

# NORSK SJØFORSIKRINGSPLAN 1996

## UTDRAG AV HOVEDELEMENTENE

Planen er inndelt i 2 hoveddeler,

- I Den alminnelige del - Fellesregler for alle forsikringsarter.  
Første del - Kapitlene 1-9**
- II Den spesielle del - De særskilte forsikringsarter.  
Annen del - Kasko  
Tredje del - Andre  
storskipforsikringer**

### Kapittel 1 Innledende bestemmelser

**§ 1-1 Definisjoner**

Sikrede (b) er den som har krav på erstatning.  
Det kan også være medforsikrede – ”Co-Assureds” – ref. kapittel 7-8.

**§ 1-2 Polise**

**§ 1-3 Avtaleinngåelse gjennom megler**

I dag inngås de aller fleste forsikringskontrakter gjennom megler.  
Megler utsteder Cover Note til forsikringstager som er forsikringsbeviset, og Bordereau til assurandørene med tilsvarende ordlyd. Assurandørene returnerer kopi til megler i signert stand.

**§ 1-4 Norsk jurisdiksjon og lovvalg**

Følger automatisk med Planen og norsk hovedassurandør.

**§ 1-5 Forsikringstid**

Den avtalte forsikringstid løper fra kl 0000 til kl. 24.00, beregnet etter UTC

### Kapittel 2 Alminnelige regler om forsikringens omfang

#### Avsnitt 1. Interesse og forsikringsverdi

**§ 2-1 Forsikring som ikke knytter seg til noen interesse**

Forutsetning er en økonomisk interesse.

**§ 2-3 Taksert forsikringsverdi**

Den avtalte forsikringsverdi er taksert så lenge forsikringstager ikke har gitt misvisende opplysninger.  
Det engelske uttrykket ”fixed and agreed” passer ikke i en norsk polise.

**§ 2-4 Underforsikring**

**§ 2-5 Overforsikring**

Under og overforsikring har aldri fått anvendelse i norsk sjøforsikring.

## Avsnitt 2. Farefelt, årsakssammenheng og tap

### § 2-8 Farefelt ved forsikring mot sjøfare

Planen dekker i utgangspunktet alle farer ("All Risk Policy), med uttrykte unntak.

### § 2-9 Farefeltet ved forsikring mot krigsfare.

Definisjon. Krigsfare er første unntak fra sjøfarefeltet.

Det bør bemerkes at Sjørøveri ("Piracy) er en krigsfare under norske vilkår §2-9 (d). mens det etter engelske ITC Clauses vil være sjøfare. (6.1.5.)

Den kan følgelig oppstå et hull i dekningen dersom dekningen for sjø er gjort på Planen, mens krig er dekket i London på ITC Clauses War.

### § 2-11 Årsakssammenheng.

Paragrafen er – i tillegg til § 2-8 – en av bærebjelkene i Planen.

Assurandørene svarer for tap som skyldes at interessen i forsikringstiden er rammet av en fare som forsikringen omfatter.

Fare : Faren må ha rammet

Forsikringstiden :Innenfor den avtalte forsikringstid

Skyldes : Årsakssammenheng

Tap : Har ledet til et økonomisk tap.

### § 2-12 Hovedregel om bevisbyrde.

Assurandøren har bevisbyrden for at tapet ikke er erstatningsmessig ved unntak i Planen.

### § 2-13 Samvirke mellom flere farer

### § 2-14 Samvirke mellom sjøfare og krigsfare.

Hovedregelen i Planen er forholdsmessig fordeling etter farenes innvirkning på tapet.

En slik forholdsmessig fordeling gjelder kun i norsk rett.

Unntaket i Planen er samvirke mellom sjøfare og krigsfare, hvor hovedårsaksregelen gjelder, dvs. den dominerende årsak. Ved tvil blir fordeling 50/50.

Dette prinsippet gjelder også i engelske vilkår, ITC Clauses Hulls. (Proximate cause)

## Kapittel 3 Forsikringstager og sikredes forhold

### Avsnitt 1. Opplysningspliktens omfang.

Alle relevante opplysninger for å bedømme risikoen forutsettes gitt av forsikringstager.

### Avsnitt 2. Fareendring.

Når assurandørene overtar en risiko, skjer det etter bedømmelse av de forhold som ligger til grunn. Dersom der skjer en endring i disse – og sikrede har kjennskap til dette – vil det føre til at assurandøren er fri for ansvar, eller eventuelt til avkortning.

En forutsetning er imidlertid alltid en årsakssammenheng mellom fareendringen og tapet.

### § 3-14 Tap av klasse eller skifte av klassifikasjonsselskap

Skipet må ha klasse godkjent av assurandøren.

### § 3-15 Fartsområde

Jfr. Appendix til Planen

### § 3-21 Eierskifte

Forsikringen faller bort ved eierskifte.

Det samme gjelder for skifte av teknisk manager, jfr. § 3-8, fareendring.

### Avsnitt 3. Sjødyktighet. Sikkerhetsforskrifter

### § 3-22 Manglende sjødyktighet

Skipet skal være sjødyktig, og sikredes kjennskap til mangler vil kunne føre til bortfall av dekningen. Igjen kreves årsakssammenheng mellom manglende sjødyktighet og tapet.

#### § 3-24 Sikkerhetsforskrifter

#### § 3-25 Overtredelse av sikkerhetsforskrifter

Sikkerhetsforskrifter er gitt av offentlig myndighet fastsatt i forsikringsavtalen.  
Overtredelse som sikrede kjenner til kan føre til bortfall eller avkortning.  
Krever årsakssammenheng.

### Avsnitt 4. Redningsforanstaltninger

#### § 3-30 Sikredes plikt til å avverge og begrense tapet.

Dersom det er mulig bør sikrede rådføre seg med assurandøren før han setter i verk tiltak, for eksempel bergning – Lloyd's Open Form (LOF)

### Avsnitt 5. Sikredes forsettelige eller uaktsomme fremkallelse av havariet

Graden av sikredes uaktsomhet vil avgjøre erstatning

### Avsnitt 6. Identifikasjon

Assurandøren kan ikke påberope seg feil begått i sjømannstjenesten.

Det er et bærende prinsipp at feil begått av skipets besetning er erstatningsmessig.

Kun feil begått av sikrede selv, eller de som er særskilt bemyndiget som identifiseres med sikrede.

Det er ett unntak i Planen hvor skipsfører og maskinsjef identifiseres med sikrede, nemlig § 12-5 (f), forurenset smøreolje etc.

## Kapittel 4. Assurandørens erstatningsansvar

### Avsnitt 1. Alminnelig regler om assurandørens ansvar.

### Avsnitt 2. Redningsomkostninger, herunder bergelønn og fellehavari

#### § 4-8 Fellehavari

Med fellehavari forstås en oppofrelse som er foretatt for å for å redde skip og last fra felles fare. I fellehavari skjer det m.a.o. en frivillig oppofrelse, i motsetning til et partikulært havari hvor det har oppstått en hendelig begivenhet, en såkalt ulykkelig hendelse.

Et fellehavari gjøres opp av en dispassjør etter York Antwerp Rules (YAR), og kostnadene fordeles over de forsikrede interesser.

De respektive assurandører (kasko / last ) svarer for fellehavaribidrag som er utlignet på den forsikrede interesse.

### Avsnitt 3. Dekning av sikredes ansvar overfor tredjemann

### Avsnitt 4. Forsikringssummen som grense for assurandørens ansvar

Forsikringssummen er grensen for assurandørens ansvar når det gjelder

1. fysisk skade på skipet
2. ansvar overfor tredjemann som følge av sammenstøt eller støtning
3. redningsforanstaltninger.

Teoretisk er kaskoassurandørens ansvar 3 x forsikringssummen

Rederen har også ansvarsbegrensninger i henhold til Sjøloven, ref §§ 184, 280.

## Kapittel 5 Erstatningsoppgjøret

### Avsnitt 1. Erstatningsberegning, renter, forskudd m.v.

Sikrede sender inn generalregning - kvitteringer for samtlige kostnader i forbindelse med havariet - til hovedassurandøren, som vil foreta erstatningsberegning på grunnlag av disse samt besiktigungsrapporter.

#### **§ 5-4 Renter av erstatningen**

Sikrede har krav på renter på utlegg etter denne paragrafen. Norske vilkår er de eneste som har rentebestemmelser, og har således et konkurransefortrinn i forhold til for eksempel ITC Clauses.

#### **§ 5-7 Assurandørens plikt til å yte forskudd**

### **Avsnitt 2. Sikredes ansvar overfor tredjemann**

#### **§ 5-12 Sikkerhetsstillelse**

Praksis er at hovedassurandøren stiller sikkerhet på vegne av sikrede med kontra garanti fra ko-assurandørene, men han har ingen plikt til dette.

### **Avsnitt 3. Sikredes dekningskrav mot tredjemann**

### **Avsnitt 4. Assurandørens rett til å overta forsikringsgjenstanden ved utbetaling av erstatning**

## **Kapittel 6. Premie**

#### **§ 6-2 Assurandørens rett til å si opp forsikringen ved manglende premiebetaling**

Assurandøren kan si opp forsikringen med 14 dagers varsel

Dette er også eneste reaksjon assurandøren er gitt ved for sen premiebetaling.

#### **§ 6-3 Premie ved totaltap**

Ved totaltap har assurandøren krav på hele den avtalte premien.

#### **§ 6-6 Premiereduksjon ved opplag**

I motsetning til 1996 Planen m/Cerfor Form, må nå eventuell ristorno avtales særskilt.

## **Kapittel 7. Medforsikring av panthaver**

#### **§ 7-1 Panthaverens rett mot assurandøren.**

Panthaveren er

automatisk, uselvstendig medforsikret.

Dvs. han er automatisk medforsikret på samme vilkår som sikrede, slik at reglene om identifikasjon etc. også gjelder i forhold til disse.

#### **§ 7-4 Utbetaling av erstatning**

"Loss payable clause" Kasko – Erstatning inntil 5% av forsikringssummen kan betales uten samtykke.

Merk at erstatning for tidstap (Loss of Hire) ikke kan utbetales uten samtykke fra panthaver.

## **Kapittel 8. Medforsikring av tredjemann**

Som regel vil tredjemenn som "technical manager" m.fl. være medforsikret.

De vil være beskyttet på samme vilkår som sikrede, slik at reglene om identifikasjon etc. også gjelder i forhold til disse.

#### **§ 8-4 Medforsikring av tredjemann. Utvidet dekning**

Bestemmelsen er ny, og gir tredjemann, eks. panthaver en selvstendig dekning på linje med en panthaverinteressforsikring.

## Kapittel 9. Forholdet mellom hovedassurandør og koassurandørene

### § 9-2 Hovedassurandørens adgang til å opptre på vegne av koassurandørene

Hovedassurandøren kan treffe disposisjoner som er bindende for koassurandørene i forhold til opplagsplan (§ 9-3), meldinger i forbindelse med havariet (§ 9-4), bergning (§ 9-5), flytting og reparasjon (§ 9-7), sikkerhetsstillelse (9-7), tvist med tredjemann (§ 9-8) og erstatningsberegning (§ 9-9), såfremt den er i overensstemmelse med vilkårene.

## ANNEN DEL - KASKOFORSIKRING

### Kapittel 10. Almennelige regler om kaskoforsikringens omfang.

#### § 10-1 Hva forsikringen omfatter.

Skipet med ombordværende tilbør som spesifisert.  
Gjenstander bestemt til forbruk etc. er ikke omfattet.

#### § 10-4 Forsikring ”på fulle vilkår”

De aller fleste storkaskoforsikringer er dekket på fulle vilkår. (”All risk”)  
Alternativ spesielt for gammel tonnasje, hvor assurandørene ikke er villig til å gi dekning på fulle vilkår,  
er ”strandingsvilkår” § 10-8 , som ekskluderer maskinskader med mindre disse har sin årsak i kollisjon, grunnstøtning etc.

### Kapittel 11. Totaltap

#### § 11-3 Kondemnasjon

Skipet er kondemnabelt når kostnadene ved å reparere når 80% av forsikringsverdien (kaskotaksten) eller verdien av skipet i reparert stand – markedsverdien – dersom denne er høyere. Når kondemnasjonsgrensen er nådd, kan sikrede begjære kondemnasjon, og kaskoassurandøren vil utbetale 100% som så vil utløse interesseforsikringene, kasko- og fraktinteresse.  
Der er særdeles viktig å huske at skipet blir forsikret opp til markedsverdien, med kasko og kaskointerese totalt. (Forhold 80/20) Vi vil ellers kunne få følgende situasjon;  
Skipet får en skade og reparasjonskostnadene tilsvarer kaskotaksten. Kaskoassurandøren vil da utbetale kaskotaksten, men da kostnadene ikke når 80% av markedsverdien, er ikke kravet til kondemnasjon oppfylt, og interesseforsikringene vil ikke bli utbetalt.  
I de tilfelle hvor reparasjonskostnadene når 80% av markedsverdien, vil riktignok interesseforsikringene komme til utbetaling, men det vil likevel oppstå et hull da kasko jo vil være begrenset til kaskotaksten.

### Kapittel 12. Skade

#### § 12-1 Hovedregel om assurandørenes ansvar.

Assurandørene svarer for omkostninger for å bringe skipet tilbake i den stand det var før havariet.

#### § 12-2 Erstatning for ureparert skade.

Sikrede kan kreve erstatning for ureparert skade ved salg av skipet. Det skal da fremgå av MOA hvilken reduksjon i salgssummen det er lagt til grunn.

#### § 12-3 Utilstrekkelig vedlikehold

Assurandøren svarer i utgangspunktet ikke for omkostninger ved manglende vedlikehold.

#### § 12-4 Konstruksjonsfeil m.v.

Er skaden en følge konstruksjonsfeil eller materialfeil, svarer assurandørene også for omkostninger ved å fornye den del som ikke var i forsvarlig stand, såfremt delen har vært godkjent av klassen.

Dette går lenger enn engelske ITC clauses, med mindre man i engelsk polise har inntatt Liner Negligence Clause.

**§ 12-5 Tap som ikke erstattes.**

Her skal man – som nevnt tidligere under identifikasjon, være spesielt oppmerksom på pkt. (f), tap som følge av smøreolje etc. er blitt forurenset, hvor skipsfører og maskinsjef blir identifisert med sikrede.

**§ 12-7 Midlertidig reparasjon**

Assurandørene svarer for nødvendig midlertidig reparasjon.

**§ 12-8 Omkostninger for å påskynde reparasjonsarbeidet**

Her vil kaskoassurandøren erstatte omkostninger for å begrense tidstapet med inntil 20% av kaskotaksten for den tid som er innspar.

**§ 12-12 Valg av reparasjonsverksted**

Sikrede bestemmer hvilket verksted som skal benyttes, men assurandørens ansvar er begrenset til det lavest korrigerede anbud (anbudspris + flytningsomkostninger), tillagt 20% p.a. av kaskotaksten for den tid sikrede sparer ved ikke å velge dette anbudet.

Ved valg av verksted, vil tidstapsassurandøren følge kasko etter reglene i § 16-9.

**§ 12-15 Isfradrag**

Dersom intet er nevnt i polisen, gjelder denne bestemmelsen.

**§ 12-16 Maskinfradrag**

Dersom intet beløp er spesifikt nevnt i polisen, gjelder intet maskinfradrag. (engelsk, additional machinery deductions, AMD)

**§ 12-17 Erstatning uten fradrag**

**§ 12-18 Egenandel**

For hvert enkelt havari fratrekkes den avtalte egenandel.

Planens egenandelregler fungerer slik at de forholder seg til det dekningsomfang som er omhandlet i de respektive kapitler.

Kapittel 12 – skade på eget skip, i motsetning til neste kapittel 13.

## **Kapittel 13. Sikredes ansvar for sammenstøt eller støtning**

**§ 13-3 Grensen for assurandørens ansvar ved et enkelt havari**

Ansvaret er begrenset til forsikringssummen på eget skip.

**§ 13-1 Omfanget av assurandørens ansvar**

Her spesifiseres begrensningene i assurandørens ansvar.

**§ 13-4 Egenandel**

Det vil som regel være avtalt særskilt egenandel for støtningsansvar.

Dersom dette ikke er tilfelle, skal det ikke anvendes noen egenandel under dette kapittel.

## **TREDJE DEL – ANDRE STORSKIPSFORSIKRINGER**

### **Kapittel 14. Særskilte forsikringer mor totaltap.**

**§ 14-1 Forsikring mot totaltap og overskytende kollisjonsansvar – Kaskointeresse.**

Kaskointeresse er – sammen med kasko, forsikring av kapitalen, og kommer til utbetaling ved totaltap, inkl. kondemnasjon.

Videre dekker kaskointeresse kollisjonsansvar tilsvarende forsikringssummen dersom ansvaret overstiger kaskotaksten.

**§ 14-2 Forsikring mot tap av langsiktige fraktinntekter – Fraktinteresse.**

Fraktinteressesforsikring er en ren totaltapsdekning som skal dekke tap av fremtidige fraktinntekter.

Tidstapsdekning, som blir omhandlet i kapittel 16, ekskluderer således totaltap.

## **Kapittel 15. Krigsforsikring**

**§ 15-1 Farefeltet**

Krigsfare er unntatt fra farefeltet for sjøfare, § 2-8, og er omhandlet i § 2-9.

Forsikring av krigsfare må følgelig avtales særskilt.

## **Kapittel 16. Tidstapsforsikring (Loss of Hire)**

**§ 16-1 Hovedregler om assurandørens ansvar**

Forsikringen omfatter tap som skyldes at skipet helt eller delvis har vært ute av inntektsgivende virksomhet som følge av skade – som etter sin art – er erstatningsmessig under kaskoforsikringen. Dvs. at selv om skaden skulle være under egenandelen under kaskoforsikringen, vil tidstapet være erstatningsmessig.

**§ 16-2 Totaltap**

Forsikringen dekket ikke totaltap, jfr. Fraktinteressesforsikring ovenfor, § 14-2.

**§ 16-3 Hovedregel om beregning av tidstapet**

Erstatning er produktet av tiden skipet har vært ute av inntektsgivende virksomhet og det avtalte dagsbeløpet.

**§ 16-4 Beregning av tidstapet**

Tidstapet angis i dager, timer og minutter.

Delvis ute av inntektsgivende virksomhet – for eksempel skipet går for sakte fart (slow steaming) – omregnes til tid med full driftstans.

**§ 16-5 Dagsbeløpet**

Paragrafen angir retningslinjer for det forsikrede inntektstap pr. døgn, relatert enten til løpende fraktavtaler (certepartier) eller til gjeldende fraktmarkeder.

**§ 16-6 Taksert dagsbeløp**

Det avtalte dagsbeløp skal anses som taksert og vil bli lagt til grunn ved erstatningsberegning.

Det engelske uttrykk "fixed and agreed" skal ikke benyttes i norske tidstapsforsikringer.

Merk dog § 16-14, reparasjon som påbegynnes etter forsikringstidens utløp.

**§ 16-7 Egenandelsperiode**

Beregnes fra tidstapets begynnelse etter reglene i § 16-4.

**§ 16-9 Valg av reparasjonsverksted.**

Assurandørens ansvar er begrenset til det minste tidstap av de anbud som sikrede ville ha kunnet kreve dekket under kaskoforsikringen.

Denne bestemmelsen er ny i forhold til "1972 vilkår for Tidstapsforsikring", og tidstapsassurandøren følger nå kasko mht valg av reparasjonsverksted.

Merk dog bestemmelsen i siste ledd hvor kaskoforsikringen er tegnet på andre vilkår enn Planens. Her gjelder den gamle regelen at tidstapsassurandøren er ansvarlig for det anbud som ville gitt det minste tidstap + en halvpart av det overskytende tidstap.

**§ 16-10 Forseiling til verksted**

Forseiling (tiden) belastes de arbeider (reder/havari) som nødvendiggjør forseilingen.

Er flere arbeider involvert, fordeles forseilingstiden utover egenandelsperioden.

**§ 16-11 Ekstraomkostninger anvendt for å spare tid.**

Assurandøren svarer inntil det beløp han skulle ha betalt dersom tiltakene ikke var blitt foretatt.

**§ 16-12 Samtidige reparasjoner.**

Det skjer ofte at rederiarbeider (ref. (a)-(c) ) foretas samtidig med havariarbeider.

Det skal da skje fordeling for tiden som faller utenfor egenandelsperioden, og assurandøren erstatter halvparten av den felles tid.

Det kan også tenkes at det i tillegg foretas reparasjoner vedrørende et havari som omfattes av en annen tidstapsforsikring, m.a.o. at det foregår to havariarbeider pluss rederiarbeider. Assurandøren skal da svare for fjerdeparten av fellestiden. Rederiarbeidene skal altså alltid bære halvparten.

**§ 16-13 Tidstap etter avsluttet reparasjon**

Etter avsluttet reparasjon er tidstapet begrenset etter reglene i litra (a)-(d).

**§ 16-14 Reparasjon etter utløpet av forsikringstiden**

Reparasjon må påbegynnes innen to år etter utløpet av forsikringstiden.

Merk også bestemmelsen om dagsbeløp dersom reparasjon påbegynnes etter forsikringstidens utløp.

**§ 16-15 Assurandørens ansvar når skipet overdras til ny eier.**

**§ 16-16 Forholdet til andre assurandører og felleshavari**

3.4.05

PH

|

