i vurderingen av hvorvidt dekningen i Norsk Sjøforsikringsplan og Insitute Clauses Builders Risks samsvarer i tilstrekkelig grad, i henhold til de ulike byggekontraktene.

## 1.2 Forutsetninger

I avhandlingen forusettes det at selskapet som ønsker å tegne byggerisikoforsikring er en norsk aktør. Dette medfører at deler av avhandlingen tar opp problemstillinger som gjør seg særlig gjeldende for norske verft.<sup>7</sup> Eksempelvis er det blitt mer utbredt at norske verft bestiller skrog fra utlandet, mens design og utstyring skjer lokalt i Norge. Det er nærliggende å anta at verft i Asia ikke er preget av tilsvarende arbeidsdeling. Disse landene er lavkostland, som i mindre grad behøver å tilpasse seg på denne måten for å konkurrere på pris.

## 1.3 Avgrensninger

Avhandlingen er avgrenset til byggingen av større skip som en konsekvens av at de norske og de engelske reglene er utformet på bakgrunn av denne forutsetningen. Jeg vil komme nærmere tilbake til dette under presentasjonen av rettskildene i neste kapittel.

---

<sup>4</sup> Standardavtaler som regulerer forholdet mellom bestiller og byggherre ved bygging av skip.

<sup>5</sup> Se eksempelvis SAJ Shipbuilding Contract som i utgangspunktet foretrekker at det tegnes japansk byggerisikoforsikring, jfr. art. XII 1. eller Standard Form Shipbuilding Contract 2000 som krever at det tegnes forsikring ”on customary ”All Risks” terms”, jfr. art. XI 2. (b).

<sup>6</sup> Newbuildcon Standard Newbuilding Contract

<sup>7</sup> I det følgende vil jeg bruke begrepene *verksted* eller *verft* for å beskrive byggherren i prosjektet.

Videre avgrenses det mot en presentasjon av ansvarsdekningen under byggerisikoforsikringen. Dette innebærer at avhandlingen i all hovedsak vil rette seg mot kaskodekningen i vilkårene, i tillegg til reglene som har betydning for denne.

Til slutt avgrenses det mot en behandling av forsikringstagers og sikredes subjektive opplysnings- og omsorgsplikter. Reglene har i utgangspunktet betydning for forsikringsdekningen ettersom brudd på disse kan føre til at hele eller deler av erstatningen faller bort. Reglene er imidlertid generelle for flere sjøforsikringer og derfor utførlig behandlet i andre rettskilder, slik at det ikke anses som hensiktsmessig å utdype disse her.

## 2 Rettskilde- og metodespørsmål

I det følgende vil jeg presentere byggerisikoforsikringens rettsgrunnlag. Jeg vil først behandle de norske rettskildene, deretter de engelske.

Systematikken som velges i fremstillingen er at jeg innledningsvis presenterer de generelle reglene for sjøforsikring. Dette gjøres for å formidle den rettslige rammen rundt byggerisikoforsikringen. Deretter vil jeg se nærmere på reglene som utgjør avhandlingens tema.

### 2.1 Rettskilder i norsk rett

#### 2.1.1 Forsikringsavtaleloven

Norske sjøforsikringsavtaler er i utgangspunktet regulert av forsikringsavtaleloven<sup>8</sup> (heretter FAL), del A som regulerer skadeforsikring.

Loven kan som hovedregel ikke fravikes til ugunst for den parten som ”utleder rett mot selskapet av forsikringsavtalen”, jfr. § 1-3 første ledd. Preseptiviteten får imidlertid ikke anvendelse på enkelte forsikringer som gjelder i tilknytning til næringsvirksomhet, herunder forsikringer som ”knytter seg til registreringspliktig skip”, jfr. annet ledd

---

<sup>8</sup> Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69.

bokstav c. Et registreringspliktig skip vil som hovedregel måtte ha en lengde på 15 meter eller mer, jfr. sjøloven<sup>9</sup> § 11. (heretter sjøl.) Forarbeidene angir at fravikeligheten omfatter flere ulike sjøforsikringer, herunder byggerisikoforsikringer.<sup>10</sup>

Forarbeidene begrunner fravikeligheten med at skipseierne som oppfyller lovens vilkår normalt vil være profesjonelle parter uten tilsvarende beskyttelsesbehov som mindre aktører som vil tegne forsikring. Videre fremheves det at norsk sjøforsikring i lang tid har vært selvregulerende gjennom Norsk Sjøforsikringsplan.<sup>11</sup>

Da denne avhandlingen skal ta for seg reglene om byggerisikoforsikring i Norsk Sjøforsikringsplan, er den rettslig avgrenset til å behandle forsikring som faller utenfor FAL's virkeområde. Loven kommer derfor ikke direkte til anvendelse, men vil kunne få betydning som utfyllende bakgrunnsrett.<sup>12</sup>

### 2.1.2 Sjøforsikringsplanen

Norsk sjøforsikring reguleres av Norsk Sjøforsikringsplan (heretter Planen). Planen ble introdusert i 1871, men vilkårene har vært gjennom omfattende endringer siden den tid.<sup>13</sup> I dag anvendes Norsk Sjøforsikringsplan fra 1996, versjon 2010.

Et karakteristisk trekk ved Planen er dens nøytrale karakter. Vilkårene er blitt til gjennom et samarbeid mellom assurandører, forsikringstagere og andre berørte, og utgjør det som kalles *avtalte standardvilkår*.<sup>14</sup> Slike vilkår er utarbeidet av parter eller organisasjoner som representerer motstridende interesser. De vil derfor bære preg av kompromisser mellom partene, og ivaretar av den grunn flere hensyn enn vilkår som

<sup>9</sup> Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39.

<sup>10</sup> NOU-1987-24 side 46.

<sup>11</sup> NOU-1987-24 side 40-41

<sup>12</sup> Brækhus/Rein (1993) side 7. Forfatterne peker imidlertid på at vilkårene i bransjen er såpass omfattende og dermed løsningsskapende, slik at lovens betydning som rettskildefaktor er svært begrenset.

<sup>13</sup> Planen fra 1871 er senere etterfulgt av planene av 1881, 1894, 1907, 1930, 1964 og senest planen av 1996.

<sup>14</sup> Bull (1988) side 99.

kun er utarbeidet av en interessegruppe.

Planen består av en generell del i kapittel 1-9, samt en spesiell del hvor man finner særskilte regler for hver forsikringstype som tilbys i Planen. De ulike forsikringstypene er kaskoforsikring, kaskointeresseforsikring og fraktinteresseforsikring, krigsforsikring, tidstapforsikring, forsikring for fiskefartøyer og mindre fraktefartøyer, forsikring av offshore innretninger, samt byggerisikoforsikring.

Det blir utarbeidet omfattende offisielle motiver til Planen, og disse kan i stor grad sammenliknes med lovforarbeider. Motivene til den någjeldende Planen er ikke publisert, men er tilgjengelig på internett.<sup>15</sup> Motivene bygger på diskusjoner i revisjonskomiteen, og utgjør således en mulighet til innsyn i en del av det kompromisset Planen bygger på.<sup>16</sup>

Planen med motiver bærer preg av å være privat lovgivningsarbeid.<sup>17</sup> Dette har sammenheng med det brede spekter av interessegrupper som har deltatt i prosessen med å konstruere den, samt at vilkårene kan minne om lovgiving i form og struktur.

For byggerisikoforsikringen vil kapittel 19, samt kapittel 1-9 med motiver komme til anvendelse. I tillegg vil kapittel 10-12 gjelde så langt dette fremgår av kapittel 19, avsnitt 2.<sup>18</sup>

Kapittel 19 gjelder kun direkte ved bygging av skip og det er derfor naturlig å avgrense avhandlingen til dette. Imidlertid følger det av Planens motiver<sup>19</sup> at kapittel 19 også kan gjelde for ombygging av skip dersom partene ønsker det, samt at det har vist seg at reglene har fått et bredere nedslagsfelt i praksis enn opprinnelig tiltenkt.<sup>20</sup> Det vil allikevel være for omfattende å skulle ta hensyn til den utvidede bruken av kapittel 19 i det følgende ettersom en slik utvidelse reiser særlige spørsmål som faller utenfor avhandlingens tema.

---

<sup>15</sup> <http://www.norwegianplan.no/nor/index.htm>

<sup>16</sup> Wilhelmsen (2004) side 259.

<sup>17</sup> Falkanger/Bull (2010) side 473.

<sup>18</sup> Jfr. motivene til kapittel 19 under overskriften "Generelt".

<sup>19</sup> Jfr. motivene til kapittel 19 under overskriften "Generelt".

<sup>20</sup> Eksempelvis anvender forsikringsklubbene Gard og Norwegian Hull Club vilkårene både ved bygging av vanlige skip, bygging av flytende offshoreenheter samt ved ombygginger.

### 2.1.3 Cefor Form 250

Frem til 1999 var det Cefor Form 250<sup>21</sup> som regulerte byggerisikoforsikring i norsk rett. I Norsk Sjøforsikringsplan 1996 versjon 1999 ble imidlertid Cefor Form 250 implementert i Planen, og i tiden etter har denne normalt vært anvendt av norske byggerisikoassurandører. Cefor form 250 kan imidlertid få betydning for avhandlingen som grunnlag for de vilkårene som gjelder i dag.

### 2.1.4 Metodespørsmål

Ved tolkning av avtaler, herunder Planen, skal alminnelige kontraktsrettslige tolkningsprinsipper legges til grunn. Disse vil ikke omtales her all den tid de er generelle, og faller utenfor avhandlingens siktemål. Fokus i dette avsnittet vil være tolkningsspørsmål som er særlige for Planen.

Som nevnt over har Planen karakter av å være *avtalte standardvilkår*, hvilket får betydning ved tolkningen av den. Ved tvil om tolkningen av avtalevilkår som er ensidig utarbeidet av en part eller en bransjeorganisasjon, har man gjerne operert med en såkalt *uklarhetsregel*.<sup>22</sup> Denne regelen egner seg imidlertid ikke når man skal tolke Planen.<sup>23</sup> Dette har sammenheng med at vilkårene selv gir uttrykk for en interesseavveining mellom partene.<sup>24</sup> Prinsippene for tolkning av lover vil derfor være mer anvendelige i tolkningsprosessen enn prinsippene for avtaletolking.<sup>25</sup> Dette vil vise seg både ved hvilken vekt Planen får i en rettsanvendelsesprosess og ved hvilke tolkningsregler som gis anvendelse.<sup>26</sup>

Et spørsmål som oppstår er hvilken vekt Planens motiver skal tillegges ved tolkningen av vilkårene. Det vil være naturlig at motivene tillegges atskillig vekt ettersom tolkningen av Planen bør følge prinsippene

---

<sup>21</sup> Standardvilkår for byggerisikoforsikring.

<sup>22</sup> Kjernen i uklarhetsregelen er at avtalen blir tolket mot den parten som har utarbeidet avtalevilkårene.

<sup>23</sup> Brækhus/Rein (1993) side 7 og Haaskjold (2002) side 187.

<sup>24</sup> Haaskjold (2002) side 187.

<sup>25</sup> Se Rt. 1998 s. 1032 side 1038, Brækhus/Rein (1993) side 8, og Bull (1988) side 108.

<sup>26</sup> Haaskjold (2002) side 187.

for lovtolkning.<sup>27</sup> Et annet moment som underbygger dette er at motivene er lett tilgjengelige slik at rettsanvendere jevnt over vil ha tilgang på dem.<sup>28</sup> Dette medfører at forutsetningene for å anvende dem er like for alle, og bidrar til at partene i en eventuell tvist i utgangspunktet er likestilt hva angår tilgang på rettslige argumenter hentet fra disse.

At motivene bør tillegges vekt er slått fast i rettspraksis.<sup>29</sup> Sentral i den forbindelse er Rt. 1998 s. 1032 hvor førstvoterende uttaler:

*”... Planen fremtrer som en nær fullstendig kodifikasjon av sjøforsikringsreglene. Den er karakterisert slik i Brækhus og Rein, ”Håndbok i kaskoforsikring”, Oslo 1993 side 8:*

*”Både når det gjelder den systematiske oppbygning og utformningen av de enkelte regler, ligner Planen mer på en lov enn på en vanlig standardkontrakt. Også dette må tas i betraktning ved tolkningen. Prinsippene for tolkning av lover vil som regel passe bedre enn de vanlige regler om tolkning av avtaler.”*

*Det vises deretter til Planens utførlige motiver og heter så:*

*”Disse motivene ble inngående drøftet i planrevisjonskomitéen og godkjent av denne; det sies derfor uttrykkelig at de ”må ... sees som et ledd i den normalkontrakt som Planen utgjør”, og at det følgelig må legges ”større vekt på dem ved fortolkningen enn det vanligvis legges på lovmotiver” (NSP 1 Mot. s. 3).”*

*Jeg er enig i det som her uttales om Planens og motivenes rettskil-  
deverdi.” (mine uth.)*

Avgjørelsen gir uttrykk for at motivene skal tillegges betydelig vekt ved tolkningen, og videre at de må sees på som et ledd i den normalkontrakt Planen utgjør. En slik tolkningsstil medfører imidlertid at alminnelige rimelighets- og rettferdighetshensyn trer i bakgrunnen i forhold til det

---

<sup>27</sup> Bull (1988) side 110

<sup>28</sup> Haaskjold (2002) side 189.

<sup>29</sup> Se eksempelvis Rt. 1956 s. 920, Rt. 1956 s. 937 og Rt. 1969 s. 126.

som følger av Planen og dens motiver.<sup>30</sup>

## 2.2 Rettskilder i engelsk rett

### 2.2.1 UK Marine Insurance Act

Engelske sjøforsikringsavtaler er i utgangspunktet regulert av UK Marine Insurance Act of 1906 (heretter MIA). Da loven kom endret den ikke gjeldende rett, men fungerte derimot som en kodifikasjon av nærmere 200 års praksis på området.<sup>31</sup> Rettsområdet var tidligere uoversiktlig, noe som skyldtes at det i stor grad var regulert gjennom rettspraksis og klausuler som ikke var egnet til å samle stoffet på en hensiktsmessig måte.

MIA består av 94 sections. (heretter sec.) Loven har også et tillegg ("First Schedule"), som inneholder forslag til den nærmere utformingen av forsikringsavtalen.<sup>32</sup>

For byggerisikoforsikringen er utgangspunktet at MIA kommer til anvendelse på forholdet, såfremt byggeprosessen er forsikret gjennom en marin polise, jfr. MIA sec. 2 (2). De engelske vilkårene som er tema for denne avhandlingen er en slik polise.<sup>33</sup>

Ved motstrid mellom byggerisikopolisen og loven angir MIA sec. 2 (2) at byggerisikopolisen går foran, jfr. ordlyden: "the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto". (min uth.).

### 2.2.2 Institute Clauses

Sjøforsikringene som tilbys i England i dag er normalt forankret i Institute Clauses. Klausulene ble først utarbeidet av The Institute of London

---

<sup>30</sup> Haaskjold (2002) side 190.

<sup>31</sup> Brækhus/Rein (1993) side 15.

<sup>32</sup> Tillegget inneholder Lloyd's S.G. Form, samt "Rules For Construction Of Policy". Lloyd's S.G Form ble imidlertid kritisert av domstolene, og ble skiftet ut på begynnelsen av 80-tallet. For mer om dette, se Arnould's side 25-34.

<sup>33</sup> Jfr. Templeman (1986) side 3-4. Forfatteren omtaler ulike marine poliser, herunder byggerisikopoliser. Vilkårene som er tema for avhandlingen refereres til i fotnote 9 på side 4.

Underwriters<sup>34</sup> i 1884. Gjennom 1900-tallet ble det utviklet ulike klausuler for nær sagt alle former for sjøforsikring.

### 2.2.3 Institute Clauses Builders Risks

Byggerisikoforsikring reguleres i engelsk rett av CL. 351 Institute Clauses Builders Risks fra 1988. (heretter ICBR 88) ICBR 88 er en videreføring av tilsvarende standardavtale fra henholdsvis 1963 og 1972. Standardavtalen er den hyppigst anvendte på området, og reglene benyttes over hele verden.<sup>35</sup>

ICBR 88 stiller ingen krav til nybygningens størrelse, men det er særlig utbredt å anvende vilkårene ved byggingen av noe større skip. Dette har sammenheng med at vilkårene er tilpasset forhold som er karakteristiske for mer omfattende byggeprosjekter.<sup>36</sup>

På første side i ICBR 88 er det tomme felt som skal fylles ut av partene for å nærmere beskrive den risiko som gjør seg gjeldende i det aktuelle byggeprosjektet. Ellers består regelsettet av 24 sections (heretter sec.) som nærmere regulerer forsikringen.

ICBR 88 har ikke motiver slik som Planen. Vilårene er heller ikke detaljert behandlet i andre rettskilder. En rekke av klausulene er imidlertid likelydende med klausuler i andre vilkår.<sup>37</sup> Enkelte av disse er behandlet i rettspraksis og juridisk litteratur slik at det er nærliggende å se hen til disse kildene ved tolkningstvil.

Som nevnt innledningsvis er ICBR 88 mye brukt i bransjen. Det er imidlertid opprettet nye klausuler for byggerisikoforsikring under engelsk rett, Marine Construction All Risks 01/09/07, kalt "London MarCAR 2007". (heretter MarCAR) Disse klausulene avviker delvis fra ICBR 88. MarCAR er i første rekke ment som et alternativ til ICBR 88,

---

<sup>34</sup> I dag heter organisasjonen *the International Underwriting Association of London* etter at The Institute of London Underwriters slo seg sammen med the London Insurance and Reinsurance Market Association of London i 1998.

<sup>35</sup> Curtis (2002) side 200.

<sup>36</sup> Brown (1993) side 743.

<sup>37</sup> Eksempelvis har vilkårene mange likhetstrekk med de engelske kaskoforsikringsvilkårene CL. 280 Institute Time Clauses Hulls, og CL. 328 Institute Yacht Clauses.



men kan på sikt tenkes å erstatte vilkårene. Imidlertid anvender store deler av bransjen fremdeles de gamle reglene slik at det er disse avhandlingens fokus vil rette seg mot. MarCAR vil imidlertid omtales ved tolkningstil, og ellers når det finnes hensiktsmessig.

### 3 Oversikt over markedet og forsikringen

I det følgende vil jeg plassere byggerisikoforsikringen i et større perspektiv med det formål å gi et innblikk i dens aktualitet, og rettslige plassering.

#### 3.1 Om markedet for skipsbygging i Norge

Skipsbyggingsnæringen i Norge er omfattende. Nærings- og handelsdepartementet anslo i 2007 at skipsbyggernæringen stod for 1.1 prosent av verdiskapningen i Norge, og at over 36 000 mennesker arbeidet i industrien.<sup>38</sup> Det er ca. 25 verft i virksomhet per i dag.<sup>39</sup>

Norsk skipsbyggingsindustri har vært innovativ. Dette ser man ved at de fleste skipstyper er utviklet i Norge.<sup>40</sup> Dette gjelder cruiseskipkonseptet, kjemikalieskip, fartøy for offshoreservice, oljeboring og produksjon, samt bøyelastere og gasskip.

Skipsbyggingsnæringen har nære relasjoner til norsk rederinæring, som er svært betydelig og hevder seg internasjonalt.<sup>41</sup> De norske rederiene utgjør store kunder for verkstedene, men tendensen de senere år er at rederiene i større grad enn tidligere bygger skip også i andre land.<sup>42</sup>

Ikke alle skip som bygges i Norge bestilles av norske rederier. Det anslås

---

<sup>38</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/tema/norsk-naringsliv/skipsbygging-.html?id=482101>

<sup>39</sup> <http://www.aftenposten.no/okonomi/innland/article4047913.ece>

<sup>40</sup> [www.maritimt-forum.no/?nid=9519&lcid=1044&pid=MaritimtForum-Article-File&ATTACH=1](http://www.maritimt-forum.no/?nid=9519&lcid=1044&pid=MaritimtForum-Article-File&ATTACH=1)

<sup>41</sup> Se Reve/Jakobsen (2001) side 194.

<sup>42</sup> <http://www.orapp.no/nyheter/neringsliv/rederne-svikter-norge/>

at ca. 50 prosent av produksjonen fra norske skipsverft eksporteres.<sup>43</sup>

Tendensen de senere år er at det etterspørres mer avansert teknologisk kompetanse. Verfts-næringen i Norge har i stor grad klart å møte disse kravene, slik at den er i stand til å konkurrere med lavkostland på skipsbygging.<sup>44</sup> I dag spesialiserer skipsbyggingsnæringen i Norge seg i all hovedsak på fiskebåter, passasjerferger, små spesialiserte skip og offshoreskip.<sup>45</sup>

I den senere tid har det utviklet seg en internasjonal arbeidsdeling i næringen. I Norge ser man dette ved at design og utstyring skjer lokalt, mens skrogene ofte bygges i andre land, som Polen, Ukraina, Romania, Kina, Tyrkia e.l., før de fraktes til Norge for ferdigstilling. Nærings- og Handelsdepartementet opplyser om at av totalt 280 skip bygget ved norske verft i 2007, ble 219 skrog bygget ved utenlandske verft.<sup>46</sup> Tendensen må sees på bakgrunn av at norske verft er nødt til å konkurrere på pris. Kostnadsnivået i Norge er generelt høyt, slik at det er lønnsomt å sette bort enkelte oppgaver til land hvor det er rimeligere å bygge. Det varierer hvordan dette gjøres; enkelte verft setter bort byggingen av seksjonsdeler og skrog som skal bygges i utlandet til en underleverandør, mens andre norske verft flytter deler av produksjonen til lavkostland.<sup>47</sup>

## 3.2 Om markedet for sjøforsikring

Sjøforsikringssystemet er en nødvendig brikke i moderne skipsfart og varehandel fordi det gir aktørene i bransjen en mulighet til å minimere risiko. Dette er avgjørende all den tid gjenstander tilknyttet skipsfarten

---

<sup>43</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/tema/norsk-naringsliv/skipsbygging-.html?id=482101>

<sup>44</sup> Reve/Jacobsen (2001) side 196.

<sup>45</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/tema/norsk-naringsliv/skipsbygging-.html?id=482101>

<sup>46</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/regpubl/otprp/2008-2009/otprp-nr-85-2008-2009-/2.html?id=559096>

<sup>47</sup> Et eksempel på sistnevnte er Aker Yards (i dag en del av STX Europe) som i 2001 flyttet produksjonen av skrog for offshore- og andre spesialfartøy til Romania. Når skrogene er ferdig bygget slepes de til et av selskapets verft i Norge hvor skipets innmat, som motorer, styringsmaskiner og innredning, kommer på plass. Effekten av arbeidsdelingen har vært en dobling i effektivitet. <http://www.norgeiverden.no/bedriftseksempler/article17.html>

representerer betydelige verdier.

I Norge ble de første reelle sjøforsikringselskapene opprettet på begynnelsen av 1800-tallet. I dag tegnes sjøforsikringer først og fremst i selvstendige forsikringselskaper, og i gjensidige forsikringsklubber. De siste årene har markedet i Norge vært i endring. Tendensen i dag er at det er færre aktører som tilbyr forsikring, og at de fleste tilbyderne er nordiske.<sup>48</sup>

I 1911 ble Cefor<sup>49</sup> stiftet. Institusjonen utgjør et sentralorgan for sjøforsikringsvirksomheten, og representerer de ulike sjøforsikringsassurandørene i de nordiske landene.<sup>50</sup> En stor del av institusjonens arbeid består i å utarbeide hensiktsmessige forsikringsvilkår, og Cefor står i dag for publikasjon av Planen.

Ved siden av det norske markedet, er det mest utbredt at norske skip forsikres under det engelske markedet.<sup>51</sup> Det finnes ikke ett homogent engelsk marked, men flere, der markedet i London er det viktigste.<sup>52</sup> London-markedet består av Lloyds Underwriter's og the International Underwriting Association of London. Disse samarbeider om spørsmål knyttet til forsikring, og forsikrer på like vilkår gjennom the Institute Clauses.<sup>53</sup>

### 3.3 Om byggerisikoforsikringen

I sjøforsikringsretten er det vanlig å sondre mellom *rederforsikringer*, og *vareforsikringer*.<sup>54</sup> Byggerisikoforsikringen er en rederforsikring, til tross for at den tradisjonelt tegnes av verkstedet skipet bygges på, og ikke av rederen som bestiller skipet. Dette har sammenheng med at verkstedet normalt vil eie nybygningen frem til den er leveringsklar i henhold til kontrakten.

---

<sup>48</sup> Wilhelmsen/Bull (2007) side 38.

<sup>49</sup> Sjøassurandørenes Centralforening.

<sup>50</sup> For en oversikt over Cefors medlemmer, se Wilhelmsen/Bull (2007) side 38.

<sup>51</sup> Wilhelmsen/Bull (2007) side 38.

<sup>52</sup> Brækhus/Rein (1993) side 304.

<sup>53</sup> Wilhelmsen/Bull (2007) side 39.

<sup>54</sup> *Rederforsikringene* er først og fremst rettet mot rederne da de normalt har tilknytning til skipet. *Vareforsikringene* knytter seg til transport av varer fra ett sted til et annet. Se mer om dette i Falkanger/Bull (2010) side 470-472.

Byggerisikoforsikringen er en kombinert forsikring<sup>55</sup> hvilket innebærer at den beskytter ulike typer ”interesser”.<sup>56</sup> Dekningen reflekterer typiske behov i en byggeprosess, og er tilpasset praktiske forhold som er karakteristiske for skip under bygging. I de kommende avsnitt vil jeg gi en oversikt over hvilke interesser som omfattes av byggerisikodekningen i Planen og ICBR 88.

Byggerisikoforsikringen består primært av en kaskoforsikring. Med *kaskoforsikring* menes en forsikring som gir dekning for det økonomiske tapet sikrede lider ved at den forsikrede gjenstand går tapt eller blir skadet.<sup>57</sup> I byggerisikoforsikring knytter denne dekningen seg til tap og skader som kan ramme nybygningen<sup>58</sup> og dens deler under byggeprosessen. I tillegg består byggerisikoforsikringen av en begrenset *ansvarsforsikring*. En ansvarsforsikring knytter seg til den økonomiske risiko som ligger i at sikrede kan pådra seg ansvar ovenfor tredjemann.<sup>59</sup> Ansvarsdekningen under byggerisikoforsikringen er ikke fullstendig.

Det foreligger også enkelte tilleggsdekninger sikrede kan tegne under byggerisikoforsikringen. I Planen kan det tegnes tilleggsdekning for ekstraomkostninger ved gjenoppbygging, verkstedets ansvar for bestillerens rentekrav for innbetalte terminer samt verkstedets rentetap og dagbøter ved forsinket levering, jfr. §§ 19-23 til 19-25. Videre kan det tegnes dekning for krigsfare<sup>60</sup>, jfr. avsnitt 6 i Planen. Under ICBR 88 kan

---

<sup>55</sup> Bull (2008) side 30.

<sup>56</sup> Interesse-terminologien stammer fra FAL 1930, men er også anvendt i sjøforsikringsretten. Terminologien er nokså krevende og abstrakt. Tanken bak terminologien er imidlertid at det knytter seg flere økonomiske interesser til en gjenstand – eksempelvis interessen i formuesverdien på den ene siden, og interessen i inntekspotensialet på den andre. Ved å sonde mellom interessene oppnår man en større grad av fleksibilitet og presisjon, samt at det er enklere å avgjøre hvilke personers interesse som omfattes av forsikringen. Begrepet indikerer imidlertid også at en kontrakt som ikke innebærer noen forsikringsverdig interesse er ugyldig. Se mer om dette i Falkanger/Bull (2010) side 477-478, Wilhelmssen/Bull (2007) side 66-67 samt i Bull (2008) side 433-438.

<sup>57</sup> Bull (2008) side 28.

<sup>58</sup> I Planen beskriver begrepet *nybygningen* skipet slik det er til enhver tid under byggeprosessen. ICBR 88 anvender begrepet ”the Vessel”. Jeg vil imidlertid benytte meg av begrepet *nybygningen* i det følgende.

<sup>59</sup> Bull (2008) side 29.

<sup>60</sup> Begrepet krigsfare vil omtales senere i avhandlingen.

det tegnes tilleggsdekning for krigsfare og streikefare under andre sett med klausuler. Disse er henholdsvis Institute Strikes Clauses Builders' Risks fra 1. juni 1988 (heretter ISCBR), samt Institute War Clauses Builders' Risks<sup>61</sup> fra 1. juni 1988 (heretter IWCBR). Tilleggsdekningene vil ikke behandles nærmere i denne avhandlingen, med unntak av krigsfaredekningen som behandles i kapittel 10.

Byggerisikoforsikringen etterfølges normalt av en alminnelig kaskoforsikring.<sup>62</sup> Den alminnelige kaskoforsikring fungerer som en tings-skadeforsikring, og en delvis ansvarsforsikring for det ferdigstilte havgående skip.

## 4 Sentrale rettssubjekter i byggerisikoforsikringen

### 4.1 Innledning

Med *sentrale rettssubjekter i byggerisikoforsikringen* siktes det til partsforholdet - og andre med rettigheter under forsikringsavtalen. I utgangspunktet er det fire personer eller selskap som normalt berøres av denne; disse er assurandør, verft, bestiller og eventuelle underleverandører.

I det følgende vil jeg redegjøre for reglene som omhandler de overnevnte personers stilling. Jeg vil ta utgangspunkt i Planen, og vurdere om ICBR 88 tilbyr tilsvarende løsninger underveis. Avslutningsvis vil jeg vurdere reglene samlet.

---

<sup>61</sup> Se vedlegg.

<sup>62</sup> I Norge tilbys kaskoforsikring av skip på planvilkår, hvilket reguleres av kapittel 10 til 13 i Planen. Kaskoforsikring i England reguleres av CL. 280 Institute Time Clauses Hulls

## 4.2 Assurandør og forsikringstager

I Planen inngås forsikringsavtalen<sup>63</sup> mellom assurandør og forsikringstager. *Assurandøren* er den som i forsikringsavtalen har påtatt seg å yte forsikring, altså forsikringstilbyderen, jfr. § 1-1 bokstav a. *Forsikringstageren* er den som har inngått avtale med assurandøren om tegning av forsikring, jfr. § 1-1 bokstav b.

I ICBR 88 er løsningen samsvarende. Forsikringstager kalles *assured*, og vedkommende inngår avtale om forsikring med en forsikringstilbyder.<sup>64</sup>

Et spørsmål som oppstår under begge regelsett er hvem som normalt er forsikringstager under polisen. Forsikringstageren vil gjennomgående være det verkstedet som har overordnet ansvar for byggingen av skipet.<sup>65</sup> Dette er naturlig all den tid nybygningen som oftest eies av verkstedet under byggeprosessen. Verkstedet vil således bære risikoen for nybygningen inntil denne er klar for levering, og passer til det bestemte formålet. Som en følge av at dette er normalløsningen, vil det legges til grunn i det følgende at verkstedet er forsikringstager.

## 4.3 Sikrede

På kundesiden i Planen, ved siden av forsikringstageren, har man en person eller et selskap som er den sikrede i avtalen. Med *sikrede* menes den som etter forsikringsavtalen har krav på erstatning eller forsi-

---

<sup>63</sup> Forsikringsavtalen bekrefter at avtale er inngått og henviser til vilkårene, jfr. Planen § 1-2. I det følgende vil jeg også anvende begrepet *polise* for å beskrive denne kontrakten.

<sup>64</sup> Det er verdt å merke seg at det normalt er et komplisert persongalleri på assurandørsiden i engelsk sjøforsikring. Dette er imidlertid ikke sentralt for denne avhandlingen da det interessante er forholdene på kundesiden. For en nærmere oversikt over ulikhetene mellom norsk og engelsk sjøforsikringsrett på assurandørsiden, se Wilhelmssen/Bull (2007) side 38-48.

<sup>65</sup> Knut Morten Finckenhagen i GARD anslår at verkstedet er forsikringstager i 90 prosent av forsikringsavtalene som inngås med dem. At dette er normalsituasjonen fremgår også indirekte av Planens system, jfr. eksempelvis § 19-3 hvor bestiller blir automatisk medforsikret, mens verkstedet ikke automatisk blir medforsikret der bestiller er forsikringstager. Det fremgår også indirekte av ICBR 88, blant annet ved at "Builders" og "Builders Yards" skal fylles ut på første side, mens det ikke er nødvendig å angi hvem som er bestiller.

kringssum, jfr. § 1-1 bokstav c. Sikrede er ikke avtalepart, men vil ha både rettigheter og plikter under forsikringsavtalen.

I praksis vil normalt forsikringstager og sikrede være samme person eller selskap, men dette er ikke nødvendig. Planens normalløsning er imidlertid at disse er samme person, jfr. § 8-1 første ledd.<sup>66</sup> Etter bestemmelsen er ikke tredjemenn beskyttet gjennom forsikringen med mindre forsikringsavtalen gir vedkommende slik rett. Regelen er begrunnet i effektivitetshensyn all den tid en tredjemann vil kunne komplisere forholdet mellom de eksisterende partene.<sup>67</sup> I tillegg kan det virke urimelig ovenfor forsikringstager at forsikringen automatisk tilgodeser andre personer. Normalsituasjonen vil således være at verkstedet har status både som forsikringstager og sikret.

Den overnevnte regel innebærer at eventuelle underleverandører ikke er sikret i Planen, med mindre noe annet eksplisitt angis i forsikringsavtalen.<sup>68</sup>

Et spørsmål som oppstår er hvorvidt det også sondres mellom forsikringstager og sikrede i ICBR 88, slik at verkstedet ikke nødvendigvis innehar retten til å motta forsikringsutbetaling.

ICBR 88 anvender jevnt over begrepet *the assured*, hvilket taler for at det ikke skiller mellom forsikringstager og sikret. Brækhus/Rein angir at sontringen mellom disse subjektene, slik vi kjenner den fra norsk forsikringsrett, ikke eksisterer i det engelske systemet.<sup>69</sup> Begrepet *assured* i polisen omfatter derfor både forsikringstager og sikrede, og disse forutsettes å være samme person.

## 4.4 Medforsikrede

I Planen vil bestiller av skipet automatisk få stilling som *medforsikret*,

---

<sup>66</sup> Planen har imidlertid unntak fra denne regelen, blant annet i § 7-1 om automatisk forsikring av panthaver, samt i § 19-3 om automatisk medforsikring av bestiller i byggerisiko. Se mer om sistnevnte i avsnitt 4.4.

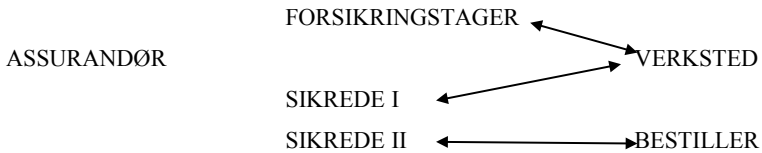
<sup>67</sup> Se Brækhus/Rein (1993) side 318.

<sup>68</sup> I praksis gjøres dette ved at underleverandørene tegner en medforsikring, jfr. kapittel 8. Også forsikringsstedet må utvides til å omfatte underleverandørens verkstedsområder dersom disse skal ha dekning, jfr. § 19-5 annet ledd.

<sup>69</sup> Brækhus/Rein (1993) side 317.

jfr. § 19-3.<sup>70</sup> Som ordlyden tilsier medfører løsningen at bestiller av skipet får status som sikret, i tillegg til verkstedet. Medforsikringsinstituttet bygger på tanken om at flere enn sikrede kan ha interesser i gjenstanden for forsikring, og at også disse interessene bør omfattes av forsikringen.<sup>71</sup>

Persongalleriet i en byggerisikoforsikring tegnet på bakgrunn av kapittel 19 vil se slik ut:



Problemstillingen i det følgende er hva stillingen som medforsikret innebærer for bestiller.

Bestiller vil være medforsikret i henhold til § 8-1. Bestemmelsen oppstiller et vilkår om at vedkommende har en konkret interesse i gjenstanden for forsikring, jfr. ”beskytter forsikringen hans interesse”. Vilkåret må sees i sammenheng med det alminnelige berikelsesforbudet i forsikringsretten.<sup>72</sup> Dersom bestiller ikke har en interesse i gjenstanden for forsikring, vil han heller ikke ha lidt noe tap. Bestillers interesse vil normalt bestå i en delvis eiendomsrett i forsikringsobjektet, for eksempel i form av eventuelle gjenstander vedkommende har levert for egen regning til nybygningen.<sup>73</sup> Den kan også bestå i eventuelle

---

<sup>70</sup> Ordlyden tillater at bestilleren ikke medforsikres, men der forsikringsavtalen er taus vil vedkommende bli regnet som medforsikret.

<sup>71</sup> Bull (2008) side 503.

<sup>72</sup> Berikelsesforbudet oppstiller et krav om at sikrede ikke skal kunne tjene på en forsikring. Regelen begrunnes i prevensjonshensyn, da et slikt forbud vil kunne forebygge forsikringssvik. Se mer om dette i Bull (2008) side 443-445.

<sup>73</sup> Disse objektene må imidlertid kunne identifiseres som en del av forsikringsgjenstanden, enten gjennom forsikringsavtalen eller ved at det fremgår av forholdene for øvrig, dersom de skal være omfattet av forsikringsdekningen, jfr. § 19-9 bokstav b. I tillegg er det et vilkår for dekning at delene befinner seg innenfor verkstedets område i byggehavnen, jfr. § 19-5 om forsikringssted.



innbetalte terminer på kjøpesummen til verkstedet dersom det oppstår totaltap.

Et spørsmål som oppstår er hvorvidt bestiller blir automatisk medforsikret i ICBR 88, slik som i Planen.

Automatisk medforsikring av tredjemannsinteresser eksisterer ikke under engelsk rett.<sup>74</sup> Utgangspunktet under ICBR 88 er derfor at kun verkstedet er sikret etter forsikringsavtalen.<sup>75</sup> I praksis er det imidlertid ingenting i veien for å inkludere bestiller i forsikringsavtalen.<sup>76</sup> Dette gjøres ved at bestiller også angis som *assured* i politen.<sup>77</sup> Et vilkår er imidlertid, som i Planen, at bestiller har en forsikringsverdig interesse i forsikringsobjektet, jfr. MIA sec. 4 (2) bokstav a.<sup>78</sup> I tillegg må en slik løsning avtales med assurandøren. Dette medfører at denne er gitt muligheten til å avstå fra og inkludere bestiller i forsikringsavtalen.

Det er verdt å merke seg fra engelsk rettspraksis at det stilles store krav til identifikasjon av partene i politen.<sup>79</sup> Politen må derfor konkret angi hvem som er ”assured” i avtalen, herunder eventuelle medforsikrede, for at disse skal nyte dekning.

## 4.5 Oppsummering

Partskonstellasjonen i Planen og ICBR 88 har svært mange likhetstrekk. Dette har sannsynligvis sammenheng med at begge vilkår er tilpasset praksis, og behovene som oppstår der. Et eksempel på dette ser man ved

---

<sup>74</sup> Wilhelmsen/Bull (2007) side 208.

<sup>75</sup> Curtis (2002) side 203.

<sup>76</sup> Hudson/Madge (2005) side 267.

<sup>77</sup> Merk at der partene anvender Standard Form Shipbuilding Contract 2000 i kombinasjon med ICBR 88, må partene velge en slik løsning, jfr. art. XI 2 bokstav b og c.

<sup>78</sup> En person vil inneha en slik interesse der vedkommende har en juridisk relasjon, eller en rettighet til gjenstanden for forsikring (”in any legal or equitable relation”), jfr. MIA sec. 5 (2).

<sup>79</sup> Se Talbot Underwriting Ltd. V. Nausch, Hogan & Murray Inc (The ”Jascon 5”) (2006) 2 Lloyd’s Rep. I saken ble en underleverandør som skulle medforsikres ikke navngitt i politen. Problemstillingen var hvorvidt en klausul som hjemlet dekning for ”additional assured” var tilstrekkelig for at enne allikevel fikk dekning. Retten fant at klausulen var for generell, og at underleverandøren derfor ikke var dekket under politen.

at begge regelsett legger opp til at verkstedet, som gjennomgående er eier av nybygningen frem til levering, også er forsikringstager.

Den mest avgjørende forskjellen mellom vilkårene er at bestiller ikke blir automatisk medforsikret under ICBR 88, i motsetning til løsningen i Planen. I praksis har ofte bestiller en interesse i gjenstanden for forsikring, slik at det er hensiktsmessig at vedkommende medforsikres. I ICBR 88 vil partene kunne avtale at bestiller får en slik rolle, men dette fordrer at assurandøren godkjenner medforsikringen. ICBR 88 er således mer assurandørvennlig enn Planen all den tid assurandøren er gitt større grad av valgfrihet. Problemer kan oppstå i denne forbindelse der bestiller har et dårlig rykte i bransjen slik at assurandøren ikke ønsker å medforsikre vedkommende under byggerisikopolisen.

I det følgende vil det legges til grunn at bestiller har en forsikringsverdig interesse, og at vedkommende er medforsikret i polisen. Begrepet *sikrede* vil derfor omfatte begge parter, med mindre noe annet presiseres.

## 5 Forsikringsobjektet

### 5.1 Innledning

Reglene om *forsikringsobjektet* gir uttrykk for hvilke gjenstander forsikringen omfatter. Reglene avgrenser dekningen til kun å omfatte tap som knytter seg til disse objektene. I byggerisikoforsikringen vil forsikringsobjektet normalt bestå av nybygningen, og utstyr og lignende som kommer til anvendelse under byggeprosessen.

Å identifisere forsikringsobjektet har først og fremst betydning for kaskodelen av byggerisikoforsikringen, men det får indirekte betydning også for ansvars-elementet og de ulike tilleggsdekningene som tilbys. Dette har sammenheng med at kun tap som knytter seg til forsikringsobjektet er omfattet av forsikringen.<sup>80</sup>

Hensyn bak regler om identifikasjon av forsikringsobjektet er for det

---

<sup>80</sup> Brækhus/Rein (1993) side 17.

første at det skaper forutberegnelighet for assurandøren. Når assurandøren vet hvilke gjenstander som skal forsikres vil vedkommende kunne tilpasse polisens vilkår slik at de harmonerer med den risiko som gjør seg gjeldende i det konkrete forsikringsforhold. I tillegg medfører identifiseringen et sikkerhetsmessig aspekt for forsikringstager fordi avtalen er tydelig avgrenset. Hvis for eksempel forsikringstager får opplysninger om at ikke alle objekter det er ønskelig å forsikre omfattes av dekningen, vil vedkommende kunne se etter forsikring for disse andre steder. Det er også oppgjørsteknisk gunstig at forsikringsgjenstandene identifiseres all den tid det letter oppjøret dersom skade eller tap skulle inntre. I byggerisikoforsikringen er det imidlertid også viktig at ikke kravet til spesifikasjon blir for omfattende. Forsikringens karakter vil normalt medføre at det sjelden er formålstjenlig å skulle angi hvilke objekter som utgjør forsikringsobjektet på detaljnivå. Dette må sees i sammenheng med effektivitetshensyn ettersom det ofte er tale om omfattende byggeprosjekter der en rekke gjenstander inngår i arbeidet med å konstruere nybygningen.<sup>81</sup>

I det følgende vil jeg presentere reglene om forsikringsobjektet i Planen, deretter i ICBR. Oppsummeringsvis vil jeg foreta en vurdering av disse.

Før jeg skisserer reglene om forsikringsobjektet er det verdt å merke seg disse henger nært sammen med *reglene om forsikringsstedet*. Dette må sees på bakgrunn av at forsikringsobjektet må befinne seg på forsikringsstedet for at sikrede skal nyte dekning. I Planen er reglene behandlet adskilt. I ICBR 88 er imidlertid reglene behandlet felles i større grad hvilket medfører at disse er noe vanskelig tilgjengelige. Under presentasjonen av forsikringsobjektet i ICBR 88 er det derfor nødvendig å delvis omtale reglene om forsikringsstedet. En mer utførlig behandling av disse reglene presenteres imidlertid i kapittel 7.

## 5.2 Forsikringsobjektet i Planen

Forsikringsobjektet reguleres av § 19-9.

Det sentrale forsikringsobjektet i Planen er nybygningen, jfr. § 19-9

---

<sup>81</sup> Se i denne forbindelse Venger (1997) side 69-70.

bokstav a. En naturlig språklig forståelse av uttrykket tilsier at det er tale om et ferdigstilt, nybygget skip. Av Planens motiver fremgår det imidlertid at *nybygningen* omfatter det som ”til enhver tid er bygget”.<sup>82</sup> Dette er naturlig all den tid byggerisikoforsikringens primære formål er å tilby dekning under hele byggeprosessen.

Deler, utstyr og materialer som er fremstilt eller anskaffet til nybygningen er også omfattet av forsikringen, jfr. § 19-9 bokstav b. Dekningen omfatter typisk deler som enda ikke er montert i nybygningen. Verkstedets kostnader knyttet til fremstilling eller anskaffelse av slike gjenstander dekkes i alle tilfelle. Bestillers anskaffelse eller produksjon av slike gjenstander dekkes, såfremt det fremgår av politen at disse inngår i forsikringsdekningen eller av forholdene forøvrig. Et eksempel på sistnevnte er der bestillerens leveranser er inkludert i kontraktssummen, og denne er identisk med forsikringssummen.

Verkstedets omkostninger knyttet til tegning og annen planlegging av nybygningen omfattes også av forsikringen, jfr. § 19-9 bokstav c. Bestemmelsen knytter seg til omkostninger som er påløpt i arbeidet med å produsere tegninger av nybygningen der byggekontrakten senere faller bort, og tegningene ikke lenger er aktuelle å anvende. Bestemmelsen regulerer således ikke erstatning for de fysiske tegningene som er produsert. I tråd med berikelsesforbudet i forsikringsretten gjelder dekningen kun der verkstedet ikke skal ta i bruk tegningene ved senere byggeprosjekter. Planens motiver gir anvisning på en fordeling av utgifter der det skal bygges flere skip basert på samme tegninger.<sup>83</sup> Skal det for eksempel bygges to identiske skip hvor det ene går totaltapt under byggeprosessen, vil utgifter til tegningen og lignende kunne dekkes med femti prosent. Planens motiver angir imidlertid at det ikke skal foretas noe fradrag i erstatningen der det ikke kan bringes på det rene hvorvidt tegningene skal brukes senere.<sup>84</sup>

Bunkers og smøreolje er også omfattet av forsikringen såfremt denne er ombordværende på nybygningen, jfr. § 19-9 bokstav d.

---

<sup>82</sup> Motivene til § 19-9.

<sup>83</sup> Motivene til § 19-9.

<sup>84</sup> Motivene til § 19-9.

### 5.3 Forsikringsobjektet i ICBR 88

Forsikringsobjektet er presentert på første side av ICBR 88 under overskriften ”Subject of insurance” i henholdsvis section I (A) og (B) og section II.

Reglene om forsikringsobjektet er delt inn tre ulike alternativer. Forsikringstager må i den anledning ta stilling til om det er ønskelig å forsikre gjenstander som bygges hos han, jfr. section I (A). Forsikringstager må også ta stilling til hvorvidt gjenstander som bygges hos underleverandør skal forsikres. I tillegg må det vurderes hvorvidt slike gjenstander skal forsikres mens de befinner seg hos denne, jfr. section I (B), eller utelukkende fra det tidspunkt de er levert til verkstedet, jfr. section II. Etter å ha vurdert dette beskriver forsikringstager de objekter som ønskes forsikret direkte i polisen.

Løsningen gir forsikringstager valgfrihet da det ikke er sikkert at angivelsen av forsikringsobjektet i vilkårene harmonerer med de objekter vedkommende ønsker å forsikre.

Under section I (A) utgjør ”HULL and MACHINERY etc. under construction at the yard or other premises of the Builders” forsikringsobjektet. Anvendelsen av uttrykket ”etc.” taler for at en rekke forskjellige gjenstander kan forsikres under bestemmelsen. Imidlertid synes den å hjemle et krav om at gjenstandene har tilknytning til skrog og maskineri, ettersom ”etc.” etterfølger angivelsen av disse gjenstandene. En slik tolkning medfører at eksempelvis kostnader forbundet med å tegne nybygningen, samt bunkers- og smøreolje ikke vil utgjøre forsikringsobjektet under ICBR 88, i motsetning til i Planen. At dette er tilfellet støttes av at Brown angir at ”etc.” omfatter løse deler og gjenstander som bygges inn i nybygningen.<sup>85</sup>

En forutsetning for dekning av de overnevnte gjenstander er at de er ”allocated to the Vessel”, og angitt i polisen, jfr. section I A (I), (II) eller (III). Begrepet *allocated to the Vessel* er ikke definert i bestemmelsen. Begrepet antas imidlertid å gi anvisning på et krav til merking, atskil-

---

<sup>85</sup> Brown (1993) side 756.

lelse eller liknende.<sup>86</sup> Det avgjørende vil være om sikrede<sup>87</sup> har sørget for at det fremgår klart at gjenstandene skal anvendes i byggeprosessen.

Et spørsmål bestemmelsen reiser er hva som menes med at gjenstandene må være ”under construction at the yard or other premises of the Builders”. En snever forståelse av ordlyden indikerer at gjenstandene må fremstilles hos verftet for å omfattes av alternativet. Dette er imidlertid en lite praktisk regel all den tid det normalt vil være slik at et verft benytter seg av deler og gjenstander som er fremstilt av andre under byggeprosessen. Det vil derfor være nærliggende å legge en videre tolkning av setningen til grunn. En slik tolkning innebærer at uttrykket omfatter de gjenstander som benyttes i arbeidet med å konstruere nybygningen som sådan fra det tidspunktet de befinner seg hos verftet. På denne måten vil eksempelvis skrog som konstrueres hos underleverandørverft utgjøre forsikringsobjektet idet det er levert til verftets område, og skal anvendes i arbeidet med å konstruere nybygningen.

Under section I (B) utgjør ”MACHINERY etc. insured hereon whilst under construction by Sub-Contractors” forsikringsobjektet. Et vilkår er at objektene er ”allocated to the vessel”, jfr. section I B (I), (II) og (III). En naturlig språklig forståelse av alternativet medfører at skrog som konstrueres hos underleverandør ikke er omfattet av forsikringsobjektet all den tid det ikke vil kunne hevdes at et skrog utgjør ”MACHINERY etc.”. Dette blir enda tydeligere når man sammenlikner bestemmelsen med bokstav (A) hvor skrog eksplisitt nevnes ved siden av maskineri. Tolkningen innebærer at det ikke vil la seg gjøre å forsikre skrog som konstrueres hos underleverandør mens det befinner seg hos denne under ICBR 88.<sup>88</sup>

Under section II utgjør ”MACHINERY etc.” som er levert til verkstedet forsikringsobjektet. Alternativet omfatter typisk maskineri med deler som er produsert hos underleverandør.

Alternativet omfatter i utgangspunktet deler som inkluderes i section I (A), jfr. overnevnte drøftelse. Dette kan virke lite hensiktsmes-

---

<sup>86</sup> Curtis (2002) side 201.

<sup>87</sup> Her verkstedet.

<sup>88</sup> Jeg vil komme tilbake til dette under avsnitt 7.5.

sig. Løsningen kan imidlertid begrunnes i at det avtales særskilt forsikringstid for hvert enkelt alternativ, slik at section II er hensiktsmessig å anvende der det eksempelvis er ønskelig å forsikre ”MACHINERY etc.” i perioden før det tas ut dekning etter section I (A).

## 5.4 Oppsummering

Som det fremgår av det overnevnte er reglene om forsikringsobjektet i Planen nokså ulike fra reglene om forsikringsobjektet i ICBR 88.

En forskjell som særlig utmerker seg er at Planen spesifiserer gjenstandene som utgjør forsikringsobjektet i større grad enn ICBR 88. Planen sier eksempelvis at deler, utstyr og materialer inkluderes, samt at ombordværende bunkers og smøreolje omfattes. ICBR 88 bruker bare betegnelsen ”HULL and MACHINERY etc.” eller ”MACHINERY etc.” for å angi forsikringsobjektet. Det foreligger imidlertid krav til konkret spesifisering i ICBR 88 gjennom feltene som skal fylles ut, hvilket medfører at assurandøren får en oversikt over hvilke gjenstander det er tale om å forsikre. Begge regelsett tar samtidig hensyn til at det vil være for omfattende å skulle angi hver enkelt gjenstand som anvendes i forbindelse med byggeprosjektet som forsikringsobjekt. Dette ser man ved at både Planen og ICBR 88 tar i bruk kategorier som ”deler, utstyr og materialer” og ”HULL and MACHINERY etc.”. (min uth.)

En annen ulikhet mellom regelsettene er at ordlyden i ICBR 88 taler for at andre gjenstander enn maskineri og skrog som skal utgjøre forsikringsobjektet må anvendes i forbindelse med disse delene. Dette følger av bruken av ordet ”etc.” som etter en naturlig språklig forståelse viser til lignende gjenstander som maskineri og skrog. Planen har således bedre dekning enn ICBR 88 på dette punkt ettersom vilkårene åpner for at andre gjenstander enn dette kan omfattes av dekningen, eksempelvis verkstedets omkostninger ved tegning og annen planlegging av nybygningen.

## 6 Forsikringsverdi

### 6.1 Innledning

Begrepet *forsikringsverdi* betegner verdien av den forsikrede interesse.<sup>89</sup> Begrepet må skilles fra *forsikringssum* som angir det beløpet interessen er forsikret for, og vil være det beløpet assurandøren beregner premie av.<sup>90</sup> Forsikringssummen utgjør det maksimale beløpet assurandøren hefter for, dog oppad begrenset til forsikringsverdien.<sup>91</sup>

Av det overnevnte ser man at forsikringsverdien har betydning for størrelsen på erstatningen etter oppstått forsikringstilfelle. Reglene om forsikringsverdi bør derfor legge opp til at denne samsvarer med den reelle underliggende verdien av forsikringsobjektet. I motsatt fall vil sikrede og assurandøren risikere at en eventuell erstatning ikke samsvarer med det reelle tap som er lidt.

I byggerisikoforsikringen vil forsikringsverdien stige underveis i byggeprosessen. Dette får betydning for hvordan reglene om forsikringsverdi bør utformes. For det første vil det ikke være hensiktsmessig å angi forsikringsverdien til nybygningens verdi ved forsikringens begynnelse.<sup>92</sup> En slik regel medfører tap for sikrede der totaltap inntreffer sent i forsikringstiden. Det vil imidlertid heller ikke være lønnsomt å utelukkende basere forsikringsverdien på byggekontraktens angivelse av byggesum.<sup>93</sup> En slik regel vil nemlig medføre at assurandøren taper på forsikringen der totaltap inntreffer på et tidlig stadium av byggeprosessen. Reglene må derfor ta hensyn til at nybygningens verdi er stigende for å best ivareta hensynet om at forsikringsverdien skal representere nybygningens underliggende verdi.

---

<sup>89</sup> Bull (2008) side 440.

<sup>90</sup> Bull (2008) side 442.

<sup>91</sup> Løsningen er i tråd med det alminnelige berikelsesforbud i forsikringsretten.

<sup>92</sup> I alminnelig kaskoforsikring av skip vil forsikringsverdien utgjøre "interessens fulle verdi ved forsikringens begynnelse", jfr. Planen § 2-2 og MIA sec. 16.

<sup>93</sup> Denne summen vil være en indikator på hva nybygningen er verdt når den er ferdigstilt.



Løsningene som er valgt i regelsettene for å ivareta dette hensynet er ulike. I det følgende vil jeg behandle reglene om forsikringsverdi i Planen, og deretter i ICBR 88. Avslutningsvis vil eventuelle forskjeller og likheter presenteres.

## 6.2 Forsikringsverdi i Planen

I Planen sondres det mellom situasjonen der nybygningen er leveringsklar, og der nybygningen ikke er leveringsklar, jfr. § 19-10.

### a) Nybygningen er leveringsklar

I § 19-10 første ledd angis forsikringsverdien når nybygningen er klar for levering.

I bokstav a og b tas det utgangspunkt i den opprinnelige kontraktsmessige byggesum. Videre skal det trekkes fra senere avtalte fradrag, og legges til avtalte tillegg. *Senere avtalte fradrag* gjelder endringer som fører til prisavslag i byggesummen. Motivene angir at det er uten betydning om slike fradrag er meldt til assurandøren eller ikke.<sup>94</sup> Løsningen harmonerer med berikelsesforbudet i forsikringsretten ettersom sikrede kun får erstatning for det reelle tap som er lidt. *Avtalte tillegg* refererer til endringsarbeider som ikke stemmer overens med den opprinnelige byggekontrakten, og som fører til en økning i byggesummen. I motsetning til det overnevnte er konsekvensene av at slike endringer ikke er meldt at verdien av arbeidene heller ikke er forsikret.<sup>95</sup> Dette har sannsynligvis sammenheng med at assurandøren ikke har iberegnet den økte risikoen i sitt premiegrunnlag.

Det er hensiktsmessig å ta hensyn til både tillegg og reduksjoner i den opprinnelige kontraktsmessige byggesum fordi byggeprosessen kan utarte seg annerledes i praksis enn opprinnelig tiltenkt. Løsningen bidrar således til fleksibilitet og sikkerhet for begge parter.

I bokstav c er verdiene av bestillerens leveranser som omfattes av forsikringen inntatt i forsikringsverdien.

---

<sup>94</sup> Motivene til § 19-10.

<sup>95</sup> Motivene til § 19-10.

I bokstav d er verdien av subsidier samt tilskudd og lignende inntatt i forsikringsverdien, dersom dette fremgår av politen eller av forholdene for øvrig. Den sistnevnte regelen er imidlertid ikke lenger praktisk anvendelig all den tid EU sine konkurranseregler<sup>96</sup> ikke lenger tillater at det ytes subsidier ved bygging av skip.<sup>97</sup>

## b) Nybygningen er ikke leveringsklar

I § 19-10 annet ledd angis forsikringsverdien før nybygningen er klar til levering. Forsikringsverdien utgjør verdien man kommer til etter første ledd med fradrag for visse poster.

Etter bokstav a og b skal det gjøres fradrag for arbeid som ikke er utført, og deler og materialer som ikke er fremstilt eller anskaffet enda. Deler og materialer som er fremstilt eller anskaffet skal derimot tas med, såfremt de befinner seg på forsikringsstedet, jfr. § 19-5.

Etter bokstav c skal det gjøres fradrag for den forholdsmessige del av subsidiene som skal ytes ved levering som har sammenheng med det arbeidet som ikke er gjort, eller de deler som ikke er fremstilt eller anskaffet. Som nevnt over ytes det imidlertid normalt ikke lenger subsidier til skip som bygges, slik at regelen har mistet sin praktiske relevans.

Det er verdt å merke seg at definisjonen på forsikringsverdien etter annet ledd ikke gir dekning for verkstedets fortjeneste på de investeringene som enda ikke er foretatt. Nybygningen må derfor gjenoppbygges for at verkstedet skal kunne hente ut en eventuell fortjeneste.<sup>98</sup>

## 6.3 Forsikringsverdi i ICBR 88

Reglene om forsikringsverdi i ICBR 88 skiller seg fra løsningen som er valgt i Planen. Vilkårene opererer både med en foreløpig forsikrings-

---

<sup>96</sup> Det foreligger imidlertid et snevert unntak for visse skipstyper der skipsverftet er i en konkurransesituasjon med Sør-Korea., se FOR 1999-03-19 nr 246: Forskrift om gjennomføring av EØS-avtalens bestemmelser om offentlig støtte til skipsbyggingsindustrien.

<sup>97</sup> Informasjon fra Arbeidsgruppen, kapittel 19.

<sup>98</sup> Motivene til § 19-10.

verdi ("provisional value"), og en forsikringsverdi ("insured value"). I det følgende vil jeg fremstille reglene knyttet til disse verdiene.

Under "Subject of insurance" i section I (A) og (B) og section II skal forsikringstager angi *den foreløpige forsikringsverdien*. Denne representerer et estimat av den sum man antar forsikringsobjektet vil være verdt når det er ferdig bygget.<sup>99</sup> Verdien vil normalt samsvare med byggekontraktens angivelse av byggesum. Den foreløpige forsikringsverdien tjener flere funksjoner. For det første vil assurandørens premiegrunnlag baseres på denne.<sup>100</sup> For det andre fungerer den som en begrensning for hvor mye sikrede får utbetalt etter et forsikringstilfelle, hvilket jeg vil komme tilbake til nedenfor.

ICBR 88 har regler om *forsikringsverdien* i sec. 1. Bestemmelsens første ledd opererer med to alternative angivelser av forsikringsverdien, der det alternativet som utgjør den største summen vil representere den "endelige" forsikringsverdien.

Det første alternativet innebærer at forsikringsverdien består av byggekontraktens angivelse av byggesum. Alternativet medfører normalt at forsikringsverdien samsvarer med den foreløpige forsikringsverdien.

Det andre alternativet kommer til anvendelse der faktiske byggekostnader overstiger byggesummen i byggekontrakten. I slike tilfeller vil de totale faktiske byggekostnadene utgjøre forsikringsverdien. Alternativet må sees i sammenheng med at det er vanlig at forsikringsverdien blir noe større enn antatt, for eksempel ved at materialkostnader stiger under byggeprosessen, og sikrede vil da få dekning for økningen. Det foreligger ikke et krav om at verkstedet varsler assurandøren om forhøyelsen.

Der de faktiske byggekostnadene utgjør forsikringsverdien vil det også legges på en nærmere bestemt prosentsats til kostnadene, jfr. sec. 1.1. Klausulen er en automatisk eskaleringsklausul som sikrer at verkstedet får dekning for den fortjenesten vedkommende ville oppnådd

---

<sup>99</sup> Brown (1993) side 743.

<sup>100</sup> Brown (1993) side 757.

der nybygningen ble ferdigstilt og levert etter den opprinnelige byggekontrakten.<sup>101</sup> Regelen må sees i sammenheng med at i byggekontrakten er fortjenesten lagt inn i kontraktssummen, mens der faktiske byggekostnader utgjør forsikringsverdien er ikke fortjenesten regnet med.

Det foreligger imidlertid enkelte begrensninger knyttet til alternativ nummer to og eskaleringsklausulen.

For det første vil assurandørens ansvar maksimalt utgjøre 125 prosent av den foreløpige forsikringsverdien, jfr. sec. 1.3. Regelen må sees på bakgrunn av at det er den foreløpige forsikringsverdien assurandøren normalt har basert premiegrunnlaget sitt på slik at det er naturlig at eskaleringsklausulen begrenses noe.

For det andre vil ikke alternativet få anvendelse på situasjoner der verkstedet har endret nybygningens karakter under byggingen<sup>102</sup>, og dette har resultert i at byggekostnadene ble større enn antatt, jfr. sec. 1.4. Et eksempel på dette er der verkstedet opprinnelig skulle bygge et passasjerskip, og ordren endres underveis til å omfatte et kostbart spesialfartøy til bruk i offshorevirksomhet. I slike situasjoner vil ikke en økning i byggekostnader automatisk resultere i en tilsvarende økning i forsikringsverdien, jfr. sec. 1.4. Forsikringsverdien vil da utgjøre byggekontraktens angivelse av denne, med mindre forsikringstager har inngått en avtale med assurandøren om en ytterligere økning av forsikringsverdien.

## 6.4 Oppsummering

Det foreligger en del ulikheter mellom de to systemene hva gjelder forsikringsverdi.

Det første som utmerker seg er at Planen har to alternative beregningsmåter for forsikringsverdien, basert på hvorvidt nybygningen er ferdigbygget eller ikke. ICBR 88 har ingen slik sontring. Ulikheten må

---

<sup>101</sup> Brown (1993) side 756-757.

<sup>102</sup> Ordlyden sier: "any variation of the value for insurance on account of a material alteration in the plans or fittings of the Vessel or a change in type from that originally contemplated".

sees i sammenheng med at reglene om partielt tap<sup>103</sup> i ICBR 88 kommer til anvendelse ved totaltap av en nybygning som ikke er ferdigbygget.<sup>104</sup> Planen anser imidlertid omfattende skader på en nybygning som ikke er ferdigbygget for totaltap, (knf. § 19-13 annet ledd). Dette medfører at sontringen er nødvendig all den tid totaltap etter Planen i utgangspunktet gir rett på utbetaling av hele forsikringssummen, dog oppad begrenset til forsikringsverdien. Jeg vil komme tilbake til reglene om skade og totaltap i avsnitt 9.4. Imidlertid medfører det overnevnte at det ikke foreligger så store ulikheter mellom reglene på dette plan som det tilsynelatende kan virke som.

For det tilfellet at nybygningen er ferdigbygget, og endelig byggesum ikke overstiger den opprinnelig avtalte summen i byggekontrakten vil regelsettene i stor grad samsvare. Forsikringsverdien vil da i utgangspunktet utgjøre den avtalte byggesum i henhold til byggekontrakten.

Der byggeprosessen har blitt dyrere enn antatt gir imidlertid ICBR 88 partene en mer fleksibel løsning enn Planen gjennom den automatiske eskaleringsklausulen som tilbys. Enhver økning i forsikringsverdien ved anvendelse av Planen trenger i prinsippet assurandørens godkjenning, jfr. ordlyden ”avtalte tillegg”. I ICBR 88 er en slik økning akseptert uten at partene må avtale dette særskilt, dog oppad begrenset til 125 prosent av den foreløpige forsikringsverdien. Regelen medfører videre at forsikringstager får hentet ut den fortjenesten han hatt på byggeprosjektet dersom det ble ferdigstilt etter kontrakten. En slik løsning er ikke valgt i Planen, der bygget må ferdigstilles for at forsikringstager skal få hentet ut eventuell fortjeneste.

---

<sup>103</sup> Partielt tap samsvarer med den norske betegnelsen ”skade” hvilket jeg vil komme tilbake til i avsnitt 9.4.2.5.

<sup>104</sup> Brown (1993) side 744.

## 7 Forsikringsstedet

### 7.1 Innledning

*Forsikringsstedet* betegner forsikringens geografiske virkeområde. Reglene om forsikringsstedet er viktige i praksis, og avgrenser deknningen ved at kun skade og tap som oppstår innenfor forsikringens geografiske virkeområde dekkes av assurandøren.

Avgrensningen skyldes at farenivået forsikringsobjektet utsettes for varierer etter hvor forsikringsobjektet er lokalisert. Gjennom en avgrensning kan assurandøren velge å ekskludere særskilt farefulle områder, eller kreve tilleggspremie dersom det i utgangspunktet ikke er ønskelig å påta seg slik risiko.<sup>105</sup>

Et overordnet hensyn som bør ivaretas i byggerisikoforsikringens regulering av forsikringsstedet er at reglene harmonerer med det faktiske byggestedet. Det faktiske byggestedet vil variere fra byggekontrakt til byggekontrakt, og det bør være slik at reglene legger opp til at nybygningen kan bygges der det konkrete verkstedet finner det hensiktsmessig. I dag er det, som nevnt tidligere, en økt tendens til at deler av nybygningen bygges på forskjellige verft, og gjerne også i utlandet. Reglene bør således også tilpasses bransjens internasjonale karakter.

Reglene om forsikringssted i Planen reguleres av § 19-5. Forsikringsstedet i ICBR 88 reguleres av section I (A) og (B) og section II under "Subject of Insurance", samt sec. 2 og sec. 9. Reglene om forsikringssted i begge regelsett er generelle, hvilket innebærer at de kommer til anvendelse ved alle de ordinære dekningene under forsikringen.

I begge regelsett vil forsikringsstedet i all hovedsak bestå av verkstedets områder i byggehavnen, samt området for prøvetur. I tillegg vil eventuelle underleverandørers byggehavner, samt området for transport av forsikringsobjektet kunne omfattes av forsikringsstedet.

I det følgende vil jeg redegjøre for reglene om forsikringssted i henholdsvis Planen, og ICBR 88. Jeg vil ta utgangspunkt i Planens angivelse

---

<sup>105</sup> Brækhus/Rein (1993) side 228-230.

av forsikringssted, og behandle ICBR 88 sin løsning fortløpende. Avslutningsvis vil jeg foreta en samlet vurdering av reglene.

## 7.2 Verkstedets egne områder

I Planen avgrenses forsikringen i utgangspunktet til å gjelde innenfor verkstedets områder i byggehavnen, samt ved transport mellom disse områdene, jfr. § 19-5 første ledd bokstav a. Bruken av ordet ”byggehavnen” (min uth.) tilsier at det er tale om en enkelt byggehavn. At forsikringen omfatter transport innenfor denne indikerer imidlertid at området kan være omfangsrikt.

Forsikringsstedet i ICBR 88 samsvarer fullt ut med det overnevnte forsikringsstedet i Planen, jfr. section I (A), samt section. II.

Dersom en underleverandør skal levere materialer til verkstedet vil dette være omfattet av dekningen i Planen såfremt det befinner seg på forsikringsstedet etter overnevnte regel. Dette innebærer at disse objektene i utgangspunktet ikke er dekket av forsikringen i perioden de er plassert hos underleverandøren, eller mens de fraktes fra underleverandøren til forsikringsstedet. Denne løsningen harmonerer ikke fullt ut med løsningen i ICBR 88, hvilket jeg vil komme tilbake til nedenfor.

## 7.3 Tilvirkning og transport utenfor byggehavnen

I Planen kan forsikringens geografiske område i enkelte tilfeller utvides ved særskilt avtale, såfremt dette fremgår av politen, jfr. § 19-5 annet ledd.

For det første kan det særskilt avtales at forsikringsstedet omfatter tilvirkning utenfor verkstedets områder i byggehavnen. Regelen er praktisk, eksempelvis ved at verkstedet ønsker dekning for gjenstander som produseres hos underleverandør mens de befinner seg hos denne.<sup>106</sup> En slik utvidelse av forsikringsstedet vil gjerne være interessant for verkstedet der gjenstandene ikke lenger er i underleverandørens

---

<sup>106</sup> I et slikt tilfelle vil det være aktuelt å vurdere hvorvidt underleverandørverftet skal inkluderes i forsikringen, og få status som medforsikret, jfr. § 8-1.

risiko.<sup>107</sup> Assurandøren vil normalt samtykke til slik utvidelse av dekningen der seksjonsbygging finner sted ved verftets egne verksteder utenom hovedverkstedet. Assurandøren vil imidlertid ikke nødvendigvis godta slik utvidelse der tilvirkning finner sted hos underleverandørverft.<sup>108</sup> Dette kan ha sammenheng med at assurandøren vurderer risikoen hos denne som usikker, eller for omfattende.

For det andre kan det særskilt avtales at forsikringsstedet omfatter transport som faller utenfor forsikringsstedet etter § 19-5 første ledd, eksempelvis transport av deler fra underleverandør til verksted.<sup>109</sup> En slik utvidelse av forsikringsstedet er sentral der forsikringstager har bygget skrog på underleverandørverft, og ønsker dekning for denne under transport.

Dekning for transport av skrog og seksjoner blir imidlertid løst på en bestemt måte i praksis, hvilket jeg vil skissere i det følgende:

Skrog og seksjoner fraktes i dag normalt ved bruk av slep. Den etablerte slepsrisikoen dekkes gjennom en separat polise. Denne tas inn som en del av byggerisikopolisen, med egen angivelse av forsikringstid, hvor slepet skal fraktes til og fra, egen forsikringssum og premie, samt eventuell egenandel. I tillegg tas det inn en bestemmelse om at slepet, slepebåt og slepearrangement skal besiktes og godkjennes av en sikkerhetsmann<sup>110</sup>, som på forhånd er godkjent av assurandøren.<sup>111</sup>

Ved transport mellom områdene som dekkes etter § 19-5 første ledd og det området som eventuelt er særskilt avtalt etter annet ledd skal det

---

<sup>107</sup> Motivene til § 19-5 nevner som et eksempel at verkstedet har bestilt en del fra en underleverandør, men er interessert i å vente med å hente denne til arbeidet med nybygningen er kommet så langt at delen kan monteres. Etter kjøpsl. § 13 nr. 2 vil verkstedet i så fall bære risikoen for delen mens den ligger lagret hos leverandøren, slik at verkstedet har behov for en utvidelse av forsikringsstedet.

<sup>108</sup> Motivene til § 19-5.

<sup>109</sup> Merk at Standard Form Shipbuilding Contract 2000 krever at slik dekning tegnes, jfr. art. XI 2 b.

<sup>110</sup> Internasjonalt betegnet som en surveyor.

<sup>111</sup> Informasjon fra Arbeidsgruppen, kapittel 19.



utarbeides en flytteplan, jfr. § 19-6. Et eksempel er der et skrog som skal anvendes i byggeprosjektet er ferdigbygget hos et underleverandørverft i Polen, og verkstedet har utvidet forsikringsstedet til å gjelde dette verftet, jfr. § 19-5 annet ledd. Flytteplanen må godkjennes av assurandøren for å være gyldig, og vedkommende har krav på tilleggspremie.<sup>112</sup>

Det er verdt å merke seg at regelen om flytteplan ikke lenger er tilpasset praksis da det sjelden utarbeides flytteplaner i dag.<sup>113</sup> Som nevnt ovenfor i petit vil transport av skrog og seksjoner normalt finne sted ved bruk av slep. Flytteplanen er i slike tilfeller erstattet med en sikkerhetsmann som kontrollerer slepet. Assurandørens sikkerhet ligger i muligheten til å godkjenne, eller ikke godkjenne den valgte sikkerhetsmannen. Tanken er at man med tiden vil se hvilke sikkerhetsmenn som er gode eller dårlige, slik at assurandøren har tilstrekkelig kontroll gjennom denne praksisen.

Forsikringsstedet i ICBR 88 section I (B) utgjør automatisk underleverandørens byggehavn og/eller andre lokaler underleverandøren har på byggestedet, samt lokal transport mellom disse stedene. Forsikringsstedet omfatter også transport til verkstedet, såfremt transporten befinner seg innenfor verkstedets områder etter section I (A), jfr. section I (B) tredje ledd bokstav a. Det sistnevnte innebærer i realiteten at transport fra underleverandør til verkstedet ikke er omfattet av forsikringsstedet før gjenstandene befinner seg i nærheten av verkstedet.

Et spørsmål som oppstår i denne sammenheng er hvorvidt forsikringsstedet kan utvides til også å omfatte transporter utenom de overnevnte, eksempelvis hele transporten fra underleverandør til verksted. Dette reguleres av sec. 2:

## “2. TRANSIT

*Held covered at a premium to be arranged for transit not provided for in Section I or II above.”*

---

<sup>112</sup> Motivene til § 19-6.

<sup>113</sup> Informasjon fra Arbeidsgruppen, kapittel 19.

Det første spørsmålet bestemmelsen reiser er hvilke transporter som omfattes av dekningen. Ordlyden indikerer at bestemmelsen er generell for alle transporter som ikke omfattes av section I. og II, jfr. ”for transit not provided for in Section I or II above”. Dette medfører at bestemmelsen blant annet vil gjelde der forsikringstager ønsker å utvide forsikringsstedet til å omfatte hele transporten fra underleverandør.

Bestemmelsen reiser imidlertid spørsmål om hvorvidt assurandøren kan motsette seg en slik utvidelse av forsikringsstedet. Bestemmelsen angir at overnevnte transporter er ”Held covered at a premium to be arranged”. Ordlyden åpner opp for to ulike tolkningsalternativer. Det ene alternativet innebærer at bestemmelsen tillater dekning av slike transporter etter nærmere avtale mellom forsikringstager og assurandør, herunder at de må enes om tilleggspremie. Det andre alternativet innebærer at forsikringstager er gitt en rett til dekning av slike transporter i alle tilfelle, men at assurandøren som kompensasjon for dette er gitt rett til tilleggspremie.

I Arnould’s fremkommer det at ”held covered” klausuler har lang tradisjon i engelsk rett.<sup>114</sup> Klausulene anvendes tradisjonelt i situasjoner der sikrede i utgangspunktet ikke har rett til dekning, for eksempel ved brudd på subjektive omsorgsplikter.<sup>115</sup> Kjernen i klausulene er at assurandøren automatisk, til tross for dette, dekker den risiko som er tilstede. En forutsetning er imidlertid ofte at assurandøren har krav på varsel, og tilleggspremie.<sup>116</sup> Dette medfører at det er det andre tolkningsalternativet som er riktig i byggerisikoforsikringen; sikrede har rett til dekning ved transport som omfattes av alternativet, forutsatt at vedkommende betaler assurandøren tilleggspremie.

Et spørsmål som oppstår er hvorvidt assurandøren står fritt til å tilegne seg en urimelig høy tilleggspremie. Dersom dette er tilfellet, vil assurandøren i praksis kunne hindre sikredes rett til dekning. En slik situasjon forhindres imidlertid av MIA sec. 31 (2). Etter bestemmelsen har assurandøren kun krav på ”a reasonable additional premium”. En

---

<sup>114</sup> Arnould’s (2008) side 534.

<sup>115</sup> Se eksempelvis CL. 280 Institute Time Clauses Hulls sec. 3.

<sup>116</sup> Arnould’s (2008) side 534.

naturlig språklig forståelse av uttrykket indikerer at tilleggspremien utmåles til vanlig markedspris eller annen rimelig pris.

Det er verdt å merke seg at det foreligger unntak fra dekning ved ”held covered” klausuler der risikoen er så byrdefull at den ikke lar seg forsikre i markedet til en fornuftig kommersiell rate.<sup>117</sup> Det er imidlertid ikke sannsynlig at unntaket får stor betydning i byggerisikoforsikringen ettersom det sjelden vil foreligge transporter som innebærer en slik grad av risiko.

## 7.4 Prøvetur

Et spørsmål som oppstår for begge regelsett er om forsikringsstedet omfatter områder nybygningen ferdes i på prøvetur.

*Prøvetur* er en viktig del av vurderingen av hvorvidt en nybygning er i orden, og videre om den tilfredsstillende byggekontraktens krav. Prøveturen foretas når skipets leveringstidspunkt nærmer seg, og hensikten er å prøve skipets maskin og navigasjonsegenskaper. Også andre forhold ved nybygningen testes, såfremt dette ikke er prøvet tidligere under byggefasen.<sup>118</sup> Prøvetur kan imidlertid medføre en forhøyet risiko for assurandøren da nybyggingen ikke lenger befinner seg på land, men i vann hvor det er økt sannsynlighet for at skader kan inntreffe.

Dekningen i Planen omfatter i utgangspunktet skader og tap som oppstår under prøvetur. Et vilkår er imidlertid at nybygningen befinner seg innenfor det geografiske området som fremgår av dens midlertidige sertifikater, jfr. § 19-5 første ledd bokstav b.

Ordningen med midlertidige sertifikater ble innført ved forrige revisjon. Regelen harmonerer imidlertid ikke lenger med praksis. I dag utarbeides det svært sjelden midlertidige sertifikater, men derimot sjekklister hvor tillatelse til prøvetur utstedes på bakgrunn av denne.<sup>119</sup>

Forsikringsstedet i ICBR 88 omfatter også prøveturer, jfr. sec 9.1. Bestemmelsen begrenses til å gjelde innenfor en avstand på 250 nautiske mil fra verkstedets bygghavn.

<sup>117</sup> Jfr. *Liberian Ins v. Mosse Liberian Insurance Agency Inc. V. Mosse* (1977) 2 Lloyd’s Rep. 560.

<sup>118</sup> Falkanger/Bull (2010) side 74.

<sup>119</sup> Informasjon fra Arbeidsgruppen, kapittel 19.

## 7.5 Oppsummering

Reglene for forsikringsstedet i Planen og ICBR 88 har noe ulik oppbygging og struktur, men det foreligger en rekke materielle likheter mellom vilkårene.

Den mest fremtredende forskjellen mellom Planen og ICBR 88 er at forsikringsstedet automatisk omfatter underleverandørers verkstedsområde i ICBR 88, jfr. section. I (B). I Planen må slik dekning avtales særskilt, jfr. § 19-5 annet ledd. Planen legger således opp til at assurandøren kan nekte å gå med på en slik utvidelse av forsikringsstedet. På den annen side vil underleverandørens verft som forsikringssted kun være relevant for deler av forsikringsobjektet i ICBR 88, nemlig maskineri med deler. Ordlyden i ICBR 88 section I (A) og (B) taler for at skrog som ikke konstrueres hos verkstedet ikke utgjør forsikringsobjektet før det befinner seg hos denne, hvilket jeg har redegjort for i avsnitt 5.3.<sup>120</sup>

Det er også en forskjell ved at visse transporter, herunder transporter fra underleverandører, dekkes automatisk i ICBR 88, jfr. sec. 2. Forutsetningen er imidlertid at assurandøren får tilleggspremie, samt at risikoen ville latt seg forsikre i markedet til en rimelig pris. Under Planen må slike transporter avtales særskilt, jfr. § 19-5 annet ledd.

Det overnevnte innebærer at Planen generelt er mer assurandørvennlig enn ICBR 88 hva angår utvidelse av forsikringsstedet.

Videre har regelsettene ulike regler for prøveturer. I ICBR 88 kan prøveturer kan skje innenfor en radius på 250 nautiske mil, mens i Planen skal det utformes midlertidige sertifikater (eller i praksis p. t sjekklister) som nybygningen må holde seg innenfor. Cefor Form 250 § 6 annet ledd hadde tidligere samme regel som ICBR 88, men det fremgår ikke av motivene til § 19-5 hvorfor regelen ble endret til i stedet å anvende midlertidige sertifikater. Det kan imidlertid antas at regelen ble innført med det formål at midlertidige sertifikater, og sjekklister som anvendes i dag, i større grad kan tilpasses til den konkrete nybygningen det er tale om å forsikre. På denne måten får assurandøren bedre oversikt over risikoen som er involvert.

---

<sup>120</sup> Forsikringsavtalen vil imidlertid kunne særskilt angi at forsikringsobjektet også utgjør skrog som bygges hos underleverandør mens det befinner seg hos denne, men løsningen fordrer at assurandør og forsikringstager blir enige om dette.

## 8 Forsikringstiden

### 8.1 Innledning

Forsikringstiden utgjør perioden assurandøren påtar seg risikoen for de objekter som er omfattet av forsikringen. Reglene om forsikringstid avgrensner forsikringsdekningen i tid, og innebærer at sikrede bare kan kreve erstatning for tap som har oppstått i denne perioden.

I byggerisikoforsikringen vil forsikringstageren normalt ønske å legge forsikringstiden så nært opp mot faktisk byggetid som mulig, slik at sikrede er dekket for hele perioden nybygningen er under konstruksjon. En byggerisikoforsikring vil derfor sjelden tegnes på årsbasis<sup>121</sup>, all den tid en faktisk byggeperiode normalt ikke lar seg gjennomføre innenfor bestemte år. Det foreligger av den grunn særlige regler i byggerisikoforsikringen for når forsikringen starter å løpe, og for når den opphører.

Avgrensningen av forsikringen i tid bidrar til forutberegnelighet for partene, og kan også virke oppgjørsteknisk gunstig ved at assurandøren enkelt kan avvise krav som har oppstått utenfor forsikringstiden.

I Planen reguleres forsikringstiden av kontrakten mellom partene, supplert med reglene i §§ 1-5 samt 19-2. I ICBR 88 reguleres forsikringstiden av section I og II og av sec. 3. Reglene om forsikringstid omfatter alle former for dekning som ligger innenfor regelsettene, med unntak av krigsfaredekningen.<sup>122</sup>

I det følgende vil jeg presentere reglene om forsikringstid i Planen og ICBR 88. Reglene er nært sammenfallende og vil derfor behandles felles. Jeg vil foreta en oppsummering avslutningsvis der jeg vil vurdere eventuelle forskjeller, samt reglenes egnethet.

---

<sup>121</sup> I motsetning til det som ellers er utbredt ved tegning av ulike sjøforsikringer, jfr. motivene til § 1-5.

<sup>122</sup> Se avsnitt 10.4 om forsikringstid i krigsforsikringen.

## 8.2 Tidspunkt for når forsikringen starter å løpe

Utgangspunktet i begge regelsett er at forsikringen starter å løpe fra et tidspunkt som er nærmere avtalt mellom partene i polisen.<sup>123</sup>

I praksis vil tidspunktet for når forsikringstager velger å ta ut byggerisikoforsikring variere fra byggeprosjekt til byggeprosjekt. I enkelte tilfeller har skipsbyggingskontrakten mellom partene særlige regler om når verkstedet plikter å ta ut forsikring.<sup>124</sup> I andre tilfeller vil partene konkret vurdere hva som er lønnsomt. Det vil normalt foreligge en høy egenandel ved byggerisikodekning hvilket medfører at et dekningsbehov først oppstår når forskjellige deler og seksjoner settes sammen.<sup>125</sup> Dette har sammenheng med at verdiene av disse kumuleres på dette stadiet. Hvis verdien av utstyr og liknende er særlig stor kan det allikevel tenkes at det tegnes forsikring fra et tidligere tidspunkt.

Der det norske verftet har bestilt skrog fra underleverandør vil verftet normalt ta ut forsikring fra det tidspunktet de overtar skroget fra underleverandørverftet - gjerne med en utvidet slepedekning som gjelder under slepet til Norge, og full byggerisiko når skroget ankommer det norske verftet.<sup>126</sup> Denne løsningen er forenelig med begge regelsett ettersom det legges opp til at forsikringen starter å løpe fra et tidspunkt som er nærmere bestemt av partene.

Planen regulerer særskilt situasjonen der partenes avtale om forsikringstid er mangelfull.<sup>127</sup> Dersom partene ikke har avtalt noen konkret dato vil forsikringen starte og løpe etter at begge parter har godtatt hverandres vilkår, jfr. § 1-5 første ledd.<sup>128</sup> Der partene kun har avtalt

---

<sup>123</sup> Jfr. Planen § 1-5 og ICBR 88 section I og II.

<sup>124</sup> Se eksempelvis Newbuildcon art. 38 a om at verkstedet skal ta ut forsikring fra: "first steel cutting or equivalent (or delivery of the Buyer's Supplies, whichever is earlier)". SAJ angir at forsikring skal tas ut: "From the time of keel-laying of the vessel...", jfr. Art. XII 1.

<sup>125</sup> Informasjon fra Dag Mosvold.

<sup>126</sup> Informasjon fra Dag Mosvold.

<sup>127</sup> Reglene er overensstemmende med FAL § 3-1.

<sup>128</sup> Hva som kan sies å utgjøre skjæringspunktet for tilbud og aksept må avgjøres konkret i hvert enkelt tilfelle i henhold til alminnelige avtalerettslige regler. Den nærmere utdypingen av disse reglene faller imidlertid utenfor denne avhandlingens tema.

dato, men ikke nærmere angitt klokkeslett vil forsikringen begynne å løpe klokken 00.00, jfr. § 1-5 annet ledd.

Spørsmålet om når forsikringen starter å løpe der dette ikke er avtalt adresseres ikke i ICBR 88. I de fleste praktiske tilfeller vil imidlertid dette være noe partene har drøftet slik at det vil la seg gjøre å angi et slikt tidspunkt.

### 8.3 Tidspunkt for opphør

Utgangspunktet i begge regelsett er at forsikringen løper til overtakelsestidspunktet i byggekontrakten.<sup>129</sup> Vurderer man denne regelen isolert kan det synes som om faktisk overtakelsestidspunkt ikke er av betydning. Dette ville resultert i at sikrede mistet dekningen dersom leveringstidspunktet ble senere enn antatt. Forsikringen forlenges imidlertid automatisk i slike tilfeller, og vil løpe til faktisk overtakelse.<sup>130</sup> Både Planen og ICBR 88 oppstiller dog en begrensning for forlengelsen.<sup>131</sup>

Dersom nybygningen derimot leveres før overtakelsestidspunktet som er fastsatt i kontrakten vil forsikringen opphøre.<sup>132</sup> Forsikringstageren har da krav på en premiereduksjon som svarer til reduksjonen i forsikringstiden.

I Planen reguleres situasjonen der bestilleren ikke overtar nybygningen i henhold til byggekontrakten. I slike tilfeller forlenges forsikringstiden automatisk inntil nybygningen faktisk overtas av en annen bestiller, jfr. § 19-2 annet ledd. Assurandøren vil da ha krav på tilleggspremie. At forsikringen forlenges automatisk har sammenheng med at

<sup>129</sup> Jfr. Planen § 19-2 første ledd første setning. I ICBR 88 fremkommer ikke dette direkte. Det skal imidlertid angis når forsikringen opphører, jfr. section I og II. Det er nærliggende å anta at partene velger overtakelsestidspunktet i byggekontrakten som opphørsdato.

<sup>130</sup> Jfr. Planen § 19-2 første ledd annen setning, og ICBR 88 sec. 3. Begge regelsett angir imidlertid at assurandøren har krav på tilleggspremie ved slik forlengelse.

<sup>131</sup> I Planen varer forlengelsen i maksimalt 9 måneder, jfr. § 19-2 tredje ledd. I ICBR 88 varer forlengelsen kun i 30 dager, jfr. sec. 3. Partene kan riktignok avtale seg til en forlengelse utover dette, men risikoen for manglende avtale går utover sikrede.

<sup>132</sup> Jfr. Planen § 6-5 og ICBR 88 section I og II.

det er behov for forsikringsdekning frem til nybygningen omfattes av en ordinær kaskoforsikring. Forlengelsen varer maksimalt i 9 måneder, jfr. § 19-2 tredje ledd.

ICBR 88 har ikke en slik bestemmelse. Det må imidlertid være fritt frem for forsikringstager å avtale forlengelse med assurandøren i slike tilfeller, men risikoen for manglende avtale vil gå utover sikrede.

## 8.4 Oppsummering

Fremstillingen av reglene om forsikringstid i Planen og ICBR 88 viser at forsikringstiden har nær sammenheng med byggetiden i begge regelsett. Dette er naturlig ettersom det er i denne perioden nybygningen er sårbar for såkalte ”byggerisiko”. Planen gir imidlertid sikrede bedre rettigheter der byggetiden forsinkes ettersom det automatisk trer i kraft en automatisk forlengelse oppad begrenset til 9 måneder. I ICBR 88 vil forsikringen i slike tilfeller opphøre etter 30 dager. Partene kan riktignok avtale en forlengelse utover dette, men sikrede er ikke gitt noen rett til dette. Det samme gjelder der opprinnelig bestiller ikke overtar nybygningen. I ICBR 88 er ikke situasjonen regulert, hvilket innebærer at partene eventuelt må avtale dette særskilt. Dette medfører at assurandøren kan nekte å forlenge forsikringen, noe som fører til at sikrede mister dekningen.

## 9 Assurandørens ansvar

### 9.1 Innledning

En forsikring innebærer at risikoen for bestemte tap i forsikringstiden overføres fra sikrede til en assurandør. Omfanget av assurandørens ansvar kalles forsikringens dekningsfelt. *Dekningsfeltet* består av ulike elementer som til sammen avgjør hvilken dekning forsikringen gir sikrede.<sup>133</sup> Dersom tap eller skade oppstår, må begivenheten og dens

---

<sup>133</sup> Bull (1980) side 60.



årsak sammenholdes med forsikringens dekningsfelt for å avgjøre hvorvidt sikrede har krav på forsikringssum eller erstatning.

Dekningsfeltet angir de objektive reglene om farefelt, forsikringstilfelle, tapsfelt og årsakssammenheng. *Farefeltet* betegner summen av de risikobegivenheter forsikringen svarer for.<sup>134</sup> Kjernen i begrepet *forsikringstilfelle* er en begivenhet som fører til tap som etter sin årsak og art er omfattet av forsikringen.<sup>135</sup> *Tapsfeltet* utgjør summen av de tapstyper assurandøren påtar seg risikoen for.<sup>136</sup> Reglene om *årsakssammenheng* binder sammen reglene om farefelt og tapsfelt ved at det stilles krav til relevant sammenheng mellom faren og forsikringstilfellet, og mellom forsikringstilfellet og tapet.<sup>137</sup>

Dekningsfeltet i byggerisikoforsikringen fastlegges gjennom ulike vilkår i Planen og ICBR 88. Beskrivelsen av dekningsfeltet i regelsettene er innviklet. Blant annet har begge en fragmentarisk fremstilling av reglene slik at man er nødt til å sammenholde disse for å avklare hvorvidt sikrede får dekning eller ikke.

I avsnittene som følger vil jeg presentere reglene som gjelder for å fastsette assurandørens ansvar i byggerisikoforsikringen. Jeg vil starte med en felles behandling av farefeltet i Planen og ICBR 88, herunder objektive unntak fra farefeltet. *Objektive fareunntak* betegner unntak fra dekningsfeltet som ikke har noen sammenheng med forsikringstageren eller sikredes subjektive forhold.<sup>138</sup> Under de objektive fareunntak vil jeg vektlegge farer som potensielt kan ramme en norsk aktør. Deretter vil jeg behandle innholdet i kravet til inntrådt forsikringstilfelle. Reglene om forsikringens tapsfelt vil også belyses, herunder særlig om de såkalte indre farer. Avslutningsvis vil jeg omtale reglene om årsakssammenheng, inkludert reglene om tidfesting og bevisbyrde. Reglene om tapsfelt og årsakssammenheng vil jeg behandle særskilt for hvert regelsett.

---

<sup>134</sup> Falkanger/Bull (2010) side 479.

<sup>135</sup> Se mer om begrepet i Bull (2008) side 228-243.

<sup>136</sup> Venger (1997) side 86.

<sup>137</sup> Bull (2008) side 244.

<sup>138</sup> Brækhus/Rein (1993) side 82.

## 9.2 Farefeltet

### 9.2.1 Innledning

Reglene om farefeltet er viktige i praksis fordi de gir partene i forsikringsavtalen oversikt over hvilke årsaker til et tap forsikringen dekker.

I sjøforsikringen opererer man tradisjonelt med to ulike typer farefelt som består av henholdsvis krigsfare og sjøfare. Disse farefeltene er ment å supplere hverandre slik at sikrede oppnår fullstendig dekning dersom det tegnes dekning for begge.<sup>139</sup> Videre er det forutsatt at de ikke overlapper hverandre.<sup>140</sup> I både Planen og ICBR 88 er imidlertid krigsfaredekning en tilleggsdekning forsikringstager selv velger om han ønsker å tegne.

Reglene om farefelt i begge regelsett er generelle.<sup>141</sup>

Hovedproblemstillingen i det følgende er hvilke farer som omfattes av farefeltet i Planen og ICBR 88.

### 9.2.2 All risks-dekning

Utgangspunktet i begge regelsett er at de opererer med all risks-dekning.<sup>142</sup> En *all risks-dekning* er negativt avgrenset slik at alle farer som kan ramme forsikringsobjektet omfattes av forsikringen, med mindre det foreligger særlige unntak.<sup>143</sup>

---

<sup>139</sup> Dette gjelder likevel ikke fullt ut for alle farer. Se mer om dette i Bull (2008) side 211.

<sup>140</sup> Jfr. motivene til Planen § 2-8, samt Brækhus/Rein (1993) side 48 og Goodacre (1996) side 1152.

<sup>141</sup> Dette fremgår ikke av Planen selv eller av motivene. Det rimelige vil imidlertid være at så er tilfelle, med unntak av tilleggsdekningen for krigsfare som har en egen angivelse av farefelt i § 2-9, jfr. § 19-26. Dette må sees i sammenheng med Planens systematikk. Krigsfaredekningen er den eneste dekningen innenfor kapittel 19 som har en egen angivelse av farefeltet. Lovteknisk ville det være lite forutberegnelig dersom også andre deknninger har særskilte regler all den tid noe slikt ikke fremgår av Planen. Ordlyden i ICBR 88 sec. 5 gir uttrykk for at farefeltet gjelder alle dekningselementene under forsikringen ettersom den sier "this insurance", som etter sammenhengen synes å vise til hele ICBR 88.

<sup>142</sup> Jfr. Planen § 19-1 jfr. § 2-8, og ICBR 88 sec. 5.1.

<sup>143</sup> I praksis foreligger det både subjektive og objektive fareunntak. *Subjektive fareunntak* er fellesbetegnelsen på ulike fareunntak som retter seg mot risikoer sikrede kan påvirke. De objektive fareunntak vil som nevnt behandles nedenfor i avsnitt 9.2.6.

I Planen hjemles all risks-dekningen i sjøfarebegrepet, jfr. § 2-8 som sier: ”sjøfare omfatter alle farer som interessen blir utsatt for”.<sup>144</sup>

Brækhus/Rein kritiserer terminologien all den tid begrepet sjøfare lett kan forveksles med begrepene ”sjøens farer” eller ”perils of the sea” som har et langt snevrere meningsinnhold.<sup>145</sup> Begrepet er om mulig enda mer misvisende i byggerisikoforsikringen, hvor store deler av dekningen gjelder under byggeperioden på land. Det imidlertid nærliggende å anta at begrepet er alminnelig kjent i bransjen slik at de berørte parter kjenner til dets nærmere innhold.

Kjernen i en forsikring er at den skal omfatte plutselige og uventede forhold som sikrede har vanskeligheter med å beskytte seg mot.<sup>146</sup> Et spørsmål som oppstår i den forbindelse er om all risks-dekningen må avgrenses mot ”alminnelige” forhold; det vil si forhold som man må regne med at vil inntre i den daglige driften fra tid til annen.<sup>147</sup>

I Planen fremkommer det ikke direkte at slike forhold skal unntas i byggerisikoforsikringen. I den alminnelige kaskoforsikringen unntas tap som skyldes alminnelig bruk, jfr. § 10-3, men bestemmelsen får ikke anvendelse i byggerisikoforsikringen, jfr. § 19-14. Det er imidlertid naturlig at slike forhold unntas som følge av en naturlig språklig forståelse av sjøfarebegrepet.<sup>148</sup> Bruken av ordet *fare* indikerer at det er tale om plutselige og uforutsette omstendigheter, og ikke ”alminnelige” forhold. En slik tolkning underbygges av motivene til § 2-8 som fastslår at forsikringen skal gi vern mot uforutsette tap slik at det må avgrenses mot tap som må anses som ”påregnelige”.

I ICBR 88 fremkommer ikke en slik avgrensning eksplisitt. Det er

---

<sup>144</sup> I ICBR 88 sies det eksplisitt at farefeltet består av all risks-dekning.

<sup>145</sup> Brækhus/Rein (1993) side 48.

<sup>146</sup> Bull (2008) side 218.

<sup>147</sup> Bull (2008) side 218-220.

<sup>148</sup> Sjøfarebegrepet anvendes imidlertid også i den alminnelige kaskoforsikringen. Tolkningen forutsetter derfor at § 10-3 om alminnelig bruk kun er en presisering. Jeg finner støtte for en slik forståelse i motivene til § 10-3 som angir at bestemmelsen gir uttrykk for et sentralt forsikringsrettslig prinsipp, som er at forsikringen bare skal dekke det uforutsette eller upåregnelige tap.

imidlertid fastslått i rettspraksis at all risks-begrepet ikke omfatter slike forhold. Gaunt v. British & Foreign Marine Insurance Co. Ltd<sup>149</sup> har en illustrerende beskrivelse av begrensningen:

*”There is a limit to ”all risks”. There are risks, and risks insured against. Accordingly, the expression does not cover inherent vice, or mere wear and tear, or British capture. It covers a risk, not a certainty; it is something which happens to the subject-matter from without, not the natural behaviour of that subject-matter being what it is in the circumstances under which it is carried”.* (min uth.)

I byggerisikoforsikringen er ikke forekomsten av slike ”alminnelige” forhold utpreget stor. Problemstillingen kan imidlertid oppstå; eksempelvis kan det tenkes at mindre skader som oppstår i forbindelse med bygging skal unntas som følge av at det må forventes at beskjedne feil blir begått i denne prosessen.<sup>150</sup> Det foreligger også andre forhold som kan tenkes at omfattes av begrensningen. Disse vil jeg komme nærmere tilbake til i avsnitt 9.2.4 hvor jeg skal gi en oversikt over hva dekningen innebærer i praksis.

### 9.2.3 Forurensning

Farefeltet i Planen og ICBR 88 omfatter også farer som oppstår i forbindelse med tiltak fra statsmakt for å avverge forurensningsfare.<sup>151</sup> Dekningen må sees på som en presisering all den tid regelsettene er basert på all risks-dekning.

---

<sup>149</sup> Gaunt v. British & Foreign Marine Insurance Co. Ltd (1921) 2 AC 41, HL.

<sup>150</sup> Se i denne forbindelse ND-1977-38 hvor retten vurderer et tilfelle av samvirkende skadeårsaker. I forbindelse med dette uttales det at det er påregnelig at det blir begått visse feil fra verkstedets side under arbeider på et skip.

<sup>151</sup> Jfr. Planen § 2-8 bokstav b og ICBR 88 sec. 7. I Planen sies det ikke eksplisitt at dekningen omfatter tiltak for å avverge forurensningsfare, men dette fremkommer av motivene til bestemmelsen.

Dekningen er et resultat av Torrey Canyon ulykken<sup>152</sup>, og ble innført som en konsekvens av myndighetenes utvidede adgang til å agere ved oljesøl. Dekningen er imidlertid ikke begrenset til å omfatte konsekvenser av oljesøl, men vil komme til anvendelse der det foreligger skade eller tap av nybygningen som en følge av handling fra myndigheter på bakgrunn av generell forurensning. Et eksempel på sistnevnte vil være der en nybygning får motorstopp på prøvetur og myndighetene bestemmer seg for å slepe vekk denne på grunn av fare for å forstyrre et sårbart dyreliv i området, med det resultat at nybygningen får en skade som følge av hendelsen.

Bestemmelsen er ikke særlig praktisk, og særlig ikke under byggerisiko-dekning da nybygningen vil ligge på land i store deler av forsikringstiden i forbindelse med byggingen.

#### **9.2.4 Foreløpig oversikt over dekingen**

Farefeltet i Planen og ICBR 88 er som skissert over negativt avgrenset, noe som medfører at en belysning av farefeltets nærmere innhold bare kan skje gjennom en redegjørelse for de ulike fareunntak som gjør seg gjeldende. Før presentasjonen av disse unntakene, er det imidlertid hensiktsmessig å skissere det positive farefeltet for å ikke overse hovedregelen om at alle farer er dekket.<sup>153</sup>

Siktemålet med følgende avsnitt er å presentere ulike farer som kan oppstå for en norsk aktør, og vurdere om disse er dekningsmessige i henhold til dekingen slik den er skissert i avsnittene over. Jeg vil også ta opp problemstillingen om ”alminnelige” forhold fra avsnitt 9.2.2, der dette er naturlig.

For å sikre fremstillingens praktiske relevans har jeg fått innspill fra relevante personer i forsikringsbransjen, og skipsbyggingsindustrien.

Til tross for at påfølgende avsnitt skal skissere det positive farefeltet, er det nødvendig å notere seg at dekingen av farene som presenteres i

---

<sup>152</sup> Torrey Canyon var en oljetanker som sølte store mengder råoljer etter at skipet forliste i Storbritannia i 1967. For å minske forurensningsfaren bestemte britiske myndigheter seg for å bombe skipet. Se Brækhus/Rein (1993) side 81.

<sup>153</sup> Brækhus/Rein (1993) presiserer viktigheten av dette på side 49.

det følgende kan avkortes eller falle bort dersom fareunntak kommer til anvendelse i det konkrete forholdet. Dette vil imidlertid ikke behandles, med mindre særlige forhold gjør seg gjeldende.<sup>154</sup>

**Risikofylt vær** kan medføre skade på verft og nybygg. Eksempler på slikt vær er sterk vind eller store nedbørmengder. Typiske fareutslag er der nybygningen grunnstøter eller driver på land under prøvetur, eller der en kran, eller et tre av en viss størrelse faller over forsikringsobjektet og medfører skader under byggeperioden på land.

Dekning av farer frambrakt av vær og vind<sup>155</sup> har tradisjonelt vært kjernen i den alminnelige kaskoforsikringen<sup>156</sup>, og farene er i utgangspunktet også omfattet av byggerisikoforsikringen. Dekningen omfatter i tillegg andre farer som har sammenheng med naturkreftene, eksempelvis jordskjelv, tsunami, vulkanutbrudd og utrasing fra fjell eller breer.<sup>157</sup> Det er imidlertid grunn til å merke seg at ICBR 88 unntar jordskjelv og vulkanutbrudd fra farefeltet, jfr. sec. 6.<sup>158</sup>

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med deknningen er hvorvidt det foreligger en nedre grense for vær som dekket fare som følge av at været må anses som "alminnelig", og dermed ikke utgjør en særlig risiko. Vær kan tenkes å være "alminnelig" i to tilfeller. Det ene innebærer at været er typisk for det aktuelle området slik at det ikke er overraskende at slik vær forekommer. Det andre innebærer at det aktuelle været ikke er av ekstraordinær karakter slik at det ikke kan sies å representere en risiko i seg selv.

I det følgende vil jeg drøfte hvorvidt skader eller tap som følger av vær typisk for det aktuelle området er dekningsmessige.

Verken Planen med motiver eller ICBR 88 regulerer spørsmålet.

---

<sup>154</sup> Der slike særlige forhold gjør seg gjeldende vil jeg også kunne nevne tilfeller der subjektive fareunntak kan komme til anvendelse. Dette er til tross for at jeg har avgrenset mot behandlingen av forsikringstager og sikredes opplysnings- og omsorgsplikter i avhandlingen. Løsningen skyldes viktigheten av at presentasjonen blir så fullstendig som mulig.

<sup>155</sup> Tradisjonelt betegnet som "sjøens farer" eller "perils of the seas".

<sup>156</sup> Brækhus/Rein (1993) side 49.

<sup>157</sup> Eksemplene er hentet fra Brækhus/Rein (1993) side 50.

<sup>158</sup> Dette vil behandles i avsnitt 9.2.5 bokstav f.

Gaunt-saken, som er omtalt ovenfor i avsnitt 9.2.2, er imidlertid avklarende. I saken ble ull skadet av regnvann under frakt. Forsikrings-selskapet mente faren ikke kvalifiserte til dekning under all risks-polisen ettersom frakten fant sted under regnesesongen, og således var påregnelig. Retten avviste imidlertid påstanden, og henviste til all risks-dekningen. Dommen kan tas til inntekt for at selv vær og vind som vanligvis preger et område kan utgjøre en fare under all risks-dekningen.

Resultatet er rimelig sett hen til at assurandøren vil ha kjennskap til området nybygningen befinner seg i. Vedkommende vil dermed kunne ta værforhold i betraktning ved beregning av premie, slik at en eventuell forhøyet risiko kan bli kompensert for gjennom denne. Resultatet synes også fornuftig sett hen til forsikringens formål som er å sikre mot uforutsette begivenheter. Til tross for at dårlig vær ofte preger et område er det ikke sikkert at skade eller tap vil inntre, faren utgjør av den grunn fremdeles et usikkerhetsmoment.

Videre oppstår spørsmålet om hvorvidt det foreligger et krav om at vær og vindforhold er av ekstraordinær karakter for at sikrede skal få dekning.

Planen med motiver og ICBR 88 regulerer ikke spørsmålet.

I *Thomas Wilson, Sons & Co v. Owners of the cargo per The Xantho*<sup>159</sup> fremkommer det imidlertid at det ikke foreligger et slikt krav:

*“The purpose of the policy is to secure an indemnity against accidents which may happen, not against events which must happen. It was contended that those losses only were losses by perils of the sea, which were occasioned by extraordinary violence of the winds or waves. I think this is too narrow a construction of the words, and it is certainly not supported by the authorities, or by common understanding. It is beyond question, that if a vessel strikes upon a sunken rock in fair weather and sinks, this is a loss by perils of the sea.”*

Resultatet er fulgt opp i senere saker.<sup>160</sup> Dommene gjelder imidlertid

---

<sup>159</sup> *Thomas Wilson, Sons & Co v. Owners of the Cargo per The Xantho* (1887) 12 App. Cas. 503. HL.

<sup>160</sup> Eksempelvis *Skandia Insurance Co Ltd v. Skoljarev* (1979) 142 CLR 375, High Court of Australia. Om denne se *Hodges* (1999) side 382.

dekningen ”perils of the seas”. Reelle hensyn taler allikevel for at resultatet også får anvendelse i byggerisikoforsikringen. Dette har sammenheng med at dekning for ”perils of the seas” er en del av all risks-dekningen<sup>161</sup>, samt at all risks-dekningen er en videre dekning. Løsningen medfører at tap og skade som er oppstått som en følge av eksempelvis ”alminnelig” regnvær ikke utelukker at sikrede får dekning.

Det kan også tenkes å foreligge en grense for dekning av skader og tap frembrakt av vær og vind der manglende sikring anses som uakt-somt eller forsettelig av sikrede. Et eksempel på sistnevnte vil være der sikrede har fulgt med på værvarsel hvor det varsles om kraftig storm, og sikrede velger å sjøsette nybygningen til tross for dette.

**Brann** medfører risiko for skader og tap av forsikringsobjektet. Faren er særlig fremtredende sent i byggeprosessen ettersom flere brannfarlige elementer er montert inn i nybygningen når den nærmer seg ferdigstillelse. Det er imidlertid sjelden at et byggeprosjekt blir påført store skader eller går tapt som følge av brann, all den tid de fleste verft har stort fokus på sikkerhet.

Faren er i utgangspunktet omfattet av all risks dekningen etter begge regelsett.

**Slukking av brann** kan på ulike måter true forsikringsobjektets sikkerhet. Typiske negative utslag av slukningsarbeidet er der elektriske komponenter eller materialer anvendt i nybygningen blir skadet som følge av bruk av vann eller pulver. For eksempel har det forekommet i praksis at slukking med vann resulterte i store skader på tavlerommet, og at slukking med pulver medførte skader på ventilasjonsanlegget.

Farer forbundet med slukningsarbeidet vil normalt omfattes av all risks-dekningen.

Ved **flytting av skrog** utløses ulike risiki. Som nevnt har det blitt mer utbredt at deler av nybygningen, herunder skroget, bygges på forskjellige steder for senere å settes sammen hos verkstedet. Skroget må da fraktes, i praksis ved hjelp av slep, slik at det kan oppstå skader og tap under transporten.

En relevant fare som kan oppstå under slepingen er at slepet sliter

---

<sup>161</sup> Brækhus/Rein (1993) side 49.



seg. Et eksempel hadde man i oktober 2010 da et skrog på vei fra Murmansk til Hamburg slet seg og havnet i fjæra utenfor Stø i Vesterålen. Skroget fikk skader i baugen, og tok inn vann som følge av dette. Et annet eksempel er det brannskadde seismikkskipet "Akademik Lazarev" som i oktober 2011 drev fritt mot oljeinstallasjoner i Haltenbanken utenfor Trøndelag. Disse måtte forberede evakuering av frykt for å bli truffet av skipet. Sammenstøt fant riktignok ikke sted, men eksempelet viser at en slik fare kan føre med seg store tap dersom nybygningen eller skroget som slepes treffer andre objekter etter det har slitt seg.<sup>162</sup>

Andre farer som kan oppstå i forbindelse med flytting av skrog er at skroget henger seg fast. Skroget vil i slike tilfeller være eksponert for diverse skader, spesielt dersom det henger seg fast i et område hvor det er mye steiner eller skjær. Faren kan i verste fall medføre at man må sprengte ut skroget, hvilket har forekommet tidligere.

Farer som oppstår ved flytting av skrog er i utgangspunktet dekket av forsikringen. En forutsetning er imidlertid at forsikringstager har utvidet forsikringens geografiske virkeområde slik at også slepet er omfattet av dekningen.

**Farer som oppstår i forbindelse med prøvetur** er også aktuelle. Skader som kan oppstå i denne forbindelse er at nybygningen grunnstøter, eller at nybygget krasjer i kaia på vei inn eller ut fra prøvetur. Videre kan det tenkes at nybygningen kolliderer med andre skip. Hendelsene kan eksempelvis skyldes vær og vind, men også at nybygningen er feilkonstruert ved at deler ikke fungerer som de skal. De kan også skyldes at sikrede leier inn lite kvalifisert mannskap til å foreta prøvetur.

Farer som oppstår i forbindelse med prøvetur er i utgangspunktet omfattet av dekningen.

**Deler i nybygningen som ikke fungerer** kan medføre store tap. Det kan virke upraktisk at slike feil skal ramme nye skip, men dette skjer i praksis. Bakgrunnen er at et skip kan være teknisk avansert noe som medfører økt sannsynlighet for feil i produksjonsfasen. At en del ikke

---

<sup>162</sup> Eksempelet gjelder riktignok slep av et ferdigbygget skip, men illustrerer allikevel det vesentlige som er at slep av store gjenstander som sliter seg kan medføre store skader.

fungerer som den skal, kan ofte medføre skader på annet en den svake del i tillegg ved at det oppstår konsekvensskader.

Skader og tap som skyldes svakheter ved nybygningen vil i utgangspunktet være omfattet av all risks-dekningen. Begge regelsett har imidlertid objektive unntak i tapsfeltet som unntar enkelte tap fra dekning. Dette vil jeg behandle mer utførlig i avsnitt 9.4.3.

**Dieseldyr** er en fare som rammer nybygg med jevne mellomrom. Problemet er blitt mer utbredt de senere år da biodiesel, som dieseldyrene trives i, anvendes i større grad som følge av større fokus på miljøet.

Dieseldyr er små organismer som lever av hydrokarboner som finnes i diesel, parafin og fyringsolje.<sup>163</sup> Faren oppstår dersom dieseltanken inneholder vann ettersom dieseldyrene kan leve i dette. Dieseldyr er skadelige fordi de formerer seg svært raskt, og etterlater seg store mengder avfallsstoffer. Disse avfallsstoffene danner slam, som igjen gir grunnlag for rust, samt at slammet kan komme seg inn i drivstoffledninger, filtre, pumper og dyser hvilket kan føre til motorstopp.

Forekomsten av dieseldyr skal i utgangspunktet forebygges ved at det foretas tester av drivstoffet.<sup>164</sup>

Angrep fra dieseldyr vil normalt gi seg utslag i at man må rense, og skifte ut defekte deler som er rammet. Videre kan dieseldyr medføre konsekvensskader, eksempelvis ved at forekomsten av slike organismer leder til motorstopp på prøvetur med den konsekvens at nybygningen driver mot land med påfølgende grunnstøting.

Faren vil i utgangspunktet omfattes av dekningen.

Et spørsmål som oppstår er imidlertid hvorvidt det må trekkes en grense mot "alminnelige" eller "påregnelige" tap som oppstår som følge av dieseldyr. Eksempelvis ved at dieseltanken som anvendes medfører økt sannsynlighet for forekomsten av dieseldyr. Jeg har ikke sett det konkrete problemet adressert, verken i norske eller engelske rettskilder. All risks-dekningen medfører imidlertid at det er nærliggende å anta at

---

<sup>163</sup> <http://www.dinside.no/852505/dieseldyr-hva-er-det-egentlig>

<sup>164</sup> Det Norske Veritas foretar eksempelvis slike tester.

slike tap omfattes av dekningen. Dekningen er såpass vid at det vil være lite forutberegnelig for sikrede dersom assurandøren skal få medhold i en innskrenkende tolkning der slike tolkningsspørsmål oppstår. Videre representerer dieseldyrene fremdeles et risikomoment for sikrede fordi det ikke er på det rene at tap eller skade vil inntreffe ved forsikringens begynnelse.

En annen problemstilling som oppstår i forbindelse med denne faren er om det må trekkes en grense mot subjektive pliktbrudd, eksempelvis ved at det ikke er foretatt tilfredsstillende tester av drivstoffkvaliteten. Det foreligger per i dag ingen sikkerhetsforeskrifter for testing av bunkers eller smøreolje.<sup>165</sup> Det er derfor ikke hjemmel for at assurandørene avkorter en erstatning som følge av manglende - eller uriktig utført prosedyre i praksis ettersom byggerisikoforsikringen i utgangspunktet omfatter simpel uaktsomhet.<sup>166</sup>

### 9.2.5 Objektive fareunntak

I de neste avsnittene vil jeg presentere de objektive fareunntakene som hjemles i Planen og ICBR 88. Enkelte av disse vil kun omtales kort da de ikke reiser spesielt interessante eller kompliserte spørsmål. Dette skyldes delvis at de ikke er særlig aktuelle for skip under bygging, men også at fareunntakene er forholdsvis like i regelsettene.

De objektive fareunntakene i Planen hjemles i § 2-8 bokstav a til d som det henvises til i § 19-1. De objektive fareunntakene i ICBR 88 fremkommer av ulike sections i ICBR 88, nærmere bestemt sec. 6 og sec. 21 til og med 24.

Betegnelsen av fareunntakene i regelsettene er ikke fullt ut samsvarende. Jeg har derfor tatt utgangspunkt i større faregrupper som forekommer i begge regelsett for at ikke fremstillingen skal bli

---

<sup>165</sup> Informasjon fra Dag Mosvold.

<sup>166</sup> Jfr. Planen § 3-33 som angir at erstatningen kan falle bort ved grov uaktsomhet. ICBR 88 regulerer ikke spørsmålet. I engelsk sjøforsikring kommer regelen imidlertid til uttrykk i MIA sec. 55 (2) (a). Se også *Global Tankers Inc v. Amercoat Europa NV* (1977) 1 Lloyd's Rep. 61. hvor retten uttaler: "It is a basic principle of the law of insurance that negligence by the assured which causes a loss incurred under the policy is no defence to the insurer in the absence of some special provision to the contrary".

uoversiktlig. Eventuelle ulikheter mellom regelsettene vil presenteres underveis.

### a) **Krigsfare og tilsvarende farer**

I begge regelsett er de såkalte krigsfarer unntatt dekning.<sup>167</sup> Planens angivelse av krigsfarene er bredere enn i ICBR 88. Dette innebærer imidlertid ikke at unntakene som fremgår av Planens krigsfarefelt ikke også finnes i ICBR 88. De forekommer også der, bare under andre betegnelser enn krigsfare. I følgende presentasjon har jeg tatt utgangspunkt i Planens terminologi. Dette innebærer at enkelte fareunntak fra ICBR 88 vil beskrives under dette avsnittet til tross for at de ikke omtales som krigsfarer i vilkårene.<sup>168</sup>

Det mest nærliggende å assosiere med begrepet *krigsfare* er de farene som følger med en pågående krig. Krigsfarefeltet i begge regelsett er imidlertid svært vidt, og omfatter ikke bare de ”klassiske krigsfarene” som krig og krigsliknende forhold, men også andre farer av ulik karakter. Disse er: inngrep av fremmed statsmakt, opptøyer og sabotasje, terrorhandlinger samt tiltak fra statsmakt for å unngå eller begrense skade forårsaket av en krigsfare. I ICBR 88 unntas i tillegg eksplosiver og våpen som er etterlatt i tidligere krigsområder, mens Planen unntar sjørøveri og mytteri.

Krigsfarene er utførlig behandlet i andre rettskilder slik at det ikke anses som hensiktsmessig å bruke mye tid på disse.<sup>169</sup> I det følgende vil jeg fokusere på de overnevnte ulikheter mellom Planen og ICBR 88. Temaet er interessant fordi der en fare omfattes av fareunntakene i eksempelvis ICBR 88, men ikke i Planen medfører all risiks-dekningen at Planen gir bedre dekning.

For det første tilbyr Planen og ICBR 88 ulik dekning hva angår sjørøveri og mytteri. I Planen er sjørøveri og mytteri unntatt sjøfaredekningen, jfr. § 2-9 bokstav d, mens denne faren er omfattet av ICBR 88,

---

<sup>167</sup> Jfr. Planen § 2-8 bokstav a jfr. § 2-9 og ICBR 88 sec. 21, 22 og 23.

<sup>168</sup> I ICBR 88 er bare sec. 21 omtalt som ”war exclusion”, mens sec. 22 og 23 er henholdsvis ”strikes exclusion” og ”malicious acts exsclusion”.

<sup>169</sup> Se eksempelvis Brækhus/Rein (1993) side 55-81 og Goodacre (1996) side 1161-1215.

jfr. sec. 21.2 og all risks-dekningen. *Sjørøveri* vil etter en naturlig språklig forståelse innebære at pirater tilegner seg faktisk disposisjonsrett over et skip, gjerne ved bruk av vold. *Sjørøveri* har blitt en vesentlig risikofaktor med årene. Innenfor byggerisiko er risikoen imidlertid fremdeles liten all den tid nybygningen ligger på land store deler av forsikringstiden. Unntak kan allikevel tenkes der nybygningen går på prøvetur i eksotiske farvann. *Mytteri* vil etter en naturlig språklig forståelse innebære at besetningen på et skip tar kontroll over nybygningen. At det skal finne sted et oppgjør av den karakter på et skip under bygging er lite sannsynlig ettersom besetningen på en eventuell prøvetur sjelden vil ha forutsetninger for å ønske å gå til slik aksjon.

Regelsettene har også ulik dekning hva angår eksplosiver og våpen som er etterlatt i tidligere krigsområder. I ICBR 88 er denne faren unntatt dekning, jfr. sec. 21.3. Det samme unntaket foreligger ikke i Planen. Dekningen er ikke særlig aktuell under byggerisikoforsikringen, men det kan tenkes at deler av nybygningen bygges i områder der det foreligger stor utbredelse av gjenglemte krigsvåpen.

## b) Streik og lockout

I ICBR 88 er streik og lockout unntatt fra farefeltet jfr. sec. 22.1. Det kan imidlertid tegnes tilleggsdekning for farene gjennom ISCBR. Det samme fareunntaket foreligger ikke i Planen. I sistnevnte vilkår er derimot farene positivt angitt som en del av farefeltet jfr. § 19-1.

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med dekningen i Planen er hvorfor streik og lockout er eksplisitt nevnt i angivelsen av farefeltet. Spørsmålet har sin bakgrunn i at all risks-dekningen i utgangspunktet inkluderer begge farene. Løsningen skyldes at streik og lockout utgjør farer som tradisjonelt omfattes av krigsfarefeltet, jfr. § 2-9 bokstav c, og således er unntatt sjøfarebegrepet, og dermed all risks-dekningen, jfr. § 2-8 bokstav a. Dette reiser imidlertid spørsmål om hvorvidt det foreligger dobbeldekning for disse farene dersom forsikringstager tegner krigsforsikring under Planen. Dette må besvares negativt da krigsfaredekning for skip under bygging unntar streik og lockout fra farefeltet, jfr. § 19-26. At streik

og lockout endres fra å utgjøre en krigsfare til å utgjøre en sjøfare i byggerisikoforsikringen må sees på bakgrunn av at krigsfaredekningen kun vil gjelde etter at nybygningen er sjøsatt, jfr. § 19-27. Sikrede ville derfor ikke hatt dekning for streik og lockout under byggefasen på land dersom ikke byggerisikoforsikringen regulerte farene særskilt.

En naturlig språklig forståelse av begrepene *streik* og *lockout* tilsier at det er tale om arbeidsrettslige konflikter av et visst omfang. Motivene til Planen angir at *streik* omfatter situasjoner der ”arbeidstakere i en eller flere bedrifter går til arbeidsnedleggelse etter en felles plan og med et felles motiv”. Med *lockout* menes ”situasjoner der en eller flere arbeidsgivere stenger arbeidstakerne ute fra arbeidsplassen, normalt som ledd i en pågående arbeidskonflikt”.<sup>170</sup>

Under byggerisikoforsikringen kan tap som følge av farene eksempelvis oppstå der det oppstår konflikt mellom verkstedet og arbeidere på nybygningen som fører til opptøyer av voldsom karakter, med eksempelvis sabotasje av nybygningen som virkemiddel.<sup>171</sup>

Et spørsmål som oppstår er hvorvidt det er sannsynlig at farene rammer norske aktører. Spørsmålet er relevant for å avdekke hvorvidt ulikheten i dekning i Planen og ICBR 88 har betydning i praksis.

Arbeidsrettslige konflikter vil kunne oppstå i enhver bedrift der eierne og arbeiderne har ulike interesser. Farene er imidlertid særlig aktuelle for norske verft som har utvidet forsikringsstedet til å omfatte underleverandørverft lokalisert i lavkostland. En Norwatch-rapport avdekker at arbeidsforholdene ved skrogbygging i slike land er svært dårlige, herunder at flere av de ansatte utsettes for stor risiko og dårlige betingelser.<sup>172</sup> I rapporten fremkommer det videre at arbeiderne på et verft i Ukraina har demonstrert for sine rettigheter ved flere anledninger, og konflikten mellom ledelsen og de ansatte ser ut til å være

---

<sup>170</sup> Motivene til § 2-9

<sup>171</sup> Brækhus/Rein (1993) side 76-77.

<sup>172</sup> Norwatch-Rapport nr. 1 – 2009. Rapporten tar utgangspunkt i forholdene på et verft i Ukraina hvor blant annet de norske verkstedene Fitjar Mekaniske Verksted, og Fjellstrand har bestilt skrog.

betydelig.

Dette medfører at ulikheten i dekning kan ha betydning for enkelte norske aktører.

### c) **Inngrep fra statsmakt**

Inngrep fra statsmakt er unntatt fra dekningen i Planen og ICBR 88.<sup>173</sup> Faren unntas uavhengig av om den er foretatt av egen eller fremmed statsmakt.<sup>174</sup>

Alternativet er ikke særlig relevant for nybygg som bygges i Norge, men det kan tenkes at slike farer oppstår der deler av nybygningen bygges i andre land. Jeg vil imidlertid drøfte alternativet mer utførlig senere under presentasjonen av krigsfaredekningen i avsnitt 10.5.1.

### d) **Manglende betalingsevne**

Manglende betalingsevne utgjør et fareunntak i Planen, jfr. § 2-8 bokstav c.<sup>175</sup> *Manglende betalingsevne* omfatter både en forbigående likviditetskrise, samt en virkelig insolvens.<sup>176</sup> Det fremgår av motivene til bestemmelsen at unntaket kommer til anvendelse uavhengig av om faren rammer sikrede selv, eller en eventuell tredjemann.<sup>177</sup> Det er også uten betydning hvorvidt personen selv kan bebreides for de økonomiske vanskelighetene.<sup>178</sup>

Tilsvarende fareunntak foreligger ikke under ICBR 88, eller MIA hvilket innebærer at faren er dekket, jfr. all risks-prinsippet. Dette innebærer at ICBR 88 gir bedre dekning enn Planen på dette felt.

---

<sup>173</sup> Jfr. Planen § 2-8 bokstav a og b og ICBR 88 sec. 21.2. I ICBR 88 sies det ikke at bestemmelsen retter seg mot inngrep foretatt av statsmakt, men dette følger av rettspraksis, se Hodges (1999) side 573.

<sup>174</sup> Dette fremkommer implisitt i Planen; forsikringstager kan tegne dekning mot inngrep av fremmed statsmakt gjennom krigsfaredekningen i § 2-9. At faren omfattes av krigsfaredekningen medfører imidlertid at den er unntatt sjøfaredekningen, jfr. § 2-8 bokstav a.

<sup>175</sup> Det er ikke mulig å få dekning for manglende betalingsevne på planvilkår overhodet all den tid faren også er unntatt krigsfaredekningen, jfr. § 2-9 annet ledd bokstav a.

<sup>176</sup> Brækhus/Rein (1993) side 84.

<sup>177</sup> Se motivene til § 2-8.

<sup>178</sup> Brækhus/Rein (1993) side 84.

Under Institute Cargo Clauses i engelsk sjøforsikring er insolvens et fareunntak fra all risks-dekningen, mens kaskoforsikringene ikke har fått tilsvarende unntak.<sup>179</sup> At andre Institute Clauses unntar insolvens tyder på at valget om å ikke unnta faren i byggerisikoforsikring er veloverveid.

Fareunntaket er praktisk relevant ettersom det for tiden foreligger finansiell uro i store deler av verden. Økonomiske nedgangstider rammer også skipsbyggingsindustrien; Dagens Næringsliv avdekket under finanskrisen at 150 skip til den samlede sum av 60 milliarder kroner skulle bygges ved norske verft fram til 2011, men at det manglet finansiering for flere av skipene.<sup>180</sup> I tillegg gikk både Havyard Fjellstrand og Karmsund Maritime konkurs i 2008, mens STX gikk med underskudd samme år.<sup>181</sup>

Manglende betalingsevne hos verkstedet kan medføre at forsikringsobjektet går tapt for dette, eksempelvis der verkstedet ikke makter å betale sine kreditorer, som kan være underleverandører eller andre, slik at nybygningen blir solgt på tvangsauksjon. Forsikringsobjektet kan også bli påført en fysisk skade som følge av manglende betalingsevne. Eksempelvis kan det tenkes at nybygningen blir satt i arrest under bygging på land, og videre at utstyr og deler som skal anvendes i skipet blir skadet som følge av at dette blir liggende ute gjennom en hard vinter.

## e) **Atomfare**

Atomfare unntas i begge regelsett.<sup>182</sup> Unntaket omfatter i grove trekk radioaktivt brennstoff, avfall, fisjonsvåpen, radioaktivitet fra anlegg samt kjemiske og biologiske våpen.

Ingen av regelsettene åpner for å tegne tilleggsdekning for disse farene.<sup>183</sup>

---

<sup>179</sup> Hodges (1999) side 445-447.

<sup>180</sup> <http://www.dn.no/forsiden/politikkSamfunn/article1595452.ece>

<sup>181</sup> <http://www.aftenposten.no/okonomi/innland/article4047913.ece>

<sup>182</sup> Jfr. Planens henvisning til RACE II klausulen i § 2-8 bokstav d, og ICBR 88 sec. 24.

<sup>183</sup> Jfr. Planen § 2-9 bokstav b og IWCBR sec. 6.1.1.



## f) **Jordskjelv og vulkanutbrudd**

Tap og skade som skyldes jordskjelv og vulkanutbrudd er utelatt fra dekning under ICBR 88, jfr. sec. 6. Tilsvarende klausul finnes ikke i Planen, hvilket innebærer at skader og tap som oppstår på bakgrunn av farene omfattes av forsikringen, jfr. all risks-dekningen.

Der farene inntreffer vil de kunne medføre store materielle skader, eksempelvis kan et jordskjelv medføre at nybygningen kollapser med påfølgende skader på skrog og maskineri.

Fareunntaket i ICBR 88 reiser to spørsmål. For det første er det nødvendig å avklare hvorvidt ulikheten i dekning i regelsettene har noen faktisk betydning. Dette medfører at jeg vil vurdere hvorvidt det er nærliggende at jordskjelv og vulkanutbrudd vil ramme en norsk aktør. For det andre er det av interesse å avklare hvorvidt sikrede får dekning ved anvendelse av ICBR 88 der jordskjelv eller vulkanutbrudd forårsaker en tsunami som frembringer skade og tap.<sup>184</sup> Spørsmålet er relevant fordi en tsunami normalt utløses av en voldsom forstyrrelse av havbunnen – eksempelvis et tidligere inntruffet jordskjelv.<sup>185</sup>

Spørsmålet om hvorvidt det er sannsynlig at jordskjelv og vulkanutbrudd rammer en norsk aktør vil i stor grad bero på hvor nybygningen er lokalisert. Forekomsten av jordskjelv og vulkanutbrudd vil klart være mest sannsynlig der verftet har utvidet forsikringsstedet til å omfatte underleverandørverft som befinner seg i områder hvor farene fra tid til annen forekommer. Eksempelvis kan nevnes Tyrkia som tidvis rammes av kraftige jordskjelv. Jordskjelv kan imidlertid også inntreffe i Norge. Lindholm og Bungum, ved henholdsvis Seismologisk Senter og NOR SAR, vurderer det som sannsynlig at kraftige jordskjelv i fremtiden vil ramme Norge, herunder Vestlandet hvor flere verft er lokalisert.<sup>186</sup> Bungum anslår at et eventuelt skjelv vil bli målt til over fem på Richters skala, hvilket kan medføre store materielle ødeleggelser.

Dette medfører at farene kan tenkes å ramme en norsk aktør, hvilket

<sup>184</sup> Spørsmålet gjør seg ikke gjeldende for Planens vedkommende ettersom vilkårene ikke har tilsvarende fareunntak.

<sup>185</sup> <http://illvit.no/naturkatastrofer/hva-er-en-tsunami>

<sup>186</sup> <http://www.aftenposten.no/viten/article1133429.ece>

betyr at ulikheten i dekning kan få faktiske konsekvenser.

Videre oppstår spørsmålet om hvorvidt sikrede får dekning der jordskjelv eller vulkanutbrudd forårsaker en tsunami som frembringer skade og tap.

Samvirke av disse farene har funnet sted ved flere anledninger den senere tid, og skadevirkningene har vært betydelige. Dette har man også sett i skipsbyggingsindustrien; 27. februar 2010 ble verftet *Asmar*, med tilhørende nybygg, kraftig skadet etter at en tsunami etterfulgte et kraftig jordskjelv i Chile. Skadene påløp seg til 50 millioner amerikanske dollar.

Et moment som taler mot dekning er at tsunamien i slike tilfeller vil være en direkte følge av jordskjelvet eller vulkanutbruddet. Når assurandøren har valgt å utelate disse farene fra dekning kan det være rimelig å henføre følgene farene bringer med seg under unntaksklausulen.

ICBR 88 sin forhistorie taler på den annen side for at sikrede får dekning i slike situasjoner. Tilsvarende unntaksbestemmelse som sec. 6 i Institute Clauses Builders Risks fra 1972 hadde nemlig følgende ordlyd:

”warranted free from all claims arising from earthquake or volcanic eruption **or tidal waves arising therefrom**”.<sup>187</sup> (min uth.)

I tidligere versjon av vilkårene ble altså tap og skader som oppstod på bakgrunn av samvirke mellom tsunami og jordskjelv eller vulkanutbrudd, direkte unntatt. Ettersom formuleringen ble fjernet fra ICBR 88 kan det virke som konsipistene ikke lenger ønsket å unnta faren fra dekning. Dersom det ikke var tilsiktet å foreta en realitetsendring ville det være naturlig å beholde den tidligere ordlyden. Dette argumentet gjør seg særlig gjeldende ettersom ICBR 88 har all risks-dekning hvor hensynet til forutberegnelighet kan tale for at sikrede får dekning i tvilstilfeller.

Et annet moment som taler for en slik løsning er at det muligens er mer nærliggende å henføre et tap som oppstår på bakgrunn av tsunami

---

<sup>187</sup> Se om denne i Brown (1993) side 752.

til all risks-dekningen. Dette har sammenheng med at all risks-dekningen omfatter ”perils of the sea” som inkluderer de farer naturkreftene til sjøs utgjør, eksempelvis bølger.<sup>188</sup> Jeg finner støtte for et slikt argument i teorien; i beskrivelsen av ”earthquake volcanic eruption or lightning”, jfr. sec. 6.1.8 i kaskovilkårene i engelsk sjøforsikring<sup>189</sup> skriver Brown at dekningen ikke retter seg mot kraftig sjø eller høye bølger som oppstår som følge av jordskjelv, ettersom slike farer allerede dekkes av ”perils of the seas”.<sup>190</sup> Tilsvarende synspunkt vil også gjøre seg gjeldende i byggerisikoforsikringen all den tid ”perils of the seas” er en del av all risks-dekningen.

De overnevnte momenter vurdert samlet trekker i retning av at tap som oppstår på bakgrunn av tsunamier som etterfølger jordskjelv og vulkanutbrudd ikke unntas fra dekning etter sec. 6.

For ordens skyld bemerkes det at den overnevnte problemstillingen også kan løses etter årsaksregler, nærmere bestemt ”causa proxima”, jfr. MIA sec. 55 som jeg vil behandle under avsnitt 9.5.3. Dette har sammenheng med at tsunami som etterfølger jordskjelv eller vulkanutbrudd i realiteten vil være et tilfelle av samvirkende skadeårsaker. Jeg vil imidlertid ikke behandle dette konkrete årsakssamvirke etter årsaksreglene i denne avhandlingen da jeg oppfatter bestemmelsen, og dens forhistorie dit hen at dekning tilbys der tsunami har etterfulgt et jordskjelv eller vulkanutbrudd uavhengig av hvilken av årsakene tapet ville blitt henført til etter årsaksreglene.

### 9.3 Forsikringstilfellet

I forsikringsretten fungerer *forsikringstilfellet* som en koblingsentral ved at det kobler farefeltet og forsikringstilfellet, og tapsfeltet og forsikringstilfellet. Bull har beskrevet forbindelsen på denne måten: ”Det utgjør en begivenhet som medfører tap, og der tapet etter sin årsak (fa-

---

<sup>188</sup> Se Brækhus/Rein (1993) side 49.

<sup>189</sup> CL. 280 Institute Time Clauses Hulls.

<sup>190</sup> Brown (1993) side 292.

refeltet) og art (tapsfeltet) dekkes av forsikringen”.<sup>191</sup> Begrepet er imidlertid noe vagt, og brukes på forskjellige måter i forsikringsretten. Problemstillingen i det følgende er hvorvidt det stilles like krav til et inntruffet forsikringstilfelle i Planen og ICBR 88.

Planens motiver anvender synonymet *havari*<sup>192</sup>, men begrepet defineres ikke verken i vilkårene eller i motivene. Motivene angir imidlertid at kjernen i begrepet er: ”en begivenhet som medfører tap som etter sin årsak og art omfattes av forsikringen”.<sup>193</sup> En slik beskrivelse, som for øvrig harmonerer med Bull’s beskrivelse av begrepet i den alminnelige forsikringsretten, medfører at et inntruffet forsikringstilfelle er et vilkår for å utløse assuredørens ansvar.<sup>194</sup> Et forsikringstilfelle eller havari vil normalt betegne en ulykkelig hendelse, eller en skade.<sup>195</sup>

I engelsk sjøforsikringsrett synes det ikke å foreligge tilsvarende begrep.<sup>196</sup> Til tross for dette synes engelske sjøforsikringsverk å forutsette som vilkår for dekning at en hendelse som samsvarer med det materielle innholdet av det norske begrepet ”havari” har inntruffet. Goodacre skriver eksempelvis: ”It should, nevertheless, be understood that before a claim can be admitted, it is necessary that there shall be some fortuity to which the loss or damage is attributable ...”.<sup>197</sup>

Kravet til inntruffet forsikringstilfelle synes således å samsvare i regelsettene.

## 9.4 Tapsfeltet

### 9.4.1 Innledning

Tapsfeltet betegner, som nevnt tidligere, summen av de tapstypene as-

---

<sup>191</sup> Bull (2008) side 206.

<sup>192</sup> I det følgende vil både ”havari” og ”forsikringstilfellet” anvendes.

<sup>193</sup> Motivene til § 1-1.

<sup>194</sup> Bull side 228.

<sup>195</sup> Brækhus/Rein (1993) side 343.

<sup>196</sup> Se Brækhus/Rein (1993) side 343-344, som omtaler ulike engelske begrep som kan sammenliknes med ”havari”.

<sup>197</sup> Goodacre (1996) side 268. Se også Arnould’s (2008) side 1058 hvor forfatteren omtaler bevisbyrde ved all risks-dekning, og sier at sikrede må ”prove a **casualty**” (min uth.)

surandøren påtar seg ansvaret for. Tapsfeltet har nær sammenheng med farefeltet all den tid et tap som kreves dekket må opptre som en følge av en fare forsikringen omfatter. Derfor kan man si at tapsfeltets yttergrense er bestemt ved avgrensningen av farefeltet.<sup>198</sup> Det er imidlertid nødvendig å presisere dette utgangspunktet ytterligere.

Byggerisikoforsikringen er i all hovedsak en tingsskadeforsikring slik at det vil være fysisk skade og fysisk tap av nybygningen som i første rekke omfattes av forsikringen. I tillegg tilbyr imidlertid begge vilkår dekning for enkelte utgifter som ikke har tilknytning til forsikringsobjektets forfatning.

Tapsfeltet i Planen omfatter totaltap og skade på forsikringsobjektet, ekstrautgifter for mislykket sjøsetting og vrakfjerningsutgifter, samt delvis ansvar for tap eller skade påført tredjemann. Tidstap er i utgangspunktet ikke omfattet, jfr. Planens § 4-2 som slår fast at tidstap ikke er dekket med mindre det følger av Planen selv, eller av avtale mellom partene.

Under engelske regler dekkes "loss of or damage to" forsikringsobjektet. I tillegg dekkes utgifter ved mislykket sjøsetting, samt utgifter til vrakfjerning. Det tilbys også en delvis ansvarsdekning. ICBR 88 må imidlertid suppleres med MIA da byggerisikovilkårene ikke har regler som nærmere presiserer tapsfeltet. Det er kapitlet "Loss and Abandonment" i MIA som kommer til anvendelse.

Den overordnede problemstillingen i det følgende er hvordan reglene om tapsfeltet er forankret i Planen og ICBR 88, samt om det foreligger noen særskilte spørsmål det er verdt å se nærmere på.

Systematikken som velges i fremstillingen er at jeg først behandler reglene for totaltap, deretter reglene for skade. Jeg presenterer deknningen i regelsettene isolert, før jeg foretar en vurdering av reglene avslutningsvis. Etter dette vil jeg ta for meg utgifter til mislykket sjøsetting, før jeg avslutningsvis tar for meg dekning av utgifter til vrakfjerning.

---

<sup>198</sup> Brækhus/Rein (1993) side 234.

## 9.4.2 Nærmere om tapsfeltet i Planen og ICBR 88

### 9.4.2.1 Totaltap i Planen

Totaltap kan oppstå på to måter i Planen; enten gjennom reglene om kondemnasjon eller ved at verkstedets leveringsplikt er bortfalt.

Totaltap medfører at sikrede har rett til å få utbetalt hele forsikringssummen, mot at assurandøren overtar det som måtte gjenstå av nybygningen. Størrelsen på erstatningen er oppad begrenset til forsikringsverdien, jfr. § 19-13.

#### a) Kondemnasjon

Kondemnasjon i byggerisikoforsikringen betegner en situasjon hvor nybygningen etter en økonomisk vurdering ikke anses som reparasjonsverdig. Nybygningen er kondemnable når den har så omfattende skader at kostnadene ved å reparere den overstiger forsikringssummen, jfr. § 19-11.

Regelen innebærer at totaltap i form av kondemnasjon ikke vil være særlig aktuelt før nybygningen bortimot er ferdigstilt. I tidligere faser vil normalt ikke reparasjon av skader på nybygningen overstige forsikringssummen.<sup>199</sup>

#### b) Bortfall av leveringsplikt

Totaltap foreligger også der verkstedets leveringsplikt er bortfalt som følge av skade på nybygningen, verftet eller eventuelle underleverandørverft, jfr. § 19-12 bokstav a til c.

I det følgende vil jeg presentere disse alternativene.

Den første situasjonen er der det foreligger skade på, eller tap av hele eller deler av nybygningen, jfr. bokstav a. Alternativet kommer normalt til anvendelse i en tidlig fase i byggeprosessen hvor nybygningen ikke er kondemnable, jfr. § 19-11.

Det andre alternativet er der verkstedet har fått omfattende skader,

---

<sup>199</sup> Motivene til § 19-11.

jfr. bokstav b. En slik omstendighet oppsto på et verft i Japan forbindelse med et kraftig jordskjelv i 2011. En nybygning under konstruksjon var tilnærmet klar til å sjøsettes i det jordskjelvet rammet. Denne fløt uskadd ut på havet med verftsarbeiderne ombord, mens verftet ble påført omfattende skader. Hendelsen illustrerer en særegen omstendighet som kan oppstå under alternativet, nemlig den at sikrede får erstatning for totaltap til tross for at nybygningen overhodet ikke er skadet. Assurandøren vil imidlertid, som nevnt over, ha krav på nybygningen i et slikt tilfelle.

Den tredje situasjonen er der verkstedet har utvidet forsikringsstedet til også å gjelde underleverandørverft, jfr. § 19-5 annet ledd, og dette er blitt skadet, jfr. bokstav c.

Som ordlyden tilsier vil imidlertid de nevnte situasjoner kun kvalifisere til å utgjøre totaltap der disse fører til bortfall av leveringsplikt. Motivene angir at bortfall av leveringsplikt må kunne forankres i byggekontrakten mellom verftet og bestiller, eller eventuelt i alminnelige ulovfestede regler om force majeure eller bristende forutsetninger.<sup>200</sup> Vilkårene om at bortfall av leveringsplikt må skyldes en av de tre overnevnte situasjoner, samt at den må kunne forankres i byggekontrakten er således kumulative.

En problemstilling som oppstår er hvorvidt de ulike byggekontraktene for skip tillater bortfall av leveringsplikt i slike tilfeller. Subsidiært hvorvidt bortfall av leveringsplikt kan forankres i alminnelige ulovfestede regler om force majeure eller bristende forutsetninger. Jeg vil ta utgangspunkt i Standard Form Shipbuilding Contract 2000 i drøftelsen. Dette har sammenheng med at denne ofte anvendes der norske verft står for byggingen av skipet.

I Standard Form Shipbuilding Contract 2000 reguleres spørsmålet i

---

<sup>200</sup> Motivene til § 19-12.

XI. 2 (c) (iv).<sup>201</sup>

Bestemmelsens første setning viser til situasjonen der:

*”If prior to its delivery the Vessel sustains such heavy damages that the Builder has no obligation to rebuild the Vessel...”*

En naturlig språklig forståelse av setningen innebærer at byggekontrakten åpner opp for bortfall av leveringsplikt der “the Vessel” er skadet. Et spørsmål som oppstår er hva som omfattes av begrepet “the Vessel”. Begrepet er legaldefinert i art. 1 ”DEFINITIONS”. Her fremkommer det at det omfatter: “the vessel described in Article II”. I artikkel II skal det oppgis hoveddimensjoner, karakteristika samt klasse med mer for “the Vessel”. Det er dermed nærliggende å anta at begrepet knytter seg til nybygningen. Dette innebærer at bestemmelsen ikke åpner opp for bortfall av leveringsplikt der verftet, eller eventuelle underleverandørverft er skadet. Bortfall av leveringsplikt i slike tilfeller reguleres heller ikke av andre bestemmelser i byggekontrakten, slik at det eventuelt må forankres i bakgrunnsretten.

Byggekontrakten beskriver heller ikke nærmere **hva** som skal til for å konstatere bortfall av leveringsplikt der nybygningen er skadet.<sup>202</sup> Det må av den grunn ses hen til bakgrunnsretten også her.

Problemstillingen i det følgende er under hvilke omstendigheter bakgrunnsretten åpner opp for bortfall av leveringsplikt der nybygning

---

<sup>201</sup> Bestemmelsen regulerer i første rekke hvordan utbetaling skal finne sted etter inntrådt forsikringstilfelle. Reguleringen kan synes noe upraktisk ettersom assurandøren ikke er part i byggekontrakten, jfr. ”PREAMBLE”. Det klare utgangspunktet i norsk rett er at kun parter i avtalen blir tillagt rettsvirkninger etter denne. Byggekontraktens regler om utbetaling etter inntrådt forsikringstilfelle får av den grunn i utgangspunktet ikke bindende virkning ovenfor assurandør. Det naturlige vil derfor være at forsikringstager sørger for at reglene om utbetaling i byggekontrakten også forankres i forsikringsavtalen, dersom disse ikke samsvarer. For Planens vedkommende er imidlertid reglene om utbetaling i byggekontrakten samsvarende med Planens regler. Se Meland (2006) side 176 og motivene til § 19-3.

<sup>202</sup> Force majeure defineres i kontrakten i art. IX, men da i tilknytning til forsinkelse slik at definisjonen ikke får direkte anvendelse på bortfall av leveringsplikt. Dette blir særlig tydelig ettersom bestemmelsen omtaler force majeure som ”Force Majeure Delay”.



gen, verft eller underleverandørverft er skadet.

Hagstrøm hevder at det ikke foreligger noen klar grense mellom tilfeller som tradisjonelt anerkjennes som relevante bristende forutsetninger, og de som anses som force majeure.<sup>203</sup> Av fare for dobbeltbehandling vil derfor følgende drøftelse ta utgangspunkt i alminnelige ulovfestede regler om force majeure.

Med force majeure siktes det normalt til utenfrakommende, ekstraordinære og upåregnelige begivenheter.<sup>204</sup> ”Klassiske” force majeure begivenheter inkluderer krigsutbrudd, opprør, blokade, beslag, brann og landsomfattende streik eller lockout.<sup>205</sup>

Det er et vilkår at begivenheten har påvirket debtors mulighet for å oppfylle kontrakten.<sup>206</sup> Det er imidlertid ikke klart hvorvidt det kreves faktisk umulighet, eller om det er tilstrekkelig at det er praktisk umulig å oppfylle kontrakten. Motivene til § 19-12 skriver i den forbindelse: ”Avgjørende er at selve nybygningen er så sterkt skadet at det ikke med rimelighet kan forlanges at verkstedet skal bygge den opp igjen, eller at verkstedet selv blir utsatt for så omfattende ødeleggelse at det må fritas for å oppfylle sine forpliktelser ...” (min uth.)

I kommentarutgaven til Norsk Standard Skipsbyggingskontrakts forgjenger fra 1981<sup>207</sup> vises det til en rekke momenter som skal vektlegges i vurderingen av om hvorvidt det er rimelig at verftet oppfyller byggekontrakten ved skade på nybygningen. Disse er blant annet hvor langt byggearbeidet er kommet, hvilke muligheter det er til å skaffe nye materialer, samt om verkstedet har mulighet til å foreta gjenoppbygging, herunder om det er mange andre byggeprosjekter som potensielt venter. I tillegg vil man vektlegge hvilken interesse rederen har i å få skipet levert, samt hva en utsettelse av leveringstiden betyr for han.

Den primære vurderingen ved skader på verft eller underleverandørverft vil sannsynligvis være hvorvidt det er praktisk mulig å bygge

---

<sup>203</sup> Hagstrøm (2011) side 278-279.

<sup>204</sup> Hagstrøm (2011) side 278.

<sup>205</sup> Hagstrøm (2011) side 279.

<sup>206</sup> Hagstrøm (2011) side 282.

<sup>207</sup> Knudtzon (1984) side 36.

opp nybygningen igjen. Dersom det er tale om mindre skader vil dette normalt la seg gjennomføre. Der avgjørende verktøy og utstyr, i tillegg til vesentlige deler av verftet selv, er skadet vil det imidlertid kunne være vanskelig å få gjennomført byggekontrakten.

Det er etter dette nærliggende å anta at det foreligger en relativt høy terskel for å konstatere bortfall av leveringsplikt etter bakgrunnsretten. Reglene er allikevel praktisk viktige, særlig der kondemnasjonsvilkårene etter § 19-11 ikke er tilstede.

#### 9.4.2.2 Totaltap I ICBR 88

ICBR 88 definerer ikke ”loss of”, og utdyper heller ikke regelens materielle innhold. En naturlig språklig forståelse av begrepet innebærer at noe er tapt eller forsvunnet. Hudson/Madge angir at begrepet retter seg mot **fysiske** tap.<sup>208</sup> Dette innebærer at rene økonomiske tap, så som at nybygningen har sunket i markedsverdi, ikke inkluderes.

Begrepet er nærmere presisert i MIA. Her fremgår det at *a total loss* enten kan fremstå som et faktisk totaltap eller som et konstruert totaltap, med mindre forsikringsavtalen, altså ICBR 88 eller en avtale mellom partene, sier noe annet, jfr. sec. 56 (2) og (3). ICBR 88 utelater ikke konstruert totaltap slik at begge typer tap i utgangspunktet omfattes av begrepet ”loss of”.

Faktisk- og konstruert totaltap er definert i MIA sec. 57, sec. 58 og sec. 60.

Der ”a total loss” foreligger har forsikringstageren rett til å få utbetalt hele forsikringssummen, jfr. MIA sec. 68. Unntak gjelder der nybygget totalskades før det er ferdigbygget. Tapet vil da behandles som en ureparert skade (”partial loss”), og erstatningen beregnes ut i fra verdifall i markedsverdi.<sup>209</sup> Jeg vil behandle utmålingen av partial losses nærmere under avsnitt 9.4.2.5.

#### a) Faktisk totaltap

Etter sec. 57 foreligger det faktisk totaltap i to situasjoner:

---

<sup>208</sup> Hudson/Madge (2005) side 13.

<sup>209</sup> Brown (1993) side 743-744.

For det første vil det foreligge et faktisk totaltap der forsikringsobjektet er ødelagt, eller så omfattende skadet at det ikke lenger har karakter av å være det objektet man i utgangspunktet forsikret. Eksempelvis kan det tenkes at nybygningen er nedbrent. Tilstanden samsvarer med det som i norsk sjøforsikringsrett omtales som det ”egentlige totalforlis”.<sup>210</sup> Kjernen i tilstanden er at skipet ikke kan repareres. Totalforlis i denne betydningen foreligger ikke i Planens regulering av byggerisikoforsikring.<sup>211</sup>

For det andre vil det være tale om et faktisk totaltap der sikrede er ugjenkallelig frarøvet gjenstanden, eksempelvis ved at pirater har tatt nybygningen i sin besittelse under prøvetur.<sup>212</sup> Alternativet er imidlertid mindre aktuelt under en byggerisikoforsikring.

Etter sec. 58 vil man også stå ovenfor et faktisk totaltap der nybygningen har vært forsvunnet over en viss tid (”reasonable time”), og man ikke har noen informasjon om hvor nybygningen befinner seg. Regelen er imidlertid ikke særlig praktisk i byggerisikoforsikring.

## b) Konstruert totaltap

Etter sec. 60 (1) taler man om et konstruert totaltap i to situasjoner.

Den ene situasjonen vil være der man har forlatt nybygningen av den grunn at et faktisk totaltap synes å være uunngåelig. Eksempelvis ved at sikrede befinner seg på nybygningen i det den er i ferd med å synke, og må forlate denne.<sup>213</sup>

Den andre situasjonen, som er langt mer praktisk, er der man ikke kunne ha forhindre at faktisk totaltap ville inntruffet uten at kostnadene ved å reparere nybygningen ville ha oversteget skipets verdi etter det var reparert. Alternativet samsvarer i stor grad med kondemnasjonsregelen i Planen i § 19-11.

<sup>210</sup> Brækhus/Rein (1993) side 425.

<sup>211</sup> Se i denne forbindelse Planens § 11-1 som regulerer totalforlis i alminnelig kaskoforsikring.

<sup>212</sup> Eksempelen forutsetter at hensikten er ”tyveri”, i motsetning til at nybygningen skal anvendes som grunnlag for løsepenger.

<sup>213</sup> Se mer om alternativet i Brown (1993) side 215.

I sec. 60 (2) ii brukes verdien “the value of the ship when repaired” som mål for hvor høye reparasjonskostnadene kan være før regelen om kondemnasjon kommer til anvendelse. Dette er imidlertid ikke særlig avklarende. Eksempelvis er det ikke mulig å avgjøre hvorvidt det er tale om nybygningens markedsverdi i reparert tilstand, eller om verdien knytter seg til forsikringsverdien. ICBR 88 utdyper imidlertid reglens innhold i sec. 12. I sec. 12.2 fremgår det at reparasjonskostnadene må overstige forsikringsverdien, jfr. sec. 1, for at gjenstanden skal bli ansett som konstruert totaltapt. Forsikringsverdien vil, som nevnt tidligere, enten bestå av faktiske byggekostnader samt en nærmere angitt eskaleringsprosent, eller byggekontraktens angivelse av byggesum. Som i Planen medfører dette at kondemnasjonsregelen normalt kun kommer til anvendelse mot slutten av byggeperioden.

### 9.4.2.3 Oppsummering

Reglene om kondemnasjon i Planen og ICBR 88 har mange fellestrekk. Normalt vil imidlertid ingen av dem komme til anvendelse før sent i byggefasen, all den tid omkostningen ved å bygge opp skipet sjelden vil overstige forsikringssummen eller forsikringsverdien før dette tidspunkt. Dette medfører at reglene mister mye av sin praktiske betydning der alvorlig skade inntreffer tidlig i byggeprosessen.

I Planen kompenseres dette for ved at totaltap kan konstateres på bakgrunn av bortfall av leveringsplikt for verkstedet, såfremt denne er hjemlet i byggekontrakten eller i bakgrunnsretten. Dette alternativet tar hensyn til det faktum at partene i byggekontrakten i enkelte tilfeller ikke ønsker eller har mulighet til å bygge opp nybygningen igjen der den har fått omfattende skader. Det skal imidlertid en del til før bortfall av leveringsplikt foreligger.

Alternativet til kondemnasjonsregelen i ICBR 88 er reglene om faktisk totaltap. Dersom faktisk totaltap ikke foreligger vil imidlertid sikredes eneste alternativ være å måtte bygge opp igjen nybygningen, eller kreve erstatning for ureparert skade. Reglene tar i en slik situasjon således ikke hensyn til at partene muligens ikke ønsker, eller har mulighet til å bygge opp igjen nybygningen.

En annen forskjell mellom regelsettene er at det ikke åpnes opp for at totaltap kan konstateres på bakgrunn av skader på verft hos verksted eller underleverandør i ICBR 88. Dette medfører at Planen i utgangspunktet har bedre dekning i slike tilfeller. En forutsetning for at alternativet får anvendelse er imidlertid at byggekontrakten, eller bakgrunnsretten åpner opp for bortfall av leveringsplikt i det konkrete tilfellet.

#### **9.4.2.4 Skade i Planen**

Reglene om skade kommer til anvendelse der nybygningen har fått en fysisk skade og vilkårene for totaltap ikke foreligger, jfr. § 19-14.

Reglene kan også komme til anvendelse der vilkårene for totaltap foreligger, men sikrede ønsker å benytte seg av reglene om skade. Dette fremgår av §§ 19-11 og 19-12 der det sies at: ”Sikrede kan kreve erstatning for totaltap ...”. (min uth.)

I praksis vil det variere hvilket alternativ som velges av sikrede, selv om reglene om totaltap nok foretrekkes i de fleste tilfeller.<sup>214</sup> Ulike forhold kan imidlertid påvirke sikredes vurdering. For det første kan byggekontrakten ha særlige regler som omhandler hvorvidt verkstedet har plikt til å bygge opp skipet eller ikke i slike tilfeller. For det andre vil valget gjerne tas på bakgrunn av hvordan ordresituasjonen og markedet er på skadetidspunktet. Der verkstedet ikke har andre byggekontrakter som venter vil gjerne reglene om skade velges slik at vedkommende kan bygge opp skipet igjen, og således ha noe å gjøre. Er det derimot slik at eksempelvis råvareprisene har medført at nybygningen er dyrere å bygge opp igjen enn kontraktsprisen i byggekontrakten gir uttrykk for, vil verkstedet som oftest ikke ha noe ønske om å bygge opp nybygningen.<sup>215</sup>

Enkelte regler i kapittel 12 får anvendelse på skadetilfellene i byggerisikoforsikring, jfr. § 19-14. Bestemmelsen er bygget opp slik at den viser til visse regler som ikke får anvendelse på byggerisikoforsikringstilfel-

---

<sup>214</sup> Brækhus/Rein (1993) side 424.

<sup>215</sup> Fra samtale med Øystein Meland.

lene; disse reglene er §§ 12-3, 12-4, 12-5 bokstav d til f, 12-6, samt 12-15 til 12-18.<sup>216</sup> Resten av kapittelet får anvendelse.

Ved skade skal assurandøren betale for omkostningene ved å reparere skaden slik at nybygningen blir slik den var før skaden inntraff, jfr. § 12-1 første ledd. Erstatningen omfatter ikke bare selve verkstedregningen, men også andre utgifter som er nødvendige for at reparasjon skal kunne finne sted.<sup>217</sup> Metoden er oppgjørsteknisk gunstig all den tid sikrede vil få dekket sine faktiske kostnader - verken mer eller mindre. Regelen medfører imidlertid at verkstedet i utgangspunktet må bygge opp nybygningen igjen for å bli tilkjent erstatning.

Det er nærliggende å anta at verkstedet vil foreta reparasjonen selv da de har den tekniske ekspertisen til å gjøre dette. Et spørsmål som oppstår i denne sammenheng er om verkstedet får erstattet den fortjeneste de kunne oppnådd ved å utføre annet arbeid i reparasjonsperioden. Ordlyden gir ingen veiledning. Motivene til § 19-14 angir imidlertid at assurandøren skal dekke ordinær fortjeneste til verkstedet for arbeidene ved å utbedre skaden. Regelen kan sammenliknes med en form for tidstapsforsikring der assurandøren må dekke en del av verkstedets inntjening slik den ville ha vært dersom ikke skaden hadde inntruffet. Regelen medfører ingen problemer med hensyn til § 4-2 som angir at assurandøren ikke i utgangspunktet erstatter tidstap. Dette er fordi bestemmelsen viker for andre regler i Planen, eller særskilt avtale mellom partene.

Som nevnt over har sikrede krav på at nybygningen blir slik den var før skaden inntraff. Regelen reiser spørsmål om hvorvidt det skal foretas fradrag, eksempelvis for standardheving. I alminnelig kaskoforsikring begrunnes fradrag ofte med at sikrede får en ny del i erstatning for gammel del. Fradrag er derfor lite aktuelt i byggerisiko, ettersom det er

---

<sup>216</sup> §§ 12-3 til 12-5 omhandler innskrenkninger i tapsfeltet som enten ikke er særlig praktiske i byggerisiko, eksempelvis fradrag for utilstrekkelig vedlikehold, eller som reguleres særskilt i kapittel 19. § 12-6 omhandler utsatt reparasjon. §§ 12-15 til 12-18 omhandler isfradrag, maskinfradrag, samt unntak. I tillegg reguleres egenandel, men kapittel 19 har en egen regel om dette i § 19-8.

<sup>217</sup> Se motivene til § 12-1 om ulike utgifter som kan påløpe under reparasjonsarbeidet.

tale om en nybygning.<sup>218</sup> Dersom en skadet del erstattes av en del av bedre kvalitet vil det imidlertid kunne bli aktuelt med fradrag.

Ansvar for reparasjonskostnader inntreffer etter hvert som disse påløper, jfr. § 12-1 annet ledd. Motivene til bestemmelsen angir at bakgrunnen for regelen er å opprettholde det tradisjonelle prinsippet om at assurandøren ikke erstatter skade med mindre skaden er blitt utbedret.

På nærmere bestemte vilkår kan imidlertid sikrede ha krav på erstatning for ureparert skade, jfr. § 19-16 første ledd. Både sikrede og assurandør kan kreve kontant oppgjør. En forutsetning er imidlertid at forsikringstiden er utløpt, jfr. § 19-3.

Kontant oppgjør reiser spørsmål om hvordan erstatning beregnes. Sikrede får i utgangspunktet dekket de skjønsmessig anslåtte reparasjonskostnadene, jfr. § 19-16 annet ledd. Erstatningen er imidlertid oppad begrenset til et eventuelt prisavslag bestiller har fått som en konsekvens av skaden.

Planen hjemler, som nevnt tidligere, enkelte unntak fra tapsfeltet hva angår skade som skyldes svakheter ved nybygningen selv, jfr. § 19-15. Reglene om dette vil jeg komme tilbake til under avsnitt 9.4.3 om indre farer.

#### 9.4.2.5 Skade i ICBR 88

I ICBR 88 dekkes ”damage to” forsikringsobjektet, hvilket innebærer at skade er en del av tapsfeltet. Uttrykket defineres eller utdypes imidlertid ikke i ICBR 88, slik at MIA må supplere vilkårene. MIA anvender ikke begrepet *damage*, men opererer med uttrykket ”partial loss”. Begrepet samsvarer med *skade*.<sup>219</sup> Spørsmålet i det følgende er hva som skal til for at reglene kommer til anvendelse.

Alle tap som ikke tilfredsstiller vilkårene for totaltap vil være partielle tap, jfr. MIA sec. 56.1. Reglene vil imidlertid også kunne komme til anvendelse der det er etablert et konstruktivt totaltap. Dette er fordi

<sup>218</sup> Brown (1993) side 768.

<sup>219</sup> Se Hodges (1999) side 675 som sier at: ”When damage occurs to a ship, the loss sustained by her owner may be total, actual or constructive, or partial”.

forsikringstager i slike tilfeller får valget mellom hvorvidt reglene om konstruktivt totaltap eller reglene om partielle tap skal komme til anvendelse, jfr. MIA sec. 61. Reglene om skade i engelsk byggerisikoforsikring har derfor tilsvarende anvendelsesområde som i Planen.

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med partielle tap er hvordan erstatningen beregnes. Dette reguleres av MIA sec. 69. I bestemmelsen sondres det mellom de tilfellene der nybygningen har blitt reparert, delvis reparert, samt der skipet ikke er reparert og heller ikke solgt. Bestemmelsen nevner ikke det tilfellet at nybygningen ikke er reparert men solgt videre, hvilket også må anses som en relevant beregningsmetode.<sup>220</sup> ICBR 88 regulerer imidlertid ureparerte skader, jfr. sec. 11 slik at denne bestemmelsen kommer til anvendelse der nybygningen ikke er reparert, jfr. MIA sec. 2 (2).

Som det fremkommer av den overnevnte regelen i MIA er engelsk sjøforsikring tuftet på den grunnleggende tanken om at sikrede, til tross for et inntruffet forsikringstilfelle, bør ha mulighet til å disponere fritt over egen eiendom og derfor selv kunne velge hvorvidt han ønsker å reparere skipet eller ikke, og også hvorvidt han ønsker å selge det eller ikke.<sup>221</sup>

I det følgende vil jeg presentere de overnevnte alternativer og reglene som omhandler disse.

### a) Nybygningen er reparert

For det tilfellet at nybygningen er fullstendig reparert vil sikrede ha krav på en rimelig sum av reparasjonskostnadene, minus eventuelle fradrag, oppad begrenset til forsikringssummen, jfr. MIA sec. 69 (1).

For det tilfellet at nybygningen er delvis reparert vil sikrede i utgangspunktet ha krav på en rimelig sum av reparasjonskostnadene, samt erstatning for verdiforringelse som følge av den delen av skaden som er ureparert, jfr. MIA sec. 69 (2). Erstatningen er imidlertid oppad begrenset til summen av kostnadene ved å reparere hele skaden. Den

---

<sup>220</sup> Brown (1993) side 964.

<sup>221</sup> Se også Pitman v. Universal Marine Insurance Co (1882) 9 QBD 192, CA hvor sikredes valgfrihet og disposisjonsrett er fastslått.



øvre grensen for erstatningens størrelse utgjør således summen som fremkommer av sec. 69 (1).

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med reglene er hva som anses som en *rimelig sum* av reparasjonskostnadene. Ordlyden gir ingen veiledning. Rettspraksis har angitt enkelte føringer for tolkningen av uttrykket hvor det blant annet fremgår ulike poster sikrede kan få dekket.<sup>222</sup> Disse dommene er imidlertid lite veiledende for byggerisikoforsikringen.

Jeg vil illustrere problemstillingen med et eksempel:

Nybygningens hovedmotor får en skade. Assurandøren ønsker at denne repareres, mens verkstedet krever å få ny motor montert i nybygningen all den tid bestiller har bestilt et nytt skip, og derfor ønsker nye deler i denne. Spørsmålet som oppstår er om erstatningen skal utmåles etter kostnadene for reparasjonen eller kostnadene for ny motor. Videre kan det tenkes at motoren røk på et sent stadium av byggeprosessen, og at byggekontrakten mellom bestiller og verksted har dagbøter som trer i kraft ved forsinket levering. Dersom verkstedet jobber døgnet rundt for å ferdigstille nybygningen med det formål å unngå dagbøter, oppstår spørsmålet om verkstedet vil kunne kreve overtidsbetaling.<sup>223</sup>

I det følgende vil jeg vurdere hvorvidt erstatning skal utmåles etter reparasjonskostnader, eller kostnader for ny motor. Etter dette vil jeg se på spørsmålet om hvorvidt verkstedet kan få dekket kostnader knyttet til overtidsbetaling.

Rimelighetshensyn kan tale for assurandøren må erstatte kostnadene til ny motor. En gjenstand som tidligere har hatt skader av et visst omfang kan utvilsomt være vanskeligere å omsette, og det er derfor mulig at den er mindre verdt enn dersom den var ny. Verkstedet vil også kunne komme i tvist med bestiller der det blir satt inn en motor med tidligere skade, all den tid byggekontrakten kan tenkes å hjemle særskilte krav til nybygningens egenskaper. På den annen side er forutsetningen at motoren er tilstrekkelig reparert. Den vil således fungere på

---

<sup>222</sup> For oversikt over rettspraksis knyttet til dette, se Hodges (1999) side 678-685.

<sup>223</sup> Eksempelene er hentet fra Nigel Rogers. Han besvarer imidlertid ikke spørsmålet om utmåling. Se <http://www.usaverageadjusters.org/Rogers051106.pdf>

samme måte som en ny motor, slik at rimelighetshensyn også kan trekke i retning av at verkstedet kun har krav på reparasjon. Hensynet til effektiv ressursbruk vil også tale for reparasjonsalternativet; dersom motoren repareres vil denne være fullt ut fungerende, samtidig som samfunnet har spart ressurser forbundet med å lage ny motor. Assurandøren vil også spares for kostnader, hvilket medfører at han kan holde premienivået på et gunstig nivå. Løsningen er med dette usikker, men dersom verftet er forpliktet overfor bestiller, i henhold til byggekontrakten, til å levere ny motor bør sikrede få erstattet kostnadene forbundet med dette. Dette har sammenheng med at assurandøren har forsikret en nybygning slik at det må være forutberegnelig for vedkommende at bestiller i enkelte tilfeller vil kreve å få levert en helt ny gjenstand.

Hva gjelder spørsmålet om overtidsbetaling vil rimelighetshensyn trekke i retning av at utgiftsposten dekkes ettersom verkstedet har en kontraktsrettslig forpliktelse til å levere nybygningen til bestiller i tide. Forpliktelsen medfører at han naturligvis vil bruke alle midler for å holde fristen, hvilket assurandøren også må forvente. På den annen side vil eventuell dekning medføre at sikrede får erstattet et tap som har mange likhetstrekk med tidstap. Tidstap dekkes ikke under ICBR 88 hvilket medfører at assurandøren i utgangspunktet ikke ønsker å påta seg slik risiko. Assurandørens forventninger til at slike tap ikke dekkes har sannsynligvis hatt medvirkning på hans premiefastsettelse og generelle avtalevilkår, slik at vedkommende vil kunne oppleve å måtte erstatte et tap han ikke har fått betaling for. På sikt vil assurandøren kompensere for dette ved å øke forsikringspremien, hvilket vil ramme andre aktører i fremtiden. Løsningen er med dette noe usikker, men en helhetsvurdering av de nevnte momenter trekker sterkt i retning av at sikrede ikke bør få erstattet dette tapet.

Et annet spørsmål som oppstår i forbindelse med reglene om skade der nybygningen er reparert er om verkstedet får erstattet tapt fortjeneste slik som i Planen. Spørsmålet er ikke adressert i ICBR 88. Det foreligger, så vidt meg bekjent, heller ingen vurdering av dette i engelsk litteratur. Da tidstap i utgangspunktet ikke dekkes under ICBR 88 kan det synes som om fortjeneste ikke bør dekkes. Tilsvarende hensyn som

i avsnittet over gjør seg gjeldende, og disse taler for at sikrede ikke får dekket tapt fortjeneste.

## **b) Nybygningen er ikke reparert**

Der nybygningen ikke er reparert kommer som nevnt over ICBR 88 sec. 11 til anvendelse.

I slike tilfeller har sikrede krav på en rimelig sum av nybygningens verdiforringelse, basert på markedsverdi ved forsikringstidens slutt, jfr. (1). Regelen er noe vanskelig tilgjengelig. Den fungerer imidlertid slik at man tar utgangspunkt i nybygningens markedsverdi ved forsikringstidens slutt uten skade, og sammenlikner med markedsverdi ved forsikringstidens slutt med skade. Differansen mellom disse summene er beløpet sikrede vil få utbetalt i erstatning. Erstatningen er imidlertid oppad begrenset til rimelige reparasjonskostnader ("reasonable cost of repairs"). Med dette ses det hen til størrelsen på anslåtte reparasjonskostnader.<sup>224</sup> Størrelsen på erstatningen er videre begrenset av at den ikke skal overstige forsikringsverdien ved forsikringstidens slutt, jfr. ICBR sec. 11.3.

Klausulen er hentet fra de engelske kaskovilkårene.<sup>225</sup> Den ble i utgangspunktet innført fordi det ikke fantes noen fullstendig regel som bestemte hvordan erstatning for ureparert skade skulle beregnes. I praksis måtte partene derfor enes om erstatningsutmålingen, hvilket var både tidkrevende og konfliktskapende. Klausulen bidro til å skape en viss grad av forutberegnelighet, men den er allikevel kritisert i praksis.<sup>226</sup> Kritikken går blant annet ut på at det vil være vanskelig å fastslå markedsverdien av et skip, med og uten skade, der skipet ikke skal selges. Vurderingen må i slike tilfeller bli hypotetisk, hvilket åpner opp for feilvurderinger. I byggerisikoforsikring er regelen enda mindre hensiktsmessig all den tid det ikke eksisterer et stort marked for skip som ikke er ferdig bygget. Det foreligger derfor ikke noen markedsverdi å ta hensyn til. Problemstillingen er ikke berørt i ICBR 88. Goodacre

<sup>224</sup> Brown (1993) side 965.

<sup>225</sup> CL. 280 Institute Time Clauses Hulls, sec. 18.

<sup>226</sup> Se eksempelvis Goodacre (1996) side 527-529.

skriver, i forbindelse med tilsvarende bestemmelse i kaskovilkårene, at rettsanvendelsesproblemene normalt løses ved at partene anvender skjønn i sine vurderinger, og på denne måten kommer frem til hensiktsmessige løsninger.<sup>227</sup> Dette synes også å være den mest naturlige løsningen i ICBR 88, slik reglene er utformet per i dag. En slik ”forhandlingsløsning” medfører imidlertid at man delvis er tilbake til utgangspunktet, hvor partene måtte enes om erstatningsutmålingen, hvilket medfører at prosessen kan bli både langdryg og konfliktfylt.

#### 9.4.2.6 Oppsummering

Reglene om skade i regelsettene har flere fellestrekk. Det foreligger imidlertid enkelte avgjørende forskjeller både hva angår hvilke kostnader som dekkes i forbindelse med skade, samt om hvorvidt sikrede plikter å utbedre skaden eller ikke.

Ved reparasjon av skade tilbyr Planen i mange tilfeller bedre dekning, da ICBR 88 og MIA avgrenser dekningen til rimelige reparasjonskostnader. Det fremkommer av Planens motiver at plankonsipistene ikke ønsket å innføre tilsvarende regel i Planen, ettersom avgrensningen kan ramme sikrede unødvendig hardt.<sup>228</sup> Videre kan en slik rimelighetsvurdering kan være prosessøkonomisk ugunstig all den tid det kan oppstå vanskelige tolkningsspørsmål. Det kan imidlertid tenkes at mange skadeoppgjør reiser de samme spørsmålene slik at det på sikt etableres en prejudikatspraksis på området.

ICBR 88 gir på den annen side sikrede større grad av valgfrihet ettersom vedkommende får valget om hvorvidt han ønsker å utbedre skader eller ikke. En slik løsning er eksempelvis gunstig der bestiller ønsker å overta nybygningen i skadet tilstand. I den norske Planen er hovedregelen at sikrede ikke får dekket tap ved skade før han reparerer skaden. Begge parter vil imidlertid kunne kreve kontant oppgjør ved forsikringstidens slutt slik at også Planen åpner opp for mer fleksible løsninger der partene ønsker dette.

---

<sup>227</sup> Goodacre (1996) side 528.

<sup>228</sup> Motivene til § 12-1.

### 9.4.2.7 Utgifter ved mislykket sjøsetting

I forbindelse med mislykket sjøsetting kan det oppstå ulike tap. Eksempelvis kan bedding eller beddingskraner skades under prosessen. Både Planen og ICBR 88 tilbyr i utgangspunktet dekning for slike tap.<sup>229</sup>

Dekningen reiser imidlertid enkelte spørsmål. For det første er det ikke klart hvor mange mislykkede sjøsettinger sikrede kan kreve dekning for, og for det andre er det usikkert hvilke tap som erstattes. I det følgende vil jeg drøfte disse spørsmålene.

Ordlyden i bestemmelsene gir ingen veiledning om hvor mange mislykkede sjøsettinger sikrede får dekket. Jeg har heller ikke funnet problemet adressert i andre rettskilder. Reelle hensyn taler for at sikrede får dekket så mange mislykkede sjøsettinger som eventuelt måtte oppstå. Dette har sammenheng med at ordlyden burde vært klarere dersom det skulle foreligge noen begrensninger knyttet til antall sjøsettinger. Det kan imidlertid diskuteres hvor praktisk det er at sikrede behøver et så stort antall at problemet reises, men situasjonen kan oppstå i enkelte særegne tilfeller.

Ordlyden er heller ikke klar hva gjelder spørsmålet om hvilke utgifter som kan kreves dekket. Den gir imidlertid ikke anvisning på noen rimelighetsvurdering. ICBR 88 opererer med en slik vurdering ved erstatning for skade, så det kan sannsynligvis legges til grunn at valget om å ikke innføre en tilsvarende begrensning i denne klausulen er bevisst. Dette trekker i retning av at alle utgifter som oppstår må dekkes under vilkårene. For Planens vedkommende er ikke spørsmålet reist i motivene. Ettersom vilkårene opererer med en all risks-dekning vil rettferdshensyn og hensynet til forutberegnelighet for sikrede tale for at det ikke foreligger noen innskrenkning knyttet til hvilke utgifter som kan kreves dekket, såfremt utgiftene har oppstått i tilknytning til mislykket sjøsetting.<sup>230</sup>

<sup>229</sup> Jfr. Planen § 19-18 og ICBR 88 sec. 5.2. Merk at i Planen vil sikrede være verkstedet, jfr. § 19-3 første ledd.

<sup>230</sup> Se om dette Bull (2008) side 213 som sier at det i tvilstilfeller kan være naturlig å tolke unntak fra all risks-dekningen innskrenkende, og ”la forsikringen dekke risikobegivenheter som ligger på grensen”.

#### 9.4.2.8 Utgifter til vrakfjerning

Planen og ICBR 88 dekker sikredes<sup>231</sup> utgifter til fjerning av vrak på steder som eies eller disponeres av verkstedet.<sup>232</sup> Dekningen knytter seg til nybygningen som er forsikret under politen.<sup>233</sup>

I Planen oppstilles det et krav om at utgiftene er ”nødvendige”. Motivene angir at vilkåret er oppfylt såfremt det er umulig å drive verkstedets virksomhet uten å fjerne gjenstanden.<sup>234</sup> I motivene fremgår det også at det kun er rimelige utgifter til fjerningen som dekkes, samt at vrakets eventuelle verdi må fradras i erstatningen. ICBR 88 oppstiller ikke tilsvarende krav i ordlyden, hvilket medfører at liknende nødvendighets- og rimelighetsbegrensning vanskelig kan innfortolkes for dette regelsettet. Det er imidlertid sannsynlig at fjerning av vrak fra verkstedsområdet vil være nødvendig i alle tilfelle, ettersom vraket sannsynligvis vil utgjøre en hindring for daglig drift.

#### 9.4.3 Spesielt om indre farer

##### 9.4.3.1 Innledning

I enkelte tilfeller foreligger det feil eller svakheter ved nybygningen som medfører skade på - eller tap av denne. Eksempelvis kan stålet som anvendes i skroget være lite hensiktsmessig hvilket fører til at nybygningen rammes av rust, og kollapser. Ettersom begge regelsett har all risikodekning er skader og tap som følger av *indre farer*<sup>235</sup> i utgangspunktet omfattet av byggerisikoforsikringen. Oppdagelsen av slike farer alene er allikevel ikke innbefattet, ettersom all risikodekkingen forutsetter at

---

<sup>231</sup> I Planen vil sikrede være verkstedet, jfr. § 19-3 første ledd.

<sup>232</sup> Jfr. Planen § 19-19 og ICBR 88 sec. 19.2.4.

<sup>233</sup> Dette fremgår av ordlyden i ICBR 88 som sier ” the expenses of the removal of the wreck of the Vessel”, mens det for Planens vedkommende fremgår av motivene til § 19-19.

<sup>234</sup> Motivene til § 19-19.

<sup>235</sup> *Indre farer* brukes her som en fellesbetegnelse på farer som truer skipet fra innsiden, i motsetning til farer som truer skipet fra utsiden, typisk kollisjon o.l. Se mer om dette i motivene til § 2-8 og i Brækhus/Rein (1993) side 86.

det har oppstått en skade.<sup>236</sup> Både Planen og ICBR 88 har imidlertid spesielle regler for dekningen av enkelte indre farer, og løsningen som er valgt er ulik i norske og engelske vilkår.

Hovedproblemstillingen i det følgende er hvilken dekning som tilbys for indre farer i henholdsvis Planen og ICBR 88. For å kunne vurdere denne problemstillingen er det nødvendig å presentere enkelte grunnleggende begreper og forutsetninger. Dette vil derfor gjøres i det følgende.

Indre farer kan bringe med seg skader og tap av ulik karakter. I den forbindelse sondres det mellom primærskade og konsekvensskade. Med *primærskade* menes skade på selve den feilkonstruerte del.<sup>237</sup> Med *konsekvensskade* siktes det til det ytterligere tap som primærskaden bringer med seg.<sup>238</sup> I tillegg vil normalt selve oppdagelsen av en indre fare utgjøre et tap for sikrede. Dette har sammenheng med at gjenstanden ikke er brukelig og bør skiftes ut, hvilket medfører en kostnad. Spørsmålet om hvorvidt slike skader og tap skal bæres av assurandøren har vært gjenstand for diskusjon i mange år.<sup>239</sup> De nåværende regler representerer et kompromiss mellom assurandørens og sikredes ønsker i så henseende.<sup>240</sup>

Planen opererer med en særregulering av tre grupper indre farer. Disse er henholdsvis ”konstruksjons-”, ”material-” og ”utførelsesfeil”, jfr. § 19-15:

**”§ 19-15. Begrensning av assurandørens ansvar/Til § 12-1**

*Er skaden en følge av konstruksjonsfeil, utførelsesfeil eller materialfeil, svarer assurandøren ikke for omkostningene ved å fornye eller reparere den eller de deler av skroget, maskineriet eller utstyret som ikke var i forsvarlig stand.”*

<sup>236</sup> Brown (1993) side 762.

<sup>237</sup> Brækhus/Rein (1993) side 91.

<sup>238</sup> Brækhus/Rein (1993) side 91.

<sup>239</sup> For en oversikt over de mange synspunkter som har vært anført i diskusjonen, se Brækhus/Rein (1993) side 110-114.

<sup>240</sup> Brækhus/Rein (1993) side 87.

ICBR 88 opererer med en særregulering av de indre farene ”latent defects”, jfr. sec. 5.1 og ”faulty design”, jfr. sec. 8:

**“5. PERILS**

*5.1 SUBJECT ALWAYS TO ITS TERMS, CONDITION AND EXCLUSIONS this insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured caused and discovered during the period of this insurance including the cost of repairing replacing or renewing any defective part condemned solely in consequence of the discovery therein during the period of this insurance of a latent defect. In no case shall this insurance cover the cost of renewing faulty welds.*

**8. FAULTY DESIGN**

*Notwithstanding anything to the contrary which may be contained in the Policy or the clauses attached thereto, this insurance includes loss of or damage to the subject-matter insured caused and discovered during the period of this insurance arising from faulty design of any part or arts thereof but in no case shall this insurance extend to cover the cost or expense of repairing, modifying, replacing or renewing such part or parts, nor any cost or expense incurred by reason of betterment or alteration in design.”*

I det følgende vil jeg behandle de overnevnte regler. Siktemålet med fremstillingen er å vurdere dekningen av indre farer i regelsettene, herunder å belyse eventuelle likheter og forskjeller. I den anledning er det også nødvendig å gjøre rede for terminologien som anvendes. Dette har sammenheng med at dersom en indre fare ikke omfattes av terminologien Planen og ICBR 88 opererer med, er de omfattet av all risks-dekningen.

Jeg vil starte med å behandle terminologi og dekning i Planen, før jeg behandler tilsvarende regler i ICBR 88. Avslutningsvis vil jeg foreta en oppsummering med særlig fokus på eventuelle forskjeller mellom regelsettene.

Det er verdt å merke seg at det oppstår særlige spørsmål om når



eventuelle skader som følger av indre farer må oppstå og oppdages, da dette har betydning for dekningen. Disse spørsmålene knytter seg imidlertid til kravet om årsakssammenheng, og vil derfor behandles i tilknytning til disse reglene i avsnitt 9.5.5.4.

### 9.4.3.2 Terminologi i Planen

Formålet med følgende avsnitt er å klargjøre hvilke typer indre feil som omfattes av begrepene konstruksjons-, material-, og utførelsesfeil i Planen. Disse er ikke definert i § 19-15, men det foreligger materiale i motivene samt i juridisk litteratur som kan belyse innholdet.

#### a) Konstruksjonsfeil

At en nybygning er rammet av en *konstruksjonsfeil* innebærer etter en naturlig språklig forståelse at hele eller deler av denne ikke konstruert eller bygget på hensiktsmessig måte, sett hen til alminnelige skipsbyggingsmetoder. Motivene oppgir at konstruksjonsfeil ofte foreligger der en del av nybygningen er gitt en utforming som er uheldig, eller en styrkegrad som viser seg å ikke være tilstrekkelig.<sup>241</sup> Det fremgår videre at både feil ved tegningen av den aktuelle del, angivelse av materialtyper og dimensjoner, samt fremgangsmåten som velges ved fremstillingen omfattes av begrepet. Ved sistnevnte feil må det imidlertid avgrenses mot de rene utførelsesfeil. Motivene sier at der det er gitt ”feilaktig anvisning med hensyn til fremstillingsprosessen, vil de svakheter som følger av dette, måtte ansees som konstruksjonsfeil. Svakheter som skyldes at et utførende ledd i produksjonsprosessen ikke har fulgt de anvisninger som er gitt, kan derimot ikke karakteriseres som konstruksjonsfeil”. Slike feil vil normalt utgjøre utførelsesfeil, men skillet mellom konstruksjonsfeil og utførelsesfeil er noe vagt.

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med konstruksjonsfeil er om man kan kreve at konstruktøren gir nybygningen størst mulig mot-

---

<sup>241</sup> Se motivene til § 12-4 som omtaler begrepene konstruksjonsfeil og materialfeil. Bestemmelsen gjelder direkte kun i alminnelig kaskoforsikring, men motivene til § 19-15 henviser til disse presiseringene slik at ordene skal gis samme meningsinnhold under byggerisikoforsikringen.

standskraft slik at den er rustet til å møte svært store påkjenninger. At konstruktøren ikke har valgt det sterkeste, og mest funksjonelle som finnes på markedet innebærer ikke nødvendigvis at det er tale om en konstruksjonsfeil.<sup>242</sup> Dette har sammenheng med at verkstedet står ovenfor en kost/nytte vurdering. Det avgjørende vil være hvorvidt nybygningen og dens deler, tilfredsstillende de krav man antar at skip av tilsvarende type skal tåle.<sup>243</sup> Dette betyr at det eksempelvis kan stilles høyere krav til skroget på en isbryter, enn på et skip som utelukkende skal bevege seg i rolige, varmere farvann.

En konstruksjonsfeil kan være subjektiv eller objektiv.<sup>244</sup>

Med en *subjektiv konstruksjonsfeil* sees det hen til tilfeller der delen har fått en mindre heldig utforming, til tross for at konstruktøren burde vite at fremgangsmåten er uegnet. Av motivene fremgår det imidlertid at forutsetningen for at det foreligger en subjektiv konstruksjonsfeil er at man hadde foretatt endringer før levering dersom feilen var blitt oppdaget.<sup>245</sup> Det kan synes som om vilkåret er oppstilt for å avgrense mot de tilfellene at konstruktøren ikke er fornøyd med skipet av andre årsaker. Motivene oppgir: ”Dette innebærer at det ikke er tilstrekkelig til å tale om konstruksjonsfeil at skipet ikke svarer til konstruktørens forventninger mht til dens kommersielle utnyttelse og totale lønnsomhet som investeringsobjekt eller hvor godt det vil fungere under de tiltenkte driftsforhold”.

Med en *objektiv konstruksjonsfeil* menes tilfeller der det objektivt sett foreligger en uegnet del til tross for at ingen kan bebreides for dette.<sup>246</sup> Et typisk eksempel er der man har valgt en del som ble ansett som egnet på byggetidspunktet, men som senere viser seg å være lite hensiktsmessig. Slike feil er svært aktuelle i dag, da det stadig etterspørres nye og bedre skip. En utvikling i teknikk og byggemåte forutsetter at det finner sted en viss ”prøving og feiling”. For at nyskapninger skal

---

<sup>242</sup> Brækhus/Rein (1993) side 94.

<sup>243</sup> Brækhus/Rein (1993) side 94.

<sup>244</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>245</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>246</sup> Brækhus/Rein (1993) side 94-95.

regnes som konstruksjonsfeil må imidlertid klasseselskapet eller verkstedet endre sine regler eller rutiner for å ivareta skipets sikkerhet i fremtiden.<sup>247</sup> Dette medfører at der bestilleren har valgt en usikker løsning bevisst fordi han har: "... satset på ny teknologi som enda ikke er helt utprøvet eller har unnlatt å foreta analyse eller gjort andre tiltak for å spare penger"<sup>248</sup> vil ikke tilfellet karakteriseres som en konstruksjonsfeil.<sup>249</sup>

## b) Materialfeil

En naturlig språklig forståelse av begrepet *materialfeil* indikerer at materialene som er anvendt i nybygningen lider av feil eller mangler. Det fremgår av motivene at alternativet får anvendelse der materialet i en del av nybygningen er av dårligere kvalitet enn det er forutsatt at det skal være.<sup>250</sup>

Som nevnt tidligere er valg av materialer en del av konstruksjonen. Dette reiser spørsmål om sontringen mellom konstruksjonsfeil og materialfeil. Det avgjørende for å kunne betegne en feil som materialfeil er at det foreligger svakheter knyttet til kvaliteten på materialet, typisk at det konkrete materialet som er valgt ikke samsvarer med styrken på tilsvarende materiale.<sup>251</sup> Der det på den annen side er gitt anvisning på bruk av et lite hensiktsmessig materiale, eksempelvis et mykt metall i skroget på en isbryter, vil det normalt være tale om en konstruksjonsfeil.

Motivene oppgir enkelte eksempler på årsaker til materialfeil, og sier at det kan: "skyldes en støpefeil eller annen feil i materialets struktur som oppsto da det ble forarbeidet, eller at leverandøren av materialet har levert materialer som ikke svarer til de spesifikasjoner han har

---

<sup>247</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>248</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>249</sup> Det er verdt å merke seg at slike tilfeller vil kunne medføre at sikrede delvis mister sin dekning gjennom subjektive unntak fra farefeltet. Som nevnt i punkt 1.3 vil imidlertid ikke dette behandles nærmere.

<sup>250</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>251</sup> Brækhus/Rein (1993) side 96.

oppgitt”.<sup>252</sup> Det fremgår imidlertid også at det ikke er noe i veien for at materialfeil kan skyldes ytre påvirkninger som at: ”delen faller ned under bearbeidelsen på byggeverkstedet og får en brist”.

Etter dette er det klart at materialfeil betegner feil som allerede foreligger i det nybygningen er ferdigbygget hos verkstedet.<sup>253</sup> Man taler altså ikke om materialfeil der materialet som er anvendt i nybygningen svekkes som følge av et havari. Eksempelvis kan nybygningen ta inn vann under prøvetur hvilket kan medføre at treverket i nybygningen blir mykt og mindre robust. Dette vil ikke være en materialfeil, såfremt treverket i utgangspunktet var egnet.

### c) **Utførelsesfeil**

*Utførelsesfeil* vil etter en naturlig språklig forståelse knytte seg til arbeidet som er utført på nybygningen. Motivene oppgir at utførelsesfeil typisk vil foreligge der dette arbeidet er i strid med konstruktørens forskrifter, eller anerkjente normer for skipsbygging.<sup>254</sup> Et eksempel er omstendighetene i Hardhaus-dommen<sup>255</sup> der mangelfull montering av et manometer i et skip førte til oljelekkasje som igjen medførte gassdannelse og eksplosjon.

Motivene angir at skader som skyldes rene uhell ikke utgjør utførelsesfeil. Motivene gir i den anledning anvisning på en konkret vurdering av grensen mellom utførelsesfeil og rene uhell.<sup>256</sup> Et eksempel på et uhell vil være der en arbeider faller og søler etsende materiale på skroget slik at dette blir skadet. All risks-dekningen medfører at tap og skade forårsaket av uhell normalt dekkes fullt ut av assurandøren.

#### **9.4.3.3 Dekningen av indre farer i Planen**

Etter § 19-15 dekkes ikke ”omkostningene ved å fornye eller reparere den eller de deler av skroget, maskineriet eller utstyret som ikke var i

---

<sup>252</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>253</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>254</sup> Motivene til § 19-15.

<sup>255</sup> Rt. 1991 side 719.

<sup>256</sup> Motivene til § 19-15.

forsvarlig stand”. En naturlig språklig forståelse av setningen innebærer at konsekvensskader som skyldes konstruksjons-, utførelses- og materialfeil omfattes av dekningen, mens primærskaden utelukkes. En slik forståelse legges også til grunn i motivene til bestemmelsen, samt i Brækhus/Rein.<sup>257</sup>

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med dekningen er hvordan man isolerer tapet som knytter seg til primærskaden fra eventuelle konsekvensskader. Ordlyden gir ingen veiledning. Motivene oppgir imidlertid enkelte føringer for vurderingen.<sup>258</sup> For det første fremgår det at det er tekniske og økonomiske overveielser som er avgjørende for hva som anses som ”den eller de deler”. I den forbindelse uttales det: ”Er det teknisk/økonomisk forsvarlig og fornuftig å foreta en separat fornyelse eller reparasjon av en eller flere deler av maskineriet eller utstyret, er det bare denne eller disse delene som er unntatt fra dekning. Er det på den annen side teknisk/økonomisk mest hensiktsmessig å skifte ut en større komponent, og ikke bare den eller de deler som ikke var i forsvarlig stand, vil hele komponenten være unntatt fra dekning.” Motivene opplyser videre om at størrelsen og verdien på vedkommende del ikke er relevant for vurderingen.

Det følger av uttalelsene i motivene at sontringen mellom en og flere deler ikke er innlysende, og kan by på problemer i praksis. Brækhus/Rein har kritisert regelen, og etterspør en mer rasjonell løsning som eksempelvis innføring av en prosentuell risiko sikrede selv må bære.<sup>259</sup> En slik alternativ måte å henføre deler av tapet til sikrede vil kunne ha klare oppgjørstekniske fordeler. Dersom eksempelvis en konstruksjonsfeil fører til skader på 200 millioner vil det være enklere å angi at sikrede skal betale 20 prosent av tapet enn at sikrede skal betale for kostnadene forbundet med primærskaden.

Den overnevnte begrensningen i dekning kommer til anvendelse der det har oppstått skade på nybygningen som skyldes konstruksjons-, material-, eller utførelsesfeil. Dette fremgår av ordlyden, jfr. ”Er skaden

<sup>257</sup> Motivene til § 19-15 samt Brækhus/Rein side 109.

<sup>258</sup> Se motivene til § 12-3.

<sup>259</sup> Brækhus/Rein (1993) side 102-104.

en følge av...” (min uth.). Dette får betydning i to retninger:

For det første innebærer det at det ikke foretas noe fradrag i erstatningen der en indre feil resulterer i totaltap. Eksempelvis kan det tenkes at nybygningen forliser på prøvetur som følge av en feilkonstruert motor. I slike tilfeller vil det ikke foretas noen avkortning tilsvarende størrelsen på primærskaden i erstatningen, sikrede vil tvert imot få full dekning.

For det andre medfører det at det er nødvendig å avgjøre hva som utgjør *skade* i bestemmelsens forstand, ettersom assurandørens ansvar etter bestemmelsen ikke inntre før denne har materialisert seg. Planen har ingen definisjon eller nærmere presisering av ordet ”skade”. I motiven fremkommer det at skaden kan være av en hvilken som helst art, og av hvilken som helst størrelse. Det oppstilles imidlertid et vilkår om at den er en påviselig fysisk defekt.<sup>260</sup> Det foreligger allikevel ikke et krav om at defekten må være synlig med det blotte øyet; det er tilstrekkelig at den lar seg påvise gjennom ulike tester.<sup>261</sup>

Kravet til inntruffet skade medfører at Planen ikke tilbyr dekning for selve oppdagelsen av indre feil, all den tid *skade* i bestemmelsens forstand ikke har inntruffet i slike tilfeller.

#### 9.4.3.4 Terminologi i ICBR 88

Siktemålet med følgende avsnitt er å klargjøre hvilke typer indre feil som omfattes av begrepene ”latent defects” og ”faulty design”.

##### a) Latent defects

ICBR 88 anvender farefaktoren ”latent defects”, men unnlater å oppgi hvilke farer som omfattes av begrepet. Innholdet er heller ikke fullstendig fastlagt i engelsk sjøforsikringsrett. Det formodes imidlertid å omfatte en skjult eller utforutsett svakhet eller skade i en gjenstand.<sup>262</sup> Det foreligger ikke noen spesifikasjonskrav knyttet til ”latent defects” i ordlyden. Dette innebærer i utgangspunktet at en skjult svakhet eller

---

<sup>260</sup> Motivene til § 12-4.

<sup>261</sup> Se mer om dette i Wilhelmssen (2004) side 265.

<sup>262</sup> Wilhelmssen (2004) side 258.

skade av enhver art omfattes. Defekten kan således skyldes materialfeil, utførelsesfeil, konstruksjonsfeil eller liknende.<sup>263</sup>

Det foreligger imidlertid enkelte unntak fra dette utgangspunktet.

For det første må det avgrenses mot vanlig slitasje og manglende vedlikehold ("wear and tear").<sup>264</sup> Det er imidlertid ikke særlig praktisk at slike tap vil oppstå i en byggerisikoforsikring, all den tid nybygningen i liten grad vil utsettes for slike farer.

For det andre er det omdiskutert hvorvidt "latent defects" omfatter farefaktoren "faulty design". Dette spørsmålet vil jeg komme tilbake til under presentasjonen av "faulty design" nedenfor.

Som det fremgår av det overnevnte utgangspunkt er det imidlertid klart at begrepet "latent defects" er svært vidt.

Som nevnt innledningsvis foreligger det et krav om at defekten er skjult eller uforutsett.<sup>265</sup> Kravet reiser to spørsmål. For det første oppstår spørsmålet om hvilke personer kravet om manglende kunnskap retter seg mot. Dette er ikke klart besvart i engelsk rett. Wilhelmsen ser imidlertid hen til Arnould's hvor det hevdes at reelle hensyn taler for at defekten må være skjult for sikrede.<sup>266</sup> For det andre oppstår spørsmålet om i hvilken utstrekning defekten må være skjult for å bli betegnet som "latent". Rettspraksis har i den anledning oppstilt et vilkår om at feilen ikke ville ha blitt oppdaget dersom en aktsom, kyndig person hadde undersøkt nybygningen.<sup>267</sup> Dette kravet medfører at det avgjørende ikke er om sikrede har oppdaget defekten, men om vedkommende burde ha oppdaget den.<sup>268</sup>

Etter dette er det klart at terminologien i ICBR 88 i utgangspunktet er videre enn den i Planen. Dette skyldes at sistnevnte kun opererer med

---

<sup>263</sup> Wilhelmsen (2004) side 274.

<sup>264</sup> Arnould's (2008) side 1038 og Wilhelmsen (2004) side 276.

<sup>265</sup> Wilhelmsen (2004) side 276.

<sup>266</sup> Wilhelmsen (2004) side 276-277.

<sup>267</sup> Se blant annet Dimitrios N. Rallias (1922) 13 Ll. L. Rep. 363 CA.

<sup>268</sup> Dersom det er klart at defekten ville ha blitt oppdaget av en aktsom og kyndig person, vil sikrede kunne miste dekningen for eventuelle skader som måtte oppstå som følge av denne. Forutsetningen er imidlertid at det er sikredes ansvar å reparere, eller skifte ut den defekte delen, se mer om dette i Wilhelmsen (2004) side 278.

farefaktorene konstruksjons-, material- og utførelsesfeil. Det er imidlertid sannsynlig at dette har liten praktisk betydning, all den tid de nevnte feil trolig er de mest praktisk relevante ”latent defects” som kan oppstå i byggerisikoforsikringen.

## b) Faulty design

I sec. 8 anvendes farefaktoren ”faulty design”, men det fremkommer ikke hvilke farer som omfattes av alternativet. En naturlig språklig forståelse av ”faulty design” indikerer at det er tale om feil ved tegningen eller den nærmere utformingen av nybygningen. ”Design” vil typisk betegne den tekniske løsningen som er valgt, herunder valg av form, materialer, størrelse og liknende.

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med ”faulty design” er om slike feil utgjør ”latent defects”. Spørsmålet har tidligere vært omdiskutert i engelsk sjøforsikringsrett.<sup>269</sup> Som nevnt tidligere vil en ”latent defect” typisk omfatte en skjult eller utforutsett svakhet eller skade i en gjenstand. Dette kan tale for at ”faulty design” omfattes all den tid slike feil kan sies å utgjøre en uforutsett svakhet. Ordlyden i sec. 8 taler imidlertid for at dette ikke får betydning i byggerisikoforsikringen da det fremgår at bestemmelsen om ”faulty design” har forrang fremfor andre bestemmelser i ICBR 88: *“Notwithstanding anything to the contrary which may be contained in the Policy or the clauses attached thereto...”*. Dette innebærer at der man står ovenfor skader og tap som har oppstått på bakgrunn av ”faulty design” skal sec. 8 komme til anvendelse uavhengig av om ”faulty design” faktisk utgjør en variant av ”latent defects”. Hensynet til forutberegnelighet trekker også i denne retningen. Det ville være lite hensiktsmessig å regulere dekningen av ”faulty design” i to forskjellige klausuler, der det ikke fremgår klart hvilken av dem som kommer til anvendelse. Jeg finner også støtte for en

---

<sup>269</sup> Se eksempelvis Jackson v. Mumford (1902) 8 Com. Cas. 61. og Prudent Tankers Ltd. S.A v. The Dominion Insurance Co. Ltd, (The “Caribbean Sea”) (1980) 1 Lloyd’s Rep. 338. Problemet er imidlertid mer sentralt i den alminnelige kaskodekningen ettersom CL. 280 Institute Time Clauses Hulls ikke har en egen bestemmelse om ”faulty design”, slik at dekning for skader og tap forårsaket av denne faren eventuelt må henføres til dekningen for ”latent defects”.



slik forståelse i teorien.<sup>270</sup>

Et annet spørsmål som reiser seg i forbindelse med ”faulty design” er forholdet til begrepet ”konstruksjonsfeil” i Planen. Spørsmålet oppstår fordi det er av interesse å vurdere hvorvidt alternativene er samsvarende, slik at jeg deretter kan ta stilling til hvorvidt dekingen harmonerer i regelsettene.

Basert på den overnevnte språklige forståelsen av ”faulty design” har begrepet store likhetstrekk med det materielle innholdet av ”konstruksjonsfeil”, slik det anvendes i Planen. Begge alternativ omfatter blant annet tegningen og utformingen av nybygget, samt valg av materialer og dimensjoner. Et annet moment som taler for at alternativene er samsvarende er at den engelske nåværende versjonen av Planen velger ”error in design” for å betegne ”konstruksjonsfeil” i både §§ 19-15 og 12-4.<sup>271</sup> Dette medfører at det også foreligger språklige likhetstrekk i beskrivelsen av feilene. Frem til 2007 ble imidlertid betegnelsen ”faulty construction” anvendt for å beskrive ”konstruksjonsfeil” i § 19-15, hvilket innebærer at terminologien i Planen var inkonsekvent på dette tidspunktet. Dette kan imidlertid skyldes at begrepene ”construct” og ”design” er synonymer. I norsk/engelsk ordbok<sup>272</sup> er ”konstruksjon” oversatt til ”construction” og ”design”, hvilket indikerer at ordene har samme meningsinnhold. Ettersom det materielle innholdet av begrepene og betegnelsene er såpass samsvarende legger jeg til grunn i det følgende at ”faulty design” i ICBR 88 samsvarer med ”konstruksjonsfeil”.

### 9.4.3.5 Dekningen av indre farer i ICBR 88

#### a) Latent defects

Dekningen av ”latent defects” er noe vanskelig tilgjengelig (knf. sec. 5.1). Det sentrale er imidlertid at både primærskade, og eventuell konsekvensskade som skyldes ”latent defects” omfattes av dekingen.<sup>273</sup>

<sup>270</sup> Se Curtis (2002) side 202.

<sup>271</sup> § 12-4 omhandler dekingen for indre farer i alminnelig kaskoforsikring.

<sup>272</sup> Kunnskapsforlaget (2001).

<sup>273</sup> Goodacre (1996) side 706.

En problemstilling som oppstår er hvorvidt sikrede er forsikret mot oppdagelsen av en ”latent defect” hvor denne ikke har ført til skade. Som nevnt under avsnitt 9.4.3.3 er dette ikke tilfellet i Planen.

Ordlyden i bestemmelsen angir at ”... this insurance is against all risks of loss of or damage to ...” (min uth.). Formuleringen knytter seg, som nevnt tidligere, til fysisk tap og fysisk skade.<sup>274</sup> Spørsmålet blir således om en ”latent defect” som enda ikke har medført skade utgjør en ”fysisk skade” i henhold til bestemmelsen.

En naturlig språklig forståelse av *fysisk skade* tilsier at det har funnet sted en fysisk endring i gjenstanden. En ”latent defect” som enda ikke har medført skade vil normalt ikke ha forårsaket en slik fysisk endring, hvilket taler mot at sikrede har krav på dekning i slike tilfeller.

På den annen side trekker ordlyden i retning av at dekningen allikevel omfatter oppdagelsen av en ”latent defect”, jfr. neste setning: ”including the cost of repairing replacing or renewing any defective part condemned solely in consequence of the discovery therein... of a latent defect”. Denne kan grovt oversettes til noe slikt som at dekning omfatter reparasjon, utskifting eller endring av en del der gjenstanden er ubrukelig som følge av oppdagelsen av en ”latent defect”. Det er nærliggende å anta at setningen hjemler et unntak fra kravet til fysisk skade. Tolkningen synes også naturlig sett hen til at bestemmelsen først hjemler all risks-dekning, før den videre sier ”including ...”. Som nevnt tidligere vil ikke all risks-dekningen omfatte oppdagelsen av indre farer, hvilket medfører at dekningen eventuelt må hjemles særskilt.

Et moment som taler mot et slikt tolkningsresultat er imidlertid at førstnevnte setning sier ”this insurance” (min uth.). En naturlig språklig forståelse av denne innebærer at kravet om fysisk tap og fysisk skade omfatter hele byggerisikoforsikringen. Ordlyden er etter dette ikke særlig avklarende, og det må derfor sees hen til andre rettskilder for å løse spørsmålet.

Shell UK v. CLM Engineering<sup>275</sup> er sentral i denne forbindelse. I saken var det tatt ut kaskoforsikring for et røropplegg som skulle frakte

---

<sup>274</sup> Hudson/Madge (2005) side 13.

<sup>275</sup> Shell UK Ltd v CLM Engineering Ltd [2000] 1 Lloyd’s Rep 612.

olje og gass. Dekningen ble hjemlet i en individuelt utformet avtale, men i tillegg inkluderte partene ICBR 88 i polisen. Tvisten mellom partene var hvorvidt forsikringen inkluderte dekning for enkelte indre farer der skade ikke hadde oppstått.<sup>276</sup>

Innledningsvis viser retten til den generelle hovedregelen i sjøforsikring som er at assurandøren kun dekker ekstraordinære begivenheter i form av skade. Retten uttaler at dersom denne skal fravikes må det foreligge klare holdepunkter i ordlyden som indikerer at dette er tiltenkt:

*”In my judgement, such provision must be clear and unambiguous since the presumption must be that the policy only responds to casualties”*

Deretter vises det til rettspraksis hvor det slås fast at forsikringsdekning retter seg mot risiko som kan oppstå, og ikke sikre begivenheter. Retten uttaler i den forbindelse at oppdagelsen av en ”latent defect” i utgangspunktet ikke representerer en risiko (”fortuity”) i seg selv, all den tid det ikke foreligger noen ”external accident or cause”.

Etter dette vurderer retten hvorvidt disse utgangspunktene er fraveket i den individuelt utformede klausulen. Retten studerer ordlyden, og finner at denne er uklar. Retten vurderer også klausulens kontekst, og konkluderer med at denne taler mot dekning for oppdagelsen av indre farer. Til slutt henviser dommeren til ICBR 88 sec. 5 og sec. 8 og uttaler:

*”The inclusion of these two standard sets of clauses give further support in my judgement to the view that sec. 6A **is concerned with claims for physical loss and damage claims...**” (min uth.)*

Uttalelsen gir uttrykk for at retten forstår dekningen i ICBR 88 som at inntrådt skade enten i form av primærskade, eller primærskade etterfulgt av konsekvensskade, er et nødvendig vilkår for dekning av ”latent defects”. Denne forståelsen er også lagt til grunn i praksis i etterkant av

<sup>276</sup> Ordlyden i den omstridte bestemmelsen lyder: *”This insurance also covers the cost(s) of repairing or replacing any defective part or parts of the property insured arising from fault or error in design or from faulty and/or defective construction or workmanship or materials which accours during the period of this insurance or manifests itself or is discovered and reported no longer than 24 months from September 1993”.*

dommen.<sup>277</sup>

Et slikt tolkningsresultat harmonerer med løsningen i MarCar, jfr. sec. 2.2:

”For the avoidance of doubt, the Subject Matter Insured shall not be regarded as physically lost or physically damaged solely by virtue of the existence therein of any defect in design, plan or specification, defect in workmanship, defect in material or latent defect”. (min uth.)

Flere juridiske forfattere synes imidlertid å forutsette at dekningen omfatter oppdagelsen av ”latent defects” alene.<sup>278</sup> Dette underbygges ved at de viser til de delene av ordlyden som taler for et slikt resultat. Disse rettskildene er imidlertid eldre enn den overnevnte dom slik at det ikke er gitt at forfatterne hadde kommet til tilsvarende slutning i dag.

På bakgrunn av en samlet vurdering av overnevnte momenter er det nærliggende å anta at skade er et nødvendig vilkår for dekning av ”latent defects”.

Det er verdt å merke seg at det finnes et unntak fra dekning av ”latent defects” der det foreligger defekt sveising (”faulty welds”). Dette gjelder uavhengig av om den defekte sveisingen utgjør en ”latent defect”.<sup>279</sup> Ved tap som skyldes en slik feil dekkes eventuell konsekvensskade, mens kostnadene ved å reparere den defekte sveisingen unntas fra dekning. Defekt sveising vil normalt enten skyldes konstruksjons-, utførelses-, eller materialfeil, noe som innebærer at begrensningen i dekning samsvarer med løsningen i Planen. Begrensningen ble innført i ICBR 88 ved revisjonen i 1988. Rettskilder jeg har studert gjør ikke rede for årsaken til dette. Unntaket er imidlertid svært upopulært i praksis, og partene

---

<sup>277</sup> Chris Zavos, partner i Barlow Lyde & Gilbert, adresserte problemet i et foredrag på the International Marine Claims Conference i 2005. Zavos presenterte forslag til forbedringer i ICBR 88, og i relasjon til spørsmålet om skade må ha oppstått for at en ”latent defect” skal dekkes henviste forfatteren til dommen, og det fremkommer på side 8 at denne linjen bør opprettholdes i eventuelle nye klausuler. <http://www.marineclaimsconference.com/2005/docs/Chris%20Zavos%20paper.pdf>

<sup>278</sup> Se eksempelvis Goodacre (1996) side 706, og Brown (1993) side 762.

<sup>279</sup> Brown (1993) side 762.

avtaler seg normalt bort fra det.<sup>280</sup>

## b) Faulty design

Skader og tap som skyldes ”faulty design” omfattes i utgangspunktet av dekningen, jfr. sec. 8. Det avgrenses imidlertid mot kostnader forbundet med reparasjon, modifisering eller utskifting av delen som lider av ”faulty design”. En naturlig fortolkning av bestemmelsen innebærer at avgrensningen retter seg mot primærskade, slik at eventuell konsekvensskade omfattes av dekningen.

Zavos hevder at årsaken til at ”primærskaden” unntas fra dekning er at utviklingen av nye skipstyper ellers fullt ut kunne ha funnet sted på assuredørenes regning.<sup>281</sup> Dette er ikke rimelig all den tid det er sikrede som eventuelt tjener på vellykkede nyskapninger, og således bør bære risikoen for at eventuelle feil kan inntreffe. På den annen side har sikrede et reelt behov for dekning all den tid slike feil kan medføre store tap som rammer uventet.<sup>282</sup> Delvis dekning av skader og tap som skyldes ”faulty design” utgjør således et kompromiss mellom ulike hensyn og behov.<sup>283</sup>

### 9.4.3.6 Oppsummering

Ved første vurdering av reglene knyttet til indre farer kan det synes som om det foreligger store forskjeller både hva angår terminologi og dekning i regelsettene.

Etter en nærmere vurdering av terminologien i Planen og ICBR 88 synes det imidlertid å være slik at de engelske betegnelsene i stor grad harmonerer med de norske. Dette fremkommer ved at ”materialfeil” og ”utførelsesfeil” utgjør ”latent defects” i ICBR 88’s forstand, samtidig som konstruksjonsfeil samsvarer med ”faulty design”. Dette innebærer at det i all hovedsak er samme typer feil som omfattes av den særskilte reguleringen av indre farer regelsettene.

---

<sup>280</sup> Hudson/Madge (2005) side 263.

<sup>281</sup> <http://www.marineclaimsconference.com/2005/docs/Chris%20Zavos%20paper.pdf>

<sup>282</sup> Brækhus/Rein (1993) side 110.

<sup>283</sup> For en nærmere oversikt over de ulike argumentene som forfektes av partene med hensyn til slik dekning, se Brækhus/Rein (1993) side 110-113.

Dekningen i Planen og ICBR 88 er imidlertid ikke fullt ut samsvarende.

For ”material-” og ”utførelsesfeil” vil ICBR 88 tilby langt bedre dekning enn Planen. Dette har sammenheng med at førstnevnte vilkår både dekker konsekvensskade og primærskade ved ”latent defects”, mens Planen kun dekker konsekvensskade. For ICBR 88 har løsningen i tillegg en klar oppgjørsteknisk fordel ved at man slipper å operere med et komplisert delbegrep for å skille ut en primærskade som ikke skal dekkes.

For dekning av ”faulty design”/”konstruksjonsfeil” er imidlertid dekningen i regelsettene relativt samsvarende. Planen unntar dekning av primærskade, mens ICBR 88 unntar reparasjon, modifisering eller utskifting av delen som lider av ”faulty design”, hvilket antas å samsvare med primærskade.

Dekning for oppdagelsen av en indre fare samsvarer også, ved at ingen av regelsettene tilbyr dekning for dette. Løsningen er imidlertid ikke like opplagt i ICBR 88, som i Planen.

## 9.5 Krav til årsakssammenheng

### 9.5.1 Innledning

For at assurandøren skal være ansvarlig for et oppstått tap må det foreligge årsakssammenheng mellom faren og forsikringstilfellet, samt mellom forsikringstilfellet og tapet. Reglene om årsakssammenheng binder således sammen de øvrige vilkårene for forsikringsdekning.<sup>284</sup>

Hovedproblemstillingen i det følgende er hva som skal til for å statuere juridisk relevant årsakssammenheng under byggerisikoforsikringen.

Når man skal løse årsaksspørsmål i forsikringsretten vil man normalt først vurdere hvorvidt det foreligger logisk årsakssammenheng: A er årsak til B, dersom B faller bort om A tenkes borte.<sup>285</sup> Den

---

<sup>284</sup> Bull (2008) side 244.

<sup>285</sup> Spørsmålet om logisk årsakssammenheng tar utgangspunkt i John Stuart Mills be-  
tingelselære. Se mer om dette i Brækhus/Rein (1993) side 254 og Bull (2008) side  
244.

logiske årsakssammenhengen som følger av betingelseslæren vil normalt utgjøre et minstekrav for at det kan sies å foreligge juridisk relevant årsakssammenheng.<sup>286</sup>

Spørsmålet om årsakssammenheng er uproblematisk der et forsikringstilfelle skyldes en enkelt fare som omfattes av forsikringens farefelt og det i tillegg foreligger årsakssammenheng mellom forsikringstilfellet og tapet.<sup>287</sup> I forsikringsretten kan imidlertid ”samvirkende skadeårsaker” forårsake enkelte årsaksproblemer. *Samvirkende skadeårsaker*<sup>288</sup> vil si at det foreligger to eller flere nødvendige årsaker til et oppstått forsikringstilfelle.<sup>289</sup> Samvirkende skadeårsaker kan betegne en situasjon der flere farer har virket samtidig inn mot forsikringstilfellet. Det kan også betegne en situasjon der årsakene er forbundet i en kjede, slik at årsak A utløser årsak B, og A og B sammen fører til skade C.<sup>290</sup> Et typisk eksempel på sistnevnte er der et forsikringstilfelle virker sammen med en etterfølgende årsak og medfører ytterligere skade.<sup>291</sup> Problemet med samvirkende skadeårsaker oppstår der en eller flere dekkede farer virker sammen med en eller flere udekkede farer. I slike tilfeller oppstår det spørsmål om hvilke krav som skal stilles til årsakssammenhengen mellom faren som omfattes av forsikringen og forsikringstilfellet for å statuere ansvar for assurandøren. Spørsmålet er praktisk relevant i byggerisikoforsikringen ettersom denne har et begrenset farefelt hvor enkelte farer er unntatt fra dekning.

Etter betingelseslæren vil sikrede i utgangspunktet ha krav på er-

---

<sup>286</sup> Brækhus/Rein (1993) side 254. Læren er imidlertid ikke fungerende der man står ovenfor et tilfelle av *konkurrerende skadeårsaker*. Konkurrerende skadeårsaker betegner en situasjon der det foreligger to tilstrekkelige, men ikke nødvendige skadeårsaker. Dette er imidlertid ikke særlig praktisk for byggerisikoforsikringen, og vil ikke behandles i det følgende.

<sup>287</sup> Wilhelmsen (2011) side 1.

<sup>288</sup> Samvirkende skadeårsaker kan bestå av samvirke mellom to objektive årsaker, eller samvirke mellom en objektiv årsak og en subjektiv feil, jfr. motivene til § 2-13. Da jeg har avgrenset mot behandlingen av subjektive feil, vil følgende drøftelse kun ta for seg samvirke mellom to objektive årsaker.

<sup>289</sup> Wilhelmsen (2011) side 6.

<sup>290</sup> Wilhelmsen (2011) side 7.

<sup>291</sup> Wilhelmsen (2011) side 7.

statning ved samvirkende skadeårsaker. Dette er fordi alle årsakene var nødvendige betingelser for at tapet kunne inntre. Det anses imidlertid som lite rimelig at assurandøren skal risikere ansvar i alle tilfeller hvor en dekket fare har vært et element i årsaksrekken som har ledet frem til tapet.<sup>292</sup> Av den grunn foretas det enkelte rettslige begrensninger i det ansvaret betingelseslæren innebærer. Den rettslige avgrensningen foretas blant annet gjennom ulike årsaksregler. De sentrale i byggerisikosammenheng er fordelingslæren og hovedårsakslæren. *Fordelingslæren* innebærer at tapet fordeles på grunnlag av styrkeforholdet mellom de ulike fareinnslag som har gjort seg gjeldende.<sup>293</sup> *Hovedårsakslæren* innebærer at man finner hovedårsaken til et forsikringstilfelle og henfører hele tapet til denne årsaken.<sup>294</sup>

Planen opererer i utgangspunktet med fordelingslæren, jfr. § 2-13, mens hovedårsakslæren gjelder i samvirke mellom sjøfare<sup>295</sup> og krigsfare, jfr. § 2-14. ICBR 88 opererer med en variant av hovedårsakslæren kalt "causa proxima", jfr. MIA sec. 55 (1).

Problemstillingen i det følgende er hva de ulike årsakslærene innebærer, herunder om det foreligger relevante likheter og forskjeller mellom regelsettene. Jeg vil først gjøre rede for løsningen i Planen, etterfulgt av løsningen i ICBR 88. Reglene i ICBR 88 reiser flere tolknings-spørsmål enn reglene i Planen, slik at denne fremstillingen er mer utførlig behandlet. Reglene om tidfestning og bevisbyrde for begge regelsett behandles etter dette, da disse også hører inn under spørsmålet årsakssammenheng. Avslutningsvis vil jeg foreta en oppsummering av funnene jeg har avdekket underveis.

## 9.5.2 Samvirkende skadeårsaker i Planen

### a) Fordelingslæren

---

<sup>292</sup> Bull (2008) side 244 og Brækhus/Rein (1993) side 254.

<sup>293</sup> Brækhus/Rein (1993) side 259.

<sup>294</sup> Bull (2008) side 245.

<sup>295</sup> Jeg presiserer at "sjøfare" i denne sammenheng betyr en hvilken som helst fare som omfattes av all risks-dekningen, og ikke "perils of the sea".



Den generelle årsaksregelen i Planen er fordelingslæren, jfr. § 2-13. Fordelingslæren kommer til anvendelse både i de tilfellene der flere farer, herunder en eller flere udekkede farer, virker sammen inn mot forsikringstilfellet, samt i de tilfellene der flere farer, herunder en eller flere udekkede farer, virker sammen i en årsakskjede.<sup>296</sup> I disse situasjonene fordeles tapet mellom 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”.

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med regelen er hvor utstrakt en årsak må være for at den skal regnes som relevant ved fordelingen av tapet.

Ordlyden oppstiller i utgangspunktet ingen krav knyttet til omfang. Motivene oppgir imidlertid at: ”Den nedre grensen for at et fareinnslag skal tillegges betydning for fordelingen kan skjønnsmessig settes til 10-15 %”.<sup>297</sup> Dette innebærer at det ikke er tilstrekkelig for deling at en fare har vært en nødvendig årsak til tapet.<sup>298</sup> Kravet om at faren er av en viss størrelse må sees i sammenheng med en prosessøkonomisk vurdering, all den tid en slik løsning medfører at man kan fokusere på de farene som i størst grad har virket inn mot skaden. Dette er hensiktsmessig fordi fordelingsregelen krever at alle krav må prøves konkret, hvilket i seg selv er en tidkrevende affære.<sup>299</sup>

Videre oppstår spørsmålet om hvordan ansvarsfordelingen skal skje der det er klart at man står ovenfor et tilfelle av samvirkende årsaker der disse er tilstrekkelig store etter overnevnte avsnitt.

Ansvarsfordelingen må i slike tilfeller i utgangspunktet bero på en skjønnsmessig vurdering av styrkeforholdet mellom de ulike farene som har virket inn. Det foreligger imidlertid enkelte retningslinjer i motivene, samt i juridisk litteratur som har betydning for vurderingen. Disse vil presenteres i det følgende:

---

<sup>296</sup> Motivene til § 2-13 og Brækhus/Rein (1993) side 261-262.

<sup>297</sup> Motivene til § 2-13.

<sup>298</sup> Motivene til § 2-13.

<sup>299</sup> Se om dette motivene til § 2-13.

Der to årsaker har samvirket inn mot forsikringstilfellet vil i utgangspunktet den som har inntruffet sist tillegges mest vekt. Dersom den tidligere årsaken skal tillegges vekt, må den ha økt sannsynligheten for et senere tap.<sup>300</sup>

Der to årsaker virker etter hverandre i tid, og den siste forsterker effekten av et allerede inntruffet forsikringstilfelle, vil derimot normalt den første faren, altså årsaken til forsikringstilfellet, tillegges størst vekt.<sup>301</sup> Motivene angir at: ”Tapet bør her fordeles etter hvor stor sannsynlighet det er for at det første havariet skal utløse den senere fare og dermed de nye skadene. Jo større sannsynligheten er desto større vekt bør det legges på det første fareinnslaget”.

## b) Hovedårsakslæren

For samvirke mellom sjøfare og krigsfare har Planen innført en modifisert hovedårsakslære, jfr. § 2-14.<sup>302</sup> Som ved fordelingsregelen kommer § 2-14 til anvendelse både på situasjonen hvor to farer samvirker frem til forsikringstilfellet, samt der forsikringstilfellet virker sammen med en senere årsak.<sup>303</sup>

I det følgende vil det redegjøres for det materielle innholdet av den modifiserte hovedårsakslæren, herunder hva som skal til for at en årsak kvalifiserer til å bli betegnet som hovedårsak.

Utgangspunktet ved samvirke mellom sjøfare og krigsfare er den *tradisjonelle hovedårsakslæren*, jfr. § 2-14 første setning. Der denne kommer til anvendelse ”skal hele tapet ansees forårsaket av den faregruppe som har vært dominerende årsak”. Regelen medfører at sikrede

---

<sup>300</sup> Jfr. motivene til § 2-13. For oversikt over rettspraksis knyttet til slike samvirkesituasjoner, se Brækhus/Rein side 264-265.

<sup>301</sup> Jfr. motivene til § 2-13. For oversikt over rettspraksis knyttet til slike samvirkesituasjoner, se Brækhus/Rein side 265-267.

<sup>302</sup> Den modifiserte hovedårsakslæren ble innført ved revisjonen i 1964 som følge av den store prosesshyppigheten mellom krigs- og sjøfareassurandørene etter annen verdenskrig. For mer om dette se motivene til § 2-14.

<sup>303</sup> Jfr. motivene til § 2-14. Motivene oppgir imidlertid at den mest praktiske samvirkesituasjonen når det gjelder samvirke mellom sjøfare og krigsfare, vil være årsakssamvirke på vei inn til forsikringstilfelle. Det vil derfor fokuseres på denne i det følgende.

kan risikere å ikke få erstatning overhodet der en krigsfare har virket inn mot tapet i tilstrekkelig grad. Dersom sikrede har tegnet krigsfaredekning blir problemstillingen på den annen side hvilken av assuredørene som skal dekke tapet.

Ved vurderingen av hva som utgjør hovedårsaken oppgir motivene til bestemmelsen at rettsanvenderen skal: "foreta en helt objektiv vurdering av hvilken årsak som har virket tyngst i hendelsesforløpet".<sup>304</sup>

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med regelen er hvor sterk vekt en faregruppe må ha for å bli karakterisert som "dominerende". Ordlyden gir uttrykk for at den ene årsaken må være vesentlig sterkere enn den andre, men utover dette gir denne ingen veiledning. Motivene til bestemmelsen angir imidlertid at regelen kommer til anvendelse der en av årsakene befinner seg på 60 prosent eller mer.<sup>305</sup>

Hovedårsakslæren kan tidvis medføre urimelige løsninger ettersom vurderingen av hva som utgjør hovedårsaken kan være skjønnsmessig, og dermed tilfeldig. Spesielt kan regelen gi betenkelige resultater der sikrede står uten forsikringsdekning som et resultat av at det har stått mellom to mulige årsaker som hovedårsaker.<sup>306</sup> Disse ulempene kompenseres det imidlertid for i Planen gjennom den *modifiserte hovedårsakslæren*. Denne gir seg uttrykk i § 2-14 annen setning; dersom man har å gjøre med samvirke mellom sjøfare og krigsfare og ingen av disse fremtrer som dominerende vil tapet fordeles likt mellom disse.

Etter § 2-15 er det imidlertid enkelte tap som alltid skal anses som forårsaket av krigsfare. Felles for disse tapene er at de har så stor tilknytning til krig eller krigsliknende forhold at det er naturlig å anse dem som krigsfarer uansett om det også har vært sjøfarer involvert i forsikringstilfellet.<sup>307</sup> Disse er imidlertid ikke særlig praktiske for byggerisikoforsikringen, og vil ikke forfølges her.

---

<sup>304</sup> Motivene til § 2-14.

<sup>305</sup> Motivene til § 2-14. Prosentangivelsen er imidlertid ment som et hjelpemiddel for tanken; i praksis vil det være vanskelig å angi årsakene til et tap i prosent.

<sup>306</sup> Bull (2008) side 250-251.

<sup>307</sup> Se om disse farene i Brækhus/Rein (1993) side 274-276.

### 9.5.3 Samvirkende skadeårsaker i ICBR 88

I engelsk sjøforsikringsrett opererer man i utgangspunktet med en hovedårsakslære kalt *causa proxima*.<sup>308</sup> Regelen er forankret i MIA sec. 55 (1):

*”55. Included and excluded losses*

*Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss **proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.** “*  
(min uth.)

Bestemmelsen står tilbake for avvikende regulering i den enkelte forsikringsavtale. Problemstillingen i det følgende er således om det foreligger holdepunkter for å konstatere at denne årsakslæren er fraveket i ICBR 88.

ICBR 88 angir at erstatningsmessige tap må være ”caused by” farer forsikringen omfatter i sec. 5 og 7. Regelen om ”faulty design” i sec. 8 anvender formuleringen ”caused and discovered during the period of this insurance arising from”. (min uth.) Spørsmålet som oppstår er om disse formuleringene viser til ”causa proxima”, eller om de viser til en annen årsakslære. I det følgende vil jeg vurdere dette hva angår formuleringen ”caused by”, før jeg deretter behandler formuleringen ”arising from”.

En naturlig språklig forståelse av ”caused by” (”forårsaket av”) indikerer at faren må ha vært en nødvendig årsak til et oppstått forsikringstilfelle. Formuleringen har umiddelbart språklige likhetstrekk med angivelsen av ”causa proxima” i MIA som lyder ”proximately caused by”. Den sistnevnte formuleringen inkluderer imidlertid ordet ”proximately”, som kan oversettes til noe slikt som at noe er nært. Dette kan tale for at årsakskravet i MIA har et annet meningsinnhold enn årsakskravet i ICBR 88. Det er imidlertid enighet i engelsk sjøforsikringsrett

---

<sup>308</sup> Goodacre (1996) side 197.

om at formuleringen "caused by" viser til "causa proxima" slik den er forankret i MIA sec. 55 (1).<sup>309</sup>

Formuleringen "arising from" har færre språklige likhetstrekk med "proximately caused by", slik årsakskravet lyder i MIA. En naturlig språklig forståelse av "arising from" ("som følge av") indikerer at det foreligger et krav om forsikringstilfellet skyldes en konkret fare, men at det ikke er nødvendig at denne er dominerende på noen måte. Formuleringen er således noe vagere enn "caused by". Meningsinnholdet i "arising from" er svært omdiskutert i engelsk rett, og spørsmålet det hersker uenighet om er hvorvidt formuleringen viser til "causa proxima" eller et løsere årsakskrav.<sup>310</sup> Spørsmålet har vært behandlet i rettspraksis:

I *Coxe v. Employers Liability Assurance Corporation Ltd.*<sup>311</sup> hadde en militæroffiser tegnet livsforsikring som ekskluderte død "directly or indirectly caused by, arising from, or traceable to war". Under første verdenskrig ble han satt til å vokte en jernbanelinje, hvorpå han ble påkjørt og drept av toget. Spørsmålet var hvorvidt eksklusjonsklausulen kom til anvendelse, hvilket retten fant at den gjorde. Retten uttaler i den forbindelse at både "caused by" og "arising from" refererer til "causa proxima". Retten begrunnet ikke tolkningsresultatet med annet enn å vise til at "They are words which have always been constructed as relating to the proximate cause".

Rettsavgjørelsen trekker i retning av at formuleringen "arising from" viser til "causa proxima".

I *Playa de las Nieves*<sup>312</sup> kom imidlertid retten til et annet resultat:

I saken ble et skip satt ut av drift som følge av skader på maskineriet. Skipets forsikring dekket skade på skipet, men ekskluderte tidstap "wheather arising from a peril of the sea or otherwise". Saksøkerne krevet erstatning for tap av oppdrag ("loss of hire"), og argumenterte med at det ødelagte maskineriet var "the dominant and effective cause",

<sup>309</sup> Goodacre (1996) side 199.

<sup>310</sup> Goodacre (1996) side 200.

<sup>311</sup> *Coxe v. Employers Liability Assurance Corporation Ltd* (1916) 2 K.B. 629.

<sup>312</sup> "Playa de las Nieves", *The* (1977) 1 Lloyd's Rep 457 H.L.

og ikke tidstapet. Retten fant imidlertid at i mangel av formuleringen "cause" i polisen vil formuleringen "arising from" omfatte ethvert ledd i kjeden av hendelser, og ikke bare den nærmeste årsaken slik at eksklusjonen kom til anvendelse.

Utfallet i den sistnevnte dommen kan tale for at formuleringen "arising from" ser hen til en løsere årsakslære enn "causa proxima". Imidlertid inneholder ICBR 88 sec. 8 både formuleringene "caused by" og "arising from", slik at rettens argumentasjon ikke er fullt ut dekkende for denne klausulen ettersom resultatet er begrunnet i mangelen på ordet "cause" i polisen. Momentene vurdert samlet taler derfor for at også sec. 8 viser til "causa proxima". I det følgende vil jeg ta utgangspunkt i en slik forståelse for den videre fremstillingen av årsakskravet.

"Causa proxima" gjelder hele ICBR 88, også forholdet mellom krigsfare og andre dekkede farer. Regelen kommer til anvendelse både på situasjonen hvor to farer samvirker frem til forsikringstilfellet, og der forsikringstilfellet virker sammen med en senere årsak.<sup>313</sup>

Problemstillingen som oppstår er hvordan det etableres en "proximate cause" under "causa proxima", slik den er forankret i MIA sec. 55 (1).

Ordet *proximate* kan oversettes til at noe er nært eller umiddelbart. Disse ordene er imidlertid ikke selvforklarende. Hodges hevder at begrepet "proximate cause" både kan se hen til at noe er nært i tid, eller at noe har vært avgjørende eller utslagsgivende.<sup>314</sup> Spørsmålet i det følgende er derfor hvilke av betraktningene som er avgjørende for hva som utgjør en "proximate cause" i henhold til bestemmelsen.

Leyland Shipping Co Ltd v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.<sup>315</sup> er avklarende i så henseende. Saken slår fast at det avgjørende i vurderingen av hva som utgjør "proximate cause" ikke er hvilken årsak som har virket inn senest i tid, men derimot hvilken årsak som har vært mest fremtredende. Prinsippet er senere fulgt opp i en rekke

---

<sup>313</sup> Wilhelmsen/Bull side 122.

<sup>314</sup> Hodges (1999) side 336.

<sup>315</sup> Leyland Shipping Co Ltd v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd (1918) AC 350, HL.

rettsavgjørelser.<sup>316</sup>

I "Leyland" saken hadde dampskipet Ikaria blitt påført skade av en torpedo, og måtte slepes inn til havn som følge av hendelsen. Mens skipet lå i havn blåste det opp til uvær, hvorpå Ikaria sank to dager senere som følge av skadene skipet ble påført fra torpedoen og uværet. Polisen dekket sjøfare, men ikke krigsfare. Problemstillingen var om tapet var dekket. Retten fant at tapet var "proximately caused by" krigsfaren. I saken ble det stilt spørsmål om hvorvidt "proximate cause" utgjorde den årsaken som hadde virket sist i tid. Lord Shaw uttaler at et slikt standpunkt ikke er riktig all den tid dette innebærer at man vurderer årsakssammenheng som en rekke med hendelser. Lord Shaw sier: "The chain of causation is a handy expression, but the figure is inadequate. Causation is not a chain, but a net". Videre sier han at: "What does 'proximate' here mean? To treat proximate cause as if it was the cause which is proximate in time is, as I have said, out of the question. The cause which is truly proximate is that which is proximately in efficiency".

Spørsmålet om hvilken årsak som er "proximate" må derfor avgjøres konkret. Kjernen i vurderingen er hvilken årsak som fremstår som mest "effektiv" i relasjon til tapet. "Causa proxima" har således mye til felles med den tradisjonelle hovedårsakslæren i Planen, hvor det sentrale vil være hvilken årsak som har "virket tyngst i hendelsesforløpet".

I de fleste tilfeller synes retten å isolere en enkelt fare som "proximate cause" i forhold til tapet. Det foreligger imidlertid saker hvor retten finner at to årsaker begge kan betegnes som "proximate".<sup>317</sup> Et spørsmål som oppstår er hvorvidt sikrede får dekning av byggerisikoassurandøren der en av disse farene er en udekket fare. Eksempelvis ved at en dekket fare har virket sammen med en streikefare eller en krigsfare, og begge farene må anses som "proximate".

Det klare utgangspunktet i engelsk sjøforsikring er at sikrede ikke

---

<sup>316</sup> For en oversikt over disse, se Hodges (1999) side 339-341.

<sup>317</sup> Wilhelmssen/Bull (2007) side 124.

får dekning i en slik situasjon.<sup>318</sup> Eventuelt at streikefare- eller krigsfare-assurandøren må bære tapet, dersom sikrede har tegnet tilleggsdekning for disse farene. Regelen følger av *Wayne Tank and Pump Co. Ltd. v. Employers Liability Assurance Corp. Ltd*<sup>319</sup>:

I saken begynte det å brenne i en fabrikk som følge av brannfarlig materiale sikrede hadde installert og subjektive feil begått at sikredes ansatte. Den førstnevnte årsaken var ekskludert fra dekning, mens den sistnevnte utgjorde en dekket fare i politen. Retten fant at der det foreligger to "proximate causes" til et tap, og den ene er ekskludert fra dekning, vil sikrede ikke få dekning.

Regelen kan oppleves som urimelig ovenfor sikrede all den tid en dekket årsak faktisk har medvirket til skaden eller tapet med 50 prosent.

Regelen avviker fra løsningen i Planen hvor et jevnbyrdig samspill mellom sjøfare og andre udekkede farer ville medført at sikrede fikk dekning som samsvarte med innslaget av sjøfare, her 50 prosent, jfr. § 2-13. Et tilsvarende samspill mellom sjøfare og krigsfare ville også medført at sjøfareassurandøren og krigsfareassurandøren måtte dekke tapet med 50 prosent hver, jfr. § 2-14 annen setning.<sup>320</sup>

#### 9.5.4 Oppsummering

Det første som utmerker seg ved en sammenlikning av regelsettene er at det er mer uklart hvilket årsakskrav som gjelder i ICBR 88, enn i Planen. Dette har sammenheng med at MIA delvis utfyller ICBR 88, og at enkelte tolknings spørsmål oppstår som følge av dette. For sikrede kan uklarhetene medføre at reglene er mindre forutberegnelige, og det er nærliggende å anta at det kan oppstå enkelte problemer i praksis som følge av dette.

Det foreligger også betydelige materielle forskjeller mellom Planen og ICBR 88 hva gjelder årsakskrav.

---

<sup>318</sup> Wilhelmssen/Bull (2007) side 124.

<sup>319</sup> *Wayne Tank and Pump Co. Ltd. v. Employers Liability Assurance Corp. Ltd.* (1974) Q. B 57.

<sup>320</sup> Wilhelmssen/Bull (2007) side 124.



Den mest markante forskjellen mellom regelsettene er at Planen opererer med fordelingsregelen der andre udekkede farer enn krigsfare virker sammen med sjøfare. Begge regelsett har andre unntak fra all risks-dekningen enn denne faren, slik at dette har en viss faktisk betydning. Løsningen innebærer at sikrede i stedet for å enten/eller motta dekning som under "causa proxima" i ICBR 88, får dekning som samsvarer med sjøfareinnslaget. Dette medfører en viss trygghet for sikrede ved at vedkommende i alle tilfeller får dekket noe av tapet som er lidt. På den annen side kan regelen gi sikrede dårligere dekning enn "causa proxima" ville ført til der sjøfaren utgjør hovedårsaken. "Causa proxima" ville nemlig ha medført at sikrede fikk full dekning, mens ved fordelingsregelen må vedkommende finne seg i en avkortning tilsvarende innslaget av den udekkede faren.

På et mer overordnet plan er det klart at fordelingsregelen medfører en mer rettferdig fordeling av tapet mellom assurandørene sett hen til innbetalt premie. Dette har sammenheng med at "causa proxima" kan resultere i at assurandøren må betale for tap som er forårsaket av farer han i realiteten ikke dekker gjennom forsikringen. På den annen side medfører "causa proxima" klare oppgjørstekniske fordeler ettersom den krever en mindre omfattende vurdering av årsakene som har virket inn mot tapet enn fordelingsregelen.

Ved samspill mellom sjøfare og krigsfare opererer regelsettene med liknende løsninger. Dette gjør seg imidlertid bare delvis gjeldende all den tid Planen har innført en "modifisert" versjon av hovedårsakslæren. Denne løsningen er i mange tilfeller å foretrekke for sikrede ettersom den åpner opp for en fordelingsregel der krigsfare- og sjøfareinnslaget er tilsvarende stort. Dette medfører at sikrede får 50 prosent dekning i slike tilfeller. I ICBR 88 vil et tilsvarende årsakssamvirke medføre at sikrede mister all dekning, hvilket kan synes urimelig.

## **9.5.5 Tidfesting**

### **9.5.5.1 Innledning**

Spørsmålet om tidfesting knytter seg til hvilken forsikringsperiode et

forsikringstilfelle skal henføres til. Reglene om tidfesting spiller i praksis liten rolle der et forsikringstilfelle opptrer i en enkelt forsikringsperiode. Problemer oppstår imidlertid når skadeforløpet utvikler seg over tid. I byggerisikoforsikringen har spørsmålet om tidfesting særlig praktisk betydning der årsaken til forsikringstilfellet, altså faren, oppstår under byggerisikoforsikringen, mens resultatet av forsikringstilfellet, altså tapet, oppstår under den alminnelige kaskoforsikringen. I slike tilfeller har forsikringstilfellet tilknytning til to ulike forsikringsperioder, og dermed oppstår spørsmålet om hvilken av disse tapet skal henføres til.

I byggerisikoforsikringen er det to alternative metoder for tidfesting som utmerker seg.<sup>321</sup> Det ene alternativet innebærer at man knytter forsikringstilfellet til den forsikrede faren. I disse tilfellene utløses selskapets ansvar i det faren rammer, hvilket innebærer at det ikke foreligger krav om at skade har inntruffet. Det andre alternativet innebærer å knytte forsikringstilfellet til det tidspunktet skaden inntreffer.<sup>322</sup>

Et eksempel kan illustrere forskjellen mellom alternativene. En nybygning rammes av dieseldyr mens den omfattes av en byggerisikoforsikring. Skade oppstår imidlertid ikke før nybygningen omfattes av en alminnelig kaskoforsikring. Faren rammer-prinsippet medfører at det er byggerisikoassurandøren som må bære tapet ettersom faren, som utgjør dieseldyrene, oppstod under vedkommendes forsikringstid. Skaden rammer-prinsippet medfører imidlertid at det er kaskoassurandøren som må dekke tapet.

Planen bygger på faren rammer-prinsippet, mens ICBR 88 baserer seg på skaden rammer-prinsippet.

I det følgende vil jeg behandle reglene om tidfesting i henholdsvis Planen og ICBR 88. Reglene om tidfesting er i utgangspunktet generelle i begge regelsett, hvilket innebærer at de skal anvendes på alle tap som reiser spørsmål om tidfesting. Planen opererer imidlertid med en særregulering ved svakhet eller ukjent skade, hvilket jeg vil behandle i

---

<sup>321</sup> For en oversikt over disse, og andre tidfestingsmetoder, se Bull (2008) side 237-238.

<sup>322</sup> Wilhelmssen (1997) side 1078.

avsnitt 9.5.5.4.

### **9.5.5.2 Tidfesting i Planen**

Tidfesting i Planen reguleres av § 2-11. Etter denne bestemmelsen er assurandøren ansvarlig for tap ”som skyldes at interessen i forsikringstiden er rammet av en fare som forsikringen omfatter”, jfr. første ledd.

Et spørsmål som oppstår er hvor stor grad av fareinnslag som kreves for at interessen er ”rammet av en fare”. Bruken av ordet ”rammet” indikerer at det foreligger et vilkår om at forsikringsobjektet er eksponert for en fare av et visst omfang. Utover dette er ikke ordlyden særlig avklarende. Brækhus/Rein viser til motivene fra tidligere versjoner av Norsk Sjøforsikringsplan som sier at faren har rammet når ”situasjonen er saa alvorlig, at man efter almindelig menneskelig erfaring maa regne med, at faren vil gi sig utslag i en skade”.<sup>323</sup> Sitatet belyser regelens innhold noe, men den vil sannsynligvis kunne medføre tvilstilfeller i praksis ettersom vurderingen er såpass skjønnsmessig.

### **9.5.5.3 Tidfesting i ICBR 88**

Reglene om tidfesting i ICBR 88 reguleres av sec. 5 og sec. 8.

Et vilkår for dekning av tap og skade under ICBR 88 er at disse må forårsakes og oppdages i forsikringstiden, jfr. sec. 5 og 8 (”caused and discovered during the period of this insurance”). Regelen innebærer at tidfestingen i ICBR 88 implisitt er basert på skaden rammer-prinsippet. Tolkningen er en konsekvens av det faktum at det vil være umulig å oppdage en skade som ennå ikke har funnet sted. Vilkårene om at skaden må forårsakes og oppdages i forsikringstiden er kumulative.

### **9.5.5.4 Spesielt om tidfesting ved svakhhet eller ukjent skade i Planen**

Som nevnt har Planen en særskilt tidfestingsregel ved tap forårsaket av svakhhet eller ukjent skade, jfr. § 2-11 annet ledd. I byggerisikoforsikrin-

---

<sup>323</sup> Brækhus/Rein (1993) side 279.

gen får regelen anvendelse der en svakhet eller ukjent skade oppstår i byggerisikoperioden, mens tapet inntreffer når nybygningen er omfattet av en alminnelig kaskoforsikring. Den videre presentasjonen av denne tidfestingsregelen vil knyttes til indre farer som oppstår i byggeperioden, ettersom disse er sentrale i byggerisikosammenheng. Med *indre farer* sees det hen til konstruksjons-, material-, og utførelsesfeil.

Tidligere fikk den någjeldende hovedregelen om tidfesting (knf. avsnitt 9.5.5.2) anvendelse på skader og tap forårsaket av indre farer. Dette medførte at byggerisikoassurandøren fikk ansvaret for tap forårsaket av indre fare som materialiserte seg under kaskoforsikringen, såfremt den indre faren rammet i byggerisikoassurandørens forsikringstid. Plankonsipistene anså imidlertid regelen for å være mindre heldig, hvilket medførte at bestemmelsen fikk et nytt annet ledd i 1964 som begrenset tilbakeføringsmuligheten.<sup>324</sup>

Kjernen i den særskilte tidfestingsregelen i annet ledd er at det ikke foretas noen tilbakeføring av tapet til byggerisikoassurandøren, såfremt enkelte vilkår er oppfylt. En svakhet eller skjult skade vil i disse tilfellene regnes som en sjøfare som rammer skipet på det tidspunktet forsikringstilfellet inntreffer, hvilket innebærer at kaskoassurandøren må dekke tapet.<sup>325</sup>

Annet ledd i bestemmelsen har en ordlyd som følger:

*”Svakhet eller skade som er ukjent ved begynnelsen eller utløpet av*

---

<sup>324</sup> Endringen må sees i sammenheng med ND-1950-458 ”Hektor” og diskusjonene den brakte med seg. I saken ble roret på ”Hektor” skadet i forbindelse med et bombeangrep i 1945. Roret ble senere reparert, men brakk igjen i 1946 etter at skipet var utsatt for et kraftig og langvarig uvær. Sakkyndige fant at den siste skaden skyldtes samvirke mellom uværet og en svekkelse i rorhælen som hadde oppstått i forbindelse med den første skaden. Det oppsto som en følge av dette spørsmål om hvorvidt den siste skaden skulle tilbakeføres til assurandøren som var ansvarlig da den første skaden inntraff. Retten fant at en slik tilbakeføring delvis skulle finne sted, og henførte 60 prosent av tapet til 1945-assurandøren, og 40 prosent av tapet til 1946-assurandøren. Avgjørelsen ble senere kritisert i praksis hvilket medførte at man innførte den såkalte ”Anti-Hektor klausulen” i 1964. Se mer om dette i Brækhus/Rein (1993) side 280- 281.

<sup>325</sup> Bakgrunnen for at kaskoassurandøren dekker tapet er at en alminnelig kaskoforsikring i Planen dekker sjøfare, jfr. § 2-10.

*en forsikring, og som senere fører til havari eller en videreutvikling av skaden til andre deler, skal regnes som en sjøfare som rammer skipet på det tidspunktet da havariet eller skade på andre deler inn-treffer, eller på det tidligere tidspunktet da svakheten eller den første skaden ble kjent.”*

Problemstillingen i det følgende er hva som skal til for at bestemmelsen skal komme til anvendelse på indre farer.

For det første er det et vilkår at man står ovenfor en svakhete eller en skjult skade. Et spørsmål som reiser seg i denne sammenheng er hvorvidt indre farer utgjør en ”svakhete” i bestemmelsens forstand. En naturlig språklig forståelse av begrepet innebærer at det er tale om en gjenstand med feil eller egenskaper som ikke er ideelle. Det følger av motivene til bestemmelsen at: ”Ordet ”svakhete” omfatter enhver svakhete ved skipet, herunder konstruksjons-, material- og utførelsesfeil, både under bygging og eventuelt senere reparasjon”. De nevnte feil representerer således en svakhete etter bestemmelsen.

For det andre er det et vilkår at svakheten er ukjent ved begynnelsen eller utløpet av en forsikring. En naturlig språklig forståelse av ordet ”ukjent” indikerer at det foreligger et krav om manglende kunnskap. Et spørsmål som oppstår i den forbindelse er hvem dette kravet retter seg mot. Motivene angir at det er sikrede og assurandøren som må ha vært uvitende.<sup>326</sup> Dette medfører at der enten assurandøren eller sikrede var klar over at nybygningen var beheftet med en indre fare ved forsikrings-tidens utløp, eller ved kaskoforsikringens begynnelse vil det kunne bli tale om en tilbakeføring av tapet til byggerisikoassurandøren.<sup>327</sup>

Et tredje vilkår som fremgår av bestemmelsen er at den skjulte skaden må ha ført til et havari eller en videreutvikling av skaden til andre deler. Et spørsmål som oppstår er hva disse to alternativene innebærer. Motivene angir at: ”Med ”havari” menes her en fysisk skade på

---

<sup>326</sup> Jfr. motivene til § 2-11. Merk at regelen reiser spørsmål om identifikasjon. Hvem sikrede i slike tilfeller skal identifiseres med reguleres av §§ 3-36 til 3-38. Se mer om dette i motivene til § 2-11.

<sup>327</sup> Merk imidlertid at regelen i § 5-23 om bortfall av erstatningsplikt kan komme til anvendelse i slike tilfeller. Bestemmelsen hjemler en tidsfrist for sikrede til å underrette assurandøren om et eventuelt havari.

skipet som følge av feilen, f. eks i form av at en del er sprukket eller brukket. Derimot er det ikke noe krav om at sprekken kan sees med det blotte øyet; det er tilstrekkelig at den kan konstateres med avanserte tekniske metoder”. Kravet medfører at det er ikke er tilstrekkelig at det foreligger en svak del med farepotensiale i skipet, svakheten må ha ført til en skade. Alternativet omfatter typisk den situasjonen at en skjult fare har samvirket med en annen fare som har oppstått under kasko-assurandørens forsikringstid og ført til skade. Alternativet om videreutvikling av skaden til andre deler er inntatt for å få klart frem at bestemmelsen også omfatter en ren videreutvikling av primærskaden.<sup>328</sup> Kravet om inntruffet havari, eller videreutvikling av skaden til andre deler, innebærer at sikrede selv må bekoste utskifting av en svakhet eller skjult skade der denne ikke har ført til skade.

Et spørsmål som oppstår er hvordan tidfesting av skader og tap forårsaket av ”latent defects” og ”faulty design” finner sted i ICBR 88. Vilkårene har ingen tilsvarende særregulering av tidfesting for slike farer. Hovedregelen i sec. 5 og sec. 8 om at skaden eller tapet må være ”caused and discovered” i forsikringstiden kommer derfor til anvendelse også på skader og tap som skyldes ”latent defects” og ”faulty design”.

I ICBR 88 vil det imidlertid heller ikke bli tale om noen tilbakeføring av tap dersom skade og tap forårsaket av ”latent defects” og ”faulty design” oppstår eller oppdages etter utløpet av byggerisikoforsikringens forsikringstid. Dette har sammenheng med at vilkåret om at skaden må være ”discovered” i forsikringstiden ikke er oppfylt. Da ICBR 88 kun omhandler byggerisikoforsikring finnes det ingen klausul som regulerer hvem som dekker tap forårsaket av slike farer der de oppdages etter forsikringstiden. Det sentrale for denne avhandlingen er imidlertid at byggerisikoassurandøren ikke dekker tap som oppdages etter forsikringstiden.

## 9.5.6 Bevisbyrde

Når man skal avgjøre hvorvidt det har oppstått er tap som er gjenstand

---

<sup>328</sup> Jfr. motivene til § 2-11.

for forsikringsdekning er det av betydning å avklare hvem som har bevisbyrden for dette. Bevisbyrde dreier seg om hvem som taper på et dårlig opplyst faktum. Rettsanvenderen vil måtte la eventuell tvil om faktum gå utover den parten som har bevisbyrden.

I Planen har sikrede bevisbyrden for at han har en interesse som er forsikret, for hvorvidt det er lidt et tap, samt for klarlegging av tapets omfang, jfr. § 2-12 første ledd. Sikredes bevisbyrde omfatter også periodiseringen av tapet.<sup>329</sup>

Innenfor byggerisikoforsikring vil normalt bevisbyrden være ukomplisert for sikrede å oppfylle all den tid forsikringen bygger på et all risks-prinsipp.<sup>330</sup>

Dersom det er på det rene at sikrede har oppfylt sin bevisbyrde etter første ledd, og assurandøren mener at et unntak kommer til anvendelse, har han bevisbyrden for dette, med mindre noe annet fremgår av andre bestemmelser.

Reglene samsvarer med løsningen i engelsk byggerisikoforsikring.<sup>331</sup>

## 10 Krigsfaredekning

### 10.1 Innledning

Som nevnt tidligere er det mulig å tegne tilleggsdekning for krigsfare under byggerisikoforsikringen. Krigsfaredekningen reguleres av §§ 19-26 til 19-28 i Planen, mens den reguleres av det selvstendige vilkårssettet IWCBR i engelsk byggerisiko.

Mange av reglene fra den alminnelige byggerisikoforsikringen får anvendelse på krigsfaredekningen.<sup>332</sup> Reglene om forsikringsobjektet

---

<sup>329</sup> Jfr. motivene til § 2-12.

<sup>330</sup> Motivene til § 2-12.

<sup>331</sup> ICBR 88 har imidlertid ingen bestemmelser om dette, men regelen er forankret i rettspraksis. Se mer om dette i Hodges (1999) side 416 og Goodacre (1996) side 268.

<sup>332</sup> Jfr. Planen § 19-28 og IWCBR sec. 4.

og forsikringstiden avviker imidlertid delvis fra den alminnelige byggerisikodekningen, og vil derfor omtales i det følgende. Etter dette vil jeg behandle deler av farefeltet, herunder objektive fareunntak. Innledningsvis vil jeg vurdere en norsk aktørs praktiske behov for byggerisikoforsikring, da dette anses formålstjenlig for å kunne foreta en praktisk rettet analyse av de overnevnte reglene.

## 10.2 Behovet for krigsfaredekning

Et spørsmål som oppstår i forbindelse med dekningen er hvorvidt det er realistisk at krigsfarer rammer nybygninger som bygges av norske aktører. Der disse bygges på verft lokalisert i Norge er det p. t. liten sannsynlighet for at de nevnte farer vil ramme forsikringsobjektet. Det kan dog tenkes at nybygningen kommer over en mine fra krigen under prøvetur, eller at terrorhandlinger eller sabotasje rettes mot norske verft, men dette er ikke en utpreget sannsynlig situasjon. Det stiller seg imidlertid annerledes der deler av nybygningen bygges i et land som preges av uro og forsikringsstedet omfatter det utenlandske verftet eller transport av deler fra dette stedet.<sup>333</sup> Eksempelvis kan man se for seg at skroget bygges på et verft i Sør-Korea, og at det bryter ut krig med Nord-Korea. At skroget bygges i andre land er, som redegjort for tidligere, blitt mer utbredt med årene, hvilket innebærer at behovet for krigsfaredekning kan sies å foreligge for enkelte norske aktører.

Norske assurandører synes imidlertid å anse faren som lite sannsynlig. Dette fremgår av at forsikringstager normalt får dekning mot krigsfare med på kjøpet når han tegner alminnelig byggerisikodekning.<sup>334</sup> Eventuell premie vurderes imidlertid konkret i hvert tilfelle, hvor det avgjørende vil være hvorvidt assurandøren mener det er realistisk at forsikringsobjektet blir utsatt for krigsfare. Jo større sannsynlighet, jo mer vil assurandøren være avhengig av å betinge seg i premie.

Etter dette vil krigsfaredekning være mest praktisk relevant der en norsk aktør har utvidet forsikringsstedet til å omfatte en underleverandør, eller transport fra denne, og underleverandøren er lokalisert i et

---

<sup>333</sup> Informasjon fra Dag Mosvold.

<sup>334</sup> Jfr. motivene til Planen, samt informasjon fra Dag Mosvold.



land som er eksponert for uro. Den følgende drøftelsen vil derfor knytte seg til denne situasjonen, og de særlige spørsmål som måtte oppstå der.

### 10.3 Forsikringsobjektet

Forsikringsobjektet omfatter i utgangspunktet de samme gjenstandene ved krigsfaredekning som i alminnelig byggerisikodekning.<sup>335</sup>

Det er klart fra tidligere avsnitt om forsikringsobjektet at dette omfatter deler av nybygningen som bygges på verft i utlandet, eventuelt transport fra denne. En forutsetning i Planen er imidlertid at forsikringsstedet er utvidet, jfr. § 19-5 annet ledd. I ICBR 88 er dekning for slike gjenstander en del av den alminnelige dekningen, jfr. section I (2) og sec. 2. Som vi husker gjelder imidlertid ikke dette skrog som tilvirkes hos underleverandørverft. Forsikringstager må derfor særlig avtale slik dekning med assurandør. I det følgende forusettes det at slik avtale foreligger.

I krigsfaredekningen foreligger det imidlertid et unntak fra de alminnelige regler om forsikringsobjektet ved at løse deler må være montert inn i nybygningen for å omfattes av dekningen.<sup>336</sup> Dette må sees i sammenheng med reglene om forsikringstid som angir at krigsfaredekningen i begge regelsett ikke begynner å løpe før nybygningen er sjøsatt. Det er naturlig at løse gjenstander og deler er bygget inn i nybygningen på dette tidspunktet, hvilket medfører at dekning for slike gjenstander etter sjøsetting er upraktisk.

### 10.4 Forsikringstid

Krigsfaredekningen starter, som nevnt over, å løpe fra nybygningen er sjøsatt.<sup>337</sup>

Regelen innebærer at nybygningen ikke er dekket mot krigsfare mens den ligger på land. Dette må sees på bakgrunn av at det ikke er

---

<sup>335</sup> Jfr. Planen § 19-28 første ledd og IWCBR sec. 4.

<sup>336</sup> Jfr. Planen § 19-27 annet ledd som sier: "For maskineri, deler og materialer begynner ansvaret likevel først å løpe når de er kommet ombord i den sjøsatte nybygningen". Løsningen er samsvarende i IWCBR, jfr. sec. 1.

<sup>337</sup> Jfr. Planen § 19-27 første ledd og IWCBR sec. 1.

mulig å flytte nybygningen ut av krigsområdene før den er sjøsatt, slik at dekning under byggingen på land representerer en stor risiko for assurandørene.<sup>338</sup> Regelen fører imidlertid til at dekningen mister mye av sin praktiske relevans ettersom nybygningen vil ligge på land store deler av perioden det er behov for krigsfaredekning. Transporter til Norge fra det utenlandske verftet kan imidlertid forsikres fra første stund, ettersom slike transporter finner sted etter sjøsetting.

## 10.5 Dekningen

### 10.5.1 Farefeltet

Jeg har tidligere delvis redegjort for innholdet i krigsfarefeltet i avsnittet om objektive fareunntak. Ettersom jeg da tok utgangspunkt i Planens angivelse av krigsfarefeltet er det nødvendig å knytte noen bemerkninger til IWCBR sin angivelse av farefeltet i dette avsnittet.<sup>339</sup> Farefeltet hjemles i sec. 2:

*”2. Perils*

*Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by*

*2.1 war, civil war, revolution, rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power*

*2.2 capture seizure arrest restraint or detention, arising from perils covered under 2.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat*

*2.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war”.*

---

<sup>338</sup> Motivene til § 19-27.

<sup>339</sup> Krigsfareunntakene i ICBR 88, som er presentert tidligere, harmonerer i stor grad med farefeltet i IWCBR. I førstnevnte vilkår er reglene imidlertid sporadisk hjemlet, mens i IWCBR er de samlet i en klausul.

Som det fremgår av klausulen omfattes de ”klassiske krigsfarene”, i tillegg til enkelte andre farer. Dekningen samsvarer i all hovedsak med krigsfaredekningen i Planen, som også er svært vid (knf. § 2-9).

I det følgende vil jeg presentere et særlig problem som kan oppstå i forbindelse med krigsfaredekningen i begge regelsett.

Krigsforsikringen vil i utgangspunktet ikke omfatte enkelte inngrep foretatt av ”egen” statsmakt.<sup>340</sup> Der Norge utgjør ”egen statsmakt” er det ikke sannsynlig at fareunntaket vil ha faktisk betydning for en norsk aktør. Et spørsmål som oppstår er imidlertid hvorvidt det kan tenkes at land underleverandørverft er lokalisert i utgjør ”egen” statsmakt i henhold til alternativet.

Hva som utgjør ”egen statsmakt” i Planen er vanskelig tilgjengelig ettersom begrepet avgrenses gjennom en definisjon av ”statsmakt” i § 2-8 og ”fremmed statsmakt” i § 2-9. Med ”statsmakt” menes ”personer eller organisasjoner som utøver offentlig eller overstatlig myndighet”. ”Fremmed statsmakt” defineres som: ”annen statsmakt enn statsmakt i skipets registreringsstat eller i den stat hvor de vesentlige eierinteresser befinner seg, samt personer og organisasjoner som urettmessig utgir seg for å utøve offentlig eller overstatlig myndighet”. En antitetisk tolkning av dette innebærer at ”egen statsmakt” er statsmakt som opererer i skipets registreringsstat, eller den stat hvor de vesentlige eierinteresser befinner seg. Dette samsvarer med IWCBR som definerer egen statsmakt som: ”the government or any public or local authority of the country in which the Vessel is owned or registered”, jfr. sec. 6.1.4 (min uth.) Problemstillingen i det følgende er hvorvidt landet hvor deler av nybygningen konstrueres tilfredsstillende et av disse vilkårene. I det følgende vil jeg først drøfte alternativet om registrering, deretter alternativet om vesentlige eierinteresser.

I forbindelse med registreringsalternativet oppstår spørsmålet om hvorvidt nybygningen normalt registreres i landet hvor eventuell un-

---

<sup>340</sup> Jfr. Planen §§ 2-8 bokstav b, 2-9 bokstav b og IWCBR sec. 6.1.4. Inngrep som omfattes av alternativet i Planen er ” oppbringelse, konfiskasjon, og andre lignende inngrep”, jfr. § 2-8, mens ”capture, seizure, arrest or detainment” omfattes av alternativet i IWCBR, jfr. sec. 6.1.4. Felles for alternativene er at det er tale om en form for tvang som foretas ved bruk av makt.

derleverandør er lokalisert. Dersom dette er tilfellet vil byggelandet utgjøre ”egen statsmakt” etter bestemmelsen, og sikrede vil mangle dekning der dette landet foretar ”inngrep” som omfattes av reglene.

I praksis foreligger det ikke noe formelt krav til at nybygninger registreres mens de er under bygging.<sup>341</sup> Dette vil allikevel normalt gjøres ettersom det medfører at bankene får pantesikkerhet for eventuell finansiering.<sup>342</sup> Det er nærliggende å anta at norske aktører vil foretrekke å eventuelt registrere nybygningen i Norge. Skrog, større seksjoner av skrog eller hovedmaskineri som bygges i utlandet vil imidlertid ikke kunne registreres i det norske skipsbyggingsregister før levering fra det utenlandske verftet har funnet sted, jfr. sjøl. § 31. Dette resulterer i at det tidvis oppstår et behov for verkstedet til å registrere nybygningen i et annet land.<sup>343</sup> Det er nærliggende å anta at et sentralt valg da vil være byggelandet. Dette fremkommer også av forarbeidene til sjøloven som nærmest tar det for gitt at eventuell registrering i utlandet vil finne sted i byggelandet, i det de sier at prioritetskonflikter mellom norske skipsregister og ”eventuelle heftelser i skroget i byggelandet” må løses etter internasjonale privatrettslige regler.<sup>344</sup> (min uth.) Dette medfører at landet underleverandørverftet er lokalisert i, i enkelte tilfeller vil være skipets registreringsstat, hvilket innebærer at sikrede ikke har dekning for eventuelle inngrep som foretas av vedkommende land all den tid det vil utgjøre ”inngrep fra egen statsmakt”.

Hva angår alternativet om eierinteresser retter det seg mot de kontrollerende eierinteresser i nybygningen.<sup>345</sup> Det vil normalt være verkstedet som besitter denne interessen.<sup>346</sup> Ettersom avhandlingen forut-

---

<sup>341</sup> Hovedregelen er at skip må registreres 30 dager etter byggeslutt, jfr. sjøl. § 12. Imidlertid vil skip under bygging kunne registreres i skipsbyggingsregisteret på nærmere bestemte vilkår, jfr. sjøl. § 31.

<sup>342</sup> Dag Mosvold opplyser om at skip som bygges i Norge normalt registreres under byggeprosessen, men at det finnes eksempler på verft som ikke gjør dette.

<sup>343</sup> Dette fremgår indirekte i forarbeidene til bestemmelsen i sjøloven som anbefaler partene å innhente slettedokumentasjon fra utenlandsk register, se Ot.prp.nr.85 (2008-2009) side 5.

<sup>344</sup> Ot.prp.nr.85 (2008-2009) side 2.

<sup>345</sup> Jfr. motivene til § 2-9 og IWCBR sec. 6.1.4.

<sup>346</sup> Knf. avsnitt 4.2.

setter at sikrede er en norsk aktør vil de kontrollerende eierinteresser være lokalisert i Norge i de fleste tilfeller. Det kan imidlertid tenkes annerledes der det norske verftet også eier verftet i utlandet. Dette er ikke en utenkelig situasjon; i dag er det blitt mer utbredt med større grupperinger på eiersiden, og en verftsgruppe kan eie mange verft, ofte spredd over hele verden.<sup>347</sup> Dersom denne delen av virksomheten er tilstrekkelig stor, vil det muligens kunne tenkes at de kontrollerende eierinteresser befinner seg utenfor Norge, og således utgjør ”egen statsmakt” i henhold til de overnevnte bestemmelser. Dette er imidlertid en mindre sannsynlig situasjon enn alternativet om registreringsstat.

Den overnevnte drøftelsen har vist at byggeland i utlandet kan utgjøre ”egen statsmakt” i henhold til krigsfaredekningen i Planen og IWCBR, hvilket medfører at sikrede ikke har dekning for enkelte inngrep som foretas av ”statsmakt” i disse landene. I praksis er dette normalt løst ved at det inkluderes en klausul hvor det tas høyde for dette manglende elementet<sup>348</sup>, men det fordrer at assurandøren er villig til å utvide dekningen til å omfatte inngrep fra eventuelle byggeland i utlandet.

## 10.6 Oppsummering

Reglene om krigsfaredekning i begge regelsett er svært samsvarende. Reglene vil være mest praktiske for norske aktører der de har utvidet forsikringsstedet til å omfatte underleverandørverft som er lokalisert i urolige områder eller transport fra tilsvarende steder. Imidlertid er ikke reglene fullt ut tilpasset denne situasjonen slik at dekningen oppleves som lite god. Dette fremkommer særlig ved at dekningen ikke trer i kraft før nybygningen er sjøsatt. I tillegg vil dekningen kunne være ufullstendig der den norske aktøren bygger i land som regnes som ”egen statsmakt” i henhold til regelsettene. Dette løses normalt i praksis, men det representerer like fullt et ”hull” i dekningen for de aktører som rammes av unntaket.

---

<sup>347</sup> Informasjon fra Arbeidsgruppen, kapittel 19.

<sup>348</sup> Informasjon fra Dag Mosvold.

## 11 Avsluttende bemerkninger

Byggerisikoforsikringen spiller en sentral rolle i skipsbyggingsprosessen da den oppstiller en mulighet for aktørene til å minimere risiko. Denne avhandlingen har belyst at dekningen i Planen og ICBR 88 er materielt overensstemmende i stor grad. Dette har sammenheng med at begge regelsett er basert på all risks-dekning, og at fareunntakene som kommer til anvendelse er delvis like. Imidlertid har analysen også avdekket sentrale forskjeller. I det følgende vil jeg peke på enkelte ulikheter som utmerker seg. Jeg vil starte med de strukturelle ulikhetene, og deretter påpeke enkelte materielle ulikheter.

Planens anvendelighet styrkes i stor grad av motivene. Disse gjør vilkårene mer forutberegnelige, og er retts teknisk svært gunstige da de bidrar til konsekvens i rettsanvendelsen. På den annen side er mange av de engelske klausulene samsvarende med klausuler i andre forsikringsreguleringer, hvilket medfører at det foreligger en del kilder som er avklarende ved tolknings spørsmål som oppstår under ICBR 88. Disse utgjør imidlertid en mindre tungtveiende kilde i en rettsanvendelsesprosess enn Planens motiver, noe som medfører at de ikke nødvendigvis er like løsningskapende.

De norske vilkårene er gjennomgående mer fullstendige enn de engelske ettersom de er forankret i Norsk Sjøforsikringsplan, som regulerer nær sagt all sjøforsikring. Eksempelvis finnes reglene om tidfesting i den generelle delen i Planen, hvilket gjør det ukomplisert å avgjøre hvilken forsikringsperiode et tap skal henføres til der faren oppstår i byggerisikoperioden, mens tapet oppstår under kaskoforsikringen. De engelske reglene er gjennomgående mer vidtspredte og uoversiktelige, hvilket leder til at vilkårene preges av flere usikre løsninger. Dette ser man blant annet ved at det er nødvendig å se hen til MIA ved løsningen av flere spørsmål. Dette fører med seg ytterligere uklarheter der det er nødvendig å avgjøre hvorvidt ICBR 88 hjemler en annen løsning enn den som fremkommer i MIA. Eksempelvis ser man dette ved reglene om årsakssammenheng, og spørsmålet om hvorvidt "arising from" i

ICBR 88 viser til ”causa proxima” i MIA.

Et annet problem i ICBR 88 er at enkelte av klausulene som er hentet fra andre forsikringsdekninger ikke er tilpasset byggerisikoforsikringen. Et eksempel på dette er sec. 11 i ICBR 88 som knytter erstatning for ureparert skade til markedsverdi ved forsikringstidens slutt. Det er svært vanskelig å finne markedsverdi på et skip under bygging ettersom det ikke foreligger noe marked for uferdige nybygg slik at regelens løsningskapende element er tilnærmet illusorisk.

Av materielle ulikheter foreligger det flere eksempler på at deknningen er ulik i regelsettene.

For det første er reglene om forsikringssted i ICBR 88 mer fordelaktige for sikrede enn tilsvarende regler i Planen. Dette har sammenheng med at tilvirkning og transport utenfor verkstedets egen byggehavn må særskilt avtales i Planen, hvilket medfører at assurandøren kan avstå fra en slik utvidelse av forsikringsstedet. Tilvirkning og transport utenfor verkstedets egen byggehavn er utbredt slik at ulikheten har en viss faktisk betydning.

I ICBR 88 unntas imidlertid skader og tap som oppstår på bakgrunn av jordskjelv og vulkanutbrudd, i motsetning til i Planen. Farene kan tenkes å oppstå der forsikringsstedet er utvidet til å omfatte underleverandørverft som er lokalisert i land som preges av jordskjelv, eksempelvis Tyrkia.

Imidlertid har ICBR 88 vesentlig bedre dekning enn Planen ved utførelses- og materialfeil. I sistnevnte regelsett dekkes kun eventuelle konsekvensskader slike farer medfører, mens det i ICBR 88 ikke foretas tilsvarende sondring, slik at hele tapet omfattes av deknningen.

Videre unntas skader og tap som følger av manglende betalingsevne i Planen, i motsetning til i ICBR 88. Faren er forholdsvis relevant i disse dager, spesielt for norske aktører som er avhengig av eksportmarkedet.

Planen tilbyr på den annen side bedre dekning for streik og lockout enn ICBR 88 ettersom det må tegnes tilleggsdekning for disse farene under sistnevnte vilkår. Dette har en viss faktisk for enkelte aktører, særlig dersom de benytter seg av underleverandører i utlandet til å levere skrog. Enkelte av disse preges nemlig av dårlige arbeidsforhold,

hvilket kan bidra til arbeidskonflikter.

Avhandlingen har illustrert at både Planen og ICBR 88 har sine fordeler og ulemper. Et selskap som skal tegne eller tilby byggerisikoforsikring basert på norske eller engelske vilkår bør derfor vurdere hvilket regelsett som i størst grad harmonerer med de risiki det er ønskelig å forsikre. Begge regelsett synes imidlertid i stor grad å være tilpasset markedets behov, og det er sannsynlig at vilkårene vil tilby samsvarende dekning i de fleste praktiske tilfeller der tap eller skade oppstår.



## Kildeliste

### Bøker og artikler

- Arnould's (2008): Gilman, Jonathan [et al.] Arnoulds, Law of Marine Insurance and Average. Seventeenth Edition. London, 2008.
- Brækhus/Rein (1993): Brækhus, Sjur og Rein, Alex. Håndbok i kaskoforsikring. Oslo, 1993.
- Bull (2008): Bull, Hans Jacob, Forsikringsrett. Oslo, 2008.
- Bull (1988): Bull, Hans Jacob, Avtalte standardvilkår som privat lovgivning, Lov, dom og bok, Festskrift til Sjur Brækhus, ed. Thor Falkanger. Oslo, 1988.
- Bull (1980): Bull, Hans Jacob. Sjøforsikringsrett. Oslo, 1980.
- Brown (1993): Brown, Robert H. Marine Insurance, volume three, Hull Practice. London, 1993.
- Curtis (2002): Curtis, Simon. The law of shipbuilding contracts. Third edition. London, 2002.
- Falkanger/Bull (2010): Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob, Sjørett. 7. utgave. Oslo, 2010.
- Goodacre (1996): Goodacre, Kenneth J. Marine Insurance Claims. Third edition. London, 1996.
- Hagstrøm (2011): Hagstrøm, Viggo. Obligasjonsrett, andre utgave. Oslo, 2011.
- Haaskold (2002): Haaskjold, Erlend. Kontraktsforpliktelser. Oslo, 2002.
- Hodges (1999): Hodges, Susan, Cases and Materials on Marine Insurance Law. London, 1999.
- Hudson/Madge (2005): Hudson, Geoffrey N. og Madge, Tim. Marine Insurance Clauses. Fourth edition. London, 2005.

- Knudtzon (1984): Knudtzon, Stephen. Den nye kontrakt for bygging av skip ved norske verksteder. Nordisk Skipsrederforening medlemsblad. Spesialnummer A, 1984.
- Kunnskapsforlaget (2001): Kunnskapsforlaget. Engelsk stor ordbok. Oslo, 2001.
- Meland (2006): Meland, Øystein. Skipsbygging. Bergen, 2006.
- Reve/Jacobsen (2001): Reve, Torger og Jacobsen, Erik W. Et verdiskapende Norge. Oslo, 2001.
- Templeman (1986): Lambeth, R. J, Templeman on Marine Insurance. London, 1986.
- Venger (1997): Venger, Harald G. Kaskoforsikring av petroleumsinstallasjoner under bygging. Marius, nr. 233. Oslo, 1997.
- Wilhelmsen/Bull (2007): Wilhelmsen, Trine-Lise, og Bull, Hans Jacob. Handbook in hull insurance. Oslo, 2007.
- Wilhelmsen (2011): Wilhelmsen, Trine-Lise Årsaksprinsipper og tolkningsprinsipper i forsikringsretten. Tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og velferdsrett, 2011-4, s 228- 258, Oslo, 2011.
- Wilhelmsen (2004): Wilhelmsen, Trine-Lise. Hull insurance of "Latent defects" – e.e. Errors in Design, Material or Workmanship. Scandinavian Studies in Law Volume 46. 2004. s. 257-285.
- Wilhelmsen (1997): Wilhelmsen, Trine-Lise Periodisering av forsikringstilfellet – finnes en patentløsning. Festskrift til Birger Stuevold Lassen 1997; Ånd og rett s.1077-1088. Tilgjengelig på [www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no)

## **Forsikringsvilkår og byggekontrakter**

Norsk sjøforsikringsplan 1996, versjon 2010 med motiver, [www.norwegianplan.no](http://www.norwegianplan.no)

Cefor Form 250, [http://www.cefor.no/insurance\\_cond/InsuranceCond.htm](http://www.cefor.no/insurance_cond/InsuranceCond.htm)

Cl. 351 Institute Clauses Builders Risks 01/06/88, [www.iua.co.uk](http://www.iua.co.uk)

Cl. 350 Institute Strikes Clauses Builders Risks 01/06/88, [www.iaa.co.uk](http://www.iaa.co.uk)

Cl. 349 Institute War Clauses Builders Risks 01/06/88, [www.iaa.co.uk](http://www.iaa.co.uk)

Marine Construction All Risks 01/09/07

CL. 280 Institute Time Clauses Hulls 01/10/83, [www.iaa.co.uk](http://www.iaa.co.uk)

CL. 328 Institute Yacht Clauses 01/11/85, [www.iaa.co.uk](http://www.iaa.co.uk)

SAJ Shipbuilding Contract, Meland (2006)

Standard Form Shipbuilding Contract 2000, Meland (2006)

Newbuildcon Standard Newbuilding Contract, Meland (2006)

## **Norske lover**

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

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

(KJØPSL.): Lov om kjøp (kjøpsloven) av 13 mai 1988 nr. 27.

## **Utenlandske lover**

MIA: UK Marine Insurance Act of 1906

## **Forskrifter**

Forskrift av 19. mars nr 246 om gjennomføring av EØS-avtalens bestemmelser om offentlig støtte til skipsbyggingsindustrien, hjemmel: Lov om offentlig støtte av 27. november 1992 nr. 117, §§ 1 og 2.

## **Forarbeider**

Ot.prp.nr.85 (2008-2009) Om lov om endring i sjøloven (registrering og rettsvern for pant i skrog m.m.)

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

### **Norske rettsavgjørelser**

Rt. 1998 side 1032

Rt. 1991 side 719

Rt. 1969 side 126

Rt. 1956 side 920

Rt. 1956 side 937

Rt. 1901 s. 706

### **Nordiske domme i sjøfartsanliggender**

ND-1950-458

ND-1977-38

### **Engelske rettsavgjørelser**

Talbot Underwriting Ltd. V. Nausch, Hogan & Murray Inc (The  
"Jascon 5") (2006) 2 Lloyd's Rep. 195

Liberian Ins v. Mosse    Liberian Insurance Agency Inc. V. Mosse  
(1977) 2 Lloyd's Rep. 560

Gaunt v. British & Foreign Marine Insurance Co. Ltd (1921) 2 AC 41,  
HL.

Thomas Wilson, Sons & Co v. Owners of the Cargo per The Xantho  
(The Xantho) (1887) 12 App. Cas. 503, HL.

Skandia Insurance Co Ltd v. Skoljarev (1979) 142 CLR 375 High Court  
of Australia.

Global Tankers Inc v. Amercoat Europa NV (1977) 1 Lloyd's Rep. 61.

Pitman v. Universal Marine Insurance Co (1882) 9 QBD 192

- Dimitrios N. Rallias (1922) 13 Ll. L. Rep. 363 CA
- Jackson v. Mumford (1902) 8 Com. Cas. 61
- Prudent Tankers Ltd. S.A v. The Dominion Insurance Co. Ltd, (The  
“Caribbean Sea”) (1980) 2 Lloyd’s Rep. 338
- Shell UK Ltd v CLM Engineering Ltd [2000] 1 Lloyd’s Rep 612
- Coxe v. Employers Liability Assurance Corporation Ltd (1916) 2 K.B.  
629
- “Playa de las Nieves”, The (1977) 1 Lloyd’s Rep 457 (H.L.)
- Leyland Shipping Co Ltd v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd  
(1918) AC 350, HL.
- Wayne Tank and Pump Co. Ltd. v. Employers Liability Assurance  
Corp. Ltd. (1974) 1 Q. B 57

## **Internetttsider**

- <http://illvit.no/naturkatastrofer/hva-er-en-tsunami>
- <http://www.orapp.no/nyheter/neringsliv/rederne-svikter-norge/>
- <http://www.aftenposten.no/okonomi/innland/article4047913.ece>
- <http://www.dinside.no/852505/dieseldyr-hva-er-det-egentlig>
- [http://www.google.no/url?sa=t&rct=j&q=arbeidsforhold%20ved%20bygging%20av%20skrog%20i%20utlandet&source=web&cd=8&ved=0CGIQFjAH&url=http%3A%2F%2Fwww.etiskhandel.no%2Fnoop%2Ffile.php%3Fid%3D3337&ei=Afe8TtGPAobm4QTO1ty4BA&usg=AFQjCNGqER3cAEZiYxLXf\\_4YRhtXRRDj8Q](http://www.google.no/url?sa=t&rct=j&q=arbeidsforhold%20ved%20bygging%20av%20skrog%20i%20utlandet&source=web&cd=8&ved=0CGIQFjAH&url=http%3A%2F%2Fwww.etiskhandel.no%2Fnoop%2Ffile.php%3Fid%3D3337&ei=Afe8TtGPAobm4QTO1ty4BA&usg=AFQjCNGqER3cAEZiYxLXf_4YRhtXRRDj8Q)
- <http://www.dn.no/forsiden/politikk/Samfunn/article1595452.ece>
- <http://www.norgeiverden.no/bedriftseksempler/article17.html>
- <http://www.marineclaimsconference.com/2005/docs/Chris%20Zavos%20paper.pdf>
- <http://www.aftenposten.no/viten/article1133429.ece>
- <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/tema/norsk-naringsliv/skips->

[bygging-.html?id=482101](#)

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/regpubl/otprp/2008-2009/otprp-nr-85-2008-2009-/2.html?id=559096>

[www.maritimt-forum.no/?nid=9519&lcid=1044&pid=MaritimtForum-Article-File&ATTACH=1](http://www.maritimt-forum.no/?nid=9519&lcid=1044&pid=MaritimtForum-Article-File&ATTACH=1)

<http://www.usaverageadjusters.org/Rogers051106.pdf>

## **Personlige meddelelser**

Deltakelse i arbeidsgruppen til kapittel 19 jevnlig gjennom 2011.

Arbeidsgruppen besto av representanter fra forsikringsselskapene Gard, Norwegian Hull Club, IF, Gjensidige og Codan.

Samtaler med Dag Mosvold, Partner i Bervall Marine AS høst 2011.

Telefonsamtale med Øystein Meland i november 2011

## Sjørettsfondets utgivelser

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

### Tidsskriftet *Marlus* - siste utgaver

- |     |                               |   |
|-----|-------------------------------|---|
| 403 | GRAM MORTENSEN, Bent Ole      | Dansk regulering af havvindmøller. 2011. 178 s.   |
| 404 | Articles in Petroleum Law     | Med bidrag av Ulf Hammer, Anne-Karin Nesdam, Dagfinn Nygaard, Knut Kaasen, Jan B Jansen og Joachim M Bjerke. 2011. 374 s.   |
| 405 | UELAND, André Lamark          | Offshore rørtransport av CO2 fra kontinentet til lagringssted på norsk sokkel. 2011. 146 s.   |
| 406 | Sjørøveri og logistikkavtaler | Foredrag fra det 24. Nordiske Sjørettsseminar i Reykjavik, august 2010. Bidrag av Anniken Enersen, Trine-Lise Wilhelmsen, Vibeke Kofoed, Ulla Fabricius og Johan Schelin. 2011. 78 s. |
| 407 | WOLL, Linn-Beate              | Hvordan sjørøveri påvirker risikofordelingen i et tidscerteparti. 2012. 124 s.  |
| 408 | FALCHENBERG, Marie            | Den ledende assurandørens stilling ved koassuranse -En komparativ analyse av norsk og engelsk rett. 2012. 158 s..   |
| 409 | KARLSEN, Morten               | Fjerningskontrakter i petroleumsvirksomheten. 2012. 168 s.  |
| 410 | EKEBERG, Carl Fredrik         | Deltakernes innflytelse i norsk petroleumsvirksomhet. 2012. Ca 136 s.   |
| 411 | BJØRNDAL, Øyvind              | Forsknings- og utviklingskontrakter innenfor energisektoren. 2012. 149 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 [audiatur.no](http://audiatur.no) <Bokhandel. For bestilling på nett, søk på den aktuelle tittelen eller klikk på lenken Sjørettsfondet i bunnteksten på siden. Her er en side med lenker til alle utgivelser fra Sjørettsfondet. Du kan også bestille på epost: [kontakt@audiatur.no](mailto:kontakt@audiatur.no)

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: [jus.uio.no/nifs](http://jus.uio.no/nifs). 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

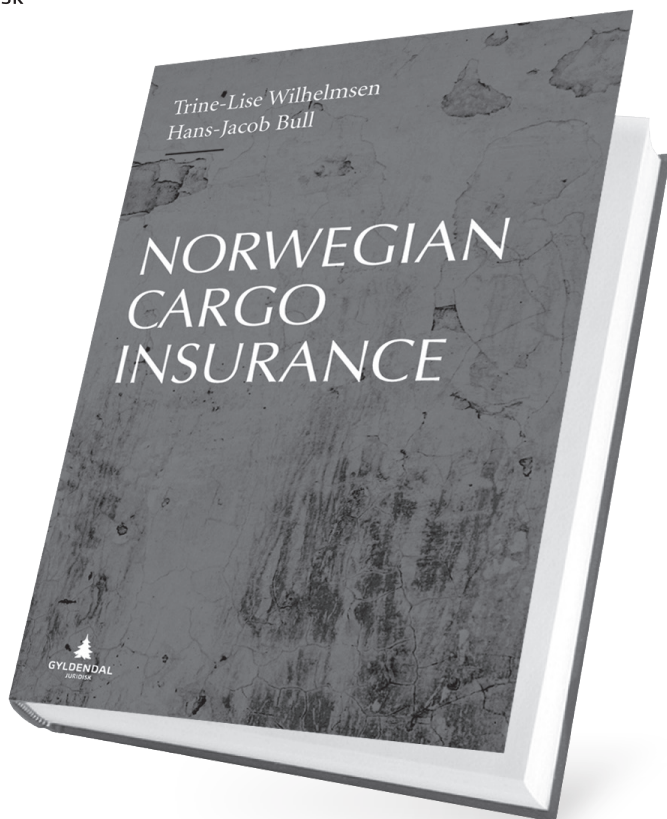
C: Sjørett (på norsk og engelsk)

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](mailto: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 elleve utgavene i 2011 på totalt 1845 sider, ble prisen tilsammen under 2 500 kr i utsalg.



*Wilhelmsen, Trine-Lise / Bull, Hans Jacob*

# Norwegian Cargo Insurance

ISBN: 9788205425293

**Pris 420,-**

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

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

ISSN: 0332-7868

