

GEO. K. SCHIØRRING

DEN DANSKE

SØFORSIKRINGSPOLICE

UDGIVET AF DANSKE LLOYD
I KOMMISSION HOS ANDR. FR. HØST & SØN
KJØBENHAVN MCMXXIV

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. • IVAR JANTZEN

DEN DANSKE
SØFORSIKRINGSPOLICE

DANSKE LLOYD

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB
BEGYNDTE DEN 1. APRIL 1899 SIN VIRKSOMHED.
I ANLEDNING AF SIT 25-AARS JUBILÆUM DEN
1. APRIL 1924 UDGAV SELSKABET DETTE VÆRK

FORORD.

Forfatteren af denne Fremstilling af Søforsikringsretten har allerede tidligere gjort sig fortjent af Faget ved at udgive Conventionen af 2. April 1850 for Det kongelig octrojerede Sø-Assurance-Kompagni med Noter, i hvilke han gav Oplysning om de Bestemmelser i den danske Søforsikringspolice, der supplerer eller ændrer Conventionens Bestemmelser, om en Del af de gennem Praksis uddannede Coutumer og om vore Domstoles Praksis. Denne Udgave af Conventionen er forlængst blevet et uundværligt Hjælpemiddel for enhver, der beskæftiger sig med dansk Søforsikringsret, og det vil den vedblivende være. Men det ligger i Sagens Natur, at en udtømmende Fremstilling af Søforsikringsrettens Detailregler ikke kunde gives i Forbindelse med en Udgave af Conventionen, og det er derfor meget fortjenstfuldt, at Forfatteren nu kan fremlægge en udførlig og systematisk ordnet Fremstilling af dette meget indviklede, men ogsaa praktisk meget betydningsfulde Retsomraade, som ikke tidligere har været Genstand for samlet Behandling i den skandinaviske Litteratur.

Jeg tror, den foreliggende Fremstilling, som jeg har haft Lejlighed til at gennemlæse i Manuskript, vil vise sig at være af stor praktisk Værdi. Der vil altid kunne have ulige Meninger om mange Enkeltheder, men der vil sikkert i det hele være Grund til at se hen til Forfatterens Afgørelser med Tillid. Hans Fremstilling er baaret af et omfattende praktisk Kendskab til det Emne, han behandler, og hans Afgørelser af de forskellige Retsspørgsmaal vidner om et sikkert og uhildet Omdømme. Efter mit Skøn fortjener Forfatteren da al Anerkendelse for det meget store Arbejde, han har taget sig paa at udføre.

Kjøbenhavn, i Januar 1924.

KRISTIAN SINDBALLE.

Mit Formaal med denne Bog har været at samle de gældende Regler om den danske Søforsikring og at fremstille dem paa en for alle let tilgængelig og overskuelig Maade.

Stoffets Rigdom og den begrænsede Plads har ikke tilladt mig at anvende megen Plads til Kritik af de gældende Regler og endnu mindre til Forslag om nye, men jeg har søgt ved Henvisninger til fremmed Ret at pege paa de mere tvivlsomme Spørgsmaal.

Da Policevilkaar og Retsanskuelser i Danmark, Norge og Sverige er ret ensartede, har jeg ladet de norske og svenske Domsafgørelser indgaa intimt i Fremstillingen. Jeg haaber, at der herved er givet den fremtidige Udvikling af den danske Søforsikring en Hjælp, idet de norske og svenske Domstoles Skøn og Afgørelser vil kunne vejlede og udfylde, hvor der savnes faste Regler.

I de kommende Aar vil det utvivlsomt blive forsøgt at forme et nyt Retsgrundlag for Søforsikringen. Det er ubestrideligt, at Konventionen og Policebetingelserne trænger til en grundig Revision, og at alle Interesserede kun vil have Gavn af, at der udarbejdes en moderne og fuldstændig Forsikringsplan og Police for den danske Søforsikring, hvor alt det forældede Stof udelades, Reglerne tydeliggøres og Nutidens Krav til Søforsikringens Dækningsomfang saavidt mulig efterkommes. Den nuværende Situation er vanskelig for alle og gavner ingen, mindst af alle Assurandørerne.

Det er mit Haab, at nærværende Fremstilling vil kunne blive til Nytte under et saadant Arbejde, og at den vil anspore de Interesserede — især Assurandørerne — til at tage Initiativet til, at Konventionens og Policens Revision udføres i Fællesskab med de Forsikredes Repræsentanter.

Denne Bog bærer Vidnesbyrd om, at de danske Søassurandører altid har opfyldt Tidens Krav uden smaalig Fastholden ved forældede Reg-

ler i deres egen Favør, saaledes at de danske Købmænd og Redere stedse har været beskyttet paa forsvarlig Maade. Det vil derfor være unødvendigt og beskæmmende for de danske Søassurandører at overlade Lovgivningen at fastsætte deres Policers Indhold, især naar det bebudes, at man vil slaa Søforsikring sammen med de yngre og delvis uudviklede Forsikringsarter, og at man vil indføre visse præceptive Regler.

Uden megen uegennyttig Hjælp vilde det aldrig være lykkedes mig at fuldføre dette Arbejde. Dispachør L. N. Hvidt og Dispachør Kay Skovgaard-Petersen har læst hele Manuskriptet og drøftet dets Indhold med mig; af dem har jeg faaet mange og værdifulde Oplysninger, som jeg takker for. Flere praktiske Assurandører har stillet deres Viden til min Disposition; navnlig takker jeg Direktør Paul Heurlin for hans indgaaende Kritik af min Fremstillings Indhold og Form.

Tilslut — men ikke mindst — takker jeg »Danske Lloyd« og Direktør Erik Gangsted. Uden dennes utrættelige Tilskyndelser var Værket aldrig vokset fra Ide til Virkelighed, og uden Selskabets Støtte var Bogen ikke blevet udgivet i saa smuk en Form.

Kjøbenhavn, i Februar 1924.

GEO. K. SCHIØRRING.

INDHOLDSFORTEGNELSE.

	Side
<i>I Bog. Policen</i>	
1. Kap. Policens Historie	17— 32
2. Kap. Den danske Police, dens Retskilder og Fortolkning	33— 50
<i>II Bog. Interessen</i>	
3. Kap. Interessen	53— 74
4. Kap. Forsikringsværdien	75— 95
5. Kap. Takserede Policer	96—102
6. Kap. Underforsikring og Overforsikring	103—110
7. Kap. Forsikring af fremmed Interesse	111—122
8. Kap. Policens Overdragelighed	123—130
<i>III Bog. Kontrakten</i>	
9. Kap. Forsikringskontrakten	133—145
10. Kap. Policens Karakteristik af Interessen	146—152
11. Kap. Oplysningspligten	153—168
12. Kap. Præmien	169—174
13. Kap. Forsikringskontraktens Forudsætninger. I.	175—188
14. Kap. Forsikringskontraktens Forudsætninger. II. Risikofor- øgelse	189—198
15. Kap. Forsikredes Ret til Opsigelse. Ristorno	199—212
16. Kap. Mæglere og Agenter	213—221
<i>IV Bog. Risiko</i>	
17. Kap. Aarsag og Følger	225—244
18. Kap. Forsikredes egen Skyld	245—254
19. Kap. Skippers og Mandskabs Skyld	255—262
20. Kap. Skade, der stammer fra Transporten eller Genstandens egen Natur	263—272
21. Kap. Skibets Usødygtighed	273—291
22. Kap. Risikoens Begyndelse og Slutning	292—302
23. Kap. Søforsikringens Afhængighed af Sted og Rute	303—319
24. Kap. Erstatning for Kollisionsansvar	320—334
25. Kap. Om Krigsrisiko	335—353

	Side
26. Kap. Særlige Forsikringsarter og Klausuler	354—375
27. Kap. Interesseforsikring	376—390
 <i>V Bog. Skaden</i>	
28. Kap. Forsikredes Pligt i Skadestilfælde	393—401
29. Kap. Almindelige Regler for Erstatningsberegningen	402—409
30. Kap. Havarigrosse	410—432
31. Kap. Virkeligt Totalforlis	433—436
32. Kap. Abandon	437—452
33. Kap. Kondemnation af Skib	453—467
34. Kap. Skadesberegningen ved Totalforlis	468—471
35. Kap. Partiel Skade paa Skib	472—484
36. Kap. Partikulær Skade paa Ladning. I.	485—505
37. Kap. Partikulær Skade paa Ladning. II.	506—520
38. Kap. Omkostninger	521—530
39. Kap. Fragtforsikring	531—540
 <i>VI Bog. Erstatningskravet</i>	
40. Kap. Erstatningskravets Gennemførelse	543—557
41. Kap. Assurandørens Indtræden i Forsikredes Retsstilling	558—570
42. Kap. Forældelse	571—574
 <i>Registre</i>	
Register over de citerede Domme og Responsa	577—588
Register over Paragrafferne i Sølovens Kap. 10	589—590
Register over Paragrafferne i Konventionen	591—594
Sagregister	595—614

LISTE OVER KILDER OG FORKORTELSER.

F. J. T. Gram:

Den Private Søret. Kbh. 1851 Gram.

V. Arntzen:

Den Private Søret. Kbh. 1883 Arntzen.

V. Bentzon:

Den Danske Søret. Kbh. 1899 B.

L. A. Grundtvig:

Den Danske Søret. 2. Udgave ved Axel Møller. Kbh.
1922 Grundtvig.

N. H. Bache:

Brandforsikringsretten. Kbh. 1905 Bache.

Kristian Sindballe:

Forsikringsløgendes Pligt til at give Risikoplysninger. Kbh. 1919 Sindballe I.

Forsikring for fremmed Regning. Kbh. 1921 Sindballe II.

Forsikringskontraktens Forudsætninger. Kbh. 1921 .. Sindballe III.

Holger Federspiel:

Begrebet Interesse i Læren om Forsikring. Kbh. 1901. Federspiel.

Jul. Lassen:

Obligationsrettens Almindelige Del. Kbh. 1920 Lassen I.

Obligationsrettens Specielle Del. Kbh. 1912 Lassen II.

C. Torp:

Interessentskab. 2. Udgave Torp.

Konventionen af $\frac{1}{7}$ 1746 Konv. 1746.

Konventionen af $\frac{2}{4}$ 1850 Konv.

Søloven af $\frac{1}{4}$ 1892 Søl.

Schlegels Samling af Højesteretsdomme Schl.

Juridisk Ugeskrift ældre Række J. U. I—VIII.

Juridisk Ugeskrift yngre Række J. U.

Ugeskrift for Retsvæsen U.

Sø- og Handelsretstidende S. H. R. T.

Grosserer-Societets Responsa (i U.) G. S.

Assurandør-Societetets Responsa som refereret i Nordisk Forsikringstidsskrift A. S. R. Nr. i N. F.
 Danske Motiver til Søloven i Rigsdagstidende 1891
 —1892 Mot.

Fr. Brandt:

Om Søforsikring. Kria. 1876 Br.

O. Platou:

Norsk Søret. Kria. 1900 Pl.

Norsk Sjøforsikringsplan af 1907, udgivet af Det norske Veritas n. Pl.

Norsk Retstidende N. R.

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender N. D.

Domme og Kendelser ved Kristiania Byret m. m., udgivet af Hambro og Sievers, I—V B. R. D. D. I—V.

Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan af November 1896.. sv. Pl.

Nytt Juridisk Arkiv. Stockholm N. J. A.

G. Granfelt:

Om Sjöförsäkring. Helsingfors 1908 Granfelt.

J. F. Voigt:

Das deutsche Seeversicherungsrecht. Jena. 1886 Voigt.

Kommentar zum Deutschen Reichsgesetz über den Versicherungs-Vertrag, von Gerhard, Hagen u. a
 Berlin 1908 Gerhard.

Carl Ritter:

Ein Kommentar zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen. Hamburg 1922—24 .. Ritter.

R. Ulrich:

Kommentar zu den deutschen Seeversicherungsbedingungen. Hamburg 1921 Ulrich.

Deutsches Handelsgesetzbuch von 1897 (1900) D. H. G. B.

Gesetz über den Versicherungs-Vertrag. 1908 V. V. G.

Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen.
 1919 H. B.

J. Arnould:

On Marine Insurance, 9th Edition. London 1917 A.

William Gow:

Sea Insurance. London 1914 Gow 1914.

Marine Insurance. London 1917 G.

Marine Insurance Act, 1906 M. A.

Marine Insurance Clauses, udgivet af Witherby & Co.
 London 1921 Witherby.

William D. Winter:

Marine Insurance. New York 1919 Winter.

Wetboek van Koophandel af 1838 W. v. K.

F. Kracht:

Die Rotterdamer Seeversicheringsbörse u. s. w. Weis-

mar 1922 Kracht.

Code de Commerce af 1808 C. de C.

Italiens Handelslov af 1882 I. H. L. B.

Spaniens Handelslov af 1885 S. H. L. B.

I. BOG.

POLICEN.

1. KAPITEL.

Policens Historie.

1. Søforsikring er den ældste kendte Form for Forsikring. Dette er forklarligt, thi intetsteds under Omsætningen er Faren fra den uregnelige Natur saa aabenbart truende som ved Transporter over Havet. Forsikringstanken er dog ikke ældgammel, men er forholdsvis sent i Historien vokset naturligt op af Søhandelens Vilkaar. Efter at Søforsikringen havde udviklet sig til en særlig Forretningsart, og dens Regler var blevet formuleret i Love og Policer, blev Tanken overført paa andre Omraader, hvor Kapitalen ligeledes er udsat for Tab ved Indflydelse fra Naturkræfterne, og den er senere ogsaa anvendt overfor Hændelser af anden Art. Søforsikringen har imidlertid under Forsikringsideens Udvikling og Udbredelse bevaret sit Særpræg og sin inderlige Forbindelse med Søretten. Det vilde være urigtigt blot paa Grundlag af et Idefællesskab med de yngre Forsikringsarter at rive Instituttet ud af Forbindelsen med de Forhold, der har skabt det, og hvori det daglig virker. Søforsikringen er en Side af Søretten, ligesom Befragtningsforholdet er det, dens Regler er formet i nøje Tilknytning til Sørettens, og Kendskab til de øvrige Dele af Søretten og hele Handelsomsætningen er mere nødvendig og frugtbar for Forstaaelsen af Søforsikringen end Sammenligninger med de øvrige Arter af Forsikring¹⁾. Derfor kan man ikke uden videre anvende Søforsikringens Regler paa anden Skadesforsikring. Næsten alle eksisterende Søløve indeholder ogsaa i særlige Kapitler Regler om Søforsikring. Den danske Søløv indeholder saadanne i Kap. 10.

¹⁾ Den nedsatte skandinaviske Kommission til Udarbejdelse af Forslag til »Lov om Forsikringsaftaler« har i det i 1922 udsendte Forslag ikke medtaget detaljerede Regler for Søforsikringen.

2. Oprindelsen til Søforsikringen og dens første Former er ukendt²⁾. I Tider, hvor alle Retsvidenskabens Ideer skulde føres tilbage til Romertiden, har man ogsaa³⁾ forsøgt at paavise, at Romerne, ja endog Grækerne, kendte⁴⁾ og brugte Søforsikring. Dette er næppe rigtigt⁵⁾. Intetsteds i de rige Samlinger af romerske Retstilfælde omtales Søforsikring. Til at formindske Risikoen ved Transporter over Middelhavet anvendte de romerske Storkøbmænd Sølaanet (*foenus nauticum*), der er den ældste Form for et Bodmerilaan, dog med den Grundforskel, at det ikke, som Nutidens Bodmeri, blev optaget efter et Havarvari for at skaffe Midler til Rejsens Fuldendelse, men netop dannede den økonomiske Basis for Transportens Udførelse. Sølaanet blev givet mod Sikkerhed i Skib eller Ladning og skulde tilbagebetales tillige med en ret høj Rente, naar Skibet kom til en aftalt Havn. Hvis Skibet eller Ladningen forliste, var Laantageren fri for enhver Betalingsforpligtelse, ogsaa for Renten. Den høje Rente var saaledes Vederlag, saavel for den ydede Kredit (Afsavn af Penge) som for Laangiverens Risiko for at miste Kapitalen⁶⁾. I sin Form var Sølaanet saaledes modsat Forsikring, idet det indlededes med en Pengeydelse fra Laangiver til den Handlende. Dets Formaal var desuden et videre, idet det ogsaa brugtes som Middel til at financiere Anskaffelsen af Varer eller Skibe.

²⁾ Reatz: *Geschichte des europäischen Seeversicherungsrechts I* — er et ældre, men interessant Værk. I de fleste her i Bogen citerede Værker findes mer eller mindre fyldige historiske Indledninger. Se endvidere Frederick Martin »The History of Lloyds« og den aarlige »Lloyd's Calendar«.

³⁾ f. Eks. Grotius: *De jure belli et pacis*, 1673.

⁴⁾ I »Insurance and Commercial Magazine«, (U. S. A.) March 1918, omtales i en Afhandling om Søforsikring i det gamle Grækenland, at der i Athen var en Børs til Placering af Bodmerilaan. Finansmændene havde et effektivt Efterretningssystem med Baade og Løbere for at være underrettede bl. a. om Krige, Sørøverier o. l., saa at Handelsskibene kunde dirigeres til sikre Pladser.

Endvidere nævnes en Række Eksempler paa Retssager, hvori Laangivere sagsøger Laantagere under Paaberaabelse af, at Skibet er forlist under mis-tænkelige Omstændigheder.

⁵⁾ Romerne har imidlertid været Forsikringstanken nær. Under den anden puniske Krig garanterede saaledes den romerske Stat nogle Leverandører, der skulde sende Proviant og Udrustning til Scipios Hær i Spanien, mod Varernes Forlis (Liv. XXIII 49). Og under Kejser Claudius overtog Staten Risikoen for Korntilførsler til det nødlidende Rom. (Sueton. Claudius 18). Justinian fastsætter i et Edict a. d. 583 en Rente paa 12 % for Sølaanet.

⁶⁾ Romerne indsaa dette og brugte Udtryk som »pretium periculi« om en Del af Renten. Laangiveren fordelte sin Risiko ved at anbringe Andele i saa mange Skibe som muligt. Det fortælles saaledes om Cato major, at denne samtidigt var interesseret i over halvtreds Skibe og Ladninger.

Men i sit Resultat virkede det paa samme Maade, idet Værdiernes Ejer ikke bar Tabet ved deres Forlis. Egentlig Forsikring kunde først opstaa, naar Kreditmomentet udsøndredes, og naar Pengene ikke blev ydet straks — som Laan — men derimod efter Forliset som Erstatning.

3. I Middelalderen opnaaedes Risikoformindskelse ved Fordeling, nemlig ved at Søhandelen blev drevet i Interessesfællesskab⁷⁾ mellem Reder, Mandskab og Godsets Ejer. Handelen foregik væsentligst indenfor de to store Indhave: Østersøen og Middelhavet. Da Transporterne over Havet blev hyppigere, da Rejserne blev længere, og da Interessesfællesskabet blev opløst, idet Ladningens Ejer ikke mere selv fulgte med Skibet, men sendte sin Agent (Supercargo), blev det nødvendigt, at Købmanden søgte sin Risiko begrænset til den kommercielle. Den særlige Sørisiko fremtraadte klart for Parterne, og i Datidens Kontrakter om Laan eller Køb udtaltes udtrykkeligt, hvem der skulde bære denne. Hvor der f. Eks. gaves Laan til en Sørejses Gennemførelse, vederlagdes Laangivernes Overtagelse af Sørisiko — d. v. s. at Debitor blev fri for at betale, hvis Skibet forliste — dermed, at Renten blev højere, end hvor Debitor uden Hensyn til Rejsens Udfald skulde tilbagebetale Laanet. Denne Renteforskel var Prisen for Overtagelsen af Sørisiko. Paa lignende Maade kunde Salgsprisen blive ansat forskelligt.

Saaledes fødtes Forsikringstanken, og Vejen er nu aaben til dens praktiske Udnyttelse derved, at en Tredjemand, der staar uden for enten Laangiver og Laantager eller Køber og Sælger, overtager Sørisiko mod et bestemt Vederlag (Præmien), der svarer til den nævnte Renteforskel eller Prisdifference⁸⁾.

Fra noget efter Aar 1300 stammer de første sikre Efterretninger om en rationel Søforsikring⁹⁾. De haves omtrent samtidig fra Portugal¹⁰⁾, Spanien og Norditalien. Mulig er Søforsikring dog først opstaaet paa den pyrenæiske Halvø. Det blev imidlertid de driftige

⁷⁾ Blandt disse kan nævnes de saakaldte »colonnæ«, B. 12.

⁸⁾ Paavisning af denne organiske Udvikling findes bl. a. hos den italienske Videnskabsmand Bensa: *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova 1884, der gengiver en Række middelalderlige Kontrakter og Policer.

⁹⁾ Den florentinske Historieskriver Villani († 1348) omtaler dog, at da Kong Filip August af Frankrig i 1182 uddrev Jøderne af Landet, opfandt disse en Maade at forsikre deres Ejendele paa.

¹⁰⁾ Kong Ferdinand I af Portugal (1367—1383) indførte saaledes senere en tvungen gensidig Skibsforsikring for hele sit Rige, se Br. 5.

Købmænd fra de norditalienske Byer, der udviklede Søforsikringen og førte den ind over Evropa¹¹⁾. De lombardiske Finansmænd fik i deres Hænder hele det sydlige Evropeas Handelsomsætning, fra Krim til London og Nederlandene, idet de uddannede Vekselsystemet og Kreditgivning paa Varer og andre Værdier. Samtidig optog de Søforsikring som en særlig Forretning, der var nødvendig for at sikre deres Kreditgivning paa Varerne. Privatpersoner, enten alene eller i Fællesskab efter bestemte Andele, paatog sig mod et Vederlag (Præmien) at udbetale Ladningens eller Skibets Værdi, hvis Forlis indtraf.

Den nye Ide gav ret hurtigt Anledning til Spekulation¹²⁾ og Misbrug. De forskellige Stater og Stæder maatte derfor udstede Forordninger til Beskyttelse for Assurandørerne og i det hele til Regulering af Søforsikringen. Disse saakaldte Ordonnanser danner de første sikre Beviser for Søforsikringens almindelige Udbredelse. De tidligste og vigtigste er fra Magistraten i Barcelona ^{21/11} 1435¹³⁾, 1458, 1461, 1484¹⁴⁾, fra Venedig 1468, fra Florens 1523 og Bilbao 1560.

Forsikringsinstituttet blev ført nordpaa til Frankrig, Nederlandene og England af de lombardiske Købmænd og Bankiers. Fra Slutningen af det 16. Aarh. stammer det berømte Værk Guidon de la mer, sandsynligvis forfattet af en Retsskriver (Cleirac) og først offentliggjort i Rouen. Dette Arbejde indeholder en omfattende Fremstilling af de gældende Regler og har udøvet en betydelig Indflydelse paa Søforsikringens Udvikling. Dets Regler fulgtes i Praksis og anvendtes af Domstolene i de omliggende Lande som *jus commune*¹⁵⁾. Desuden

¹¹⁾ Paa Grund af Kirkens Forbud mod Rente formulerede man oprindelig Assurancepolicen som en resolutivt betinget Købekontrakt eller som en Laanekontrakt. Men Kontraktens sande Natur fremgaar af Betegnelsen som: »emptio venditio periculi«.

¹²⁾ Ved Indførelse i Policerne af Klausuler som »habeat vel non habeat«, »habeat vel non«.

¹³⁾ Barcelona var paa dette Tidspunkt Hovedsædet for Søforsikringen ved Middelhavet. Ordonnansen tilsigter væsentlig at forhindre Bedrageri mod Assurandørerne. Den begrænser Forsikringsbeløbet paa Skibe til $\frac{3}{4}$ af Værdien, forbyder Forsikring paa Skibe, der ejes af Udlændinge, og paalægger Forsikrede under Ed at oplyse alt angaaende den forsikrede Genstand, især om han er Ejer. Væddepolicer forbydes, og Præmien skal være betalt, forinden Policen er gyldig. Denne Ordonnans blev Grundlaget for de fleste senere vedtagne, ogsaa i Italien.

¹⁴⁾ Heri tillades det ikke alene Ejeren, men enhver, der har en Interesse i Genstanden, at forsikre denne.

¹⁵⁾ I denne Tidsalder eksisterede faktisk en international Ret paa Sørettens Omraade, se Consolato del mare, Rôles d'Oleron, Vonesse van Damme, Den visbyske Soret.

danner Værket Grundlaget for en Del af Colberts berømte Lovarbejde: Ordonnance de la marine (1681). Guidon de la mer foreskriver bl. a., at Policerne skal indgaas skriftligt for en »greffier« imod en Afgift til Staten, og at Væddeassurancer er ugyldige. Endvidere indeholder Guidon de la mer de første Regler om Abandon, idet den tillader de Forsikrede at faa Erstatningen udbetalt uden klart Bevis for Forliset, naar blot Skibet har været forsvundet et bestemt Tidsrum. Det fremgaar af Bogen, at Policer udstedte i eet Land kunde være betaltbare i et andet efter bestemte Omregningsforhold, hvilket viser, at Søforsikringen allerede den Gang havde international Betydning.

Ordonnance de la marine (1681) blev $\frac{1}{1}$ 1808 afløst af Napoleons berømte Lovværk, Code de commerce, der endnu danner Grundlaget for den franske Søforsikringsret. Betydelige Ændringer er dog sket i Praksis og fæstnet i Policeformularerne (Police française). Code de commerce har haft betydelig Indflydelse paa alle de sydeuropæiske Landes Kodifikationer af Handels- og Søretten.

4. Lombarderne har sikkert bragt Søforsikringen til England, da de i stort Antal maatte forlade Italien og bosatte sig i London (Lombardstreet). Tidligere havde hanseatiske Købmænd behersket Englands Udenrigshandel, men efter Hansestædernes Forfald og Lombardernes Indvandring gled Finansieringen heraf over til disse. Ogsaa de fra Spanien og Portugal fordrevne Jøder bragte Kendskabet til Søforsikringen med sig. En Lov fra 1601¹⁶⁾ opretter en særlig Forsikringsdomstol i London. Denne fik imidlertid ingen Betydning, idet alle Stridigheder i Praksis blev afgjort ved Voldgift paa Basis af kontinentale Love og Praksis (Guidon de la mer). Dette vedvarede, indtil William Murray (adlet Lord Mansfield) som Præsident i King's Bench fra 1756 til 1788 ved sin Forstaaelse af det praktiske Liv og mesterlige Skarp-sindighed skabte det Grundlag, hvorpaa den nationale engelske Sørret og Søforsikringsret den Dag i Dag bygger.

Forinden havde imidlertid en national engelsk Søforsikring udviklet sig, samtidig med Englands Erhvervelse af Kolonier og dets Storhandels Vækst¹⁷⁾. Kaffehusene i London var i det 17. Aarh. Samlingsstedet for Købmændene. Indehaveren af et Kaffehus, først i Tower Street, senere, fra 1691, paa Hjørnet af Abchurchlane og Lombard-

¹⁶⁾ G. 7—8.

¹⁷⁾ De ældste kendte engelske Policer er en Varepolice fra 1657 paa en Ladning ombord paa S/V Three Brothers og en Police paa baade Kasko og Ladning for S/V Golden Fleece, dateret $\frac{20}{1}$ 1680 (G. 320—322).

street, Edward Lloyd, begyndte i 1696 at udgive »Lloyd's List«, hvori han offentliggjorde de nyeste Skibsefterretninger. Hans Værts-
hus blev derfor Assurandørernes Samlingssted, og dette vedvarede, til Trods for at Parlamentet i et længere Tidsrum forbød Udgivelsen af Bladet. Ud af Assurandørernes daglige Samarbejde i Lloyds Kaffe-
hus og det hyppige Risikofællesskab udviklede der sig en Korporation af Assurandører, der faktisk fik Monopol paa Søforsikringen¹⁸⁾.

De Assurandører, der mødtes hos Lloyd, tegnede Søassurancer paa den Maade, at hver enkelt overtog en bestemt Brøkdel af Risikoen, og for denne hæftede han alene, men personligt med hele sin Formue. Ved Lov af 24. Juni 1720 blev The London Assurance Corporation og The Royal Exchange Assurance Corporation eneberegtigede til som Selskaber at tegne Søforsikringer. Uhindret heraf voksede imidlertid Lloyd's-Assurandørernes Forretning. I 1770 dannede disse deres selvstændige Organisation og overtog selv Udgivelsen af Lloyd's List¹⁹⁾. 1774 flyttede Assurandørerne ind i The Royal Exchange, hvor Organisationen endnu bor. Samtidig udsendtes med regelmæssige Mellemrum »Lloyd's Register of Shipping«, hvori Assurandørerne samlede nøjagtige Oplysninger om alle engelske Skibe²⁰⁾. 1779 blev en ensartet Policeformular vedtaget.

Samtidig med Lord Mansfields Virksomhed voksede Englands Verdenshandel og Skibsfart, og Landet blev i Løbet af det 19. Aarh. Jordens største søfarende Nation. I 1820 ophævede Parlamentet de nævnte Selskabers Monopol, og i Løbet af Aarhundredet organiseredes i England en Række store Selskaber, der overtog Søforsikring i alle Verdensdele. 1871 blev Lloyd's organiseret ved en særlig Lov, som blev ændret 1911²¹⁾.

¹⁸⁾ G. 11.

¹⁹⁾ Denne og »Lloyd's Weekly Shipping Index« udgives endnu af Lloyd's.

²⁰⁾ Denne Virksomhed blev i 1833 udskilt som selvstændig Korporation, Klassifikationsselskabet »Lloyd's Register of British and Foreign Shipping«, hvis Repræsentanter Verden over er »Lloyd's Surveyors«, mens »Lloyd's Agents« er Assurandørernes Repræsentanter.

²¹⁾ Lloyd's Indflydelse paa Englands og hele Verdens Handel og Søfart har været og er umaalelig. Lloyd's som Korporation overtager ingen Forsikring og har intet Ansvar. Kun de enkelte Medlemmer optræder som Assurandører uden solidarisk, men med ubegrænset personligt Ansvar. Medlemmerne slutter sig sammen i Grupper med et bestemt Maksimum. For Gruppen optræder paa Børsen en til Lloyd's anmeldt »underwriter«, der slutter de enkelte Forsikringer. Hvert Medlem maa deponere hos Lloyd's et bestemt Beløb som Garanti. Optagelse af nye Medlemmer sker ved Valg. Iøvrigt regulerer Lloyd's som Korporation gennem sine Funktionærer de enkelte Medlemmers

Den engelske Søforsikringsret udvikledes i Løbet af det 19. Aarh. videre paa det Grundlag, Lord Mansfield havde lagt, og den Rigdom af Domme i Enkelttilfælde, som Landets store Søfart skabte, erstattede fuldt ud en Lov. I 1906 vedtog Parlamentet »The Marine Insurance Act«, der kun er en Kodifikation af Domspraksis og Sædvaner. Lovgiveren har med Vilje undladt at give nye Regler. I 1909 vedtoges en særlig Lov om Vædepolicers Ugyldighed (A Bill to prohibit Gambling on Loss by Maritime Perils).

5. Søforsikringen i U. S. A. har historisk Udspring fra England og har gennem sin praktiske Udvikling bevaret nær Tilknytning til britiske Synspunkter. Søforsikringsretten er ikke federal, men særlig for de enkelte Stater. I de senere Aar er der sket Kodifikation, f. Eks. i New York State.

6. N e d e r l a n d e n e blev i Middelalderen Bindeleddet mellem den nordlige og den sydlige europæiske Handelsverden. Allerede tidligt bragte Lombarderne Forsikringstanken til de nederlandske Stæder²²⁾. Omkring Aaret 1350 haves italienske Policer paa Varer til Sluys, og ved dette Tidspunkt maa Nederlænderne sikkert have anvendt Søforsikring. Fra henved Aar 1500^{22a)} er Assurance almindeligt anvendt og gaaet over paa Nederlændernes egne Hænder.

De første betydningsfulde offentlige Regler om Søforsikringen er Kejser Karl V's Plakater af 1537, og især Plakaten af ²⁰/₁ 1545, der ved at paalægge de Forsikrede Omhu ved Udrustning af Skibene o. s. v. søgte at værne Assurandørerne mod de Misbrug, der fandt Sted. I 1563 udstedte Kejser Philip II en mere omfangsrig Ordonnans, hvis Bestemmelser om Søforsikring væsentlig stammer fra den Sædvaneret, der havde uddannet sig paa Børsen i Antwerpen, dengang Nordevropas Handelscentrum^{22b)}. I det 16. Aarh.'s Slutning, da Religionskri-

Rettigheder og Forpligtelser, indkasserer Præmier, ordner Havarier o. s. v. Det store Medlemsantal giver en saadan Fordeling af Risikoen, at Lloyd's ingen Reassurance behøver. Lloyd's tegner nu alle Arter af Forsikring.

²²⁾ I »Chronyke van Vlaenderen en Brabant« omtales, at Greven af Flandern i 1310 i Brügge lod oprette en Assurancebørs, og der forudsættes eksisterende Retsregler. Værkets Ægthed er imidlertid omdisputabel.

^{22a)} ¹⁵/₂ 1458 udstedte Hertug Philip af Burgund den første Assuranceforordning for Nederlandene, se Kracht 9—10.

^{22b)} En bestemt Policeformular foreskrevs, hvori ingen Tilføjelse maatte ske. Foruden Skib, Fragt og Ladning kunde ogsaa Menneskeliv forsikres, medens Forsikring af Hyre og Avance var forbudt. Forsikrede skulde altid

(fortsættes)

gene ødelagde Antwerpens Forbindelser, og da Sydens Storkøbmænd flygtede til Norden, tabte denne By sin dominerende Indflydelse i Handelen, og Amsterdam blev en Tid lang Hovedsædet for de nordlige Landes Søforsikring. Allerede i 1598 udstedte Byen Amsterdam selv en Forordning vedrørende Søforsikring (Keur), der dog bygger paa Ordonnansen af 1563 og 1570—71. Denne ændredes i de følgende Aarhundreder, sidst i 1775.

I Rotterdam udvikledes Søforsikringen mere selvstændigt ved Ordonnansen af 1604, stadfæstet 1635, der senere afløstes af den betydningsfulde »Keur« af 1721^{22c}). I 1604 oprettedes et Assurancekammer til Kodificering og Offentliggørelse af Søforsikringsreglerne og til at fungere som Voldgift i Stridigheder om Forstaaelsen af disse.

Søforsikringen blev ogsaa i Nederlandene drevet af Privatpersoner. I 1720 oprettedes det første Assuranceselskab i Rotterdam^{22d}). Først i det 19. Aarhundrede tog Dannelsen af Assurancekompagnier Fart, og i Aarhundredets Slutning var de private Assurandører ganske fortrængt fra Markedet.

Ordonnansen af 1721 blev $\frac{1}{10}$ 1838 afløst af den endnu gældende Lov om Handel, Søfart og Forsikring: »Westboek van Koophandel«, hvorpaa Code de commerce har udøvet stor Indflydelse. §§ 246—283 indeholder Fællesregler for al Forsikring, §§ 592—685 indeholder Specialregler for Søforsikringen, §§ 696—740 handler om Havarier incl. Havarigrosse. Lovens Bestemmelser ændres og fuldstændiggøres i stort Omfang af Policernes Tekst og de saakaldte Børsbetingelser for Amsterdam og Rotterdam. Disse Børsbetingelser er affattede af Assurandører og Mæglere, bekendtgjorte ved Opslag paa Børserne og anses for bindende for begge Policens Parter.

7. Nederlændere, der blev fordrevet paa Grund af deres protestantiske Tro, førte o. 1588 Søforsikringen til Hamburg og de hanseatiske Stæder. Dette kan historisk paavises bl. a. ved, at de første Assuran-

have en vis Del af Interessen uforsikret. Udelukket fra Erstatning var altid Besætningens Uredelighed og Fejl, en Regel, der rettedes mod Følgerne af Tidens Misbrug. Om Dobbeltforsikring findes Regler svarende til Sølovens; Riistorno og Præskription indførtes.

Reglerne i Ordonnansen af 1563 gentoges i Hertugen af Albas Ordonnanser af 1570 og 1571 og har haft Indflydelse paa den nuværende hollandske Lovgivning.

^{22c}) Kracht 34—39.

^{22d}) De Maatschappij van Assurantie, Discontering en Beleening der Stad Rotterdam, Anno 1720.

dører i Hamburg var Nederlændere. Ejendommeligt nok har Hansestæderne i deres initiativrige Handel ikke fostret Forsikringstanken²³⁾. Grunden er antagelig, at de i Sammenslutning og Interessecællesskab har fundet tilstrækkeligt Værn mod Naturens Risiko, som de fandt den mod fremmede Magters Indblanding.

Den ældste kendte tyske Lov om Søforsikring er »Assekuranz- und Havarei-Ordnung Hamburg im Sept. 1731,« vedtaget af Fristatsregeringen i Hamburg. Denne Lov blev senere ændret ved særlige Forsikringsplaner, vedtaget af Hamburger Assurandørernes Sammenslutning i 1847, 1853 og 1867. Bremen fik sine særlige Forsikringsbestemmelser i 1875.

Under den tyske Handels voldsomme Udvikling efter 1870 skete der store Ændringer i Betingelserne af 1867. En tysk Handelslov indeholdende et Kapitel om Søforsikring blev vedtaget i 1860. Senere blev den omarbejdet vedtaget i 1897 under Benævnelsen Deutsches Handelsgesetzbuch (citeret som D. H. G. B.) og traadte i Kraft $\frac{1}{1}$ 1900, som en særlig Del af Bürgerliches Gesetzbuch. I 1908 vedtoges en særlig tysk Lov om Forsikringskontrakter (Versicherungsvertragsgesetz, citeret som V. V. G.). Disse nyere Love og Handelslivets Krav medførte, at man ønskede en almindelig Revision af Hamburgerplanen. Hertil blev samtlige større tyske Handelsstæder indbudt. Paa dette brede Grundlag skabtes derefter »Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen« af 1919. Den anvendes nu af alle tyske Søassurandører og er derfor Udtryk for den levende tyske Søforsikringsret, fremfor D. H. G. B. og V. V. G.

8. Norden har ikke selvstændigt fostret Forsikringstanken. Værnet mod Naturens og Livets Tilfældigheder søgte man i Sammenslutning, først i Slægtens og senere i Gildets Fællesskab. Særlig Gilderne ydede i Middelalderen et meget omfattende Værn at dømme efter deres Vedtægter. Ved Middelalderens Udgang forfaldt Gildevæsenet og afsatte end ikke Ideen om en gensidig Forsikring, der kunde føre over til den egentlige Forsikring. Dette fremgaar tydeligt bl. a. af, at Søforsikring først kendes som Præmieforsikring. Det var Hansestæderne, der beherskede Nordens Udenrigshandel, og som bragte Søforsikringen til Norden som Led i de søretlige Sædvaner og Regler, der kom til at danne Grundlaget for de ældste Sølove i Norden, Fr. II's Søræt af 1561 og Karl XI's Sølov af 1667. I denne sidste Lovs Kap. VI findes en

²³⁾ Derimod omtales Bodmerilaan og Havarigrosse i nogle af de ældste, saakaldte Recesser fra Lübeck.

Mængde Regler om Søforsikring. I ny Bearbejdelse gik disse over i den svenske Sølov af 1863, der iøvrigt hviler paa den tyske Sølov af 1860.

Søloven af 1863 blev senere erstattet af den nugældende svenske Sølov af 12. Juni 1891, hvis Kap. 10, ligesom de tilsvarende danske og norske Sølove, indeholder Regler om Søforsikring. Kap. 10 er enslydende med de danske og norske Regler, med Undtagelse af § 264 og nogle faa Ændringer i §§ 249 og 257, der blev indført af den svenske Rigsdag. Til Supplering af Loven udkom i 1896 efter Forhandling mellem de interesserede Redere, Købmænd og Assurandører, »Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan«, der dels direkte gentager Søloven²⁴⁾, dels indeholder de nødvendige Detailbestemmelser. Der findes derfor ikke i Sverige, saaledes som i Danmark og Norge, nogen Strid mellem Sølovens Kap. 10 og de almindeligt brugte Forsikringsbetingelser (Konventionen og norske Plan), idet den svenske Plans almindelige Betingelser i det store og hele er en Gentagelse af Sølovens Regler. Samtlige svenske Policer tegnes nu paa Grundlag af Planen med enkelte Ændringer, som Udviklingen har fremkaldt^{24a)}.

Den eneste blivende Forskel af Betydning mellem Sverige og de to andre nordiske Landes Sølov i Kap. 10 er Søl. § 264, der i den svenske Lov har faaet en Tilføjelse, hvorved der tillægges Dispatchørerne Domsmyndighed i første Instans i alle Søforsikringssager^{24b)}.

9. Chr. V's danske Lov, hvis 4. Kap. 6. Bog handler om Assurance, udstedtes enslydende i Norge som Chr. V's Norske Lov (N. L.). Loven fik imidlertid ringe Betydning, idet den Søassurancecompagniet givne Octroj af ²⁰/₄ 1726, bekræftet ¹/₇ 1746, ogsaa omfattede Norge, saaledes at der ingen national norsk Søforsikring kunde opstaa; man forsikrede i Danmark eller i Udlandet. Ved Adskillelsen i 1814 bortfaldt Monopolet. N. L. 4—6 vedblev at være gældende Ret. Den var imidlertid forældet og kortfattet og derfor ubrugelig. Da Norge i den første Tid navnlig søgte til Hamburg²⁵⁾ for at faa Sørisici dækket, blev den hamburgske Sædvaneret og Plan af 1731 det faktisk anvendte Grundlag for Søforsikringen i Norge. I 1837 stiftedes i Porsgrund den

²⁴⁾ §§ 249 og 257 gentages i Sølovs-Kommissionens Form.

^{24a)} I Finland findes ingen almindelig Søforsikringsplan, men de enkelte Assurandører anvender Policer, der nogenlunde stemmer overens med den svenske Plan, jfr. Granfelt 7.

^{24b)} I N. D. 1923 141 antaget af Sveriges Højesteret at svenske Dispatchører ikke kunde opgøre Havari efter en til en svensk Undersaat af et dansk Assuranceselskabs norske Agent udstedt, i Kristiania dateret Police.

²⁵⁾ En Del Kasko blev dog dækket i Danmark.

»Første Norske Assuranceforening« som en gensidig Forening, og ifl. dens Vedtægter gjaldt de hamburgske Betingelser overalt, hvor ikke Vedtægterne selv indeholdt Regler. I de følgende Aar voksede der gensidige Foreninger frem overalt i Landet. I 1847 stiftedes det første Aktieselskab, der drev Søforsikring. Den norske Sølov af 1860 indeholdt ingen Regler om Søforsikring og lod formelt Chr. V's N. L. bestaa, dog med Undtagelse af 4—6—5 og 4—6—6. Faktisk anvendtes i Praksis stadig de hamburgske Betingelser, saaledes som de blev revideret i 1837 og 1852^{25a)}.

I 1864 stiftedes »Det norske Veritas« af de fleste norske gensidige Foreninger og Aktieselskaber, der drev Søforsikring, under Tilslutning fra Redere og Købmænd. Selskabet havde til Formaal at klassificere, værdsætte og besigtige norske Skibe til Oplysning for Assurandørerne. Dette Selskab tog Initiativet til Udarbejdelsen af selvstændige norske Søforsikringsbetingelser, og i 1871 vedtoges »Almindelig norsk Sjøforsikringsplan«, der efterhaanden blev antaget af samtlige gensidige Foreninger og Selskaber. Planen var udarbejdet væsentligst paa Grundlag af de hamburgske Betingelser af 1867 og den tyske Handelslov af 1860. Norge deltog i det nordiske Arbejde for en fælles Sølov og vedtog den 20. Juli 1893 sin Sølov, hvis Kapitel 10 er enslydende med det danske og svenske. Planen blev revideret i 1894 og sidst i 1907, og har ved disse Revisioner faaet et mere selvstændigt nationalt Præg, stemmende med Udviklingen af den norske Søfart og Handel. Men endnu i Dommene fra de seneste Aar argumenteres ud fra de tyske Betingelser og tyske Fremstillinger af Søforsikringsretten^{25b)}. I samtlige norske Søforsikringspolicer vedtages, at Forsikringen er afsluttet paa Grundlag af Planen af 1907 med de særlige Rettelser og Tilføjelser, som maatte findes i den enkelte Police.

10. Til Danmark er Søforsikringen kommet over de nordtyske Stæder, særlig Hamburg, der endnu i det 15., 16. og 17. Aarh. sammen med Holland beherskede Landets Udenrigshandel. Af de i Arkiverne opbevarede gamle Afregninger over Leverancer til Staten, Retsprotokoller og private Købmænds Optegnelser^{25c)} fremgaar det, at Søforsikring har været kendt her i Landet omkring Aar 1640. Allerede en kgl. Forordning af 7/4 1619 omtaler »Assurance«. Den har sikkert først været benyttet ved Forsendelser mellem Udlandet og Danmark,

^{25a)} N. R. 1871. 355 begrunder Resultatet med de gældende Hamburgerregler.

^{25b)} Se N. D. 1920 84.

^{25c)} f. Eks. Johan Braems og Hans Bladts Afregninger i Rigsarkivet.

hvorover Storkøbmændene, der dengang enten var Udlændinge eller i Udlandet oplærte Danske, disponerede. Ved indenrigske Forsendelser anvendte man endnu den Risikoformindskelse, der bestod i at fordele Ladningen eller Interesserne paa flere Skibe. Assurancepræmierne var meget høje, thi Risikoen for Kapring og Sørøveri samt for de ofte skrøbelige Sejlskibes Forlis var meget stor. Forsikringerne tegnedes i Udlandet, mest i Holland og især i Amsterdam. Man tilskrev en derboende Faktor om at besørge Assurance. Det var ikke altid let for de danske Købmænd at faa deres Erstatningskrav anerkendt og udbetalt. Der skulde først indsamles Beviser og edelige Erklæringer, disse skulde sendes til Holland til Prøvelse, og nægtede Assurandørerne Erstatning, var Retsvejen lang og besværlig, hvis ikke Kravet kunde gennemføres ad diplomatisk Vej. Hollænderne var ikke uden Grund mistænksomme. Dokumenterne^{25d)} beretter om Forsøg paa Assurancesvig, enten ved at Skibet var boret i Sænk, eller ved at Forsikrede vidste, det var forlist, da han anmodede om at forsikre det.

Paa Københavns Børs opstod den første hjemlige Assurance. I 1630 nævnes det, at københavnske Købmænd har overtaget Assurance for et af det ostindiske Kompagnis Skibe. Overfor Konkurrencen fra Udlandet har den hjemlige Assurance sikkert haft trange Kaar²⁶⁾.

De første danske Lovregler om Assurance findes i Chr. V's danske Lov IV Bog 6. Kap., hvis 11 Artikler »Om Assurance« alle stammer fra Karl XI's svenske Sølov af 1667 Kap. 6 og derigennem fra nederlandske og hanseatiske Recesser. Reglerne gjaldt ifl. Art. I kun for Søforsikring, »som i Kongens Riger og Lande sluttis«, og har næppe faaet praktisk Betydning, da næsten al Søforsikring paa Lovens Tid endnu blev tegnet i Udlandet.

Da Danmarks Handel i Merkantilismens Tidsalder støttet af Staten begyndte at blomstre og overtog Landets Import fra Syden og Østen, følte man naturligt Trang til at afkaste Afhængigheden af Udlandet. Man indsaa, at en national Søforsikring, hvorved Fortjenesten blev i Landet, og Retsbeskyttelsen i Skadestilfælde var bedre^{26a)}, var en nødvendig Forudsætning for Handelens Selvstændighed og Udvikling. Sikkert efter Forbillede af de i England 1720 oprettede to store mo-

^{25d)} J. Lindbæk: Statskollegiets Historie 1660—74 II 457, Helsingørs Raadstueprotokol 1670 i Landsarkivet.

²⁶⁾ Se herom i Indledningen til Octroj af 20/4 1726.

^{26a)} Se Skrivelsen af 1. Marts 1726, hvorved Konventionen og et Udkast til Octroj blev indsendt til Frederik IV med Ansøgning om Konfirmation.

nopoliserede Assurancekompagnier oprettedes ved Sømmensud af privat og offentlig Kapital »Det Kongeligt Octrojerede Sø-Assurance Compagni«, der i Traad med Tidens Principper ved Oktroj af ²⁰/₄ 1726 fik Eneret til som Selskab at drive Søforsikring i Kongens tvende Riger. Derimod var det ikke forbudt at tegne Assurance i Udlandet og heller ikke forbudt Privatpersoner her i Landet at overtage Søforsikringer for egen Regning, kun ikke med solidarisk Ansvar. Octrojen indeholdt samtidig de Regler, hvorefter Kompagniet skulde drive Søforsikring, saa at Kongen derigennem kunde være sikker paa, at hans Undersaatter ikke blev misbrugt. Da disse Bestemmelser, som stadfæstede af den enevældige Konge, havde Lovkraft, og da alle andre danske Assurandører fulgte dem, var Chr. V's danske Lov 4—6 faktisk bortfaldet.

Kompagniets Kapital var oprindeligt 150,000 Rdl. Den udvidedes flere Gange, i 1733 blev Kongen og Dronningen Aktionærer, og i 1748 androg Kapitalen 600,000 Rdl., et meget betydeligt Beløb paa den Tid. Octrojen fornyedes 1. Juli 1746, og Forsikringsbetingelserne blev samtidig revideret. Konfirmationen blev indtil videre fornyet 12. Jan. 1813.

Kompagniet var til uvurderlig Støtte for Udviklingen af den danske Handel og Søfart i det 18. Aarh. Langfarterne til Kina, Indien og Afrika blev betrygget gennem den hjemlige Søforsikring, og den indenrigske Omsætning med Norge og Provinserne steg betydeligt. Der var dog ikke idel Tilfredshed med Kompagniets Virksomhed²⁷⁾. De Handlende klagede over, at det tog for høje Præmier, og at det ikke var i Stand til at forsikre de Beløb, der var nødvendige for at dække Kasko og Ladning paa de store Fartøjer. Medvirkende har maaske ogsaa været, at de Personer, der ikke hørte til Kompagniets Aktionærer, ønskede at faa Del i den lønnende Søforsikring. Privatpersoner begyndte derfor — sikkert efter Forbillede af Lloyd's og de samtidige hollandske Assurandører — for egen Regning at overtage Søforsikring paa de samme Betingelser som foreskrevet i Octr. 1746.

Oprindeligt skete det enkeltvis og tilfældigt, men senere arbejdede flere Assurandører i Fællesskab, saaledes at enhver overtog en bestemt angiven Del af Forsikringen og herfor hæftede med sin hele Formue, dog uden solidarisk Ansvar. Da disse private Assurandører søgte Re-

²⁷⁾ Om alle de Begivenheder, der førte til Dannelsen af »De Private Assuranceursere«, findes en interessant Skildring bilagt med Aftryk af Dokumenter fra Tiden i Jul. Larsen: De Private Assuranceursere, et Mindeskrift i Anledning af 100-Aarsdagen for Selskabets Stiftelse. Kbh. 1886 (ikke i Boghl.).

geringens Anerkendelse af deres Virksomhed — først i 1764, senere i 1779 — blev dette nægtet²⁸⁾, under Pres af Kompagniet, der fremhævede, at det vilde lide stor Skade derved. Regeringen skred imidlertid ikke ind overfor Privatpersonerne²⁹⁾. I 1783 lykkedes det dem endelig at faa Regeringens Anerkendelse af deres Virksomhed i Fællesskab, men selvfølgelig uden solidarisk Ansvar³⁰⁾. De private Søassurandører begyndte nu at danne en fast Organisation, hvorefter de efter forudbestemte Andele overtog større Risici og foretog Havariopgørelser i Fællesskab. Saaledes voksede »De Private Assurandører« ud af et oprindeligt tilfældigt Samarbejde.

Ogsaa »De Private Assurandører« tegnede deres Forsikringer paa Grundlag af Bestemmelserne i Octr. $\frac{1}{7}$ 1746. Snart følte man dog Trang til at faa denne ændret. Allerede i 1816 blev der i dette Øjemed nedsat en Kommission³¹⁾, men først efter at en ny Kommission³²⁾ var blevet nedsat og havde udarbejdet et Forslag, fik dette 2. April 1850 kgl. Stadfæstelse som Konvention for Det kgl. Octr. Sø-Assurance Compagni. Derimod blev dette Selskabs Monopol efter Grundlovens Paabud om Næringsfrihed ikke forlænget^{32a)}. Da der herefter ikke var nogen lovlig Hindring for Oprettelsen af Søforsikringsselskaber, stiftedes allerede i Maj 1852 »Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance Forening«^{32b)}, og i 1863 »Fjerde Søforsikringsselskab«. Grundlaget for disse Selskaber er og var, at hver Andelshaver ikke hæfter personligt, men kun med et indbetalt og/eller garanteret Beløb, saaledes at Summen af alle Andele udgør Selskabernes Garanti-Kapital.

²⁸⁾ En Redegørelse for Forholdene findes i Generalprokurør, senere Statsminister Henrik Stampes Erklæring til det danske Cancelli af $\frac{21}{8}$ 1764, se hans Erklæringer 4. Del pag. 459—474. Stampe var dengang Direktør i Søassurancekompagniet.

²⁹⁾ Domme om Rækkevidden af Kompagniets Octroj:

Schl. H. R. D. I. 69 (en Søassuranceforening blev opløst som stridende mod Octrojen). J. U. VIII 958, De Private Assurandører frifundet.

Se endvidere Kanc. Skr. $\frac{23}{8}$ 1817, $\frac{2}{3}$ 1822, $\frac{18}{10}$ 1827, Res. $\frac{18}{4}$ 1838.

³⁰⁾ Endnu i Dag hæfter Deltagerne i De Private Assurandører ikke solidarisk, men pro rata, dog med hele deres Formue.

³¹⁾ Medlemmer heraf var Etatsraad Anders Sandøe Ørsted, Dispachør Langberg, Grosserer Chr. Thomsen og Mægler Wessely.

³²⁾ I denne sad som Formand, først Prof. Bang, senere Prof. A. W. Scheel, samt Dispachørerne Aagesen og Wessely for Kompagniet og Hr. Andreas Hansen og Mægler Hvidt for »De Private Assurandører«. I 1842 udsendte Prof. A. W. Scheel et af ham alene forfattet »Foreløbigt Udkast til en Convention . . .«.

^{32a)} Se I. M. Skr. $\frac{10}{1}$ 1850.

^{32b)} I. M. Skr. $\frac{15}{8}$ 1854.

Efter at de to yngre Selskaber var startet, begyndte et virksomt Samarbejde mellem de fire Selskaber. Her skal særlig fremhæves, at man under Samvirken med Dispachørerne i Kbh. formulerede og indsatte i Policerne de Ændringer i og Tilføjelser til Konventionen af 2/4 1850, som Udviklingen gjorde nødvendige.

Disse ensartede Policeformularer har haft en gavnlig Indflydelse paa Udviklingen af den danske Søforsikringsret. Samarbejdet mellem de danske Assurandører bevirkede nemlig, at alle de udenlandske Assuranceselskaber, som gennem herværende Generalagenter drev direkte Søforsikring, maatte acceptere de fire ældre Selskabers Policeformularer, og at ligeledes alle yngre danske Selskaber for at komme ind paa Markedet maatte tegne Forsikringer paa samme Grundlag. Tilføjelserne i Policerne fik derved en saa konstant Karakter, at de faktisk og retsligt virkede som Ændringer i selve Konventionen.

Disse Policer, hvorved Konventionen af 2/4 1850 med de i Policen udtrykkeligt nævnte Ændringer og Tilføjelser kontraktmæssigt vedtages mellem Parterne, danner det Kompleks af Søforsikringsbetingelser, der kaldes de københavnske Betingelser.

Paa Initiativ af den danske Regering blev der o. 1890 i hvert af de tre skandinaviske Lande nedsat en Kommission³³⁾, og disse skulde i Samarbejde udarbejde Udkast til en fælles nordisk Sølov. Udkastet blev med uvæsentlige Ændringer Lov i Sverige 12. Juni 1891, i Danmark 1. April 1892 og i Norge 20. Juli 1893. Sølovens Kap. 10 handler om Søforsikring og er væsentligst bygget paa den tidligere svenske Sølov samt den tyske Handelslov af 1860. Som angivet i Motiverne har det kun været Hensigten »at optage de almindelige Grundsætninger af Assuranceretten« og overlade de fleste Detailbestemmelser til »de private, kontraktmæssige Vedtagelser«. Lovens Regler er iøvrigt deklatoriske og ikke præceptive. I Overensstemmelse hermed vedblev de særlige Policebestemmelser og Konventionen at være Grundlaget for den praktiske Søforsikring.

Om Søforsikringens Udvikling i Danmark kan iøvrigt bemærkes, at

³³⁾ I den danske Kommission sad:

Højesteretsassessor S. Klein, Professor H. Matzen, Kommandør Wulff, Højesteretsadv. Klubien, Grosserer Harald Hansen.

I den norske sad:

Advokat J. Ihlen, Assessor, Dr. O. Platou, Skibsreder H. Harbitz, Konsul Th. Heftye, Dispachør Axel Winge.

I den svenske sad:

Landshövding Axel Bergström, Prof. Ivar Afzelius, Konsul L. Peyron, Skibsreder A. Appelberg, Dispachør L. Nymann.

der i Løbet af det 19. Aarh. stiftedes en Række lokale Forsikringsforeninger til gensidig Forsikring, især af Sejlskibe. Endvidere søgte de store udenlandske Selskaber at vinde Indpas paa det danske Marked. Ved stærk Konkurrence, især ved Præmiereduktioner, lykkedes det dem at faa den direkte Forsikring af en betydelig Del af den danske Skibsfart og Handel. Paa Grund af denne udenlandske Konkurrence blev der i lang Tid ikke oprettet nye danske Søforsikringsselskaber. En Undtagelse danner dog »Danske Lloyd«, der stiftedes i 1899, og som sammen med de fire foran nævnte er de eneste danske Forsikringsselskaber, der udelukkende driver direkte Søforsikring.

Ved Verdenskrigens Udbrud skete der en Omvæltning. Mange udenlandske Selskaber maatte standse deres Virksomhed i Danmark. Paa Grund af Pengerigeligheden og den stærke Brug for Transportforsikring stiftedes desuden en Mængde danske Forsikringsselskaber, af hvilke mange drev Søforsikring³⁴⁾; i Løbet af kort Tid fortrængtes næsten alle udenlandske Selskaber fra den direkte Søforsikring. Selv om en Del af disse nye Selskaber er forsvundet i Nedgangstidens Bølgedal, er der alligevel — iberegnet de 5 ældre Selskaber — blevet tilbage en Række velfunderede danske Søforsikringsselskaber, der fuldt ud er i Stand til at dække al direkte Søforsikring for dansk Skibsfart og Handel.

³⁴⁾ Af de mest betydelige kan nævnes: »Skandinavia« (stiftet 1899) og »National« (1905), der begge ved Krigens Begyndelse optog den direkte Søforsikring, samt »Baltica« (1915).

2. KAPITEL.

Den danske Police, dens Retskilder og Fortolkning.¹⁾

1. De tidligere Fremstillinger af den danske Søforsikringsret har alle væsentligst fortolket de gældende Love, nu Sølovens Kap. 10²⁾. Der ved faas vel Kendskab til Søforsikringens almindelige Principper, men ikke til den danske Søforsikring, saaledes som den virkelig drives, thi alle Detailbestemmelser, især de vigtige om Interessens Fastsættelse, Risikoens Omfang og Skadens Opgørelse, er ikke nærmere omtalt i Søloven. Desuden er der ofte stor Forskel mellem Policens, Konventionens og Sølovens Regler, og disse sidste er endelig kun deklaratoriske³⁾, d. v. s. de overlader til Parterne frit at træffe, hvilke Aftaler de vil. Policen gaar altsaa forud for Loven.

For at fremstille de levende Regler i den danske Søforsikringsret maa man derfor tage sit Udgangspunkt i Parternes Aftale, d. v. s. i Policerne. Hvis disse var forskellige for hver enkelt Assurandør og varierede stærkt, vilde Fremgangsmaaden være umulig. Men det er saa heldigt, at samtlige inden- og udenlandske Assurandører benytter næsten overensstemmende Policeformularer. Alle henviser til Konventionen af $\frac{2}{4}$ 1850, og alle har desuden som Grundlag: den trykte Tekst, der er formuleret af de fire ældre Søforsikringsselskaber i Forening med Dispatchørerne. I de senere Aar er Teksten dog ikke altid den samme, og særligt paahæftede Klausuler, som endnu ikke er vundet frem til den almindelige Brug, der bevirker deres Ind-

¹⁾ Bentzon: Retskilderne, Gram: Om Lovfortolkning, og Ørsted I 311 ff. fremstiller de almindelige Regler om Retskilderne og Fortolkning.

²⁾ Ørsted V 305—346. F. J. J. Gram: Den private Søret, Kbh. 1851. V. Arntzen: Den private Søret. Kbh. 1883. Bentzon: Søret. Kbh. 1900. Grundtvig ved Axel Møller: Søret. Kbh. 1922. Tybjergs Fremstilling i Hages Haandbog.

³⁾ Bentzon: Retskilderne 52 ff.

sættelse i den faste, trykte Tekst, vil ofte være forskelligt affattede hos de forskellige Selskaber. Saadanne nye Klausuler vil kun blive omtalt i det Omfang, de skønnes at have Udsigt til at faa almindelig Betydning.

Den danske Søforsikring har altsaa gennem Praksis uddannet bestemte Policytyper, der næsten altid benyttes. Og det er Formaålet her at fremstille den danske Søforsikringsret paa dens typiske, kontraktmæssige Grundlag, d. v. s. naar Forsikringen er afsluttet paa den almindelige københavnske eller danske Police⁴⁾.

2. Fortolkningens Opgave, saaledes som Formaålet med denne Fremstilling ovenfor er angivet, er at fremstille, hvilke Retsregler der gælder, og hvilket Resultat der altsaa kan ventes, naar det enkelte Tilfælde forelægges Domstolene, og Parterne har tegnet Søforsikring efter den almindelige københavnske Police. Dette bestemmes efter et Skøn over alle de Indflydelser, der har Krav paa retsligt at tages i Betragtning, thi hver Afgørelse maa formes saaledes, at den bringer en harmonisk Løsning af de krydsende Hensyn.

Det er af Værdi at give en Fremstilling af disse Hensyn, saaledes at Fortolkningens Retningslinjer trækkes op til Begrundelse af de Resultater, denne Fremstilling indeholder, og til Vejledning for Retsudøvelsen i konkrete Tilfælde, der ikke er omtalt her. Særlig Begrundelse i hvert enkelt Tilfælde undgaas herved.

Først vil Forsikringskontraktens Retskilder blive fremstillet, dernæst efter hvilke Principper Forsikringskontraktens eget Indhold bør læses, og endelig hvilken Styrke og Rækkevidde Kontraktens Betingelser og Forudsætninger har i deres indbyrdes Krydsning. De første to behandles her, medens det tredje fremstilles væsentligst i Kap. 13—14.

⁴⁾ Der findes følgende almindelige københavnske Policeformularer:

Kasko-Police for Dampskibe,

— — — Sejlskibe,

— — — Sejlskibe med Motor.

Vare-Police.

Frugt-Police.

Police for Kaskointeresse,

— — Bodmeri og Havaripenge,

— — Forskud og Udredningsomkostninger.

Og følgende specielle:

Ansvars-Police for Dampskibe,

Police for Fiskefangst og Fiskeudrednings-Omkostninger,

Brandforsikringspolice.

3. Retskilderne til de Regler, der findes i den danske Forsikringskontrakt, er foruden selve Policen og den som Del af Policen vedtagne Konvention af $\frac{2}{4}$ 1850, tillige Sølovens Kap. 10, Sædvanen og Domspraksis samt Forholdets Natur og Lovgivningens almindelige Regler.

Den vigtigste Kilde til Oplysning om de gældende Regler er *Policens Forsikringsbetingelser*. Det er naturligt indenfor Policebetingelserne at sondre mellem to Grupper: Policens trykte Tekst og de individuelle Tilføjelser. Se nærmere § 11.

Policen giver ikke en samlet Fremstilling af de gældende Regler eller blot af enkelte Afsnit af disse. Dens Indhold er tilfældigt bestemt og maa i det hele forstaaes paa Baggrund af Konventionen. Som Retskilde har Policen stor Værdi. Tilblivelseshistorien viser, at dens Indhold af Parterne er anset for betydningsfuldt, ellers var det ikke blevet formuleret. Policens Indhold er blandt Retskilderne den, der ligger nærmest ved Parternes Tanke, og det gaar derfor forud baade for Konventionen, jfr. Konv. § 149, og Sølovens Kap. 10. Kun Sædvanen kan ændre Policens Regler⁵⁾.

Som Eksempler paa, at Policen foretrækkes for Søloven, kan nævnes, at Søl. § 250 1. Stk. i. f. ikke gælder for Havarigrosse paa Skib, (Kap. 30, § 12) at Søl. § 257, 2. Stk. om Kondemnation ikke har fortrængt Policens Regler herom, jfr. Konv. § 167 (Kap. 33), at Abandonfristerne i Søl. §§ 258—259 er ændrede (Kap. 32), og at Omfanget af Erstatningspligten for Kollisionsansvar, jfr. Søl. § 249 Nr. 1, er særligt bestemt i Policen (Kap. 24). Derimod udfylder Søl. §§ 260—261 Policens Regler om Abandon.

4. Konventionen først af $\frac{1}{7}$ 1746, nu af 2. April 1850, er den første fuldstændige, nordiske Samling af Regler for Søforsikringen og er et for sin Tid fortræffeligt Arbejde. Konventionen er baade præget af teoretisk Indsigt og praktisk Forstaaelse af Søforsikringens Vilkaar. Den er skrevet bredt for at kunne læses med Udbytte af Købmænd, Redere og Assurandører, og den er bygget saavel paa den tyske Havariordning af 1731 som paa Kendskab til engelsk Praksis. For Forstaaelsen af Konventionen har den ældre Konvention af $\frac{1}{7}$ 1746 kun historisk Interesse.

Konventionen som Helhed er jo ifølge Policen en Del af Parternes Aftale og skal altsaa strengt juridisk foretrækkes fremfor Loven.

⁵⁾ Se f. Eks. om Bidragspligten til Havarigrosse for Assurandørerne af Ladningsinteresse, Kap. 27 § 9.

Heri har Sølovens Kap. 10 intet ændret, idet den som deklaratorisk Lov og ifølge sine egne Motiver tillader, at Parterne træffer særlige Aftaler. Det kan dog betvivles, om Sølovens Koncipister har ønsket og forudset en Ordning, som den, der indtraadte, nemlig at man i Policen inkorporerede hele Konventionen og derved kontraktmæssigt vedtog et System af Regler, der stred mod dem, som Søloven selv gav. Da Lovens Forfattere indskrænkede sig til i Søl. Kap. 10 at give Regler af almindelig Art, havde de vist tænkt sig, at Assurandørerne i deres Policer kun vilde supplere og udfylde disse, ikke at de fuldstændig vilde tilsidesætte dem. Den svenske Plan har fulgt Lovens Tanke, idet den rummer alle Sølovens Regler plus en Række Detailbestemmelser udelukkende til Supplement heraf.

Den formelt set foretrukne Stilling, som Konventionen indtager overfor Søloven, har ikke kunnet opretholdes. I Praksis har Domstolene ofte fulgt Sølovens Regler fremfor Konventionens klart modstridende Bestemmelser. Afgørende herfor har sikkert været, at Konventionens Regler i vidt Omfang er forældede og i Praksis tilsidesatte af Assurandørerne selv.

Kravet om, at Parternes Aftale skal respekteres fremfor den deklaratoriske Lov, har desuden ringe Styrke, hvor Forholdet faktisk er det, at Reglerne ikke er angivet i den skriftlige Formulering af Aftalen, men hvor et omfattende Sæt af Regler inkorporeres i Aftalen ved en kort Reference til det Sted, hvor de kan findes, og hvor endvidere den ene Part, den der formulerer og præsenterer det skriftlige Grundlag, har nærmere Kendskab til disse Regler end den anden.

Konventionens Regler er forældede, fordi de er skrevet i og for en Tid, hvor Handelens og Søfartens Kaar var anderledes end nu. Siden 1850 er Stordrift blevet indført i Skibsfart og Handel, Skibsbygningskunsten forbedret, Staal har afløst Træ, Dampen fortrængt Sejlene, Efterretnings-, Oplysnings- og Kommunikationsvæsenet er hurtigere og mere sikkert, Pengeforsendelse er lettere, og det Offentliges Kontrol større. Dette medfører naturligt, at Assurandørerne ikke er saa udsatte for Fejl og Bedragerier og derfor bør opgive visse rigoristiske Krav til de Forsikrede, som væsentligt havde deres Begrundelse som Værn herimod, at Assurandørerne ikke har Lov til udelukkende at støtte sig til de Forsikredes Oplysninger og Handlinger, men selv skal se sig for og optræde aktivt, og at endvidere Redere og Vareejere ikke længere er i Stand til at følge og kontrollere Transportens Udførelse og deres Undergivnes Handlinger og derfor i Omsætnin-

gens Interesse har Krav paa at være dækket, selv om Skaden skyldes saadanne Aarsager.

For at løse sin samfundsmæssige Opgave maa Assurancen opfylde Omsætningens Krav og dække i saa vidt et Omfang, som det er muligt. Assurandørerne har selv indset, at Kravet om større Dækning er berettiget. Allerede forinden 1892 ændrede de saaledes i deres Praksis visse Regler, f. Eks. Konv. §§ 65 og 68 for Ladnings Vedkommende, under Indflydelse af den fra Udlandet fremtrængende Opfattelse. Søloven bevirkede, at Tidens nye Regler fik en stærkere Basis herhjemme, og at Konventionens Forældelse foregik i hurtigere Tempo. Søloven faar dog kun Betydning, for saa vidt den er i Pagt med den nye Tid. Hvor Sølovens Regler er singulære, omdisputable, eller hvor Assurandørerne i deres Praksis staar fast paa Konventionens Regler, vil Domstolene give disse sidste Forrangen. Selv Søloven er forældet paa enkelte Punkter, og Domspraksis, der vel undertiden uden videre citerer Søloven fremfor Konventionen, finder den egentlige Begrundelse for at fravige Konventionens Regler i den herværende Assurandørpraksis. Dette er berettiget, thi Præmierne er i Virkeligheden alle beregnet paa Basis af den saaledes forøgede Risiko.

Konventionens Forældelse viser sig tydeligst ved, at de rigoristiske Krav til Forsikredes Oplysningspligt ved Kontraktens Indgaaelse, se saaledes Konv. §§ 70, 79, 127 (Kap. 25), 128, 129 (Kap. 13) og til Formerne for Policens Indgaaelse og Indhold, se f. Eks. §§ 35, 124 i. f., 125, 126 (Kap. 10), 109, 110, (Kap. 9), er svækket, saaledes at Policens Gyldighed ikke længer er afhængig af de nævnte Kravs Efterlevelse. Handelslivets Trang til at kunne overdrage Policerne sammen med de forsikrede Genstande har løsnet Policens tidligere intime Samhörighed med en bestemt Forsikret og hans Forhold, se f. Eks. Konv. §§ 113 (Kap. 7), 82, 209 (Kap. 8), 121 (Kap. 18).

Sølovens formelt ændrende Indflydelse viser sig ogsaa ved, at visse almindelige Indskrænkninger i Risikoen bortfalder.

Søl. § 248, 2. Pkt. bevirker saaledes Bortfald af Konv. §§ 65 og 66 om Kaptajnens skadegørende Handlinger (Kap. 19).

Søl. § 248, 1. Pkt. indskrænker Konv. § 67, saaledes at Assurandøren kun er fri for Ansvar for den Forsikredes egen Brøde, maaske endog kun ved Forsæt og grov Uagtsomhed (Kap. 18).

Søl. § 249 Nr. 1 ændrer Reglerne i Konv. § 68 om Usødygtighed (Kap. 21).

Søl. § 239 ændrer Konv. § 208 (Kap. 41) og

Søl. § 253 Principet i Konv. §§ 192, 203 (Kap. 38).

Derimod har Søl. § 245 ikke ændret Konv. § 165 (Kap. 28), fordi denne sidste Regel er retfærdig og haandhæves i Assurandørernes Praksis.

Konv. §§ 152—164 om Ristorno supplerer Søl. §§ 265—266 (Kap. 15), og Konv. § 55 i. f. supplerer Søl. § 238 (Kap. 5), ligesom Reglerne om Havarigrosse ikke er væsentligt forskellige i Søl. §§ 250—251 og i Konv. §§ 83, 84, 130 (Kap. 30).

Konventionens Regler om Risikoen (Bog IV) og Skaden (Bog V) er i det hele uændrede, fordi Assurandørerne i deres Praksis paa disse Omraader har holdt fast ved Konventionen, og fordi Søloven mangler Specialregler. Den mildere Bedømmelse bryder dog ogsaa her frem ved de undertiden formindskede Krav til Forsikredes Bevisbyrde for Skadernes Aarsag og Omfang (Kap. 40), uanset Konv. §§ 205 og 206. Skadesudbetalingens Afhængighed af Provenuet er derimod i Praksis et tvivlsomt Spørgsmaal, jfr. Søl. § 257, 1. Pkt., der indfører et andet Princip end Konv. §§ 171, 183 ff. (Kap. 41).

Hvor langt denne Forældelse af Konventionen er fremskredet, er ofte vanskeligt at afgøre, idet offentlige Tilkendegivelser heraf kun fremkommer ved Domme, og der findes selvfølgelig langt fra Domme om alle Enkeltspørgsmaal. Det er Opgaven i det følgende under Hensyn til den kendte Assurandørpraksis, de skete Domsafgørelser og den moderne Risikoudvidelse at fremstille, hvorledes Reglerne i Konventionen antagelig vil blive forstaaet og anvendt. Den nuværende Usikkerhed er afgjort til Skade for Assurandørerne, og det vilde være til Gavn for alle, om Konventionen snarest kunde blive moderniseret og derved vinde den Respekt hos Domstolene, som f. Eks. den norske Søforsikringsplan i saa høj Grad nyder.

5. Udover Sølovens Kap. 10 findes der ikke i Lovgivningen Bestemmelser af Betydning for Søforsikringen. Ved Fortolkningen af Søloven er Motiverne^{o)} og de deri nævnte ældre tyske og svenske Lovregler, hvorfra en Del af Søloven stammer, af Betydning, hvorimod D. L. 4—6 kun har historisk Interesse. Søloven er selv paa flere Punkter tydeligt forældet i sine Principper; dette gælder f. Eks. de rigoristiske Krav i § 231 om Oplysninger ved Forsikring for fremmed Regning (Kap. 7), ligesom Principperne i § 243 (Kap. 13), §§ 254—255 (Kap. 14) og § 235 (Kap. 6) næppe er rigtige set fra et moderne Lovgivningspunkt.

Som Resultat af de foregaaende Overvejelser kan Sølovens Ind-

^{o)} Motiverne findes i Rigsdagstidende for 1891—1892, Tillæg A. 2616 ff.

flydelse karakteriseres saaledes, at dens Indhold aldrig vil være en selvstændig Hindring for at anvende de Regler, der er klart aftalte eller stemmer med Sædvane eller Praksis, thi den er kun en deklaratorisk Lov, der ovenikøbet er begyndt at forældes. Men hvor Sølovens Regler er i Harmoni med Sædvane og Praksis, vil en Henvisning til Loven lette Tilsidesættelsen af forældede Regler i Konventionen.

6. Sædvane i videre Forstand, Skik og Brug, er en overordentlig betydningsfuld Faktor ved Bedømmelsen af Rettigheder og Pligter efter en Søforsikringskontrakt, især paa det nuværende uharmoniske, usikre og delvis forældede Retsgrundlag. Sædvanen i videre Forstand rummer Foreteelser af meget forskellig Styrke; dens Omraade begrænses af Kulancen og Retssædvanen⁷⁾.

Kulancen er en Handling, som Assurandørerne hverken ifølge Lov, Kontrakt eller Sædvane er pligtig at foretage, og som derfor udelukkende gøres af Velvilje og Imødekommenhed. Den har derfor ingen forbindende Betydning, end ikke for det fremtidige Forhold mellem de to Parter. En Handling, der til at begynde med udtrykkelig er tilkendegivet som sket af Kulance, kan imidlertid ved hyppig Gentagelse faa den retlige Betydning, at den anden Part ved senere Kontrakter kan nære en berettiget Forventning om, at Assurandøren i Fremtiden vil handle paa lignende Maade som tidligere. Det kan f. Eks. tænkes, at en Assurandør saa ofte har stillet Havarirevers for en enkelt af sine Forsikrede, at denne ved senere Skadestilfælde kan faa en Ret til at forlange dette. Noget lignende kan foreligge,

⁷⁾ Om Retssædvanens Betydning som Retskilde er der i Teorien Tvivl, se Fr. Stang: Fra spredte Retsfelter, og Bentzon: Retskilderne 88 ff.

Som Retssædvaner kan maaske nævnes:

Bortfald af de strenge Krav til Oplysning ved Forsikring for fremmed Regning. (Søl. § 231, Konv. § 113 i Kap. 7).

Ved Forsikring af Restfragt for Reder tillades Fradrag af fuldt Kollisionsansvar og Havarigrossebidrag. (Kap. 39 Note 37a).

Assurandøren af Ladningsinteresse dækker i visse Tilfælde Havarigrossebidrag, naar Assurandøren af selve Ladningen ikke dækker det fulde Bidrag. (Kap. 27 § 9).

Ved Erstatning paa Skib ses bort fra den under Rejsen opstaaede Slitage (Kap. 4 Note 17). Baade paa Plads erstattes, og ligeledes Jernundermast, uanset Konv. § 73 (Kap. 35 Noter 35 og 36).

Prolongationsbestemmelserne i Policerne for Kasko er Udtryk for en saadan Sædvane, at de ogsaa maa gælde ved Policerne for Reders Fragt og Kaskointeresse. (Kap. 22). Det samme gælder Farvandsbegrænsningerne. (Kap. 23 og 27).

hvor Assurandøren har undladt at kræve Bevis for Interessens Tilstedeværelse (Kap. 27), tilladt en høj Takst (Kap. 5), bortset fra Konv. § 204^{7a)} eller givet en særlig Ristorno (Kap. 15), jfr. Konv. § 164. Kulancen kan saaledes glide over til at blive et stiltiende Kontraktsvilkaar, og fra denne første, retligt betydningsfulde Fremtrædelsesform findes alle Nuancer og Former af forpligtende Handlemaader, indtil den ubetingede Retssædvane, for saa vidt ikke Handelslivet griber den under Udvikling værende Coutume og gør den til et udtrykkeligt Kontraktsvilkaar⁸⁾).

7. Selv uden at opfylde de strenge Betingelser for Retssædvanen har Skib og Brug, den almindelige Handlemaade i Forsikringsforhold, en overordentlig stor Betydning. I Praksis plejer man at betegne alle Sædvaner, der ikke er Retssædvaner, men dog er mere end en blot Kulance, som Coutume r. Allerede i Instruksen for Dispachører af ^{31/1} 1823 § 4 udtales, at disse ved Dispacherne foruden Loven og Konventionen skal anvende »almindelige Retsregler og Søcoutumer«. Den blotte Coutume er endvidere paaberaabt i flere nye Domme, f. Eks. U. 1918 87 (Kap. 20 Note 34), U. 1911 695 (Kap. 36 Note 47). Coutumen vil oftest udvide Assurandørens Ansvar, sjældnere vil den indskrænke Forsikredes Rettigheder, se dog netop de nævnte Domme om vice propre og Dækslast⁹⁾. Coutumen opstaar nemlig paa Grund af Assurandørernes Handlemaade i de paakommende Tilfælde, og denne vil altid stærkere binde den, der foretager Handlingen, end den, der blot taaler den^{9a)}).

^{7a)} Udtrykkeligt U. 1923. 348 med netop Tekstens Begrundelse.

⁸⁾ Som Eksempel paa det sidste kan nævnes, at Policerne anerkender Vedtagelsen af York-Antwerp Rules af 1890 i Certeparti og Konnossement (Kap. 30), at Kollisionsansvar overfor et andet samme Rederi tilhørende Skib erstattes (Kap. 24), at Afdraget paa 2 pCt. ved Totalforlis er ophævet ved Varepolicen (Kap. 34), at Rederen skal tegne Forsikring for Havarigrosseudgifter (Kap. 38), at Risikoens Ophør efter Konv. § 90 modificeres i Varepolicen (Kap. 22).

⁹⁾ Rederens Pligt til at forsikre Havarigrosseudgifter (Kap. 38) bestod maaske allerede forinden Klausulens Formulering i Kraft af Coutume.

^{9a)} Efter N. D. 1922 561 er n. Pl. § 23 4 ændret ved Coutume saaledes, at Udlæg i fremmed Mønt erstattes efter Kursen, dengang Udlægget blev gjort. Coutumen angives i Dommen udviklet paa Grundlag af en Fællesbeslutning om saadan Erstatning vedtaget af Assurandørernes Fællesorgan. Selv om denne kun laa kort Tid, før Udlæggene blev gjort, blev den dog anset for bindende for Assurandøren, da »retsnormerne kan som livets øvrige forhold forandre sig hurtigt i bevægede tider«.

Direkte anerkende, at Coutumen kan skabe en forpligtende Retsregel, kan Domstolene vanskeligt. Men Resultatet bliver det samme, ved at Coutumen antages at være et stiltiende Kontraktsvilkaar, en Regel, Parterne kan antages at have kendt og forudsat som en Del af Aftalen uden udtrykkelig Udtalelse herom. Dette er overhovedet meget naturligt, da Parterne, naar de afslutter en Søforsikringskontrakt, forudsætter den allervæsentligste Del af denne og kun aftaler ganske faa individuelle Detailler.

Coutumen vil sjældent kunne ændre Policeteksten; derimod har den hjulpet til Bortfaldet af mange Bestemmelser i Konventionen, se foran under § 4.

Stor Betydning for Retsudøvelsen har Coutumen ved at skabe udfyldende Regler for ikke omtalte Situationer eller nærmere udforme Detailregler under en Hovedregel. Der møder den ingen Love eller Aftaler, der vanskeliggør dens Indflydelse, men tværtimod en naturlig Glæde hos Assurandør og Dommer over at finde en fornuftig Vejledning. Reglerne om, hvilke Omkostninger der i Skadestilfælde erstattes, beror væsentligst paa Coutume (Kap. 38), ligeledes Afdragsreglerne (Kap. 35), hvilke Havarier der skyldes Forholdenes Natur og Genstandenes egen Beskaffenhed (Kap. 20), og hvad der efter Konv. § 121 skal opfattes som »usædvanlige Bestemmelser« i Certe-partiet (Kap. 18). Fordelingen af beskadigede samladede Ladninger (Kap. 36) anerkendes efter Sædvane af Assurandørerne.

Ligeledes har Coutumen en vis Styrke til at danne Undtagelser ude i de ældre, almindelige Reglers Udkanter. Det skyldes saaledes Coutumen, at Assurandørens Fritagelse for Følgerne af Forsikredes egen Skyld er paa Vej til at indskrænkes til Følgerne af Forsæt og grov Uagtsomhed, hvilken Indskrænkning er fast, naar den Forsikrede selv er Skipper (Kap. 18). I visse Farter har Forsikrede Ret til efter Coutume at sende Varer som Dækslast (Kap. 36 Note 49).

Foruden denne direkte og indirekte regeldannende Virksomhed har Coutumen paa andre Maader Indflydelse paa Forsikringsforholdet. For Læsemaaden af Policens Ord og Betegnelser (Kap. 10, 22 og 23) er den sædvanlige Opfattelse, herunder ogsaa den tekniske, den vigtigste Vejledning, se senere § 13.

Ved Bedømmelsen af Forsikredes særlige Pligter ved Forsikringens Tegning og under dens Løbetid, som f. Eks.: Oplysningspligten (Kap. 11), Ansvar for Meddelelsernes Rigtighed (Kap. 13), Pligten til Om-sorg i Skadestilfælde (Kap. 28), især under Erstatningskravets Gen-nemførelse (Kap. 40), vil Domstolene endvidere med Rette anse den

Handlemaade for vejledende, der er Coutume i lignende Forhold mellem Forsikrede og omhyggelige Assurandører. Reglerne selv er kun udtrykt i almindelige Ord, der antyder Retningslinjen. Har Forsikrede optraadt saaledes, som det er sædvanligt for en Købmand, maa han kunne føle sig tryk, og Assurandøren kan ikke med Rette forlange andet og mere uden udtrykkelig Forskrift i Policen.

Til Oplysning om, hvad der er Coutume i Forsikringsforhold, vil Udtalelser fra det nyoprettede Assurandørsocietet¹⁰⁾ kunne være vejledende, ligesom Grosserer-Societetets Responsa vil kunne indhentes.

8. Alle Domstole har en udpræget Tendens til at følge den Regel eller Opfattelse, de selv eller en højere Domstol tidligere har anvendt. Herpaa beror Dommenes Værdi som Retskilder. Domme har forskellig Betydning efter Domstolens Stilling i Instansfølgen. Højesterets Afgørelser vil altid blive fulgt af de underordnede Instanser, en Instans vil følge sine egne tidligere Afgørelser, medens man selvfølgelig ikke er sikker paa, at Højesteret vil godkende den underordnede Instans's Dom. Indenfor Søforsikringen er der imidlertid Grund til at fremhæve, at Højesteret ret sjældent ændrer de af en sagkyndig Underinstans afsagte Domme. Sø- og Handelsrettens sagkyndige Meddommere og dens nærmere Forbindelse med Sagens Fakta, Skøn, Parter og Vidner, bevirker saaledes, at Højesteret lægger særlig Vægt paa denne Rets Bedømmelse af Faktum.

En Dommers første Opgave er en rigtig juridisk og en retfærdig Afgørelse af den forekommende Disput. Dommerne tilsigter og ønsker aldrig at afgøre andet og mere end det konkrete Forhold, der forelægges dem. Utallige smaa Hensyn, der ikke finder Vej til Præmisserne, bidrager alle til Resultatet. Det er derfor kun med yderste Varsomhed, at Domme kan anvendes overfor nye Situationer. Hvor Disputen har drejet sig om, hvilken Regel der er gældende Ret, eller hvor Sagens Fakta er ganske ensartet med de senere, kan Dommens Resultat dog være umiddelbart afgørende.

Indenfor Søforsikringen vil Domstolene sjældent faa Lejlighed til at skabe nye Retsregler. Om selve Reglerne er der nemlig mindre Tvivl, om deres Anvendelse paa de foreliggende Kendsgerninger saamegen des mere. Som Eksempel paa nye Retsregler, skabte af Domstolene, kan nævnes den Fastsættelse af Grænsen mellem Krigsfor-

¹⁰⁾ Assurandørsocietetet er stiftet 1918. Dets Medlemmer er: Direktører for danske Forsikringsselskaber og Generalagenter for her i Landet arbejdende udenlandske Selskaber.

sikring og Søforsikring, som Domstolene gennemførte uden Hensyn til Konv. § 78 (Kap. 25).

Især paa de Omraader, hvor udtrykkelige Regler mangler, eller hvor disse kun angives i almindelige Udtryk, bliver Dommenes Vejledning afgørende. Saaledes er Domstolenes Udtalelser det Materiale, hvorpaa Reglerne om Aarsagskrydsning og Indflydelse fra Forsikres edes egen Skyld (Kap. 17—18) maa opbygges.

Dommenes videre Betydning er, at de fremdrager de i Omsættelseslivet herskende Sædvaner og Anskuelser¹¹⁾, de Regler, hvorefter der virkelig leves, og ved deres Bedømmelse af Kendsgerninger og Forhold angiver, hvorledes lignende Foreteelser i Fremtiden vil blive bedømt. Derved skabes Vejledning for Parternes Kontraktsformulering og fremtidige Handlemaade. Selv om Dommenes Referater af Sagens Detailler aldrig kan blive fuldstændige og ofte udelader de Fakta, der fremkalder saadanne Hensyn, som gaar imod Resultatet, og selv om Begrundelsen aldrig nævner alle de Hensyn, der har været bestemmende for Dommen, vil man dog i hver Dom finde et Skøn, en Bedømmelse, der ved Sammenligning med andre Domme angiver Retsudøvelsens Synspunkter.

9. Forholdets Natur og de almindelige danske Retsregler er ogsaa af Betydning for Søforsikringsretten. Denne er en Del af Formuesretten, nærmere en Del af Obligationsretten. Hvor ikke Kontraktens Særpræg medfører Ændringer, kan derfor de almindelige Regler om Aftalers Retskraft anvendes. Se især i Kap. 9 om Policen og i Kap. 13—14 om Betingelser og Forudsætninger.

Ved sin Benyttelse af Begreber som »Interesse«, »Aarsag«, »Følge«, »Skyld«, uden Tilføjelse af nærmere Forklaringer, overlader endvidere Søforsikringen til den almindelige Retsvidenskab at bestemme fundamentale Dele af Kontraktens Indhold^{11a)}. Denne Elasticitet overfor Udviklingen og Fremskridtet er dog undertiden begrænset ved tydelige Forudsætninger i det samlede System. Saaledes er Interessen efter den almindelige Police indskrænket til den objektivt vurderlige (Kap. 3), og Ansvar for den økonomiske Skade (Følgerne) til det udtrykkeligt nævnte (Kap. 17). Men indenfor Grænserne og for de Begreber, hvor disse ikke findes, kan de af Retsviden-

¹¹⁾ U. 1917. 321 »betragtes som forlængst anerkendt at« Konv. § 68 ikke omfatter Vareforsikring.

^{11a)} Se dog Bentzon: Retskilderne 149.

skaben udfundne og af Loven eller Retspraksis anerkendte nye Begrebsbestemmelser direkte anvendes i Søforsikringen.

Udtryk for Regeldannelse ud fra Forholdets Natur er endvidere Undersøgelserne af, hvor Grænserne for Assurandørens Hæftelse maa trækkes efter Overvejelser ud fra Forsikringsforholdets Natur, se f. Eks. Kap. 19 om Kaptajnens administrative Handlinger, Kap. 20 om Indflydelse fra Genstandenes egen Natur, Kap. 18 om Forsikringsredes almindelige Handelsdispositioner, samt Kap. 3 om Grænsen mellem Søforsikring og anden Forsikring. Ligeledes kan nævnes Løsningen af Aarsagskrydsningens Problemer (Kap. 17), og Bestemmelsen af Forsikringskontraktens retlige Karakter (Kap. 9).

10. Af Betydning er endvidere den norske og svenske Søforsikringsret, især som disse giver sig tilkende i Domspraksis og Forsikringsplanerne. Paa Grund af den fælles Sølov, den nære Forretningsforbindelse, Retsanskuelsernes og Livsforholdenes Ensartethed giver Domspraksis i de to andre nordiske Lande et vigtigt Bidrag til Forstaaelsen af den danske Søforsikring, de herskende Sædvaner, den saglige Bedømmelse. Den trykte norske Domspraksis er mere righoldig og vejledende end den svenske, fordi alle Forsikringssager i Sverige behandles af Dispachører i første Instans, og fordi den svenske Højesteret i sine Domme kun giver meget kortfattede Begrundelser.

Betydningsfuld er især den norske Plan af 1907^{11b)}. Den er et detaljeret Arbejde, der giver Udtryk for en moderne Opfattelse af Søforsikringen, men især er den værdifuld, fordi den giver Regler for Situationer, som hverken er omtalt i Konventionen eller Søloven. Disse Regler kan man med Varsomhed benytte i den danske Søforsikringsret, naar denne skal fastlægges paa Omraader, hvor Regeldannelsen endnu ikke tydeligt har fundet Sted.

Fortolkning af Policen.

11. Ved Fortolkning af Policebetingelserne vil det være rigtigst som nævnt foran at fremhæve Sondringen mellem de næsten altid enslydende almindelige Policebetingelser, der findes paa Policens Bagside, og Policeteksten paa Policens Forside, der rummer en Beskrivelse af den individuelle Forsikring, samt de øvrige, individuelle Tilføjelser.

Den trykte Tekst er Policens typiske Indhold. Den vigtigste Regel her er den staaende Henvisning til, at Forsikringen er afsluttet i Hen-

^{11b)} En Udtalelse i Motiverne til n. Pl. ikke tillagt Betydning, da den ikke havde faaet Udtryk i Planens Tekst, jfr. N. D. 1923 65.

hold til Konventionen af 2. April 1850; herom er talt foran. Teksten bestaar iøvrigt af saadanne Sædvaner i Forsikringsforhold, som man har ønsket udtrykkeligt at fastslaa, samt af de positive Ændringer i eller Tilføjelser til Konventionens Regler, som Udviklingen har medført.

Udfyldningen af Policens Forside og de individuelle Tilføjelser adskiller sig fra den trykte Tekst ved at være paastemplede, paaklæbte, haand- eller maskinskrevne. Mange af Klausulerne vil være saadanne Bestemmelser, der med Tiden bliver typiske og glider ind i den trykte Tekst.

Sondringens Værdi for Fortolkningen ligger deri, at i den individuelle Policetekst findes, hvad Parterne virkelig konkret har meddelt hinanden og aftalt. De almindelige Betingelser har de kun henholdt sig til, forudsat gældende. De findes end ikke nævnt i Policen, men for Konventionens Vedkommende inkorporeres de i denne ved en lille Henvisning.

Fortolkningen kan ikke uden videre forme Reglen efter det ideale Forbillede. Al Retsudøvelse er konkret bundet. Hensynet til den, der har skrevet dem, og til, hvorledes den anden Part forstaar eller har Lov til at forstaa dem, binder Fortolkningens Stræben til det konkrete Tilfælde.

Policen bør læses efter Retsordenens almindelige Principper for Fortolkning af Kontrakter, uden nogen speciel Tendens i mod Assurandørerne. Teoretiske Betragtninger over, hvad en Søforsikring bør eller kan dække, har lige saa ringe Betydning for Fortolkningen som en ukyndig Købmands Misforstaaelser af Policens Udtryk. At Genoprettelsen af det lidte Tab er af stor Betydning for Samfundet og for den skadelidende, er indlysende, men det maa ogsaa erindres, at Samfundet og alle de andre Forsikrede er interesserede i, at Assurandørens Ansvar ikke forøges ud over, hvad han har paataget sig og faaet Betaling for. Hvis dette ikke iagttages, vil Assurandørernes Solvens røkke, og i hvert Fald vil Præmierne forhøjes til Skade for de Forsikrede, der ikke kræver og derfor ikke faar mere, end hvad de har Ret til. Den indbyrdes skarpe Konkurrence mellem Assurandørerne, herunder ogsaa fra udenlandske Assurandører, der giver sig Udslag i Stræben efter de lavest mulige Præmier og de mest omfattende Forsikringsformer, er den bedste Borgen for, at de Forsikrede ikke udbyttes. Singulære Bestemmelser i Lovgivningen eller overdreven Tendens hos Domstolene til at fortolke Policen mod Assurandørerne er unødvendig indenfor Søforsikringen.

12. Parternes Mening opstilles ofte som Maal og Ledetraad for Læsemaaden af Forsikringskontrakten. Dette er i hvert Fald urigtigt for de almindelige Policebestemmelser. Dem har Parterne ikke tænkt paa i det enkelte Tilfælde, deres Indhold har slet ikke været drøftet imellem dem, de er uden videre medtaget som Forsikringens selvfølgeligelige Grundlag. Det synes dernæst lidet vejledende at fremhæve Parternes Mening, naar den opstaaede Tvivl og Tvist viser, at Parterne nu har forskellige Meninger. Hvad Parterne i sin Tid har ment, vil da oftest være ubeviseligt. Parternes Mening er derfor hyppigst en Fiktion. Men det er rigtigt, at hvis Parternes Mening er ens og kan paavises klart, træder den frem som det vigtigste Fortolkningshensyn, der bryder igennem saavel Ordmulighederne som de positive Regler i Konventionen og Søloven¹²⁾. Og det er ligeledes af Betydning som vejledende Hensyn at fremhæve hver af Parternes Mening, Assurandørens Hensigt med Formuleringen og den Forsikredes Opfattelse ved at læse Ordene. At følge Assurandørens Hensigt er at fastholde det Risikogrundlag^{12a)}, hvorefter Præmien er beregnet, medens Anerkendelsen af Forsikredes Læsemaade beskytter den gode Tro og Sikkerhed i Omsætningen.

Parternes Mening er dog kun et enkelt af de mange Fortolkningshensyn, der bør tages i Betragtning.

13. Den vigtigste Vejledning for den rigtige Fortolkning er Ordmulighederne. Hvert Udtryk og hver Sætning maa læses naturligt efter den almindelige sproglige Opfattelse, naar og hvor Policen udstedes. Betydningen af Ordene kan ændres gennem Tiderne. *Kontrabande* havde et andet Omfang i 1864 end i 1917, se f. Eks. Konv. §§ 67, 79 og 135 Nr. 5, *Kapring* ligeledes (Kap. 25). Veritas er i Norge »Det norske Veritas«, i Danmark »Bureau Veritas«.

Ligesom Coutumen, Skik og Brug, kan skabe Regler, der ændrer Policernes Indhold, saaledes er den ofte i Stand til at give den Forklaring paa de anvendte Betegnelser, der bør følges, naar Parterne ikke er enige. Assurancen følger Omsætningens Veje, og det er rigtigt at forudsætte, at Parterne har forstaaet Policens Udtryk overensstemmende med Branchen og Teknikken. Den, der taler eller skriver, kan ikke protestere mod at blive forstaaet efter den sædvanlige Opfattelse af de anvendte Ord, og den, der hører eller læser, kan ikke

¹²⁾ f. Eks. S. H. R. T. 1919 79.

^{12a)} se U. 1923 140, hvor dette blev fremhævet ved Fortolkningen af en skreven Klausul.

med Rette forlange en anden Retsstilling, end hvad den samme Opfattelse fører til. Man bør derfor saa langt som muligt følge den sædvanlige Forstaaelse¹³⁾. Eksempler herpaa er Varebetegnelserne i Policen (Kap. 36), Afdragsreglernes Anvendelse paa Skibets Dele (Kap. 35). Stedsbetegnelser og Ruter¹⁴⁾ maa forstaas efter den geografiske Opfattelse (Kap. 22, 23 og 32) heraf. Se endvidere om Policens Karakteristik i Kap. 10.

Hvis Parterne har brugt Ordene i en anden Betydning end den sædvanlige, og hvis Policen overhovedet skal omfatte andet — mere eller mindre — end den almindelige Opfattelse hjemler, paahviler Bevisbyrden herfor altsaa den, der paastaar dette. Et saadant Bevis er det vanskeligt, men ikke udelukket at føre. Undtagelsesvis vil Retten antage Beviset ført allerede efter en Overvejelse af, hvad den anden Part efter Omstændighederne maatte anse for den førstes fornuftige Formaal¹⁵⁾ med Forsikringen. Undertiden benytter Policen selv Ord i en fra den gængse afvigende Betydning: *Kollision* forstaas ikke efter Søl. § 220, men har endog to Betydninger, en i Varepolicen (Kap. 36), og en i Kaskopolicen (Kap. 24). *Kondemnation* forstaas i Kaskopolicen ikke efter Søl. § 6, men paa den særlige Maade, som Policen selv definerer Begrebet paa. I alle andre Policer maa Ordet derimod forstaas efter Søl. § 6, jfr. Søl. § 160.

14. Naar Policens Tekst er uklar, eller Rækkevidden af Udtrykkene usikker, vil den i Reglen blive fortolket imod Assurandøren¹⁶⁾, d. v. s. den for den Forsikrede gunstigste Læsemaade vil blive lagt til Grund. Det er Assurandøren, der lader trykke og iøvrigt udsteder Policen, han har altsaa den afgørende Indflydelse paa Tekstens Formulering, og han bør derfor bære Tabet, hvis han har udtrykt sig saaledes, at Forsikrede med nogen Føje har kunnet forstaa Ordene anderledes,

¹³⁾ N. Pl. § 7 5. Stk., A. § 73, G. 135, N. D. 1913 326. U. 1923 140 (den naturligste).

¹⁴⁾ U. 1921 620 og 406, N. D. 1912 129.

¹⁵⁾ U. 1895 324. Skibet ankom med Skade paa Dækslast til Bestemmelsesstedet. Forsikrede opgav dette og anmodede om, at Dækslasten maatte blive forsikret. Dette skete ved Paategning paa Policen. Assurandøren nægtede imidlertid at betale Erstatning under Henvisning til Policens sædvanlige Klausul om, at Dækslast kun erstattes ved Stranding (Ild, Kollision) og Totalforlis. Da ingen af disse Havarier kunde have foreligget, maatte Assurandøren have indset, at Forsikringens Formaal netop kun kunde have været at dække ogsaa i andre Tilfælde, og han dømtes derfor til at erstatte den ved Overbordskylning og Overbordkastning tabte Del af Dækslasten.

U. 1916 254, 1921 105.

¹⁶⁾ B. 212—215 og 594. G. 136. A. § 74.

end Assurandørens Mening har været. Dette gælder dog ikke om Konventionen, hvis Tekst er fastsat af en uafhængig Kommission¹⁷⁾, og især ikke om saadanne Dele af Policeteksten, som Assurandøren vel nedskriver, men hvor han kun gengiver Forsikredes egne Udtryk, f. Eks. hentet fra en Begæring eller Samtale. Naar Forsikrede opgiver Ladningens Art, Skibets Rute eller Policens Stedomraade, er han dog nærmest til at paase, at Opgivelsen stemmer med Forholdene, og hvad han ønsker. Rækkevidden af Assurandørens Forpligtelser bestemmes i de sidste Tilfælde efter Assurandørens berettigede Forstaaelse af saadanne Oplysninger, navnlig efter den sædvanlige Opfattelse¹⁸⁾.

Naar Assurandøren formulerer en Undtagelsesklausul fra de almindelige Policebetingelser, vil denne ikke blive fortolket videre i hans Favør, end Ordene klart hjemler¹⁹⁾, og de almindelige Regler, f. Eks. om Hæftelse uanset Kaptajnens Fejl (Kap. 19) eller senere Risikoforøgelse (Kap. 14), vil altid gælde, hvis de ikke udtrykkelig er ophævet i utvetydige Ord²⁰⁾. Assurandøren kender bedre Forsikringens

¹⁷⁾ Anderledes N. R. 1900 12, der udtaler, at Uklarhed i n. Pl. maa gaa ud over Assurandøren.

¹⁸⁾ Saadant Kendskab kan dog ogsaa virke imod Assurandøren. I N. D. 1922 14 blev saaledes Policens Stedomraade fortolket udvidende og overensstemmende med Certepartiets Klausul, som Assurandøren kendte. Resultatet i N. D. 1912 97 begrundedes med, at Forsikrede havde meddelt Agenten sin særlige Opfattelse.

¹⁹⁾ Se om Krigsforsikring S. H. R. T. 1918 45, 133 og Klausulerne om Sejlads gennem svensk Søterritorium i U. 1917 72 (Assurandøren dømt) overfor U. 1920 91 og S. H. R. T. 1917 372 (Assurandøren frifundet, fordi Klausulen var klarere). Se Kap. 13, Noter 24—25.

²⁰⁾ N. D. 1911 465. Efter den trykte Tekst i Generalpolicen angik den kun Forsikring af Varer med Dampskibe. Der var imidlertid opstillet Fritagelsesprocenter for en Række Varer, deriblandt Trælast, som Sagen drejede sig om; desuden havde Generalpolicen Paategning om, at Transporten paa den paa-gældende Rute kunde foregaa enten med Dampere eller Sejlere. Da Assurandøren ikke særskilt havde gjort Forsikrede opmærksom paa, at Risikoen for Sejlere kun gjaldt fri for Beskadigelse (n. Pl. § 56), ansaas den Forsikrede for berettiget til at gaa ud fra, at Trælasten var forsikret med Fritagelsesprocenter.

Herimod N. D. 1913. 326. Ifølge den trykte Tekst var alle Varer forsikret med Franchise efter n. Pl. § 36; ved en senere Tilføjelse i Policen var derimod henvist til n. Pl. § 35, hvorefter Forsikringen kun dækker i Strandingstilfælde. Skaden vilde være at erstatte, hvis den trykte Tekst skulde følges, men ikke, hvis Tilføjelsen var gældende. Retten fandt, at denne sidste maatte være gældende, at Assurandøren havde udtrykt sig tilstrækkeligt klart, og at Forsikrede ved »forsvarlig« Gennemlæsning maatte have forstaaet Henvisningen til n. Pl. § 35. Assurandøren frifundet.

Hele, de fremtidige Muligheder, og han maa derfor have Pligt til at forme Ordene i Undtagelsen saa omfattende og klare, at den Forsikrede ikke kan tvivle om Reglens Indhold. Reglen virker stærkere, jo mere singularer Undtagelsesklausulen er; den er mildere ved Policens Tekst eller de brugelige faste Klausuler overfor Konventionen²¹⁾, jfr. f. Eks. Kap. 25 § 5.

Hvor Assurandøren omvendt udvider sin Risiko ved en særlig Tilføjelse, bør denne ikke fortolkes videre, end Ordene sikkert hjemler, især hvor Udvidelsen sker paa Forsikredes Initiativ. Men Udvidelsen giver ikke Bagslag, den hverken ophæver eller tilsidesætter Rettigheder, som allerede tilkommer Forsikrede efter Policens almindelige Tekst²²⁾.

Hvis der er Strid mellem Reglerne i Policens Tekst, er det en almindelig Regel, at det skrevne²³⁾ foretrækkes for det trykte, jfr. Konv. § 150²⁴⁾. Man gaar nemlig ud fra, at det skrevne er et Udtryk for, hvad Parterne specielt har aftalt og ønsket fulgt, og at det er nærliggende, at de ikke har haft Tid til eller tænkt paa at rette i Policens ofte omfangsrige Tekst. Efter samme Princip bør særligt indklæbede eller paastemplede Klausuler foretrækkes for den faste Tekst, men vige for det skrevne. Mellem to forskellige særlige Klausuler bør den mest individuelt anvendte foretrækkes fremfor den mere typiske. Indenfor det skrevne bør af denne Grund det senest tilføjede foretrækkes. Der er ingen Grund til altid at fortrække det haandskrevne for det maskinskrevne, men ofte vil det haandskrevne netop være et Udtryk for det senest aftalte.

Fortolkningen maa iøvrigt ske saaledes, at der tillægges hvert Ord i Sætningen og hver Sætning i Perioden sin bestemte Betydning. Den

²¹⁾ N. D. 1921 571. Klausulen »Fri for Kapring« i en Krigspolice blev fortolket saaledes, at Assurandøren ogsaa var fri for Omkostninger ved Varernes foreløbige Tilbageholdelse, foranlediget af de engelske Myndigheder, altsaa udvidende til Assurandørens Fordel. Herimod U. 1920 12: »excl. Kapring« udelukker ikke Erstatning for Beslaglæggelse under Landtransport.

²²⁾ N. D. 1911 465.

²³⁾ Med Ordet »skriftligen« har Meningen ikke været at lægge Vægt paa, hvorledes Bestemmelsen indføres, men at fremhæve, at den specielt indføres i det enkelte Tilfælde. Derfor falder sikkert saavel maskinskrevne som paaklæbede Klausuler ind herunder.

²⁴⁾ N. Pl. § 7 5. Stk., A. § 73, G. 135, N. D. 1913 326. Herimod N. D. 1922 497. En Generalpolices skrevne Tilføjelse, at Assurandøren dækkede »mot al fare«, fortolket saaledes, at den indskrænkedes af de almindelige paa Siderne trykte Vilkaar, hvorefter kun Brandskade blev erstattet ved Oplagring under Transporten.

Læsemaade bør foretrækkes, hvorved alle Ordene og alle Sætninger faar deres selvstændige Betydning, fremfor den, ved hvilken enkelte ingen Betydning faar eller kun opfattes som Gentagelser. Der er nemlig altid Grund til at antage, at Policens Indhold er gennemtænkt og velovervejet, og at ethvert af de anvendte Udtryk har sit bestemte Formaål.

Den enkelte Regel maa endvidere fortolkes som et Led i Policens samlede Regler. Policens faste Indhold er ikke formuleret som et selvstændigt System, men rummer kun tilfældige, specielle Udvidelser og Indskrænkninger i Konventionen, og Reglerne maa derfor endvidere forstaas paa Baggrund af dennes almindelige Regler og Systematik. Eksempler herpaa er Fortolkningen af Varepolicens Specialregler paa Baggrund af Konv. § 76 (Kap. 36) og Betingelserne for Kondemnation (Kap. 33). Hvis enkelte Tilføjelser skal foretrækkes for Policens og Konventionens System, altsaa ophæve eller gaa paa tværs af dette, maa det have faaet særligt Udtryk i Ordene.

II. BOG.

INTERESSEN.

3. K A P I T E L.

Interessen.¹⁾

1. Indtil Midten af det 19. Aarh.²⁾ ansaa man de legemlige Ting for det, der forsikredes. Man opererede endnu væsentligt med de Tilfælde, hvor en Ejer forsikrede sin Ejendom. I nyere Tid har Retsvidenskaben imidlertid som Følge af sine Undersøgelser over Rettighedernes Væsen og under Paavirkning af de hidtil ukendte Forsikringsformer, som har dannet sig i det praktiske Liv, meget rigtigt paavist, at den egentlige Genstand for Forsikring er den Forsikredes Interesse i eller vedrørende de legemlige Genstande. Denne Opfattelse fik i Løbet af kort Tid Hjemmel i de moderne Love og Policer vedrørende Søforsikring³⁾ og er i det hele indenfor Søforsikringen blevet gennemført i videste Omfang⁴⁾.

Denne Paavisning af Interessen som Forsikringens Grundlag har sin store Værdi for den rette Forstaaelse af Grundproblemerne i Søforsikringslæren. Hvis det f. Eks. var Skibet selv, som var — og det eneste, der kunde være, — Genstand for Forsikring, vilde det være uforklarligt⁵⁾, hvorledes en Panthaver i Skibet og en Tidsbefragter af dette kunde have noget at forsikre, naar Skibets Ejer i Forvejen

¹⁾ Federspiel: Begrebet Interesse i Læren om Forsikring. Kbh. 1901, N.H. Bache: »Fra Forsikringsverdenen« 1900—07 pag. 152, Br. 9—23. Lassen II § 122, Pl. 543—559, B. 574—584, Grundtvig 203—204, G. 76—92, A. §§ 217—335, Ritter Kommentar til H. B. § 1.

²⁾ Se f. Eks. de tyske Forfattere Pöhl og Tecklenborgs Værker.

³⁾ Søl. § 230, n. Pl. § 1, sv. Pl. § 1, H. B. § 1, M. A. § 5.

⁴⁾ For at lette Tilegnelsen af Stoffet og bringe dets Udtryksmaade nærmere op til daglig Tale vil i det følgende Genstanden ofte blive anvendt som Betegnelse for Interessen.

⁵⁾ Et talende Eksempel paa den ældre Opfattelses Misforstaaelser ses i N. R. 1880 483, se Pl. 548 Note 13.

havde forsikret Skibet og Fragten for fuld Værdi, og ligesaa uforklarligt, hvorledes Ejeren ud over sin takserede Kaskopolice kunde tegne en Kasko-Interesse-Forsikring.

Naar imidlertid Interessen hos den enkelte Person betragtes som det egentlige Grundlag for hans Forsikring, forklares logisk, hvorledes Indehaverne af forskellige Arter af Rettigheder over samme legemlige Ting kan søforsikre disse, uden at der foreligger Overforsikring^o).

I ovennævnte Eksempel har Ejeren sin Ejerinteresse, Panthaveren Interesse i, at Sikkerheden ikke formindskes, og Tidsbefragteren Interesse i, at Adgangen til Fortjeneste ved Frembortfragtning ikke mistes. Hver af disse Interesser har en økonomisk Værdi for dens Indehaver, der er uafhængig af de andre Personers Interesser. Det eneste Fællesskab er den tilfældige Tilknytning til samme Genstand.

Endvidere forklares bedre Tilstedeligheden af, at Ejeren kan forsikre Ansvar, der kan falde paa ham personlig eller kun paa Søformuen, eller den fremtidige Indtægt af en Ting, f. Eks. Avance, Fragt, og at man kan forsikre Forventning om fremtidig Indtægt, der ikke stammer fra nogen tinglig Ret eller Raaden over en Ting, men blot er afhængig af en Begivenheds Indflydelse paa Tingen, f. Eks. Forsikring af Provision, af Interesse i Skibs eller Varers rettidige Ankomst, Forsikring af Fordringer, der blot ventes dækket af Søformuen.

Paavisning af Interessen som Forsikringens Genstand har endvidere bevirket, at Love og Policer er blevet rensset for de sidste Rester af de gamle, vilkaarlige Skranker for, hvor meget og hvad der kunde forsikres, og at det legitime i Omsætningens Trang til at tegne Forsikringer ud over Genstandens nøgne, objektive Værdi er anerkendt.

Naar man imidlertid har villet bestemme alle Assurandørens Forpligtelser efter den brugelige Søforsikringskontrakt ud fra Interesseprincippet, er dette i hvert Fald i afgørende Strid med Aftalens Indhold og Forudsætninger og næppe praktisk gavnligt. En konsekvent Gennemførelse af Interesseprincippet vilde nemlig medføre uanvendelige Regler for Søforsikringen. Assurandøren kan bære Risikoen for Aarsagernes vekslende Styrke og Mangfoldighed, men ikke for ud-

^o) Et interessant Eksempel findes i U. 1881 384, hvor det antoges, at Rederen personlig, uanset at han var Partreder, havde Ret til at forsikre sine fulde Udlæg til Skibets Udrustning som Fordring mod Skibet, til Trods for at Bruttofragten var forsikret af ham paa Partrederiets Vegne. Iflg. Konv. § 41 kan Udstyr ellers ikke forsikres af Rederiet, naar Bruttofragt er forsikret. Denne Forsikrings Lovlighed fremgaar bl. a. af Søl. § 17.

adtil ensartede Interessers indre Forskellighed, Følgernes Uendelighed og samtidig for Rigtigheden af de Forsikredes ukontrollable Opgivelser og Skøn uden et Vederlag (Præmien), der vilde være for tungt at bære for de sædvanlige Interessers i Omsætningen, thi en Statistik over eller Vurdering af Risikoen, saadan bestemt, vilde det sikkert være umuligt at opstille. Man nødes til at vurdere Interesserne mere objektivt, d. v. s. efter den Værdi, de aabenbart kan udbringe og erfaringsmæssigt har ogsaa hos andre Personer.

Baade Loven og Policen opgiver derfor den frie, subjektive Værdimaalen af Interessen som Grundlag for den almindelige Police og giver hver af Parterne Ret til at forlange anvendt en objektiv Maalestok saavel ved Forsikringsværdiens som ved Skadens Beregning, se Kap. 4, 5 og 17 og Bog V. Risikoen kan da teknisk bedømmes efter Aarhundreders Erfaringsmateriale og det Kendskab, man har til, hvorledes Transporterne nutildags foregaar. For en Fremstilling af den gældende Søforsikring — i Modsætning til den ideelle Ret — maa det afgørende selvfølgelig være den indgaaede Kontrakt.

Interesseprincippets Antagelse betyder saaledes for det praktiske Liv, at det er forsikringsmæssigt tilladeligt — og ikke Spil — at tegne en Søforsikring, der skal bedømmes fuldtud efter subjektive Forhold. Den Forsikringssøgende maa imidlertid altid nøjagtigt opgive, hvis dette er hans Hensigt, da Assurandøren ellers paa Baggrund af Kontrakten og Aarhundreders Sædvane har Ret til at bedømme Forsikringen og sin Risiko derefter objektivt. I et begrænset Omfang er saadanne Forsikringer blevet brugelige, se Kap. 27. Assurandørerne har derved efterkommet de Krav om Forsikring af subjektive Interesser, som Handelslivet med Rimelighed kan stille.

2. Medens Konventionen overensstemmende med sin Tid gaar ud fra, at det er Tingene, som forsikres, (jfr. Konv. §§ 34 og 53⁷⁾), opstiller Søl. § 230 »Interessen« som Forsikringens Genstand⁸⁾). Søloven giver ikke en nærmere Forklaring af, hvad der skal forstaaes ved »Interesse«. Loven gaar ud fra, at det er et velkendt Begreb, og overlader derfor Retsanvendelsen at bestemme det nærmere.

Ordet Interesse stammer fra de romerske Retskilder. Dets Omraade i daglig Tale er uendelig stort, og den Betydning, man tillægger

⁷⁾ Den tillader dog udtrykkeligt Forsikring af Fragt, Avance, Søpant o. s. v., og i forskellige Paragraffer bruges Ordet *Interesse* som Betegnelse for det forsikrede, f. Eks. Konv. §§ 50 og 122 og især § 209.

⁸⁾ Det direkte Forbillede er D. H. G. B. af 1860 §§ 782, 805 og 806.

det, varierende. Kun i een Henseende er det konstant, det er subjektivt, altid knyttet til et Menneske. Interessen er en menneskelig Forestelse, som Dyder og Laster er menneskelige Egenskaber. De kan ikke tænkes uden en samtidig Henførelse til en Person. En Ting har kun Værdi ved den Interesse, den kan fremkalde hos Mennesker. Denne Værdi kan bestemmes objektivt, d. v. s. efter en Normalmaalestok, men bedømmes Interessen individuelt, kan Værdien være meget forskellig.

I Interessernes Mangfoldighed træder Formueinteresserne frem som en særlig Gruppe. Ved en *Formueinteresse* — som Genstand for Forsikring — forstaas den subjektive Forestilling om økonomisk Fordel, der er saaledes afhængig af en legemlig Genstand, at Begivenheders Indflydelse paa denne Genstand kan paavirke Interessen. Udenfor Formueinteresserne ligger bl. a. Følelsesværdierne, f. Eks. den særlige Affektionsværdi, som Arvestykker, Husdyr (Papegøjer, Hunde, Katte), Erindringstegn o. lign. kan have.

At den forsikrede Interesse skal være en Formueinteresse, fremgaar af Forsikringens Formaal: økonomisk Skadesløsholdelse. Forsikringen kan kun omfatte saadanne Interesser, som den har Midler til at erstatte. Da Assurandøren kun kan give Erstatning i eller gennem Penge, maa ogsaa de Interesser, Forsikringen dækker, og altsaa Skaden paa disse kunne vurderes i Penge. Udmaaling af Erstatning for Skade paa andre end økonomiske Interesser vilde være rent Spil, idet der vilde savnes enhver kontrollabel Maalestok. Konv. § 34 udtrykker denne Begrænsning af de forsikringsmæssige Interesser ved Ordet »*vurdeerligt*«, Søl. § 230 ved Ordet »*økonomisk*«. Dette stemmer med fremmed Ret⁹⁾.

Af Interesseprincippet følger, at Maalestokken for Formueinteresserne ikke altid skal være blot Omsætningshensyn, Salgsværdien. En Tings højere Værdi paa Grund af dens Skønhed, Sjældenhed, som fuldstændig Komplettering i en Samling, fordi den har været i en kendt, afdød Persons Eje, er en vurderlig Værdi. Det er heller ikke nødvendigt at begrænse sig til den øjeblikkelige Markedsværdi. Et Manuskript eller en Stamtavles Værdi paa Grund af det deri nedlagte Arbejde, en Vidneforklaring eller et Dokuments Værdi paa Grund af dets Nytte under en Retssag, eller en Dagbogs Værdi som Materiale-

⁹⁾ H. B. § 1 »in Geld schätzbares Interesse« (Ritter 76), M. A. § 36 »pecuniary benefit«, n. Pl. § 1 »som lader sig ansætte i Penge«, sv. Pl. § 1 »kan uppskattas i penningar«. Sc C. de C. § 334, W. v. K. 268, I. H. L. B. § 606.

samling, kan godt assureres. Enhver Interesse kan derfor forsikres for den Formueværdi, den har for Indehaveren.

3. Naar Konv. § 35, hvorefter »*Menneskers Liv*« er undtaget fra Søforsikring, er praktisk gældende idag, er Grunden hverken den, at det er forbudt at tegne Forsikring mod Tab af Menneskeliv under en Transport, eller at et Menneskeliv ikke kan vurderes i Penge¹⁰⁾, men først, at Livsforsikring som Kapitalforsikring er en paa helt andre Principper end Søforsikring opbygget Forsikringsform, og dernæst, at en særlig Lov af 1. April 1914 foreskriver, at Livsforsikringselskaber skal være under Statens Tilsyn og Kontrol. Livsforsikring som Ulykkesforsikring maa endvidere drives efter andre Principper end dem, der raader ved Søforsikring af legemlige Genstande¹¹⁾, f. Eks. bør den omfatte alle Ulykker, hvor de end indtræder, og det er derfor naturligt, at den fremtræder som en særlig Art Forsikring.

Konv. § 35 tænker kun paa Menneskets Forsikring af sit eget Liv mod Søfare. Skade paa Menneskeliv (Død, Lemlæstelse) er imidlertid en almindelig Følge af Skibsykker, som Rederen kan blive erstatningspligtig for. At dække dette Ansvar er en legitim og naturlig Opgave for Søforsikringen, men det omfattes ikke af den almindelige Police¹²⁾.

4. En Formueinteresse kan altid¹³⁾ forsikres fuldtud. Deri ligger, at den enkelte Interesse kan forsikres saa højt, som dens økonomiske Værdi alene rækker. Ud fra religiøse eller moralske Betragtninger, eller den praktiske Ide at værne Assurandøren mod forøget Risiko og Svig, har de fleste Lovgivninger tidligere indeholdt positive Bestemmelser, der begrænsede Forsikringen¹⁴⁾ til en Del af Genstandens Værdi. D. L. 4—6—5 forbød at forsikre mere end $\frac{9}{10}$ af Genstandens

¹⁰⁾ Mot. 2618 mener dog at udelukke Forsikring af Menneskeliv ved at forlange en økonomisk Interesse. Jfr. ogsaa B. 575 og Grundtvig 203.

¹¹⁾ Se i Kap. 36 § 12 om, at Søforsikring af Varer kan omfatte Forsikring af levende Dyr.

¹²⁾ Ansaret overfor Tredjemand er en middelbar Følge af Havariet, som Assurandøren derfor ikke hæfter for, Kap. 17. Ved Policen er Assurandørens Ansvar imidlertid positivt udvidet til at omfatte Kollisionsansvaret, dog er »Ansvar for Tab af Menneskeliv og Skade paa Person« undtaget, se Kap. 24 § 3.

¹³⁾ Der findes undertiden i Policen Forbud mod at tegne yderligere Forsikringer, f. Eks. Interesse-Forsikringer, eller Betingelser om, at Forsikrede skal løbe en vis Selvrisko, f. Eks. B. R. D. D. II 582. Overtrædes saadanne Forbud, er den første Forsikring ugyldig, men ikke den, der senere er tegnet, se Kap. 13 § 5 og Kap. 27 § 2.

¹⁴⁾ Barcelona Ordonnanserne indeholdt Forbud mod at forsikre mere end $\frac{3}{4}$ (fortsættes)

Værdi samt at forsikre Hyren og Skibsredskaberne. Dette Forbud blev dog allerede ophævet, undtagen for Hyrens Vedkommende, i Konventionen af 1746 II § 2, som tillod fuld Assurance. Endnu findes i enkelte gensidige Foreningers Vedtægter Rester af disse gamle Regler bi beholdt, for at forstærke den Selvinteresse og Omsorg, der er Sammenslutningens bærende Styrke og Forudsætning for den lavere Præmie, som Foreningen stiller i Udsigt.

Den samme Interesse kan selvfølgelig kun forsikres een Gang for sin fulde Værdi mod den samme Fare.

Man behøver ikke at forsikre fuldtud. Forsikring kan tegnes for en Del af Interessen¹⁵⁾; ligeledes kan en Forsikring tegnes saaledes, at den kun dækker mod visse bestemte Farer eller Følger, se Kap. 26.

5. Ikke alle Formueinteresser er beskyttede af Retsordenen, og den givne Beskyttelse er ufuldkommen. Men Retsbeskyttelse er ikke en nødvendig Forudsætning for, at Interessen kan forsikres.

En Ladningsejer kan have en ud over Varenes almindelige Værdi gaaende Interesse i disses ubeskadigede Fremkomst, f. Eks. fordi den vil gøre ham det muligt at udnytte en akut Varemangel, opfylde en god Kontrakt eller blot at indlede en ny Forretningsforbindelse. Denne Interesses Værdi kan være meget betydelig, men den er ofte ubeskyttet, thi forudsat at Rederen hæfter for Varens Beskadigelse, jfr. Søl. § 142, vil Ejeren normalt ikke faa Erstatning ud over Varens almindelige Værdi. Derimod kan en saadan Interesse forsikres, f. Eks. som Interesse i beholden Ankomst.

Man har forsøgt i Formuerettens eget Væsen at finde en Sondring mellem de Formueinteresser, der kan forsikres, og dem, der ikke kan forsikres, idet man har opstillet Kravet om en retlig Interesse. Men alle Forsøg paa en nærmere Forklaring af dette Begreb og dets Berettigelse giver lidet klare og praktisk anvendelige Regler¹⁶⁾. Ved Undersøgelsen af Interessens Forhold til Genstanden fremkommer der, især for Søforsikring, en fornuftig Begrænsning af de forsikringsmæssige Interesser, se senere under §§ 11—12.

af Værdien, se f. Eks. Ord. 1435 Art. 2, 4, 5 og 10. De nederlandske Ordonnanser satte Grænsen til $\frac{1}{8}$ (Rotterdam Ord. 1721 § XXXI). Ordonnance de la marine (1681) forudsætter, at Forsikrede selv bærer $\frac{1}{10}$ af Risikoen.

Den spanske Handelslov af 1829 forbød at forsikre mere end $\frac{1}{6}$ af Skibets Værdi; dette Forbud blev ophævet ved Loven af 1886.

¹⁵⁾ B. 25, A. § 260, Konv. § 34 i. f., Søl. § 237, sv. Pl. §§ 4 og 10, M. A. § 8 og H. B. § 8. Se om Underforsikring Kap. 6.

¹⁶⁾ Federspiel 87—101 giver en nærmere Kritik af disse Forsøg, hvortil henvises.

6. En fælles Regel for al Forsikring er, at den og Interessen skal være lovlig¹⁷⁾. Herved forstaas det selvfølgelig, at hverken Interessens Eksistens eller Benyttelsen af Forsikringen maa være strafbar eller absolut forbudt af den i Danmark gældende Lovgivning. Dette er kun en Følge af den almindelige Regel for alle Kontrakter, at de ikke maa stride mod Lov og Ærbarhed, jfr. D. L. 5—1—2.

Undertiden er det ikke Hensigten med Lovens Forbud at hindre enhver Opfyldelse, og Lovbudenenes Mening maa derfor undersøges i hvert enkelt Tilfælde¹⁸⁾. Man kan ikke assurere mod Opbringelse for Indsmugling eller mod Bøde for Overtrædelse af Ind- og Udførselsforbud eller andre danske Love, f. Eks. Forbud mod Slavehandel, jfr. Konv. § 35, Straffelov § 214, Konv. 1746 Hav. Regl. VIII § 10. Selve Smuglervarerne og Skibet kan derimod godt søforsikres.

Overtrædelse af de danske Love vedrørende Sejlads, Losning og Ladning, Tilsyn med Skibe, Lastelinje o. s. v. medfører heller ikke Forsikringens Ugyldighed¹⁹⁾ uden videre, men kun hvis Overtrædelsen bevirker Skibets Usødygtighed eller iøvrigt strider mod Policebetingelserne.

En Forsikring af en saadan Fortjeneste, som Anordning af 1. Februar 1917 om utilbørlig Udnyttelse af Konjunkturerne forbød at tage, vilde være ugyldig. Bjergere kan ikke forsikre Bjergeløn, der staar i *aabenbart Misforhold til den ydede Hjælp*, idet en saadan Aftale er ugyldig efter Søl. § 227, jfr. Lov 103 29. April 1913 § 8. En Tyv kan godt forsikre stjaalne Ting, ikke fordi han har nogen Ejerinteresse, men fordi han som uretmæssig Tilegner og som Besidder er ansvarlig overfor Ejeren. Konv. § 35 udtaler, at man ikke kan forsikre Krigsfornødenheder til Danmarks Fjender, og dette vil normalt være rigtigt, idet Love forbydende dette kan ventes udstedt ved en Krigs Udbrud. I England er efter hundredaarig Sædvane enhver Forsikring for fjendtlig Regning eller af Interesse i fjendtlige Foretagender ugyldig. Det samme kan maaske gælde i Danmark, jfr. Konv. § 118 og Pl. ^{30/}₁₀ 1807. Derimod er en Forsikring ikke ulovlig, blot fordi Forsikrede er en krigsførende Magts Undersaat, jfr. Konv. § 119.

¹⁷⁾ Søl. § 230 »lovlig«, jfr. n. Pl. § 1, sv. Pl. § 1, M. A. § 41 »lawful marine adventure« jfr. § 3. Konv. § 35 forudsætter dette. I H. B. findes ingen udtrykkelig Bestemmelse, men Reglen er forudsat, jfr. Ulrich 3, Ritter 80 ff. A. § 735. Allerede Consolato del mare og Guidon de la mer udtalte Reglen.

¹⁸⁾ Jfr. herom Lassen I 147 ff.

¹⁹⁾ I England bliver derimod Forsikringen ugyldig ved Overtrædelse af saadanne Love, naar den Forsikrede kender Overtrædelsen, f. Eks. Dækslast af Træ i Vintertiden, Fragt af overlastede Skibe. A. § 745, Ritter 80.

En Forsikring er heller ikke ugyldig, fordi Interessen rummer en Overtrædelse af fremmede Landes Forbud og Love, der jo ofte, set med nationale Øjne, er af vilkaarlig Natur²⁰). Under Krig mellem fremmede Stater danner netop Overtrædelsen af de krigsførende Staters Kontrabanderegler en Risiko, som Krigsforsikringen principielt dækker, Kap. 25. Internationale af Danmark tiltraadte Traktater bør stilles lige med nationale Love. Særlige Regler om, at enkelte Arter af Søforsikring er ulovlige, findes ikke i Lovgivningen.

En Anvendelse af den almindelige Regel i D. L. 5—1—2 og af Lov om Aftaler af 8. Maj 1917 paa de særlige Forsikringsbetingelser, saaledes at de direkte underkendes, vil sikkert yderst sjældent kunne forekomme²¹). En Regel kan selvfølgelig ikke tilsidesættes, blot fordi den er streng mod Forsikrede²²). Under Fortolkningen af Policen vil af Hensyn til Assurandørernes egen Praksis forældede Policeregler ofte blive tilsidesat, se Kap. 2.

Konv. § 35 nævner, at Skipper og Skibsfolk ikke kan forsikre Løn og Hyre. Dette er en gammel Regel, som man begrundede med, at Besætningens Energi for at frelse Skibet — og derigennem deres egen Hyre — vilde svækkes ved Forsikring²³) af Hyren. Ifl. L. 1. Maj 1923 §§ 6 og 41 ophører jo Hyren ved Skibets Forlis og Kondemnation. I det 19. Aarh. skete en Ændring i de fleste søfarende Lande, bl. a. Frankrig, England (M. A. § 11), Norge, U. S. A. og Holland. Forbudet bestaar endnu i Tyskland, jfr. H. G. B. § 780²⁴), og Sverige sv. Pl. § 6 3. Stk. Søloven gentager ikke Forbudet, og det fremgaar af Motiverne, Sp. 2618, at det var Meningen hermed at tilkendegive, at dette var bortfaldet. Der er saaledes nu fri Adgang for Kaptajn og Besætning til Forsikring af Løn, Hyre og Kaplak. Undertiden er Sømandsloven §§ 61 og 41 dog ændret af særlige Kontraktsaftaler (f. Eks. Maanedskontrakter), hvorved Mandskabets Løn er gjort uafhængig af Skibets Forlis, saaledes at det ingen forsikringsmæssig Interesse har. Mandskabet kan selvfølgelig forsikre sine Ejendele ombord, og der findes en særlig Police hertil²⁵). Rederiet kan forsikre forudbetalt Hyre som Udrustning, Kap. 26 IV.

²⁰) Lord Mansfield siger (G. 269) herom: »One nation does not take notice of the revenue laws of another«. Herimod tysk Retsanskuelse, se Ritter 79.

²¹) Se dog f. Eks. U. 1918 572, 1919 621.

²²) Bache 228—233.

²³) Jfr. endnu Gram 446 og Br. 17. Sc A. §§ 244—45.

²⁴) Ritter 78.

²⁵) Se U. 242.

7. Det følger af Kravet om en Formueinteresse som Forsikringens Objekt, at enhver Aftale om Forsikring, hvor der ikke foreligger en eksisterende eller fremtidig Formueinteresse, i dette Omfang er ugyldig som Forsikringskontrakt. En i Forsikringens Former afsluttet Kontrakt med manglende forsikringsmæssig Interesse kaldet *Væddassurance*. Den Forsikrede har altsaa i saadant Tilfælde ingen økonomisk Interesse i Værdiernes Bevarelse, men faar ved Kontrakten en Interesse i deres Ødelæggelse.

De fleste Lovgivninger²⁶⁾ fastsætter udtrykkeligt, at *Væddeassurance* er ulovlig. Den har herefter ikke Gyldighed, selv om Aftalen er indgaaet i god Tro, og Assurandøren har faaet enhver Oplysning. Grunden hertil er, dels at Lovene anser Spillekontrakter som usunde Foreteelser i Samfundslivet, der ikke fortjener Beskyttelse, dels at man anser Spillet Indtrængen paa Forsikringsomraadet, der netop i sine Former er særdeles fristende for Spillelysten, som en uhyre Fare for Forsikringsinstitutionernes Solvens, hvorved den Tryghed, som disse skulde tilføre Samfundslivet, vilde blive alvorlig truet.

Disse Betragtninger er af mere moralsk Art end reel Betydning. Assurandørerne trænger ikke — i hvert Fald ikke i Nutiden — til Beskyttelse ved kraftige Undtagelseslove. Historien viser, hvorledes alle Beskyttelseslove med samme Formaal, og givet ud fra samme redelige Vilje, i Tidens Løb er bortfaldet, uden at Assurandørernes Solvens er rokket.

²⁶⁾ N. Pl. § 1 3. Stk. frakender *Væddassurance* enhver Gyldighed som Kontrakt. Ligeledes H. B. § 2. »Unwirksam« er af Hensyn til Handelsverdenen indsat i Stedet for »nichtig«. Efter B. G. B. § 762 kan Fordringer stammende fra Spil og Væddemaal ikke gøres gældende ved Domstolene. Ritter 188, Voigt 771.

M. A. § 4 udtaler, at en »gaming or wagering« Police »is void«. Derved hindredes dog ikke *Væddassurance*, og ved Lov ^{20/10} 1909 blev Udstedelsen af saadanne Policer endog forbudt (illegal) under Straff. Dette hindrer stadig ikke Anvendelsen af saakaldte »honour policies«. A. §§ 311—321 og flere Eksempler hos Witherby 153, 154 og 155. Den praktiske Trang hertil tilsidesætter Lovens Forbud.

Sv. Pl. indeholder intet Forbud mod *Væddassurance*, medens den tidligere svenske Sölov § 186 erklærede alle Væddemaal om en Sørejses Udfald for ugyldige.

I Frankrig er efter Code Civil §§ 1965—66 alle Væddemaal ulovlige, og dette gælder ogsaa *Væddassurance*, jfr. endvidere C. de C. § 334.

I U. S. A. er *Væddassurance* nu forbudt i New York State ved dennes nye Lovkodification.

Om Fortidens Kampe mod *Væddassurance* se Federspiel 25—29.

Til den diametralt modsatte retslige Behandling, Retsbeskyttelse i det ene og Frakendelse af enhver Retsbeskyttelse i det andet Tilfælde, findes ingen tilsvarende, praktisk klar og af alle anerkendt Sondring mellem forsikringsmæssige og andre — hasarderede — Interesser. Historien viser, hvorledes Interesser, som en tidligere Tid har karakteriseret som uforsikringsmæssige paa Grund af Interessens Art eller Størrelse, af Eftertiden er blevet betragtet som legitime og saadanne, hvis Forsikring er blevet af Betydning for Samfundet. Der er ingen Grund for Nutiden til at være sikker paa, at den nu antagne Sondring er den eneste rette og vedvarende. Den naturlige Udvikling vil derfor hæmmes ved en Regel om Væddeassurance Ulovlighed. Reglen vil desuden gaa ud over de Forsikrede, idet Assurandørerne vil føle sig fristede til at rejse den absolute Ugyldighedsindsigelse i mange Tilfælde, hvor dette for en samtidig forretningsmæssig og tidsmæssig senere juridisk Opfattelse er ganske urimeligt.

Naar den moderne Retsvidenskab har paavist, og Loven anerkendt, den subjektive Interesse som Forsikringens legitime Objekt, er i Virkeligheden Størstedelen af de Tilfælde, som man tidligere betragtede som Væddeassurance — og derfor forbød —, lyst i Kuld og Køn. Den levende Søforsikring arbejder ganske vist endnu med mere objektive Regler, men der er en tydelig Tendens til at bevæge sig ind paa de subjektive Interessers og Vurderingers Omraade. Dette sker enten ligefrem ved Forsikring af den subjektive Interesse eller ved tekniske Tilføjelser, f. Eks. at Interessen præsumeres, eller at Assurandøren frafalder Bevis for Interessens Tilstedeværelse²⁷⁾. Denne Udvikelse er i Omsætningens Interesse og, udøvet med Maadehold, uden Fare for Assurandørerne.

Det teoretisk og praktisk rigtige er derfor ikke at frakende en Forsikringskontrakt enhver Betydning, blot fordi den ikke dækker en forsikringsmæssig Interesse. Om en saadan Kontrakt kaldes Forsikring eller ej, har kun systematisk Interesse. Hvis Assurandøren har faaet tilstrækkelige Oplysninger om Interessens Art, bør Kontrakten som saadan være bindende, og Erstatning reguleres i Analogi med Forsikringsreglerne²⁸⁾. Derved bringes der Harmoni tilveje mellem Lovens

²⁷⁾ Saadanne Klausuler er naturlige til Beskyttelse af de Forsikrede, naar en ren subjektiv Interesse forsikres, idet der ofte vil savnes Midler til at vurdere Forsikringsværdi og Skade.

²⁸⁾ Platou polemiserer stærkt herimod i sin Søret pag. 545 1 især Note 5. Ligeledes des Federspiel 60—67. Brandt deler derimod den her hævdede Opfattelse, at en Væddeassurance kan være gyldig som Kontrakt, se 9—10. Ligeledes Las-

(fortsættes)

og Policens Regler og de umærkelige Overgange i det praktiske Liv.

Heraf følger dog ikke, at en Assurandør altid er forpligtet, uanset det viser sig, at Forsikrede ingen Interesse har. Assurandøren har almindeligvis Ret til at forstaa sin Risiko efter Policen paa sædvanemæssig objektiv Maade. Fra den almindelige Genstandsforsikring indtil den klare Væddeassurance, og i samme Grad som de faktiske Interesser og Forhold fjerner sig fra de sædvanlige, øges Forsikredes Oplysningspligt, og Assurandøren vil, hvis den ikke opfyldes, kunne frasige sig Forsikringskontrakten eller Kontrakten paa Grund af bristende Forudsætninger om Interessens Art, se Kap. 13. Af denne Grund vil en Væddeassurance ofte blive uforpligtende for Assurandøren²⁹⁾.

I dansk Ret er Væddemaal og Hasardkontrakter ikke som saadanne ugyldige³⁰⁾, men ligesaa lovlige som andre Kontrakter. Der findes heller ikke nogen Lovbestemmelse, der om Forsikringskontrakter særligt bestemmer, at disse er ulovlige og derfor aldeles ugyldige som Kontrakter, naar der ikke foreligger en forsikringsmæssig Interesse.

Det er naturligt at læse Søl. § 233 enten objektivt, som en Angivelse af, hvorledes Parterne, især Assurandøren, har Lov til at fortolke en almindelig Søforsikringskontrakt, eller subjektivt, hvis *Genstanden* forstaas lig Interesse, som en rent teoretisk vejledende Udtalelse. § 233 udtaler saaledes forstaaet ikke, hverken direkte eller forudsætningsvis, at en Police, der ikke dækker over en forsikringsmæssig Interesse, er ulovlig eller aldeles ugyldig.

En saadan Regel vilde desuden stride saavel mod den danske Lovgivnings almindelige Principper som særlig imod den tilsigtede Frihed for Udviklingen i Søl. § 230 2. Stk.

Konv. § 50 siger kun, at *Forsikring* ikke gyldigt kan tegnes udover Interessens Størrelse. Søl. § 235 1. Stk. siger ligeledes kun, at det overforsikrede Beløb ikke er nogen *Forsikring*, medens modsætningsvis Søl. § 234 bruger det mere omfattende Udtryk *Kontrakten*. En sproglig Sammenligning viser altsaa, at § 234 er strengere end § 235 1. Stk., og at kun den svingagtige Overforsikring — og altsaa ogsaa Vædde-

sen II 122, Gram 418, Bentzon 582—583, Grundtvig 206. Mot. 2619—20 godkender ligeledes Tekstens Opfattelse. H. R. D. i U. 1923 507 tilsigter efter Noten ikke at afgøre Spørgsmaalet.

²⁹⁾ Som Forsøg herpaa U. 1921 105.

³⁰⁾ For saa vidt det ikke er »Dobbel« jfr. D. L. 5—14—55 eller Hasardspil. Jfr. Frd. ⁹/₁₀ 1753. Se iøvrigt Lassen II § 128.

assurance — er helt ugyldig som Kontrakt, jfr. Konv. § 117. Men denne Ugyldighed er overensstemmende med almindelige Kontraktsregler om Svig og ikke Konsekvens af nogen Ulovlighed for Væddeassurancer.

I Praksis foreligger intet Tilfælde, hvor Domstolene har udtalt, at en Væddeassurance er ulovlig³¹⁾ og helt ugyldig ogsaa som Kontrakt. I de Tilfælde, hvor der har foreligget Spørgsmaal om, hvorvidt forsikringsmæssig Interesse har været tilstede eller ej, ses der ikke fra Assurandørernes Side at være procederet paa, at Kontrakten var ulovlig, og dette Synspunkt er heller ikke uden Foranledning udtalt af Domstolene. Disse synes at behandle dette Spørgsmaal ganske som Spørgsmaalet om, hvorvidt den af Forsikrede paastaede Interesse er blevet rigtigt opgivet for Assurandøren, altsaa som en Forudsætning for Kontraktens bindende Kraft³²⁾.

8. Man har ogsaa opstillet andre almindelige Betingelser for Søforsikringen. De følgende har imidlertid kun Betydning som vejledende Tendenser, idet deres Efterlevelse hverken er en absolut Betingelse for Policens Gyldighed som Kontrakt eller faste Begrænsninger i Assurandørens Erstatningspligt.

Hertil hører den Regel, at Forsikringstilfældet ikke maa føre til Vinding, men at Policen kun skal holde Forsikrede skadesløs³³⁾, d. v. s. stille ham, som om Transporten ikke var begyndt. Tanken staar historisk og praktisk i nær Forbindelse med de særlige Forbud,

³¹⁾ Forholdet synes at være ligedan i Norge, mens det i Sverige er tvivlsomt, se N. D. 1922 205, hvor det udover Forsikringsværdien forsikrede Beløb efter Søl. § 235 karakteriseres som »utan laglig giltighet«.

³²⁾ Senest er det af Sindballe i U. 1921 57 ff. hævdet, at Væddeassurancer er ugyldige i dansk Ret. Opfattelsen støttes dels paa en historisk Betragtning og dels paa en Forudsætning i Søl. §§ 236 og 233. Argumentationen ud fra de forskellige Lovbud er væsentlig imødegaaet foran. Resultatet hviler hovedsageligt paa Forfatterens Overbevisning om, at Væddeassurancer bør erklæres for ugyldige.

Den standende Strid kan iøvrigt ikke løses ud fra de foreliggende Lovbud. Det afgørende maa være, at Praksis, Domstole og Assurandører aldrig har behandlet Væddeassurancer som ugyldige Kontrakter, og at Domstolene har vist en tydelig Tendens til at holde Assurandørerne fast ved det Ansvar, som deres Underskrift og deres Viden gør berettiget. Overfor dette synes selv en teknisk set rigtig Forudsætning i Søløven ikke at burde have Betydning.

³³⁾ Den franske Code de commerce Art. 347 forbød saaledes at forsikre Fragt — undtagen fret acquis —, imaginær Gevinst og Bodmeripræmie, der betragtedes som Vinding, men Artiklen er nu ophævet ved Lov ^{12/}8 1885.

som indførtes i ældre Love af Frygt for Misbrug af Assuranceinstitutionen. Retsvidenskaben har nu paavist for Lovgiverne, og Assurance-dørerne har allerede forlængst anerkendt, at det er ligesaa samfundsmæssigt nødvendigt at forsikre Fortjenesten som Genstanden selv, og at begge er en uadskillelig Del af Formueinteressen.

Ikke alene selve Genstanden men ogsaa det Udbytte, den afkaster, kan altsaa forsikres. Fragten er saaledes et af de tre store Forsikringsobjekter. Den kan forsikres af Rederen som dennes forventede Udbytte af den kontraherede Rejse, eller, hvis forudbetalt »not returnable«, af Ladningsejeren som en Udgift for ham ved Varens Indkøb. Ikke alene Fragten for det enkelte Certeparti under Udførelse kan forsikres, men ogsaa den Fragt, der ventes tjent paa efterfølgende, allerede afsluttede Certepartier, eller endog blot paa Grund af Fragtmarkedets høje Niveau. Det sidste er maaske betænkeligt³⁴⁾, se senere om Fragtinteressen i Kap. 27. Endvidere kan nævnes, at Rederen, der har sluttet et gunstigt Certeparti, kan forsikre sin Interesse i, at Skibet kommer rettidig til Lasteplads, og Befragteren, hvis Certepartiet er i hans Favør, sin Interesse i Skibets lykkelige og rettidige Ankomst til Lastepladsen³⁵⁾.

Forventet Handelsfordel kan forsikres af Ejeren og af alle dem, der har Kontrakter sluttede om Genstandens Levering. Mægleren kan forsikre forventet Kommission (Skibssalg, Varesalg)³⁶⁾. Assurancepræmien kan medforsikres.

End ikke i sin skarpe Formulering kan Princippet fastholdes. Det vilde nemlig ikke være vanskeligt at nævne en Række Eksempler, anerkendte af Praxis, hvor den Forsikredes Retsstilling bliver bedre ved den indtraadte Ulykke, end hvis denne ikke var indtraadt³⁷⁾, se Kap. 37 Tillæg. Saadanne ekstreme Tilfælde bør imidlertid søges undgaaet ved en hensigtsmæssig Formulering af Policerne, se f. Eks. n. Pl. § 82.

³⁴⁾ A. § 239.

³⁵⁾ S. H. R. T. 1919 39.

³⁶⁾ Andre Eksempler: Den, der har modtaget Forskud paa Varer eller Skib, kan forsikre sin Udsigt til gennem disse Tings Benyttelse at dække Laanet; et Værft kan forsikre sin Fortjeneste ved en indgaaet Reparationskontrakt, med Tillæg af sine Udgifter til Reparationens Paabegyndelse; en Speditør kan forsikre sin Lagerfortjeneste paa Varer, som han skal modtage.

³⁷⁾ f. Eks. selvom Skibets virkelige Værdi ligger under Taksten, eller selvom Konjunkturerne efter Risikoens Begyndelse er slaaet om, saa at Varerne vilde have bragt Tab, faar Forsikrede alligevel Erstatning efter Værdien ved Risikoens Begyndelse. Ritter 44 og A. S. R. 39 i N. F. 1921 695.

9. Det er heller ikke ubetinget rigtigt, at Forsikring kun dækker imod hændelige eller tilfældige Ulykker³⁸⁾. Af Frygt for hændelige Indflydelser er Søforsikringen udsprunget, og i forskellige Forhold kan dette Hensyn spille en betydelig Rolle (se Kap. 20), men i sin nuværende Udformning dækker Policen mod mange andre Ulykker end de hændeligt indtraadte. Hvis Mandskabet med Forsæt er Skyld i Skaden, dækker Forsikringen, jfr. Kap. 19. Selv i direkte Relation til Forsikrede er Kravet om det hændelige opgivet. Reglen er nu snarere den omvendte, at kun Skader indtraadte ved Ejerens Forsæt eller grove Ugatsomhed er undtaget. De lettere Grader af Forsikredes Ugatsomhed dækkes eller kan i hvert Fald dækkes (se Kap. 18).

10. Det er endvidere urigtigt at hævde, at Skaden ikke maa være indtraadt eller uundgaelig, eller Risikoen ophørt, naar Forsikringen tegnes, men at der altid maa være en Chance for, at Skaden undgaas eller indtræder. Det er nemlig overalt anerkendt, at en gyldig Forsikring kan tegnes, naar blot Forsikrede ikke ved, at Skaden er indtraadt, eller Assurandøren, at Rejsen er lykkeligt afsluttet. Den objektive Usikkerhed er saaledes opgivet, den subjektive Uvished — hos Forsikrede eller Assurandøren — er tilstrækkelig, hvad der er en naturlig Konsekvens af Interessen som Forsikringens Grundlag³⁹⁾.

Ved Generalpolicer forekommer endvidere ofte den Bestemmelse, at selv om den paagældende Risiko ikke er indført i Forsikringsbogen, forinden Skaden er indtraadt, er den dog dækket, hvis Forsikrede ikke tidligere har faaet Underretning om Afskibningen. Modvægten hertil er, at der tilkommer Assurandøren Præmie for alle Forsikringer, over hvilke Forsikrede disponerer, Kap. 9.

Interessens Forhold til Genstanden.

11. En Interesse er en subjektiv Forestilling. Den kan ikke selv direkte rammes af Livets Begivenheder. Forbindelsen med Skadesbegivenhederne sker gennem Forestillingens Tilknytning til en legemlig Genstand, som paavirkes af Begivenhederne. Denne Forbindelse er af væsentlig Betydning for Søforsikringen⁴⁰⁾.

Der opstaar først det Spørgsmaal, hvorledes Tilknytningen skal være til Genstanden, for at Interessen kan søforsikres. En Mand, der tæns-

³⁸⁾ Gram 458. Federspiel 122 ff.

³⁹⁾ Gram 406. Federspiel 101—107. Se herom Kap. 22 § 5.

⁴⁰⁾ Om Forholdet mellem Interessen og Genstanden i Skadestilfælde se Kap. 17.

ker paa at købe eller befragte et Skib, kan intet søforsikre, selv om han har afholdt Udgifter i denne Hensigt, idet hans Interesse ikke er saaledes knyttet til Skibet, at de Begivenheder, der indtræder vedrørende dette, paaviseligt kan paavirke hans Formue. Men er Købet afsluttet, er Forholdet et andet, selv om Formaliteterne ikke er i Orden. Lige saa lidt kan en Mægler forsikre sin forventede Indtægt af endnu ikke afsluttede Kontrakter, eller en Befragter sin forventede Fortjeneste paa ikke indgaaede Certepartier. Det sidste kan Rederen derimod.

Grunden til Reglen er bl. a. Nødvendigheden af, at hver Interesse individualiseres, d. v. s. knyttes til en bestemt Genstand. Lovgivning⁴¹⁾ og Praxis udtaler sig ikke meget herom. Den rigtige Afgrænsning er iøvrigt mere et faktisk end et retligt Spørgsmaal. Konv. § 34 forlanger blot, at et Tab »kan lides« med Hensyn til »Genstanden«, og Søl. § 230 udtaler, at Interessen skal være »afhængig af, at Skib eller Ladning« ikke forringes. I begge Tilfælde nævnes en Række Eksempler, jfr. Ordet »navnlig«⁴²⁾. Med Vilje er altsaa Udviklingen holdt aaben.

Efter Antagelsen af Interesseprincippet er den nødvendige Forbindelse tilstede overalt, hvor en Person har Fordel af Tingens Bevarelse, Skade af dens Ødelæggelse, eller hvor der kan paalægges ham Ansvar i Anledning af Tingen, jfr. M. A. § 5 i. f.

Med Søforsikringen for Øje kan der gives følgende Oversigt:

Enhver der har en retsbeskyttet Adgang til direkte at raade over eller nyde Indtægten af Skib eller Gods, kan forsikre denne Interesse. Det er ligegyldigt, om Rettigheden er tinglig sikret ved Registrering eller Tinglæsning eller ikke. En Ejer har en forsikringsmæssig Interesse fra det Øjeblik, han ifølge Aftale eller Købekontrakt har købt Genstanden, og indtil han ifølge en Salgskontrakt har overdraget Ejendomsretten til en anden. Den forsikringsmæssige Interesse som Ejer afhænger af Parternes Vilje og følger derfor Overdragelsesdokumenternes Bestemmelser om Ejendomsretten⁴³⁾. Af Aftalens Indhold og

⁴¹⁾ M. A. § 5 »every person . . . who is interested in a marine adventure«.

H. B. § 1 »Jedes . . . Interesse welches jemand daran hat, dass Schiff oder Ladung die Gefahren der Seeschifffahrt besteht«.

N. Pl. § 1 »knyttet til Skib eller Gods«. B. 576.

⁴²⁾ M. A. § 5 »in particular«. H. B. § 1 2 »insbesondere«, sv. Pl. § 1 »I synnerhet«.

⁴³⁾ Selvom Sælgeren har overdraget Ejendomsretten over Tingen til Køberen, har han dog en Interesse i den, indtil hele Købesummen er betalt, og selv om Køberen intet heraf har modtaget, har han, naar Kontrakten blot er sluttet, ogsaa en Interesse, nemlig i Salgets og Overdragelsens Effektivering. M. A. § 7 en »defeasible« og en »contingent interest« er forsikringsmæssig. Ritter 54—55.

af, hvad der faktisk er sket, afhænger det, i hvilket Omfang den paagældende har en forsikringsmæssig Interesse. Køberen, der ikke endnu har faaet Skibet udleveret, eller hvis Varer er individualiseret hos Sælgeren, kan forsikre. Hvis Sælgeren bærer Risikoen for Genstandens Ødelæggelse, kan Køberen f. Eks. kun forsikre sin Avance og Udlæg for egen Regning. Hvis Køberen ikke er blevet Ejer, men blot har erlagt visse Forudbetalinger, kan han desuden forsikre disse. Hans Stilling bliver da som dens, der forsikrer Udlæg for Skib og lignende.

Det er ligegyldigt, om den paagældende Køber har betalt eller ej. Hans Pligt til at betale giver ham samme Interesse, som hvis Pengene var udlagt, helt eller delvis.

Hvis et Skib er bortchartret saaledes, at Befragteren skal holde det assureret, kan Ejeren alligevel assurere det, — og ikke blot sin Fordring mod Befragteren⁴⁴⁾.

Desuden kan enhver Panthaver⁴⁵⁾ i Genstanden assurere sin Pantefordring, hvad enten han har faaet Pant i Tingen ved Ejers frie Vilje (viljesbestemt Pant), ved Udlæg, Udpantning, Konkurs eller direkte ifl. Loven⁴⁶⁾, og uden Hensyn til om han har opnaaet tinglig Retsbeskyttelse eller ej for sin Ret. Dette er særlig praktisk for Skibe, idet Panthaveren i Skib ikke som saadan har noget Krav paa Forsikringssummen for Skibet, jfr. Søl. § 270. Værnet imod dobbelt Udbetaling af Erstatning ligger deri, at haves der foruden Panteret en personlig Fordring mod Skibets Ejer, overgaar denne til Assurandøren ved Udbetaling af Erstatningen (Søl. § 239 og Konv. § 208, se Kap. 40), og haves der ingen personlig Fordring, kan Ejeren kun forsikre Genstanden med Fradrag af Pantefordringens Beløb⁴⁷⁾, se om Bodmerifordringer nedenfor, Kap. 26.

Ligeledes kan en Lejetager forsikre sin Interesse i at have Adgang til at benytte Tingen. En Person, der har tidsbefragtet et Skib, kan saaledes forsikre sin Interesse i dets Eksistens, d. v. s. sin forventede Fortjeneste i Certepartiets Løbetid, til Trods for at hans Ret ikke er tinglig og ikke kan registreres.

Det er overhovedet ikke nødvendigt, at Forsikrede har en tinglig Ret eller beskyttet Raaden over Genstanden. Ogsaa rene Fordringer paa eller i Forbindelse med Tingen kan forsikres, men dette Spørgsmaal behandles naturligere senere under § 12.

⁴⁴⁾ M. A. § 14 3, herimod Br. 18—19.

⁴⁵⁾ Br. 19, n. Pl. § 2 2, M. A. § 14 1.

⁴⁶⁾ Om Søpanteret se Søl. Kap. 11. Den opstaar uden Registrering, jfr. Søl. § 17 om Medreders Pant. Se endvidere Torp Tingsret 731—732.

⁴⁷⁾ Br. 20. Ritter 54.

Det er ikke nødvendigt, at Rettigheden er juridisk utvivlsom eller anerkendt. Selv om en Reders Ejendomsret til Skibet eller en Ladingsejers til Godset er bestridt, og der føres Proces derom, maa i hvert Fald den, der har Genstanden i Besiddelse, kunne forsikre denne, og i mange Tilfælde ogsaa den, der bestrider Besidderens Ret, — nemlig hvor Besidderen ingen Erstatningspligt har for Tingens Forlis, hvis Retten til Tingen frakendes ham. Ved saadanne særlige Forsikringer maa det være en Forudsætning for Erstatning, at Forsikrede faar Ejendomsretten — eller den forsikrede Rettighed — tilkendt.

Endvidere kan man søforsikre sit Ansvar for Genstandene under en Transports Gennemførelse⁴⁸⁾: Reders Ansvar overfor Besætningen, Speditørs eller Stuers Ansvar for Genstandenes velbeholdne Ankomst, Reders Ansvar for Godset, jfr. Søl. § 142, og for Følgerne af Mandskabets Handlinger, Søl. § 8, især for Kollision.

Endelig kan man søforsikre en Interesse, der ikke er Udtryk for nogen Andelsret i Genstanden, men som blot er paavirkelig af Begivenheder vedrørende denne. En Befragter kan forsikre sin Interesse i Skibets Ankomst til Lastehavn eller Lossehavn inden en bestemt Dag, hvis han ved for sen Ankomst gaar Glip af Certepartiet eller gunstige Kontrakter eller der paaføres ham større Udgifter (Toldforhøjelser o. lign.). En Reder kan ligeledes forsikre sin Interesse i, at Skibet ankommer inden »cancelling date« for et gunstigt Certeparti⁴⁹⁾.

Fremtidig Interesse kan forsikres, men Interessen maa være kommet til Eksistens, naar Skaden indtræder⁵⁰⁾. Ellers lides jo intet Tab. Policer tegnes daglig af Personer, der forventer f. Eks. at modtage Varer. Betingede Interesser er ikke udelukkede fra Forsikring. Selv om Køberen af Skib eller Varer kan afvise disse efter Kontrakten, kan han dog forsikre og er ikke altid pligtig at afvise Genstandens Levering⁵¹⁾. Det maa imidlertid erindres, at hvad der er søforsikret, er et Spørgsmaal om Policens Fortolkning, Kap. 10, og at een Interesse ikke rummer Forsikring af nogen anden Interesse⁵²⁾.

⁴⁸⁾ M. A. § 3 2 c., H. B. § 78, n. Pl. § 28 C. Ansaret falder som en middelbar Følge af Begivenhederne ikke under den almindelige Police, se Kap. 24.

⁴⁹⁾ herimod Pl. 553.

⁵⁰⁾ M. A. § 6, A. § 258, H. B. § 4.

⁵¹⁾ M. A. § 7.

⁵²⁾ B. R. D. D. II 1196. En Leverandør af Tovværk havde forsikret Salgssummen. Rederiet betalte og fik Policen tiltransporteret. Efter Forlis nægtedes Rederiet Erstatning, da kun Leverandørens Fordring var assureret, og den var betalt.

12. Forskellen mellem Søforsikring og anden Forsikring ligger deri, at for at kunne forsikres mod Sørisiko skal den Genstand, hvortil Interessen er knyttet, være eller kunne komme i en saadan Situation, at det er de under en Søtransport indtrædende Begivenheder, der indvirker paa Genstanden og derigennem paa Interessen — se foran, § 11. Det er dette, Konv. § 34 kalder »*formedelst Ulykke paa Søen*«, Søl. § 230 »*Fare paa Søen*«, n. Pl. § 1 »udsættes for Søfare«, H. B. § 1 »*Gefahren der Seeschiffahrt*, M. A. § 1« »losses incident to marine adventure« og § 3 i. f. »maritime perils« (se Kap. 17, Note 3).

Det var denne Ide at forsikre sig imod alle Ulykker, der kunde indtræde fra Afsejling til Ankomst, som skabte Tanken om Søforsikring for Aarhundreder siden, og som særpræger den i Dag. Ved anden Skadesforsikring udsondres Farearterne, og hver Fare gøres til Genstand for særskilt Forsikring; ved Søforsikring dækkes de alle under eet. Det er ikke udelukkende Ulykker, hidrørende fra Havets Indflydelse. Policen dækker ogsaa mod Skade hidrørende fra Storm, Ild, Krig, Maskinen, andre Skibe, Tyveri, Jordskælv, Søroveri, Mytteri, Krigsfarer, Havarigrosse⁵³) o. s. v. Søforsikringen omfatter ikke alene Ulykker, der indtræder ude paa Havet⁵⁴), men lige saa vel, naar de indtræder under Oplægning eller Ophaling⁵⁵) i Havne, Flodmundinger, Indhave eller Stræder, forbindende Kanaler, paa Bedding, under Reparation o. s. v. Nybygninger paa Værft inclusive alt dertil hørende Materiale dækkes i Almindelighed paa Søpolicer⁵⁶); ligeledes kan Landtransport eller Indsøtransport, der knytter sig til Søtransporten, indkluderes under Søforsikringen⁵⁷).

Dette Særpræg, som Søforsikringen har til Adskillelse fra andre Forsikringsarter, medfører imidlertid, at der forlanges en nærmere Tilknytning mellem Interessen og den for Søfare udsatte Genstand for at kalde Kontrakten Søforsikring, end der kræves for overhovedet at

⁵³) Om hvilke Aarsager der dækkes mod se videre Kap. 19.

⁵⁴) Mot. 2619.

⁵⁵) N. D. 1904. 177.

⁵⁶) S. H. R. T. 1921 329, M. A. § 2 2. Se Institute Clauses for Builder's Risk, Witherby 22—25.

⁵⁷) M. A. § 2 1. Ofte dækkes ogsaa udelukkende Landtransporter paa Søpolicer. Et særligt Tilfælde i S. H. R. T. 1919 79. Paa en Kaskopolicerblanket var dækket Søforsikring mod Skade fra Søen paa et Havnearbejde under Udførelse. Policen lød paa 50,000 Kr. Efter indtraadt Skade vurderedes den fuldførte Del af Arbejdet til 380,000 Kr., mens Policen kun lød paa 50,000 Kr. Assurandøren blev uanset Konv. § 199 dømt til at betale hele Skaden, da det ved Vidneførsel blev bevist, at Forsikrede havde ønsket at dække Skadens fulde Beløb indtil Policesummen.

forsikre Interessen. Dette Krav har sin reelle Begrundelse deri, at ved Søforsikring maa Skaden reguleres, efter som og i det Omfang Havariet rammer de legemlige Genstande: Skibet, Ladningen. Søforsikringens almindelige Erstatningsregler er indrettede efter, at en Forringelse af Genstandene betyder en tilsvarende Forringelse af Interessen. Det er denne Realitet, som ogsaa ligger bag Kravet om Interessens nære Afhængighed af Genstanden.

Hvor Interessen, som nævnt under § 11, er knyttet til Skib og Ladning i Kraft af en tinglig Ret, en særlig Raadighedsret, eller en Andelsret i Genstanden, er der ingen Tvivl om, at den kan søforsikres. Vanskeligheden opstaar imidlertid, hvor Interessen ikke direkte er knyttet til Genstanden, men f. Eks. bestaar i en almindelig Fordring mod Ejeren af denne. Der er ingen Tvivl om, at en saadan Fordring kan forsikres (Kreditforsikring), men kan den søforsikres, d. v. s. er den tilstrækkeligt afhængig af Genstandens Tilstedeværelse? Kan f. Eks. Rederiets almindelige Kreditorer for Fordringer, der ikke er sikrede ved Pant eller anden Sikkerhedsret i Skibet, søforsikre deres Krav⁵⁸⁾?

Konv. § 34 nævner af Fordringer kun »Havaripenge«. Søl. § 230 forlanger, at Fordringerne »skulle dækkes⁵⁹⁾ af Skib, Fragt eller Ladning⁶⁰⁾«. Motiverne Sp. 2618 gaar ud fra, at en simpel Fordring ikke

⁵⁸⁾ Partredere er Ejere af en direkte Andel i Skibet og kan forsikre denne paa Kaskopolice.

⁵⁹⁾ n. Pl. § 2 forlanger »fortrinsvis tilsigtes dækket af Skib«

»Other pecuniary benefit.... endangered by the exposure of insurable property to maritime perils« i M. A. § 3 2b er umaadelig omfattende, medens »Forderungen, zu deren Deckung der Seegefahr ausgesetzte Gegenstände dienen« i H. B. § 1 er mere snæver.

Tysk Praksis anerkender ikke den simple Kreditors Ret til Søforsikring, jfr. Voigt 169, se Ritter 53 og 139.

I England anerkendes Retten derimod, hvis Kreditor har Ret til Arrest i Skibet, men anderledes A. § 258.

⁶⁰⁾ I U. 1921 105 forelaa det Tilfælde, at Befragteren havde forsikret Ladningen inclusive Fragt betalt forud og opgivet til Assurandøren »not returnable«. Efter Skibets Forlis viste det sig, at Fragten i Virkeligheden kunde juridisk fordres tilbage, men Beløbet var uerholdeligt paa Grund af Rederens manglende Evne og Vilje.

Højesteret antog, at Policen efter de Assurandøren givne Meddelelser ikke alene hæftede for en Fragt i Risiko for Befragteren, men ogsaa hæftede for, at Fragteløbet var erholdeligt, altsaa for Gennemførelsen af en simpel Fordring mod Rederen. Assurandøren dømtes derfor til at udrede Fragten, uden at den Forsikrede først henvistes til Søgmaal mod Rederen. For Kravet havde Befragteren ikke Søpant, jfr. Søl. § 268, men han var naturligt henvist til Skibet

(fortsættes)

kan søforsikres, men dette stemmer ikke med Lovens Tekst og dens Tendens, og ej heller med Praksis eller en fornuftig Ordning.

Hvor Skibet eller Varen under Transport kun er en Ener i Debtors Formues Mangfoldighed, betyder deres Tab intet eller intet paavise- ligt Tab for Fordringshaveren. Fordringen bestaar stadig, og dens Indgang er praktisk uafhængig af Genstandens Tab, idet denne næsten altid vil være forsikret. Her er Udelukkelsen af Ret til Søforsikring naturlig. Det særlige Forhold, der skal kunne begrunde Søforsikring af Fordringen, maa herefter være, enten at den paagældende Genstand udgør Debtors eneste eller væsentligste Ejendom⁶¹⁾, eller at Fordringshaveren efter sædvanemæssig Opfattelse er nærmest henvist til Genstanden som sit Fyldestgørelsesobjekt. I begge Tilfælde vil det føles naturligt at benytte Søforsikringens Skadesregulering, saaledes at Fordringshaveren enten faar Erstatning i samme Forhold, som Genstanden er forringet som Fyldestgørelsesobjekt, eller i det Omfang Skib. Ladning og/eller Fragt efter Havariet ikke kan dække Fordringen⁶²⁾. Ligesom det maa være ligegyldigt, om Kreditor kan holde sig til andre af Debtors Ejendele, saaledes maa det ogsaa være ligegyldigt, om Debitor faar Erstatning udbetalt for den mistede Genstand. Naar man anerkender, at Fordringen staar i et saadant Forhold til Genstanden, at den bør kunne søforsikres, saa er det ogsaa udelukkende denne Genstands Forringelse, der begrunder Erstatningskravet⁶³⁾. Erstatning maa iøvrigt udbetales, uden at Forsikrede først skal gennemføre sin Fordring. Den simple Fordring bør, naar den er søforsikret, helt sidestilles med Forsikring af Panterrettigheder. Søassurandøren faar til Gengæld overdraget selve Fordringen, ligesom et andet Provenu. Anden Opgørelsesmaade vilde være Kreditforsikringens.

Efter denne Opfattelse er det i Virkeligheden overladt Praksis — d. v. s. Assurandørerne selv — at bestemme Omfanget af en almindelig som Fyldestgørelsesobjekt, og der forelaa altsaa en saadan Forbindelse, at Tilfældet faldt ind under Ordene i Søl. § 230.

⁶¹⁾ Se et interessant Retstilfælde hos Federspiel 94 Note 94.

⁶²⁾ Se Kap. 26 om Erstatningsopgøret ved Bodmeri, Havaripenge og Søfordringer. Endvidere n. Pl. §§ 86 og 88.

⁶³⁾ Imod dette B. R. D. D. IV 601, hvor den Kreditor, der havde søforsikret sin Fordring, ikke fik Erstatning efter Skibets Forlis, fordi Debitor fik udbetalt Forsikringssummen for Skibet. Dommen udtaler, at Debtors Formue ikke var undergaaet nogen Forringelse, og at Forsikrede derfor intet Tab havde lidt. Det samme udtales i N. D. 1910 524 jfr. N. D. 1913. Rederiets Kreditor fik ved Højesteret kun Erstatning, fordi Rederiets Forsikring af Kasko plus Kreditors Interessesforsikring ikke oversteg Skibets Værdi. Herimod bemærkes Dissensen i Underinstansen. Men lig Teksten: Ritter 53 med Citat af tysk Dom.

delig Kreditors Adgang til Søforsikring, og dette er det naturligste. Følgende Eksempler kan gives: Udlæg i Anledning af Skibets Havari⁶⁴), Leverancer til Skibet, hvad enten Rederiet hæfter personligt (Søl. § 7) eller kun med Skib og Fragt⁶⁵), Rederens personlige Udlæg (fournissements) til Skibets Udrustning⁶⁶), et Værfts Regning for Reparationer, Speditørs Udlæg og Fortjeneste af Afsendelsen.

At den overtagne Forsikring ligger indenfor denne Kreds, har Assurandøren Lov at forudsætte. Er dette ikke Tilfældet, maa Situationen oplyses for Assurandøren, og da der jo altid foreligger en forsikringsmæssig Interesse, synes en Assurandør, der har tegnet en Søforsikring med fuldt Kendskab til Fordringens Natur, at være forpligtet til at erstatte den efter de sædvanlige Regler herom, se Kap. 26 III. Hvor Assurandøren derimod ikke har faaet fuld Underretning, bør Forsikringen være uvirksom baade som Søforsikring og som Kontrakt. Hvor Forbindelsen er fjærnere, vil det ofte være naturligt for Kreditor at tegne en Interessecforsikring *paa beholden Ankomst eller mod Totalforlis*.

Med Hensyn til Aktionærers (særlig i Dampskibsselskaber) Adgang til at tegne Søforsikring, har der været Tvivl. Da Selskabet som saadant og ikke Aktionærerne ejer Skibene kan de selvfølgelig ikke søforsikre disse, der derved vilde blive overforsikrede. Hvor Skibet imidlertid ikke er fuldt forsikret, har man undertiden i Praxis tegnet og behandlet Aktionærinteresse som Kaskointeresse, se Kap. 27. Interessen i Aktiernes Værdiforandringer er ikke en Interesse, der kan søforsikres, da Aktierne ikke udsættes for Fare paa Søen, og da Forbindelsen mellem Skibenes Havarier og Aktiernes eventuelle Fald er vanskelig paaviselig.

Imidlertid synes det efter de foran hævdede Synspunkter for Fordringer ikke umuligt, at en Søforsikring for et begrænset Beløb i Interesse kan tænkes i et Tilfælde, hvor et Selskab f. Eks. kun ejer eet Skib, og dette er paa en Rejse, hvis heldige Forløb har uhyre Værdi for Selskabet (Polarekspedition, Fangsttur) og direkte influerer paa Værdien af Aktierne. Forsikringen vil altsaa nærmest angaa selve Rejsens heldige Udfald. Da Aktierne imidlertid tilsammen udgør

⁶⁴) N. D. 1900 263, 1905 38 og 1910 84. Ved den sidste Dom blev det urigtigt antaget, at Rederens Havariedlæg kun er forsikringsmæssige i det Omfang, de skal godtgøres som Havarigrosse af Lasten.

N. R. 1899 257. Policen antoges ikke at omfatte Havaripenge fra en tidligere Rejse; anderledes U. 1881 384.

⁶⁵) B. R. D. D. II 1196.

⁶⁶) U. 1881 384.

Selskabet, maa det altid være en Forudsætning, at ikke hele Interessen forud er forsikret af Selskabet⁶⁷⁾.

13. En absolut Begrænsning for Søassurancen beroende paa Skadens Aarsag findes nærmere fremhævet i Kap. 18—19.

14. Hvis Søforsikringskontrakten er ugyldig ogsaa som Kontrakt, fordi Assurandøren ikke vidste, at der manglede forsikringsmæssig Interesse, kan han alligevel beholde Præmien, selv om Forsikrede er i god Tro, thi denne bør kende det rette Forhold og give Oplysning herom, jfr. Søl. § 236. Den Forsikrede kan dog, forsaavidt han er i god Tro, forlange Ristorno, se Kap. 15.

Det kan være tvivlsomt, om den samme Regel bør gælde, hvis Interessen bortfalder, efter at Forsikringen er tegnet, men forinden Risikoen begynder.

⁶⁷⁾ Dette antages ogsaa af A. §§ 249 og 307. I to Tilfælde har saaledes engelske Domstole anerkendt, at Aktionærer i »The Atlantic Telegraph Company« kunde forsikre deres Interesse i Kabellægningens heldige Udfald. Muligheden synes forudsat i S. H. R. T. 1921 211 og N. D. 1921 294.

4. KAPITEL.

Forsikringsværdien.¹⁾

1. En Interesses Forsikringsværdi er den Værdi, som den kan forsikres for, og dette er ifølge det i Kap. 3 udviklede dens fulde økonomiske Værdi. Forsikringsværdien er Grundlaget for Ydelserne efter Forsikringsaftalen. Det er derfor af den allerstørste Interesse for Parterne — især for Assurandøren —, at Forsikringsværdiens Beregning sker efter ensartede Hensyn og let kontrollable Regler. Langt den overvejende Del af Søforsikringspolicer dækker Ejerinteresser i Skibe, Ladninger og Fragt. Normalt vil det være rigtigt, at Ejerinteressen i en Ting udtrykkes ved at angive selve Tingens Handelsværdi. Søforsikringen bygger sine Regler om Skadesberegning herpaa. Da Forretningslivet desuden trænger til faste Regler om Forstaaelsen af de Udtryk, som daglig anvendes i Policerne, indeholder alle Forsikringsplaner Regler om, hvorledes Forsikringsværdien af hine tre store Ejerinteresser — undertiden ogsaa af andre — skal beregnes, naar intet andet er aftalt. Saadanne Regler, der i Danmark findes i Konventionen, er altsaa en Del af den enkelte Forsikringskontrakt, som Parterne udtrykkeligt eller stiltiende akcepterer.

Reglerne danner ikke nogen Hindring for, at Parterne kan vedtage at vurdere Interesserne anderledes, men Forsikrede maa sige dette, hvis det er hans Ønske. Søl. § 233 udtaler ganske vist, at en »*Genstands virkelige Værdi*« er dens Forsikringsværdi, men det kan ikke hermed have været Meningen at ophæve den Hovedregel, der er givet umiddelbart forud i § 230, om at ikke Tingene selv, men Interessen er al Søforsikrings Grundlag. Lovgiveren er snublet i sin Tanke. Han har glemt den teoretisk rigtige Sprogbrug og anvendt den brugelige Udtryksmaade ved Forsikring af Ejerinteresser i Skib og Ladning.

¹⁾ Gram 426 ff, Br. 32—42, B. 584 ff, Grundtvig 208—09, Pl. 564—575, Granfelt 42—59, A. §§ 218—241 og 261—288, G. 64—92, Ritter 88—135.

Søl. § 233 kan ikke forstaas anderledes²⁾, da der ellers vilde være en Forskel mellem Beregningen af Forsikringsværdien ved Ejerinteresser i Ting og ved andre Interesser, hvilket vilde være urimeligt. I Praksis sker der kun sjældent Afvigelser fra de almindelige Regler.

I det følgende vil der blive givet en Fremstilling af, hvad der efter den almindelige danske Police anses for Forsikringsværdien af Skib, Ladning og Fragt, og hvad begge Parter derfor er berettiget til og forpligtet til at anerkende. Af praktiske Hensyn behandles her to Spørgsmaal under eet:

1) Hvilke Genstande og Interesser omfatter de almindelige Betegnelser: Skib, Ladning og Fragt, (se dog ogsaa Kap. 10)? og

2) hvorledes beregnes Værdien af de Genstande, som Policerne saaledes omfatter?

Skib.

2. Forsikring af Skib kaldes Kaskoforsikring³⁾. I Konv. § 38 nævnes, hvad Forsikring af et Skib omfatter⁴⁾.

Først selve Skroget, hvortil hører blandt andet: Skanseklædning, alle Overbygninger, Master, Køl, Metalforhudning, Ror, d. v. s. alt, hvad der er sammenbygget eller fast forbundet med Skroget. Endvidere Maskinen, hvortil hører: Kedler, ogsaa Donkeykedel, Skorstene, Aksler, Skruer eller Hjul og alt, hvad der fungerer som fast Led i Fremdrivningen. Endelig Skibets og Maskinens Tilbehør, d. v. s. Genstande, der er bestemt til varigt Brug for Skibet og Maskinen og skal være ombord⁵⁾, f. Eks. Ankre med Spil og Kæde, Sejl, Kompas, Skibskort, Skibsbaade⁶⁾, Rundholter, fast Garnering, Beholdning af

²⁾ Bevis for Rigtigheden heraf er ogsaa, at i n. Pl. § 8 1 er Reglen gengivet med: »En Interesses virkelige fulde Værdi er dens Forsikringsværdi«.

Sv. Pl. § 4 siger: »Et försäkradt föremåls verkliga värde är dess försäkringsvärde.«

I Konv. findes den samme sproglige Modsætning mellem § 50 og § 53.

³⁾ Kasko, ældre Sprog casque, senere Casco, stammer fra det spanske Ord »casque«, en Skaal, der brugtes som Betegnelse for Skibsskroget, se Kasko-policen i Konv. 1746.

⁴⁾ D. L. 4—6—5, Konv. 1746 II § 1. Jfr. n. Pl. § 48, sv. Pl. § 6 1. Stk., H. B. § 70, M. A. § 16, Sch. I § 15, A. 365, Ritter 88, Br. 32.

Se Udtrykkene i den sædvanlige engelske Police-Formular — G. 328 —, og i den ældre danske, se Julius Larsen, Bilag 4 a.

⁵⁾ Hvad der ifl. Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 om Tilsyn af Skibe eller Klassifikationselskabets Fordringer skal være ombord og er bestemt til varigt Brug, maa altid høre til Skibet.

⁶⁾ D. H. G. B. § 478, A. § 221, omtaler Betydningen af, at Baadene holdes paa deres Plads. Se Kap. 35. Note 36.

Stuvningsgods til regelmæssigt Brug, fast Ballast, Skibskanon, elektrisk Anlæg, traadløst Telegrafapparat.

Endvidere falder ind under Skibets Tilbehør: Skibsrummenes Inventar, Kahytternes Montering, Kabyssens Udrustning, Skibets Køjeklæder, Passagerbekvemmeligheder samt ordinært⁷⁾ Reservegods bestemt til Fornyelse af Skrog, Maskiner, Tilbehør og Inventar. Hvis under Rejsen en Genstand ombyttes med en anden, omfattes den nye af Policen, straks naar den er kommet til Skibet. Det er forudsat, at de enkelte Genstande tilhører Skibets Ejer.

Undtaget fra den almindelige Kaskoforsikring er efter Konv. § 38 i. f. Udredning (se § 4) og:

3. Redskaber og Tilbehør, som kun er medtaget til Anvendelse i et specielt Øjemed, ikke for den normale Sejlads' Skyld⁸⁾. Hertil hører Fiskeredskaber og overhovedet alt⁹⁾, hvad der i Fiske- og Fangstfartøjer specielt er medtaget for Fiskeriets Skyld: Harpuner, Lanser, Kar til Kogning og Opbevaring af Tran i Hvalfangerskibe, samt særlige Redskaber eller Indretninger til Bjergning eller Bugsering i Skibe specielt indrettet for dette Øjemed, Sandpumper. Undtagelsen er begrundet i, dels at der antages at være unormal stor Risiko for disse Ting, der er i udsat og stadig Brug, dels at de ikke findes ombord i et almindeligt Skib og derfor ikke er taget i Betragtning ved den normale Præmies Beregning.

Dette undtagne Tilbehør kan forsikres enten i særlige Policer eller ved Paategning paa den almindelige Police. At Skibets særlige Egenskab (Fangst, Bjergning) er opgivet i Policen, er ikke tilstrækkeligt til, at dette Tilbehør er medforsikret. Der findes en Fangstpolice for Fiskefartøjer, hvorved Fangstredskaberne er medforsikret¹⁰⁾. Sæd-

⁷⁾ Ikke ekstraordinært, jfr. n. Pl. § 48 2.

⁸⁾ Efter M. A. § 16, jfr. Sch. I § 15, er saadanne Genstande nu inkluderet under den almindelige engelske Police i Modsætning til ældre Praksis, hvorunder de maatte særskilt opgives. A. § 365.

⁹⁾ I Praksis erstattes ved de større Fiskefartøjer altid Skibets Baade, selv om disse væsentligst er medtaget for Fiskeriets Skyld, efter samme Regler som almindelige Skibsbaade, Kap. 35 Note 36.

¹⁰⁾ Fangstpolicens Regel om Fiskeredskaber lyder saaledes:

Ved Beregning af Erstatning for Tab paa Fiskebaade følges de samme Regler, som gjælde for Baade, hørende til et forsikret Skib. Partielt Tab paa Fiskeredskaber godtgjøres efter Indkjøbsprisen med Fradrag af $\frac{1}{3}$ Del. Skade ved Overbordskylning af Fiskeredskaber godtgjøres ikke; heller ikke Tab paa samme, som lides under Brugen, med mindre Tabet er foraarsaget ved en Skibet eller Baaden, hvorfra der fiskes, tilstødt Skade eller ved et Havarie grosse Tilfælde.

vanligt Tilbehør og Redskaber falder ikke udenfor Kaskoforsikringen, fordi det i et enkelt Tilfælde benyttes i lignende særligt Øjemed.

Skibets Udrustning (Udredning).

4. Denne omfatter alt, hvad der er bestemt til Brug ligegyldig om det virkeligt forbruges eller ej, paa den enkelte Rejse, eller som det er nødvendigt at have med til Brug i paakommende Tilfælde¹¹⁾. Hertil hører:

Proviant, Brændsel som Kul og Olie, Smørelse, Maling, Pensler, Raketter, Blus, Værk, Cement, Maatter og Brædder til Opbevaring eller Garnering af Ladning for den enkelte Rejse, Medicinkasse, forudbetalt Hyre, Forskud paa Hyre eller til Udredning, alle Udgifter ved Ankomsten eller Afgang, Forsikringspræmien for Kaskopolicen og Fragtpolicen og Præmien herfor.

Alle disse Udredningsomkostninger angaar Skibets enkelte Rejser og paaregnes dækket af Bruttofragten. De maa altsaa fradrages i denne, for at NettoFortjenesten ved den paagældende Rejse kan fremkomme. Hvis Rederen ved Totalforlis fik erstattet baade Bruttofragt og Skibets Udstyr som Del af Erstatningen under Kaskopolicen, vilde han faa Udstyret betalt dobbelt. At Udstyret ikke er dækket under den almindelige Kaskopolicy, er derfor en Konsekvens af, at efter Konv. § 132 forstaas ved Fragt altid *Bruttofragt*, og at efter Konv. § 40 falder under Bruttofragt enhver Godtgørelse, Rederen har betinget sig, altsaa ogsaa den, der skal dække Forbrug af Udstyret.

Konventionen tillader imidlertid, at Udredningsomkostningerne forsikres udenfor Fragten, saavel i særskilte Policer som under Kaskopolicen¹²⁾, naar det blot i sidste Tilfælde opgives, og Rederen har udlagt Beløbene eller skylder dem. Dette vil altsaa kunne ske, f. Eks. naar Skibet gaar i Ballast, eller Fragten i Risiko for Skibet ikke er forsikret¹³⁾.

Af praktiske Grunde er samtlige Regler om Forsikring af Udredningen fremstillet i Kap. 26 IV.

¹¹⁾ I Konv. 1746 II § 2 fradrages »*det consumable*«, og Forsikring heraf var forbudt.

Som Teksten n. Pl. § 48 2, H. B. § 70 1. Efter M. A. § 16 1 er Skibets Udrustning derimod indbefattet under Kaskopolicen.

¹²⁾ Selvfølgelig forudsat, at Skibet og ikke f. Eks. Tidsbefragteren skal bære koste Udrustningen.

¹³⁾ N. Pl. § 63 2, jfr. ogsaa det i n. Pl. § 63 3 omtalte Tilfælde.

5. Kaskoforsikringen for Skibet, som det nævnes ved Navn i Policen, omfatter altsaa Skroget og alt, hvad der af de nævnte Genstande faktisk findes ombord. Tidspunktet for Forsikringsværdiens Beregning er ifl. Konv. § 37 det Øjeblik, da Risikoens (Faren) begynder¹⁴⁾, ikke Policens Datering eller noget andet Tidspunkt. Har Skibet derfor inden Risikoens Begyndelse lidt en Skade, der ikke er repareret, maa denne Værdiforringelse fradrages i Forsikringsværdien¹⁵⁾. Hvis denne Skade senere under Rejsen repareres, er det Praksis at anse Forsikringsværdien for forøget med Reparationens Værdi. Beregningen af Forsikringsværdien fastholdes uanset senere Ændringer i Værdierne, dog sker Undtagelse ved Havarigrosse og Bjergeløn.

Ved Havarigrosse bliver Skibets Bidragsværdi jo fastsat ved særlig Vurdering af Skibet efter den Stand, det er i, naar Rejsen ender (Søl. § 207 Nr. 1). Hvis Bidragsværdien ansættes højere end Forsikringsværdien, erstatter Assurandøren kun sin forholdsmæssige Andel af Bidraget. Det samme gælder ifl. Policeklausul om Bjergeløn¹⁶⁾.

Hvis Policen ikke er takseret, maa Forsikringsværdien oplyses ved retsligt Skon enten efter Besigtelse af Skibet eller, hvis dette er totalforlist, efter Tegninger af det, bilagt med Lister over Redskaber og Inventar o. s. v. Ved Bedømmelsen af Skibets Værdi er det ikke Skibets Byggepris med Fradrag af Slid, der maa lægges til Grund, men Skibets Værdi i Handel og Vandel, dets Salgspris. Da Kaskopolicerne altid er takseret, faar disse Regler størst Betydning ved Bedømmelse af, om der foreligger for høj eller for lav Takst.

6. Det siges ofte, at Skibets Forsikringsværdi principielt er den samme under hele Policens Løbetid. Naar man heraf har villet slutte, at Forsikringsværdien under hele Forsikringstiden stadig er lig med Skibets Værdi ved Risikoens Begyndelse, uanset om der indtræder Forandringer vedrørende Skibet — Forbedringer eller Forringelser —, er dette urigtigt. Kun een fast Regel har Praksis uddannet, nemlig at den almindelige Slitage, som Skibet lider efter Risikoens Begyndelse, ikke forringer Forsikringsværdien ved indtrædende Totalforlis, hvad enten der foreligger Rejse- eller Tidsforsikring¹⁷⁾. Grunden er vel

¹⁴⁾ N. Pl. § 47 1, jfr. ligeledes M. A. § 16, H. B. § 70, sv. Pl. § 6.

¹⁵⁾ N. Pl. § 47 4 Stk., Br. 19.

¹⁶⁾ Se Kap. 30 § 12 om Havarigrosse og Kap. 38 § 3 om Bjergeløn.

¹⁷⁾ Mot. 2620 og Konv. § 167. Se Gram 427. Ved Erstatning for partikulære Beskadigelser virker Afdragsreglerne som Fradrag for Slitage, jfr. H. B. § 76 2.

væsentlig den praktiske Umulighed af at paavise Slitagens Indflydelser, naar Skibet er forlist.

Hvis Skibet derimod under Rejsen er blevet væsentligt^{17a)} forbedret, f. Eks. ved Paalæg af Metalforhudning¹⁸⁾ eller Installation af traadløst Telegraf-Apparat, maa Forsikrede sørge for, at dette specielt opgives og medforsikres, da Forbedringen ellers ikke anses indbefattet under Skibets Forsikringsværdi eller angivne Takst. Hvis det ikke sker, er han Selvassurandør for Forbedringen og et Beløb, der svarer til dennes Værdi. Det vil saavel til hans Skade, f. Eks. ved Erstatning i Kollisionstilfælde, ved Betaling af partikulære Beskadigelser, som til hans Fordel, f. Eks. ved Fordeling af Vragprovenu, være urimeligt at bortse herfra. Følgen vil altsaa være, at der ikke ydes Erstatning, hvis den paagældende Forbedring er individualiseret og ødelægges, og at der ellers kun ydes forholdsmæssig Erstatning for Beskadigelser.

Det samme maa gælde, hvis Skibet er blevet forringet ved Ejerens Dispositioner, f. Eks. ved Bortsalg af enkelte Dele, Metalhudens Afrivning¹⁹⁾ el. lign. Saa maa Assurandøren have Lov til at forlange Taksten nedsat tilsvarende og behøver kun at svare Erstatning i Forhold til den virkelige Forsikringsværdi i Skadesøjeblikket.

Naar dette gælder ved Ejerens Dispositioner, maa det samme gælde, hvis Skibet i Forsikringstiden forringes ved en Ulykke, som Assurandøren ikke hæfter for. Dette er ogsaa antaget af Domstolene, jfr. U. 1919 717²⁰⁾. Et Skib var først grundstødt og blev derefter bjerget, men ødelagdes senere ved en Minesprængning. Krigsassurandørens Erstatningspligt blev nedsat med det Beløb, hvormed Retten skønsmæssigt anlog, at Skaden ved Grundstødningen havde nedsat Skibets Værdi. Reglen følger af Konv. §§ 167 190 3. Pkt. og stemmer med en retfærdig Betragtning af Forholdene. Det er urimeligt, at

^{17a)} En almindelig Reparation falder under Taksten.

¹⁸⁾ N. Pl. § 48 3.

¹⁹⁾ Reglerne i n. Pl. § 48 3 og sv. Pl. § 6 2. Stk. om Følgerne af Metalhudens Paasætning og Afrivning efter Risikoens Begyndelse er sikkert ikke Undtagelsesbestemmelser, hvorfra der skal sluttes modsætningsvis, men Enkeltafgørelser, der i Virkeligheden bundet i det samme Syn som Tekstens Regler.

²⁰⁾ Ligeledes N. D. 1921 121. Et Skib lider Krigsskade, som kun delvist repareres. Senere totalforliser det, og Søassurandørerne betaler forud Erstatning. Krigsassurandørerne frifundet for at betale den ureparerede Skade til Forsikrede, da denne derved vilde faa dobbelt Erstatning. Kaskotaksten antoges fastsat efter Skibets ubeskadigede Værdi. Udtalt i Dommen, at Søassurandørerne kunde have forlangt den ureparerede Skade dækket af Krigsassurandørerne eller fratrullet den.

Assurandørerne skal svare for en Skade, de iøvrigt ikke hæfter for, og maaske en anden Assurandør, hos hvem Forsikring er taget til Dækning netop af denne Art Skade, skal blive ganske fri, fordi Skibet totalforliser. Denne sidste Assurandør kan ikke paastaa Fritagelse, fordi Skaden ikke er repareret, thi Erstatningspligten foreligger allerede ved Skadens Indtræden²¹⁾. Se nærmere Kap. 29 § 3.

Ofte vil indtraadte Forringelser være ukonstaterlige paa Grund af Totalforliset, og i saa Fald kan de ikke komme til Fradrag, jfr. Konv. §§ 76 3. Stk. og 183 i. f., se Kap. 34.

7. Hvis Skipperen optager lovligt Bodmeri²²⁾, efter at Risikoen er begyndt for Kaskoassurandøren, forandres ikke dennes Erstatningspligt for et senere Totalforlis, hvad enten den Ulykke, der har foranlediget Bodmeriets Optagelse, falder under Assurandørens Risiko eller ej. Totalforliser Skibet, maa Assurandøren ogsaa i sidste Tilfælde betale dets fulde Værdi, thi da bortfalder netop Bodmerikreditors Krav paa Tilbagebetaling, og Skibet har altsaa i Forlisets Øjeblik paa Grund af Bodmeriets Art sin fulde Værdi for Ejeren²³⁾, jfr. Forudsætningen i Konv. § 201 1. Pkt. Se Kap. 29 § 3.

Det maa erindres, at uden Hensyn til Bodmerilaanet, paalignes der Skibet Bidrag til Havarigrosse efter dets fulde Værdi, hvor Rejsen ender, jfr. Søl. § 207. Dette Bidrag bør Assurandøren ogsaa erstatte fuldtud. Det samme Princip gælder ved indtraadte partikulære Skader.

Var Bodmeriet derimod optaget forinden Risikoens Begyndelse, gælder samme Regel, som om Skibet var skadelidt, nemlig at Forsikringsværdien er nedsat tilsvarende²⁴⁾.

Hvis Assurandøren har tegnet Assurancen vidende om Bodmeriet, kan han dog ikke gøre Indsigelse mod, at Bodmeristen i Havaritilfælde forlods holder sig til Provenuet af Vraget²⁵⁾.

²¹⁾ Tysk Ret stemmer med Teksten, Ulrich 53.

²²⁾ Søl. Kap. 6.

²³⁾ Br. 20—22 forklarer udførligt Grundene til, at Kaskoassurandøren hæfter, selvom Bodmeriet er optaget paa Grund af en Ulykke, han ikke hæftede for. Ejers Interesse bestaar nemlig stadig som en betinget Interesse, og udfolder sig, i samme Øjeblik Bodmeristens Ret bortfalder. Ritter 90. Konv. § 47 i. f. er næppe rigtig.

²⁴⁾ Reglen om Policens Ugyldighed i Konv. § 47 2. Pkt. kan ikke fastholdes mere, men maa være betinget af Svig, jfr. Konv. § 117. Se dog W. v. K. § 599, I. H. L. B. § 607, S. H. L. B. § 781.

²⁵⁾ Udtalt i U. 1881 768.

Forsikringsværdien forringes ikke ved, at der senere optages eller oprindelig var Pantehæftelser i Skibet, for saa vidt der ved Siden af disse bestaar en personlig Fordring mod Rederen. Denne har nemlig stadig sin fulde lovlige Interesse i at bevare Skibets Værdi i sin Formue, bl. a. til dermed at fyldestgøre sin Kreditor. Panthaveren kan selvstændigt forsikre sin Fordring.

Heller ikke ophæves Skibsejerens Adgang til fuld Forsikring, fordi Tidsbefragteren enten er forpligtet til at tegne Forsikring^{25a)} eller har forpligtet sig til at erstatte Skibets Havarier.

Ladning.

8. Ved Ladning forstaas alle legemlige Genstande, der transporteres over Havet²⁶⁾. Ladningens Forsikringsværdi er ifølge Konv. § 43 dens »fulde Værdi paa Ladepladsen eller nærmeste Handelsmarked« paa Afskibningstiden med Tillæg af alle Omkostninger »til ombord«. Forsikringsværdien er altsaa principielt sat lig Markedsværdien.

Hermed stemmer H. B. § 90, n. Pl. § 71 og sv. Pl. § 62^{26a)}, medens engelsk Ret²⁷⁾ lægger Indkøbsprisen til Grund. Er selve Varen steget eller faldet i Værdi forinden Afskibningen, faar dette altsaa i dansk Ret Indflydelse paa Forsikringsværdien. I første Tilfælde er Værdistigningen medforsikret, i det sidste Tilfælde maa Ejeren selv bære det Konjunkturtab, som har ramt Godset. Derimod er Værdiændringer efter Afskibningen under Rejsen uden Indflydelse saavel til Fordel som til Skade for Forsikrede. Denne Regel er strængt fulgt i norsk og svensk Praksis, selv om Prisfald eller »Stigning er dokumenteret²⁸⁾).

^{25a)} N. D. 1910 193.

²⁶⁾ D. L. 4—6—5, Konv. 1746 II §§ 1—3. Engelsk Ret sonder mellem det videre Begreb »moveables« i M. A. § 90, og det snævrere »goods« i M. A. Sch. I § 17.

^{26a)} C. de C. § 339, W. v. K. § 612, S. H. L. B. § 754.

²⁷⁾ M. A. § 16 3 »prime cost of the property«. Ligeledes I. H. L. B. § 612.

²⁸⁾ N. D. 1917 251. Et Vareparti var efter Indkøbet solgt for 33.000 Kr. Da Afskibningen skulde finde Sted, var Prisen steget til 38.000, for hvilket Beløb det forsikredes af Ejeren (Sælgeren). Partiet brændte. Assurandøren nægtede at betale mere end de 33.000 Kr., hvorfor det var solgt, men dømtes efter n. Pl. § 71 til at betale 38.000 Kr., jfr. i N. R. T. 1919 118 et lignende Tilfælde.

N. D. 1917 488. En Sælger, der var forpligtet til at levere uanset force majeure, forsikrede de afskibede Varer for deres virkelige Værdi paa Afskibningstiden, der laa højere end hans Salgspris. Assurandørens Protest mod at betale mere end Fakturaværdien forkastet. N. D. 1918 97. Erstatning beregnet efter Godsets Værdi paa Afskibningsstedet og ikke efter senere Salgspris.

I N. J. A. 1918 50 var Ladningen senere solgt til højere Pris end Værdien ved Afskibningen. Denne sidste blev dog lagt til Grund for Skadeserstatningen. Se U. 1921 § 32.

Hvis Prisen paa Afskibningsstedet ansættes i fremmed Valuta, maa denne omregnes til dansk Mønt efter herværende Notering af Salgsprisen for den paagældende Valuta paa Afskibningsdagen²⁹⁾. Det Tab eller den Fortjeneste, der maatte være paa tidligere indkøbt fremmed Valuta, er altsaa Forsikredes Risiko ligesom Prissvingningen. Under tiden forsikres dog ligefrem i original Mønt, eller Assurandøren tillader, at den faktisk erlagte Kurs benyttes.

Den danske Regel om Markedsværdien har overfor den engelske om Indkøbsprisen mere Tilpasningsevne efter de virkelige Forhold og derfor mere Udsigt til i det enkelte Tilfælde at stille Ladningsejeren, som om han ikke havde løbet Søfarens Risiko. Begge Regler vil kunne føre til tilsyneladende Urimeligheder. I det daglige Liv ved normale Transportforhold er der ingen større Difference mellem de to Reglers Anvendelse. Fakturaen forelægges, Konv. § 60, og vil danne Grundlaget, men er kun et Bevismiddel. Baade Forsikrede og Assurandøren kan forlange Afgørelse efter den virkelige Værdi, men denne maa da oplyses enten ved Noteringerne for den paagældende Vare eller ved stedfundne Salg^{29a)}.

Hvis Policen udtrykkeligt angiver, at Fakturaværdien er forsikret, men iøvrigt henviser til Konventionen, er Konv. § 43 for saa vidt ændret³⁰⁾, og Fakturaværdien maa da anses for Forsikringsværdien.

Ved *Afskibning* i Konv. § 43 forstaas det samme Tidspunkt, som efter Konv. § 90 er Risikoen Begyndelse — se Kap. 24 —, nemlig naar Varen indlades i Skibet eller modtages i Baade eller Pramme for at føres ud til Skibet. Det er altsaa ikke Afsejlingen, der jo altid vil falde senere end Godsets Modtagelse, og heller ikke det tidligere Tidspunkt, da Skibet eller Rederiet³¹⁾ eller blot et Transportkompagni har modtaget Godset til Forsendelse. Afskibning er det Tidspunkt, da Godset aktuelt begynder sin Transport i Skibet.

Ladepladsen er den Havn, hvor Indladningen i Skibet finder Sted. Af Hensyn til, at nogle Havnebyer kun fungerer som Udførselsplads for andre Byer, hvor den egentlige Omsætning sker, udtaler Konventionen, at i saadanne Tilfælde er det Prisen paa det virkelige Handelsmarked, d. v. s. hvor Varens Omsætning finder Sted, der skal anvendes.

²⁹⁾ A. § 366.

^{29a)} Om Forsikring af Returladninger se Gram 433, Konv. 1746 II § 3.

³⁰⁾ Ved en Policebestemmelse om, at Fakturaværdien er afgørende, muliggøres det, at Tilføjelsen »*inclusive Prisstigning*» kan forstaas saaledes, at Prisstigning paa Afgangsstedet indtil Afsejling er medforsikret, jfr. N. D. 1917 57.

³¹⁾ H. B. § 88 tager dette tidligere Tidspunkt til Udgangspunkt.

Hvis Kvalitet eller Kvantitet forringes enten under Afskibningen eller efter denne ved Ulykker, Assurandøren ikke hæfter for, maa Forsikringsværdien nedsættes tilsvarende, og Erstatning gives kun i Forhold til Resten, jfr. foran om Skib^{31a)}.

Med Varerne er ogsaa deres Tilbehør forsikret, især Emballagen, jfr. Konv. 1746 II § 2, hvis denne har Værdi (Flasker, Sække, Fade, Kasser).

9. Forsikrede skal imidlertid efter Købet have Varerne transporteret bort, og baade herved og ved selve Købets Afslutning paaløber Udgifter, som han kun afholder i Forventning om at faa dem vederlagt ved Salget, naar Varen kommer frem. I disse Omkostninger har han saaledes en forsikringsmæssig Interesse. Konv. § 43 anerkender dette ved at sige, at til Markedsværdien skal endvidere lægges »*alle Omkostninger til ombord*«, d.v.s. alle Omkostninger, som er paa løbet netop de paagældende Varer i Anledning af Købet og deres paa tænkte Afskibning, inden de er afskibet. Policen behøver ikke at nævne, at der er Omkostninger, eller at de ønskes medforsikret^{31b)}. Omkostningerne skal være de virkelig afholdte, saa at følgelig en kort og billig Opbevaring og Forsendelse influerer paa Forsikringsværdien.

Udgifterne skal paahvile Forsikrede og Ladningen, ikke Skibet, Sælgeren eller andre, men de behøver ikke at forfalde paa Afskibningsstedet; f. Eks. er Kommission til Mægler eller Sælgerens Agent paa Bestemmelsesstedet medforsikret.

Udgifterne kan være afholdt inden Købet. Hvis fremmed Valuta er blevet købt, kort forinden selve Forretningen er afsluttet, kan f. Eks. baade Provision og Rente fra Indkøbets Dato beregnes med. Udgifterne behøver ikke at være betalt; en Forpligtelse til at betale er tilstrækkelig, f. Eks. Fragt der garanteres betalt »ship lost or not lost«. Hvis Regningen med Rette bestrides, kan Beløbet dog ikke medtages. Udgifterne medregnes, hvad enten Varernes virkelige Værdi forinden Afskibningen er steget eller sunket.

Til Vejledning kan nævnes følgende Omkostninger^{31c)}:

^{31a)} Udtrykkeligt n. Pl. § 78c 2. Stk.

^{31b)} Se A. S. R. Nr. 144 i N. F. 1923 107.

^{31c)} S. H. R. T. 1918 253. Den paa Afskibningsstedet erlagte Assurancepræmie, Udgifterne ved Remboursens Aabning og Provision til Tredjemand medregnedes til Købesummen, hvorimod Forsikringspræmien til Assurandøren ikke ansaas medforsikret, da den ikke var nævnt i Policen.

Udførselstold³²⁾ og andre

offentlige Afgifter for Varens Udførsel. Udførselsgodtgørelse derimod maa nedbringe Forsikringsværdien, hvis den kommer Forsikrede tilgode.

Alle Kommissioner og Provisioner, som Køberen maa betale i Anledning af Handelens Istandbringelse til Sælgerens eller egne Agenter eller til andre Mellemmand.

Alle Omkostninger ved Købesummens Oversendelse i Form af Kurtage, Remboursprovision, Telegrammer o. lign. Maaske desuden Renter til Afskibningsdagen.

Alle positive Udlæg ved Handelens Istandbringelse til Telegrammer, Undersøgelse af og Kontrol med Varerne, disses forsvarelige Indpakning samt til Opbevaring, Forsikring under Lagringen, Transport til Skibssiden og Stuvning.

Hertil kommer:

Forudbetalt Fragt, for saa vidt denne er betalt uden Ret til Tilbagefordring, hvis Skibet forliser^{32a)}, eller garanteret betalt »ship lost or not lost«. Endvidere kan

Forsikringspræmien — baade for Krigs^{32b)} og Søforsikring af Varerne^{32c)}, samt

Præmien for Forsikring af Præmien medtages, hvis dette udtrykkeligt er opgivet, jfr. Konv. § 43 i. f. og Konv. § 61³³⁾.

Ifølge nyere Forsikringsregler, jfr. n. Pl. § 71, sv. Pl. § 6 2, M. A. § 16 3 og H. B. § 90, er Kravet om udtrykkelig Opgivelse af Præmien frafaldet, og en hermed i Overensstemmelse værende Praksis er under Dannelse i Danmark, jfr. Dom i S.H.R.T. 1917 17, hvor Præmien ansaas for medforsikret uden udtrykkelig Opgivelse, men herimod S.H.R.T. 1918 253. Ved Forsikring af cif-Salg, hvor Forsikringspræmien er en Del af Fakturaværdien, er Reglen fornuftig, men heraf følger ogsaa, at en Sælger, der for en Køber forsikrer cif-Prisen, ikke

³²⁾ Om Udførselstold skal tillægges, se A. § 366. I U.S.A. sker det ikke. Da en Udførselstold normalt vil forhøje Prisen paa Ankomststedet, og da den er en positiv Udgift, der ventes godtgjort ved Transportens Gennemførelse, bør efter Ordene i Konv. § 43 Afgiften lægges til Varens Værdi.

^{32a)} Hvis Fragten ikke er forudbetalt, bør cif-Sælgeren paase, at den kun forsikres som Fragt paa Bestemmelsesstedet, sædvanligt til halv Præmie, se Kap. 26 V.

^{32b)} N. D. 1922 205. 1922 369.

^{32c)} N. D. 1920 326.

³³⁾ Reglen er vist en Levning af det gamle Krav om, at Forsikrede skal have noget Tab af en Skade.

kan tillægge den af ham betalte Præmie^{33a)}. Præmier for Risiko inden Afskibningen, erlagt paa Afskibningsstedet, kan medregnes som Omkostninger³⁴⁾.

Om Policens Omfang og Forstaaelsen af dens Udtryk, se i Kap. 10.

I Konv. § 61 fremhæves, at den enkelte Police ikke omfatter Avance eller Udgifter paa Bestemmelsesstedet. Disse behandles som særlige Forsikringsarter, se §§ 10—13 og i Kap. 26 V og 27 III.

10. Forsikring af forventet Handelsfordel paa Varer^{34a)}, i det følgende ofte kaldet Avance, sker enten i særlig Police eller i Forbindelse med Ladningen. I sidste Tilfælde maa Forsikrede opgive, at Policen ogsaa skal dække Avance, da Forsikringssummen ellers kun antages at dække Godsets Forsikringsværdi³⁵⁾. Konventionen forlanger altsaa udtrykkeligt saavel i § 45 som i § 61, at Forsikrede skal meddele, hvis han ønsker Avance forsikret. Der er en saa betydelig Forskel mellem Forsikring af Avance og Forsikring af selve Varen, at det er rigtigt at holde de to Forsikringer adskilt, (jfr. Konv. § 36).

Assurandørerne overholder i deres Policer³⁶⁾ og Praksis denne Regel, og det er derfor urigtigt, naar Domstolene i et enkelt Tilfælde har anset 10 % Avance medforsikret³⁷⁾ uden Opgivelse heraf i Policen.

11. Hverken i Konventionen eller i Søloven findes særlige Regler for Avanceforsikring, om Forsikringsværdiens Beregning og Beviset herfor, og der raader derfor en betydelig Usikkerhed om Principperne, omend denne sjældent kommer frem i Praksis. Søforsikringen har for Beregning af Forsikringsværdien for Avance fastholdt det samme Princip, der gælder for de andre Interesser, nemlig af Vurderingen

^{33a)} S. H. R. T. 1920 58.

³⁴⁾ S. H. R. T. 1918 253.

^{34a)} Forbudt ifl. Konv. 1746 II § 3.

³⁵⁾ Det er almindelig evropæisk Ret, at Avance kun er medforsikret, hvis dette er opgivet, jfr. n. Pl. § 84 4, Granfelt 50, A. § 241, H. B. § 1 2, jfr. D. H. G. B. § 801, V. V. G. § 53. Den norske Varepolice har dog følgende Ændring:

»Naar forsikringen er tegnet av eller for varens kjøper, dækker polisen ogsaa indtil 10 % »forventet fortjeneste«, hvis intet andet udtrykkelig er fastslaaet i polisens skrevne tekst.«

Herimod dog sv. Pl. § 6. 2, hvorefter 10 % altid er medforsikret uden Meddelelse.

³⁶⁾ I den københavnske Varepolice er »*imaginær Avance indtil 10 pCt.*« altid nævnt.

³⁷⁾ S. H. R. T. 1917 17.

skal ske efter Forholdene ved Risikoens Begyndelse, og ikke, som ved andre Forsikringsarter, ved Ulykkens Indtræden. Udtrykkeligt siges det ikke i Konv. § 45, men det følger af Princippet i Konv. §§ 37 og 43 og er almindelig evropæisk Ret³⁸⁾. Forsikringsværdien er altså den Avance, der efter Forholdene ved Risikoens Begyndelse var ventelig ved Varernes Ankomst³⁹⁾, uden Hensyn til om senere Begivenheder under Rejsen gør det umuligt at opnaa Avancen.

Naar der herefter spørges, med hvilken Grad af Sikkerhed Forsikrede skal kunne vente at opnaa Avancen, er man i dansk Ret uden Vejledning. N. Pl. § 84 5 udtaler, at Avancen skal *»efter almindelig Købmandsberegning med Rimelighed kunne ventes«*. Reglen stammer fra tysk Ret, jfr. nu H. B. § 100 (dog *»möglichlicherweise«*). Herefter forlanges altså ikke et sikkert Bevis for Avancens Opnaaelighed, og Forsikredes særlige Forhold, hans Dygtighed og Forbindelser kan tages i Betragtning. Denne Regel vil sikkert stemme med dansk Retsopfattelse. Normalt bør Branchens sædvanlige Avance for Ladninger af den paagældende Art lægges til Grund, thi det er naturligt at forstaa Forsikringskontrakten saaledes, at begge Parter stiltiende henviser til og accepterer den Avance, som sædvanlig ventes, og som Assurandøren maa forudsættes at kende fra tidligere Skadesopgørelser⁴⁰⁾.

Dansk Forsikringspraksis behandler Spørgsmaalet meget objektivt. Uden Forsøg paa at trænge ind i de individuelle Forhold arbejder man med en grov Gennemsnitsregel om, at Avancens Forsikringsværdi, naar intet andet er sagt, antages at udgøre 10 pCt. af Varens Forsikringsværdi. Herved bør forstås hele Forsikringsværdien som bestemt foran, altså inclusive forudbetalt Fragt og Omkostninger til ombord^{40a)}, men den københavnske Police regner kun med 10 pCt. af Fakturaværdien. Efter dette Udtryk kan der bortses fra saadanne Omkostninger og Fragt, der erlægges af Forsikrede direkte og altså ikke paaføres Fakturaen, men det sker næppe altid i Praksis.

³⁸⁾ Dog med den Ændring, at H. B. § 100, n. Pl. § 84 5 og Søl. § 238 lægger Vægt paa Kontraktens Afslutning. Se sv. Pl. § 6 2. Stk.

³⁹⁾ Sv. Pl. § 6 6. Stk. lægger imidlertid den virkelige Avance, der er tilstede, naar Erstatning ydes, til Grund, hvis der er Tale om Avance udover de 10 pCt. (ekstra vinst), og intet andet er aftalt.

⁴⁰⁾ I Korn- og Foderstofbranchen er Importavancen f. Eks. kun fra 2 til 5 pCt. I N. D. 1922 369 blev 10 pCt. Avance tilkendt Forsikrede uden særligt Bevis for dens Opnaaelighed, da denne Avance var *»almindelig«*, og der ikke forelaa Bevis for, at den ikke kunde opnaas.

^{40a)} S. H. R. T. 1917 17. Avancen beregnet ogsaa af Fragt og Præmie og erstattet uanset, at Avancen ikke var nævnt som medforsikret i Policens Tekst.

Denne Praksis stemmer vistnok med norsk, men ikke med svensk Praksis og Love⁴¹⁾. Hvis Avancen er forsikret sammen med Varerne i een Police og under een Forsikringssum, antages nemlig ifølge Konv. § 45 2. Stk. $\frac{1}{10}$ af denne at have Hensyn til Avancen, saaledes at dennes Forsikringssum udgør $\frac{1}{10}$ af Varernes Forsikringssum. Herved bestemmes egentlig intet om Avancens Forsikringsværdi, men Ordene har sikkert haft deres Indflydelse paa Udviklingen i Praksis. Denne Forstaaelse er derefter blevet overført paa de Tilfælde, hvor der er tegnet særskilte Avancepolicer⁴²⁾. Undertiden er der i disse optaget særlige Bestemmelser om Avancens Beregning, f. Eks. *indtil 10 pCt. eller indtil 10 pCt. af Forsikringsværdien* eller andre Procenttal, og saadanne Regler om Forsikringsværdiens Beregning er selvfølgelig altid bindende.

Hvis Forsikrede eller Assurandøren ønsker at forhøje — eller formindske — Forsikringsværdien, maa Vedkommende særligt forbeholde sig dette i Policens Tekst. Assurandørerne har den Pligt ikke at overtage Avanceforsikringer, der overstiger det sædvanlige i vedkommande Branche.

Man kan tegne en Avanceforsikring afhængig af Skibets Afsejling eller Ankomst inden en bestemt Dag, f. Eks. praktisk ved Sæsonvarer. En saadan tegnes naturligst som Interesse i »*beholden Ankomst inden*«. Assurandørerne er almindeligt meget tilbageholdende med at overtage denne eller andre særlige og subjektive Avanceforsikringer.

12. Det bør naturligt undersøges her, om Forsikrede ved en aaben Police i Skadestilfælde skal bevise, at han faktisk kunde have opnaaet en Avance svarende til Forsikringsværdien. Dette skal han i hvert Fald ikke. Af det foran fremhævede følger, at Forsikrede højst har Bevisbyrden for, at han paa Afskibningens Tidspunkt med Rimelighed kunde vente den forsikrede Avance.

Det ejendommelige ved den forsikrede Avance er, at den i Modsæt-

⁴¹⁾ Br. 40, sv. Pl. § 62, n. Pl. § 84 2. Ogsaa H. B. § 101, Ulrich 209.

I N. D. 1920 326 blev Godsets Forsikringsværdi af Sveriges Højesteret beregnet saaledes:

1) Telegramomkostninger og
2) Præmierne for Søforsikring og for særlig Forsikring mod den Skade, der kunde opstaa ved, at Sverige kom i Krig, medtoges.

3) Avancens 10 pCt. beregnedes efter Coutume og sv. Pl. § 6 Nr. 2, ikke af Fragtforsikud og Forsikringspræmier, men kun af Godsets egen Værdi. Se ogsaa N. D. 1922 205.

⁴²⁾ Særlige Policeformularer hertil findes ikke; i Almindelighed bruges de sædvanlige Varepoliceformularer.

ning til andre Interesser ikke ved Tegningen har et Grundlag i en paaviselig eller legemlig Værdi. Dens Basis er et Haab, en Forventning om Fortjeneste. Dette gør selvfølgelig ikke Avance mindre forsikringsmæssig, thi ogsaa en Forventning er en økonomisk Interesse, der kan forsikres, men det er dog naturligt, at Assurandøren maa være forberedt paa, at det er umuligt at stille de sædvanlige strenge Krav til Beviset for Interessens Tilstedeværelse.

Assurandøren vil sjældent have Interesse i Kontrol, naar Forsikringsværdien beregnes som nævnt foran. I normale Tiders Omsætning vil nemlig en Avance paa 10 pCt. eller Branchens sædvanlige sikkert være overensstemmende med det opnaaelige og passende, saa der ikke vil være nogen Risiko for Assurandørerne ved at undlade at forlange Dokumentation. Det er ogsaa Praxis, at Assurandøren udbetaler 10 pCt. Avance af Varernes Faktura eller Forsikringsværdi uden særligt Bevis⁴³⁾. Men ved Forsikring af større Procentdele i Avance er der ingen Grund til at nægte Assurandøren Ret til at fordre Bevis for, at den forsikrede Avance paa Risikoens Begyndelsestid rimeligvis var opnaaelig ved Varernes forventede Ankomst.

Naar Policen bruger Udtrykkene »uangiven Avance«, »imaginær Avance«, »forøget Værdi og/eller Interesse« er det en udbredt Opfattelse i Praxis, under Hensyn til de lignende Udtryk i de gængse Fragt- og Kasko-Interesse-Policer, at Assurandøren har fraskrevet sig enhver Ret til at undersøge den opnaaelige Fortjenestes Størrelse og har anerkendt den i Policen nævnte Forsikringssum som Avancens beviste Forsikringsværdi. Dette er næppe rigtigt. En sproglig Betragtning af de nævnte Udtryk fører kun til, at der ved saadanne Policer kan være dækket ogsaa anden Interesse knyttet til Genstanden end Avance, men ikke at Assurandøren er udelukket fra at paavise, at Interessen ikke er saa stor, som Forsikringssummen angiver, jfr. om takserede Policer Kap. 5. Praktisk Betydning vil denne Ret sjældent faa. Den betyder dog, at disse Policer ikke er Væddemaal, men Forsikring.

Det bør sikkert være en Forudsætning for disse Regler, at Forsikrede ikke har tegnet eller tegner andre Avancepolicer paa de samme Varer i andre Selskaber. Sker dette, forrykkes hele det Grundlag af Tillid, hvorpaa man har bygget disse Afvigelser fra den sædvanlige Forsikringsmaade, idet Forsikrede faar en altfor stor Interesse i Uheld under Transporten. Policen er vel ikke ugyldig⁴⁴⁾, men en strengere

⁴³⁾ Br. 41.

⁴⁴⁾ Jfr. n. Pl. § 84 6. I de gamle H. B. fandtes en tilsvarende Regel, i de nyere er denne med Vilje udeladt. Ulrich 208.

Bevisbyrde for den virkelige Avances Opnaaelighed bør i hvert Fald paalægges Forsikrede.

13. De foranstaaende Regler har forudsat, at den, der bærer Risikoen for Varerne under Transporten, i sin Interesse har tegnet eller ladet tegne Avanceforsikring, og det maa fastholdes, at en almindelig Avancepolice kun dækker Ejerens Avance, saaledes at den ikke ved Transport kan komme til at dække nogen anden Persons. Alle andre i en Ladning Interesserede kan kun dække deres Interesse ved en Interessecforsikring, hvor Arten af Interessen maa oplyses⁴⁵⁾.

Ved Ejer forstaas imidlertid ikke blot den aktuelle eller den tingligt beskyttede Ejer, men ogsaa alle fremtidige Ejere, Købere. Den, der køber et bestemt Parti Varer, som først bliver hans Ejendom, naar det betales eller leveres, kan forsikre sin forventede Avance ved Videre salg, ikke alene naar Købekontrakten fritager Sælgeren for Ansvar for Ikke-Levering, men ogsaa naar Sælgeren er erstatningspligtig. Naar en bestemt Ladning er videresolgt, kan altsaa alle samtidige eller efterfølgende Købere forsikre hver for sig deres specielle Avance. Risikoen kan selvfølgelig først begynde, naar Varerne afskibes.

En Person, som blot tænker paa at købe en Ladning, som er undervejs, kan derimod ikke forsikre nogen Avance, lige saa lidt som den Køber, der har en generel Leveringskontrakt med en Sælger, kan forsikre Avance paa Ladning, som Sælgeren blot paatænker at opfylde sin Leveringspligt med. Partiet maa være udskilt, eller Hensigten tilkendegivet⁴⁶⁾.

14. Konv. § 45 taler kun om Avance paa Varer, men selvfølgelig kan ogsaa en Sælger af et Skib, der skal leveres ved Rejsens Slutning, forsikre sin Salgsavance. Ligeledes kan andre end Ejeren forsikre deres Fortjeneste af en Ladning under Transport, for saa vidt den er afhængig af Varernes lykkelige Ankomst, f. Eks. den Mægleren eller Salgsagenten under Forudsætning af Handelens Gennemførelse tilsagte Kurtage eller Provision (Søl. § 230⁴⁷⁾). Ligeledes kan Skibsmæg-

⁴⁵⁾ Se nedenfor, Kap. 27 III. om Ladningsinteresse.

⁴⁶⁾ Ved Salg i Kornhandelen fra Importør til Grossist forbeholder Sælgeren sig ofte ved Totalforlis foruden Dækning for sin Salgsfaktura, d. v. s. Køberens Indkøbsfaktura, Halvdelen af Erstatningen for dennes 10 pCt. Grossistavance. Dette er næppe tilladeligt overfor Assurandøren, og ganske uberettiget er det, naar Sælgeren, efter at have solgt Ladningen svømmende, beholder sin Avancepolice.

⁴⁷⁾ Ritter 110—11, A. §§ 240 og 1090.

lere og Speditører forsikre deres Fortjeneste. Saadan Provision beregnes ofte til 2 pCt.⁴⁸⁾, men denne Procentdel har ikke saa megen Sædvanen for sig, at den har samme Betydning som de 10 pCt. ved Avanceforsikring.

Reders Fragt⁴⁹⁾.

15. Rejsebefragtning. Forsikringsværdien af Reders Fragt^{49a)} er ifølge Konv. § 40 den fulde Bruttofragt, d. v. s. enhver Godtgørelse, Rederen har betinget sig af Befragteren⁵⁰⁾ for Transport af Gods og Rejsende⁵¹⁾, og som er afhængig af Transportens Gennemførelse. Vederlagets Benævnelse er ligegyldig: Fragt, Dusør, Godtgørelse. Naar Ordet »Frugt« er benyttet, forstaas herved »Bruttofragten«, jfr. Konv. § 132, og kun virkelig Fragt for en Rejse, ikke fremtidig Fragtinteresse. Naar Bruttofragten tabes, mister Rederen Midlerne til at dække saavel de til Udrustningen anvendte Penge som sin Fortjeneste. Derfor forsikres almindeligvis Bruttofragten, ikke Nettofragten.

Naar Bruttofragten er forsikret, er altsaa samtlige Udrustningsomkostninger forsikret derunder, og der kan ikke for disse tegnes særskilt Police (Konv. §§ 40—41 og 184). Præmien for Fragtforsikringen er en Del af Udredningen og kan ligesom denne ikke forsikres særskilt

⁴⁸⁾ Br. 41, n. Pl. § 84, H. B. § 104.

⁴⁹⁾ Under Betegnelsen Fragt kan ikke forsikres Slæbe- eller Bugserløn, lige saa lidt som Bjergløn. Slæbeløn er juridisk ikke Fragt, og Risikoen for Slæbelønnen er praktisk en anden og større end for Fragten. Slæbeløn maa derfor forsikres under denne Betegnelse. Det samme gælder om Lægterleje, hvor Lægterne benyttes til Lagring.

^{49a)} Saa godt som alle Tramprederier for Dampskibe, Motorskibe og større Sejlskibe med Hjælpemotor tegner Forsikring for Redersfragt, almindeligvis paa Aarspolice og da oftest med Klausul om »Frugt og/eller Interesse«. Ellers er det for Sejlskibsfarten Hovedreglen, at Redersfragt forsikres for den enkelte Rejse eller Rundrejse. For mindre Sejlskibe i Kystfart tegnes sjældent Fragtforsikring for mere end Fragtforskudet, hvormed Skipperen har dækket sine Udgifter i Afgangshavnen.

⁵⁰⁾ N. R. 1891 545. Fragtforskudsforsikring ugyldig, da Forskudet ikke var erlagt af Befragteren.

⁵¹⁾ Passagerpenge behandles ifl. Konv. § 133 ganske som almindelig Fragt. Forsikringsværdien er altsaa Billetsalgets Bruttobeløb for den enkelte Rejse. Passagerpenge betales imidlertid altid forud, saa der er ingen Anvendelse for en saadan Forsikring.

Derimod er det meget praktisk, som n. Pl. § 66 og H. B. § 109, at lade Forsikring af Passagerpenge i Tilfælde af Forlis dække Udgifterne til Passagerernes og deres Bagages Bjergning, til deres Ophold, Underhold og Viderebefordring. Se Ritter 130—134, især om tyske Udvandringsforetagenders Forpligtelser overfor Emigranterne efter Lov 9. Juni 1897. A § 235.

ved Siden af Bruttofragten⁵²⁾. Derimod kan Skipper selvfølgelig forsikre sin Kaplak, til Trods for at denne skal udredes af Fragten⁵³⁾.

Er Udredning forsikret af Rederen særskilt eller sammen med Skibet, kan kun Nettofragten forsikres, idet Nettofragten er Bruttofragten minus alle Udredningsomkostninger. Dette skal tydeligt opgives Fragtassurandøren, jfr. Konv. § 40, og Nettofragtens Størrelse maa bestemmes efter Forholdene i hvert Tilfælde⁵⁴⁾.

Rederen skal have et Krav paa Beløbet. Kommission ifølge Certepartiet til Kaptajnen kan kun denne, ikke Rederen forsikre. Fragtforsikring omfatter heller ikke Fragt af Varer, som Besætningen eller andre medfører gratis. Hvis Rederen fører egne Varer (Konv. § 42), bør han lade Fragtpolice taksere, ellers antages Forsikringsværdien at være gangbar Fragt for saadanne Varer paa Afskibningstiden paa Afskibningsstedet⁵⁵⁾. Dette sidste gælder ogsaa, hvor ingen Fragt er afalt med Befragteren⁵⁶⁾.

Er Fragten betinget under eet for flere Rejser eller for flere Arter af Varer, maa Retten eller et retsligt udmeldt Skøn afgøre, hvilken Fragt der skal beregnes for den paagældende Rejse og Vare. Hvor der træffes en Afgørelse mellem Reder og Befragter, bliver denne bindende overfor Assurandøren. Er der fastsat forskellig Fragt for forskellige Ordrehavne, og ingen Ordre givet før Skibets Forlis, maa den laveste Fragt beregnes⁵⁷⁾.

Fragten maa være i Risiko for Rederen, d. v. s. at han taber Retten til at faa den, hvis og i det Omfang Godset ikke transporteres frem. Er hele Fragten betalt forud^{57a)} saaledes, at Rederen intet skal tilbagebetale, hvis Varerne ikke kommer frem⁵⁸⁾, har Rederen ingen Risiko — end ikke for Havarigrosse, jfr. Søl. § 210. Dog kan Rederen komme til at hæfte med den forudbetalte Fragt overfor Søpanthavere, f. Eks. ved Kollision, se Kap. 24 Note 35, og denne Risiko kan han derfor forsikre

⁵²⁾ Sv. Pl. § 6 3, n. Pl. § 58, H. B. § 107, Voigt 128, men anderledes M. A. § 16 2.

⁵³⁾ Der er nemlig to forskellige Interesser. Beløbet skal dog kun betales een Gang. Faar Skipperen sin Assuranceerstatning, fradrages Kaplakens Beløb i Fragtassurandørens Erstatning til Rederen som en besparet Udgift, Kap. 39.

⁵⁴⁾ I H. B. § 107 2. Stk. er positivt fastsat, at Nettofragt andrager $\frac{2}{3}$ af Bruttofragten. Efter sv. Pl. § 6 3, hvis det er umuligt at udregne Nettofragten, andrager denne ved Dampere $\frac{1}{2}$, ved Sejlere $\frac{2}{3}$ af Bruttofragten.

⁵⁵⁾ N. Pl. § 58 2, sv. Pl. § 6 3, H. B. § 107 1.

⁵⁶⁾ Søl. § 150.

⁵⁷⁾ N. Pl. § 58 3, S. H. R. T. 1920 58.

^{57a)} eller betinget forudbetalt.

⁵⁸⁾ Søl. § 151 2.

som Fragt^{58a}). Befragteren kan derimod forsikre den saaledes forudbetalte Fragt, jfr. Konv. § 41⁵⁹). Dette sker naturligst ved, at Beløbet af ham lægges til Ladningens Forsikringsværdi som en Udgift »til ombord«.

Om Fragten er returnabel eller ikke, beror paa Rederens Aftale med Befragteren, og denne Aftales Indhold er saaledes afgørende for, hvem der har den forsikringsmæssige Interesse. Naar Højesteret i U. 1921 105 til Trods for, at Fragten efter Certepartiet skulde tilbagebetales, alligevel dømte Assurandøren til at erstatte denne, fordi Befragteren ikke kunde faa den tilbage paa Grund af Rederens uberettigede Nægtelse og Insolvens, er Grunden, som angivet i Dommen, »Indholdet af Policen«, og hvad der er oplyst at være gaaet forud for Forsikringens Tegning. Højesteret har vel ment, at naar Assurandøren har kendt Konnossementets Klausul m. m. og dog forsikret forudbetalt Fragt for Befragteren, har han maattet vide, at han kun forsikrede den Risiko, at Befragteren ved Forlis ikke fik Pengene tilbage, thi anden Risiko var der for saa vidt ikke at dække⁶⁰). Der forelaa altsaa efter Højesterets Mening Forsikring af en Søfordring. Saaledes forstaaet er Dommen konkret begrænset og ikke i Strid med Søforsikringens Principper.

Er der givet Forskud paa Fragt, og dette er betalt »not returnable«, kan Rederen forsikre sin Restfragt⁶¹), hvis Indtjening jo er afhængig af hele Rejsens Gennemførelse. Restfragts Forsikringsværdi er da Differencen mellem Forskud og fuld Fragt. Skal Forskudet tilbagebetales, kan Befragteren forsikre sin Interesse i, at Skibet trods Søulykker bliver i Stand til at dække hans Fordring herpaa, idet han naturligst er henvist til at søge Dækning ad denne Vej^{61a}). Dette er ikke Forsikring af Fragt, men af Forskud eller Søfordring⁶²).

^{58a}) Denne særskilte Forsikring tariferes med $\frac{1}{4}-\frac{1}{2}\%$ af Præmien for fuld Fragtforsikring.

⁵⁹) Efter engelsk Retsopfattelse kan kun Befragteren forsikre endelig betalt Fragt, og Klausuler i Certeparti som »subject to insurance«, »less 6 pCt. for insurance« betyder, at Befragteren er pligtig at forsikre enhver Risiko for Rederen for, at denne mister Fragten. I Tilfælde af Tab maa Befragteren altsaa forsaavidt betale Fragten en Gang til (A. § 264).

Ved saadanne Klausuler maa Befragteren altsaa forsikre mere end blot Ladningens højere Værdi.

⁶⁰) Dommen lod rigtigt ske Fradrag i Ladningens Forsikringsværdi for Fragtforskud, der skulde tilbagebetales, se S. H. R. T. 1920 58.

⁶¹) Rederen har maaske Pligt til ved Tegningen at oplyse Forskudets Beløb (n. Pl. § 58 4), men herimod Ulrich 121, der rigtigt paapeger, at Assurandørens Risiko kun formindskes, hvis »Frugt« viser sig at være Restfragt.

^{61a}) I den mindre danske Kystfart med Sejlskibe forsikres Forskudet til Skipperen ofte af Skibsmægler eller Aflader som Ladningsinteresse. Selvom

(fortsættes)

Men Ladningsejeren kan ogsaa forsikre den Fragt, han ikke faar tilbage, respektive maa betale, naar Varen — omend i fuld Kvantitet — ankommer forringet i Kvalitet (Søl. § 251), hvorved han lider et Tab. Dette sker i Almindelighed ved Forsikring af Fragt, Told og andre Udgifter paa Bestemmelsesstedet⁶³⁾, se Kap. 26 V.

Rederens Forsikring af Fragtforskud, der skal tilbagebetales, er en partiel Fragtforsikring af Rejsens Fragt⁶⁴⁾ ⁶⁵⁾.

Er der kun nævnt »Frugt« i Policen⁶⁶⁾, forstaas herved al Fragt af alle indladede Varer og Rejsende, jfr. Konv. § 133, se Kap. 10. Det er ligegyldigt, om Fragten er fastsat for hele Skibet, for en Del af dette eller for Stykgods.

Hvis intet særligt er opgivet i Policen, selv om denne er en Aarspolice, omfatter Assurancen kun Fragten for den Rejse, Skibet er paa, og ikke for de efterfølgende Rejser⁶⁷⁾, selv om Certepartiet, Skibet sejler under, omfatter flere efterfølgende Rejser. Saadanne fremtidige Fragter er kun medforsikrede under en Police for »Frugt og/eller Interesse«, se Kap. 27 II.

16. Ved Tidsbefragtning kan Rederen forsikre sin fulde Bruttofragt. Bestemmelsen af Tidsfragtens Forsikringsværdi er overladt Parterne. Er der intet særligt aftalt, synes den i n. Pl. § 61 udtalte Regel naturlig. Ifølge denne beløber Forsikringsværdien sig til Tids-

Skipperens Ret til uanset Forlis at beholde Forskudet ikke er altfor tydeligt udtalt i Certepartiet eller Konnossementet, stilles der sjældent af Assurandøren, der har erstattet Forskudet, Krav om Tilbagebetaling.

⁶²⁾ Grænsen er flydende mellem Forskud paa Fragt og Udgifter betalt for Skibets Regning af Befragter, se f. Eks. A. § 264. I dansk Ret har den rette Sondring ringe Betydning, da ogsaa almindelige Søfordringer kan forsikres.

⁶³⁾ N. D. 1908 33.

⁶⁴⁾ N. R. 1891 545. Rederiets særlige Forsikring af Fragtforskud anset som Dobbeltforsikring, da Rederiet havde forsikret Skibets Fragter andetsteds.

⁶⁵⁾ Af Hensyn til de vekslende Fragtforhold tegner de fleste Redere Tidsfragtpolicer eller Fragt- og/eller Interesse-Forsikringer paa Aarspolicer. Derved har de altid dækket enhver Fragtrisiko, uanset om Fragten er forudbetalt, eller Skibet gaar i Ballast, og de har samtidig en Kasko-Interesseforsikring.

Har Rederen forsikret i Fragt 40.000 Kr., idet han uden Pligt til Tilbagebetaling har modtaget Halvdelen af Fragten 80.000 Kr., behandles i Praksis Fragten i Risiko for Reder som fuldt forsikret.

⁶⁶⁾ Ordet »Frugt« i Policen dækker saavel over Rejse- som Tidsfragt. Forsikrede har ingen Pligt til Oplysning om, hvilken af Delene der foreligger.

⁶⁷⁾ Hvis Policen er tegnet paa Tid, fastsætter sv. Pl. § 87, at Policen kun omfatter Fragten for den »pågående« Rejse, medens n. Pl. § 58 i. f. stemmer med n. Pl. § 61 om Tidsbefragtning. Den første Regel synes den rigtige.

fragten for et Tidsrum, der svarer til det, hvorfor Præmien er betinget under eet, altsaa enten maanedligt eller kvartaarligt⁶⁸). Lige med Tidsbefragtning stilles naturligt Leje af Skib⁶⁹).

Ved Skibets Forlis taber Rederen Fragten for Resten af Tids-Certepartiets Løbetid. Dette kan være et betydeligt Gevinsttab, hvis Certepartiets Fragt ligger over Øjeblikkets og Fremtidens Fragter. Denne Interesse ligger paa Overgangen mellem egentlig Fragtforsikring og Fragtinteresse. Den dækkes almindeligt som Interesse.

Tidsbefragteren vil med Hensyn til Rejsefragten være stillet som Reder i forsikringsmæssig Henseende. Tidsbefragteren kan ogsaa derudover forsikre en Interesse i Skibet, nemlig hvis hans Certeparti paa Grund af stigende Fragter giver ham en Fortjeneste, som er knyttet til Skibets fortsatte Eksistens. Denne Interesse dækkes som Fragtinteresse.

Ved Genbefragtning, altsaa hvor første Befragter fragter Skibet til en eller flere Underbefragtere, gælder lignende Regler. Rederen og den oprindelige Befragter kan forsikre den Fragt, de hver for sig har i Risiko. De kan forsikre denne fuldtud, ikke blot Differencen, thi de har hver sin særskilte Interesse⁷⁰). Men dette bevirker kun en Bortødslen af Præmier. Rederen bør derfor forsikre sin Fragt, Befragteren kun sit Fragtoverskud. Underbefragteren (Ladningsejeren) kan forsikre, hvad han har forudbetalt.

⁶⁸) Se N. R. 1907 129 om Bruttofragtens Beregning ved Tidsbefragtning.

⁶⁹) Ved Leje af Skib forstaas Overladelse af Skibsskroget med Tilbehør til Lejeren, der saa udnytter det med sine egne Folk, medens ved Tidsbefragtning Rederen selv ansætter Kaptajn og Besætning. Overgangsformerne er talrige, og i forsikringsmæssig Henseende har Adskillelsen ingen Betydning.

⁷⁰) Anderledes n. Pl. § 69. Klare Eksempler hos Ritter 123—124. A. § 262.

5. KAPITEL.

Takserede Policer.¹⁾

1. Efter den i Policen anførte Forsikringssum beregnes Præmien og Risikoens Maksimum, se Kap. 29, men den er ikke en Angivelse af Genstandens Forsikringsværdi. Denne sidste maa i Skadestilfælde oplyses af Forsikrede, jfr. Kap. 40 og Konv. §§ 60, 205 og 206, bl. a. for at faa konstateret, om hele Interessen har været forsikret paa vedkommende Police.

For at fritage den Forsikrede for dette besværlige Arbejde, der ofte, f. Eks. ved totalforliste Skibe, endog kan være næsten umuligt, og for at Forsikrede kan faa Interessen forsikret efter sin egen Værdiansættelse, der jo danner Grundlaget for hans Dispositioner, vedtages det ofte i Policerne, at Interessen er takseret til en bestemt Værdi, der da tillige vil være Forsikringssummen, hvis hele Værdien er forsikret²⁾, jfr. Konv. § 57. En saadan Police kaldes takseret, og Værdiansættelsen kaldes *Takst*, medens ikke takserede Policer kaldes aabne³⁾, jfr. Konv. § 54.

Den Forsikrede har altid bedre Kendskab til Interessens virkelige Værdi end Assurandøren, og almindeligvis vil Taksten blive opgivet af ham. Det er praktisk uoverkommeligt for Assurandøren i hvert enkelt Tilfælde forud at kontrollere, om den opgivne Takst nogenlunde svarer til Genstandens virkelige Forsikringsværdi. Naar Assurandøren

¹⁾ Pl. 559—564, B. 586—588, Grundtvig 207, Br. 26—31, Gram 451—455, Granfelt 63—69, A. §§ 339—361, G. 68—75, Ritter 237—249. Se Konv. 1746 Hav. Regl. XI—XII.

²⁾ Taksering af Forsikringsgenstanden har vist sin historiske Oprindelse i Lovgiverens Bestræbelser for at hindre, at mere end Genstandens virkelige Værdi blev forsikret. I Barcelonas Ordonnans af 1435 ansatte saakaldte Søkonsuler Taksten, forinden Policen tegnedes. Senere nøjedes man med den Forsikredes edelige Opgivelse, og allerede i Guidon de la mer er ved Taksationen det Offentliges Indgriben forsvundet.

³⁾ I England bruges Udtrykkene »valued« og »open«.

forsikrer i Henhold til en af Forsikrede selv opgivet Takst, gør han det i Tillid til og under Forudsætning af, at den er loyalt opgivet som nogenlunde svarende til Interessens Værdi. Assurandøren tilsigter ved sin Antagelse af Taksten hverken at gaa udenfor Søforsikringens almindelige Principper og gøre Policen til et Væddemaal, eller at acceptere en Underforsikring. Han ønsker kun at lette Forsikrede Bevisbyrden i Skadestilfælde. Dette maa nøje fastholdes ved Bedømmelsen af Assurandørens Risiko efter den takserede Police, thi heraf følger, at Taksten som Angivelse af Interessens Forsikringsværdi ikke ubetinget kan være bindende for Assurandøren. Denne maa have en vis Ret til at anfægte Taksten og forlange den virkelige Forsikringsværdi lagt til Grund ved Erstatningens Beregning⁴⁾.

2. Ifølge Konv. § 55⁵⁾ havde Assurandøren ubetinget denne Ret. Han kunde altid ved Skadesreguleringen, hvor lidt end Taksten afveg fra Forsikringsværdien, forlange denne sidste lagt til Grund. Den eneste Fordel, Forsikrede fik af Taksten, var, at Assurandøren havde Bevisbyrden. En saadan Regel fører imidlertid til utallige Disputer, som det er et af Formaalene med den takserede Police at undgaa, og den vil heller ikke give Forsikrede Fordelen af en fornuftig, subjektiv Værdiangivelse.

Søl. § 238⁶⁾ giver kun Assurandøren Ret til at forlange Taksten ned-

⁴⁾ Ordonnance de la marine af 1681 bestemte, at Assurandøren var bundet ved Taksten, med mindre han kunde bevise, at der enten forelaa Svig eller en saa stor Overforsikring, at der heri kunde antages et Bevis for svigagtig Hensigt. Dog maatte der ikke foreligge Væddeforsikring.

⁵⁾ Konv. § 55 udspringer af den ældre Tids Ængstelse for ved Overforsikring at gøre Forsikrede interesseret i Skadens Indtræden og derved forrykke Risikobedømmelsens Grundlag.

⁶⁾ N. Pl. § 10 1. Pkt. benytter Sølovens Ord og Regel, ligelædes sv. Pl. § 5.

H. B. § 6 2. Stk. giver kun Assurandøren Ret til Anfægtelse, hvis Taksten »erheblich übersteigt« Forsikringsværdien.

I England er en Takst meget stærkt bindende, jfr. M. A. § 27 og A. § 341 Note e med Citater. I et Tilfælde var Skibets Værdi £ 1000, Taksten £ 8000, men Taksten blev dog anset bindende. En Takst kan saaledes kun tilside sættes, hvis Assurandøren oplyser Svig, Væddemaalshensigt eller Tilside sættelse af Oplysningspligten. Reglen er forklarlig som en praktisk Modvægt overfor de strenge Regler om Væddeforsikringens Ugyldighed.

Efter S. H. L. B. § 752 og I. H. L. B. § 435 er Taksten bindende, med mindre der foreligger Bedrageri eller Svig.

Fransk Praksis er, uagtet C. de C. §§ 336 og 358 strider herimod, kommet til samme Resultat som nordisk Ret. Om hollandsk Ret se W. v. K. §§ 274 og 275.

sat, hvis den overstiger, hvad der »med Rimelighed kunde anses som den virkelige Værdi paa den Tid, Ansættelsen skete«. Sølovens Regel er i Overensstemmelse med herværende Praksis, hvorefter der ikke tillægges mindre Overskridelser af Forsikringsværdien nogen Indflydelse. Det er derfor rigtigt, at Sø- og Handelsretten i Dom i U. 1916 915 har foretrukket Sølovens Regler fremfor Konventionens. Der gives i Dommen ingen særlig Begrundelse heraf.

Afgørelsen af, om en Overskridelse af Forsikringsværdien ikke er rimelig, er overladt til Domstolenes Skøn. Der findes ingen faste Grænser⁷⁾, som f. Eks. 10 pCt. op og ned i n. Pl. § 71 2. Stk. for Varer.

Søloven bestemmer, at det er Forholdene paa Ansættelsestidspunktet, der skal lægges til Grund. Ansættelsens Tidspunkt vil oftest falde sammen med Policens Tegningsdag. Det burde vist være Risikoens Begyndelsesdag. Det har i hvert Fald ingen Betydning, at Værdien efter Risikoens Begyndelse synker under Taksten.

Ifølge Konv. § 56 gør selvfølgelig en forsætlig Angivelse af en for høj Takst Policen ugyldig, hvis der foreligger Svig, jfr. Søl. § 234. Heri ligger en Anvisning til Domstolene om ved Afgørelsen af, hvad der er »rimeligt«, at tage noget Hensyn til Forsikredes Viden, saaledes at man, hvis den Forsikrede har været i god Tro om Takstens Uoverensstemmelse med den virkelige Værdi, ikke anfægter denne, selv om den overskrider Forsikringsværdien betydeligt^{7a)}.

Ved Interesser, der væsentligst kan vurderes subjektivt, kan Taksten derfor vanskeligt anfægtes, jfr. U. 1895 139, foran, Kap. 4, om Avance, og senere, i Kap. 27, om Interesseforsikringer. Indsigelse er selvfølgelig udelukket, hvor Assurandøren efter Policens Tekst eller Sædvane er afskaaret fra at forlange Bevis for Interessens Tilstedeværelse eller Størrelse.

Naar Interessens Størrelse er givet, som ved Fragt, Fordringer og lign., kan omvendt ingen Overskridelse tillades. En Takst bør da kun have Betydning som Forsikringssum. Dette er udtrykkeligt udtalt i n.

⁷⁾ I den gamle n. Pl. § 12 var der sat en positiv Grænse paa 10 pCt. op eller ned, der endnu er opretholdt for Varer ved den nye Plan § 71 2.

Guidon de la mer forlangte, at Taksten skulde være over $\frac{1}{4}$ for høj for at kunne anfægtes.

^{7a)} S. H. R. T. 1919 369. Skibet var i Maj købt for 205,000 Kr. og i Oktober 1918 kaskoforsikret for 285,000 Kr. Der var ført Forhandlinger om Salg for 300,000 Kr. Retten ansaa det ikke for godtgjort, at Skibet var overforsikret.

Hvis det viser sig, at Skibet, forinden Policen tegnedes, har lidt en Skade, bør Taksten altid nedsættes hermed (jfr. n. Pl. § 47 i. f.).

Pl. § 58 6 for Rejsefragtens Vedkommende⁸⁾ og stemmer med dansk Praksis. Sædvane i Branchen og Assurandørens almindelige Praksis bør endvidere tages i Betragtning. Ved Forsikring af Varer kan en større Overskridelse tillades end ved Skibe.

Ved Undersøgelsen af, om en Takst er rimelig, maa der altsaa henses til, om Overskridelsen er betydelig, om den er subjektivt undskyldelig, og baade Forsikredes og Assurandørens Forhold maa endvidere tages i Betragtning^{8a)}).

Konv. § 55 giver ogsaa Assurandøren Ret til at anfægte Taksten, d. v. s. forlange en højere Takst anvendt, hvis den er sat lavere end Forsikringsværdien, og der altsaa foreligger Underforsikring. Hvis Assurandøren ikke havde denne Ret, vilde Forsikrede i Tilfælde af partielt Havari faa for stor Erstatning, idet han vilde slippe for selv at bære den Del af Skaden, der svarer til den uassurerede Del af Forsikringsværdien⁹⁾. Betingelserne herfor maa analogisk være de i Søl. § 238 nævnte, selv om denne ikke direkte omtaler dette Tilfælde.

Hvor Taksten er fastsat af Assurandørerne eller godkendt af disse efter en Undersøgelse af Genstanden, eller hvor de har haft Adgang til alle Oplysninger vedrørende denne, vil de ikke kunne anfægte Taksten. Heller ikke, hvor Værdien er fastsat ved et retsligt eller en udenforstaaende Autoritets Skøn, f. Eks. fra Lloyd's Register eller Bureau Veritas. Dette har særlig Betydning ved Kaskopolicer, hvor Taksten næsten altid vil blive fastsat efter Samraad med Assurandøren, og hvor denne forud har Adgang til alle offentlige Oplysninger¹⁰⁾ og Skibspriser. I dansk Ret maa det være Reglen, at en Takst ikke kan anfægtes, naar Assurandøren vidste, den var urigtig¹¹⁾.

⁸⁾ I engelsk Praksis er derimod Taksten for Fragt bindende, selv om den er angivet efter Bruttofragten, hvorved Rederen jo bliver bedre stillet ved Totalforlis, end hvis Rejsen var lykkedes. Se A. § 357—358.

Tekstens Regel gælder ikke for takserede Fragtinteressepolicer. Der er Taksten mere bindende.

^{8a)} U. 1916 939. Taksten anset bindende.

⁹⁾ Br. 27 mener, at hvor ingen Lovhjemmel findes, kan Assurandøren ikke anfægte en for lav Takst, idet han er gaaet ud fra, at han dækker hele Risikoen, og derfor ved Nedsættelse vilde faa en uventet Fordel. Ligeledes Granfelt 66. Pl. 563 antager derimod, at der ikke er principielle Hindringer for Tekstens Regel. Den er ligeledes forudsat i n. Pl. § 10. Herimod tysk Ret, se Ritter 241.

¹⁰⁾ N. Pl. § 47 2 har en positiv Regel herom. Ligeledes W. v. K. § 275.

¹¹⁾ Undertiden sætter Assurandøren Taksten bevidst lavere end Forsikringsværdien for at beholde den tariferede Præmie og dog give Forsikrede en faktisk lavere Præmie. En saadan Aftale er selvfølgelig bindende for Assurandøren. Naar

(fortsættes)

3. Hvis Forsikringssummerne tilsammen er højere end Taksten, — kun muligt, naar der ved Fejltagelse dækkes hos flere Assurandører —, bør der ved Takstens Reduktion finde en tilsvarende pro rata Reduktion af Forsikringssummerne Sted.

Hvis Forsikringssummen oprindelig er sat lavere end Taksten, er det Meningen, at Forholdet mellem disse to Beløb angiver den Andel af hele Risikoen, Assurandøren har overtaget¹²⁾. Dette Forhold bør ikke ændres, hvis Taksten nedsættes. Ellers vil Nedsættelsen forøge Assurandørens Ansvar, ved at en større Procentdel af hele Risikoen falder paa hans Police. Assurandøren bør kun have en saadan Andel af den virkelige Risiko — den nedsatte Takst —, som svarer til det oprindelig angivne Forhold mellem Takst og Forsikringssum¹³⁾.

4. Bevisbyrden for en Taksts Urigtighed paahviler Assurandøren (Søl. § 238, Konv. § 55), men han kan selvfølgelig forlange, at Forsikrede fremkommer med alle i hans Besiddelse værende Oplysninger til Bedømmelse af Spørgsmaalet^{13a)}.

Naar Taksten nedsættes, skal den virkelige Forsikringsværdi — se Kap. 4 — lægges til Grund, ikke det Beløb, der kunde have været lovligt anvendt som Takst, og heller ikke Værdien paa det Tidspunkt, Skaden er sket¹⁴⁾. Om Ristorno til Forsikrede ved Takstens Nedsættelse, se Kap. 15.

Forsikrede kan aldrig forlange Taksten ændret, Konv. § 55 i. f., jfr. Søl. § 238, idet Assurandøren ved Risikoens Overtagelse er gaet ud fra, at Taksten svarer til Forsikringsværdien, og Forsikrede maa bære Præmietabet ved en for høj Takst, da han kunde have opgivet rigtigt eller undersøgt Forholdene bedre.

5. Hverken Søloven eller Konventionen giver Vejledning til Afgørelsen af, hvornaa en Police skal anses for takseret¹⁵⁾. Det er Pl. 562 kommer til en anden Regel, er det ud fra den Opfattelse, at Væddesforsikring er ulovlig og ugyldig. En Police af denne Art er muligvis ikke Forsikring, men den er gyldig som Kontrakt.

¹²⁾ Hvis der kun er udstedt Policer til et samlet Beløb mindre end Taksten, betyder det ofte, at Taksten er sat højere end Skibets Værdi, for at Rederen ved partikulære Skader kun skal have delvis Erstatning, saaledes at der skabes en Selvrisiko.

¹³⁾ Jfr. Pl. 563, n. Pl. § 10 1. Stk. 2. Pkt., H. B. § 62, jfr. Ulrich 15, V. V. G. § 57.

^{13a)} Pl. 561, n. Pl. § 10 »det godtgøres«.

¹⁴⁾ Urigtigt B. 587, da Skaden skete.

¹⁵⁾ N. Pl. § 10 2.—3. Stk. er ikke afgørende i Danmark.

sikkert stemmende med Domstolenes og Lovens Opfattelse at lægge afgørende Vægt paa Anvendelsen af Ordet *Takst* og derfor anse alle Policen, hvor dette Ord er anvendt, som takserede¹⁶⁾. Men det er ikke udelukket, at ogsaa andre Udtryk vil kunne faa samme Betydning, for saa vidt Forsikrede godtgør, at det har været Hensigten at takseren Policen¹⁷⁾. Herfor har Forsikrede Bevisbyrden.

I U 1895 139 udtaler Sø- og Handelsretten, at Afgørelsen maa bero paa »selve Forsikringens Beskaffenhed og den paagældende Polices Indhold«, og at det ved Forsikringer af Avance og lign. maa have »Formodningen for sig, at Forsikringssummen tillige skal angive den forsikrede Genstands Værdi«. Disse Udtalelser tiltrædes »i det væsentlige« af Højesteret (U. 1898 235). Domstolene fremhæver her den rigtige Tendens, at man af Hensyn til Parternes Mening ved Forsikring af Avance og lignende Forventninger, snarere bør anse Policen for takseret, end hvor den forsikrede Interesse er en Ejerinteresse i en objektivt vurderlig Genstand¹⁸⁾.

Opgivelse af Taksten kan udsættes, men maa altid ske, inden Havariet indtræder, jfr. Konv. § 59. Hvis en Police kun er foreløbig takseret, anses den for aaben¹⁹⁾.

6. Hvis Policen kun indeholder een Forsikringssum, men dækker flere Arter af Genstande, og disse er takseret hver for sig, fordeles Forsikringssummen forholdsmæssigt paa hver Takst, hvad enten den er større eller mindre end disses samlede Sum²⁰⁾ (Konv. § 58). Og omvendt gælder, at hvis Policen kun rummer een Takst, men flere sær-

¹⁶⁾ I Praxis bruges ofte Ordet *Takst*, naar en Police udstykkes, blot for at angive, hvilken samlet Sum Genstanden er forsikret for. Domstolene tager ikke Hensyn til denne Sprogbrug, jfr. U. 1916 915.

¹⁷⁾ I N.R. 1896 177, betragtes af samme Grund nogle Udtryk i Policen, der ved en Fejltagelse ikke var slettet, som uskrevet. Ligeledes U. 1916 939.

M. A. § 27 2 fremhæver, at den konkrete Afgørelse bør træffes efter Parternes Mening og ikke efter Udtrykkene alene. Den definerer nemlig en takseret Police som »a policy, which specifies the agreed value of the subject matter insured«.

¹⁸⁾ Jfr. n. Pl. § 84 om Retten til at anfægte Taksten ved Forsikring af forventet Gevinst og Provision.

¹⁹⁾ Br. 31, Gram 454, n. Pl. § 10 4, H. B. § 6 3. Stk. Maaske er Reglen anderledes, hvis Forsikrede har forbeholdt sig senere at opgive Taksten, jfr. Br. 16, Granfelt 68.

²⁰⁾ H. B. § 7 1, D. H. G. B. § 794.

skilte Forsikringssummer, fordeles Taksten pro rata paa hver enkelt Sum efter Forsikringsværdien²¹⁾).

For at disse Regler imidlertid kan anvendes, og Policen saaledes retligt udstykkes i flere, er det nødvendigt — jfr. Konv. § 62 —, at denne Hensigt »tydeligt tilkendegives«, og »at de Genstande, som skulle henhøre til den samme Forsikring, ere nøjagtigen betegnede og kunne adskilles fra de øvrige, der forsikres i den samme Police«. Om dette har fundet Sted, er et Spørgsmaal om Fortolkning af Policen, der maa afgøres under Hensyn til Parternes Aftale og Coutume²²⁾. Som Eksempel paa denne Udstykning i enkelte Forsikringer ved Ladning, se Kap. 36 § 10 om Serieforsikring.

Hvis Avance er forsikret sammen med Ladning i Police med fælles Takst, har efter Konv. § 45 2. Stk. en Tiendedel af Taksten Hensyn til Avancen. I Praksis indeholder dog ofte Policen udtrykkelig Bestemmelse herom, se foran Kap. 4 § 11. Konv. § 61 udtaler den naturlige Regel, at Taksten i den enkelte Police antages at omfatte de samme Genstande og Dele heraf som Forsikringsværdien, jfr. Kap. 4.

7. Takstens Betydning, saalænge den er uanfægtet, er, at den overalt træder i Stedet for Forsikringsværdien, f. Eks. ved Afgørelse af, om Over- eller Underforsikring foreligger, om Bidragsværdien i Havarigrosse er fuldt dækket eller ej (Kap. 30), om Skaden overstiger 3 pCt. Ved Kondemnation af Skib har Taksten særlig Betydning, se Kap. 33. Derimod fritages Forsikrede ikke for at bevise Interessens Eksistens, og det er heller ikke udelukket for Assurandøren at oplyse, at hele Interessen eller Del af den aldrig har været udsat for Risiko²³⁾. Hvis f. Eks. kun en Del af Ladningen afskibes, kan Taksten kun forholdsmæssig anvendes paa den afskibede Del.

²¹⁾ Br. 30—31, jfr. Konv. § 63, M. A. § 72 1.

²²⁾ Br. 31, n. Pl. § 73.

²³⁾ Jfr. M. A. § 75 2. A. §§ 345—347 giver en Række Eksempler herpaa, især hentet fra Fragtforsikring.

6. KAPITEL.

Underforsikring og Overforsikring¹⁾.

Underforsikring.

1. Konv. § 34 i. f. udtaler, at Forsikring kan tegnes for en Del af en Interesse. Dette foreligger, naar Forsikringssummen er mindre end Interessens hele Forsikringsværdi eller Takst. Det er altsaa ikke Underforsikring, at Policesummen er mindre end hele Interessen, naar den blot er tegnet som fuld Dækning af en individualiseret Del af Genstanden. Grunden til Underforsikring kan være, at Forsikrede kun har ønsket en Del af Værdien dækket hos vedkommende Assurandør, eller at dette er sket ved en Fejltagelse, f. Eks. ved urigtigt Skøn over Forsikringsværdiens Størrelse.

Skader kan, naar der foreligger Underforsikring, enten reguleres saaledes, at Assurandøren dækker enhver Skade indtil hans Forsikringssum (au premier risque), eller saaledes, at Assurandøren kun hæfter for Skader i samme Forhold, som hans Forsikringssum staar til Interessens Forsikringsværdi (pro rata). Indenfor Søforsikringen har Forholdet saa godt som altid været det sidste, og Reglen udtales udtrykkeligt i Søl. § 237, Konv. § 199, jfr. n. Pl. § 8 4, sv. Pl. § 10²⁾.

Underforsikring berører altsaa ikke Policens Gyldighed. Man kan bedst udtrykke Betydningen saaledes, at i alle Forhold behandles den Forsikrede som Selvassurandør for Differencen mellem Forsikringssummen og Forsikringsværdien (Taksten), jfr. Udtrykkene i H. B. § 8 og M. A. § 81. Forsikrede bærer altsaa den Andel af Skader og Om-

¹⁾ Br. 42—45, B. 588—591, Pl. 575—579, A. §§ 330—332, G. 88—91, Ritter 237—285, Sindballe U. 1921 63—72, Grundtvig 204—206, Granfelt 69—79.

²⁾ H. B. § 8, W. v. K. § 253, M. A. § 81, Mot. 2622.

Anderledes S. H. R. T. 1919 79.

kostninger, der skal falde paa den uforsikrede Del, og har de tilsvarende Beføjelser, Ret til Provenu og lign.³⁾.

Reglen gælder saavel, naar der kun er en enkelt Assurandør, som naar der er flere, hvis Forsikringssummerne ikke tilsammen udgør Forsikringsværdien. Undertiden betinger en Assurandør sig Underforsikring⁴⁾.

Det er ikke Underforsikring, at hele Forsikringsværdien er forsikret, men kun mod visse bestemte Farer (Kap. 26). Da foreligger kun en Begrænsning i Risikoen. Indtræder Skade, som falder under Policen, erstattes Skaden fuldtud; hvis den ikke omfattes af Policen, erstattes intet.

Overforsikring.

2. Overforsikring⁵⁾ foreligger, hvor samme Interesse i samme Tidsrum er forsikret mod samme Risiko for større Forsikringssum end sin Forsikringsværdi eller Takst. Er dette sket ved Policer hos flere Assurandører, foreligger Dobbeltforsikring, der altsaa kun er en særlig Art Overforsikring.

Overforsikring foreligger ikke i følgende Tilfælde^{6a)}:

1) Forskellige Interesser er knyttet til samme Genstand, der forsikres af samme Person. En Reder kan forsikre Skibets nøgne Værdi, dets Netto-Fragt paa Rejsen, dets Udstyr og dets Evne til at tjene Fragter.

2) Samme Interesse er forsikret mod forskellige Risici, f. Eks. Krig, Sø, kun mod Totalforlis, eller for forskellige Tidsrum. Søforsikring kan endvidere være bestemt til at virke som Kaution for en allerede tegnet Police, jfr. Konv. § 51, Søl. § 235 2. Stk.^{5b)}.

3) En Assurandør reassurerer den overtagne Risiko. Derved forsikrer han nemlig kun sin — ikke den oprindelige Forsikringstagers — Interesse, Konv. § 49, Søl. § 230.

4) Forsikrede overdrager enten samtidig med Tegning af den ny Forsikring sine Rettigheder ifølge en ældre Forsikring til den yngre (Søl.

³⁾ Konv. §§ 199 og 170, Søl. § 257, jfr. sv. Pl. § 65.

⁴⁾ Kap. 5 Note 12.

⁵⁾ Søl. §§ 234—236, n. Pl. §§ 8 3 og 9, sv. Pl. §§ 7—9, W. v. K. §§ 252, 272, 277, 278, 280 og 282, H. B. §§ 9 og 10, M. A. §§ 32 og 80.

^{6a)} Naar den Forsikrede tror, at der muligvis er tegnet Forsikring i Udlandet, imødekommer herværende Assurandører ham ofte ved i deres Policer at indsætte en Klausul om, at hvis dette viser sig at være Tilfældet, ristorneres Forsikringen uden Udgift for den Forsikrede.

^{5b)} W. v. K. § 280.

§ 235 Nr. 1) eller erklærer overfor den ældre Assurandør at ville give Afkald paa dennes Police⁶⁾).

5) En ældre Police er ikke gyldigt indgaaet eller ophører eller er kun gyldig for en Del af sin Forsikringssum, saaledes at den samlede i Kraft værende Policesum ikke overstiger Forsikringsværdien, jfr. Konv. § 52 »gyldigen«. Kun hvis Forsikrede vilkaarligt bringer den ældre til Ophør, kan den yngre dog forlange at blive stillet, som om den ældre endnu bestod, jfr. Konv. § 52⁷⁾).

3. En Assurandør er berettiget til at gaa ud fra, at han kun forsikrer Interessens Forsikringsværdi. Saafremt der ønskes forsikret andet og mere maa det altid meddeles, hvis Kontrakten skal være bindende for Assurandøren, og da er den ikke Forsikring, se Kap. 3 § 7. Heraf følger logisk, at en almindelig Police altid efter Aftalens stilende Forudsætninger er uvirksom for det Beløb, hvormed den overstiger Forsikringsværdien (Taksten)⁸⁾.

Spørgsmaalet er imidlertid, om Tilstedeværelsen af Overforsikring har nogen Indflydelse paa den Del af Forsikringen, der svarer til Forsikringsværdien og altsaa principielt er gyldig. For at ogsaa denne skal blive ugyldig taler, at Assurandørerne paa Grund af Assurancevirksomhedens store Omfang er nødt til at stole paa de Forsikredes Meddelelser og kun har ringe Mulighed for at kontrollere disses Rigtighed. Assurandørerne behøver derfor maaske Strafferegler for at beskyttes mod de Forsøg paa Bedrageri, som Forsikring aabner let Adgang til⁹⁾. Paa den anden Side har de Forsikrede et rimeligt Krav paa at kunne ansætte Forsikringssummerne rigeligt, naar de er i Uvisshed om Forsikringsværdien, og paa at kunne tegne Forsikringer, naar de ikke er sikre paa, at dette allerede er sket. Ved den større Præmieindtægt faar Assurandørerne Fordel heraf, og ved deres Imødekommenhed fremmes Assurancens Ide.

⁶⁾ I U. 1898 235 antoges, at et saadant Afkald overfor den ældre forelaa, idet den, der gav Erklæringen, havde Forsikredes Bemyndigelse til at disponere over Forsikringerne. Jfr. N. R. T. 1911 488.

⁷⁾ Søl. § 235 Nr. 2 i. f. og Forudsætningen i Søl. § 235 Nr. 2 synes at hylde den modsatte Regel. Under Hensyn til Konventionens klare Ord og Princippet Rigtighed bør dog Teksten fastholdes, jfr. n. Pl. § 9 i. f.

⁸⁾ Det spiller derfor praktisk ringe Rolle, om man opgiver det af mange hævdede Synspunkt — Kap. 3 § 7 —, at en Forsikringskontrakt er absolut ugyldig eller ulovlig, for saa vidt den ikke dækker over en forsikringsmæssig Interesse.

⁹⁾ B. 588 betoner Reglens pønale Begrundelse.

Konv. § 52 2. Stk. lader den fuldstændige Ugyldighed ramme enhver Overforsikring, der er »forsætlig« tegnet, medens Søl. § 234 forlanger »svigagtig Hensigt«, jfr. Konv. § 117. Søloven er i Overensstemmelse med moderne Lovgivning, jfr. H. B. § 9 2, n. Pl. § 8 3, sv. Pl. § 7, M. A. § 10 3 og Praksis hos Domstolene og i Handelsverdenen. Der er derfor al Grund til at fastholde som Betingelse for Ugyldigheden, at Forsikrede maa have haft til Hensigt at skaffe sig en retsstridig Formuefordel ved at gøre Overforsikringen gældende overfor Assurandøren. Heraf følger, at alle de Policer, hvor der ikke foreligger oplyst Svig, er gyldige^{9a)}, selv om der ikke positivt kan paavises god Tro.

Der er næppe Grund til at mene, at det særlige Lovbud om Svig ved Søforsikring har anden Betydning end som en udtrykkelig Udtalelse om, hvad der allerede følger af de almindelige Kontraktsregler¹⁰⁾. At de findes, skyldes Lovgiverens naturlige Trang til udtømmende Vejledning i et saa vigtigt Spørgsmaal.

Beviset for Svig maa Assurandøren føre. Det vil ofte være vanskeligt, idet den svigagtige Hensigt jo ikke er konstateret blot ved, at Oplysningspligten ifl. Konv. § 114 ikke er overholdt, eller at der er tegnet Overforsikring hos et eller flere Selskaber, og at Forsikrede har været klar herover¹¹⁾. Assurandøren maa oplyse, at Forsikrede i Skadestilfælde vilde have benyttet sig af Overforsikringen, hvad der er uhyre vanskeligt. Der foreligger i de skandinaviske Domssamlinger intet Eksempel fra Søforsikringen herpaa. Forsikrede vil ogsaa være undergivet Straf ifl. Straffelov ^{10/7} 1866 § 258.

Naar Overforsikringen foreligger som Dobbeltforsikring, følger det af Reglen i Søl. § 234 og Konv. § 52 i. f., at ved Svig er samtlige Policer ugyldige for hele deres Beløb.

4. Særlige Vanskeligheder opstaar, hvor Overforsikringen foreligger som Dobbeltforsikring, og der ikke foreligger svigagtig Hensigt.

Hvis Forsikringerne er afsluttet paa samme Dag, behandles efter Konventionen og Søloven¹²⁾ samtlige Policer som een Forsikring. Hver Assurandør hæfter for en saadan Del af den virkelige Forsikringsværdi, som hans Policies Forsikringssum udgør af alle Forsikringssummerne sammenlagt. Dette gælder baade indbyrdes og overfor For-

^{9a)} Saaledes Grundtvig 205 Note 1.

¹⁰⁾ Lassen I § 19.

¹¹⁾ Platou mener, at ogsaa bevidst Overforsikring bør behandles som Svig.

¹²⁾ Ligeledes n. Pl. § 9, jfr. Mot. 2622 og sv. Pl. § 8.

sikrede. Denne kan altsaa kun fra hver Assurandør kræve denne saaledes udregnede Andel.

Lovens Bestemmelse om Samtidigheden er urimelig i Assurandørernes indbyrdes Forhold¹³⁾. Hvis man vil gaa den Vej, bør man vælge Tidsprioriteten efter Timer og Minutter, og ikke efter Dagen alene¹⁴⁾. Ud fra Lovens egen Opfattelse bør det rigtige være, at alle de Policer, som Forsikrede har tilsigtet at udtage samtidig, idet han eller hans Agent udstykker en bestemt Forsikringssum, bør konkurrere pro rata, uanset om de tilfældigt naar at blive udstedt paa samme Dag. Ved at se bort fra Dateringen i Policerne og lægge Vægt paa Ordet »afsluttet«, vil man i Praksis kunne naa nær til dette Resultat.

Hvis de flere Forsikringer derimod afsluttes paa forskellige Dage, gaar efter Søløven den ældre forud for den yngre. Den ældre hæfter fuldtud, saa langt dens Forsikringssum rækker, og den yngre hæfter kun for den Del af Interessens Værdi, der overstiger den ældre Polices Forsikringssum. Denne Regel gælder ikke alene for den indbyrdes Fordeling mellem Assurandørerne¹⁵⁾, men ogsaa overfor Forsikrede. Den ældre Assurandør kan ikke forlange yderligere Participering fra

¹³⁾ S. H. R. T. 1916 343, viser et grelt Eksempel paa Anvendelsen af denne Regel.

Et Vareparti var krigsforsikret for 62,000 Kr. efter Police dateret 4. Marts, og for 50,000 Kr. og 28,000 Kr. hos to andre Selskaber. Disse Policer var anmeldt 4. Marts hos en Mægler, der den 9. Marts meddelte, at de var placeret. Policerne selv var dateret 2. Juni. Partiet var overforsikret; og den første Police maatte efter Rettens Mening dække fuldtud, saa Reduktionen kun kom de to sidste tilgode.

Hvis en Assurandør ved en senere dateret Paategning som Coassurandør tager en Del af en Forsikring, vil dog ingen mene, at han kun hæfter for den Del af Forsikringsværdien, der ikke er dækket af de foregaaende Andele. Se Note 15.

Den ældre tyske Ret, der havde en lignende Regel, søgte ved forskellige Præsumtioner at opnaa en tilfredsstillende Løsning, se Ulrich 18, Voigt 85 og 86.

¹⁴⁾ I Frankrig skelnes mellem Formiddag og Eftermiddag, i Amerika endog mellem Timerne for Udstedelsen.

¹⁵⁾ Praksis har følt disse Reglers Urimelighed. Mellem herværende Assurandører er det Coutume, naar Dobbeltforsikringen skyldes en Fejltagelse, eller naar en samtidig tegnet Forsikring er forskelligt dateret, at det yngre Selskab ikke benytter sin ifl. Lovens urimelige Fordel, men Selskaberne lader enten hver Forsikring deltage i Forsikringsværdien efter Forholdet mellem Forsikringssummerne, eller lader hver Forsikring gælde for Halvdelen af den Del af Forsikringssummen, der er tegnet dobbelt, og ristornerer Præmien for den ubenyttede Del af Forsikringssummen. Se Konv. § 155 i. f., jfr. Sindballe i U. 1921 68 og »Assurandøren« 1919 110.

den yngre, og hvis den ældre Assurandør gaar fallit, kan Forsikrede ikke forlange, at den yngre skal hæfte subsidiært. Ordene udtaler nemlig klart, at den yngre Police er nedskrevet, den »gælder« ikke videre. Heraf følger ogsaa, at den ældre Police ikke kan vilkaarlig ophæves af Forsikrede, saaledes at den yngre dækker fuldt ud, jfr. Konv. § 52 1. Stk. og n. Pl. § 9 i. f.¹⁶⁾.

Søloven indeholder dog en Undtagelse i § 235 3. Stk. (n. Pl. § 9, sv. Pl. § 8). De i 1. og 2. Stk. samt 3. Stk. i. f. nævnte Regler er som nævnt foran ikke virkelige Undtagelser, idet der i de nævnte Tilfælde slet ikke foreligger Overforsikring¹⁷⁾.

§ 235 3. Stk.¹⁸⁾ giver den Regel, at en Forsikring tegnet paa den Forsikredes egen Begæring er¹⁹⁾ gyldig fremfor en ældre Forsikring afsluttet uden hans Ordre, naar Forsikrede ved den yngres Tegning var uvidende om den ældre. I dette Tilfælde har Forsikrede altsaa Ret til at holde sig til den yngre. Søloven nævner ikke udtrykkeligt den ældre Forsikring. Den forudsætter nærmest, at denne er gyldig, og da der ingen modsat Regel findes, ses der ingen Grund til at udelukke Forsikrede fra at holde sig til begge²⁰⁾. Selvfølgelig kan han i samlet Erstatning ikke faa mere end, hvad der tilkommer ham paa Basis af den virkelige Forsikringsværdi.

Der er ikke i Loven tillagt den Assurandør, som Forsikrede henvender sig til, Ret til Regres hos den anden efter en pro rata Fordeling. Et naturligt Korrelat til Forsikredes Ret maa dog være, at Assurandørerne maa fordele Skadesbeløbet efter Forsikringssummerne, jfr. Analogien af Søl. § 235 2. Stk.

5. Disse Regler stammer vist fra en Overførelse af de Regler, der gælder ved Sammenstød af tinglige Rettigheder. En saadan Overførelse er urigtig, allerede fordi der ikke her foreligger en begrænset

¹⁶⁾ N. R. 1891 545 udtaler, at en Police paa Fragtforsikud var ugyldig som Dobbeltforsikring, da der tidligere af Rederiet i et andet Selskab var tegnet Assurance af Selskabets Fragter. N. D. 1922 369 anvender udtrykkeligt n. Pl. § 9 i. f. paa Forholdet mellem 3 Policer udstedt 6., 11. og 13. Marts.

¹⁷⁾ Jfr. Pl. 578, B. 590.

¹⁸⁾ Reglen er sikkert givet for at værne de hjemlige Forretningsfolk. Det vil kunne være tabforvoldende for disse, hvis de i god Tro i Danmark har tegnet en Forsikring af Importvarer og derefter bliver henvist til at sagsøge en udenlandsk Assurandør, fordi Afsenderen har tegnet Forsikring for Importøren.

¹⁹⁾ Hvis begge Forsikringer er tegnet uden Ordre, gælder Undtagelsen ikke, jfr. n. Pl. § 9 3. Stk.

²⁰⁾ Bentzon er herimod. Lovens Tendens er maaske med Bentzon, men dens Ord tillader Tekstens Regel.

Formue til Fyldestgørelse af Forpligtelser, der tilsammen overstiger denne, men flere selvstændige Formuemasser, der hver for sig kan opfylde Forpligtelserne. Opfyldelsesmulighederne er uafhængige af hverandre.

Det strider endvidere mod de øvrige danske Retsregler at lade den ene af to Assurandører, der har forpligtet sig, slippe helt fri, fordi hans Forpligtelse er yngre. Den almindelige Regel ved dobbelt Forpligtelse er, at begge Debitorer hæfter fuldtud. Denne Regel er der ingen Grund til at fravige, thi begge Assurandører har faaet det Vedlag, de forlangte for at overtage Risikoen, og de har iøvrigt ingen Indsigelse af nogen Art mod Forpligtelsen, da Forsikrede jo har været i god Tro.

Loven giver den yngre Assurandør en uventet og ubegrundet og derfor urimelig Fordel, og dette til Skade for den Forsikrede. Denne lider nemlig Tab, hvis den ældre Assurandør er insolvent. Det er vel uventet for Forsikrede, at han faar flere Policer, og han skal selvfølgelig ikke have større Erstatning, end om Forsikringsværdien kun var forsikret een Gang fuldtud, men det er dog naturligt at lade ham nyde den forøgede Sikkerhed, som de flere Assurandører giver, og som han har betalt for.

Ingen af Assurandørerne kan rejse nogen Indvending mod at betale fuldtud²¹⁾. Alle bør dog nyde den Fordel, Tilfældet har skabt ved Overforsikringen, og Erstatningen bør derfor fordeles imellem dem i Forhold til Forsikringssummerne eller Erstatningssummerne²²⁾.

I engelsk Ret²³⁾ hæfter efter M. A. § 32 hver enkelt Assurandør

²¹⁾ Ved Solidaritetsprincippets Gennemførelse opstaar Vanskeligheder, hvis Forsikringsværdien er takseret forskelligt. Se herom A. § 354 og Ritter 273.

²²⁾ Valget herimellem kan være vanskeligt, se N. R. 1915 929 og Sindballe i U. 1921 63 ff. Den eneste Undtagelse burde være, at naar flere Assurandører i Coassurance har overtaget en Forsikring, og den samlede Forsikringssum overstiger Forsikringsværdien, skal hver Assurandørs Forpligtelse være nedsat pro rata, saa at han ikke med det overforsikrede Beløb hæfter for sine Medassurandørers Solvens.

²³⁾ Engelsk Ret var tidligere som den danske. Den nuværende Regel blev fastslaaet af Lord Mansfield i Sagen *Newby contra Reid* (A. § 331). Italiens Ret følger Englands, jfr. I. H. L. B. § 608, medens Frankrig (C. de C. § 359) og de fleste øvrige Lande har Regler, der stemmer med Sølovens, se f. Eks. W. v. K. §§ 277 og 278 samt S. H. L. B. § 782.

U. S. A. følger efter common law den engelske Regel, men Policerne indeholder oftest særlige Klausuler om Anvendelse af Prioritetsprincippet.

Om Forsøg paa at skabe internationale Regler for Dobbeltforsikring se International Law Associations Forhandlinger i Rouen 1900 og Glasgow 1901.

Ved de forskellige Retsregler kan der overfor fremmede Assurandører opstaa Konflikter. Se f. Eks. H. B. § 10 2 i. f.

fuldtud efter sin Police overfor Forsikrede, uden Hensyn til de andre og uden Hensyn til, om Policerne er udstedt samtidig eller ej. Forsikrede kan saaledes af hver enkelt kræve den fulde Erstatning, Vedkommende er pligtig at udrede efter sin Police. Han er ikke pligtig at følge en bestemt Orden, men maa selvfølgelig fradrage den Erstatning, han allerede har oppebaaret, idet han kun kan faa Erstatning indtil Forsikringsværdien.

Det er overladt Assurandørerne indbyrdes bagefter at fordele Erstatningen pro rata efter deres Erstatningsbeløb, og enhver af dem har Ret til at sagsøge de andre til Opnaaelse heraf.

Tysk Ret, hvorfra de nordiske Regler stammer, har i den allernyeste Tid sluttet sig til det engelske System, først i V. V. G. §§ 58, 59 og 60 for almindelig Forsikring. Senere er ved Lov ^{30/5} 1908 H. G. B. §§ 787, 788 og 789 ændret overensstemmende, og tilsvarende Regler er nu optaget i H. B. § 10. Denne Ændring begrundes saavel med en Henvi- ning til de almindelige tyske Regler i B. G. B. §§ 421—422 om flere Pers- oners Hæftelse som Skyldnere som med Hensynet til det praktiske i at være i Overensstemmelse med de engelske Søforsikringsregler paa dette vigtige Omraade.

6. Søl. § 236 foreskriver, at Assurandøren, til Trods for at Overfor- sikringen er ugyldig, har Krav paa Præmien²⁴⁾, medmindre Assuran- døren »*var vidende om de Omstændigheder*«, der fremkaldte Ugyldig- heden. Forsikrede kan dog kræve Ristorno efter Søl. § 266. Herom henvises til Kap. 15.

²⁴⁾ Om Grundene hertil se Sindballe i U. 1921 63—64.

7. KAPITEL.

Forsikring af fremmed Interesse¹⁾.

1. Hyppigst vil den, der ønsker sin Interesse forsikret, selv afslutte Forsikringskontrakten og altsaa optræde som Forsikringstager. Naar intet andet meddeles Assurandøren eller fremgaar af Omstændighederne²⁾, kan denne gaa ud fra, baade at den, der optræder og tegner Forsikringen, er den, paa hvis Navn Policen skal udstedes, og at Policen er tegnet for hans Interesse, altsaa for hans egen Regning. Dette følger af Konv. § 111 og Søl. § 231 i Forbindelse med Policens Tekst, hvori Forsikringstageren staaer angivet som Indehaver af den Interesse, der forsikres.

Det kan imidlertid af Forsikringstagerens almindelige Stilling, som f. Eks. Speditør, Skibsbygger³⁾, Mægler, Assuranceagent⁴⁾, eller hans

¹⁾ Br. 13—15, Pl. 583—590, Gram 420, B. 581—584, Grundtvig 212—213, Sindballe II, N. H. Bache i »Assurandøren« 1919 179 ff. og 192 ff., Federspiel 179 ff., Granfelt 17—38, Ritter 56—71, A. §§ 169—174, G. 31—33, H. B. §§ 52—57, n. Pl. §§ 3, 14, 3 og 94 2, sv. Pl. § 2, M. A. §§ 23 og 86, W. v. K. §§ 264—267.

Om den retlige Natur af Forsikring for fremmed Regning har der staaet en voldsom Strid. Forfatteren søger at undgaa denne og blot fremstille Retsreglerne.

²⁾ Jfr. H. B. § 52 1, der betoner »aus den Umständen«. Br. 13.

³⁾ S. H. R. T. 1921 329, jfr. ogsaa S. H. R. T. 1912 438.

En Tyveriforsikringspolice tegnet for en Skræddermester antoges efter »sit Indhold og Formaal« ogsaa at dække de Tredjemand tilhørende hos Skrædderen beroende Klædningsstykker.

⁴⁾ N. R. 1877 246. En Fragtforsikring tegnet i en Assuranceæglers Navn antoges gyldig at dække Rederiets Interesse.

N. D. 1921 346. Da Forsikringstageren drev Assuranceagentur, og da Policen blev tegnet for Varer der sendtes andetsteds hen, maatte Assurandøren have indset, at den blev tegnet for fremmed Regning.

særlige Stilling til den Forsikrede, f. Eks. som bestyrende Reder⁵⁾ for et Dampskibsselskab, fremgaa, at han ikke forsikrer egen, men fremmed Interesse. Det samme maa antages, hvis Assurandøren paa Baggrund af tidligere Forretninger, f. Eks. naar han ved, at Forsikringstageren kun driver Kommisionsforretning, eller hvis han kender alle Omstændighederne i det enkelte Tilfælde, er klar over det rette Forhold. Endvidere spiller Handelscoutume og Sædvane en betydelig Rolle; f. Eks. kan en cif.-Sælger tegne Forsikring i eget Navn, saaledes at Køberens Interesse er dækket⁶⁾. Lignende gælder for mange Salg i Omsætningen⁷⁾ og er antaget, hvor det ifølge Handelscoutume er sædvanligt, at Agenten tegner Forsikring i eget Navn⁸⁾. I saadanne Tilfælde er Assurandøren efter Forsikringskontraktens eget Indhold forpligtet til at dække den fremmede, ikke eller ikke alene Forsikringstagerens Interesse, selv uden at det er særligt nævnt i Policen, at den dækker fremmed Interesse. Den fremmede Interesse bliver da grundlæggende for hele Forsikringsforholdet, for Forsikringsværdiens Beregning o. s. v.⁹⁾.

⁵⁾ I N. D. 1907 205 antaget, at Rederen kan lade Policer udstede for Selskabets Skibe i eget Navn. I N. R. 1897 73 antaget, at det samme kan ske ved Partrederi. Ligeledes N. J. A. 1888 342 og N. D. 1910 209.

I N. R. 1896 177 »efter Omstændighederne« antaget, at Rederen kunde tegne Forsikring for Selskabets Varer i eget Navn. Derimod kunde Befragteren ikke tegne Kaskopolicer for Rederen, jfr. N. D. 1910 193.

I U. 1916 939 antaget, at en Reder, der var forpligtet til at tegne Assurance for Befragteren, kunde gøre dette i eget Navn.

⁶⁾ S. H. R. T. 1920 58. En Sælger af et Parti Sild »cif. København eller Gøteborg« tegnede Assurance i eget Navn med Tillæg af 10 % imaginær Avance. Fragten skulde betales efter Skibets Ankomst med 12 danske Kroner, hvis Skibet destineredes til Kbh., 12 svenske hvis til Gøteborg. Skibet forliste, inden Ordre var givet. Sælgeren forlangte erstattet cif.-Salgssummen + 10 % Avance og Assurancepræmien.

Retten fradrog hele den besparede Fragt i danske Kroner, uden Hensyn til et Fragtoverskud, da Forsikrede havde Krav paa Tilbagebetaling af dette hos Rederiet, jfr. Søl. § 151. Da det var Coutume, at Sælgerne i lignende cif.-Handler forsikrede inklusive 10 % Avance til Køberne, dømtes Assurandøren til at udrede denne.

⁷⁾ S. H. R. T. 1917 154 og U. 1898 235, men herimod N. D. 1916 270 og N. J. A. 1879 36.

⁸⁾ Jfr. U. 1911 1024, hvor G. S. udtaler, at det er Coutume, at en Agent, der er beordret til at forsikre Varer, ikke behøver at opgive sin Kommittents Navn, men kan udtage gyldig Police i eget Navn.

⁹⁾ En cif.-Sælger kan, hvis han indtaler Erstatning, ikke forlange Fakturværdien og desuden f. Eks. Forsikringspræmien, jfr. S. H. R. T. 1920 58.

2. Hvor imidlertid Assurandøren er berettiget til at gaa ud fra, at den Interesse, han forsikrer, er Forsikringstagerens, er Policen efter Loven og ældre Sædvane ugyldig, hvis det viser sig, at den Interesse, den skal dække, ikke er Forsikringstagerens¹⁰⁾, jfr. Konv. § 111.

Naar man betragter de subjektive økonomiske Interesser som Forsikringens Genstand, er dette Resultat logisk rigtigt. Forsikringen dækker kun den opgivne Interesse. Ophører denne, eller har den aldrig eksisteret, er Policen uvirksom. Den kan ikke overføres til en Interesse, som den efter sit Indhold ikke har forsikret. Dette ligger udenfor dens Rammer.

Naar man imidlertid anerkender Forsikring af fremmed Interesse, og naar Interesserne ses som mere objektive, ensartede Værdier, er det reelle Forsvar for Reglen kun, at Risikobedømmelsen sker efter subjektive Hensyn, saa at en Ændring af den Forsikrede kan rumme en Risikoforøgelse for Assurandøren. Denne Begrundelse kan i Nutiden ikke opretholde Reglen i alle Tilfælde.

Ved Vareforsikring er Risikobedømmelsen ret uafhængig af Forsikredes Person¹¹⁾, ved Kaskoforsikring er den subjektive Indflydelse større, men svindende. Ved Fordringer og ved Fragtforsikring er den subjektive Indflydelse stadig meget stor, ved de særlige Interessesforsikringer — se Kap. 27 — er den undertiden afgørende, fordi disse Interesser er nærmere knyttet til bestemte Personer.

Assurandørerne fremskynder selv Udviklingen bort fra det subjek-

¹⁰⁾ Der findes to interessante Domme af den norske Højesteret i N.D. 1910 193 og 1916 270, hvor Assurandørerne frifandtes af denne Grund.

I det første Tilfælde havde en Befragter, der ifl. Certepartiet skulde holde Skibet forsikret, tegnet Kaskopolicen i eget Navn uden at oplyse, at det var for fremmed (Rederiets) Regning. Assurandøren frifandtes for Rederiets Krav, da Højesteret ikke fandt, at han burde være blevet opmærksom paa, hvem der var Skibets Ejer, eller have søgt nærmere Oplysning herom. Da imidlertid Befragteren skyldte Assurandøren et større Beløb for Præmier, er Resultatet ikke konkret urigtigt, idet Modregningsretten bør bevares.

I det andet Tilfælde havde en Mølle, der bar Risikoen for en Kornladnings Transport, forsikret denne i eget Navn. Assurandørerne blev her frifundet for den virkelige Ejers Søgmaal under Henvisning til n, Pl. § 3 og Søl. § 231, idet Policen ikke var angivet som tegnet for Sagsøgerens Regning. Ogsaa her var der dog Modkrav mod Forsikringstageren.

¹¹⁾ Det fremgaar allerede deraf, at Assurandørerne ved indbyrdes Aftale ofte holder ensartede Præmier for de forskellige Ruter og Skibe. Præmieforskellighederne overfor de Forsikrede skyldes væsentligst Konkurrencehensyn.

tive ved i stigende Grad uden Præmieforhøjelse at udstede Policen »for Vedkommendes Regning« eller »for fremmed Regning«^{11a)}.

I England findes sædvanlig i selve Policens trykte Tekst en Angivelse af, at den er udstedt »for and in the name of all persons to whom the same doth, may and shall appertain in part or in all«¹²⁾, hvorved Begrebet Forsikring af fremmed Interesse praktisk er bortfaldet.

Naar de reale Hensyn saaledes svigter, og Omsætningen endog kræver en modsat Regel indført, kan det sikkert ventes, at Domspraksis ikke vil følge¹³⁾ Lovens strenge Regel, og at denne med Tiden ganske vil miste sin Betydning. Den bør ændres til, at kun hvor Assurandøren viser, at han lægger Vægt paa Forsikredes Person, skal denne opgives og opgives rigtigt, medens iøvrigt Forsikringskontrakten efter sit eget Indhold beskytter enhver, der har en Interesse som den i Policen betegnede, og som rummes indenfor Forsikringstagerens Hensigt med Policens Tegning.

3. Om Forsikringsforholdet, hvor Policen dækker fremmed Interesse, gælder de nedenfor under §§ 9—11 fremstillede Regler, dog at Forsikringstagerens Stilling i det hele er af en mere selvstændig og indflydelsesrig Art.

4. Hvis Forsikrede tegner en Police gennem sin Kontorist, Prokurist el. lign., der optræder i hans Navn, og foranlediger, at Policen udstedes i dette, behandles Forsikringen, som tegnet af Forsikrede personlig. Mellemanden har ingen særlige Pligter, jfr. dog Sol. §§ 241—242 Kap. 11.

5. En særlig Form for Forsikring af fremmed Interesse er Forsikring i eget Navn for fremmed Regning. Forsikringstagerens Navn anføres i Policen, men det tilføjes, at den dækkede Interesse er en andens. Denne Art Forsikringer har deres Rod langt tilbage i

^{11a)} De svenske Policeformularer indeholder ligefrem denne Klausul i Teksten. De hollandske Børspolicer udtaler: »eller den, for hvis Regning det helt eller delvis angaar«.

¹²⁾ Ifl. engelsk Ret kan, naar denne Klausul benyttes, enhver Person, der paa et Tidspunkt under Rejsen har haft en forsikringsmæssig Interesse af den i Policen nævnte Art, benytte dens Dækning. Jfr. M. A. §§ 23 og 86. Se Policen hos Witherby 63.

¹³⁾ Der findes saaledes ingen dansk Dom, der frifinder Assurandøren af denne Grund.

Historien og er blevet anerkendt i alle Lande. Forretningslivet har nemlig Brug for denne Form for Forsikring. Sælgeren, der afsender sine Varer, Speditøren, der udfører en Eskpedition og Mægleren, der venter svømmende Varer, maa have Adgang til at forsikre Transportrisikoen for Ejeren, selv om de ikke kender denne. De er i mange Tilfælde endog forpligtet dertil. Formen anvendes kun ved Vareforsikring.

6. Om denne Forsikring for fremmed Regning gælder følgende Regler:

Forsikringstageren opgiver — foruden sit eget — den virkelige Forsikredes Navn, hvis han kender det, eller blot, at Policen tegnes for fremmed Regning. Desuden skal han meddele, om han har den Fremmedes Ordre til at forsikre. Hvis Forsikringstageren intet opgiver om Ordre, er Assurandøren berettiget til at gaa ud fra, at han har Bemyndigelse. Ordren maa foreligge forinden eller paa Tegnningens Tidspunkt, en senere Ratihabition er ikke nok. (Konv. § 113, Søl. § 231 2. Stk.)¹⁴⁾.

7. Hvis Forsikringstageren ikke har nogen Ordre eller Tilladelse, skal han meddele dette til Assurandøren, og hvis dette ikke sker, er Assurancen ugyldig (Konv. § 113, Søl. § 231). Dette er eller var overensstemmende med almindelig evropæisk Ret. Grunden til denne strenge Regel er først, at ved en uhindret Adgang til at tegne Assurancer for fremmed Regning uden Ordre skabes der Mulighed for Berigelse ved illegitim Væddeassurance eller Dobbeltforsikring¹⁵⁾, idet Forsikringstageren kan hæve Skadesbeløbet uden at meddele det til den Forsikrede, og uden at Assurandøren altid kan konstatere dette. For det andet er Grunden den, at da den virkelige Forsikredes Oplysningspligt og personlige Viden lades ude af Betragtning, saa længe han er uvidende om Forsikringen, jfr. Søl. § 242 i. f., ligger der heri en Risikoforøgelse for Assurandøren, specielt fordi Ejeren normalt

¹⁴⁾ N. Pl. § 3 2. Stk., sv. Pl. § 2, Br. 13. Bemyndigelsen kan ligge i den Paaagældendes Stilling som bestyrende Reder, Generalagent, Prokurist og lign. eller overhovedet i hans Ret eller Pligt til at varetage Forsikredes Interesser.

At Forsikringstageren tror at have Tilladelse, er ikke tilstrækkeligt, han maa virkelig have den, jfr. Pl. 586.

Hvis Forsikringstageren opgiver at tegne »for fremmed Regning«, men det viser sig, at han selv er rette Ejer, eller at den fremmede er en anden Person, end han troede, har dette ingen Indflydelse.

¹⁵⁾ Mot. 2620.

har det største Kendskab til Forholdene. For at hindre Svig og for at kunne tage Præmie for Risikoforøgelsen maa derfor Assurandøren have oplyst, at der ingen Ordre foreligger.

Det er ret utvivlsomt, at Domstolene til Trods for baade Sølovens og Konventionens Ord i Dag ikke vil og ikke bør anerkende en saa streng Regel. Naar man ser, hvor liden Vægt Assurandørerne ofte i Praksis lægger paa, at den virkelige Forsikredes Navn opgives, og i hvor faa Tilfælde Oplysningspligtens Tilsidesættelse faar praktisk Betydning, — Reglen gælder efter Loven, selv om alle Risikomomenter er oplyst —, vil en mild Forstaaelse af Loven sikkert blive anvendt. Forsikringen bør kun anses for ugyldig, hvor Assurandøren kan bevise, at han efter sin Praksis ikke vilde have overtaget Forsikringen, hvis det var oplyst, at der ikke forelaa Ordre. Iøvrigt bør Følgen kun være, at ogsaa Forsikredes Viden bør komme ham til Skade, altsaa en Op-
hævelse af den Undtagelse til hans Fordel, som er indført, fordi Policen er tegnet uden Ordre¹⁶⁾, eventuelt et Præmietillæg.

8. Ofte tegnes en Forsikring »for Vedkommendes Regning«, d. v. s. at det lades aabent, om den skal gælde for egen eller fremmed Regning (Konv. § 112, Sol. § 231, n. Pl. § 3, sv. Pl. § 2). Udtrykket kan være anderledes, f. Eks.: »dansk Regning«, »neutral Interesse«, naar det blot klart angiver, at det er uvist, om Forsikringstageren eller en anden er Indehaver af den Interesse, der skal forsikres. At der i Virkeligheden ikke er nogen Uvished herom, fordi Forsikringstageren ved hvem Forsikrede er, har kun Betydning, hvis en risikoforøgende Omstændighed derved er fortiet.

I Udtryk af denne Art ligger samtidig Underretning om, at Forsikringstageren ikke har Ordre fra den virkelige Ejer til at dække hans Interesse. Disse Forsikringer maa behandles som Forsikring for fremmed Regning uden Ordre, naar det senere viser sig, at Policen skal dække fremmed Interesse¹⁷⁾.

9. Den, hvis Interesse Policen skal dække, er den Forsikrede. Hvis en bestemt Tredjemand er opgivet i Policens Tekst, er Identiteten utvivlsom. Hvis dette ikke er Tilfældet, idet der enten er brugt Ud-

¹⁶⁾ I H. B. er denne gamle Regel ikke gentaget, overensstemmende med Udviklingen i Praksis og D. H. G. B. § 807 3 og V. V. G. § 79 3—4 giver netop en Regel i Samklang med Tekstens Forslag.

I England gælder Reglen heller ikke, jfr. A. §§ 232—233.

¹⁷⁾ Med denne Indskrænkning bortfalder vist Platous Indvending pag. 587.

tryk som »*fremmed Regning*«, »*Købers Regning*« eller endog blot »*Vedkommendes Regning*«, maa den anses for Forsikrede, der efter Forsikringstagerens Hensigt og de faktiske Forhold har en saadan Interesse, som er forsikret efter Policens Indhold¹⁸⁾.

I Skadestilfælde maa den Forsikrede selvfølgelig bevise, at han har den forsikrede Interesse. Det er ikke nødvendigt, at den er tilstede samtidig med Policens Tegning, men den maa foreligge ved Skadens Indtræden (Kap. 40).

Rettighederne ifølge Policen tilkommer selvfølgelig den virkelig Forsikrede¹⁹⁾, og ham alene. Dette ligger i saavel Forsikringstagerens som Assurandørens Hensigt.

Forsikringstageren optræder i den Forsikredes Interesse. Gaar han fallit, maa Erstatningsbeløbet direkte udbetales Forsikrede²⁰⁾. Men ogsaa alle Forpligtelserne paahviler Forsikrede. Hans Skadeforvoldelse udelukker Erstatningskrav (Kap. 18); de Pligter, Søløven, Konventionen og Policen paalægger den Forsikrede, maa han opfylde (Søl. §§ 248, 254, 255 og flere). I alle Forhold vedrørende Forsikringen er det altsaa den Forsikrede, hans Adfærd og hans Interesse, der er afgørende.

10. Spørgsmaalet bliver dog, i hvilket Omfang den Omstændighed, at Forsikringstageren er optraadt og er nævnt i Policen, bevirker, at han faar Rettigheder og Pligter i Forsikringsforholdet ved Siden af eller med Udelukkelse af den Forsikrede selv. En Ret hertil kan flyde af Forsikringstagerens Rettigheder, en Pligt kan være Følgen af et berettiget Krav fra Assurandøren.

Forinden Undersøgelsen maa det fremhæves, at Retsordenens Opgave er saa hurtigt og gennemgribende som muligt at fjerne Forsikringstagerens Person af Forholdet. Dette er overensstemmende med hele Udviklingen indenfor Søforsikringen og Handelslivet, der gaar ud paa at simplificere og om muligt overflødiggøre dette særlige Institut. Forsikringstagerens Stilling skyldes almindeligvis kun en tilfældig Indgriben, en mekanisk Nødvendighed for at afslutte Kontrakten. Han har regelmæssig ingen selvstændig Interesse i Ordningen af det forsikringsmæssige. Vel betaler han Præmien, men det er i Tillid til, at Forsikrede vil erstatte ham denne. For Forsikringstageren er Situationen kun, at han yder en Kredit, ikke at han indtræder i en For-

¹⁸⁾ A. §§ 172—173.

¹⁹⁾ H. B. § 53 1, V. V. G. § 75 1.

²⁰⁾ H. B. § 55.

sikringsaftale, og ikke i Tillid til at denne vil give ham Dækning²¹⁾. Han har udelukkende Interesse i en økonomisk Ordning med Forsikrede vedrørende hans Ansvar for Hvervets Udførelse og Sikkerhed for de udlagte Penge^{21a)}.

11. Forsikringstageren hæfter ifølge Konv. § 151 personlig for Præmiens²²⁾ Betaling, selv om den Forsikredes Navn er opgivet, og selv om Ordre foreligger. Dette er almindelig Ret²³⁾ og begrundes med, at Assurandøren normalt ikke kender den Forsikrede, men indgaar Kontrakten alene i Tillid til Forsikringstageren. Denne Hæftelse er i den Forsikredes Interesse. Den Forsikrede bør dog ogsaa hæfte, naar Forsikringstageren har haft Bemyndigelse til at tegne Forsikringen²⁴⁾ (se Kap. 12).

Forsikringstageren er derfor berettiget til at forlange Policen udleveret og kvittere for dens Modtagelse²⁵⁾. Om Betaling, Legitimation og Modregning ved Skadesregulering, se iøvrigt Kap. 40.

Forsikringstagerens Viden tages i Betragtning ved Bedømmelsen af, om Oplysningspligten er overholdt²⁶⁾. Hvor Forsikringen er tegnet uden Ordre, er det endog kun Forsikringstagerens Viden, der tages i Betragtning jfr. (Søl. § 242 1. Stk.)²⁷⁾.

²¹⁾ Herimod Sindballe II 6 ff., der ikke omtaler de i Søforsikringen afgørende Hensyn til Assurandøren og den Forsikrede.

^{21a)} I det følgende forudsættes, at Forsikringen er tegnet efter Ordre, stilende eller udtrykkeligt. Er dette ikke Tilfældet, og Forsikrede afviser Forsikringen, er Policen uvirksom paa Grund af manglende Interesse. Præmien bliver eventuelt at ristornere efter almindelige Regler, jfr. Kap. 15. Hvis Forsikrede antager Forsikringen, kommer de senere nævnte Regler til Anvendelse fra dette Tidspunkt, men i det forinden liggende Tidsrum synes Forsikringstagerens Beføjelser og Rettigheder at maatte være stærkere paa Grund af Uvisheden og hans egen Interesse.

²²⁾ Det maa antages, at Forsikringstageren kun hæfter, naar han er selvstændig Kontrahent. Jfr. N. J. A. 1895 533, se Kap. 12 Note 17.

²³⁾ H. B. § 16. 1. Se N. J. A. 1895 533. I N. D. 1907 205 blev Disponenten i et Dampskibsselskab anset personlig ansvarlig for Præmien, da Policen var tegnet af ham og lød paa hans Navn. Ligeledes for Partrederi i N. R. 1897 73.

²⁴⁾ Herimod Sindballe II 48 og de fleste Forfattere.

²⁵⁾ H. B. § 53 1 tillægger kun Forsikringstageren, ikke Forsikrede, denne Ret. Det maa dog antages, at Assurandøren er pligtig at udlevere Policen til Forsikringstageren, naar denne betaler Præmien.

²⁶⁾ Søl. § 241, Konv. § 114 3. Stk., H. B. § 57 1—2.

²⁷⁾ Jfr. V. V. G. § 79 3. Se iøvrigt om Oplysningspligten i Kap. 11.

Ved forsætlig eller uagtsom Skadeforvoldelse i Forsikringstiden, se Kap. 18, er det ikke omtalt i Søloven eller i Konventionen, hvorvidt Forsikringstagerens Handlinger skal sidestilles med den Forsikredes.

Naar Forsikrede selv har de forsikrede Genstande i sin Besiddelse, naar han disponerer direkte over dem, eller naar han faktisk er traadt i Forbindelse med Assurandøren, bør Forsikringstageren i hvert Fald behandles som en udenforstaaende Tredjemand. Det vilde iøvrigt være stemmende med Udviklingens Tendens, hvorefter Assurandøren hæfter for Skipperens og Mandskabets Brøde (Kap. 19), og næppe til Skade for Assurandørerne, om Forsikringstageren som saadan altid betragtes som en udenforstaaende, medmindre han efter Forsikredes udtrykkelige eller stiltiende Samtykke udøver en saadan »Raaden over« Genstanden, som ellers naturligt tilfalder den Forsikrede selv eller hans Funktionærer²⁸⁾. I disse Tilfælde bør Handlingens Risiko ikke fratages Forsikrede. Forsikringstagerens Ansvar skyldes da ikke hans særlige Stilling som Forsikringstager, men som Forsikredes Funktionær.

Det bør ogsaa paalægges Forsikrede snarest at indtræde i Forsikringsforholdets Pligter og at føre et vist Tilsyn med Forsikringstageren. Kan der i denne Henseende bebrejdes Forsikrede noget, bør Forsømmelse af denne Grund komme ham til Skade, jfr. Kap. 18 § 8.

Man²⁹⁾ har villet udvide Forsikringstagerens Indflydelse og har villet lade det afgørende være, hvem der havde de forsikrede Genstande i sin Varetægt. Dette Synspunkt er uanvendeligt i Transportforsikringen. Normalt vil hverken Forsikrede eller Forsikringstageren, men Skibsføreren have de forsikrede Genstande i sin Varetægt. Dispositionsret over Dokumenterne kan ikke sidestilles med Varetægt. Varetægtsforholdet er desuden for uforanderligt. Forsikrede kan ofte ikke ændre det, selv om han vilde. Endelig ligger Kendskabet hertil udenfor Assurandørens sædvanlige Viden.

Naar Assurandøren ved, at han assurerer for »fremmed Regning«, er det ikke urimeligt at lade ham, snarere end Forsikrede, bære Risikoen for Forsikringstagerens Forsømmelser. Risikoen bliver jo ikke større, end om Forsikrede selv direkte havde tegnet Forsikringen. Den modsatte Anskuelse vil i Virkeligheden føre til, at Assurandøren bliver stillet bedre, end han har forudset.

²⁸⁾ N. R. 1892 441, meget vidtgaaende og vist urigtig.

²⁹⁾ Sindballe II. Det er selvfølgelig rigtigt at paapege Forsikringstagerens Interesse, men den foreligger sjældent ved Søforsikring.

De under Forsikringstiden eksisterende Pligter, f. Eks. Anmeldelse af Skade, Diligenspligt o. s. v., paahviler kun Forsikringstageren efter lignende Hensyn⁸⁰⁾. Her tænkes kun paa de Pligter, hvis undskyldelige Ikke-Opfyldelse ikke betager Forsikrede hans Krav. Overtrædelse af de objektive Betingelser, især særlige Forskrifter i Policen, betager altid Forsikrede hans Ret, hvem der end er Skyld i Overtrædelsen, se Kap. 13—14.

Forhandlingerne vedrørende Forsikringen under dennes Løbetid er Assurandøren berettiget til at føre med Forsikringstageren, indtil Forsikrede har meldt sig og legitimeret sig som saadan³¹⁾. Forinden kender Assurandøren ofte end ikke Forsikredes Navn. Denne kan bo langt fra Assurandørens Hjemsted, og Situationen forlanger ofte hurtige Afgørelser. Dette er en Regel, der er nødvendig for Assurandørens Interesse, men Ordningen stemmer ogsaa med Forsikredes egen Interesse. Hvor Forsikringen er tegnet uden Ordre, er det jo nødvendigt at forhandle med Forsikringstageren, og naar Forsikrede har betroet Forsikringstageren til at tegne Assurancer og modtage Policen, er det berettiget at forstaa hans Hensigt saaledes, at Forsikringstageren foreløbig har Fuldmagt til at disponere. Hvis han ikke ønsker dette, kan det forlanges, at han siger det til Assurandøren. Fuldmagten bør dog kun gælde saa langt, som Assurandøren med Føje kan anse Dispositionerne for at tjene Forsikredes Interesse og Forsikringens naturlige Formaal, ikke hvis de aabenbart kun tjener Forsikringstagerens personlige Interesser³²⁾.

Skadens Indtræden vil ikke absolut ophæve Forsikringstagerens Legitimation. Det er Dispositionens Art, der er afgørende, men efter Havariet opstaar der ofte mere økonomiske Spørgsmaal end forud.

Naar Forsikrede optræder og protesterer mod Forsikringstagerens Dispositionsret, kan Assurandøren ikke længere forhandle med Forsikringstageren. Om denne muligvis efter sin Kontrakt med Forsikrede kan forlange sin Opfattelse gennemført, er irrelevant overfor Assurandøren. Denne har kun Forpligtelser overfor Forsikrede.

⁸⁰⁾ I tysk Ret er Forsikringstageren derimod forpligtet, se f. Eks. H. B. § 41.

³¹⁾ Det er rigtigt paapeget af Sindballe og Bache, at Forsikringstagerens Indehavelse af den forsikrede Genstand, og Situationer, hvor der er flere Forsikrede, bør medføre, at Forsikringstageren faar større Dispositionsret. Hans Ret bør i disse Tilfælde ogsaa kunne fremtvinges overfor den eller de Forsikredes Protest.

³²⁾ f. Eks.: Afkald paa Policen, Betaling ved, at Forsikringstagerens Skyld til Assurandøren modregnes, og denne sidste er insolvent. Anerkendelse af en meningsløs Skadesberegning, jfr. H. B. § 54 2.

En Forudsætning om Assurandørens Ret til at forhandle med Forsikringstageren³³⁾ ligger i Konv. § 211, hvorefter Assurandøren er berettiget til at betale Erstatningen til Policens Indehaver, der jo normalt vil være Forsikringstageren. Det er dog ikke rigtigt heraf at slutte, at Assurandøren for at være berettiget til at følge Forsikringstagerens Dispositioner skal forlange, at denne fremviser Policen, thi at modtage Penge er en vigtigere Handling end blot at disponere. Men Policens Ihændehavelse er iøvrigt et udmærket Bevis for, at Forsikringstageren er legitimeret til at disponere. For Forsikrede er Policens Ihændehavelse det bedste Bevis for hans Ret³⁴⁾. I Praxis forhandler Assurandørerne med Forsikringstageren, uden at Policen forlanges forevist³⁵⁾.

TILLÆG.

Om Pligten til at tegne Forsikring.

12. Undertiden paahviler der i Følge Coutume³⁶⁾ eller Aftale en Person Pligt til at tegne Assurance for den Forsikrede, uden at denne har givet specielle Ordre med Hensyn til Forsikringens Udførelse. Dette har navnlig praktisk Betydning i cif.-Handel, hvor Sælgeren er pligtig at tegne Forsikring for den Del af Forsendelsen, som han ikke bærer Risikoen for³⁷⁾. Forsik-

³³⁾ En Forudsætning herom findes ogsaa i Konv. § 153, der udtaler, at Assurandøren ved manglende Betaling af Præmien kan opsigte Forsikringen for Forsikringstageren.

³⁴⁾ Efter H. B. § 53 2 er Policens Ihændehavelse en Betingelse for, at Forsikrede kan disponere.

Efter n. Pl. § 14 III er Forsikringstageren berettiget til at overdrage Policen, naar han har den i Hænde, og Forsikring er taget efter Ordre. Reglen vedrører ikke Forholdet til Assurandøren.

³⁵⁾ Jfr. Ulrich 117, H. B. § 54 1—2. I V. V. G. §§ 75 2 og 76 1—2 tillægges der Forsikringstageren en vidtgaaende Dispositionsret, ikke blot en Legitimation.

³⁶⁾ Speditøren er ikke pligtig at tegne Forsikring, medmindre der foreligger Opfordring dertil i hvert enkelt Tilfælde, se U. 1917 449, N. D. 1906 229. Dette udtales udtrykkeligt i de almindelige Bestemmelser for Københavns Speditørforening.

³⁷⁾ Efter Købelovens § 10 gaar Faren over paa Køberen, naar Varerne overgives til en Fragtfører eller bringes inden for Skibssiden. Om Cif.-Handler se: Jul. Lassen II 1923 § 90 III 3, Almén Kommentar ad § 64 Note 30 ff., Sv. Andersen i Nordisk Försäkringstidsskrift 1921 282 ff.

Der findes ingen almindelig Coutume, hvorefter Sælgeren uden for cif.-Handler er pligtig at tegne Forsikring.

ringstageren er her ligesom i de Tilfælde, hvor han har faaet speciel Ordre til at tegne en Forsikring, uden at Ordren indeholder nærmere Angivelse af, hvorledes Forsikringen skal tegnes, pligtig at tegne sædvanemæssig Forsikring. Dette udtales for cifSalgs Vedkommende udtrykkeligt i Købelovens § 64.

Ved sædvanlige Betingelser forstaas i hvert Fald, dersom Forsikringstageren er dansk, og hvis den paagældende Branche ikke har anden Praksis, den almindelige københavnske Varepolice³⁸⁾, se nærmere om denne i Kap. 36). Krigsforsikring falder ikke ind under sædvanemæssig Forsikring³⁹⁾.

Der kan kræves en vis Forsigtighed fra Forsikringstagerens Side ved Valget af den Assurandør, hvor Forsikringen anbringes. Men der kan næppe rejses Ansvar mod ham undtagen i de Tilfælde, hvor Selskabet i den almindelige Opfattelse blandt Handelsfolk paa Pladsen stod som usolidt.

Forsikringstageren er i hvert Fald pligtig at tegne Forsikringen for de forsikrede Varers Fakturaværdi⁴⁰⁾, og i Almindelighed⁴¹⁾ ogsaa efter Coutume for en vis forventet Fortjeneste, »*imaginær Avance*«, hyppigst 10 pCt. af Fakturaværdien.

Om Forsikringstageren har Krav paa den Forsikrede for sine Udlæg til Præmien, naar der ikke er givet Ordre til Dækning, eller uden at Pligt hertil følger af Kontrakten, maa afgøres efter Reglerne om negotiorum gestio⁴²⁾.

³⁸⁾ A. S. R. Nr. 107 i N. F. 1922 310. U. 1921 827, 1920 787, 1918 884, 1912 979 og 1903 710.

³⁹⁾ U. 1919 807, 1917 769, 1917 485, 1916 963 og 267. Minefaren maaske.

⁴⁰⁾ U. 1922 776, 775, 769.

⁴¹⁾ U. 1918 881 (Klipfisk), 1920 787 (Margarine), 1901 339 (Kul), S. H. R. T. 1920 58 (Sild).

⁴²⁾ U. 1917 740.

8. KAPITEL.

Policens Overdragelighed.¹⁾

1. Hvilken Interesse der er forsikret, er et Spørgsmaal om Fortolkning af Policen (se Kap. 10). Den enkelte Interesse individualiseres af to Forhold: Interessens Art, især den Genstand, Interessen er knyttet til, og Indehaveren af Interessen.

Det følger af Policens Indhold, at Forsikringen under hele sin Løbetid maa bevare den Individualitet, den havde ved Risikoens Begyndelse.

2. Interessens Art kan altsaa ikke ændres. Det er klart, at en Kaskopolicy ikke kan overføres paa Ladning, og en Fragtpolicy ikke paa en Søfordring. En Bodmerikreditor i Skibet kan ikke overføre sin Policy til Rederen, naar denne indløser Fordringen, ikke engang, hvis Skibet fra Rederens Side har været uforsikret med et til Bodmerikfordringen svarende Beløb²⁾. Rederens Forsikring af Fragt kan ikke

¹⁾ Br. 50—51, Pl. 584 og 590—593, B. 597, Grundtvig 211—212, Sindballe II 7—18, Federspiel 310—322 og 57—130, Lassen II § 12 3 II 1 A. §§ 175—181, G. 168, M. A. §§ 15, 50 og 51, H. B. §§ 49—51, n. Pl. §§ 14 og 45, sv. Pl. §§ 17 og 31.

²⁾ Det er tidligere omtalt, at for saa vidt en Panthaver tillige har en personlig Fordring, er hans Interesse i Genstandens Bevaring en anden end Ejerens. Begge kan derfor fuldtud forsikre deres Interesser, uden at der foreligger Overforsikring, men den enes Forsikring kan ikke overføres til den anden.

I Panthaverens selvstændige Forsikring ligger imidlertid en Bortødslen af Præmie, der bør undgaas ved, at Panthaverens Søforsikrings-Interesse udsøndres fra hans Kreditforsikrings-Interesse og antages dækket ved Ejerens Kasko-Policy. Den sidste Interesse kan Panthaveren da selvstændigt forsikre, om han vil.

Om en saadan Udsondring og Sammenlægning kan ske, afhænger af, om Kaskopolicen kan siges at dække ikke alene Forsikredes, men ogsaa frem-

overføres til Ladningsejeren, f. Eks. hvis denne under Rejsen ændrer Certepartiet og gaar ind paa at betale Fragten not returnable, og Tidsbefragterens Forsikring af Rejsefragt kan ikke overføres til Rederen. Avanceforsikring kan ikke dække selve Genstandens Værdi.

Dette Princip illustreres ved en Dom af Kristiania Byret 1893 (B. R. D. D. II 1196). En Leverandør af nogle Udrustningsgenstande (Tovværk) søforsikrede sin Fordring mod Skibet. Rederiet betalte imidlertid og fik til Gengæld Policen tiltransporteret. Rederiet forlangte senere efter Skibets Forlis det købte Tovværk erstattet under denne Police, men dette blev nægtet, da Policen kun dækkede Fordringen, der jo var betalt, og derfor ikke kunde anvendes som Police dækkende Udrustning for Rederiet.

Heller ikke den Genstand, hvortil Interessen er knyttet ved Risikoens Begyndelse, kan ændres, selv om Arten er den samme. Ved Skib er det selvindlysende. Ogsaa ved Varer maa Reglen fastholdes. Hvis Varepolicen kun benytter Udtryk som »Varer«, »Ladning«, kan det undertiden være vanskeligt at afgøre, hvilke Varer den omfatter, se Kap. 10. Især Generalpolicer giver meget ofte den Forsikrede megen Frihed i Valget (Kap. 9). Men de Varer, Policen virkelig omfatter, kan aldrig erstattes af andre. Hvis nogle Varer under Rejsen udlosses, og andre indlades, dækkes disse sidste ikke af Policen, selv om de er af samme Art, og selv om den angivne Rejse ikke er udløbet, jfr. Konv. § 138. I Tilfælde af den ovennævnte Art er Policen uvirksom paa Grund af manglende Interesse. Ristorno kan eventuelt forlanges, se Kap 15.

tidige Panthaveres Interesse, saaledes at de sidste har en direkte Ret mod Assurandøren. Denne Ret kunde enten være en pro rata Andel af enhver Erstatning under Policen eller en forlods Ret til en saadan Del af Erstatningen, som svarer til Panteretten. I Praxis kunde det ogsaa ske ved, at der i Police og Pantebrev blev paalagt Ejeren en Pligt til at reparere Skibet.

En saadan Ordning vilde særligt være naturlig i de Tilfælde, hvor Pantehaveren ikke har en personlig Fordring (Bodmeri, Søpant), og hvor det antages, at Forsikringsværdien af Genstanden ligefrem nedsættes tilsvarende, hvis saadanne Panterettigheder opstaar.

Efter Søl. § 270, Konventionen og den bestaaende Praxis er det utvivlsomt, at en saadan direkte Ret ikke tilkommer Panthaverne. Interesserne er forskellige, og den københavnske Police dækker kun den opgivne Ejers Interesse. Men Assurandørerne bør overveje Tanken.

En lignende Situation foreligger, naar baade Ejeren og Tidsbefragteren forsikrer hele den Fragt, de fortjener ved Skibet. Her er forsikringsmæssigt forskellige, men sammenhørende Interesser, se Kap. 4 § 16.

3. Skiften af Personer foreligger ved Overdragelse af Policen fra den oprindelige Forsikringstager til en Tredjemand. Situationen er ikke omtalt i Søloven.

Hvis Overdragelsen sker, efter at Skade er indtraadt, og Risikoen ophørt, er den en ren formueretlig Overdragelse af et eksisterende Erstatningskrav, der er tilladt³⁾ overfor Assurandøren.

Hvis Risikoen vedvarer efter Havariet, kommer for saa vidt de nedenstaaende Regler til Anvendelse.

Naar det drejer sig om en løbende Risiko, altsaa om Muligheden for eventuelle Erstatningskrav, maa der sondres imellem, om Interessen (Genstanden) overdrages samtidigt med Policen eller ej.

a) Hvis den forsikrede Interesse ikke samtidig overdrages, altsaa hvis enten Genstanden sælges uden Policen, eller Policen alene overdrages, udtaler Konv. § 209, at da Interessen hos Overdrageren er ophørt, og da denne er det eneste, der er forsikret, er Policen »traadt ud af Kraft« fra Overdragelsesøjeblikket⁴⁾. Dette er logisk. Det er ogsaa praktisk rigtigt paa Grund af hele Forholdets uklare Karakter og den manglende Interesse hos Policens Indehaver at antage med Konv. § 209, at Forsikringen er ophørt⁵⁾ ved saadanne Overdragelser. Tilfældet vil imidlertid være yderst sjældent, da ingen kan tænkes at købe Policer eller at have Interesse i at beholde en Police, naar Tingen er solgt^{5a)}. Ristornoen er jo kun en ringe Værdi. Forretningslivet vil i videste Omfang udnytte den eksisterende Police ved at aftale, at den medfølger ved Tingens Salg. Om dette er sket, er et Spørgsmaal om Fortolkning af Aftalen mellem Køber og Sælger, der ikke skal berøres her.

b) Naar Genstanden gives til Sikkerhed, i Pant⁶⁾ for Ejers Forpligtelser, bestaar hans Ejerinteresse stadigt, endda forstær-

³⁾ Se f. Eks. N.R. 1891 524, N.D. 1923 61, jfr. M.A. § 51 i. f. Konventionen nævner ikke dette Tilfælde.

⁴⁾ Overdrageren beholder sin Ret til Erstatning for tidligere Skader og har Ret til Ristorno, jfr. Konv. § 209.

⁵⁾ Lassen mener dog, at Forsikringen beholder sin Gyldighed efter den almindelige Retsanskuelse og »Forudsætningen i Søl. § 235«.

^{5a)} Se dog Kap. 4 Note 46

⁶⁾ Eksempler herpaa er, at en Reder haandpantsetter sin Kasko-Police, eller at en Importør lader Banken faa Sikkerhed i de indløste Dokumenter for Remboursen. Hvis Underretning herom gives Assurandøren, kan der skabes en efter Reglerne om Haandpant beskyttet Sikkerhed i Debtors eventuelle Erstatningskrav.

Panthaveren kan benytte Lovgivningens almindelige Midler til at opnaa
(fortsættes)

ket, og Forsikringen beholder derfor sin Gyldighed⁷⁾. Assurandørens Forpligtelser er stadig afhængige af Policens Bestemmelser^{7a)}. Der foreligger end ikke en Risikoændring, hvorom Forsikrede maa give Meddelelse til Assurandøren. Selvfølgelig kan en Police pantsættes sammen med Genstanden, men Kravene til Pantsætningens Gyldighed og Beskyttelse maa da opfyldes selvstændigt for Policens Vedkommende.

c) Hvis Sælgeren overdrager Policen, samtidig med at han sælger Genstanden, maa det efter Policens Indhold afgøres, om en saadan Overdragelse af den er gyldig.

Formelt er det urigtigt at tale om »Overdragelse« af Interessen. En Genstand kan overdrages, en Interesse derimod ikke. Sælgerens Ejers interesse er ophørt, Køberens kommet til Eksistens, og Spørgsmaalet er da, om Policen kan udvides til ogsaa at omfatte Køberens nye, selvstændige Interesse. I Virkeligheden er Situationen den samme som den i Kap. 7 § 2 beskrevne, hvor der tales om, hvilke fremmede Interesser en Police omfatter.

Søforsikringen dækker i vidt Omfang Genstande, der transporteres for at sælges, og Omsætningen sker ofte under selve Transporten. Assurandørerne tariferer i stigende Grad deres Risiko efter objektive Hensyn, ikke efter de tilfældige Personer (se Kap. 7). I Praxis ligger de Tilfælde, hvor Handelslivet har Trang til Policens Udvidelighed, indenfor det Omraade, hvor den objektive Tarifiering er trængt mest igennem⁸⁾. Allerede Konv. §§ 82, 153 og 209 udtaler og forudsætter, at en Police kan overdrages, altsaa rettere er udvidelig⁹⁾. Af § 82 fremgår Dispositionsret over Pantet (Policen) og forlange Erstatningsbeløbet betalt til sig, se f. Eks. N. R. T. 1918 205 og N. D. 1923 61. Se dog Note 7.

Det samme gælder ogsaa overalt, hvor der gives Underpant i Policen, eller hvor Pantesikkerhed opnaas ad exekutiv Vej.

⁷⁾ I U. 1913 255 antages Forsikringspolicens Gyldighed i dette Tilfælde. Ved en særlig Fortolkning af Pantsætningsdokumentet (Skadesløshedsbrev) antoges imidlertid, at Panthaveren kun havde Fortrinet i Erstatningssummerne, for saa vidt Skibene efter Havariet var forringede i Værdi. Ellers vilde Panthaverne jo faa dobbelt Sikkerhed. Dette var kun delvis Tilfældet, da Skibene var blevet repareret paa Rederiets Bekostning. I samme Retning N. D. 1915 228.

^{7a)} Udtalt i N. D. 1923 61.

⁸⁾ Nyere Love om Forsikringskontrakten stræber efter at lade Forsikringen medfølge ved Genstandens Salg, jfr. V. V. G. §§ 69—72, men man anerkender Assurandørens eventuelt modgaaende Interesse ved at give ham Ret til at opsiges Forsikringen, jfr. H. B. § 49 4.

⁹⁾ N. Pl. § 14 tillader i Almindelighed Transport af alle Policer, undtagen for Skib, jfr. § 45. Dette er ogsaa forudsat i sv. Pl. §§ 17 og 31. Ligeledes tillader H. B. § 49, M. A. § 50 1 og W. v. K. § 263 Transport.

gaar, at denne almindelige Regel nærmest er tænkt for andre Interesser end Skib; men Omraadet bestemmes ikke nærmere. Dette er altsaa overladt til Praksis.

Ved V a r e r er Omsætningslivets Trang til Overdragelse af Policen samtidig med Genstanden utvivlsom størst, mest berettiget og skader Assurandøren mindst. I Praksis er det ogsaa anerkendt, at Policen kan medfølge ved Handelsvarers Omsætning¹⁰⁾.

Lige med Ladning maa sættes sædvanlig Avance, Bodmerikrav, Forordringer af enhver Art, Fragt for Ladningsejeren, men i Almindelighed ikke Interessepolicerne.

Derimod er det udtrykkeligt i Konv. § 82 udtalt, at ved Salg af Skib ophører Tidspolice¹¹⁾ uden Opsigelse med Udløbet af den Rejse, paa hvilken Skibet befinder sig. Dette skyldes, at Forsikring af Skib sædvanligt sker paa lang Tid, og der tages endnu ved Bedømmelsen af Risikoen og Ansættelsen af Præmien noget Hensyn til, hvem Rederiet er. Det er derfor en Risikoændring for Assurandøren, at en ny Reder tiltræder. Ved Skibe er Assurandøren heller ikke som ved Handelsvarer forberedt paa, at der finder Salg Sted. Efter Praksis og en Forudsætning i Konv. § 82 kan derimod en Rejseforsikring for Skib overdrages samtidig med dette¹²⁾.

Lige med Skib maa efter de reale Betragtninger sættes alle Arter af Forsikringer for Rederiets Regning, der er knyttet til Skibet, som Fragt, Udrustning, Interesse¹³⁾ o. s. v. Derimod bør for Skibspart gælde Reglerne for Ladning¹⁴⁾.

Sælges et Skib, vedvarer altsaa Tidsforsikringen for Rejsen under Udførelse. Forsikrede har Ret til Ristorno¹⁵⁾ for det Tidsrum, Po-

¹⁰⁾ U. 1895. 324. Se de i Kap. 7 Note 7 anførte Domme.

Om Brandforsikring af Løsøre se U. 1897 257 og 1906 232.

¹¹⁾ Reglen om Skib gælder efter H. B. § 50 2, sv. Pl. § 17, n. Pl. § 45, se N. R. 1921 565. Se A. § 1267 om engelske Policeklausuler.

¹²⁾ N. Pl. § 45 gaar videre, idet ogsaa Rejsepolicer ophører ved Skibets Ankomst til første Bestemmelsessted.

¹³⁾ Jfr. U. 1907 330, hvor en Police paa »Frugt og/eller Interesse« fulgte Kaskopolice, og sv. Pl. § 17.

¹⁴⁾ H. B. § 50 1., Søl. § 18 i. f. forudsætter, at en Forsikring for Skibspart, naar denne afstaas til Medrederne, følger Parten, idet de overtagende Partrederere hæfter solidarisk for Præmien.

¹⁵⁾ Henvisningen til »de almindelige Regler for Ristorno« i baade Konv. § 82 og Konv. § 209 er en Inkurie, idet disse, se Kap. 15 Note 45, alle forudsætter, at Skibet ikke har været udsat for Fare. I U. 1907 330 er det udtalt, at Henvisningen kun kan sigte til Reglerne for Ristornoens Beregning, ikke til Forudsætningerne for dens Indtræden, da den ellers er meningsløs. Meningen med § 82 er netop at give Ristorno, fordi Assurandøren bliver fri for Risikoen. Dommen tilkendte derfor Ristorno. (fortsættes)

licen er uvirksom, jfr. Kap. 15, endog uden Fradrag. Retslig set er Reglen i Konv. § 82 derfor kun en Ret til Opsigelse for Assurandøren, der indtræder automatisk.

Reglen om Ophør efter Konv. § 82 kan som nævnt iøvrigt ikke analogisk anvendes ved andre Interesser. Det maa overlades Assurandørerne selv at forbeholde sig en saadan Ret, hvis de ønsker det, se § 5.

Om anden Overgang af Ejendomsret end ved Salg, f. Eks. ved Arv og Konkurs findes ikke Regler i Konventionen. Her kan ikke fremhæves et Omsætningshensyn, men andre ligesaa vægtige økonomiske Hensyn taler for, at Policen maa følge Genstanden mindst i tilsvarende Omfang, som nævnt ovenfor.

4. Hvis Policen og Genstanden er overdraget til Tredjemand, er dennes Retsstilling dog afhængig af den første Forsikringstager. Rettigheder og Indsigelser, som Assurandøren maatte have overfor denne f. Eks.: i Anledning af dennes tidligere Undladelser og Forsømmelser eller Aftaler, kan gøres gældende overfor Erhververen^{15a)}. Overdragelsen maa desuden aldrig bevirke Forøgelse af Risikoen efter den indgaaede Kontrakt, jfr. Konv. § 82 i. f., se endvidere Kap. 9 om Policen.

5. Det er ikke nødvendigt for at tillade den foran nævnte Overdragelighed, at Policen udtrykkeligt udtaler »eller Ordre«¹⁶⁾. Derimod vil disse Ord al t i d hjemle Ret til Transport.

Da Overdrageligheden afhænger af Parternes Vilje, kan Assurandøren altid forbyde, at en Police overdrages, hvad der normalt vil ske ved en Udtalelse i Policen. Et saadant Forbuds Rækkevidde er ofte tvivlsom, og maa bestemmes i hvert enkelt Tilfælde. Er Forbudet en særlig, maaske endda haandskreven Klausul, holdt i utvetydige og omfattende Udtryk, bør enhver Overtrædelse deraf bevirke Policens Uvirksomhed. Er Forbudet derimod en almindeligt anvendt, forslidt Klausul i Policens trykte Tekst, og Genstandene saadanne, der sædvanlig omsættes, vil Retten være tilbøjelig til at fortolke det indskrænkende. I S. H. R. T. 1917 152 er det saaledes antaget, at Forbudet ikke hindrer, »at Interessen i det forsikrede, medens det er paa den Rejse, for hvilket det er forsikret, gaar fra Afsenderen over paa Adressaten, fordi denne sender Afsenderen Betalingen.«

I U. 1907 539 udtaler G. S., at Ristorno til Sælgeren ved Skibssalg gives her i Landet efter Coutume overensstemmende med Konv. §§ 82 og 209.

^{15a)} Se N. D. 1923 61 hvor det antoges, at Assurandøren kunde modregne Præmier, som Forsikrede skyldte, og bevarede Indsigelsen om, at Oplysningspligten var forsømt.

¹⁶⁾ N. Pl. § 14 2. A. § 180.

Afgørelsen er sikkert rigtig. Det er ved Varer ganske tilfældigt og uden Betydning for Assurandøren, om det er Afsenderen, der forsikrer, eller Modtageren. Reglen maa derfor være, at alle i den normale Omsætning af de paagældende Varer sædvanlige Overdragelser uhindret kan finde Sted. Forbudet bør altsaa ikke medføre Policens Ugyldeghed, uden at Assurandøren virkelig kan paavise en særlig Interesse, risikoforøgende Omstændigheder eller bristende Forudsætninger¹⁷⁾. Forbudet bør maaske medføre, at saadanne Omstændigheders Tilstedeværelse lettere kan antages.

Forbud mod Transport kan endvidere ikke hindre, at Policen medfølger, naar Ejendomsretten overføres ved Arv, Ægteskab, Konkurs, og heller ikke, at Ejeren giver Sikkerhedsrettigheder i Tingen.

Forbudet bør derimod altid have den Betydning, at Assurandøren i alle Forhold kan forlange at blive retslig stillet, som om den oprindeligt Forsikrede stadig var Ejer og Reklamant. Han beholder sin Ret til Modregning af Præmier og andre Fordringer paa den første Forsikrede, uanset Meddelelse om Transporten — se Kap. 40 § 7 —, og han beholder maaske desuden sin Adgang til at forhandle med den oprindeligt Forsikrede.

6. Fra hvornaar Overdragelsen virker, er mindre væsentlig at afgøre, da den jo er tilladt, og begge Parter eventuelt kan optræde sammen. Naturlig synes Risikoen for Tingens Undergang, og hverken Betalingen eller Besiddelsen, at maatte være bestemmende for Ejerinteressen.

Fra det Tidspunkt, Overdragelsen er lovligt anmeldt for Assurandøren, maa det være Erhververen, der indtræder i alle en Forsikrets personlige Forpligtelser, og intet Hensyn tages til Overdragerens fremtidige Handlinger¹⁸⁾. For Præmien hæfter Køberen fra det Tidspunkt, han er indtraadt i Policens Rettigheder¹⁹⁾. De Tvivlsspørgsmaal, der her teoretisk kan rejses, har ikke voldt Vanskeligheder i Praxis, jfr. iøvrigt foran Kap. 7 §§ 9—11.

¹⁷⁾ U. 1915 763.

¹⁸⁾ I N. R. 1892 441 blev Assurandøren dog frifundet. Forliset var forvoldt ved Kaptajnens grove Uagtsomhed. Denne havde forinden med Selskabets Samtykke transporteret en af ham i eget Navn — men for egen og fremmed Regning — tegnet Police til Ejeren af $\frac{1}{2}$ af Skibet. Han selv ejede $\frac{1}{2}$.

¹⁹⁾ Søl. § 18. Ifl. H. B. § 49 1 hæfter begge solidarisk, medmindre Varepolice er udstedt. I N. R. T. 1917 456 blev Køberen af et Fartøj, der var tidsforsikret, anset pligtig at betale den efter Salget forfaldne Del af Præmien.

N. R. 1921 565. Efter Salg af et Skib fornyer Sælgeren Forsikringen. Da det ikke var bevist, at Assurandøren havde anerkendt Køberen som Debitor, ansaas Sælgeren betalingspligtig for Præmien.

TILLÆG

7. Hvornaar og hvorvidt Policen medfølger ved Salg af Genstanden, henhører ikke til Undersøgelse i Læren om Søforsikring.

Konv. § 209 forudsætter vist, at Forsikringspoliceen ikke medfølger uden udtrykkelig Aftale,²⁰⁾ og dette var den ældre Rets absolute Standpunkt.²¹⁾ Naar Afgørelsen af, om Køberen kan benytte Policen, dog først og fremmest beror paa Forsikringskontrakten, er det urigtigt at tillægge en speciel Udtalelse fra Sælgeren afgørende Betydning. En udtrykkelig Overdragelse er nyttig, men bør ikke være nødvendig. Assurandørerne udvider deres Policer for at bevare Værdierne for Handelslivet og gøre Omsætningen billigere, og de har derfor Interesse i, at Policen altid medfølger. At bebyrde Parterne med altid at træffe positiv Aftale betyder, at Køberen løber for stor en Risiko, da Genstanden, som Følge af at Forsikringen bortfalder, naar den afhændes særskilt, vil være uforsikret. Sælgeren har liden Interesse i at beholde Forsikringen og det ringe Ristornobeløb. Ofte er det vanskeligt at konstatere Tidspunkterne for Ejendomsrettens Overgang og Skadens Indtræden. Det er almindeligt, at Varer under Transport forsikres, og Præmien er en ligesaa nødvendig og forudseelig Udgift som Fragten.

Reglen bør derfor være, i hvert Fald i sædvanlig Handel, at ved Salg af Varer under Transport medfølger den almindelige Police altid uden Aftale herom. Ved Salg forinden Afskibningen og især, hvor Køberen ordner denne selv, maa det modsatte antages. Parterne kan selvfølgelig træffe særlige Aftaler, dog maa Tendensen være, at Assurandøren, naar der er tegnet Police, ikke kan benytte en Uklarhed i Parternes Aftale til at paastaa Forsikringens Ugylldighed.

Ved Forsikring af Skib og lignende Interesse for Rederiet maa der i Overensstemmelse med Princippet i Konv. § 82 kræves en særlig Aftale, og dette er ogsaa Praksis.

²⁰⁾ B. 598 opfatter ogsaa Konv. § 209 saaledes og mener, at udtrykkelig Aftale om Forsikringens Overgang bør træffes.

²¹⁾ Endnu opretholdt i M. A. § 15. Denne fortolkes dog i Praksis meget vidt under Hensyn til Ordene »implied agreement« — stiltiende Aftale.

H. B. § 49 lader uden videre Erhververen indtræde i Forsikringen, men giver derfor i § 49 4 denne en Ret til Opsigelse af Policen, der er begrundet i, at han hefter for Præmien.

III. BOG.

KONTRAKTEN.

9. KAPITEL.

Forsikringskontrakten.

1. Medens flere fremmede og vore ældre Lovgivere¹⁾ bestemte, at en Forsikringsaftale for at være gyldig skulde være indgaaet skriftlig, er dette ikke i Nutiden nødvendigt i Danmark²⁾. Ogsaa en mundtlig³⁾ Aftale er bindende, naar den blot er klar og bevislig (Søl. § 232). Der findes efter den danske Lovgivning overhovedet ingen Forskrifter for Policens Indhold og Form. Det er ganske overladt til Parterne, hvilke Betingelser, hvilke Præmier⁴⁾ o. s. v. de vil fastsætte.

I det følgende tales udelukkende om Fremgangsmaaden ved Præmieforsikring, d. v. s. hvor Forsikringstager og Assurandør er to for-

¹⁾ I England er af Stempelhensyn — se Witherby 160 og 161 — enhver Aftale om Søforsikring uden skriftlig Udstedelse af Police ubrugelig som retsligt Bevis, M. A. § 22, ligesom en Tidspolice for et længere Tidsrum end 12 Maaneder er ugyldig (M. A. § 252). I Praksis er imidlertid Assurandørens Paategning af sine Initialer paa Mæglerens Slip anset for bindende, jfr. N. D. 1907 108.

I Frankrig er ifl. C. de C. § 332 — jfr. Ordon. 1681 III 6—2 — Skriftlighed nødvendig, men dette er i Praksis fortolket saaledes, at Skriftlighed kun er et Bevismiddel.

I. H. L. B. § 420 og S. H. L. B. § 737 forlanger Skriftlighed, men Praksis stemmer med fransk Praksis.

I Holland forlanger Loven Skriftlighed, jfr. W. v. K. § 255, men Praksis tillader ethvert Bevis.

I Tyskland forlanges ikke skriftlig Indgaaelse, jfr. H. B. § 14 1, heller ikke i Norge (n. Pl. § 7 i. f.), i Sverige (sv. Pl. § 3), eller i Finland, jfr. Granfelt 7.
²⁾ D. L. 4—6—1 forlangte Skriftlighed og D. L. 4—6—2 Policens Udfærdigelse af en Mægler eller Øvrighedsperson. Reglerne i Konv. §§ 109—110 er bortfaldet, urigtigt Grundtvig 210. Gram 542—544. Forsikringsaftaler sluttet ofte telegrafisk eller telefonisk.

³⁾ Som Eksempel se N. R. 1850 97 og 1919 764.

⁴⁾ Ofte vedtager Assurandørerne at holde samme faste Præmier for visse Risici (Tarifaftaler), men dette er en indbyrdes Forpligtelse, der ingen retslig Betydning har for Gyldigheden af modstridende Aftaler overfor de Forsikrede.

skellige Forretningsdrivende. Den gensidige Forsikring⁵⁾ spiller en underordnet Rolle og bruger i sin Teknik Præmieforsikringens Form. Indmeldelse i Foreningen er Kontraktens Afslutning, Foreningens Vedtægter er Policens Indhold.

2. Hvornaar og om en bindende Aftale er indgaaet, og hvem den forpligter, beror paa en juridisk Vurdering af de stedfundne Forhandlinger, hvis Principper ikke her skal drøftes, idet de gældende Regler herom er ens for hele Kontraktlæren⁶⁾.

Forskelligt fra Spørgsmaalet, om og hvornaar en Forsikringskontrakt er indgaaet, er Spørgsmaalet, fra hvilket Tidspunkt Assurandørens aktuelle Risiko begynder. Denne kan begynde saavel før som efter Kontraktens Afslutning, dette beror paa en Fortolkning af Aftalens Indhold. Se iøvrigt i Kap. 13 og 22 om Risikoens Begyndelse og om Forudsætningen i den almindelige Police.

Beviset for, at en Aftale er sluttet, og paa hvilke Betingelser dette er sket, paahviler Forsikringstageren. Han tager, som den, der vil sikre sig, Initiativet til Aftalens Indgaaelse⁷⁾ og har derfor ogsaa Pligt til at skaffe sig Bevis for dens Afslutning og Indhold. Søl. § 232 giver ham af denne Grund Ret til at forlange udstedt Police⁸⁾.

Forinden enten Præmien er betalt, eller Policen udstedt, vil et Bevis for Forsikringens Afslutning og Indhold være vanskeligt at

⁵⁾ Se bl. a. Torp 305 ff., B. 619 ff., Pl. 531 ff.

De gensidige Foreninger blomstrede frem i det 19. Aarh.'s Midte, hvor det var vanskeligt at skaffe Kapital til de store Selskaber, men er nu i Tilbagegang. De findes nu væsentligst som lokale Foreninger af Fiskere eller Sejlskipperne, der imidlertid oftest ved Reassurance hos Præmieselskaberne har sikret sig mod den store Risiko. Saaledes administreret virker den gensidige Forening praktisk kun til at skaffe sine Medlemmer en Rabat paa Præmien, der nogenlunde svarer til Selskabernes Erhvervelsesomkostninger.

Den gensidige Forsikring har imidlertid i nyere Tid fundet praktisk Anvendelse paa de Omraader, hvor den almindelige Søforsikring ikke dækker, f. Eks. ved det Rederne paahvilende Ansvar for Godsets Transport ifl. Konnossementerne og for Besætningens Handlinger, eller hvor Franchisen bevirker, at Erstatning bortfalder. Se om »Skuld« i Kap. 24 Note 7, og om Small Damage Clubs G. 240.

⁶⁾ Jfr. Lassen I Lov om Aftaler 25—238, f. Eks. U. 1918 338, N. J. A. 1902 279.

⁷⁾ N. R. 1894 209. Ved en Ekspeditionsfejl paa Assurandørens Kontor var Forsikringen ikke blevet tegnet. Spørgsmaal om Assurandørens Ansvar herfor.

⁸⁾ Konv. § 110, n. Pl. § 7, sv. Pl. § 3, H. B. § 14.

føre⁹⁾. I Tvivlstilfælde om Indholdet maa Forsikringen anses afsluttet paa de almindelige københavnske Policebetingelser.

Der stilles intet Krav til Aftalens Fuldstændighed. Det er saaledes Praksis, at der tegnes »provisoriske« eller »foreløbige« Policier eller Aabningspolicier, naar en Forsikringstager venter, at Afskibninger til ham vil finde Sted, men ikke kan opgive deres Mængde, Værdi, Rute, Afskibningssted eller lign. Præmien og Forsikringssummen reguleres da senere, men Forsikrede har den Sikkerhed, at hans Risiko er dækket, thi en saadan Aftale er bindende^{9a)}.

Det berører heller ikke Aftalens Gyldighed, at f. Eks. Præmien ikke straks fastsættes, men skal bestemmes senere, f. Eks. efter gældende Tarif i Afsejlingsøjeblikket¹⁰⁾ eller ved Konnossementets Datering.

3. Udviklingen har endvidere nødvendiggjort, at Forretningsfolk maa kunne forsikre de Varer, som skal ekspederes for deres Regning til forskellige Tidspunkter i Fremtiden, uden at Forsikringstagerne ved noget herom og derfor forud kan opgive, hvilke Kvantiteter og Arter, hvilke Tidspunkter, fra hvilke Steder og med hvilke Skibe, Forsendelsen sker. Der foreligger altsaa en Række fremtidige Risici, som den Interesserede ønsker at dække forud, saa at han uden Ængstelse kan lade Ekspeditionerne foregaa bedst muligt.

Assurandørerne har efterkommet disse Ønsker fra Forretningslivets Side, der iøvrigt stemmer godt med deres egne Ønsker om at knytte de Forsikrede til sig ved faste Kontrakter^{10a)}, og har uddannet de saakaldte Generalpolicier¹¹⁾ eller løbende Policier.

I Danmark har der ikke fæstet sig en bestemt Sprogbrug ved hvert af disse Udtryk; begge bruges i Flæng, Generalpolice dog mest. For-

⁹⁾ I N. R. 1919 764 antoges en Forsikringsaftale at foreligge til Trods for, at hverken Police var udstedt eller Præmie betalt, jfr. ogsaa N. D. 1914 67.

^{9a)} U. 1907 541. Grosserer-Societetet udtaler, at en »foreløbig aabnet Police er et for Parterne bindende Dokument«. U. 1919 620, N. D. 1922 14 og 205, jfr. B. R. D. D. I 1579.

Se n. Pl. § 10, sv. Pl. § 5.

¹⁰⁾ B. 603 forlanger, at en Præmie skal være aftalt, men dette er ikke rigtigt. Man kan lade Spørgsmaalet være aabent, uden at dette berører Policens Effektivitet, se Kap. 12 og Kap. 10 § 1.

^{10a)} Eksempel paa en saadan Forkontrakt i S. H. R. T. 1917 223.

¹¹⁾ H. B. § 97. I M. A. § 29 betegnes denne Forsikringsform som »floating policy«. Se Institute Standard Conditions for Open Policies and Open Covers hos Witherby 35—37. Granfelt 280—286.

Pl. 580—583. B. 614. A. § 185—189. Ulrich 27 og Artikler i N. F. 1923 26 og 166.

skellen var oprindelig, at den løbende Police omfattede en paa Forhaand bestemt Mængde Varer, ved hvis Ekspedition Kontrakten var udløbet, derfor blev Policen kaldt Afskrivningspolice, medens Generalpolice dækkede alle Afsendelser, indtil Kontrakten blev opsagt eller ophørte ved en forud sat Tidsfrist. Generalpolice bruges her som Fællesbetegnelse. Der har ikke uddannet sig nogen Standardpolice, men en Række afgørende Fællestræk skal her fremhæves.

Det karakteristiske for den er Parternes gensidige Pligter. Assurandøren har Pligt til at forsikre alle eller visse Arter af Forsikredes fremtidige Forsendelser, og denne har Pligt til at lade alle disse forsikre hos Assurandøren.

Præmien beregnes efter i Policen aftalte Satser; i Mangel af Aftale maa der betales den gængse Sats. Præmien betales bagud til bestemte Terminer. Sædvanlig sættes et Maksimum pr. Køl for Sendingens Værdi, saaledes at det maa opgives før Afsejlingen, hvis Sendingen er, og Forsikringssummen derfor ønskes større¹²⁾. Det staar i saa Tilfælde Assurandøren frit for, om han vil overtage det overskydende Beløb.

Hvorledes Varernes Forsikringsværdi skal beregnes, vil enten være særskilt angivet eller følge af de sædvanlige Regler. Da Forsikringssummen for den enkelte Sending og Præmien udregnes bagud, vil Forsikringssummen oftest blive sat lig med Forsikringsværdien.

Hver Sending skal anmeldes for Assurandøren enten direkte eller ved Indførsel i en dertil indrettet Bog, saa snart Meddelelse om Afskibning indløber til Forsikrede. Anmeldelsen skal især have fundet Sted, inden Skade er sket, eller Risikoen iøvrigt er præjudiceret¹³⁾. Generalpolice plejer dog at foreskrive, at hvis Anmeldelse blot finder Sted saa snart Forsikrede selv faar Underretning, er Interessen forsikret, selv om Skade forinden er sket¹⁴⁾.

Undertiden findes en Bestemmelse om, at hvis Forsømmelsen med at anmelde Forsikringen er uforsætlig og undskyldelig, er Interessen dog dækket, undertiden endog selv om Skade er sket. Dette kan dog kun antages, hvor udtrykkelig Klausul herom findes i Generalpolice.

Assurandøren er pligtig at løbe Risikoen for alle saaledes rettidig opgivne Varer. Til Gengæld er Forsikrede pligtig til at opgive alle

¹²⁾ I N. D. 1917 381 antaget, at Fastsættelsen af et bestemt Maksimum ikke berettiger Assurandøren til helt at afslaa større Forsikringer, men kun til at afslaa den Del af disses Forsikringsværdi, der overstiger Maksimum.

¹³⁾ Jfr. B. R. D. D. II 1206. Erstatning nægtet, fordi Anmeldelse først var sket, da Risikoen var betydelig forøget, og uden at dette samtidig blev opgivet.

¹⁴⁾ M. A. § 29 3 i. f.

for hans Regning ekspederede Varer og altsaa betale Præmie deraf. For at kontrollere dette har Assurandøren Ret til Revision af Forsikredes Bøger. Dette er Hovedpunktet i Kontraktsforholdet, Tillidens Tap og Assurandørens Forudsætning for hans Forpligtelser.

Forsikrede maa ikke »glemme« gunstigt afløbne Risici og kun indføre de skaderamte Transporter. Sker der alvorlige Forsømmelser — for ikke at tale om svigagtige —, kan Assurandøren straks opsiges Kontrakten og vil desuden efter Tillidsbruddets Størrelse og Art kunne blive fri for Erstatningsansvar for saavel de ikke deklarerede Risici som de deklarerede.

Der er Grund til en streng Bedømmelse af Forsikredes Undladelser, og det maa især erindres, at Forsikredes Pligter skyldes Generalpolicens for ham særlig gunstige Betingelser og ikke er en Følge af hans almindelige Oplysningspligt, Konv. § 114. Der bør herefter blive lagt mere Vægt paa Forsømmelsens subjektive end objektive Grovhed¹⁵⁾.

Hver Transport behandles som en enkelt Forsikring¹⁶⁾, tegnet paa de i Generalpolicen angivne Forsikringsvilkaar, der altid vil være Konventionen af 2. April 1850 med Varepolicens særlige Tilføjelser, se Kap. 36. Risikoen begynder og slutter, og Skaden reguleres ganske som ved en almindelig Police, men uafhængigt af de særlige Forudsætninger for en enkelt Forsikring, naar blot Generalpolicens almindelige Forskrifter overholdes.

4. Forsikrede har som nævnt Bevisbyrden for, at Forsikringskontrakten er afsluttet og paa hvilke Vilkaar. Da han desuden ofte skal bruge Kontrakten overfor Bank eller Køber, giver Søl. § 232¹⁷⁾ ham Ret til at forlange Police udstedt af Assurandøren.

Policen¹⁸⁾ er ikke en Kontrakt imellem Parterne, men et Dokument, hvorved Assurandøren erkender at have overtaget en nærmere betegnet Forsikring paa de i Dokumentet nævnte Vilkaar. Policen underskrives derfor ikke af Forsikrede, men kun af Assurandøren. Der udstedes i Praxis kun eet Eksempplar. Assurandøren er

¹⁵⁾ I N. D. 1903 23 blev Assurandøren ikke fritaget for Erstatning, til Trods for at adskillige Varepartier ikke var blevet indført i Journalen, idet det ikke kunde antages, at der forelaa Misbrug, og Assurandøren aldrig havde revideret. I N. D. 1922 497 blev der ikke tillagt Forsikredes mangelfulde Førelse af Kontrabogen Betydning, da den efter Omstændighederne var undskyldelig, og Assurandøren for sent havde protesteret.

¹⁶⁾ Forsikrede kan forlange udstedt særlig Police for hver Forsendelse.

¹⁷⁾ N. Pl. § 7, sv. Pl. § 3, H. B. § 14.

¹⁸⁾ Af latinsk polliceri og italiensk polizzia: at love.

ikke pligtig at udlevere Policen, medmindre Forsikrede betaler Præmien¹⁹⁾, og Forsikrede er ikke pligtig at betale uden mod Overlevering af kvitteret Police, Søl. § 232. Betaling og Overlevering er altsaa samtidige Begivenheder²⁰⁾. Ved Generalpolice er dog den Forsikrede kun pligtig at betale til de fastsatte Terminer, selvom han faar udleveret Enkeltpolicer.

For saa vidt der ikke er truffet Aftale om Kredit med Præmien — se herom Kap. 12 § 3 —, er Assurandøren straks efter Aftalens Indgaaelse berettiget til at præsentere Policen til Indløsning, idet Præmien er forfalden ved Kontraktens Afslutning²¹⁾, se Konv. § 152. At der ydes Kredit, giver ikke i sig selv Forsikrede Ret til at faa Policen udleveret.

Policen vil iøvrigt blive udfærdiget paa Grundlag af Forsikredes Oplysninger om²²⁾ og Betegnelse af Interessen, og han maa sørge for, at dette sker paa rigtig Maade²³⁾. Denne Policens individuelle Karakteristik findes paa dens Forside. Er der Fejl i Policens Angivelser, stemmer de ikke med det aftalte eller med Virkeligheden, maa Forsikrede straks gøre opmærksom herpaa, idet han ellers ved at have modtaget Policen er bundet ved dens Angivelser og afskaaret fra senere at anfægte disse²⁴⁾. Heller ikke Assurandøren kan uden at føre særligt Bevis herfor paaberaabe sig Forhold eller Aftaler udenfor hvad, der er udtrykt i Policens Tekst²⁵⁾.

¹⁹⁾ Søl. § 247 og Konv. § 152.

²⁰⁾ M. A. § 52.

²¹⁾ Konv. § 152, n. Pl. § 16, sv. Pl. § 42, Søl. § 247, Ritter 293—311.

²²⁾ Se Konv. §§ 109—110.

I England og Amerika benyttes ofte Applications hvori Forsikrede giver en nærmere Beskrivelse af den Interesse, han ønsker forsikret.

²³⁾ N. Pl. § 7 5. Stk.

²⁴⁾ H. B. § 15. I N. D. 1912 129 antoges den Omstændighed, at Forsikrede havde modtaget Policen uden Protest, som Hjemmel for, at en Police blev fortolket efter sin Ordlyd objektivt og ikke efter, hvad Forsikrede havde ment ved Kontraktens Afslutning.

N. D. 1914 7. Der var forinden Policens Udlevering ført Forhandlinger om, at Risikoen for Fragten skulde begynde tidligere end almindelig. Policen blev imidlertid udfærdiget saaledes, at det deraf klart fremgik, at Risikoen først begyndte ved Indlastningen. Det havde herefter været Forsikredes Sag at protestere, hvis Policen ikke var, som han ønskede, og Assurandøren frifandtes derfor af denne Grund.

Anderledes i N. R. 1896 177. Efter Omstændighederne antaget, at et Par i Policeblanketten trykte Ord alene ved en Fejltagelse ikke var blevet udslettet ved Policens Udstedelse, hvorfor Policen blev anset takseret.

²⁵⁾ I B. R. D. D. II 582 antaget, at da Assurandøren ikke i Fragtpolicen havde gentaget det Forbehold om Selvrisiko, som Kaskopolicen indeholdt, kunde dette ikke gælde, selv om Policerne var afsluttet samme Dag.

Hvis der senere aftales Ændringer i Forsikringen, bør disse altsaa paategnes Policen, da de ellers mod den anden Parts Protest praktisk talt vil være ubeviselige, jfr. Konv. § 150, for den Part, der har Interesse i dem og paaberaaber sig dem.

Policen vil saaledes danne et Bevis for Aftalens Indhold, som normalt er ubestrideligt for begge Parter og derfor afgørende.

Policen indeholder imidlertid meget mere, end der er aftalt mellem Parterne. Deres Forhandlinger drejer sig kun om Præmien, Interessens Særegenheder og enkelte Policebetingelser. Policen indeholder saaledes alle de sædvanlige Forsikringsbetingelser og en Henvi-
ning til Konventionen. Ogsaa dette Indhold er bindende for Forsikrede. Han maa sørge for straks at læse hele Policens Tekst og kan ikke senere paaberaabe sig Uvidenhed om dens Indhold²⁶⁾ eller protestere mod dette.

Da Assurandøren udsteder Policen, vil i Tilfælde af Uklarhed eller Tvivl om Tekstens Rækkevidde og Forstaaelse denne blive løst til Fordel for Forsikrede, overensstemmende med den sædvanlige Regel for al Kontraktsfortolkning, at den, der formulerer Aftalen, har Pligt at paase, at denne bliver saa klar, udtømmende og utvetydig, at den kan forstaaes af en forstandig Forsikringstager^{26a)}. Om Fortolkning af Policen se Kap. 2.

5. Man ser ofte den Opfattelse fremsat²⁷⁾, at urimelige eller for den Forsikrede særligt byrdefulde Bestemmelser ikke bør være bindende for denne, i hvert Fald ikke, hvis de ikke har været iøjnefaldende og tydelige for ham. Saadanne Udtalelser skyldes altid den Opfattelse, at Assurandørerne undertiden misbruger de uvidende Forsikrede og benytter Tarifaftaler og deres Stilling som Koncipister af Policerne til at indsætte Bestemmelser heri, der tilsigter at tilintetgøre eller forringe deres Værdi for de Forsikrede.

I hvert Fald indenfor Søforsikringen savner en saadan Opfattelse enhver Berettigelse. Forsikringens Grundlag er Søloven og Konventionen, der er udarbejdet under Medvirkning af andre end Assurandørerne. Policernes særlige Tekst og næsten alle specielle Klausuler er ligeledes formuleret efter Forhandlinger med de paagældende Interesserede.

²⁶⁾ U. 1919 720, N. D. 1913 326.

^{26a)} B. 594, G. 136. Hvis det kan oplyses, at Forsikrede har formuleret Klausulen, gaar Uklarheden ud over ham.

²⁷⁾ Lassen II 501. Federspiel 235. Bache 196—234.

De er desuden ikke af vilkaarligt Indhold, men har en fast, af alle Assurandører anvendt, Formulering, som er velkendt af og let tilgængelig for de Forsikrede, og hvis rette Forstaaelse er fastlagt ved Aarstiers Praksis.

De Forsikrede indenfor Transportforsikringen er dernæst lige saa kloge og fornuftige Forretningsmænd som Assurandørerne. De fleste er gennem Praksis fuldt klare over den Forskel i Beskyttelsen, der er mellem de forskellige Policeklausuler, og som giver Udtryk i en forskellig Præmie, og de mindre kyndige kan man med Rette paalægge en Pligt til at se, læse og spørge sig for, naar de forsikrer. Enhver Købmand har haft Havarier, mens kun en Brøkdel af f. Eks. brandforsikrede nogensinde har haft en Brandskade. Der er ingen Grund til at behandle en Søassurandørs Forpligtelser anderledes end en Reders efter et Konnossement.

De nævnte Grunde fører endvidere til, at der ikke ved Fortolkningen eller Anvendelsen af Forsikringsbetingelserne er nogen Grund til at behandle Assurandørerne særlig rigoristisk eller haardt, udover hvad der følger af almindelige Kontraktsregler anvendt paa Assurandørens Stilling som den ledende i Kontraktens Formulering, se Kap. 2 § 14.

Men iøvrigt bør det fremhæves, at ved Undersøgelsen af, om specielle Betingelser er særligt byrdefulde for den Forsikrede, forglemmer Kritikerne ofte at se paa Reglens Grundlag og finde alle dens Virkninger. En Regel maa altid bedømmes efter sin Plads i Systemet, og dens samtlige Konsekvenser maa undersøges. Det vil da ofte vise sig, at den ligesaa vel kan blive til Skade som til Gavn for den Forsikrede, se f. Eks. Princippet om, at Forsikrede faar Erstatning udelukkende paa Basis af Havarigrossedispachen (Kap. 30). I nogle Tilfælde faar han større Erstatning end ved partikulære Beregninger, i andre mindre.

Nogle Forskrifter kan vel synes singulære og formelle, og naar Forsikrede er lige ved at kunne opfylde dem, kan det undertiden føles urimeligt, at han dog ikke faar Erstatning. Eksempler herpaa er Præsumptionerne, Fristerne ved Forældelse (Kap. 42) og Abandon (Kap. 32), Franchisen (Kap. 29 og 36), Ruteforskrifter (Kap. 23).

Saadanne tilsyneladende Formforskrifter har dog næsten altid en fornuftig Begrundelse. Af retstekniske Hensyn maa bestemte Grænser drages, og er de klart dragne, bør Domstolene følge dem, thi det er ogsaa i samtlige Forsikredes Interesse, at Risikogrundlaget forbliver uændret.

Naar disse Hensyn iagttages, vil der næppe være nogen Betænkelighed ved at anerkende, at hvis Forsikrede kan bevise, at hans Overtrædelse af en Forsikringsbetingelse ikke har kunnet øge Assurandørens Risiko, men at Betingelsens Formaal trods Overskridelsen dog er opfyldt in concreto, bør der ikke tillægges Overtrædelsen den Betydning, at Forsikrede mister sit Erstatningskrav. Et saadant Bevis vil det sjældent være muligt for Forsikrede at føre.

6. Kan Policen sidestilles med et negotiabelt Gældsbrief, saaledes at de særlige Regler i Frd. ^{9/2} 1798 og ^{28/7} 1841^{27a)} om Fortabelse af Indsigelser, Modregning o. lign. finder Anvendelse?

Policen er som nævnt ikke en Kontrakt mellem Parterne, den er heller ikke et Gældsbevis, d. v. s. en ensidig, ubetinget Erkendelse af en Gældsforpligtelse. Policen er kun et skriftligt Bevis for Omfanget af Assurandørens Forpligtelser. Og disse gaar kun ud paa at betale Penge, hvis et Havari indtræder, der falder ind under Policens Betingelser. Denne Pligt er desuden afhængig af mange i Policen unævnte Regler og Omstændigheder: Diligenspligtens og Oplysningspligtens Opfyldelse (Konv. §§ 114 og 165), Skibets Sødygtighed, ingen Skyld fra Forsikrede, o. s. v., se hele IV Bog, — saa at Erhververen altsaa ikke med Rette kan nære Forventning om at faa et indsigelsesfrit Krav paa Udbetaling af et bestemt Beløb. Den, der faar en Police tiltransporteret eller givet til Sikkerhed²⁸⁾, maa være klar over, at det er Fremtidens Sag at vise, om et Krav mod Assurandøren overhovedet vil opstaa, og at han endvidere ikke i Policen kan finde Besked om, hvorvidt den tidligere Ejer har opfyldt alle sine Pligter. Som selvstændigt Kreditmiddel er Policen ubrugelig, den er kun et ofte nødvendigt Tillæg, hvis Genstanden selv benyttes hertil.

Ordene i Frd. ^{9/2} 1798 og ^{28/7} 1841, hvorefter ikke paategnede Indsigelser eller Rettigheder kan fortabes overfor den godtroende Erhverver, nævner ikke Transportpolicen, og de Grunde, som har medført, at man har udvidet disse Lovbud til at omfatte en hel Gruppe af Dokumenter, de negotiable Dokumenter, er ikke tilstede for Policens Vedkommende, saaledes at en analogisk Overførsel kan finde Sted.

Det er for enhver Assurandør umuligt paa Policen at anføre alle

^{27a)} Lassen I 544 og II 251, B. 617—618 og Grundtvig 211.

I tysk Ret bliver Policen ikke anset for negotiabel, men for et Legitimationspapir.

Ligeledes i norsk Ret, se Pl. 591.

²⁸⁾ Om dette af Hensyn til Assurandøren kan ske, se Kap. 8 § 3.

de individuelle Forudsætninger og Betingelser, under hvilke den er tegnet, og en Fortabelse af dem vilde tilintetgøre hele Risikobedømmelsens Grundlag og skade samtlige Forsikrede.

Efter hvad der forud er sagt om Policerne, benyttes de ikke saaledes i Omsætningen, at en saa omfattende Beskyttelse af de godtroende Erhververe paa Assurandørens Bekostning er naturlig eller paa krævet. Samfundshensynene fører nærmest til at beskytte Assurandørerne.

De særlige Regler, der er givet om Transportpolicer, viser ogsaa tydeligt, at disse ikke kan sidestilles med negotiable Gældsbreve.

Man har²⁹⁾ ganske vist opfattet Konv. § 213 saaledes, at den paa lægger Assurandøren en Pligt til at paaføre Policen Paategning om enhver Udbetaling, og at han derfor maa bære Følgerne af en Undladelse, saaledes at den godtroende Erhverver kan forlange Betalingen erlagt paany. Men dette er ikke rigtigt. Konv. § 213 paalægger efter sine Ord og Hensigt kun den Forsikrede en Pligt³⁰⁾. Den omtaler desuden ikke, hvad der skulde være Følgen for Assurandøren af, at han ikke afskrev eller fik Policen udleveret. Dette vilde dog have været naturligt, hvis § 213 havde haft til Hensigt i Omsætningens Interesse at paalægge Assurandøren en saadan Pligt. § 213 har sin tilstrækkelige Betydning deri, at den Forsikrede ikke kan forlange Udbetaling, med mindre han forelægger Policen.

I Praxis paaser Assurandørerne ikke altid, at Policerne udleveres til dem, og ved Udbetalinger af Forskud finder der heller ikke altid Afskrivning Sted, især ikke paa Tidspolicer.

En anden Forstaaelse af § 213 vilde iøvrigt kun give den godtroende Tredjemand en ganske forsvindende Beskyttelse, idet en Række andre Regler i Konventionen positivt vilde indskrænke Reglens Omraade.

I Konv. § 214³¹⁾ siges klart, at Assurandøren overfor enhver Indehaver af Policen kan modregne alle Præmier, der skyldes af den virkeligt Forsikrede og er paaløbne, forinden Anmeldelsen om Transporten er sket. Denne Regel sidestiller Erstatningskravet efter en Police med en almindelig Fordring og ikke med et Gældsbrevs krav.

I Konv. § 211 udtales, at Udbetaling *kan* ske — ikke *skal* ske — til Policens Ihændehaber, hvorved forudsættes, at Assurandøren maa være berettiget til at betale Erstatning til den oprindeligt Forsikrede

²⁹⁾ Gram 531, Br. 51.

³⁰⁾ Hermed stemmer n. Pl. § 94 1.

³¹⁾ N. Pl. § 9 3 giver samme Regel uden Hensyn til, om Policen er transporteret eller pantsat til Tredjemand.

uden Hensyn til, om denne foreviser Policen eller ej, naar han blot beviser at være den Forsikrede.

Endvidere kan henvises til den almindelige Regel i Konv. § 82 om, at Risikoforøgelse, bevirket ved Interessens Overgang, ikke falder Assurandøren til Last. Denne Regel udtaler altsaa positivt, at hele det oprindelige Grundlag, paa hvilket Policen er tegnet, maa bibeholdes ved Bedømmelsen af Assurandørens Pligt³²⁾, hvilket er uforeneligt med en almindelig Fortabelse af Indsigelser.

Se ligeledes Konv. § 153 om, at Policen, selv om den er transporteret, kan opsiges overfor Forsikringstageren.

Da en Fortabelse af Indsigelser og Rettigheder saaledes kun vilde kunne tænkes i et forsvindende Antal Tilfælde, da Reglen ikke er positivt udtalt, da alle de særlige Regler i Konventionen om Policen strider herimod, og da Grunde, der taler for en analogisk Anvendelse af Frd. $\frac{9}{2}$ 1798, ikke er tilstede, men da der tværtimod findes modstridende store Interesser, er det sikkert urigtigt at betegne Transportpolicen som et negotiabelt Dokument, ved hvis Overdragelse Assurandøren eller andre mister Retten til at benytte i k k e paategnede Rettigheder og Indsigelser³³⁾. Erstatningskravet maa altsaa betragtes som enhver anden Fordring.

7. Imidlertid følger ikke heraf, at Assurandøren altid er stillet overfor Erhververen af en Police, ganske som han vilde have været stillet overfor Overdrageren.

Det er saaledes Praksis, at hvis Assurandøren udleverer en Police kvitteret, kan han ikke modregne Præmien, selv om denne kun er debiteret Overdrageren^{33a)}.

Og Assurandøren kan endvidere ikke benytte sin almindelige Ret til Opsigelse overfor den, til hvem en saadan Police er overdraget, jfr. Konv. § 153.

Sø- og Handelsretten har i Dom³⁴⁾ i U. 1893 1326 udtalt, at Aftaler mellem den oprindelige Forsikringstager og Assurandøren om en mulig særlig Forstaaelse af en Policen paategnet Klausul ingen forpligtende Betydning havde for den senere Ejer, men at Policen i Relation til ham maatte forstaas overensstemmende med almindelig praktisk Opfattelse. Retten udtalte samtidig, at Assurandøren ikke kunde blive bedre stillet ved Policens Overgang til en anden, og at den Forstaa-

³²⁾ N. R. 1892 441. Princippet er rigtigt, men Resultatet næppe.

³³⁾ N. R. 1868 750, udtaler, at Frd. $\frac{9}{2}$ 1798 ikke er anvendelig.

^{33a)} Gram 531.

³⁴⁾ Denne Dom har vakt Betænkelighed hos Lassen I 544 Note 10, og Bentzon.

else af Policen, som Forsikringstageren havde været berettiget til at anlægge efter de skete mundtlige Forhandlinger, ogsaa kunde benyttes af den virkelig Forsikrede. Denne sidste Opfattelse ligger til Grund for Højesterets Stadfæstelse af Dommen i U. 1895, 324³⁵⁾.

Hverken Sø- og Handelsrettens eller Højesterets Udtalelser strider dog mod det foran hævdede.

At Assurandøren bør være bundet ved, hvad Policen objektivt udtaler, er rigtigt, fordi det er ham, der udsteder den. Domstolenes Udtalelser er i Virkeligheden næppe andet end en Anvendelse af den almindelige Fortolkningsregel, at i Tvivlstilfælde fortolkes et Dokument imod den, der har skrevet det, jfr. Konv. § 150, forstærket af den Regel, at Assurandøren, naar han skriver noget, der er urigtigt (kvitterer), eller undlader at sørge for, at de skriftlige Betingelser stemmer med det virkelig aftalte, positivt bringer Erhververen i god Tro og derfor bør bære Tabet ved det urigtigt anførte eller manglende.

Saa vidt denne Regel kan anvendes, indskrænkes derfor Hovedreglen om, at Erhververen i eet og alt kun har samme Ret som Overdrageren.

At Assurandøren ikke bør blive bedre stillet ved Policens Transport, turde være selvfølgelig. I det ovennævnte Tilfælde var Forsikringstageren Repræsentant for den Forsikrede.

Om Erhvervenes Retsstilling se iøvrigt Kap. 7 og 8.

Policen er et Legitimationsdokument, se herom Kap. 40 § 3.

8. Der er ingen Pligt til af Stempelhensyn at oprette et skriftligt Forsikringsdokument, men konstateres Forsikringsaftalen skriftligt — ved Police, Brevveksling, Indførelse i Protokol eller Kontrabog —, skal dette Dokument stemples efter Reglerne i L. Nr. 113 $\frac{1}{4}$ 1922.

Stempelpligten omfatter ikke alene de her i Landet oprettede Dokumenter (§ 2), men ogsaa alle i Udlandet tegnede Forsikringer for her i Landet værende Formuegenstande, medmindre Præmien ikke er betalbar eller betalt her i Landet (§ 3 Nr. 2). Forsikringsbegæring og Præmiekvitteringer er kun stempelfri, hvis der udstedes stemplet Hoveddokument.

Tidsforsikringer stemples til 15 Øre for hver 3000 Kr. eller Del heraf,

³⁵⁾ I Underinstansen blev det ogsaa antaget, at Forsikringstagerens mulige Tilsidesættelse af Oplysningspligten ikke var præjudicerende for den Forsikrede. Dette Spørgsmaal forelaa ikke for Højesteret, og den i Dommen givne Udtalelse strider i hvert Fald mod den positive Regel i Søl. § 241 og Konv. § 114 (Mellemmand).

der rummes i Forsikringssummen. Hvis Tidsrummet er ubestemt eller overstiger et Aar, forhøjes Stemplet til det dobbelte.

Almindelige Rejsforsikringer stemples til 15 Øre for hver 6000 Kr. eller Del deraf; dog stemples Penge og lignende Værdiforsendelser til 10 Øre for hver 10,000 Kr.

Stemplingspligten kan ikke overstige 5 pCt. af Præmien, eller hvis Kontrakten er indgaaet paa ubestemt Tid eller længere Tid end et Aar, 5 pCt. af den aarlige Præmies dobbelte Beløb. Stempelafgiften udgør altid mindst 10 Øre.

Forsikringer er stempelfri, hvis Forsikringssummen ikke overstiger 1000 Kr. (§ 102).

Generalpolicer, løbende Policer og desl. stemples som Kontrakt med 2 Kr. Desuden stemples som nævnt ovenfor enhver Enkeltforsikring (§ 103).

Efter § 105 kan Finansministeriet tillade saavel danske som udenlandske Assurandører at berigtige Stempelafgiften med et samlet Beløb ved hvert Aars Udløb. I saa Fald kan Policerne udstedes uden Brug af Stempel³⁶⁾.

Efter § 106 er Udstederen og enhver Modtager ansvarlig for manglende eller for lavt Stempel, jfr. iøvrigt Stempeloven Afsnit IV, og ifalder herfor Bødeansvar.

Dokumentets Gyldighed som Police er uafhængig af manglende Stempling.

9. Policer kan mortificeres efter de almindelige Regler herom³⁷⁾, jfr. Frd. 7/2 1823. Efter Retsplejeloven er Fremgangsmaaden imidlertid ændret, idet Retten fremtidigt ved Kendelse afgør, om Betingelserne for at opnaa Mortifikation er tilstede, og derefter udfærdiger Indkaldelsen, jfr. Rpl. §§ 468—475³⁸⁾.

Mortifikationsdommen bevirker, at den Forsikrede bliver stillet, som om han indehavde Policen med en i Formen lovlig Adkomst.

³⁶⁾ En trykt Bemærkning derom skal da findes paa Policen.

³⁷⁾ Lassen I 564—591. H. B. § 14 3. Stk.

³⁸⁾ Munch-Petersen: Den danske Retspleje II 363—368.

10. KAPITEL.

Policens Karakteristik af Interessen.

1. En almindelig Polices Indhold falder i to Dele, Angivelser beskrivende den særlige Interesse, der forsikres (Forsiden), og de Vilkaar, paa hvilke der forsikres (senere Sider). Den sidste Gruppe er det typiske Indhold, der findes i alle Policer af samme Art. Den første Gruppe er bestemmende for den paagældende Polices Individualitet. Lignende Bestemmelser gaar ganske vist igen i andre Policer, men med andet Indhold.

Ingen Lovregel foreskriver, hvad Policen nødvendigvis skal indeholde for at være gyldig som saadan¹⁾, se Kap. 9. Det er overladt Parterne i deres egen Interesse at gøre Policen saa fyldig og klar som mulig.

2. Assurandørens Navn²⁾ plejer trykt at indlede Policen. I hvert Fald vil det fremgaa af Underskriften^{2a)}.

¹⁾ Konv. § 109, H. B. § 15. N. Pl. § 7 taler kun til Vejledning om, hvad der skal »opgives ved Forsikringens Afslutning«. Men se M. A. § 23, W. v. K. §§ 256 og 593. I. H. L. B. §§ 420 og 605, C. de C. § 332, S. H. L. B. § 738.

²⁾ M. A. § 23 5, A. §§ 85—100.

^{2a)} Adgangen til at drive Søforsikringsvirksomhed i Danmark staar aaben for enhver dansk Borger, Enkeltpersoner, gensidige Foreninger og Aktieselskaber, idet Det kgl. octr. Søassurance Compagnies Monopol er bortfaldet. Næringsadkomst er uforuden, jfr. L. ²⁰/₁₂ 1857, L. ¹/₃ 1889 § 35 a.

Der er intet offentligt Tilsyn med Udøvelsen af Søforsikringsvirksomheden, som i flere andre Læde, f. Eks. Sverige og U. S. A. Der er imidlertid nedsat en Kommission til Udarbejdelse af Lovforslag herom. Assuranceselskaber er udtrykkeligt undergivet Bogføringspligt, jfr. L. Nr. 98 ³⁰/₆ 1912.

Hvis Assurandøren er et Aktieselskab, er dette selvfølgelig undergivet Reglerne i den almindelige Lov om Aktieselskaber af ²⁰/₆ 1917 og skal altsaa bl. a. anmeldes til Aktieselskabsregistret.

For udenlandske Forsikringsaktieselskabers Adgang til at drive Virksomhed i Danmark gælder de særlige Regler i Aktielovens §§ 42—46.

Undertiden overtager flere Assurandører en Forsikring i Coassurance. Hvis der ikke er angivet et fast Delingsforhold eller bestemte Beløb, hæfter de alle overfor Forsikrede umiddelbart solidarisk, indbyrdes efter Antallet³⁾). Normalt er dog ved Coassurancen den Andel angivet, som hver Assurandør overtager, og enhver er da kun direkte forpligtet overfor den Forsikrede for sin Andel^{3a)}). Retsforholdet skal altsaa bedømmes, som om der forelaa lige saa mange enslydende Policer, som der er Assurandører⁴⁾).

Paa Grund af de praktiske Vanskeligheder for den Forsikrede i Skadestilfælde at maatte forhandle med de mange Assurandører, plejer i alle Parters Interesse en enkelt Assurandør i Policen at blive udpeget som den »førende«, og de andre forpligter sig da til at følge hans Afgørelser. Hvis dette ikke er Tilfældet, kan den ene Assurandør ikke forpligte den anden.

Ved Bedømmelsen af, hvorvidt den enkelte Assurandør, naar der foreligger Aftale herom, kan forpligte de andre, maa der udelukkende lægges Vægt paa Ordene i den formulerede Klausul. Disse kan være mere eller mindre vidtgaaende^{4a)}). Minimum vil dog altid være, at alle Aftaler og Forholdsregler, den førende Assurandør træffer under Havariets Ledelse, er bindende for de andre, som om de selv havde foretaget eller godkendt dem.

Erstatningsberegningen er altsaa ikke bindende uden udtrykkelig Udtalelse herom. Naar en Erstatningsberegning er aftalt bindende, er den det ikke alene, naar den er affattet strengt lovmedholdeligt og uangribeligt, men ogsaa, naar den er opgjort efter Stedets Coutumer eller paa Basis af et forsvarligt Forlig med Forsikrede. En ren Kulanceerstatning er derimod kun forpligtende⁵⁾), hvis det klart er udtalt i Klausulen.

³⁾ Lassen I 451—461.

^{3a)} A. S. R. Nr. 87 i N. F. 1922 306.

⁴⁾ M. A. § 24 2.

^{4a)} Se nærmere A. S. R. Nr. 122 i N. F. 1923 100 og A. S. R. Nr. 129 i N. F. 1923 101. I de norske Kaskopolicer findes følgende Klausul: »N. N. besørger præmiene indkassert, erstatninger utredet og handler saavel i forholdet til forsikrede som til tredjemand paa samtlige selskapers vegne. —«

⁵⁾ N. D. 1916 305. Den ledende Assurandørs Ristørnering af Præmien efter en Billighedsbetragtning blev ikke anset for bindende for en Coassurandør, der havde forpligtet sig til at godkende dennes »erstatningsberegning«.

I N. D. 1914 285 antaget, at naar Hovedassurandørens Erstatningsberegning er bindende, er den dette, baade forsaavidt angaar Spørgsmaalet, om en Skade bør erstattes, og med hvilket Beløb.

3. Hverken Forsikredes Navn⁶⁾ eller Forsikringstagerens Navn behøver at opgives. Dette og Betegnelse Tydelighed afhænger af Assurandørens Forlangende.

Polisen kan udstedes til Ihændehaber, til Ordre, for Vedkommendes Regning, men normalt vil den lyde paa et Navn. Først i Skadestilfælde behøver den virkelig Forsikrede at træde frem og godtgøre sin Interesse.

Enhver, Indlænding og Udlænding, Privatperson som Selskab, kan forsikre sin Interesse. Kun Forsikring for Landets Fjender er ifl. Konv. § 118 ugyldig, jfr. Kap. 3.

Forsikrede maa ifølge sin Oplysningspligt give alle de Oplysninger om sig selv, der er af Betydning for Bedømmelsen af Risikoen, jfr. Konv. §§ 118 og 119 samt Kap. 11. Tilstrækkelig Oplysning kan ligge i Udtryk som »for Vens eller Fjendes Regning«, »for uenevtral Regning« og lign.⁷⁾ Hvis Forsikringstageren ikke selv tillige er den Forsikrede, maa han oplyse dette, idet Assurandøren ellers gaar ud fra, at han er det, se Kap. 7.

4. Forsikringssummen⁸⁾ er ifølge Konv. § 53 i. f. det Beløb, som Interessen er forsikret for i Policen. Ifl. Konv. § 123 var dens Opgivelse en nødvendig Bestanddel af Policen, men denne Regel er bortfaldet.

Det er ikke ualmindeligt i Praxis, at Forsikringssummen efter Aftale kun foreløbigt opgives eller overhovedet først opgives, naar Forsikrede har faaet alt Materiale til korrekt at udregne Forsikringsværdien. Da opgiver han denne sidste som Forsikringssum og undgaar herved at betale Præmie af et større Beløb, end han virkelig har i Risiko⁹⁾.

Hvis Policen kun rummer een Forsikringssum, men enten flere Takster (Konv. § 58) eller flere opgivne Forsikringsgenstande (Konv. § 63, jfr. § 137), har Forsikringssummen forholdsmæssigt Hensyn til hver Takst eller Genstand.

Angives Forsikringssummen i Kroner, maa dette, hvis den Forsikrede er dansk, forstås som danske Kroner, selv om Risikoen er udenlandsk¹⁰⁾.

⁶⁾ M. A. § 23 1, A. § 76—84.

⁷⁾ Br. 50. Konv. § 119 i. f.

⁸⁾ M. A. § 23 4.

⁹⁾ B. R. D. D. I 1579. Præmien paa en provisorisk tegnet Fragtpolice blev kun beregnet af den virkelig opsejlede Fragt.

¹⁰⁾ S. H. R. T. 1917 273. En Assurandør havde gennem et dansk Selskab overtaget i Kroner en Genforsikring paa et norsk Skib. Assurandørens Risiko kunde derfor ikke beregnes anderledes end i Landets Møntsort, danske Kroner.

(fortsættes)

5. Interessens Art og den Genstand, den er knyttet til, bør altid nøjagtig angives¹⁰⁾, dels for at Assurandøren kan bedømme Risikoens Art og Størrelse, dels for at den forsikrede Interesse kan identificeres i Skadestilfælde, saaledes at der ikke er Mulighed for, at Forsikrede kan føre uforsikrede, skaderamte Varer ind under Policen.

Konv. § 36 foreskriver, at forskellige Interesser skal forsikres i særskilte Policer; Reglen gælder vel ikke absolut, men dog som en Henstilling om at betegne hver Interesse efter sin Art og holde dem klart adskilte, hvis de forsikres i samme Police.

Forsikrede har Pligt til at paase, at Interessen bliver rigtigt betegnet¹¹⁾. Hvis Betegnelsen senere viser sig urigtig, kan Policen være uvirksom, se f. Eks. Kap. 27 § 2 om Interessecforsikring. Som Eksempel nævner Konv. § 122, jfr. Konv. § 111¹²⁾, at en indirekte Interesse i Genstanden altid skal nævnes i Policen. Herved forstaas alle andre Interesser end en Ejers. Og Konv. § 148 foreskriver, at naar en Assurandør i Stedet for at reassurere selv tegner en direkte Forsikring paa Genstanden for egen eller Vedkommendes Regning, skal dette opgives, ellers er Assurancen ugyldig¹³⁾.

Interessen maa være saaledes betegnet, at den paa Basis af Policens Karakteristik kan adskilles fra Forsikredes andre Interesser. Hvad der kræves til Identifikation, maa bedømmes efter Omstændighederne.

Ved Kaskoforsikring opgives Skibets Navn, Konv. § 124, jfr. § 69^{13a)}, og Skibets Art som Damp-, Motor- eller Sejlskib^{13b)}, almindeligt ogsaa dets Drægtighed, Klasse og Nationalitet. Udrustning maa

Herimod N.D. 1922 369. En svensk Ladningsinteresse var forsikret i 1915 hos et norsk Selskab. Policen blev udstedt i Kristiania. Der var dengang ingen Kursforskel. Forsikringssummen fortolket som angivende svenske Kroner, da Assurandøren burde have indset, at den Forsikrede beregnede Forsikringsværdien efter Prisen i svenske Kroner.

¹⁰⁾ M. A. § 23 2, n. Pl. § 72.

¹¹⁾ N. Pl. § 7, M. A. § 26, S. H. R. T. 1921 211.

¹²⁾ N. Pl. § 7 2.

¹³⁾ Sv. Pl. § 16 1, U. f. R. 1898 235. U. 1922 836. En Assurandør begærer en direkte Forsikring tegnet hos en anden Assurandør og modtager Police herfor, udstedt direkte til den Forsikrede. Da Forsikringen i Virkeligheden var en Reassurance, da Genforsikring er en anden Risiko end en direkte Forsikring, og da det ikke kan forudsættes, at en Assurandør, der accepterer en direkte Forsikring, ogsaa vil tegne denne Risiko som Genforsikring, frifandtes Reassurandøren.

^{13a)} I U. 1882 1227 udtalt, at Kendskab til Skibets Navn ikke er nødvendig for at faa det forsikret. Gram 532.

^{13b)} Nærmere Betegnelse, som Skonnert, Brig eller lign., er nødvendig.

nævnes, hvis den skal medforsikres (Konv. § 39), ligeledes særligt Tilbehør (Konv. § 38) og ekstraordinært Reservegods.

Ved Fragtforsikring betegnes *Fragten* (Reders Fragt)¹⁴⁾ ved at angive Skibet og Rejsen eller Tiden. Ved Ordet *Fragt* forstaas ifl. Konv. § 132 Bruttofragt. Forsikringen omfatter udenvidere Fragten for alle de indladede Varer, jfr. Konv. § 133, eller alle Varer af den i Policen nævnte Art eller Slags. Kvantum skal ikke opgives. Er det kun Fragt for visse Varer, der ønskes forsikret, maa dette derfor opgives.

Varernes Art behøver ikke at opgives, medmindre de er smeltelige (jfr. Konv. § 134) eller farlige for Skibet (Konv. § 136 1, jfr. § 135 Nr. 3), se Kap. 39. At Varerne føres paa Dæk, behøver Rederen ikke at opgive efter Konv. § 139 2. Pkt., se Kap. 30 og 39, men Praxis er vist anderledes.

Ved Vareforsikring omfatter Ordene »*Varer*« eller »*Ladning*« efter Konv. § 135 alt det Gods, Forsikrede har ombord i Skibet. Dettes Navn skal opgives, medmindre Assurandøren frafalder Kravet herom^{14a)}, jfr. Konv. §§ 69 og 125. Er Varerne betegnet ved Art eller Slags, omfatter Forsikringen alle Forsikredes Varer i Skibet af den nævnte Art eller Slags (Konv. § 137)^{14b)}, men kun disse. Er Genstandene individuelt betegnede, omfatter Policen kun de udtrykkeligt nævnte Ting, ikke andre af samme Slags (Konv. § 138).

Hvis Betegnelsen ikke er tilstrækkelig, maa Identiteten paa anden Maade kunne konstateres, f. Eks. ved Skibets Navn, Ruten, Afsenderens Navn.

Hvis der undervejs sker en Forøgelse af Mængden, er denne ikke medforsikret, medmindre udtrykkelig Tilladelse hertil haves, jfr. Konv. § 138 i. f. Er successiv Afskibning ikke betinget, omfatter Policen kun Varer som de nævnte ombord i det først afgaaende Skib (Konv. § 146 4. Pkt., jfr. § 142). Hvis flere Afskibninger er betinget, fordeles Forsikringssummen pro rata (Konv. § 142) og Assurandørens Risiko for den enkelte Afskibning kan da ikke overstige dennes Forsikringssum, jfr. Konv. § 143.

¹⁴⁾ Gram 533.

^{14a)} S. H. R. T. 1917 223. En Assurandør havde forpligtet sig til at overtage alle en Handlendes Forsikringer mod en Præmierabat af 25 pCt. Han afslog at overtage en Forsikring, da Forsikrede ikke kunde opgive Dampernavn, men blev dømt til at betale Rabatten, da det paa det paagældende Tidspunkt (1915) var sædvanligt, at Forsikringstagere ikke kendte Dampernavnet.

Forsikring paa ubestemt Skib kaldes i England »insurance on ship or ships«.

^{14b)} S. H. R. T. 1916 343.

Ved »Gods« forstaas kun almindelige Handelsvarer. Herunder falder altsaa efter Konv. § 135¹⁵⁾ ikke: Den Forsikredes personlige Effekter, Prøvekollektioner o. lign., — særlig kostbare Genstande, som ædle Metaller, Antikviteter, Smykker, Penge, Værdipapirer, Malerier o. s. v. (Konv. § 135 Nr. 2), — særlig farlige Genstande, som Sprængstoffer, Benzin, Petroleum, ulæsket Kalk o. s. v. (Konv. § 135 Nr. 3), — og levende Dyr (Konv. § 135 Nr. 4; se Kap. 36). Alle saadanne Genstande maa særskilt opgives og nævnes i Policen, hvis de ønskes medforsikret.

Hvis intet andet opgives, antages Godset at blive indladet under Dækket (Konv. § 139, se Kap. 36 § 14 om Dækslast).

Ved *Avanceforsikring* maa Interessens Art opgives, og de Varer eller Genstande betegnes, som Avancen angaar. Hvis intet særligt anmeldes, omfatter Avancen alt Gods, som Forsikrede har ombord (Konv. § 140). Hvis Skibets Navn ikke er nævnt, antages Forsikringen kun at omfatte det Gods, der findes paa det først afgaaende Skib, idet det udtrykkeligt maa opgives, hvis Varer paa flere efter hinanden afgaaende Skibe skal forsikres (Konv. § 142, jfr. § 146 4. Pkt.). Iøvrigt gælder Konv. §§ 142—143 som nævnt for Ladning.

Lignende Regler gælder ved Forsikring af Omkostninger paa Bestemmelsesstedet. Om andre Forsikringsarter se Kap. 26—27. Den specielle Interesse maa nævnes for at være dækket.

6. *Forsikringsværdien* vil sjældent være angivet, men normalt først blive oplyst i Skadestilfælde, Kap. 40. Ofte findes derimod i Policeteksten en særlig Udtalelse om dens Beregning eller om, at enkelte Værdier, f. Eks. Præmien, skal være medforsikret, jfr. Konv. §§ 39 og 43 samt Kap. 4. Om Takst se Kap. 5.

7. *Skibets Fører*^{15a)} nævnes endnu almindeligt i Kaskopolicerne for mindre, især indenlandske Sejlskibe for at lette Identificationen; men ellers, især ved Vareforsikring, sker det sjældent.

Konv. § 126 om Følgerne af undladt eller urigtig Opgivelse eller Skiften af Fører er ikke længere bindende, selv om Assurandøren hæfter for Skippers Forsømmelser og derfor har Interesse i at kende hans Navn. Kun hvis Assurandøren specielt har tilkendegivet, at han lægger Vægt paa den bestemte Skipper — ofte ved mindre Sejlfartøjer —, eller at han ikke vil have en bestemt Kaptajn, f. Eks. fordi denne har

¹⁵⁾ N. Pl. § 72, S. H. L. B. § 745, W. v. K. § 596.

^{15a)} Gram 539—40.

haft mange Havarier, har den rigtige Opgivelse og Overholdelsen heraf Betydning.

8. Den forsikrede Rejse eller Tidsrum er en vigtig Bestanddel af Policen saavel ved Risikobedømmelsen som til Interessens Identifikation. Rejsen betegnes efter Konv. § 144 ved Angivelsen af, hvor den begynder og ender. Særlig hvor den forsikrede Rejse er en anden end Skibets eller Godsets Rejse, maa Betegnelsen findes og være klar. Den forsikrede Rejse antages at være den første Rejse af den i Policen nævnte Art, Skibet foretager efter Kontraktens Afslutning (Konv. § 146 3.—4. Pkt.). Om Fortolkning af Beskrivelsen af Rejsen se under Kap. 23.

Ved Tidspolicer maa det Tidsrum, hvori Interessen er dækket, altid opgives. Se Kap. 22.

9. Udstedelsesdagen har Betydning ved Beregning af Forældelse (Kap. 42), ved Sammenstød med andre Policer (Kap. 6) samt til Afgørelse af, om Risikoen paa dette Tidspunkt har været præjudiceret.

Om Premien se Kap. 15.

10. Hvis intet særligt er aftalt mellem Parterne, har Assurandøren Ret og Pligt til at levere den almindelige københavnske Police for den paagældende Interesse¹⁶⁾, dog med de Særbetingelser og med den Formulering, som han plejer at anvende.

¹⁶⁾ U. 1919 720.

11. KAPITEL.

Oplysningspligten.¹⁾

1. I ældre Tider opfattede man nærmest Oplysningspligten²⁾ som en Følge af det særlige Krav til de Forsikredes »uberrimæ fidei« (M. A. § 17)³⁾ — deres yderste Ærlighed og Hæderlighed —, som man mente laa i Forsikringskontraktens Væsen. Man fremhævede ogsaa, at Samfundet var stærkt interesseret i at styrke den nyttige Assurance-Institution, hvorved de ved Naturkræfternes vilkaarlige Ødelæggelse lidte Tab mod et ringe Vederlag blev erstattet af et opsamlet Kapitalfond, saaledes at Privatformuerne blev ubeskaaret. Kun herved kunde Handelsomsætningen udvikles trygt.

Ud fra saadanne Betragtninger paalagde alle Stater ved Lov de Forsikrede en Oplysningspligt, for at Assurandørerne ikke skulde overtage Risici under en urigtig Vurdering af disses Størrelse, og deres Solvens saaledes blive rokket.

Det er rigtigt, at Forsikringskontrakten ikke med Hensyn til Spørgsmaalet om Oplysningspligten kan eller bør behandles som en almindelig Kontrakt⁴⁾. Ved enhver Handelsaftale er det Parterne tilladt at

¹⁾ Grundtvig 219—220, B. 606—613, Br. 45—47, Gram 518—528. Pl. 594—602. Sindballe I, N. H. Bache: Om den forsikredes Pligt til ved Forsikringens Afslutning at give Risikooplysninger, Købh. 1902. Lassen II 232 og 247. Se Konv. 1746 II § 1. N. Pl. § 4 stemmer med Søl. §§ 241—244, sv. Pl. §§ 21—24 ligeledes. Sv. Pl. § 25 er en særlig Tilføjelse. Om finsk Ret Granfelt 81—96.

H. B. §§ 19—22, Anzeigepflicht, Ritter 335—393.

M. A. §§ 17—19 og 21 om »disclosure« og »concealment«, se G. 266—269 og 275—278. A. §§ 575—627 og 525—575.

W. v. K. § 251. C. de C. § 348, S. H. L. B. § 381, I. H. L. B. § 429.

²⁾ I Fremstillingen anvendes Betegnelsen Oplysningspligt, fordi det ejendommelige er, at Forsikrede har Pligt til paa eget Initiativ at give Oplysninger.

³⁾ Jfr. H. B. § 13 »Alle Beteiligten haben Treu und Glauben im höchsten Masse zu betätigen«.

⁴⁾ Pl. hævder, at Oplysningspligten simpelthen følger af Kontrakten, omplantet i Forsikringsvæsenets Natur. Det er rigtigt, at med Søl. §§ 241—244

(fortsættes)

benytte sig af deres bedre Viden til at opnaa en fordelagtig Overenskomst. Ikke alene har Parterne hver for sig Lov at udnytte deres Kendskab til Fremtidens Forhold, men ogsaa de øjeblikkelige Afsætningsmuligheder og Omstændigheder er det tilladt dem at holde hemmelig for hinanden. Enhver maa selv se sig for. Kun Lovgivningens almindelige Regler om Svig og bristende Forudsætninger sætter Grænse for Udnyttelsen af den bedre Viden. Denne Ret til Udnyttelse af bedre Viden kan ikke tillades ved en Forsikringskontrakts Indgaaelse. Det afgørende herfor er hverken moralske Overvejelser eller Hensyn til Assurandøren, men væsentligt Hensyn til samtlige Forsikrede, d. v. s. Samfundet selv.

Risikoens Størrelse afhænger af to Forhold: Naturens mulige Indflydelse og Interessens særlige Situation og Art. Vurderingen af det første Forhold paahviler alene Assurandøren. Vedrørende det sidste vil Forsikrede derimod ofte sidde inde med en betydningsfuld Viden.

I ældre Tider var de Oplysninger om Interessens Art, om Skibet, Rejsen og Ladningen, som Forsikrede havde, ubetinget Hovedkilden til Assurandørens konkrete Vurdering af Risikoens Størrelse. Forsikrede var nemlig den eneste, der kunde faa disse Oplysninger og Efterretninger.

Jo mindre Kendskab Assurandøren har til den konkrete Situation, des flere Faremuligheder maa han regne med, og des højere bliver Præmien. Det er derfor i den Forsikredes egen Interesse at give saa fyldige Oplysninger som mulig, hvis han derved kan opnaa billigere Præmie. De fareforøgende Momenter har han derimod kun Interesse i at skjule. Var dette nu tilladeligt, vilde det gaa ud over alle de andre Forsikrede, thi saa maatte Assurandøren sætte alle Præmier op. De andre Forsikrede og Samfundet er derfor interesseret i, at der altid gives saa fyldige Oplysninger om det risikoforøgende som muligt. Assurandøren skal kunne stole paa, at naar der ikke meddeles noget særligt, foreligger der ikke risikoforøgende Momenter.

Derved beregnes der højere Præmier for de uoplyste eller farlige Risici, som ogsaa bør betale mest, og de ordinære Risici yder intet Bidrag hertil. Fyldigere Oplysninger er et ligesaa udmærket Middel til at fremkalde Præmienedsættelse, som bedre Udligning.

og især Konv. § 114 som en Del af Forsikringskontrakten følger Oplysningspligten direkte af denne, men naar Pligten uafhængigt heraf skal karakteriseres, og dens Natur bestemmes, er det hverken rigtigt eller tilstrækkeligt at sidestille den med de Pligter, der ifølge Obligationsrettens Grundsætninger paahviler Parterne ved en almindelig Kontrakt.

Det er Erkendelsen af denne samfundsmæssige Værdi af Oplysningspligten, der har bevirket, at den er blevet bevaret i alle Love og Planer som en absolut Nødvendighed.

Oplysningspligtens Betydning for Søforsikringen er imidlertid svindende, og Pligten er blevet begrænset af de fleste moderne Love og i Praxis. De Forhold, som oprindelig skabte Pligten, har nemlig ændret sig nutildags. Med den tiltagende Standardisering af Skibe og Varer og med Søtransportens større Sikkerhed faar Forskellighederne i Transportens Midler, Veje og Genstande mindre Indflydelse paa Risikobedømmelsen end tidligere. De almindelige og specielle Oplysninger om Varer og Skibe er desuden let tilgængelige i Aviser, Specialtidsskrifter og Haandbøger, Efterretningstjenesten er organiseret effektivt, bl. a. af Assurandørerne selv, der desuden har deres Repræsentanter paa de vigtigste Steder. Hertil kommer, at i mange af de Tilfælde, hvor rigtige Oplysninger er mest nødvendig, har der i Tidens Løb uddannet sig faste Regler i Loven eller Policen, saaledes at der findes positive Betingelser eller Pligter uafhængigt af den Forsikredes Viden⁵⁾ og Handlen.

Søassurancekontrakten nærmer sig derfor mere og mere til at blive en ren formueretlig Kontrakt, frigjort for de særlige Baand, men ogsaa uden det Værn, som Lovene tidligere havde udstyret den med. Ogsaa Oplysningspligten vil engang kun være et Rudiment. Men er Oplysningspligtens Anvendelsesomraade og praktiske Betydning end blevet mindre, er dens Opretholdelse dog endnu i Dag af største Betydning for Samfundet og Assurandørerne, thi i enhver Transport kan der være særlige Faremomenter, der har Indflydelse paa Assurandørens Bedømmelse af Risikoen, og som Forsikrede derfor ikke bør have Ret til at holde skjult.

2. Pligten til Oplysning paahviler ifl. Søl. § 241 og Konv. § 114 3. Stk. altid den Forsikrede selv, medmindre Forsikringen tegnes uden hans »*Ordre og Vidende*«, jfr. Søl. § 242 i. f. Om dette Tilfælde se i Kap. 7 § 6. Den Forsikrede fritages altsaa ikke, blot fordi han ingen Ordre har givet, naar han dog ved, at der tegnes Forsikring for hans Interesse.

Naar Forsikring tegnes af en Mellemmand, vil Forsikrede ofte være

⁵⁾ Som Eksempel herpaa:

Konv. §§ 145—146 (Afsejling), 118—119 og 127 (Nevtralitet), 121 (Certepartiklausuler), 139 (Dækslast), 47 (Bodmeri), 134 (Smeltning).

Jfr. udtrykkeligt M. A. § 18 3 d.

uvidende om Assurandørens Navn og altsaa være afskaaret fra direkte at henvende sig til denne⁶⁾). Han maa imidlertid straks underrette Mellemmanden og derefter selv henvende sig til Assurandøren. For saa vidt han har handlet i Overensstemmelse med sædvanlig og hurtig Forretningsgang, vil det ikke skade ham, at hans Meddelelse først naar frem, efter at Forsikringen er tegnet, jfr. Søl. § 242 2. Stk. og Konv. § 116.

Endvidere paahviler Pligten den, der tager Forsikring for en andens Regning, og enhver anden, der som *Mellemmand* medvirker til Forsikringens Istandbringelse, Søl. § 241, jfr. Konv. 114, der siger, at alle Omstændigheder, som er bekendt for den, der »for en Andens Regning besørger en Forsikring tegnet«, betragtes, som om de var kendte for den Forsikrede selv⁷⁾).

Den Forsikrede skal altsaa ikke have den Fordel at kunne holde sig i eller være i Uvidenhed ved at lade en anden disponere. Den Viden, som bliver skabt gennem Dispositionerne, skader ham altid.

Ved Mellemmænd forstaas alle Medhjælpere, hvis Virksomhed ved Forsikringens Istandbringelse er mere end den blotte Budbringers⁸⁾. Et Postbud, en Dreng eller en Funktionær, der blot sendes med et Brev, er Budbringer, og hans tilfældige Erfaringer undervejs skader altsaa ikke, mens enhver, der selvstændigt yder Medvirkning ved Afslutningen, f. Eks. en Bogholder eller Prokurist, der forhandler paa Principalens Vegne, er Mellemmand. Det maa dog være en Forudsætning, at Mellemmanden optræder for Forsikrede og ikke er i Assurandørens Tjeneste som Agent eller Fuldmægtig. I saa Fald skader hans Viden ikke den Forsikrede, men Assurandøren, jfr. Søl. § 242 1. Stk. En Assurancemægler kan være Mellemmand⁹⁾. Mellemmanden antages ikke at vide alt, hvad den Forsikrede ved; ved Bedømmelsen behandles han selvstændigt og efter samme Regler som den Forsikrede.

3. Pligten til Oplysning vedvarer indtil »*Kontraktens Afslutning*« (Søl. § 242 2. Stk), altsaa indtil ikke alene Assurandøren, men ogsaa Forsikrede er bundet ved Aftalen¹⁰⁾). Den ophører ikke, fordi For-

⁶⁾ Kender den Forsikrede Assurandørens Navn, maa han straks henvende sig direkte til denne med sine Oplysninger. Jfr. N. R. 1868 393.

⁷⁾ Jfr. M. A. § 19.

⁸⁾ Mot. 2624. Smlgn. Kap. 7.

⁹⁾ Saaledes efter engelsk og tysk Praksis. Se f. Eks. Domme hos G. 278. Og nu S. H. R. T. 1922 400 og 456 samt U. 1923 160.

¹⁰⁾ S. H. R. T. 1922 456. U. 1923 160.

sikrede har indsendt Begæring¹⁰⁾, eller fordi Assurandøren har givet bindende Tilbud, der ikke endnu er akcepteret. Naar Kontrakten er afsluttet¹¹⁾, er Pligten til Oplysning bortfaldet¹²⁾. Fremtidig eksisterer da kun Forsikredes Pligt til at afværge og formindske Skaden; jfr. Kap. 28, samt om større Risikoforøgelser i Kap. 14.

Forsikrede og enhver anden, der er forpligtet til Oplysning, skal anvende ikke alene sædvanlig, men ogsaa ekstraordinær Omhu for at sende Underretningen hurtigt frem. Hvis Vedkommende har faaet Oplysningen saa sent, at Efterretningen kun kunde være naaet frem inden Kontraktens Afslutning ved ganske usædvanlige Foranstaltninger (Søl. § 242 2. Stk. jfr. Konv. § 116), skader hans Viden ikke. Hvad der forstaas herved, maa afgøres efter Forholdene paa det paagældende Sted og Tid. Benyttelse af Telegraf og Telefon maa nu anses for ganske almindelig¹³⁾.

4. Man kunde teoretisk set foreskrive, at de Forsikrede skulde undersøge og oplyse alle Forsikringens individuelle Forhold, altsaa give Assurandøren et Fotografi af Virkeligheden, for at Præmiens Størrelse kunde blive matematisk rigtig udregnet. Saa langt gaar imidlertid ingen Love^{13a)}. Forsikringens Værdi vilde i meget væsentlig Grad forringes, hvis et saadant Krav blev opstillet; Søforsikring vilde sikkert blive praktisk umulig.

Ligesom Søforsikringen i Dag er i Stand til at dække en allerede begyndt Risiko (Kap. 22), forsikre mod Ansvar for alle Skippers og Mandskabs skadegørende Handlinger (Kap. 19), ja, endda betale en Skade, der skyldes den Forsikredes egen simple Uagtsomhed (Kap. 18), saaledes er den stærk nok til at bære den Risiko, at der findes risikoforøgende, men for Forsikrede ukendte Momenter. Den personlige Uvished er et forsikringsmæssigt Grundlag.

Der er utvivlsomt Trang til denne Udvidelse. Hensynet til de andre Forsikrede taler ikke herimod, naar de blot alle faar samme Fordel.

¹⁰⁾ Jfr. udtrykkeligt sv. Pl. § 25.

¹¹⁾ M. A. § 21 udtaler, at Kontrakten skal anses afsluttet, naar Forsikredes Forslag er akcepteret af Assurandøren, uanset om Police er udstedt.

¹²⁾ N. Pl. § 7 2. Stk. paalægger dog ogsaa Forsikrede en vis Pligt til under Forsikringstiden at oplyse Fareforøgelser, men uden at paalægge særlig Straf som Følge af Undladelse.

¹³⁾ Allerede i N. R. 1868 393 blev en Forsikret anset pligtig til telegrafisk at tilbageholde sin Ordre til Dækning, da han, inden denne var kommet frem, havde faaet Meddelelse om Skibets Forlis, jfr. sv. Pl. § 25.

^{13a)} Pl. 595 mener dog, at Forsikredes gode Tro ikke bør fritage ham.

Søl. § 241 og Konv. § 114 paalægger den Forsikrede at oplyse alle »*ham bekendte*« relevante Omstændigheder. Konv. § 114 og Søl. § 242 bruger Udtrykket »*Forsømmelse*« og betoner saaledes det subjektive Moment. Heraf følger, at Forsikrede vel skal oplyse a l t , men ogsaa kun alt, h v a d han v e d .

Spørgsmaalet bliver imidlertid, om Forsikrede ogsaa skal oplyse, hvad han »bør vide«. Det er klart, at Pligten ikke kan indskrænkes til, hvad Forsikrede bevisligt »ved«, thi det vil ofte være nødvendigt for en Domstol at nøjes med den Sikkerhed for Forsikredes Viden, som et Sandsynlighedsbevis kan give. Fra en saaledes begrundet Antagelse af, hvad Forsikrede ved, er Overgangen umærkelig til at regne med, hvad Forsikrede burde have vidst¹⁴⁾.

Motiverne siger, at Forsikrede ikke maa udvise grov Skødesløshed, og selvfølgelig maa han ikke forsætligt have holdt sig i Uvidenhed. Heri ligger tilstrækkelig Berettigelse til at fortolke Lovordene udvidende. Flere Domme har ligeledes udtalt sig herfor¹⁵⁾.

Hvor langt man imidlertid bør gaa, maa bero paa en konkret, skøns- mæssig Afvejelse, hvor baade Størrelsen af Forsikredes Forsømmelse, Bevisets Styrke og Assurandørens Optræden og Viden indgaar som Led i Overvejelsen. Vejledende Eksempler vil blive givet senere i en samlende Oversigt.

Hvis Forsikrede vel kender Kendsgerningerne, men med Urette antager, at de ikke er relevante, eller at de er kendte af Assurandøren, bør der ikke antages at foreligge en Overtrædelse af Oplysningspligten. Motiverne til Søloven antyder dette, og det maa iøvrigt være en naturlig og tilladelig Følgeslutning af Lovens Princip jfr. Søl. § 242^{15a)}.

Hvis Forsikrede vel har kendt de relevante Kendsgerninger, men kun ved »*usædvanlige Foranstaltninger*« havde kunnet underrette Assurandøren herom, skal Ikke-Opnaaelsen heraf ikke skade ham, jfr. Søl. § 242 2. Stk. Dette er ligeledes kun en Følge af Lovens Hovedregel og ikke en særlig Undtagelse.

5. I det foregaaende er kun omtalt, at visse Oplysninger ikke er blevet givet. Men hvis der nu er givet u r i g t i g e Oplysninger? Man

¹⁴⁾ M. A. § 18 1.

¹⁵⁾ f. Eks. N. D. 1908 33. H. B. § 201 forlanger »grobe Fahrlässigkeit«.

^{15a)} Efter W. v. K. § 251 er Policen ugyldig, selv om Forsikrede er i god Tro. I Børspoliceu frafalder dog Assurandøren at benytte § 251, medmindre Dommen skulde udtale, at der efter »herværende Coutume og god Tro« er Grunde til at anvende den.

kunde synes, at Assurandøren havde lige saa meget Krav paa Beskyttelse overfor urigtige Oplysninger som overfor manglende Oplysninger.

Herom taler Søl. § 243¹⁶⁾, der forlanger, at alle givne Oplysninger skal være »rigtige«, og foreskriver Policens Ugyldighed, hvis dette ikke er Tilfældet.

Hvis der med Ordet »rigtige« var ment »overensstemmende med Virkeligheden«, vilde der hermed være skabt en Afvigelse fra det subjektive Princip, som Søloven og Konventionen ellers gennemfører, og denne Afvigelse vilde virke ganske ødelæggende paa de Forsikredes Retsstilling. Thi enten vilde de sige, hvad de vidste, og da vilde de miste Retten efter Søl. § 243, hvis Oplysningerne ikke stemmede med Virkeligheden, eller ogsaa vilde de tie af Angst for § 243, men da vilde de efter § 241 miste Retten.

Spørgsmaalet behandles naturligst¹⁷⁾ under Fremstillingen af Forsikredes almindelige Ansvar for hans Meddelelsers Rigtighed, se Kap. 13. Kun Resultatet skal anføres her, nemlig:

at Forsikrede har opfyldt sin Oplysningspligt, naar Oplysningerne er sande, d. v. s. naar de stemmer med hans Viden,
at han altid kan gøre dette ved at tilføje f. Eks. »saavidt jeg ved«, og
at denne Udtalelse maa anses stiltiende underforstaaet ved alle Forsikredes Oplysninger, medmindre Assurandøren kan paavise særlig Grund til, at Forsikrede skal indestaa for, at Meddelelserne stemmer med Virkeligheden, d. v. s. er rigtige.

6. De Oplysninger, der skal meddeles, er saadanne, »der kunne være af Betydning med Hensyn til Bedømmelsen af den Fare, Forsikreren paatager sig, og af Vilkaarene for Forsikringens Overtagelse« (Søl. § 241). Konv. § 114 siger: »som gør Faren større, end Compagniet efter almindelige Forudsætninger maa antage«.

Det risikoforøgende kan altsaa saavel ligge deri, at Præmien for Risikoen vilde være blevet større, som deri, at Assurandøren vilde have ændret Vilkaarene for Forsikringen, f. Eks. taget Forbehold om, at der forsikredes »fri for bestemte Skader« eller kun blev dækket mod

¹⁶⁾ Det er interessant at bemærke, at Konv. § 114 ikke paalægger Forsikrede at indestaa for den faktiske Rigtighed af alle Oplysninger. Ansvar for Rigtigheden paahviler efter Ordene kun Forsikrede for de Oplysninger, han ikke er pligtig at give, men alligevel fremkommer med. Det viser, at en Sondring mellem de Tilfælde, hvor Forsikrede har garanteret, og hvor han kun efterkommer Oplysningspligten, har foresvævet Konventionens Forfatter.

¹⁷⁾ Spørgsmaalet omfatter nemlig Ansvar for alle Meddelelser, der gives Assurandøren af Forsikrede, ikke alene for Oplysningspligtens Følger.

Totalforlis. Oplysninger, der har saadan risikoforøgende Indflydelse vil for Nemheds Skyld blive betegnet som *r e l e v a n t e*.

Udenfor falder i hvert Fald alle Oplysninger, der enten overhovedet ikke vilde have paavirket Assurandøren (f. Eks. at Ladningen er Dækslast, som han ikke hæfter for) eller kun vilde have bevirket, at Risikoen af Assurandøren var blevet betragtet og behandlet som mindre farlig, jfr. Konv. § 114¹⁸⁾, samt alle Oplysninger, som Assurandøren selv har kendt, jfr. Søl. § 242 1. Stk., i alle Tilfælde, selv om Forsikrede ikke har vidst dette. Lige med Assurandørens Kundskab maa stilles Kundskab hos hans Agent, gennem hvem Assurancen er tegnet.

I disse Tilfælde har Assurandøren ikke haft et urigtigt Grundlag for sin Bedømmelse af Risikoen¹⁹⁾.

Som Vejledning til at finde de Oplysninger, der er relevante, kan iøvrigt kun gives det objektive Skøn²⁰⁾, at de Oplysninger er relevante, som en fornuftig Asurandør vilde have taget i Betragtning ved Risikoens Bedømmelse paa en saadan Maade, som Loven foreskriver²¹⁾ — Søl. § 241, Konv. § 114. Mere detailleret vil det næppe lønne sig at udforme Retsreglen.

7. Det vigtigste vil derfor blive at undersøge, hvilke Forhold og Kendsgerninger en Forsikret bør kende og vide er risikoforøgende for Assurandøren, og hvilke han er berettiget til at gaa ud fra, at Assurandøren i Forvejen kender. Dette er det store, uvisse Omraade, hvor Eksempler fra Praksis er mere værdifulde end sindrigt udtænkte Definitioner^{21a)}.

Desværre er vor Praksis ikke rig, men visse vejledende Hensyn ved den konkrete Afgørelse kan dog opstilles.

¹⁸⁾ Jfr. M. A. § 18 3a, der udtrykkelig udtaler, at enhver Omstændighed, der formindsker Risikoen, er irrelevant.

¹⁹⁾ Det er teoretisk rigtigt at drage denne objektive Grænse. Derved opnaas en Udsondring af de Kendsgerninger, der aldrig kan blive relevante.

²⁰⁾ B. 606.

²¹⁾ Allerede i Schlegel II 763 udtales dette Princip af Højesteret, jfr. U. 1916 939 og S. H. R. T. 1919 369.

I M. A. § 18 udtales, at en Omstændighed er relevant, »which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium or determining whether he will take the risk.« H. B. § 19 »Umstände, die für die Übernahme der Gefahr erheblich sind.« jfr. W. v. K. § 251.

^{21a)} M. A. §§ 18 4 og 20 7 udtaler, at om en »circumstance« eller »representation« er »material« eller ej, er »a question of fact«.

Forsikrede behøver vel ikke at oplyse andet og mere, end han v e d. Sikker Viden er dog sjælden, og selv en Formodning²²⁾ (jfr. Konv. § 115) har Værdi for og maa meddeles til Assurandøren. Den antyder, hvor Tvivlen findes, og giver ham Anledning til Undersøgelse, ligesom den kan have givet den Forsikrede Anledning til at ville forsikre.

En særlig Pligt til at forskaffe sig Viden eller undersøge Forholdene tilbunds kan der ikke paalægges den Forsikrede. Han maa dog altid optræde med den Omhu, som en fornuftig Forretningsmand udviser, koncentrere sin Vilje og Viden om den foreliggende Sags Enkelt-heder, og derfor altid vide, hvad en almindelig Forretningsmand ved^{22a)}. Man kan ikke fritage den Forsikrede, som er en Undermaaler eller momentant svækket. Den Art Folk bør holde sig borte fra Søforsikring eller lade andre disponere.

Hvad der er almindeligt kendt paa Stedet, maa den Forsikrede ogsaa vide, jfr. Konv. § 147 3. Pkt. Forsikrede maa hverken med Forsæt holde sig i Uvidenhed, f. Eks. undlade at læse sin Post eller udvise grov Skødesløshed²³⁾. At Forsikredes Undladelser er subjektivt meget grove, bør tages i Betragtning²⁴⁾.

Hvis Assurandøren spørger, vil dette ofte indskrænke Forsikredes Oplysningspligt til det, der spørges om, især hvis der forelægges ham en Forsikringsbegæring til Udfyldelse. Det maa dog erindres, at Oplysningspligten kræver af ham, at han selvstændigt skal tage Initiativet til Oplysning, og at Spørgsmaalene kan paalægge Forsikrede Pligt til særlig Undersøgelse og Omtanke, forinden han svarer.

Forsikrede er ikke pligtig at vide, at den paagældende Assurandør paa Grund af særlige og ukendte Forhold, f. Eks. Konkurrenceaftaler med andre Assurandører, eller fordi hans Maksimum paa den paagældende Damper er optaget, ikke vilde have overtaget Forsikringen, hvis en bestemt Oplysning var blevet givet. Forsikrede skal aldrig opgive Dispositioner, som er ham tilladt²⁵⁾. Sædvanligt heller intet om

²²⁾ H. B. § 19 endog hvis den er »unbegründet oder unzuverlässig«.

^{22a)} H. B. § 19 i. f.

²³⁾ Jfr. Dom Proudfoot v. Montefiore refereret Pl. 596 Note 8.

²⁴⁾ I H. B. § 21 antages, at Omstændigheder altid er relevante, naar blot Forsikrede forsætligt har fortiet dem eller angivet dem urigtigt.

²⁵⁾ I N. R. 1895 129 antoges, at da det var Praksis, at Lægtene i den paagældende Sejlads førte Dækslast, var denne uden videre medforsikret, og Skibet ikke pligtig at oplyse om Dækslasten.

N. D. 1900 417. Et Dampskib — 23 Tons — bestemt til Fiskeri ved Lofoten, grundstøder. Assurandørerne paastaar sig frifundet, fordi der ikke var Søkort ombord, men Retten forkaster denne Indsigelse, da Skibets Anvendelse

(fortsættes)

Naturen, som Tilstedeværelsen af Isbjerge, Storme, daarlige Havneforhold o. s. v., thi dette er Forhold, som Assurandøren oftest kender meget bedre end Forsikrede.

Forsikrede skal overhovedet ikke oplyse, hvad der er notorisk eller kendt i Assurance kredse^{25a)}. Heri ligger Nutidens store Indskrænkning af Oplysningspligten.

Domstolene paalægger med Rette Assurandørerne Pligt til at se sig for, til selv at holde sig à jour med alle offentlige og let tilgængelige Efterretninger om Skibe, Ruter og Varer. Alt, hvad en paapasselig Assurandør ved, anses den enkelte Assurandør for at burde vide²⁶⁾. Hvad Assurandørerne saaledes bør være bekendt med, maa afgøres i hvert enkelt Tilfælde. Som Eksempler kan anføres:

Beskrivelser af Skibene i Klassifikationsselskabernes²⁷⁾ og offentlige Myndigheders Registre.

Ulykker, der er bekendtgjort paa Børsen eller meldt i »Lloyd's List«^{27a)}.

Fremmede, især krigsførende Staters, Kundgørelser af Kontrabandelister²⁸⁾, Kulrestriktioner, internationale Grænseændringer.

En særlig Forhaandsviden om disse Forhold hos Forsikrede kan dog bevirke, at denne er pligtig at oplyse Assurandøren herom.

Naar Assurandøren har undersøgt Skib, Ladning og Dokumenter, eller overværet Losningen, fritages Forsikrede for Oplysning om Forhold, der kunde være opdaget herved²⁹⁾.

var opgivet i Policen, og Assurandørerne maatte vide, »at der i denne Fart anvendes Baade med et mindre fuldkomment Udstyr«.

^{25a)} Se N. D. 1902 25. En Klassebetegnelse »A 2« antoges efter Forholdene paa Stedet ikke at referere til norsk Veritas.

H. B. § 19, M. A. § 18 3b.

²⁶⁾ M. A. § 18 3b.

²⁷⁾ N. D. 1902 25. Norske Veritas' Registre anset kendt for Selskabet og dets Agenter.

^{27a)} Anderledes U. 1923 160. ^{30/12} var Skibets Brand i Amerika pr. Radio meddelt til Norge, ^{7/1} underskrev den danske Assurandør Policen, og han antoges med Føje uvidende om Havariet. S. H. R. T. 1868 60. J. U. VI 377. Assurandøren frifundet, da Skibets Forlis var bekendtgjort i Aviserne, forinden Assurance tegnedes.

S. H. R. T. 1922 456. Et Assurancemæglerfirma havde, da Policen blev tegnet, undladt at meddele Assurandøren, at de vidste, at Skibet var forlist. Assurandøren frifundet efter Søl. § 241.

²⁸⁾ I U. 1916 939 antaget, at Meddelelsen om Ladningens Art — Props — medførte, at Assurandøren maatte være klar over, at Lasten var absolut Kontrabande, se U. 1918 597.

²⁹⁾ N. D. 1923 61.

Som Eksempler paa Kendsgerninger, der er risikoforøgende, og som Forsikrede altid maa oplyse, hvis han kender dem, kan først nævnes det klassiske Tilfælde, at Havari allerede er indtraadt³⁰⁾. Hertil kan føjes: at Skibet er i en farefuld Situation (Konv. § 85, se Kap. 13), hvor Havari kan befrygtes; f. Eks. at der er rapporteret svære Tyfoner i det Farvand, hvor Sejlskibet antageligt er; at Skibet, der begæres forsikret kun mod Totalforlis, har haft Havari; eller at Skibet er »overdue«, d. v. s. at det Tidspunkt, da det normalt burde have været fremme, er overskredet.

Skibets Klasse, Alder³¹⁾ og Bygningsmaade er det ikke nødvendigt at opgive, hvis Assurandøren kan faa tilstrækkelig Oplysning herom i Klassifikationsselskabernes Registre, men hvad der maatte være sket af væsentlige Ændringer og Reparationer siden sidste Klassifikation, skal ofte opgives³²⁾. Ligeledes hvis en Passagerdamper bruges udeluk-

³⁰⁾ N. D. 1900 177 udtalte, at Undladelse af at give følgende Oplysninger ikke var nogen Forsømmelse fra Rederens Side:

1) Lloyd's-Besigtigelsen var ikke færdig inden Skibets Afgang, og Klassens Fornylse for længere Tid var afhængig af, at supplerende Besigtigelse fandt Sted inden 2 Maaneder.

2) Skibet havde under Henliggen i Havnen faaet en Læk; Overskønnet mente, at hvis denne ikke var blevet forsvarlig repareret, vilde Skibet have været usødygtigt. Det var tvivlsomt, om dette var sket, men Assurandøren havde ikke bevist, at Reparationen ikke var sket. Skibet var totalforlist.

Herimod N. R. 1897 221, hvor Assurandøren frifandtes, fordi Forsikrede ikke havde anmeldt Skibets Grundstødning, jfr. Søl. § 241 og Selskabets Vedtægter.

I N. D. 1908 33 ikke anset godtgjort, at Forsikrede havde været eller burde have været klar over nogen Mangel ved Skibet, som kunde være af Betydning for Assurandøren. Skibet havde en mindre Læk, var købt efter at have været kondemneret, men var efter Citantens Mening senere forsvarlig istandsat; at det var brøstfældigt, maatte Assurandøren efter Skibets Alder være forberedt paa. Rederen ejede Ladningen, og dennes Assurandør dømtes.

I N. D. 1913 536 frifandtes Assurandøren, da Ladningsejerens Repræsentant havde opgivet i telegrafisk Korrespondance, at Skibet i stille Vejr havde »berørt Grunden i Havnen«, men var uden Skade og ubesigtiget, mens Skibet i Virkeligheden var drevet paa Stengrund og havde staaet der i 9 Timer med en Tredjedel Last inde.

³¹⁾ Herimod N. D. 1919 405. Skibets Alder opgivet ved Tegningen til 20 Aar, men det var 50 Aar. En Ombygning var ganske vist sket. Policen anset ugyldig.

Anderledes N. D. 1908 33 og N. D. 1923 61.

³²⁾ S. H. R. T. 1919 369. Der forelaa ikke en Overtrædelse af Konv. § 114, fordi Rederen havde undladt at opgive, at Skibets Lasteevne og Klasse, saaledes som disse var refereret i den danske Flagbog og Veritasregistret, var væsentligt nedsatte, idet dette ikke havde gjort Faren større, end Selskabet havde maattet regne med, især under Hensyn til Sødygtighedsattesten.

kende til Lastbaad. Hvis Skibet skal benyttes til et særlig farligt Forehavende, maa dette oplyses, f. Eks. Polar-Ekspedition, Perlefiskeri, Blokadebrud, Bjergning, og vist ogsaa, at det blot slæbes³³⁾. Ved Rejsesforsikring skal opgives, at Skibet er i Ballast, Konv. § 130, og ofte, hvilken Last det fører.

I Tidspolicer for Kasko staar, at visse Ladninger skal anmeldes eller ikke maa føres, og disse Bestemmelser er i hvert Fald analogt anvendelige paa Rejsesforsikringer³⁴⁾. Se i Kap. 21 § 9.

Hvis Rederen giver Ordre til ikke at benytte Lods paa Farvande, hvor dette er sædvanligt eller paabudt, bør det anmeldes af ham.

Til Reders Fragtassurandør er det ifølge Princippet i Konv. § 134 nødvendigt at opgive Lastens Art, hvis den er let fordærvelig, og Fragten derfor er særligt udsat for at tabes, og ligeledes at Ladningen føres paa Dæk, se Kap. 39 § 4.

Ved Ejeren, at Ladningen er beskadiget før Afsendelsen, skal han oplyse dette og ligeledes, at farlig Ladning indtages i Skibet sammen med de forsikrede Varer (Konv. § 136 2. Pkt.), eller at Skibet er usødygtigt³⁵⁾. Ladningens Emballering^{35a)}, hvorledes den stues — in bulk eller i Sække —, en farlig Rute, samt om den føres i Damp eller Sejlskib³⁶⁾, kan være at oplyse, ligeledes Varens Art, hvis den er udsat for Fordærvelse, Smeltning el. lign. Se i Kap. 10 om Konv. § 135.

Hvis Forsikrede har mødt Vanskeligheder ved at forsikre andetsteds, kan dette være at opgive, hvis det antyder en Mistillid til ham³⁷⁾. I Krigsforhold er der særlige Forhold, der bør oplyses, se Kap. 25.

³³⁾ Herimod N. R. 1899 387. Tvist mellem en Assurandør og hans Reassurandør. Det var ikke opgivet, at det forsikrede Dampskib skulde slæbes; men Retten udtalte, at en Slæbning ikke i Almindelighed forøger Risikoen. Dommen kan ikke anses bindende; i de fleste Tilfælde vil en Slæbning forandre Risikoen saa afgørende, at Forholdet bør oplyses. N. D. 1918 548. Se om Tidsforsikring Kap. 23 § 1.

³⁴⁾ U. 1918 869. Undladelse af at opgive Is som Last i Staalskonnert fra Kragerø til Frederikshavn ikke Overtrædelse af Konv. §§ 114 og 108.

³⁵⁾ N. D. 1908 481. Den Indsigelse, at Ladningsejeren havde forømt at opgive, at Skibet tidligere havde lidt Havari, jfr. n. Pl. § 28, forkastet. Se C. de C. § 355.

^{35a)} S. H. R. T. 1922 400. Urigtige mundtlige Oplysninger om Emballagens Art og Soliditet anset for saa væsentlige, at Policen var uforbindende. Oplysningerne var afgivet af et Assurancefirma som Mellemmand.

³⁶⁾ Schl. II 104. Assurandøren dømtes til Trods for, at Skibet, der var opgivet som Slup, var en Jagt.

³⁷⁾ N. D. 1918 430. Ved Tegning af Kaskoforsikring blev ikke opgivet, at der forud var tegnet en lignende Forsikring andetsteds med det Forbehold, at Forsikrede skulde løbe en vis Selvrisko. Forsikringen kendt ugyldig, da dette burde have været opgivet, jfr. n. Pl. §§ 7 og 4.

Konv. § 147 paalægger den Forsikrede en særlig streng Oplysningspligt, naar Risikoen skal begynde forinden Kontraktens Indgaaelse (se Kap. 22).

8. Bevisbyrden for, at en Omstændighed har været kendt af en af de oplysningspligtige eller burde have været kendt af dem, og at den er relevant, paahviler Assurandøren, medens Forsikrede maa bevise, at han har meddelt Assurandøren den paagældende Omstændighed, eller at Assurandøren kendte den.

Selv om den i Konv. § 147 2. Stk. nævnte Præsumption ikke vil blive anerkendt af Domstolene, bør dog Bevis for, at Forholdet har været almindelig bekendt³⁸⁾, hvor den oplysningspligtige eller Assurandøren bor, anses for tilstrækkeligt, medmindre vedkommende fører Bevis for, at han faktisk ikke har kendt den. Iøvrigt indeholder de danske Love ikke særlige Forskrifter om, hvornaar en Efterretning skal anses for at være kommet til en Persons Kundskab³⁹⁾. Dette maa afgøres konkret.

9. Hvis Oplysningspligten forsømmes, er hele Kontrakten uforbindende for Assurandøren, jfr. Søl. § 242 1. Stk. og Konv. § 114, der begge benytter samme Udtryksmaade. Da Forsømmelsen er sket ved Kontraktens Afslutning, er den uforbindende fra først af⁴⁰⁾.

Det fremgaar af og betones i Motiverne, at det er uden Betydning, at den indtrufne Skade ikke staar i Forbindelse med de Omstændigheder, som ikke er meddelt, og heraf følger, at det heller ikke nytter at bevise, at Assurandøren alligevel vilde have taget Forsikringen, hvis han havde kendt dem⁴¹⁾. En saa streng Regel er nødvendig, hvis Pligten skal faa nogen Betydning.

Denne Regel er blevet angrebet som for streng, og man har i Stedet foreslaaet andre Løsninger: Et Forslag⁴²⁾ gaar ud paa, at Assurandøren ikke er fritaget for Ansvar, hvis Skaden ikke skyldes den uopgivne, risikoforøgende Omstændighed (Causalitetslæren)⁴³⁾, et andet, at Er-

³⁸⁾ J. U. VI 377. S. H. R. T. 1868 60, U. 1923 60.

³⁹⁾ Br. 47 nævner Eksempler.

⁴⁰⁾ B. betoner pag. 611 de retstekniske Grunde for den klare Regel og de haarde Retsvirkninger. Alle fremmede Retsforfatninger har denne Regel.

⁴¹⁾ Herimod Pl. 597, men herfor Grundtvig 220. Reglen er udtalt i N. D. 1913 536, 1919 317, 1918 430 og 1919 405. Gram 526 mener, at hele Kontrakten kun er ugyldig ved Svig.

⁴²⁾ V. V. G. § 21, jfr. D. H. G. B. § 811 3. Stk. H. B. § 20 har imidlertid fastholdt Ugyldighedsreglen. Ligeledes M. A. §§ 18, 20 og W. v. K. § 251.

⁴³⁾ Bache: Risikooplysninger 22 ff.

statningspligten principielt skal fastholdes, men reduceres, fordi Assurandøren ikke har faaet Vederlag for de uoplyste risikoforøgende Momenter (pro-rata-Princippet). Herefter skal den egentlige Erstatningssum nedsættes i samme Forhold, som den betalte Præmie staar i til den, der burde have været betalt, og kun hvis Assurandøren bevisligt ikke vilde have overtaget Forsikringen, skal han være aldeles fri.

Det er herimod med Styrke⁴⁴⁾ paavist, at end ikke teoretisk Retfærdighed opnaas ved disse Forslag. De overser begge, at der gives mange — maaske endda de fleste — Tilfælde, hvor Forsømmelsen ikke opdages. Det er sikkert umuligt statistisk at paavise, hvor mange Tilfælde der ikke opdages. For denne Risiko, som Assurandøren løber, gives ved disse Forslag intet Vederlag. Bliver Policen imidlertid helt ugyldig, har Assurandøren heri et naturligt Vederlag for Tabet i de uopdagede Tilfælde.

Hertil kan føjes, at den præventive Virkning ganske forsvinder ved de nævnte Teorier; deres Indførelse vil endog tilskynde til Fortielser, da Forsikrede intet vil tabe herved. Tabe vil kun Assurandøren eller, hvis Præmien forhøjes, de hæderlige Forsikrede.

I hvert Fald i Søforsikringen vil det sidste Forslag være praktisk uigennemførligt, da det fornødne Materiale til Vejledning ved en saadan Ændring af Kontrakten vanskeligt kan skaffes, og Domstolene vil utvivlsomt selv savne teknisk Indsigt at gaa efter.

Reglens Indførelse vilde betyde, at Retten altid tilkendte Forsikrede en skønsmæssig Erstatning, idet enhver Sørisiko kan forsikres. Det er altid kun et Præmiespørgsmaal.

Det vilde ganske tilintetgøre Oplysningspligtens Betydning, hvis Forsikrede kunde holde Forsikringen i Kraft mod at efterbetale en Tillægspræmie. Assurandørerne vilde da kun faa Tillægspræmie, hvor Forsømmelsen opdagedes, ellers ikke.

Udsigten til at miste enhver Erstatning er den eneste Tvang, der er stærk nok til, at Oplysningspligten vil blive overholdt i Praksis. Desuden vil der, hvor Oplysningspligten konstateres overtraadt, meget ofte foreligge skjult svigagtig Hensigt, som der ingen Grund er til at beskytte ud fra teoretiske Retfærdighedsbetragtninger. Reglen i Søloven og Konventionen om, at Forsikringskontrakten bliver absolut ugyldig, maa derfor fastholdes som reelt velbegrundet, og dette er ogsaa sket i Domspraksis^{44a)}.

10. Hvis Forsømmelsen angaar en Del af de forsikrede Genstande, er Kontrakten kun ugyldig, for saa vidt disse angaar, jfr. Søl. § 244.

⁴⁴⁾ Sindballe I 34 ff.

^{44a)} Se de i Kapitlets Noter citerede danske Domme.

Det kan ikke være nødvendigt, at de enkelte Dele er forsikringsmæssigt udsondret i særlige Policer, se Kap. 10.

Som Eksempel⁴⁵⁾ kan nævnes, at Ladningen afskibes i to Dele, og at Forsikrede undlader at meddele, at han lader den sidste Del afskibe med en lille Sejler, istedetfor med sædvanlig Rutedamper.

Forsikringen for den første Del af de forsikrede Genstande er kun ugyldig, hvis det maa antages, at Assurandøren ikke vilde have overtaget Forsikringen for denne Del alene paa de for det hele vedtagne Betingelser, hvis han havde kendt det rette Forhold. Bestemmelsen er meget vanskelig anvendelig, selv om den søger den teoretiske Retfærdighed. Meningen er vist, at kan der oplyses blot en Præmie-difference, er hele Kontrakten ugyldig.

Derimod kan Søl. § 244 ikke forstaas saaledes, at Forsikringen kan dække mod en Del af Risikoen, f. Eks. dække for ukendte eller senere indtrædende Skader, saa at blot de kendte og ikke oplyste fradrages. Det vilde tilintetgøre Hovedreglens Betydning.

11. Efter Søl. §§ 243 og 244 beholder Assurandøren Præmien, og hvis den ikke er betalt, kan han fordre den betalt⁴⁶⁾. Forsikrede kan dog forlange Ristorno, se Kap. 15.

12. Assurandøren maa være pligtig, straks han erfarer den skete Forsømmelse, at paatale denne og forlange Kontrakten hævet. At Forsikrede har forsømt sin Pligt, berettiger ikke Assurandøren til at drage Fordel deraf. Hvis han undlader straks at reklamere, kan han efter Sagens Forhold behandles, som om han fra Begyndelsen havde kendt de Omstændigheder, hvorom Oplysning er forsømt, jfr. Søl. § 242 1. Stk., og i hvert Fald vil hans Tavshed være en Anledning for Domstolene til at betragte Omstændighederne som irrelevante.

13. Konv. § 114 indeholder en særlig Regel, hvorefter Forsømmelsen med at oplyse »mindre væsentlige« Omstændigheder bevirker, at Assurandøren alene bliver fri for Følgerne af, at Faren saaledes har været større, end han efter almindelige Forudsætninger maatte anse den for at være. Om denne Regel, der principielt er et Brud med Søløvens Ord og Hensigt, kan anvendes, er meget usikkert.

⁴⁵⁾ Mot. 2625. Eksemplet er hentet fra Voigt 218, men er iøvrigt urigtigt efter dansk Ret, da uangiven Dækslast efter Policen er undtaget fra Risikoen (Kap. 36).

⁴⁶⁾ Dette antages af Lassen II 247 at være en Art Straf.

Det er dog næppe rigtigt med Motiverne^{46a)} at behandle Konv. § 114 som en Indskrænkning i Sølovens Regel. Hovedreglen i Konv. § 114 omfatter de samme Tilfælde som Søl. § 241, Undtagelsen alene dem, der er mindre væsentlige, altsaa en U d v i d e l s e, og for disse foreskrives de mildere Følger, jfr. Konv. § 108.

14. Assurandørens Oplysningspligt er ikke omtalt i Loven. Der er ingen Anledning til at indføre den som et Korrelat til den Forsikredes⁴⁷⁾; thi lignende særlige Grunde er ikke tilstede. Assurandørerne har ingen Pligt til Oplysning, udover hvad der følger af de almindelige Regler om Forudsætninger og Svig, men heraf følger ogsaa, at ved Assurandøren, at Risikoen er afløbet, er Forsikrede selvfølgeilg ikke bundet til at betale Præmien.

^{46a)} Sp. 2625 og Grundtvig 220.

⁴⁷⁾ Pl. 601, jfr. n. Pl. § 5 4. Stk. B. 605, Br. 47.

12. KAPITEL.

Præmien.¹⁾

1. Præmien er hele det Vederlag, Assurandøren betinger sig for at overtage Forsikringen. Den skal altsaa dække hans økonomiske Risiko, alle Erhvervelses- og Administrationsomkostninger samt give ham Forrentning af Kapitalen og en Fortjeneste. Dens rigtige Beregning er derfor af fundamental Betydning for Assurandørens Økonomi. Samtidig med Præmien maa efter Sædvane Forsikrede betale Stempels afgiften og ofte et Gebyr for Policens Udfærdigelse (Policepenge). Forsikrede kan intet Afdrag eller Diskonto forlange, uden hvor dette er aftalt^{1a)}.

Det er ikke nødvendigt, hverken for at en Forsikringskontrakt kan anses for afsluttet eller Assurandørens Risiko for begyndt, at Præmiens Størrelse er aftalt²⁾. Ofte vil det paa Grund af Uvished om, hvilke faktiske Forhold der vil komme til at foreligge, naar Risikoen begynder, f. Eks. fordi Forsikrede har tegnet Policen længe før Afskibningen kan ventes, være umuligt for Assurandøren at fastsætte en Præmie straks. I saa Fald henvises i Almindelighed til Tariffer, eller der aftales f. Eks.: »*Afsejlingsdagens Præmie*«³⁾. Hvis ingen Præmie er aftalt, maa Forsikrede betale den gængse Præmie^{3a)}.

¹⁾ Pl. 603, Br. 88, B. 602—604 og 596, Gram 513—516, Lassen II 244, Sindballe III 52 ff., Granfeldt 97—109, A. §§ 101—134, G. 12 og 23, M. A. §§ 52—54, H. B. §§ 16—17, W. v. K. § 682, n. Pl. § 16, sv. Pl. §§ 20, 42 og 43, Ritter 311—332. I Frankrig, Italien og Spanien findes Reglerne herom i Policen, ikke i Loven.

^{1a)} Af Bruttopræmien udredes sædvanligt Provision til Assuranceagenten.

²⁾ Herimod B. 603. Derimod kan selvfølgelig manglende Aftale om Præmien være et Indicium for, at Aftalen ikke er sluttet, men at Overvejelserne vedvarer.

³⁾ jfr. U. 1919 620, hvor det blev antaget, at Udtrykket: »Præmien udgør i Øjeblikket — —« henviste til Tarifpræmie. U. 1907 541.

^{3a)} M. A. § 31 1.

Præmien behøver ikke at være uforanderlig⁴⁾ for hele Rejsen. Assurandøren kan betinge sig Tillægspræmier, hvis en bestemt Rute benyttes, et bestemt Farvand besejles, eller hvis overhovedet risiko⁵⁾ forøgende Omstændigheder indtræffer, eller omvendt love delvis Risiko i lignende Tilfælde. Se f. Eks. i Kap. 21 og 23 om Tidspolicerne for Damp- og Sejlskibe.

2. Ifølge Konv. § 152 er Præmien forfalden, d. v. s. den kan af Assurandøren kræves betalt, straks naar Forsikringskontrakten er afsluttet⁶⁾. Assurandøren skal ikke ved Risikobedømmelsen ogsaa regne med en Risiko for Præmiens Indgang.

Søl. § 247⁶⁾ bekræfter dette, men tilføjer, at Forsikrede ikke er pligtig at betale uden mod Policens Udlevering. Dette er en naturlig Konsekvens af Søl. § 232, det stemmer med det praktiske Livs Krav, og er sikkert ogsaa forudsat i Konventionen, jfr. §§ 109—110. Da Assurandøren udfærdiger Policen, maa han meddele Forsikrede, at den er rede til Indløsning, men Forsikrede skal betale Præmien paa Assurandørens Kontor. Der findes ingen Coutume, hvorefter den almindelige Regel om, at Pengeforpligtelser er Bringeskyld, kan fraviges.

Assurandøren kan give Kredit; men herom maa Forsikrede bevise, at der foreligger stiltiende⁷⁾ eller udtrykkelig Aftale. Ved Generalpolicen sker der i Reglen Efterbetaling paa en i Kontrakten fastsat Maade. Ligeledes forfalder ved Aarspolicer sædvanligt ikke hele Præmien straks, men erlægges terminsvis — ofte kvartalsvis — forud⁸⁾. Er Præmien debiteret i løbende Regning, maa Kredit anses givet, og ligeledes ofte, hvis Policen er udleveret, især kvitteret (jfr. dog Konv. § 153). Har Forsikrede eller Forsikringstageren forfaldne Modkrav, kan disse benyttes til Betaling.

Hvis Forsikrede ikke betaler den forfaldne Præmie, er utvivlsomt en

⁴⁾ S. H. R. T. 1915 337.

⁵⁾ N. Pl. § 16, H. B. § 16 1.

⁶⁾ Sv. Pl. § 42. M. A. § 52 udtaler, at Betaling af Præmien og Policens Udlevering er »concurrent conditions«. Efter Sædvane betales Præmien dog først 8 Dage efter Udløbet af den efter Policens Overlevering følgende Maaned og med 10 pCt. Diskonto til Forsikrede. Mægleren (A. § 104) faar desuden 5 pCt.

⁷⁾ Undertiden vil en længere Tids Undladelse af at kræve Præmien kunne betyde en Henstandsgiven.

⁸⁾ Sv. Pl. § 43. Saadanne Tidspolicer er Assurandøren ikke pligtig at udlevere, forinden Præmien for sidste Kvartal eller Termin er betalt, jfr. Søl. § 247. Ved Totalforlis, eller naar Policen iøvrigt ophæves, er hele Præmien straks forfalden, jfr. H. B. § 16 2.

væsentlig Forudsætning bristet, og Assurandøren er berettiget til at hæve Forsikringskontrakten. Den positive Ret indfører her to Regler til den Forsikredes Fordel.

Konv. § 153⁹⁾ udtaler, at Assurandøren skal op s i g e Forsikringskontrakten, d. v. s. tilkendegive Vedkommende, at han ikke vil være bundet ved denne. Assurandørens Tavshed er altsaa ingen Ophævelse af Policen. Opsigelsens Form er irrelevant.

Opsigelsen kan efter Assurandørens eget Valg ske:

e n t e n for den oprindeligt Forsikrede, uanset om denne har transporteret eller pantsat sin Ret til en Tredjemand,

e l l e r for den egentlig Forsikrede eller Forsikringstageren for fremmed Regning.

Hvis en af disse er under Konkurs, kan Opsigelsen ske til hans Fallitbo.

Hvis Assurandøren har modtaget Anmeldelse om Transport eller Pantsætning, kan han næppe opsige alene for den oprindeligt Forsikrede¹⁰⁾, men maa ogsaa give Tredjemand samme Opsigelse og Varsel.

Hvis Præmien nu ikke erlægges kontant¹¹⁾ inden 48 Timer, regnet fra Modtagelsen af Opsigelsen, er Forsikringskontrakten ophævet.

Her indfører Konventionen den anden Bestemmelse til Fordel for Forsikrede. Policen er ikke annulleret fra først af, den er heller ikke ophævet fra Opsigelsesdagen eller 48 Timer derefter, men Konventionen foreskriver, at Assurandøren kun er fri for ethvert Ansvar for saadanne Ulykker, hvorom der ikke paa Opsigelsestidspunktet, d. v. s. da Opsigelsen blev m e d d e l t Forsikrede, haves Kendskab paa vedkommende Sted¹²⁾. De Skader, Assurandøren ved Besked om, kan han altsaa ikke frigøre sig for.

Som en Konsekvens af, at Assurandøren kan have været i Risiko et vist Tidsrum, beholder Assurandøren sin Ret til at fordre Præmien betalt men Forsikrede kan forlange Ristorno efter almindelige Regler (Konv. § 153 2. Stk., se Kap. 15).

⁹⁾ N. Pl. § 16 ligner meget Konv. § 153, jfr. N. D. 1914 67. Forsikrede havde ved Forlig forpligtet sig til at betale inden 8 Uger. Skibet forliste forinden. Assurandørerne dømt efter norsk Ret og den norske Plan.

Sv. Pl. § 43 siger udtrykkeligt, at Kontrakten er hævet, naar Præmien ikke betales i rette Tid.

H. B. § 17 giver kun Assurandøren Ret til Opsigelse (»Kündigung« og »Mahnung« har forskellige Retsvirkninger).

¹⁰⁾ N. Pl. § 16 2. Stk.

¹¹⁾ Sikkerhedsstillelse er ikke nok efter Konventionens klare Ord og Assurandørens store Interesse i at disponere over kontante Penge. Herimod H. B. § 17.

¹²⁾ N. Pl. § 16 og H. B. § 17 frigør Assurandøren for de faktisk senere indtrufne Ulykker.

Retten efter Konv. § 153 kan benyttes af Assurandøren, saalænge Præmien ikke er betalt¹³⁾, og hver Gang en Rate forfalder, f. Eks. naar en kvartaarlig Præmie ved Aarsforsikring ikke betales.

Der kan ikke i dansk Ret være noget til Hinder for, at Assurandøren i Policen udtrykkeligt foreskriver, at hans Risiko ikke begynder, forinden Præmien er erlagt¹⁴⁾.

3. Der findes ingen Regel om, at Assurandøren kan opsigte Policen, hvis han har krediteret Præmien, men Forsikrede senere under Policens Løbetid kommer under Konkurs, saa at Udsigten til at faa Præmien fortabes. En saadan Adgang giver sv. Pl. § 20 og H. B. § 16 3 Assurandøren, den første i Tilfælde af, at Forsikrede gaar fallit, den sidste ogsaa i Tilfælde af, at hans Formuesomstændigheder væsentlig forringes¹⁵⁾.

Under Hensyn til Søl. § 240 (Kap. 15), der giver Forsikrede Ret til Ophævelse, naar Assurandøren bliver ude af Stand til at fyldestgøre sine fremtidige Forpligtelser, burde en saadan Regel udtrykkeligt gives. Den kan maaske anses gældende ud fra de almindelige Regler om brytende Forudsætninger og Princippet i Lov om Køb § 39. Konv. § 153 maa da anvendes analogt. En Generalpolice kan utvivlsomt ophæves af Assurandøren i Medfør af Konkurslovens § 16.

Krav paa Forsikringspræmier er ikke privilegerede i Forsikredes Konkursbo¹⁶⁾, og der haves heller ikke Søpanteret derfor, jfr. Søl. §§ 268 og 276.

4. A n s v a r f o r P r æ m i e n. Den, der tegner Forsikring, hæfter for Præmiens Betaling, selvom han tegner for en andens Regning og meddeler dette, jfr. Konv. § 151 og Kap. 7, Note 22—23. Dette er en særlig Regel for Søforsikring, i Strid med de gældende Regler om Fuldmagt, men begrundet i, at Assurandøren maa have en bestemt, nærboende Person at holde sig til. Forsikringssøgende vil ellers ikke kunne forvente, at Assurandørerne vil overtage Forsikring for fremmed Regning, thi den egentlige Forsikredes Formuesforhold vil ofte

¹³⁾ M. A. § 53.

¹⁴⁾ Jfr. udtrykkeligt N. R. 1899 289.

I andre Forsikringsbrancher findes modgaaende danske Retsafgørelser se U. 1904 507, 1907 703.

¹⁵⁾ Pl. 666 Note 3 nævner andre Eksempler. Samme Ret giver I. H. L. B. § 423 og S. H. L. B. § 787 Assurandøren.

¹⁶⁾ Anderledes C. de C. § 191 Nr. 10.

være ganske ukendt for Assurandøren, og Spørgsmaalet om en Fuldmagts Omfang kan ogsaa være vanskeligt i Hast at afgøre.

Selv om Ordene i § 151 er meget omfattende, maa de undergives en vis Begrænsning. Den blotte Overbringer af den Forsikredes Tilbud, hans Prokurist og lign. hæfter ikke personligt. Den Optrædende maa være selvstændig Kontrahent. Men Betegnelsen i Policen er ligegyldig, om denne er tegnet for »*fremmed Regning*«, »*pr. Kommission*« eller lignende.

Det synes endvidere naturligt at indskrænke Hæftelsen til de Tilfælde, hvor den, der tegner Forsikringen, optræder med en saadan Grad af Selvstændighed, at enten Policen udfærdiges i hans Navn, eller den Forsikredes Navn overhovedet ikke nævnes i Policen. Paa denne Maade vil Assurandøren have det i sin Haand at tilkendegive den Optrædende, at hans personlige Garanti ønskes. De Tilfælde, hvor der er paalagt Forsikringstageren en personlig Hæftelse, ligger ogsaa indenfor denne Gruppe¹⁷⁾.

Det antages almindeligt¹⁸⁾, at Forsikrede selv ikke hæfter for Præmien, selv om han har givet Ordre til at tegne Forsikringen. Dette er en unødvendig Konsekvens af Konv. § 151. Denne er kun et særligt Tillæg til, ikke nogen Ændring i, Lovgivningens almindelige Regler^{18a)}. Efter disse maa den Forsikrede, som enhver anden, der har givet en Person Fuldmagt til at disponere for sig, hæfte direkte for de af Fuldmægtigen indgaaede Kontrakter. Han faar jo direkte alle Rettigheder. En saadan Forstaaelse er i høj Grad i Forsikringstagerens Interesse. Og den simplificerer ofte Retsforholdet ved at tillade Forsikringstageren at træde ud af det, saaledes at den naturlige Konstellation: Assurandør og Forsikret, fremtræder.

Det er en urimelig Formalitet og Besvær, at Assurandøren, hvis han foretrækker at holde sig direkte til Forsikrede, da først skal have Transport paa Forsikringstagerens Krav. Dette kan endda undertiden være umuligt at opnaa, idet Præmiekravet ikke kan løses fra Parternes maaske omfattende Mellemværende, og Forsikringstageren kan være gaaet fallit.

¹⁷⁾ N. J. A. 1895 533, N. R. 1897 73, N. D. 1907 205. Se Kap. 7 Note 22. Se endvidere B. R. D. D. II 832, og heroverfor N. J. A. 1880 399, hvor Rederen blev frifundet, da han havde haft Ordre, og Regningen var udstedt til Selskabet.

¹⁸⁾ B. 596—597. Sindballe III 48. Grundtvig 213. Ulrich 116. Anderledes Granfelt 107.

^{18a)} I N. R. 1891 98 antaget, at ikke alene Rederen, men ogsaa de enkelte Partejere hæftede overfor Assurandøren. Ligeledes i N. R. 1892 152.

Ofte vil det desuden være vanskeligt at afgøre, om Forsikringstageren kan og bør hæfte, og da vil Reglen om den Forsikredes eget Ansvar være praktisk. Overhovedet vil man lettere kunne indskrænke Omraadet for Reglen om Forsikringstagerens ubetingede Hæftelse, naar Forsikrede selv hæfter. Forsikredes egen Pligt er vist forudsat i Konv. § 214. Hvis Forsikring tegnet uden Ordre godkendes af Forsikrede, maa denne ligeledes hæfte.

En Assurancemægler eller Agent for Assurandøren hæfter ikke for Præmiens Indgang, medmindre der foreligger særlig Aftale herom med Assurandøren¹⁹⁾.

5. Pligten til Præmiens Betaling er selvfølgelig upaavirket af, at Assurandørens Risiko ophører ved et indtruffet Havari, uden at han hæfter for dette, f. Eks. et Totalforlis²⁰⁾. I saadanne Tilfælde er det undertiden Coutume, at en vis Ristorno ydes, se Kap. 15 Note 39.

Ligeledes ophører Betalingspligten ikke, fordi Skibet forliser, eller Varer udlosses inden Forsikringstidens Udløb eller Rejsens Afslutning²¹⁾.

¹⁹⁾ I England bliver alle Policer tegnet gennem Mæglerc. Mægleren er direkte ansvarlig overfor Assurandøren for Præmien og betaler den som nævnt i Note 6. Han har dog sædvanligt løbende Mellemværende med Assurandøren, hvori Skader og Ristorni krediteres og Præmier debiteres ham. Hvis Policen udleveres kvitteret til den Forsikrede, kan Assurandøren kun holde sig til Mægleren (M. A. § 54). Dette gælder efter Coutume ogsaa, hvor kvitteret Police ikke er udleveret. A. § 107. Forsikrede maa s t r a k s betale Mægleren hele Præmien ÷ 10 pCt. Denne har Sikkerhedsret i Policen for alle sine Udlæg (M. A. § 53 2).

I Holland anvendes en lignende Fremgangsmaade (Kracht 93—94).

²⁰⁾ f. Eks. N. D. 1915 37, B. R. D. D. V 581.

²¹⁾ Om gensidige Foreninger se i B. R. D. D. II 1072.

13. KAPITEL.

Forsikringskontraktens Forudsætninger¹⁾. I.

1. Som til enhver anden formueretlig Aftale knytter der sig ogsaa Betingelser og Forudsætninger til en Forsikringskontrakt.

Udadtil er Forskellen mellem disse let skelnelig. Betingelsen fremtræder i Aftalen enten formuleret i selve Policen eller i Loven og Konventionen, hvortil Policen henviser. Forudsætningen skjuler sig derimod i Parternes Tanker. Efter dansk Retsopfattelse har Forudsætningen samme retlige Indflydelse paa Kontrakten som Betingelsen²⁾.

Betrakter man Ydelserne i Forsikringsforholdet: Forsikredes Pligt til at yde et ordentligvis ringe og uforanderligt Pengebeløb, overfor Assurandørens Pligt til at yde Erstatning for Skade, forvoldt af Aarsagernes uoverskuelige Hærskarer, er det naturligt, at Forudsætningen bliver talrigst for den sidste.

Udviklingen har imidlertid bevirket en Indskrænkning i dem. Igenem Aarhundreder har Assurandørerne erfaringsmæssigt lært, hvilke Forudsætninger der fra deres Side bør opstilles i Forsikringskontrakten. De har for at sikre sig og for at oplyse de Forsikrede herom formuleret disse Forudsætninger i Policer, Planer og Love, saaledes at de indgaar som Betingelser i Kontrakten og bliver placeret ved Siden af de positive Bestemmelser om Risikoens Omfang, Erstatningens Udmaaling o. s. v. Da Forsikringskontraktens Formulering altid er Assurandørernes Værk, er det ogsaa saavel fra Retsordenens som fra de Forsikredes Side et naturligt Krav til Assurandørerne, at Policen bør indeholde hele det Grundlag, paa hvilket disse har forpligtet sig, saaledes forstaaet, at Assurandørerne bærer Tabet, hvis Indholdet ikke dækker deres Hensigt.

¹⁾ Sindballe III.

²⁾ Lassen I 95—112. H. Ussing: Bristende Forudsætninger.

Forsikrede har derimod ikke den samme Adgang til at udtrykke sine Forudsætninger, og der er derfor mere Grund til, at Retsordenen tager Hensyn til hans uformulerede, individuelle Interesser.

I det følgende vil ogsaa blive behandlet nogle af de Forudsætninger, der er blevet formuleret i Policen eller Konventionen og saaledes nærmest er Betingelser, fordi disse historisk kan betragtes som Forudsætninger, og mest praktisk behandles her. Oplysningspligten, der jo som saadan er en positiv Betingelse, rummer i sig det største Antal individuelle Forudsætninger, se Kap. 11.

2. Indenfor Betingelserne og Forudsætningerne er der Grund til at fremhæve en Hovedsondring mellem de subjektive og de objektive. Herved sigtes til en Forskel i deres Indflydelse paa Kontrakten. Ved objektive Betingelser og Forudsætninger forstaas saadanne, hvis Bristen og/eller Overtrædelse har Indflydelse paa Assurandørens Forpligtelser, uafhængigt af, om Forsikrede er Skyld heri eller ej, medens de subjektive Betingelser er saadanne, hvis Tilsidesættelse kun ændrer Assurandørens Forpligtelser, for saa vidt Forsikrede er Skyld heri.

En anden vigtig Sondring er Forskellen mellem de absolute og de relative Forudsætninger og Betingelser. De absolute er saadanne, hvis Ikke-Overholdelse bevirker, at Forsikringen ophører, uden at der foreligger paaviselig Aarsagsforbindelse mellem Skaden eller Risikoforøgelsen og Overtrædelsen; de relative er saadanne Betingelser, hvis Overtrædelse kun fritager Assurandøren for den derved bevirkede Skade eller Risikoforøgelse, medens Assurandørens Ansvar iøvrigt vedvarer.

Forskellighederne³⁾ har uhyre Betydning for Søforsikringen. Desværre har hverken Søloven, Konventionen eller Policen altid bestræbt

³⁾ Bache 244—256 sondrer indenfor Brandpolicens Forsikringsvilkaar mellem de Betingelser, der er Dele af Risikobeskrivelsen, og de egentlige Forsikringsbetingelser, Forskrifterne til den Forsikrede. Sker der Ændring i de førstnævnte Forhold, foreligger der en Fareforøgelse, en Ændring i Tariferingsgrundlaget, og de særlige Regler om Fareforøgelse maa anvendes.

Handles der mod de sidstnævnte Forskrifter, faar dette Betydning, hvis Ulykken foraarsages herved, medmindre de kun kan anses for Vejledning om, hvorledes Brandfaren bedst kan undgaas.

Sondringen har sin store Betydning, men indenfor Søforsikringen kan den rigtige Afgørelse bedre træffes ved Enkeltundersøgelser, hvortil Materialet foreligger.

sig for at formulere Reglerne saa skarpt, at deres Rækkevidde er klar. Det vil imidlertid hverken være fornuftigt eller vejledende at fremstille Forudsætningerne inddelt efter disse Sondringer, thi Afgørelsen af, til hvilke af de nævnte Grupper et bestemt Vilkaar hører, maa udelukkende afgøres efter en speciel Undersøgelse af vedkommende Vilkaar. Den rette Placering af de enkelte Forudsætninger og Betingelser vil derfor fremgaa af Enkeltundersøgelserne.

3. Det bør først fremhæves, at alle Regler, der efter den almindelige Formueret bevirker en Kontrakts Ugyldighed, f. Eks. Tvang, Svig, Vildfarelse, Misligholdelse⁴⁾, særlige Lovbud o. s. v., selvfølgelig ogsaa gælder for Forsikringskontrakten til Fordel og Skade for begge Parter. Naar Konv. § 117 taler om Svig, og naar svigagtig Overforsikring ifl. Søl. § 234, jfr. Konv. § 52, er ugyldig, er her saaledes Tale om en Anvendelse af almindelige Retsregler. I det følgende vil kun blive fremhævet de særlige forsikringsmæssige Regler.

Forsikredes Forudsætninger

4. falder naturligt i to Grupper. Den ene omfatter de Tilfælde, hvor Assurandøren ikke længere byder den samme Garanti for, at Erstatning vil kunne præsteres i Havaritilfælde, som da Kontrakten blev indgaaet. Hertil hører Spørgsmaalene om, hvilken Ret Assurandørens forringede økonomiske Stilling, hans Insolvens, giver Forsikrede, og om Forsikrede er pligtig at finde sig i, at Assurandøren overgiver sine Forpligtelser ifølge Policen til en anden Assurandør.

Den anden Gruppe omfatter de Tilfælde, hvor Forsikredes Interesse i Kontraktens Opretholdelse bortfalder ved, at hans forsikringsmæssige Interesse ophører, f. Eks. Interessen kommer ikke til Eksistens, bortfalder, eller udsættes ikke for Risiko af den forsikrede Art.

I alle disse Tilfælde gaar Forsikredes Ønsker ud paa at faa Kontrakten annulleret, d. v. s. blive fri for fremtidige Præmiebetalinger og eventuelt faa de erlagte Præmier tilbage. Af praktiske og systematiske Grunde behandles disse Spørgsmaal i et særligt Kap. 15.

⁴⁾ f. Eks. U. 1919 620, hvor Assurandørens uberettigede Krav blev anset for en Misligholdelse, der berettigede Forsikrede til at ophæve Forsikringen. N. D. 1907 108. Policen fremkom for sent fra England, men Forsikrede dømtes, da Mæglerens »slip« ansaas for bindende.

Assurandørens Forudsætninger.

5. Det vil være rigtigt først at undersøge Assurandørens Forudsætninger om Forhold vedrørende Kontraktens Indgaaelse. Disses Bristen eller Urigtighed vil i Reglen medføre Kontraktens absolute Ugyldighed.

Hvis et Skib er *klinkebygget*, og dette ikke er anmeldt for Assurandøren, var ifølge Konv. § 128 Policen ugyldig⁵⁾. Da Assurandøren gennem Klassifikationsselskaberne og andre offentlige Registre nutilids har let Adgang til at kontrollere Skibets Bygning, Art og Styrke, vil denne Bestemmelse ikke blive fulgt, uden hvor Assurandøren virkelig med Føje er gaaet ud fra, at Skibet ikke var klinkebygget, f. Eks. hvor det ikke er klassificeret, og intet iøvrigt herom er oplyst.

Ifl. Konv. § 129 fik Forsikrede kun Halvdelen af den ham tilkommende Erstatning, hvis han ikke havde anmeldt, at Skibet var bygget af Fyr⁶⁾. Denne Regel er gaaet af Brug i Praksis, jfr. A. S. R. Nr. 105 i N. F. 1922 310.

En Forudsætning om, at Forsikrede ikke dækker sin Risiko fuldtud, ligger ikke i Forsikringskontrakten, jfr. Kap. 3 § 4. Hvis Assurandøren ønsker, at Forsikrede skal løbe en Selvrisko, maa han altsaa foreskrive dette. Heller ikke er en Forsikret uden udtrykkeligt Forbud udelukket fra at tegne Interessepolicer, se Kap. 27. Om Avance se dog i Kap. 4 § 12.

Hvis intet andet meddeles Assurandøren eller følger af Sædvane, er denne berettiget til at gaa ud fra, at Policen er tegnet for Forsikringstagerens Regning og dækker hans Interesse, Kap. 7 § 1 og Kap. 8.

Hvis Policen tegnes for fremmed Regning, er Assurandøren berettiget til at forudsætte, at Forsikringstageren har Ordre hertil, udtrykkeligt eller stiltiende, se Kap. 7 § 6.

For Krigsforsikring findes iflg. Konv. §§ 119 og 127 visse Forudsætninger om Genstandens Neutralitet og Nationalitet, se herom Kap. 25.

6. Ifølge Konv. § 85⁷⁾, der omfatter baade Rejse- og Tidsforsikring og alle Forsikringsarter, skal den Genstand, som »forsikres«, eller til

⁵⁾ Sv. Pl. § 40 1. Stk., S. H. R. T. 1868 60.

⁶⁾ Konv. 1746 II § 1. Hvad der forstaas herved, se Konv. § 129 2. Stk. og U. 1868 1012.

⁷⁾ Br. 61. Se de enslydende Udtryk i n. Pl. § 6 2. Stk. 2. Pkt. og 4. Stk., samt sv. Pl. § 27 2. Stk. 2. Pkt. og 3. Stk.

De fleste Policer, der tegnes efter Risikoens Begyndelse, træder ifølge Vedtagelse i Kraft fra Rejsens Begyndelse (Konv. § 147).

hvilken Fare »er bundet«, være »i god Behold«, d. v. s. fri for Skade, naar Assurandørens Risiko begynder. Forsikrede har Bevisbyrden herfor^{7a)}.

Denne Regel er oprindelig ment som en særlig objektiv og absolut Betingelse for Policens Gyldighed ud fra den Betragtning, at selv om en indtraadt Skade ikke vedkommer Assurandøren, vil Genstandens, især Skibets, Modstandsevne dog herved være nedsat, og Assurandørens Risiko altsaa være større end forudsat. Den objektive Risiko er altsaa forøget.

I denne Almindelighed og med saa strenge Følger kan Reglen dog ikke opretholdes⁸⁾. Om Forsikrede bør meddele sin Assurandør, at Genstanden er skaderamt, maa først bero paa, om han ved det, og dernæst paa, om det følger af hans Oplysningspligt. Pligten og Følgerne af dens Overtrædelse maa altsaa bedømmes herefter, se Kap. 11.

Konv. § 85 forlanger endog, at Genstanden ikke maa være i farlige Situationer, naar Risikoen begynder, f. Eks. ikke i »Storm, under Forfølgelse, i Nød«^{8a)}. Denne Regel kan heller ikke opretholdes efter sin Ordlyd.

Hvis Forsikrede kender den tilstedeværende Fare og har forsømt at meddele dette, maa Forsømmelsens Betydning og Følgerne heraf ligeledes behandles efter Reglerne om Tilsidesættelse af Oplysningspligten, Kap. 11. Se om Konv. § 147 i Kap. 22 § 5.

Den eneste særlige Betydning, Bestemmelsen herefter faar, er, at den udtrykkelig udtaler, at Forsikrede aldrig kan opnaa Erstatning for Skade indtraadt forinden Risikoens Begyndelse, selv om han ikke kendte denne, da Policen blev tegnet, men altid maa bevise, at den Skade, han forlanger Erstatning for, faktisk er indtraadt efter det Tidspunkt, da Assurandørens Ansvar begyndte, og inden det ophørte. Se nærmere herom Konv. § 205 i Kap. 40, og i Kap. 22 § 6 om Tidens Betydning.

»God Behold« maa forstaas i Relation til de forskellige Policevilkår. Et kapret Skib og Ladning kan saaledes være i Behold i Forhold til Søforsikringen, men ikke til Krigsforsikringen, og omvendt kan Skib og Ladning, der har lidt almindeligt Søhavari, være i

^{7a)} Om Forstaaelsen af Klausulen »Fri for bekendt Skade« se A. S. R. Nr. 103 i N. F. 1922 309.

⁸⁾ Den eksisterer endnu i n. Pl. § 5 1—2, men ikke i sv. Pl., der kun henholder sig til de almindelige Regler om Oplysningspligten. Se særligt om Varer, der afskibes beskadiget, n. Pl. § 76.

^{8a)} Gram 448.

Behold i Forhold til Krigsforsikringen, men ikke til Søforsikringen. Hvis en Police er tegnet »kun mod Totalforlis«, skader det heller ikke, at Skibet forinden har haft Havari, naar det blot ikke er forlist eller særlig udsat herfor paa Grund af Havariet. Tanken er, at Genstanden ikke forinden maa være ramt af en saadan Skade, som vedkommende Police dækker imod.

Det fremhæves, at Konv. § 85 udtrykkeligt siger Farens Begyndelse og saaledes lader Plads aaben til Reglen i Konv. § 147 om, at Risikoen kan begynde forinden Kontraktsdagen.

7. Konv. § 146 udtaler, at Assurandøren ved Rejsforsikring, naar intet modsat er anmeldt, er berettiget til at gaa ud fra, at Rejsen »er begyndt« eller er »nærforestaaende«⁹⁾. Reglen er vel givet ogsaa for andre Policers end Forsikring af Skib og Fragt for Reder, men den maa, hvis den anvendes paa andre Forsikringsarter, fortolkes meget liberalt, da andre Forsikredes Indflydelse paa og Viden om Risikoens Begyndelse er betydeligt mindre end Rederens¹⁰⁾. I det følgende tænkes derfor nærmest paa Kaskoforsikring.

Grunden til Reglen er, at Risikoen for Rejsen bl. andet vurderes efter Tidspunktet for Rejsens Begyndelse og derfor ændres, naar dette udskydes. Desuden har det for Assurandøren stor Betydning at kende Risikoens Begyndelsesdag, saaledes at han bedre kan holde de enkelte Forsikringer adskilt og undgaa Kumulation pr. Køl.

»Begyndt« maa efter Konv. § 145 forstaas saaledes, at Rejsen skal være tiltraadt ganske kort Tid forinden Policens Afslutning¹¹⁾. Af »nærforestaaende« giver Konv. § 146 en Definition, der kun er vejledende, men hvoraf det fremgaar, at herved forstaas et forud for Rejsens Begyndelse liggende Tidsrum, der er noget længere end ved »begyndt«¹²⁾.

⁹⁾ N. Pl. § 6 1—3, sv. Pl. §§ 27 Nr. 1—2 og 30, M. A. § 42, H. B. § 23 2 Nr. 1, W. v. K. §§ 605 og 606.

¹⁰⁾ Se f. Eks. Princippet i Søl. § 254 1. Stk. 2. Del. I N. D. 1922 205 blev Assurandøren af Ladning dømt, skønt Afsejlingen var blevet forsinket en Maaned, fordi han ikke havde forbeholdt sig Afsejling inden en bestemt Tid.

¹¹⁾ N. Pl. § 6 2. Stk. og den dermed enslydende sv. Pl. § 27 Nr. 2 giver den positive Forskrift, at hvis Forsikringen er tegnet paa Afgangsstedet, maa Skibet ikke være afgaaet tidligere end Dagen forud, og ellers at Underretning om Afsejling ikke maa være indgaaet tidligere end med sidste Post. Se ogsaa n. Pl. § 6 3. Stk.

¹²⁾ N. Pl. § 6 1 og sv. Pl. § 27 1 omtaler kun de to praktiske Tilfælde, at Forsikring tegnes, forinden Skibet er ankommet til det Sted, hvor Risikoen skal begynde, og at Skib endnu er under Bygning eller under større Reparation.

Ved den konkrete Bedømmelse af begge Forhold, der i Danmark er overladt Domstolene, er der Grund til at tage den Forsikredes Viden og Evne noget i Betragtning, saaledes at hans undskyldelige Uvidenhed, ligesom uovervindelige Hindrings Indtræden, kan udvide Tidsrummene en Del. Naar Forsikring tegnes paa Skibets Afgangssted, bør Tidsrummene være kortere, end hvor Afgangsstedet ligger fjærnt fra Forsikringsstedet.

Undertiden tilføjer Assurandørerne udtrykkeligt i Policen: »*prompt Afsejling*«. Af dette Udtryk er der ikke af Domstolene givet nogen Fortolkning, men der er neppe Grund til at fortolke det anderledes end »*nærforestaaende*«, maaske dog kortere.

Af disse Regler følger den Fordel for Forsikrede, at naar Rejsen er begyndt indenfor de i Konv. § 146 nævnte Grænser, regnes Assurandørens Risiko for begyndt overensstemmende med de almindelige Regler herom (se Kap. 22), altsaa fra Rejsens Begyndelse, selv om denne ligger før Kontraktens Indgaaelse.

Hvis Grænserne overskrides, bestemmer Konv. § 146, at Forsikringen er uforbindende for Assurandøren. Det maa antages, at Domstolene ikke vil drage denne Konsekvens af en Forsømmelse, medmindre den har været baade subjektivt og objektivt set meget grov og har medført virkelig Risikoforøgelse for Assurandøren, samt maaske hvor Underretning først er givet efter Skadens Indtræden^{12a}). Ved ikke bundet til den aftalte Præmie, men han kan forlange den Præmie, der er gældende for den paagældende Risiko i Afsejlingsøjeblikket. Heri vil oftest ligge et Vederlag for den indtraadte Risikoforøgelse, og der er derfor ingen Grund til Policens Ugyldighed. Risikoen kan endvidere altid først regnes fra Kontraktens Indgaaelse, hvad der, naar Rejsen var begyndt, medfører, at Forsikrede maa bevise, at Genstanden dengang var i god Behold, jfr. Konv. § 85 og foran¹³). Reglen virker ikke til Fordel for Forsikrede, saa at denne f. Eks. kan forlange Præmienedsættelse.

Konv. § 146 er, som det vil ses, et typisk Eksempel paa, hvorledes en oprindelig objektiv og absolut Betingelse er ændret til et mere subjektivt og relativt Vilkaar.

^{12a}) Meget strengt i S. H. R. T. 1922 400. Da en Generaldækning af Afladninger blev sluttet d. 19. Aug., var Varen allerede afskibet fra Japan, nemlig d. 3. Aug. Policen anset uforbindende.

¹³) Schl. III 666.

Forsikredes Ansvar for hans Meddelelsers Rigtighed.

8. Søl. §§ 241 og 243 og Konv. § 114¹⁴⁾ behandler i Forbindelse med Oplysningspligten Spørgsmaalet om Forsikredes Ansvar for hans Meddelelsers Rigtighed, d. v. s. at de er overensstemmende med Virkeligheden. Dette er forklarligt, da mange Undersøgelser er fælles, f. Eks. Afgørelsen af, hvilke Meddelelser der er relevante. Men denne fælles Behandling er Skyld i, at man har overset en Væsensforskel mellem de to Regler. Oplysningspligten er en særlig Pligt, som Loven og Policen paalægger den Forsikrede. Forsikredes Ansvar for, at de af ham givne Oplysninger er rigtige, er derimod en Anvendelse paa Forsikringskontrakten af de almindelige Regler om Løfters og urigtige Forudsætningers Indflydelse, dog præget af Forsikringsvæsenets Natur, dels ved den faktiske Undersøgelse af, naar Oplysningen anses garanteret, dels fordi Oplysningspligtens Tilstedeværelse skaber en udvidet Mulighed for Reglernes Anvendelse.

Det er klart, at for at Oplysningspligten skal have Betydning, maa der være samme Straf for at give usande Oplysninger som for at und-

¹⁴⁾ B. 605—614, Pl. 594—602, G. 266—268 og 274, A. §§ 522—574, Sindballe III 46—52.

N. Pl. § 4 og sv. Pl. § 23 gentager ordret Søl. § 243 og behandler altsaa de to Spørgsmaal sammen.

H. B. §§ 19—22 gør det samme, men den rigtige Udsondring dæmrer i H. B. § 21, hvor det udtales, at som en væsentlig (»erheblich«) Omstændighed bør især anses saadanne: »die der Versicherungsnehmer unrichtig angegeben hat, wenn er die Richtigkeit der Anzeige zugesichert hat«. Ritter 333—393. Herved er praktisk den almindelige Udtalelse i H. B. § 20 tilsidesat. Se Rets-tilfælde hos Ritter 379—382.

Engelsk Ret gør en Forskel mellem »representations«, der skal være »true« (M. A. § 20), og hvis Opfyldelse saavidt muligt skal være korrekt, og »warranties«, der enten kan være »express« eller »implied« (M. A. § 33), og som »must be exactly complied with« (M. A. § 33 3). Følgen af Overtrædelse er den samme, idet Assurandøren i begge Tilfælde er fri for ethvert Kontraktansvar (M. A. §§ 20 1, 33 3). Der kendes ingen Mellemtilstand med Præmieltillæg. Om Fortolkningen af, hvornaar der foreligger en »representation«, og hvornaar en »warranty«, findes en righoldig engelsk Domspraksis, og Afgørelsen træffes udelukkende herefter. M. A. er kun en Gentagelse af Dommernes Resultater. Det kan som Hovedregel siges, at de engelske Dommere stiller strenge Krav til de Forsikrede, baade til deres gode Tro (M. A. § 17) og til deres Nøjagtighed og Undersøgelsespligt (M. A. § 20 4). »Representations« vil i Almindelighed være saadanne Meddelelser, der gives som Følge af Pligten til »disclosure« (M. A. § 18), men de glider umærkeligt over i »warranties«, der atter fra »implied« gennem »express warranties« bliver udtrykkelige Policebetingelser. Sedygtighed er saaledes en »implied warranty« for Skib (M. A. § 39), men ikke for Ladning (M. A. § 40).

lade at give Oplysninger. Ellers er Assurandøren ikke beskyttet. Men videre fører denne Pligt ikke.

Man kunde nu hævde, at naar Søl. § 243 forlanger, at Oplysningerne skal være »rigtige«, gaar den for vidt, thi enten vil de Forsikrings-søgende ikke meddele, hvad de ved, af Frygt for Ansvar for Rigtigheden af deres Viden, og da er Forsikringen ugyldig, hvis Oplysningspligten ikke er efterkommet, eller ogsaa vil de meddele alt, hvad de ved, og hvis dette ikke er rigtigt, er Forsikringen ugyldig efter Søl. § 243. Dette vilde utvivlsomt være for haardt for den Forsikrede.

Denne Opfattelse beror paa en Misforstaaelse af, hvad der forstaas ved Ordet »rigtig« i dette Tilfælde, og af hvorledes en Forsikrings-søgende kan optræde.

En Meddelelse er rigtig til Opfyldelse af Oplysningspligten, naar den er sand, d. v. s. naar den stemmer med, hvad den Forsikrede ved, alt hvad han ved og bør vide. En Forsikringssøgende kan altsaa fuldt ud opfylde sin Pligt, hvis han til sine Meddelelser føjer: »saavidt jeg ved« eller »efter hvad der er meddelt mig«^{14a}). Da er Meddelelsen rigtig, d. v. s. sand. Selv om Forholdene senere viser sig at være anderledes, end han opgav og troede, bærer han derfor intet Ansvar iflg. Søl. § 243. Længere gaar Søl. § 243 ikke, thi større Oplysningspligt kan ingen Lov paalægge de Forsikrede. Konv. § 114 foreskriver ikke, at de pligtige Oplysninger skal stemme nøje overens med Forholdene, og hvis den skulde forudsætte dette, kan denne Forudsætning ikke være bindende.

Men Problemet selv gaar videre. De Forsikringssøgende giver nemlig ikke de Oplysninger, de fremkommer med, i den nævnte ansvarsfri Form; enten kender de ikke Loven, og hvorledes den skal eller kan forstaas, eller ogsaa tror de, som mange Mennesker, at vide bedre Besked, end de i Virkeligheden gør. Og desuden er det klart, at de Forsikrede u n d e r t i d e n bør bære et Ansvar for, at de Oplysninger, de giver, ogsaa stemmer med Virkeligheden. Ofte vil Assurandøren væsentlig paa Grundlag af Forsikredes Meddelelser afgøre, om han vil overtage Risikoen, paa hvilke Vilkaar og til hvilken Præmie. Viser det sig bagefter, at Omstændighederne var ganske anderledes, end meddelt ham, har han overtaget Risikoen under en urigtig Forudsæt-

^{14a}) Saaledes tydeligt i N. D. 1923 61. Rederen havde opgivet Assurandøren, at Fartøjets Alder af den tidligere Ejer var meddelt ham som værende 20 Aar. Skibet var imidlertid 50 Aar. Denne Oplysning anset for »ufuldstændig«, men ikke »urigtig«. Policen anset gyldig, ogsaa fordi Assurandøren tidligere havde besigtiget Skibet.

ning. Hvis denne er relevant, har han undertiden Ret til at blive fri for Kontrakten, nemlig hvis Forsikrede bør bære Ansvar for Meddelelsens Rigtighed.

Spørgsmaalene bliver derfor, dels hvorledes de Forsikringssøgendes sædvanlige Udtalelser skal forstaaes, dels hvornaar Retsordenen vil paalægge de Forsikrede at bære Ansvar for Meddelelsernes Rigtighed. Skal det nævnte Forbehold altid stiltiende anses underforstaaet, saa har alle de Forsikredes Oplysninger ikke megen Betydning, men skal de Forsikrede omvendt altid bære Ansvar for, at deres Meddelelser stemmer med Virkeligheden, vil Forsikringen miste sin Betydning for Omsætningens Sikkerhed. De kloge vil lukke Munden og miste Erstatningen iflg. Søl. § 241, de dumme snakke løs og miste den efter § 243.

Man maa søge Løsningen efter en fornuftig Afvejelse af de Forsikredes og Assurandørernes Interesser og efter en Forstaaelse af, hvorledes Livet leves, og Forsikringer tegnes.

Forsikrede giver i Praksis sine Meddelelser ud fra sin Viden og tilsigter i Almindelighed kun at sige, hvad han ved. Grundlaget for Oplysningspligten fører ikke længere end til at forlange den subjektive Overensstemmelse, Sandheden. Den objektive Uoverensstemmelse kan og bør Assurandøren bære, da de Forsikrede jo altid »bør vide« og undersøge i forskellig Grad.

Naar disse Hensyn tages i Betragtning, kan det med ret stor Sikkerhed udledes som Hovedregel, at Forsikredes Meddelelser som Følge af den ham paalagte Oplysningspligt principielt maa forstaaes med det Forbehold, at det, han siger, kun er, hvad han ved, og at han altsaa ikke uden videre garanterer for, at de ogsaa er overensstemmende med Virkeligheden. Kun hvis Assurandøren kan paavise en særlig Grund hertil, bør Forsikrede bære denne Garanti. En Undersøgelse af, om en saadan Grund foreligger, maa i det konkrete Tilfælde foretages.

Man vil i dansk Ret kunne forvente, at Domstolene vil stille ret strenge Krav. De vil ikke nøjes med, at Assurandøren kendeligt har troet, at Meddelelsen var rigtig, men forlange, at Forsikrede har maattet indse, at Assurandøren mente, at han garanterede for Oplysningens Rigtighed¹⁵⁾. Men selv saaledes strengt formuleret bør Reglen opstilles og fastholdes, fordi den i den forsigtige Assurandørs Haand er et brugeligt og fuldt forsvarligt Middel til en rigtig Risikobedømmelse, der i Længden er til de Forsikredes egen Fordel.

¹⁵⁾ Saaledes forstaaet kommer Reglen næppe i Strid med danske Domme for andre Forsikringsarter, f. Eks. U. 1920 582.

9. Til Vejledning ved Afgørelsen af, hvornaar Forsikrede bør anses at have garanteret for Meddelelsernes Rigtighed, kan følgende Hensyn angives.

Assurandøren maa først se paa Arten af, hvad der meddeles. Fremtidige Begivenheder og Forhold, som Forsikrede ikke personligt kender, men kun faar at vide af eller kontrollerer gennem andre¹⁶⁾, maa Assurandøren forstaa, at Forsikrede ikke kan indestaa for bliver oplyst rigtigt. Forsikrede kan kun gøre sit bedste. Eksempel herpaa er i Almindelighed Ladningsejerens Oplysninger om Skibets Forhold¹⁷⁾.

Større Tillid er Assurandøren berettiget til at skænke Oplysninger om Kendsgerninger¹⁸⁾, som eksisterer, og som Forsikrede selv — maa ske dagligt — ser, især hvis disse angaar stærkt risikoforøgende Forhold vedrørende Interessen. Alle Omstændigheder vedrørende en indtraadt kendt Grundstødning bør saaledes nøjagtigt oplyses¹⁹⁾.

Det er endvidere af Betydning, hvorledes Oplysningerne gives, og hvorledes de modtages. Hvad Forsikrede paa eget Initiativ oplyser, har ikke samme Betydning som Svarene paa Assurandørens Spørgsmaal. I disse ligger ofte en Tilkendegivelse af den ønskede Meddelelses Betydning, af dens Relevans, og af at man ønsker Forsikredes Garanti. Men der er atter Forskel, efter som Spørgsmaalene findes i en Rubrik paa et Spørgeskema (Forsikringsbegæring), som Agenten forelægger og venter at faa udfyldt, eller de stilles konkret under en Samtale, efter at Assurandøren har faaet Anmodning om at dække Forsikringen^{19a)}. Det har særlig Betydning, at Assurandøren indfører

¹⁶⁾ U. 1918 597. Skib var forsikret saaledes, at det kun maatte sejle med »kontrabandefrit Gods«. I Certepartiet stod, at »Befragterne garanterede, at der ikke findes nogen Art af Krigskontrabande«. Paa en Rejse til Raumo med Manufakturvarer blev Skibet opbragt af tysk Krigsskib og kondemneret, da over Halvdelen af Varerne blev anset for at være relativ Kontrabande. Assurandørerne blev dog dømt, da Rederen saavel efter Londondeklarationen som de tyske Kontrabanderegler havde været berettiget til at gaa ud fra, at Varerne ikke vilde blive behandlet som Kontrabande, og da Rederen »ikke af Selskabet kunde forudsættes« at være bekendt med tidligere afsagte strengere tyske Priseretsdomme.

¹⁷⁾ Se f. Eks. den forskellige Behandling af Ladningsejer og Skibsejer i Schl. I 130, ogsaa U. 1916 254.

¹⁸⁾ Schl. I 130. Assurandøren frifundet, da Skibet var angivet sejlefærdigt $\frac{2}{3}$, men først afsejlede $\frac{1}{3}$, til Trods for, at Aarsagen hertil var, at Fribrevet først ankom da.

¹⁹⁾ N.D. 1913 536. Assurandøren frifundet.

^{19a)} N.D. 1922 257. Krigsassurandøren havde, forinden han overtog Kaskoforsikringen af en Motorskonnert for Rejsen Arendal—West Hartepool i 1917, telegrafisk forespurgt om Skibets Fart. Denne blev opgivet til $5\frac{1}{2}$ à 6 miles

Svarene som Klausul i Policen, og især at Klausulen bliver formuleret saaledes, at Forsikrede tydeligt kan se, at Forsikringens Gyldighed gøres afhængig af, at Betingelserne efterleves. I dette Tilfælde bør Forsikrede indse Betydningen af Oplysningernes Overensstemmelse med Virkeligheden og med Fremtidens Hændelser²⁰⁾.

Hvor Forsikrede selv har den afgørende Indflydelse paa Betingelsens Efterkommelse, bør han indestaa herfor, endog uden at det er særligt fremhævet, f. Eks. alle Ruteforskrifter i Kaskopolicer²¹⁾.

Vigtigt er det, om Oplysningerne angaar almenkendte Forhold²²⁾ eller andre Kendsgerninger, som Assurandøren selv let kan kontrollere²³⁾, f. Eks. i Lloyd's eller Veritas' Registre, eller om de angaar saadanne Forhold, som den Forsikrede alene kender, f. Eks. Skibets Last, Fragtens Størrelse, Varernes Art. Ligeledes er det vigtigt, om Assurandørens egne Folk undersøger Forholdene, eller Forsikrede ser, at hans Oplysninger uden videre lægges til Grund.

Meddelelse til Assurandøren kan ske saavel fra Forsikrede som fra enhver af hans Mellemmand. Hvis den sker fra en af disse, ukendt for den Forsikrede, kan Assurandøren ikke paaberaabe sig nogen Garanti, medmindre Oplysningen senere bliver tiltraadt af den Forsikrede med Last inde. Assurandøren accepterede da, men forlangte, at Motoren skulde anvendes hele Tiden. Skibet blev torpederet. Det oplystes senere, at Skibet i pænt Vejr kun gjorde c. 2 miles Fart. Forsikrede var i god Tro, men han burde efter Forholdene have undersøgt Farten, inden han svarede, og Policen blev principielt anset uforbindende for Krigsassurandøren. Ikke tillagt Betydning, at Motoren Dagen før Torpederingen var gaaet istaa paa Grund af Havari.

Krigsassurandøren nøjedes dog med at forlange en Tillægspræmie, beregnet som for Sejlskibe, og fik af de nævnte Grunde Medhold heri.

²⁰⁾ Ikke antaget i U. 1917 72. Drejebænke var forsikret i en Police, hvori det hed, at Skibet »sejler i svensk Søterritorium«. Skibet blev opbragt, og Varerne konfiskeret. Umuligt at konstatere, om Skibet havde været indenfor eller udenfor Territorialgrænsen. Da Kaptajnen havde faaet de fornødne Instruktioner, og da Afvigelsen i hvert Fald var undskyldelig og uforsætlig fra hans Side, dømtes Assurandørerne. Men derimod U. 1920 91, hvor Klausulen var tydeligere.

²¹⁾ U. 1921 620. N. D. 1911 235 og 1912 129.

²²⁾ I N. D. 1902 25 antaget, at en Angivelse af, at Sejleren havde Klasse A. 2, ikke efter Forholdene paa Tegningsstedet berettigede Assurandøren til at gaa ud fra, at hermed mentes Klasse i Det norske Veritas.

²³⁾ S. H. R. T. 1922 123.

I Policen var Skibets Klasse angivet til $\frac{1}{2}$ G 1. 1. (Bureau Veritas), medens det havde A 2* 2N, den tilsvarende i Det norske Veritas. Dette ikke tillagt Betydning, da Betegnelserne svarede til hinanden, og Assurandøren kunde have forskaffet sig Underretning. Se ogsaa N. D. 1923 61.

de. Den skal være givet inden Kontraktens Afslutning og kan selvfølgelig frit korrigeres forinden.

Meddelelsen skal være rigtig, d. v. s., at i den Form, hvori den er givet, skal den stemme med de virkelige Forhold, give et rigtigt Billede heraf. Hvis den angaar en Kendsgerning, som er sket, skal denne i det væsentlige være rigtigt angivet og indtraadt som meddelt. Ved Meddelelser om fremtidige Forhold maa det forudsættes, at Forsikrede gør, hvad han kan, for at bringe Begivenhederne til at indtræde som aftalt. Hvis der er force majeure, eller hvis han ikke personlig kan paase Transportens Gennemførelse, er det ofte tilstrækkeligt, at han har gjort herfor, hvad der stod i hans Magt, f. Eks. ved Klausuler i Certepartiet²⁴). Men paa den anden Side kan selvfølgelig Klausulen i Policen være formuleret saa strengt og klart, at det deraf fremgaar, at Assurandøren ikke vil lade Forsikredes manglende Skyld paavirke sine Forpligtelser, men netop kun vil hæfte, for saa vidt Klausulen rent objektivt overholdes. Her er ofte en meget vanskelig Afgrænsning²⁵).

Hvis Oplysningen delvis er rigtig, maa det afgøres, om Differencen selvstændig er relevant.

10. Naar en Undersøgelse i det konkrete Tilfælde har godtgjort, at Forsikrede skal indestaa for Oplysningens Rigtighed, maa det desuden — eller rettere samtidigt — undersøges, om Omstændigheden har

²⁴) U. 1918 597. S. H. R. T. 1917 154. Da Policens Gyldighed udtrykkeligt kun var betinget af, at »Kaptajnen havde Ordre til« at følge svensk Søterritorium, ansaas Betingelsen opfyldt ved, at Forsikrede i Certepartiet havde indsat en lignende Betingelse »forsaavidt Vind- og Vejrforhold tillader«. Se Konv. § 120.

²⁵) U. 1918 591. I Varepolicen stod, at »det er en Betingelse for Forsikringens Gyldighed, at Skibet sejler følgende Rute« Denne laa indenfor Søterritoriet. Den samme Rute blev indført i Certepartiet, og Instruks herom givet Kaptajnen. Skibet blev opbragt og Varerne kondemneret. Assurandørerne frifundet, da Skibet i hvert Fald ved Kapringens Begyndelse havde været udenfor Søterritoriet.

Meningen med Klausulen blev antaget at være, at Assurandøren var fritaget for »ethvert Skadestilfælde, der er en Følge af, at Skibet har fraveget Ruten«.

Ligeledes S. H. R. T. 1917 372. I Policen var anført, at »Selskabet ikke iklæder sig noget Ansvar for Skadestilfælde, der indtræffer paa« internationalt Søterritorium. Under Hensyn til disse ubetingede Ord frifandtes Assurandøren for at erstatte Ladningen, der var kapret udenfor svensk Territorium. I U. 1917 731 foreskrev Policen derimod udtrykkeligt, at Assurandøren hæftede, hvis Skibet ved force majeure blev tvunget ud af svensk Søterritorium. Dette antaget, jfr. ligeledes S. H. R. T. 1917 228. I S. H. R. T. 1918 38 blev Assurandøren derimod frifundet, da force majeure ikke bevisligt forelaa.

været væsentlig, d. v. s. virkeligt været medbestemmende for Assurandørens Overtagelse af Risikoen i den skete Form og med den betingede Præmie. Ved Afgørelsen heraf maa anvendes de samme Synspunkter som i Kap. 11, jfr. Søl. § 243, der henviser til Søl. § 241.

Væsentlige er i hvert Fald kun Forhold, der vilde have været medbestemmende for en fornuftig Assurandør²⁶⁾.

Hvis Assurandøren eller hans Agent kendte Urigtigheden forinden Kontraktens Afslutning, har Omstændigheden ikke været væsentlig for ham, og heller ikke, hvis Assurandøren burde have kendt Urigtigheden.

Naar Oplysningen har været garanteret, vil dette Krav dog næppe betyde en særlig Indskrænkning.

11. Følgen af en urigtig væsentlig Meddelelse, som Forsikrede garanterer for, er, at Kontrakten er uforbindende for Assurandøren. Det kan ikke forlanges, at den væsentlige Omstændighed skal have bevirket eller blot have været medvirkende til Havariet²⁷⁾, jfr. Kap. 11 § 9.

Præmien vil kun være forbrudt, hvis der foreligger Svig. Naar Forsikrede selv har været i god Tro, er der ikke Grund til nogen Straf. Udsigten til at miste Policens Sikkerhed vil være tilstrækkelig Opfordring til at se sig for. Præmien bør altsaa i saadanne Tilfælde røsternes, jfr. Kap. 15.

Konv. § 114 udtaler, at hvis Risikoen kun er forøget paa en »mindre væsentlig Maade«, skal Assurandøren blot være fritaget for Følgerne af Farens Forøgelse, jfr. Konv. § 108. Dette kan udtrykkes enten ved et Præmietillæg eller ved en Deling af Skaden. Det første dog næppe, medmindre Meddelelsen er berigtiget inden Skadens Indtræden. Denne Regel ses aldrig anvendt i Praksis.

²⁶⁾ M. A. § 20 2 »a prudent insurer«. H. B. § 21 »erheblich«.

²⁷⁾ udtalt i N. D. 1913 536 og i 1922 257, hvor Assurandøren frifandtes, til Trods for at Motoren var standset ved Maskinskade en Dag forinden Torpederingen.

14. KAPITEL.

Forsikringskontraktens Forudsætninger. II.

Risikoforøgelse.

1. Assurandøren har ogsaa visse Forudsætninger om, hvad der under Kontraktens Løbetid, altsaa i Fremtiden, maa ske indenfor Policens Rammer. Alle de positive Forskrifter om Risikoens Art og Omfang, f. Eks. Aarsager og Følger (Kap. 17), Skade ved Genstandens egen Beskaffenhed (Kap. 20) og Usødygtighed (Kap. 21), Risikoens Begyndelse og Ophør (Kap. 22), dens Afhængighed af Stedet (Kap. 23), særlige Klausuler (Kap. 24, 25 og 26), Forældelse (Kap. 42) og om Erstatningens Udmaaling (V Bog), er Betingelser af objektiv Art, der behandles særskilt. Hertil hører ogsaa Reglerne om Interessens Tilstedeværelse (Kap. 3) og Uforanderlighed (Kap. 7—8).

Betingelser af subjektiv Art er derimod f. Eks. Forsikredes Pligt til under Transporten at give Oplysninger om Risikoforøgelser (se nedenfor), til altid, og især naar Havari er indtruffet, at formindske Tabets Omfang (Kap. 28), samt til specielt at underrette Assurandøren om en indtraadt Skade (Kap. 28).

2. Det vigtigste Spørgsmaal her er i midlertid Risikoforøgelsens¹⁾ Indflydelse. Hvis der efter Kontraktens Indgaaelse indtræder en Ri-

¹⁾ Sindballe i T. f. Retsvidenskab 1920 206—245. Schjørring: Den tyske Spærreerklærings Indflydelse paa Transportforsikringerne. U. 1918 105, Br. 138.

I engelsk Ret er Risikoforøgelsen ikke blevet behandlet som et enkelt Princip. Kasuistiken er paa dette Omraade eneraadende ogsaa i M. A. De mest forskellige Klausuler er i Brug og gør Æmnet uoverskueligt. Naar bortses fra den særlige Indflydelse, som Policebetingelserne kan have — og de fortolkes ofte strængt af Domstolene —, synes Resultatet dog ikke fjernt fra Tekstens. A. § 424 udtaler, at Risikoændringen er den egentlige Grund til Assurandørens Fritagelse ved Deviation, men at den kun har Indflydelse, hvis den indtræder med den Forsikredes »fault or knowledge«.

(fortsættes)

sikoforøgelse²⁾), — i Modsætning til, at Risikoen i Kontraktsøjeblikket i Virkeligheden er en anden end forudsat eller betinget af Assurandøren —, opstaar Spørgsmaalet, hvilken Indflydelse denne har paa Assurandørens Forpligtelser efter Kontrakten; om disse er bortfaldet eller ej, eller om Assurandøren kun hæfter i et vist Omfang, d. v. s. bortset fra Risikoforøgelsens Indflydelse^{2a)}).

Vanskelighederne begynder allerede ved Bestemmelsen af, hvilke Omstændigheder der kan anses for at være saadanne Risikoforøgelser, at der overhovedet kan tillægges dem retlig Betydning, d. v. s. at de er relevante eller væsentlige. Utvivlsomt er ikke alle Risikoforøgelser væsentlige. Kun saadanne Omstændigheder kan være væsentlige Risikoforøgelser, som, hvis de havde foreligget ved Kontraktens Afslutning, vilde have øvet Indflydelse paa Assurandørens Bestemmelse, om og paa hvilke Vilkaar han vilde have overtaget Forsikringen (jfr. Kap. 11 om væsentlige Risikooplysninger, Søl. § 241, Konv. § 114).

Ved Bedømmelsen heraf maa det imidlertid erindres, at Assurandøren ved, at de Forhold, der foreligger ved Policens Tegning, er variable. Han bedømmer derfor Risikoen efter sin Erfaring og Viden om, hvad der muligvis kan ske i Forsikringstiden. De sædvanlige Aarsagers endog særlig stærke Kraftpaavirkninger regner Assurandøren med.

Ogsaa i fransk Ret behandles Spørgsmaalet kasuistisk, C. de C. §§ 350, 351, 349 og 364.

Efter H. B. § 23 1 udtrykkeligt og § 25 forudsætningsvis hæfter Assurandøren for alle Risikoforøgelser, der indtræder »nach dem Abschlusse des Vertrages«, og kan ingen Tillægspræmie forlange. Han kan heller ikke opsige Kontrakten, men maa løbe Risikoen for Transporten tilende. Assurandøren fritages kun for Ansvar, hvis den Forsikrede har hidført eller gennem Tredjemand bevirket Risikoforhøjelsen (H. B. §§ 23 og 24), medmindre dette er sket i Assurandørens eller i Menneskelighedens Interesse, eller Fareforøgelsen ingen Indflydelse har haft paa Skaden (H. B. § 24). Hvis Fareforøgelsen skyldes en Risiko, som Assurandøren ikke hæfter for, faar han altid en Tillægspræmie (H. B. § 25), hvis han vedbliver at hæfte. Ritter 396—457.

²⁾ Risikoændring er et andet Begreb end Risikoforøgelse; det rummer bl. a. ogsaa Risikoformindskelser. Om en Risikoændring er en Risikoforøgelse, maa afgøres selvstændigt og efter Kontraktens Grundlag. Det maa her erindres, at en Risikoforøgelse i Kontraktens Forstand kan foreligge ikke alene, naar Transporten udføres under større Risikoindflydelse fra Naturkræfterne, men ogsaa naar blot Forsikringens Individualitet ændres, se Kap. 7, 8 og 10.

^{2a)} I det følgende er forudsat, at Assurandøren hæfter for de Farer, der har fremkaldt Risikoforøgelsen. Hvis dette ikke er Tilfældet, maa hans Ansvar afgøres efter de i Kap. 17 omtalte Synspunkter.

At der indtræffer Orkaner eller Isbjerge, at Rejsen forlænges o. s. v., er derfor ikke Risikoforøgelser i denne Forbindelse. Hertil kræves altid, at Interessens Transportforhold, som beskrevet i Policen, forandres, f. Eks. Ruten fraviges, Skibet ombyttes med et andet, eller for Skadesaarsagernes Vedkommende at uforudsete og stærke Indflydelser dukker op, f. Eks. den tyske uindskrænkede Undervandsbaadskrig.

3. Den almindelige Kontraktslære³⁾ anerkender ikke, at alene en Forøgelse af Kontraktens økonomiske Byrde for den ene Part, udover hvad han har maattet forudse, ja endog indtil det urimelige, berettiger ham til at annullere sine Forpligtelser. Handelslivet drejer sig om Penge, og man maa tage Handelens Tab som dens Gevinst. Et Tab for den ene Part behøver ikke at være en ren Fortjeneste for den anden; nægtes Erstatning for et Krav, er dette maaske et Tab, som maa bæres af den anden.

Hertil kommer yderligere, stærke Hensyn ved Søforsikringskontrakten.

Tabet paa den enkelte Police er limiteret. Assurandøren kan ved Totalforlis kun miste Forsikringssummen plus Omkostninger, Kap. 29. Overfor den enkelte Forsikrede kan der aldrig ske noget katastrofalt, aldrig blive større Tab, end Assurandøren har forudset som en Mulighed. Det katastrofale ligger i, at Assurandøren paa a n d r e Kontrakter ogsaa maa udbetale Erstatning. Men en saadan Begivenhed synes irrelevant for den enkelte Forsikringstagers Kontrakt.

Aarhundreders Erfaring har desuden lært Assurandørerne, at en Katastrofe u n d e r t i d e n indtræder. Ved et lille Tillæg i Præmien og ved en forsigtig placeret, findelt Reassurance sikrer den kloge Assurandør sig mod en saadan Situationsrisiko. Assurandørerne k a n herved og iøvrigt ved fornuftige Dispositioner og Kontrol bære Tabene, og de bør gøre det, thi den enkelte Forsikrede savner ganske Midlerne og Evnerne hertil. Assurancen bør være Stødpuden mellem Samfundet og Katastrofen. En modsat Retsregel vilde tilintetgøre Omsætningens Tryghed.

Man savner desuden ethvert Skel. Hverken juridisk eller logisk lader et saadant sig sætte eller beregne, thi fra den almindelige Risiko til den relevante Risikoforøgelse er der en harmonisk Udvikling.

I den positive Ret og den gældende Police findes ingen Regel, der fritager Assurandøren for den almindelige Risikoforøgelse. Søforsik-

³⁾ Det skyldes særlige Forhold, naar en Hyrekontrakt og et Certeparti (U. 1917 724) kunde annulleres paa Grund af den tyske Blokadeerklæring af 1/2 1917.

ringspolicens Formaal er endog netop at dække mod det tilfældige, det uvisse, da den modsat andre Forsikringspolicer principielt dækker mod Indflydelse fra alle Aarsager under Transporten⁴⁾, Søl. § 248, Konv. § 64 og fl., se Kap. 17, medmindre disse udtrykkeligt er undtaget.

Al Risikoformindskelse kommer desuden uden videre Assurandøren tilgode og virker som Udligning af Risikoforøgelsen. Efter Søpolicens Formaal og Princip dækker den derfor al Risikoforøgelse.

Efter de gældende Søforsikringsbetingelsers Alder, Tilblivelse og udtømmende Karakter er det endvidere berettiget at fortolke Policen saaledes, at Assurandøren kun er fri for den Risikoforøgelse, som han efter Kontraktens Indhold: d. v. s. Forsikringsbetingelserne, udtrykkeligt har holdt udenfor sin Risiko⁵⁾.

Forsikrede er berettiget til at føle sig sikker og forsikret, overalt hvor han ingen Undtagelser ser, thi Udarbejdelsen af Forsikringsbetingelserne har strakt sig over snart to Hundrede Aar, og i den Tid har Erfaringen lært Assurandørerne, hvilke Rammer de skal sætte for deres Forpligtelser. Baade i Policen og Konventionen har Assurandørerne fulgt denne Regel og udsondret de Risici, som de ikke vil bære, f. Eks. i Tidspolicernes Forskrifter om Tillægspræmier for særlige Ruter og Laster (Kap. 23), i Ladningspolicen (Kap. 36).

I Konv. § 108 er det forudsat, at Assurandøren hæfter for almindelig Risikoforøgelse. I Konv. § 107 nævnes derfor som en Undtagelse, at Udbrudet af Krig, der jo altid er en betydelig Risikoforøgelse, giver Søassurandøren Ret til Opsigelse.

4. Søloven indeholder i §§ 254 og 255^{a)} nogle herhenhørende Regler.

Der gøres først en Sondring mellem, om Risikoforøgelsen indtræder

⁴⁾ Heri ligger en meget væsentlig Forskel mellem Søforsikring og andre Forsikringer, der medfører, at en ændret Betragtningssmaade meget vel kan anvendes ved andre Forsikringsarter.

⁵⁾ Denne Fortolkning af den gældende Søforsikringspolice stemmer med de Regler, der i nyere Love opstilles om al Risikoforøgelse. Efter den østrigske Lov om Forsikringskontrakten § 135, jfr. § 162, og den svejtsiske § 28 2 er praktisk talt kun den Risikoforøgelse relevant, der angaar saadanne Forhold, som er nævnt i selve Policen. Se Bache 238.

Om Risikoformindskelse gælder den samme Regel til Assurandørens Fordel.

^{a)} Sv. Pl. §§ 54 og 55 gentager Sølovens §§ 254 og 255.

N. Pl. § 13 omskriver Søl. § 254. Den tilføjer: »eller indtræder paa anden Maade Forandring i den Fare, mod hvis Følger der er forsikret« og udelader Forskellen mellem Rederen og andre. Søl. § 254 2 er gentaget i n. Pl. § 74 i. f.

(fortsættes)

forinden eller e f t e r, at Assurandørens Risiko er begyndt (se herom Kap. 22). Søl. § 255 giver sprogligt for det sidste Tilfælde den almindelige Regel, at Assurandøren ikke hæfter, men Undtagelsen er saa omfattende⁷⁾, at Hovedreglen rigtigst udtrykkes ved at sige, at Assurandøren altid hæfter, medmindre Risikoforøgelsen er sket med den Forsikredes Samtykke, jfr. Søl. § 248 og Kap. 18. Herfra gøres dog atter en Undtagelse, nemlig hvis Risikoforøgelsen er sket for at bjerpe Menneskeliv.

Søl. § 255 omfatter efter Ordene enhver Risikoforøgelse. Efter sin Oprindelse og Sammenhæng med § 254 er det dog næppe Meningen, at den skal ramme andre Tilfælde end Ændringer i Policens Rute og Rejse. Sprogligt stemmer § 255 imidlertid med den almindelige Regel, der opstilles efter Forholdets Natur og ved en Fortolkning af den almindelige Police.

Hvis den opgivne Rejse forandres, forinden Assurandørens Risiko begynder, udtaler Søl. § 254 derimod, at Forsikring af Skib og Fragt for Rederiet bortfalder, medens Forsikring *»for andens Regning eller af andre Genstande end Skib og Fragt«* stadigt er i Kraft, medmindre Rejseændringen er sket med den Forsikredes Samtykke, eller hvis Gods sendes med et andet Skib end det opgivne (Søl. § 254 2. Stk.). Det fremgaar klart af Motiveringen⁸⁾ og af selve Ordene i Søl. § 254, at Loven kun har tænkt paa to Typetilfælde: Ændring af Rute og Valg af andet Skib.

Nedenfor i Kap. 23 omtales nærmere disse Regler i §§ 254—255,

»Vidende og Vilje« i n. Pl. § 13 maa vist læses som »Vidende eller Vilje«, jfr. de følgende Ord og N. L. 5—1—2. At Assurandøren fritages, naar Fareforøgelsen indtræder med Forsikredes »Vilje«, er det samme, som maa antages i dansk Ret, naar der foreligger Samtykke eller egen Skyld. Betænkeligt er det derimod, naar n. Pl. sprogligt fritager Assurandøren, hvis Fareforøgelsen kun er k e n d t af Forsikrede. Det er imidlertid antaget, at n. Pl. § 13 maa forstaas overensstemmende med Søl. §§ 254—255 og altsaa til Trods for sin videre Formulering ikke berører Assurandørens Ansvar for en Forøgelse af den almindelige Risiko. Se herom den fortrinligt begrundede Dom i N. D. 1918 327, stadfæstet af Norges Højesteret i N. D. 1920 84, se Kap. 23 Note 15a. Dommen i N. D. 1917 381 omhandlede en Generalpolice og er derfor reelt rigtig. Dens Henviisning til n. Pl. § 13 er derimod efter det anførte urigtig.

Om finsk Ret se Granfelt 162—171.

⁷⁾ Søforsikringen dækker iflg. Søl. § 248 og Konv. § 64 for Følgerne af enhver ikke udtrykkeligt undtaget Fare. Derved bliver Ordene i § 255 *»foranlediget ved en Fare, for hvilken Forsikrerens er ansvarlig«*, saa omfattende, at Undtagelsen som nævnt faktisk er Hovedreglen.

⁸⁾ Mot. 2630.

og det paavises, dels at de Undtagelser, hvor Assurandøren ikke hæfter, skyldes særlige forsikringstekniske Grunde, dels at Loven ikke tilsigter at give Regler for Assurandørens Hæftelse for de almindelige Aarsagers forhøjede Styrkegrad, men kun lempes selve Kontraktens Rammer i Forsikredes Favør, hvor dette ikke efter Policens Indhold er positivt udelukket. Der kan derfor ikke af § 254 udledes nogen selvstændig Forudsætning om, at Assurandøren er fri for den almindelige Risikoforøgelse, der indtræder efter Kontraktens Afslutning, men inden Risikoens Begyndelse.

Det vilde iøvrigt være urimeligt at bruge dette Tidspunkt som Skel mellem to forskellige Regler. Det afgørende er dog, at Risikoforøgelsen er indtraadt efter Kontraktens Indgaaelse, og det eneste, Risikoens Begyndelse normalt betyder, er, at Mulighederne for at afværge den truende Ulykke er forringet, naar Afsejlingen har fundet Sted.

I Domspraksis⁹⁾ findes ingen Afgørelse, der taler imod Assurandørernes principielle og fulde Ansvar for Risikoforøgelsen. Naar henses til, at de under Verdenskrigen stedfundne Katastrofer ikke har fremkaldt anerkendte Betalingsnægtelser, er det sikkert ogsaa Assurandørernes Opfattelse, at de udtrykkeligt maa forbeholde sig den Ansvarsfrihed for Risikoforøgelser, de ønsker, og at deres Ansvar ellers omfatter al Risikoforøgelse indtraadt efter Kontraktens Afslutning¹⁰⁾.

⁹⁾ I U. 1919 620 findes en Note, der gaar imod Teksten. Men klart er Reglen udtrykt i N. D. 1920 84. Se ligeledes N. D. 1920 270: ¹⁰/₁ 1917 tegnedes Krigsforsikring paa Kasko Sverige—England og retur. Dampers forlod ⁹/₂ Swansea og blev torpederet. Assurandøren tilpligtet at betale Erstatning, til Trods for at Rederiet havde beordret Afgang.

¹⁰⁾ Man har hævdet, at Forsikringen vel burde dække, men kun mod Tillægspræmie, beregnet efter Fareforøgelsen. Tanken har Forbilleder i forskellige nyere udenlandske Forsikringslove, hvor man har opstillet en saadan Løsning for at opnaa en Retfærdiggørelse af, at Assurandøren hæfter, f. Eks. H. B. § 25. Ved andre Forsikringsarter er en saadan Regel maaske anvendelig. N. Pl. § 13 1. Stk. anvender den i et særligt Tilfælde ogsaa ved Søforsikring. Men Løsningen er ikke tilraadelig ved Søforsikring som en Forpligtelse for begge Parter. En Domstol vil ingen Vejledning kunne faa, dens Afgørelse vil blive truffet, naar Situationen er passeret, og de Hensyn, der bør tages i Betragtning, er ændrede. Ventetiden vil desuden blive saa lang, at hverken Assurandøren eller den Forsikrede økonomisk kan taale den.

Uden Hjemmel i Lov eller Policer er en Tillægspræmie uerholdelig. Afgørelsen bør være et Enten—Eller; enten hæfter Assurandøren efter Kontrakten og faar kun den betingede Præmie, eller han hæfter slet ikke, end ikke mod Tillægspræmie. Men det kan være naturligt forud at foreskrive Tillægspræmier for specielle Tilfælde af forøget Risiko. Se ogsaa M. A. § 31 2, der dog ikke giver en Regel for alle Tilfælde, men kun tænker paa de særlige Klausuler om Tillægspræmier, der kan forekomme i enkelte engelske Policer.

5. I det foregaaende er udelukkende tænkt paa den Risikoforøgelse, der ikke er vilkaarlig, og som plejer at benævnes den tilfældige. Ved vilkaarlig Risikoforøgelse forstaas den Risikoforøgelse, som Forsikrede selv har fremkaldt eller udnyttet, eller for hvis Indtræden han dog bærer Ansvar.

Ordene i Søl. § 255¹¹⁾ synes at tyde paa, at Lovgiverens Mening har været, at Assurandøren uden videre er ansvarsfri, naar der indtræder en vilkaarlig Risikoforøgelse, uanset om denne har fremkaldt Skaden, og uden Hensyn til, om Forsikrede vidste eller kunde vide, at han fremkaldte eller udnyttede Risikoforøgelsen. § 255 bør imidlertid forstaas i Sammenhæng med Hovedreglen i Søl. § 248, og efter denne er Assurandøren kun fri for den Skade, som er foraarsaget ved Forsikredes Skyld¹²⁾. For den vilkaarlige, relevante Risikoforøgelse fritages Assurandøren altsaa kun i det Omfang, Reglerne om Indflydelse fra Forsikredes egen Skyld hjemler, se Kap. 18.

Naar den relevante Risikoforøgelse bestemmes som foran, er der givet Forsikrede et vidt Raaderum for hans utvivlsomme Ret til at disponere og gennemføre Transporten uden ængsteligt Hensyn til Risikoforholdene.

6. Som Hovedregel kan derfor fastslaas, at i dansk Ret fritager en almindelig Risikoforøgelse ikke Assurandøren for hans Ansvar efter en Søforsikringskontrakt, medmindre der haves særlig Hjemmel¹³⁾ herfor i Policen, eller Forsikrede efter Reglerne om Skade, forvoldt ved Forsikredes egen Skyld, bærer Ansvar for Risikoforøgelsens skade- forvoldende Indflydelse. Efter Søløven og Domspraksis at dømme stemmer dette Resultat ogsaa med norsk og svensk Retsopfattelse.

Det er dog ikke sikkert, at Hovedreglen gælder for andet end den almindelige Søforsikringspolice, der tegnes for en forestaaende Transport og derfor har en kort Virketid.

Hvor Forsikringskontrakten glider over i det mere formueretlige, f. Eks. ved Generalpolicer for et længere Tidsrum, svækkes de stærke Forsikringshensyn, og det vil efter Omstændighederne være rimeligt, at Præmiesatserne forstaas som Udtryk for den i Øjeblikket

¹¹⁾ Sindballe i T. f. R. 1920 219.

¹²⁾ Herved udelukkes, at Forsikrede hæfter for de Handlinger, som han hverken ved eller bør vide rummer en Risikoforøgelse.

¹³⁾ Om specielle Arter af Risikoændringer se Kap. 23 om Rutens og Stedets Indflydelse.

gældende Tarif og ikke er bindende, hvis Forholdene stærkt ændres¹⁴⁾).

For en enkelt Police vil den sædvanlige Forudsætning om, at Rejsen anses for enten »begyndt« eller »nærforestaaende«, se Kap. 13, kunne faa tilsvarende Indflydelse. Ligeledes hvis Præmien kun er fastsat *foreløbigt*, Kap. 12 § 1. I Katastrofetilfælde bør dette i særlig Grad medføre, at Præmien ikke er bindende for Assurandøren.

7. Af Hovedreglen følger dog ikke, at Forsikrede udenvidere har Lov at sende Skib eller Varer i Ulykkens Gab.

Konv. § 108 3. Pkt.¹⁵⁾, jfr. Konv. § 69, siger udtrykkeligt, at den Forsikrede skal »*ufortøvet meddele Assurandøren Underretning*«¹⁶⁾ og »*søge at forhindre de for Assurandøren skadelige Følger*« af Risiko- forøgelsen, da Ulykken ellers betragtes som foraarsaget af Forsikrede selv. Denne Pligt gaar videre end Forsikredes almindelige Diligens- pligt i Skadestilfælde, se Kap. 28, idet Forsikrede ogsaa skal søge at afværge, at Ulykke indtræder, og den bør efter Forholdene baade fortolkes og anvendes strengere.

Det mest betydningsfulde er Forsikredes Pligt til at underrette Assurandøren om den indtraadte Risikoforøgelse. Ved de nyere Love¹⁷⁾, der udtaler, at Assurandøren principielt hæfter for Risikoforøgelser, indskræpes denne Meddelelsespligt, og der lægges et betydeligt Ansvar paa Forsikrede, hvis han ikke opfylder Pligten.

Underretning om Risikoforøgelsen har Betydning, dels ved, at Mulighederne for svigagtig eller kontraktstridig Udnyttelse af Situationen bliver mindre, og dels ved, at Assurandøren faar Adgang til at bestemme, paa hvilken Maade han vil møde Risikoforøgelsen, hvorledes Ulykken eventuelt skal tages. Forsikrede skal følge Assurandørens Ordre, og denne kan bestemme, om han vil lade Transporten fortsætte, søge Nødhavn afventende Udviklingen eller helt opgive Trans-

¹⁴⁾ I N. D. 1917 381 blev en Generalpolice om Søassurance, indgaaet før Krigen, antaget ophævet ved den efter Krigens Indtræden — men før Udbaad- skrigen —, stærkt forøgede Risiko. Dommen paaberaaber sig n. Pl. § 13.

Videregaaende N. D. 1916 449, hvor Norges Højesteret antog, at en i Freds- tid tegnet Generalpolice, inkluderende Krigsrisiko, ikke dækkede Krigsrisiko for Varer afsendt efter Krigens Udbrud. Varerne var afsendt uden Forsikre- des Viden. Samme antages i tysk Ret, Ritter 16.

¹⁵⁾ N. Pl. § 13 1. Stk. i. f. H. B. § 26.

¹⁶⁾ Ved Udviklingen af den traadløse Telegrafi har Pligten faaet stor Be- tydning, idet selv et Skib ude paa Søen kan dirigeres andetsteds hen.

¹⁷⁾ Østrigske Lov om Forsikringskontrakten §§ 33—35, H. B. § 26.

portens Gennemførelse. Omkostningerne og Tabet herved maa Assurandøren selvfølgelig bære¹⁸⁾).

Hvis Forsikrede handler imod Assurandørens Ordre eller forsømmer at give denne Meddelelse om Risikoforøgelsens Indtræden og Udvikling, falder den derved bevirkede Skade paa Forsikrede selv efter Reglerne om egen Skyld, Kap. 18, og Diligenspligtens Indhold, jfr. Kap. 28 og Konv. § 108 i. f.¹⁹⁾

Assurandørens Ret til Opsigelse af Kontrakten.

8. a. Ifølge Konv. § 107, saaledes som den er ændret ved Tidspoliceerne for Dampskibe Stk. 12 og Sejlskibe Stk. 11²⁰⁾, kan en Tidspolice for fremmede²¹⁾ Skibe, naar *Krig* udbryder, opsiges af Assurandørerne til Ophør, naar den Rejse, paa hvilken Skibet befinder sig, er endt, imod en forholdsmæssig Tilbagebetaling af Præmien²²⁾. Ved *Krig* forstaas ikke nødvendigvis, at Danmark er indblandet i Krigen, eller at vedkommende Land, hvis Flag Skibet fører, er med heri, men derimod at de Farvande, hvor Skibet kan ventes at sejle, bliver eller kan

¹⁸⁾ En saadan Ordning er udtrykt i n. Pl. §§ 46 og 83.

¹⁹⁾ U. 1919 459. En Fabrik havde forsikret Soda fra England til Danmark, inklusive forudbetalt Fragt. Afsejling til den oprindelige Fragt, 51 Kr., hindredes ved den tyske Ubaadserklæring af 1/2 1917. Afsejling opnaaedes senere for 250 Kr. pr. Ton. Assurandøren blev frifundet for at betale Differencen.

Grunden hertil er, som Dommen sidst i sine Præmisser anfører, at Forsikrede havde disponeret uden Assurandørens Samtykke. Hvis han vilde have Ladningen til Danmark, maatte han selv bære Udgifterne herved, thi Assurandørerne var højst forpligtet til at bære Tabet ved en Realisation i England. Dommen giver altsaa ikke Udtryk for, at Assurandøren ikke hæfter for Risikoforøgelse.

Imod Teksten gaar U. 1918 334, stadf. 1919 620. En Ladning blev krigsforsikret 7/1 1917. Skibet afgik fra Buenos Aires 19/2 og ankom til Irland 4/1. Assurandøren forlangte da, at Skibet ikke maatte afsejle videre til Danmark. Dommen udtaler, at dette Krav var uberettiget. Afgørelsen er rigtig, fordi Ladningsejeren ikke kunde disponere over Skibet. Dom i N. D. 1920 270 er ogsaa rigtig, fordi Assurandøren ingen Ordre til Standsning havde givet, til Trods for at han kendte Skibets Rute.

²⁰⁾ 11) Skulde *Krig* udbryde, har Assurandørerne Ret til at opsiges Policen paa fremmede Skibe, saaledes at Risikoen ophører, naar den Rejse, paa hvilken Skibet befinder sig, er endt, hvorimod Assurandørerne tilbagebetaler en forholdsmæssig Del af Præmien.

Resten af Konv. § 107 er bortfaldet.

²¹⁾ Herved forstaas alle ikke i Kongeriget Danmark hjemmehørende Skibe. Ordningen beskytter altsaa den danske Skibsfart.

²²⁾ Beregnet efter de almindelige Regler om Ristorno for Tidspolice, jfr. Kap. 15.

ventes at blive benyttet som Krigsskueplads. Hvis Krigen er rent lokal og ingen Indflydelse har paa Skibets Ruter, kan Opsigelse ikke ske. Begrundelsen for Reglen er, at Krigen altid medfører forøget Fare for Skibsforlis, og at ikke alle disse kan bevises at falde udenfor den rene Søforsikringspolice²³). Hvis Tidsforsikringen udtrykkelig dækker mod Krigsfare, kan Assurandøren selvfølgelig ikke opsige Policen²⁴).

Opsigelsen kan udøves i Assurandørens Valg overfor de i Konv. § 153 nævnte Personer, jfr. Kap. 12. Erstatningsansvaret for de i den Ophøret indtraadte Skader vedvarer. Reglen er positivt begrænset og kan ikke anvendes udenfor sine Ord, altsaa især ikke ved Varepolicer eller Rejseforsikring af Skib²⁵).

b. Iflg. Konv. § 82 ophører ved Ejerskifte den for et Skib tegnede Tidsforsikring med Udløbet af den Rejse, paa hvilken Skibet under Ejerskiftet befinder sig, se iøvrigt Kap. 8.

c. Om Ret til Opsigelse, naar Præmien ikke er betalt efter Paa-krav, se Kap. 12, og naar den Forsikrede bliver uvederhæftig, se Kap. 15.

d. Om Opsigelse af Fragtforsikring efter Konv. § 185, se Kap. 39.

²³) Se bl. a. Udtalelser i N.D. 1917 381.

²⁴) Selv om Konv. § 107 oprindeligt gjaldt ogsaa for Forsikringer tegnet mod Krigsfare, maa det erindres, at ifl. Konv. § 64 var Krigs- og Søfare dengang dækket under een Præmiesats, medens der nu er forskellig Tarifiering.

²⁵) Under Verdenskrigen var det efter Forbillede fra Statsinstitutterne Sæd- vane, at samtlige Krigspolicer havde en Regel, hvorefter Forsikringen uden videre ophørte, hvis Danmark kom i Krig. Denne er endnu gældende, se Kap. 25 Note 4. Endvidere plejer Assurandøren af Kasko og Kaskointeresse mod Krigsrisiko at forbeholde sig Ret til med 1 Maanedes Varsel at opsige Tidspolicen.

15. KAPITEL.

Forsikredes Ret til Opsigelse. Ristorno.

1. Ifølge Søl. § 240¹⁾ kan Forsikrede ophæve²⁾ Forsikringskontrakten, naar Assurandøren ikke byder ham tilstrækkelig økonomisk Sikkerhed for, at han, hvis Skade indtræder, vil faa Erstatning herfor. Dette følger allerede af de almindelige Regler om bristende Forudsætninger^{2a)}, idet den sikre Udsigt til at faa Erstatning er den Forsikredes afgørende Forudsætning for at tegne Forsikringen.

Betingelsen for Forsikredes Ret til Opsigelse er, at Assurandøren er insolvent³⁾. De i § 240 nævnte Situationer kan kun anses som Eksempler paa Tilfælde, hvor Insolvensen er klart tilstede. De maa kunne erstattes af ethvert andet Bevis herfor, jfr. Lov om Køb § 39.

Endvidere synes det under Hensyn til Forsikringsforholdets Natur rigtigt at antage, at en sikker Udsigt til, at Assurandøren vil blive insolvent, bør være tilstrækkelig til Opsigelse. Forsikrede har Pligt til at præstere Beviset herfor.

Opsigelse kan dog ikke ske, hvis Assurandøren paa »Anfordring« stiller Sikkerhed for Kontraktens Opfyldelse, hvilket vil sige mindst

¹⁾ Pl. 666—668, B. 688, Sindballe III 6—16, Grundtvig 226—227.

N. Pl. § 15 og sv. Pl. § 19 gentager Søl. § 240, H. B. 47. C. de C. § 346 kræver Fallit, men den franske Kaskopolicy udvider Opsigelsesretten. I. H. L. B. § 423 (Fallit eller Likvidation), W. v. K. § 285 (Fallit) og S. H. L. B. § 787 (Fallit).

²⁾ Konv. § 51 udtaler, at Forsikrede enten kan opsiges sin Policy hos den fællese Assurandør eller tegne en ny Forsikring paa den førstes Vederhæftighed, altsaa en Kautionsforsikring. Dette er den gamle Regel, jfr. Ordonnance de la marine 1681 III—VI—20.

^{2a)} Se Domme i Note 7.

³⁾ Enten faktisk insolvent eller mangler likvide Midler til Dækning af de øjeblikkelige Fordringer. Mot. 2623.

Sikkerhed indtil Forsikringssummens Beløb, men maaske mere, hvis der f. Eks. allerede er indtraadt en Skade, jfr. Konv. § 200 og Kap. 29. Sikkerhedens Omfang og Godhed maa afgøres af Domstolene. Da den i Virkeligheden solvente Assurandør altid vil kunne afværge Opsigelsen, bør Domstolene af Hensyn til den Forsikrede ikke stille for store Fordringer til selve Beviset for Insolvensen.

Kontrakten er ikke ophørt fra først af⁴⁾, men fra det Øjeblik, det berettigede Krav om Sikkerhedsstillelse ikke bliver opfyldt. Indtil da bærer Assurandøren Risikoen. Søl. § 240 lægger alene Vægt paa det faktisk skete, ikke paa Forsikredes Viden⁵⁾. Enhver Skade indtraadt forinden Ophævelsen hæfter Assurandøren altsaa for, mens han er fritaget for alle de senere indtrædende. Assurandøren har derfor Krav paa Præmien indtil Opsigelsen, men maa ristornere Præmien for den følgende øvrige Tid.

For Ristornoen har Forsikrede intet Privilegium i Boet. Ristornoen fastsættes efter et Skøn over, hvilken Risiko Assurandøren har løbet i Forhold til den tilbagestaaende Del. Tiden alene kan ikke uden videre anvendes som Delingsnorm.

Hvis Risikoen er afløbet, hvad enten Forsikrede ved det eller ikke, kan ingen Ophævelse finde Sted, eller rettere den har ingen Betydning. Risikoen er ogsaa afløbet, naar der er indtraadt Totalforlis.

Forsikrede behøver ikke at opsiges⁶⁾, men kan vælge mellem at forlange Ristorno og at lade Assurandøren løbe Risikoen videre. For at kunne benytte Retten efter Søl. § 240 maa han stille Krav om Ophævelse. Denne indtræder altsaa ikke eo ipso⁷⁾. De forinden Konkursen fortjente Præmier, nemlig for alle afløbne Risici, maa Forsikrede selvfølgelig betale.

⁴⁾ Som nogle andre Love, Pl. 667. En saadan Regel kunde vel forsvares, jfr. B. 688.

⁵⁾ Herimod Pl. 668.

⁶⁾ Det er dog efter Principperne i Konkurslovens §§ 13 og 16 rimeligt at antage, at et Konkursbo kan forlange, at de Forsikredes Policier ophører. En modsat Regel vilde være upraktisk for begge Parter.

⁷⁾ Forinden Søløven forelaa to svenske Domme i N. J. A 1879 61 og 1880 51, hvorefter Forsikringspolice straks og uden særlig Tilkendegivelse fra Forsikredes Side blevet anset for ophævet ved Assurandørens Konkurs, for saa vidt angik de derefter forfaldne Præmier. De tidligere forfaldne maatte derimod betales (jfr. N. J. A. 1876 314).

Søl. § 240 kræver Tilkendegivelse fra Forsikrede, dels for at give Assurandøren Lejlighed til Sikkerhedsstillelse, dels for at hindre Forsikrede i paa Assurandørens Bekostning at spekulere enten i Ristorno eller Skadeskrav —, samt indfører Ristorno for den efter Konkursens Indtræden tilbageværende Del af Risikoen. I N. R. 1900 798 udtales denne Anvendelse af Søl. § 240 klart.

Den Forsikrede kan ikke, som efter H.B. § 47, tegne Forsikring andetsteds paa Assurandørens Regning. Naar Policen er ophævet, kan han derimod tegne Forsikring for den resterende Tid hos en anden Assurandør, jfr. Konv. § 51 og Søl. § 235 Nr. 2, og han kan af første Assurandør forlange Erstatning, hvis han maa betale højere Præmie andetsteds.

Opsigelse ifl. Søl. § 240 kan ske ved alle Arter af Søforsikring uden Hensyn til, om Præmien er betalt eller ej, og uden Hensyn til, om Forsikringen er tegnet for en enkelt Rejse eller for Tid.

2. Forsikrede har normalt ingen Interesse i Assurandørens Person; hans Interesse gaar udelukkende ud paa økonomisk Sikkerhed. Ændringer i det assurerende Selskabs personlige Forhold, f. Eks. Fusion med et andet, vil derfor ikke uden videre give Forsikrede Ret til Opsigelse.

Hvis Assurandøren overdrager sine Policer (Portefølje) til en anden Assurandør, maa først erindres, at ingen Skyldner kan overdrage sine Forpligtelser uden Kreditors Godkendelse. Den Forsikrede kan altsaa til Trods for Overdragelsen holde sig til den oprindelige Assurandør. Naar denne er solvent, kan Formen for Overdragelsen i Relation til de Forsikrede altid udføres saaledes, at de Forsikrede utvivlsomt er bundet.

Hvis første Assurandør derimod er insolvent eller likviderende, saaledes at Søl. § 240 kan benyttes til Opsigelse, kan man ikke berøve den Forsikrede denne Ret, men den indtrædende Assurandør kan jo stille Sikkerhed til Afværgelse af Opsigelsen.

For at den i en opsamlet Portefølje liggende Værdi kan bevares, da de Forsikredes berettigede Interesser ikke gaar ud over det økonomiske, og da Overførslen ofte vil være i alle de Forsikredes Interesse, bør et anerkendt solidt Assuranceselskabs Overtagelse af de løbende Policer i sig selv være tilstrækkelig Sikkerhedsstillelse. Forsikrede kan forlange, at Sikkerheden og derfor ogsaa den indtrædende Assurandørs Garanti skal omfatte alle Skadeskrav fra Policens Begyndelse.

Ved Generalpolicer og lignende Kontrakter paa længere Tid vil der kunne være en Interesse for Forsikrede ogsaa i Assurandørens Person, saa at disse Forsikringer ikke altid kan overdrages til en ny Assurandør.

Oplægning.

3. I Tidspolicerne for Damp⁸⁾ og Sejlskibe⁹⁾ findes den saakaldte Oplægningsklausul¹⁰⁾. Denne stammer fra ældre Tid, hvor det særlig

⁸⁾ 10) *Fra 1. December til 31. Marts kan Forsikringen sættes ud af Kraft for den Tid, Skibet i de nævnte Maaneder efter endt Rejse henligger i en Havn i det Land, hvor det hører hjemme. Risikoen ophører da fra den Dag, Forsikringen opsiges, og indtil Skibet atter tilmeldes, hvorimod den Forsikrede erholder $\frac{3}{4}$ pCt. Ristorno for hver fulde fortløbende 30 Dage, Skibet saaledes har været udmeldt. Ved Udløbet af de sidste 30 Dage, for hvilke Ristorno kan tilfalde den Forsikrede, træder Forsikringen i Kraft uden Tilmeldelse.*

Lignende Ristorno indrømmes ogsaa, naar Skibet efter endt Rejse oplægges udenfor det Land, hvor det hører hjemme, i en Havn i Europa, Island eksklusive, dog kun, naar det ved Konsulat- eller Toldattest bevises, at Skibet i det fulde Tidsrum, hvorfor der fordres Ristorno, har været fuldstændig udlosset og aftaklet, samt dets Mandskab afmønstret.

I nogle Selskabers Policer er Ristornoen fastsat til $\frac{1}{12}$ af Aarspræmien for hver Periode af 30 Dage.

⁹⁾ 9) *Fra første November til sidste Februar kan Forsikringen sættes ud af Kraft for den Tid, Skibet i de nævnte Maaneder efter endt Rejse henligger i en Havn i det Land, hvor det hører hjemme. Risikoen ophører da fra den Dag, Forsikringen opsiges, og indtil Skibet atter tilmeldes, hvorimod den Forsikrede erholder $\frac{3}{4}$ pCt. Ristorno for hver fulde fortløbende 30 Dage, Skibet saaledes har været udmeldt. Ved Udløbet af de sidste 30 Dage for hvilke Ristorno kan tilfalde den Forsikrede, træder Forsikringen i Kraft uden Tilmeldelse. Sættes Skibet ved Oplæggelse paa Land, ophører Assurandørernes Risiko ved Ophalingens Begyndelse og træder først i Kraft igen, naar Skibet atter flyder paa Vandet.*

Lignende Ristorno indrømmes ogsaa naar Skibet efter endt Rejse oplægges udenfor det Land, hvor det hører hjemme, i en Havn i Europa, Island eksklusive, dog kun, naar det ved Konsulat- eller Toldattest bevises, at Skibet i det fulde Tidsrum, hvorfor der fordres Ristorno, har været fuldstændig udlosset og aftaklet, samt dets Mandskab afmønstret.

I nogle Selskabers Policer er Ristornoen fastsat til $\frac{1}{12}$ af Aarspræmien for hver Periode af 30 Dage.

¹⁰⁾ Norske Kaskopolicer for Dampere:

10. Ristorno.

a. Efter 20 dagers uavbrutt oplag eller henliggen i god havn eller dok, heri ikke indbefattet henliggen under havari eller havarireparation, som er gjenstand for erstatning, ristornes av aarspræmien for den overskytende tid $\frac{21}{1000}$ pr. 30 dager.

Vedvarer den uavbrutte henliggen eller oplaget mindst 60 dager, ristornes av aarspræmien $\frac{21}{1000}$ pr. 30 dager for tiden utover de første 20 dager.

Ankomst- og avgangsdag medregnes ikke i tiden for henliggen eller oplag.

(Ovenstaaende er saaledes at forstaa at foruten de 20 dager trækkes ogsaa den tid, som er medgaat til henliggen under havari eller havarireparation, fra den samlede oplagstid, forinden ristorno gis).

Ved oplag og henliggen, som begynder i et forsikringsaar og fortsætter i det

(fortsættes)

for Sejlskibe og mindre Dampskibe var sædvanligt, at disse blev lagt op i Vintertiden. Klausulen giver Forsikrede Ret til i Tidsrummet fra $\frac{1}{11}$ — $\frac{28}{2}$ for Sejlskibe, og fra $\frac{1}{12}$ — $\frac{31}{3}$ for Dampskibe at sætte Forsikringen ud af Kraft for den Tid, Skibet indenfor nævnte Tidsrum oplægges i en Havn i Hjemlandet. Assurandørens Risiko er da fuldstændig ophørt, og Forsikrede maa altsaa for at være dækket mod Brand, Havne og Revierfare enten tegne en særlig Forsikring herfor¹¹⁾ eller lade Policen omfatte disse Risici. Præmien herfor er betydelig lavere end Kaskopræmien. Naar Tidsrummet er udløbet, altsaa enten $\frac{28}{2}$ eller $\frac{31}{3}$, træder Tidspolicen i Kraft igen uden Tilmeldelse. For Sejlskibe, der endnu den $\frac{28}{2}$ »staar paa Land«, begynder Risikoen dog altid først, naar de atter »flyder paa Vandet«.

Ligeledes er der givet Forsikrede Ret til at opsigte Forsikringen og opnaa lignende Ristorno, naar Skibet efter endt Rejse oplægges udenfor Hjemlandets Havne og bevisligt henligger fuldstændig udlosset og aftaklet og dets Mandskab er afmønstret¹²⁾.

Ristornoen beløber sig til $\frac{3}{4}$ pCt. af Forsikringssummen (eller $\frac{1}{12}$ af Aarspræmien) for hver fulde fortløbende 30 Dage, Skibet har været udmeldt.

følgende, skal de 20 dager, som der ikke gis ristorno for, regnes fra oplagets begyndelse.

Fordring paa ristorno maa være ledsaget af dagboksudrag, bekræftet af skibsføreren og indleveret til selskapet senest 3 maander efter polisens udløb.

Norske Kaskopolice for Sejlere:

9. Ristorno.

a) For oplag i god havn eller dok i 30 fortløbende dager — ankomst og afgangsdag ikke medregnet — og derover godtgøres af aarspræmien:

5 pCt. pr. 30 dager.

For henliggen i god havn eller dok i 30 fortløbende dager og derover — losning og lastning ikke medregnet — godtgøres halvparten af ovennævnte ristorno, dog gis ingen ristorno for henliggen, hvis der er fastsat fartstillægspræmie for vedkommende havn eller distrikt.

For henliggen under havari eller havarireparation, hvorfor erstatning kræves, godtgøres ingen ristorno.

Enhver fordring paa ristorno maa være ledsaget af dagboksudrag, bekræftet af skibsføreren og indleveret til selskapet senest 3 maaneder efter polisens udløpsdag.

Sv. Pl. § 100.

¹¹⁾ I England, hvor lignende Klausuler anvendes, plejer Assurandørens Risiko at vedvare, saaledes, at Ristornoen gives, fordi Risikoen er indskrænket, jfr. G. 241, Witherby 4.

¹²⁾ Se B.R.D.D. II 1198 om Forstaaelsen heraf. Denne Klausul anvendes sjældent.

Ristorno.

4. De særlige Regler¹³⁾ om Ristorno er et Udtryk for, at Forsikrernes Pligt til at erlægge Præmien er bortfaldet paa Grund af, at Forudsætningen om at faa et Vederlag herfor — Assurandørens Risikoovertagelse — er bristet¹⁴⁾.

I Policen fastsættes en Præmie for den af Assurandøren overtagne Risiko. At denne Risiko bliver faktisk større eller mindre, end paa regnet af begge Parter, har ingen Indflydelse paa Præmien. Der sker intet Tillæg, fordi f. Eks. Orkaner indtræder, eller Modvind forlænger Rejsen, og gives ingen Refusion, hvis f. Eks. en Del af den forsikrede Rejse opgives, eller færre Anløbshavne anløbes (Konv. § 158). Begge Parter er klar over Fremtidens og Rejsens Uvished. Det er som Dækning mod det uvisse, at Forsikring har sin Berettigelse. Risikoformindskelserne skal for Assurandørerne opveje Chancerne for Havariers Indtræden som Følge af Risikoforøgelserne.

Naar Assurandørens Risiko er begyndt, selv om den kun har løbet i et kort Tidsrum, har Assurandøren haft Chance for totalt eller partielt Tab af Interessen. Selv om det med nogen Ret kan anføres, at Chancerne for Ulykke altid er flere og større, jo længere Tidsrum der hengaar¹⁵⁾, og at Ristorno derfor ikke begrebsmæssigt bør være udelukket, naar Risikoen blot har løbet et kortere Tidsrum, end forudsat af Assurandøren, bør det erindres, at man ofte savner sikre Midler til at fordele Chancerne for Havari over et bestemt Tidsrums eller en Rejses enkelte Dele og give denne Fordeling Udtryk i Præmiens Udstykning, samt at Assurandøren, som nævnt, ved sin Præmieberegning regner med det Held, som Tilfældet bringer ham til at udligne de ekstraordinære Ulykker, han maa bære. Det er derfor rigtigt, naar man fra de ældste Tider¹⁶⁾ har opstillet som en Betingelse for al Ristorno, at Assurandøren ikke maa have løbet nogen virkelig Risiko¹⁷⁾. Dette foreligger kun sikkert, naar Genstanden slet ikke har været udsat for Transport.

¹³⁾ Br. 138 ff. Pl. 688 ff., B. 680 ff., Gram 588—594, Granfelt 269—280, A. § 1247—1268, Sindballe i U. 1921 64—65, III 16—32.

¹⁴⁾ Jfr. Søl. § 265, der tillægger Forsikrede Ret til at »fordre«, at »Forsikringen hæves«.

¹⁵⁾ Assurandørerne anerkender selv dette, f. Eks. ved Beregning af Præmierne for Tidsforsikring.

¹⁶⁾ Jfr. allerede Pisaner Policen fra 1385. Pl. 671.

¹⁷⁾ Se Konv. 1746 II § 7. Eksempler paa Ristorno, selvom Risikoen har været begyndt se Konv. § 147 i. f., n. Pl. § 80 2. Stk., Br. 140, og nedenfor, § 6 b.

Senere er Ristornoretten blevet udvidet til ogsaa at omfatte de Tilfælde, hvor det senere, d. v. s. efter Transportens Begyndelse, opdages, at Forsikringskontrakten fra Begyndelsen helt eller delvis har været uvirksom. Til Forsvar herfor har man anført, at Forsikrede aldrig har kunnet faa Krav mod Assurandøren, saa at denne har været fri for enhver Risiko, samt at saadan Forsikring ofte er tegnet af Forsikrede i undskyldelig Uvidenhed om Forholdene eller i rimelig Trang til forud at sikre sig. Det er imidlertid ikke helt rigtigt, at Assurandøren ingen Risiko har løbet, thi dels er Afgørelsen af, om Kontrakten er uvirksom, ofte vanskelig og tvivlsom, og dels er der Mulighed for Forsikredes Svig eller Fejltagelser fra hans Side.

I engelsk Ret er man siden Lord Mansfields Dage endog gaaet saa vidt, at man antager, jfr. M. A. § 84 Nr. 1, at naar Risikoen bortfalder, bør ogsaa dens Modstykke, Vederlaget — eller, som det hedder: »the consideration« —, Præmien, altid bortfalde¹⁸⁾. Denne Begrundelse er ikke rigtig. Man kan ikke altid tillade den Forsikrede vilkaarlig at træde tilbage fra Kontrakten, naar Assurandøren stadig er villig til at præstere sin Ydelse, Risikoen, uden i hvert Fald efter de almindelige Regler om bristende Forudsætninger at erstatte Assurandøren hans forventede Fortjeneste, eller i det mindste hans positive Udgifter.

5. Da Ristorno i dansk Ret er positivt ordnet, er der ingen Grund til at fordybe sig videre i Betragtninger over dens Væsen og Beretigelse. Reglerne om Ristorno er nu blevet Kontraktsvilkaar, almindelige Betingelser, paa hvilke alle Policer tegnes.

Afgørende for Lovens og Konventionens Anerkendelse af Ristorno har det sikkert været, at Forretningsfolk har Trang til at kunne forsikre fremtidige, kun mulige Interesser uden derfor at være forpligtet til at betale Præmien, hvis disse ikke kommer til Eksistens, og at det er muligt for Assurandørerne med deres højt udviklede Teknik og den store Mængde Forsikringer at løbe Risikoen for, at saadanne Forsikringer forsvinder. Dette er saavel i den almindelige Assurances Interesse, idet denne Imødekommenhed bidrager til Forsikringens Betydning og Vækst, som i den enkelte Assurandørs Interesse, idet han derved formaar at knytte Kunderne til sig.

Det fremgaar af det foran udviklede, at indenfor Søforsikringen kan den Forsikrede sikkert ikke træde tilbage, blot fordi Assurancen kan faas billigere et andet Sted. Forsikrede kan selv afgøre, om Af-

¹⁸⁾ A. § 1247.

skibning, Sejlads eller Køb skal finde Sted, men hvis det sker, saa gælder den gennede Police¹⁹⁾).

Assurandøren faar altid et Vederlag, Ristornogebyr, til Dækning af Udgifter og som Vederlag for tabt Fortjeneste²⁰⁾.

De gældende danske Regler om Ristorno findes dels i Konventionen, suppleret med Søloven²¹⁾, dels i Policen. Det er udtrykkeligt udtalt af Domstolene, at Policens særlige Bestemmelser kun er Tillæg til Konventionen og ikke ophæver denne²²⁾.

6. Ristorno kan forlanges i følgende Tilfælde:

a. Genstanden — Interessen — udsættes ikke for nogen Fare, der falder under Assurandørens Ansvar (Konv. § 154, jfr. Søl. § 265)²³⁾.

Reglen omfatter alle Arter af Interesser. Situationen foreligger, naar den Fare, der er forsikret mod, bortfalder inden Risikoens Begyndelse, naar Transporten i Virkeligheden er forbi²⁴⁾, naar Transporten ikke udføres, og endelig, naar det, forinden Risikoen begynder, konstateres, at Kontrakten er ugyldig²⁵⁾. Som Eksempler nævnes i Konv. § 154: Skib forliser, inden den forsikrede Rejse tiltrædes, Varerne aflades ikke, fordi de sælges²⁶⁾ eller sendes andetsteds hen.

Det er uden Forskel, om det er nødtvungent eller skyldes Ejerens frivillige Disposition, at Risikoen ikke bliver aktuel. Det er ligeledes uden Betydning, at Genstanden senere afsendes paa en anden Rejse; Afsendelse paa den forsikrede Rejse maa blot ikke finde Sted for Forsikredes Regning²⁷⁾, saaledes at Policen vilde kunne træde i Kraft.

¹⁹⁾ Pl. 671, B. 680.

²⁰⁾ I England er dette Ristornogebyr ophævet, jfr. M. A. § 84, og der er ogsaa i Danmark en af Konkurrencen fremkaldt stigende Tendens hertil.

²¹⁾ N. Pl. § 96 og sv. Pl. § 98—99 er praktisk enslydende med Søl. § 265—266. H. B. §§ 34, 11, 17, 18, 27 og 98. M. A. §§ 82—84, W. v. K. §§ 281, 282, 635, 636 og 662. C. de C. §§ 349 og 356. I. H. L. B. §§ 431, 614 og 620.

²²⁾ U. 1907 330.

²³⁾ M. A. § 84 Nr. 3 b.

²⁴⁾ Her kan ogsaa nævnes det i Konv. § 147 i. f. nævnte Tilfælde, at der paa Forsikringsstedet haves Efterretning om, at Transporten er forbi, idet Forsikrede i dette Tilfælde intet Krav kan faa. Hvis ingen vidste dette, gives ikke Ristorno, thi i saa Fald er jo Policen gyldig.

²⁵⁾ Hvis Assurandøren opsiger Kontrakten, forinden Risikoen er begyndt, kan Forsikrede forlange Ristorno, jfr. Konv. § 153 i. f.

²⁶⁾ eller anholdes, forinden Risikoen begynder, se U. 1919 440. Et Tvivlstilfælde om Risikoens Begyndelse forelaa i N. D. 1917 497.

²⁷⁾ Ved Generalpolicer vil saaledes Ristorno, hvis Varerne overhovedet afsendes for Forsikredes Regning, sjældent finde Sted.

Kravet om Ristorno kan ikke rejses, forinden der er disponeret saaledes over Genstanden, at det er udelukket, at den under sin Transport vil kunne omfattes af Forsikredes Police²⁸⁾.

Ristorno er herefter udelukket, naar Assurandørens Risiko i et nok saa kort Tidsrum har været tilstede^{28a)}, altsaa hvor det er Kendsgerninger, der indtræder efter Risikoens Begyndelse, som bevirker, at Assurandørens Pligt til at dække eventuel Skade bortfalder. Hvis f. Eks. indladede Varer atter udskibes, gives derfor ingen Ristorno.

Begæringen om Ristorno behøver ikke i disse Tilfælde at være fremsat, inden Risikoens begynder eller rettere vilde begynde efter Policen^{28b)}.

b. Hvis Forsikringskontrakten bliver helt eller delvis ugyldig — eller uvirksom — fra Begyndelsen at regne, saaledes at den ikke kan hjemle Forsikrede Krav paa Erstatning for indtrædende Skade, giver Søl. § 266 og Konv. § 156 Adgang til Ristorno²⁹⁾. Som Eksempler nævnes: *Overforsikring, Dobbeltforsikring, manglende Interesse, Farens Forøgelse eller Forandring*, hvormed vist menes det samme som »urigtige eller manglende Angivelser« i Søl. § 266, der iøvrigt tilføjer: »eller af anden lignende Aarsag«.

For at beskytte Assurandøren mod uberettigede Krav, og da ofte Forsikredes Tavshed vil være fremkaldt af hans Ønske om eventuelt at udnytte Situationen, forlanger Søl. § 266, at Begæring om Ristorno i disse Tilfælde skal fremsættes, forinden Interessen udsættes for Fare^{29a)}, se herom Kap. 22.

Dette Krav er ikke udtalt i Konv. § 156, jfr. 2. Stk. Her forlanges det blot, at Begæringen skal være fremsat, saasnart Forsikrede har faaet Kendskab til den Omstændighed, der bevirker, at Forsikringen ophører, men dog førend han ved, at Rejsen er lykkeligt tilendebragt, altsaa Risikoens afløbet. Da Assurandørerne ikke ved Policernes Indhold har ophævet Konventionens nævnte Regel, ses der ingen Hjemmel til at udelukke de Forsikrede fra at nyde godt af denne

²⁸⁾ Hvis Varen bliver solgt fob inden Afskibningen, kan Ristorno forlanges.

^{28a)} U. 1920 853.

^{28b)} Grundtvig 206 Note 2 mener, at Ristorno gives uanset Svig, men dette er næppe rigtigt, jfr. det følgende, især Konv. §§ 117 og 161.

²⁹⁾ M. A. § 84 3 a, c, e og f, H. B. §§ 3, 11 og 27. I disse Tilfælde har Assurandøren, indtil Ugyldigheden indtraadte og blev kendt, løbet en vis Risiko. Men i de fleste Situationer vil dog Ugyldighedsgrunden være indtraadt forinden Risikoens Begyndelse.

^{29a)} Se saaledes N. D. 1922 244 (efter n. Pl. § 96 2. Stk. og Søl. § 266).

udvidede Adgang til Ristorno, der ogsaa stemmer med flere udenlandske Regler³⁰⁾).

Som en Undtagelse bør maaske Søl. § 266 følges, hvis en Police bliver ugyldig, fordi Oplysningspligten ikke har været efterkommet, eller fordi Konv. §§ 145—146 paaberaabes. Her foreligger ofte saa vanskelige Spørgsmaal at afgøre, at Assurandøren i Virkeligheden har løbet en Risiko under Policen. Ved en betinget³¹⁾ eller fremtidig Interesse kan det samme foreligge.

En Betingelse for denne Ristorno er det ifl. Konv. § 156 2. Stk., at hverken den Forsikrede selv eller andre, for hvis Handlinger han bærer Ansvar — Kap. 18 og 19 — er »Skyld« i Forsikringens Ugyldighed. Det er sikkert rigtigst at fortolke dette Udtryk i Overensstemmelse med Søl. § 266, der forlanger, at Forsikringstageren, og ved Forsikring for fremmed Regning tillige Forsikrede selv, skal have været i *god Tro*, da Forsikringen blev tegnet. Ved god Tro forstaas Ukendskab til de Kendsgerninger³²⁾, der gør Forsikringen ugyldig. Ukendskab blot til Loven og Policen kan ikke bringe vedkommende i god Tro. Ristorno er altsaa ikke udelukket, hvis Policen er ugyldig, fordi Kaptajnen paa egen Haand har overtraadt dens positive Bestemmelser, f. Eks. sejlet i forbudt Farvand³³⁾ eller overtraadt Oplysningspligten, Kap. 11.

Bevisbyrden for den gode Tro paahviler den Forsikrede. Der paahviler ham desuden en Pligt til ufortøvet at underrette Assurandøren om Ugyldigheden, saa snart han faar Kendskab til de Kendsgerninger, hvorpaa den beror, jfr. Konv. § 156 2. Stk. En Tøven hermed bør gøre ham Bevisbyrden vanskeligere, idet den antyder, at han vil udnytte Situationen, og bør ogsaa kunne bevirke, at Forsikrede anses for at være kommet i ond Tro³⁴⁾.

³⁰⁾ Medens M. A. § 84 3 a forlanger Begæring inden Risikoens Begyndelse, er dette ikke nødvendigt ved M. A. § 84 3 c, e og f, jfr. ogsaa H. B. §§ 3 og 27 i Modsætning til § 11.

³¹⁾ Hvis Forsikrede tror at have en Interesse, f. Eks. en Søpanteret, men hans Krav herpaa efter Rejsens Begyndelse forkastes af Domstolene, bør der ikke gives Ristorno (M. A. § 84 3 d), thi Forsikredes Paastand om at have en Panteret og Muligheden for, at han har den, er tilstrækkelig til at hjemle Policen og give Risiko.

³²⁾ Jfr. Udtrykkene i H. B. §§ 3 og 11, medens M. A. anvender den modsatte Udtryksform: at udelukke Ristorno, hvor der foreligger »fraud or illegality«.

³³⁾ I N. D. 1915 37, B. R. D. D. II 1198, V 581 havde Assurandøren løbet nogen Risiko.

³⁴⁾ H. B. §§ 3 og 11.

Medens Sol. § 266 overhovedet indskrænker Retten til Ristorno til de Tilfælde, hvor Forsikrede er i god Tro, er dette ikke Tilfældet med Konv. § 156. Efter dennes 1. Stk. er god Tro ikke nødvendig, naar Begæring om Ristorno fremsættes, inden Assurandørens Risiko er begyndt. Af Modsætningen til § 156 2. Stk. fremgaar det nemlig, at der ikke for Ristorno i det første Tilfælde forlanges, at Forsikrede er »uden Skyld«.

Naar man imidlertid³⁵⁾ har ment, at Konv. § 156 1. Stk. ogsaa tillader Ristorno, naar Forsikrede har begaaet Svig, er dette urigtigt. Man overser saavel de almindelige Regler i Konv. §§ 117 og 161, — hvorefter al Forpligtelse baade efter Kontrakten og til Ristorno udtrykkeligt bortfalder ved Svig fra Forsikredes Side —, som de specielle Regler i Konv. § 52 2. Stk. og § 56³⁶⁾. Det er desuden almindelig evropæisk Ret³⁷⁾, at en Forsikret, der har udvist Svig, ikke har Krav af nogen Art mod Assurandøren.

Fra den gode Tro (Sol. § 266) over den manglende Skyld (Konv. § 156 2. Stk.) og til den bevidste Svig findes saavel bevismæssigt som faktisk en lang Række Overgangsformer. Det er overhovedet vanskeligt at paavise svigagtig Hensigt, naar en Police kun er t e g n e t. Svig foreligger nemlig ikke, blot fordi Forsikrede ikke har opfyldt sin Oplysningspligt, eller har overtraadt Policens Betingelser, men hertil maa positivt kræves, at Forsikrede med fuldt Kendskab til sin manglende Berettigelse — altsaa forsætligt — har haft til Hensigt at drage Fordeel af Forsikringen i Skadestilfælde³⁸⁾. Hensigten manifesterer sig altsaa først klart, naar Erstatningskravet fremsættes. Der er desuden praktisk Grund til i Assurandørens Interesse at belønne den svage svigagtig Tanke hos en Person, der angrer straks, og inden Risikoen begynder.

Derfor bør Konv. § 156 1. Stk. opretholdes og faar altsaa den Betydning, at der altid gives Ristorno, naar Begæring herom fremsættes inden Risikoens Begyndelse, medmindre Assurandøren positivt kan bevise, at Forsikrede har udvist Svig. Hvis Begæringen fremsættes efter Risikoens Begyndelse, — altsaa hvis Ugyldigheden skyldes en efterfølgende Kendsgerning —, maa Forsikrede derimod bevise sin gode Tro.

³⁵⁾ Br. 43 Noten.

³⁶⁾ Og Straffeloven § 258.

³⁷⁾ H. B. § 13, M. A. § 17, jfr. M. A. § 84. Ejendommeligt nok var i den ældste engelske Søforsikring Præmier ristorable selv ved Svig, se A. § 1256.

³⁸⁾ Herimod Sindballe III 16—24.

Særlige Tilfælde af Ristorno.

c. Konventionens § 159 forudsætter, at der i Policerne udtrykkeligt kan aftales Ristorno. Dette vil ofte være Tilfældet, f. Eks. naar der er Uvished om, hvilke Ruter, der skal tages, og der er forskellige Præmier for disse.

Naar Forsikrede opsiges Policen efter Søl. § 240, gives der Ristorno, uanset at Risikoen er begyndt. Denne Regel maa kunne anvendes analogt overalt, hvor Forsikrede hæver Kontrakten paa Grund af Forudsættningernes Bristen som Følge af senere indtrædende Kendsgerninger, og der ikke er positive Regler at følge.

Konv. § 164 aabner endvidere Assurandørens Øjne for, at der i visse Tilfælde bør ristornes efter Billighed³⁹⁾, se f. Eks. Konv. § 147 i. f.

Assurandørens særlige Ret til Opsigelse af Forsikringen bevirker altid, at han skal ristornere den Del af Præmien, der skønsmæssigt efter Forholdene svarer til den Risiko, han bliver fri for. Eksempler herpaa er:

Salg af tidsforsikret Skib (Konv. § 82 og Kap. 8).

Krigs Indtræden, naar fremmede Skibe er tidsforsikret (Konv. § 107 og Kap. 14 § 8 a).

Ophævelse af Fragtforsikring, naar Skibets Afrejse forbydes af offentlig Myndighed (Konv. § 185 og Kap. 39).

I de sidste to Tilfælde kan intet Ristornogebyr forlanges.

Almindelige Regler for Ristorno.

7. Retten til Ristorno er uafhængig af, at Præmien er forudbetalt, og af, at der er givet Kredit.

Konv. § 157 fastsætter, at naar der i en Police er forskellige Takstbeløb, behandles de under hver Takst hørende Varer som en særlig Police, paa hvilken der tilstaas Ristorno uafhængigt af de andre Takster. Hvis Policen enten er aaben eller kun har een fælles Takst for

³⁹⁾ Eksempel herpaa er, at Søassurandørerne ved Forlis, der falder ind under Krigsforsikringens Betingelser, plejer at godtgøre Rederiet en til tilbageværende Tid svarende Del af Præmien for Aarskaskoforsikring, dog kun hvis denne Del mindst vil udgøre $\frac{1}{4}$ pCt. Endnu videregaende se U. 1919 440. I norske Kaskopolicer findes følgende Klausul om Ristorno:

»b. I tilfælde av forsikringens ophør paa grund av at skibet

1) sælges,

2) totalforliser som følge av krigsmolest, naar forsikringen er tegnet fri for krigsmolest,

3) rekvireres av en krigsførende magt,

ristornes præmien pro rata for den gjenstaaende del av forsikringstiden«.

flere Slags Varer, gives der ikke Ristorno, medmindre den samlede Forsikringsværdi af de Varer, der afskibes, er mindre end Forsikringssummen.

Iøvrigt er det en Regel ifl. Konv. § 155 — jfr. Søl. § 266: »*eller delvist*« —, at paa en enkelt Police kan der indrømmes Ristorno, hvis kun en Del af Interessen udsættes for Fare. Denne Ristorno er meget anvendt ved den saakaldte Afskrivningsforsikring⁴⁰⁾ af Varer. Hvis Varerne er forsikret ved forskellige Policer og hos forskellige Selskaber, fordeles de afskibede Kvanta forholdsmæssigt uden Hensyn til Dagen, paa hvilken Policerne er afsluttet (Konv. § 155 2. Pkt.).

Analogien af Konv. § 155 2. Pkt. bør anvendes, hvor en bestemt Del af Faren bortfalder inden Risikoens Begyndelse, for saa vidt denne Del er særskilt tariferet ved Policens Tegning⁴¹⁾, f. Eks. Rute opgivet med særlig Præmie⁴²⁾. Hvis altsaa Varer, der er anmeldt som Dækslast, ikke lastes paa Dæk (Konv. § 139), bør Ristorno finde Sted af den for denne Risiko erlagte Præmie. Det kan ikke ubetinget være afgørende, om Præmien i Policen er anført delt eller samlet; at Risikoen faktisk er blevet tariferet særskilt er tilstrækkeligt.

Normalt vil imidlertid den i Policen beskrevne Risiko, hvorfor Præmien er betinget under eet — enten som en Sum eller en Procentsats, jfr. Konv. § 158: »*samlet Præmie*« — være udelelig. Ved Tidspolicer ristornes saaledes intet, selvom Forsikringen ophører før Slutningsterminen⁴³⁾. Konv. § 158 udtaler ogsaa udtrykkeligt, at ved Rundrejser eller flere Rejser samlede i een Police, men med samlet Præmie, ristornes intet, selv om en enkelt af Rejserne opgives⁴⁴⁾, samt at selv om Ladning udlosses forinden Ankomsten til Bestemmelsesstedet i Policen, gives ingen Ristorno herfor. Policens Rejse er altid udelelig, hvis den er opgivet som en Enhed.

Om Beregningen af Ristorno, naar Risikoen er begyndt, jfr. Konv. §§ 82, 107, 147 og 185 samt Søl. § 240, findes ingen Regler udtalt i Konventionen. Policen gaar, at dømme efter dens Regler om Ristorno ved Oplægning, ud fra, at ved Ristorno efter Tidspolicerne tilbagebetales en saa stor Del af Præmien, som det tilbageværende T i d s r u m

⁴⁰⁾ H. B. § 98. I Danmark benyttes næsten altid Generalpolicens Form hertil.

⁴¹⁾ M. A. § 84 2 bruger det udmærkede Ord »*apportionable*«. Et illustrerende Tilfælde findes i N. D. 1917 497.

⁴²⁾ U. 1916 91 og 1919 620.

⁴³⁾ A. § 1251. Udtrykkeligt udtalt i U. 1923 155, hvor Aarspræmien forfaldt pr. Halvaar forud, og Skibet forliste inden 1ste Halvaars Udløb.

⁴⁴⁾ Det er sikkert i mange Tilfælde muligt at se bort fra Konv. § 158. Jfr. ogsaa n. Pl. § 12 1.

af Policen staar i til hele Policens Løbetid, altsaa uden Hensyn til Aarstiderne. Vinteren anses ellers for at være mere farlig end Sommeren⁴⁵⁾. Denne Regel kan dog næppe følges ved Rejseforsikring. Ved Hjælp af Praksis og offentlig tilgængelige Tariffer maa der her søges Vejledning til Præmiens rationelle Sønderdeling. Domstolenes Skøn bliver afgørende.

Som Vederlag for Assurandørens Ulejlighed og Udgifter indrømmer næsten alle Love og Planer ham et Ristornogebyr⁴⁶⁾. Dette er ens efter Konv. § 163 og Søl. § 265, nemlig $\frac{1}{4}$ pCt. af den Forsikringssum, der bliver uvirksom ved Policens Ophævelse. Hvis Præmien er mindre end $\frac{1}{2}$ pCt., er Gebyret dog kun det halve af denne. I Praksis frafaldes ofte Ristornogebyret, og i nogle Tilfælde kan det ikke forlanges efter Konventionen⁴⁷⁾.

Retten til Ristorno bortfalder efter Konv. § 159, naar Assurandøren kommer til at betale nogen Erstatning efter vedkommende Police. Denne Regel har særlig Betydning for de i Konv. § 156 2. Stk. nævnte Tilfælde, samt hvor der kan tilstaas delvis Ristorno efter Konv. §§ 155 og 157. I denne Relation maa Policen vist behandles som en fast Enhed.

I Tidspolicerne for Kasko⁴⁸⁾ er Reglen ændret saaledes:

Overstiger den paa Policen faldende Erstatning Halvdelen af den betingede Aarspræmie, bortfalder al Ristorno. Naar i mindre Skadestilfælde Erstatningen og Ristornoen tilsammentagne overskrider den halve Præmies Beløb, bortfalder det Overskydende.

Retten til Ristorno kan ifl. Konv. § 162 fortabes ved Forældelse⁴⁹⁾, idet Ristorno skal begæres inden 1 Aar fra Policens Datering, hvis Forsikringen angaar Rejser i Evropa, og ellers inden 2 Aar. Her har særligt Hensynet til Assurandørens Regnskab og hans Krav mod Reassurandørerne været afgørende. Reglen er ikke bortfaldet ved den almindelige Regel i Søl. § 264.

⁴⁵⁾ U. 1907 330.

⁴⁶⁾ B. 668, Br. 142, n. Pl. § 96 Forsikringssummens Minimum 500 Kr., sv. Pl. § 98. Efter H. B. § 18 er Gebyret ikke over $\frac{1}{8}$ pCt. af Forsikringssummen, jfr. H. B. §§ 3, 4, 11, 17, 27 og 98. Se Note 20.

⁴⁷⁾ Konv. § 82 2. Pkt., 107, 147 i. f. og 185 samt Søl. § 240 og ved Oplægning.

⁴⁸⁾ Sv. Pl. § 100.

⁴⁹⁾ H. B. §§ 3, 4 og 11.

16. KAPITEL.

Mæglere og Agenter.

1. Indenfor Søforsikringen har Mæglerinstitutionen altid spillet en betydelig Rolle¹⁾. Denne Forsikringsart er nær knyttet til Omsætningen af Penge og Varer, og Placeringen af Forsikringerne sker hyppigt paa Børsen samtidig med Køb og Befragtning.

Mægleren giver efter sin Viden de Forsikrede Underretning om Assurandørernes Soliditet, indhenter Præmietilbud og udstykker de store Assurancer til flere Assurandører. Assurandøren bruger Mægleren til Fremskaffelse og Undersøgelse af de Risici, der er paa Markedet.

Assurancemæglere har principielt den samme retslige Stilling og driver uafhængig Virksomhed paa samme Maade som Vare-, Skibs- og Vekselmæglere. De er upartiske Mellemænd, selvstændige Forretningsdrivende, der søger at faa Kontrakter afsluttet mellem Parterne og derfor modtager en Kurtage (Provision).

¹⁾ I England placeres i Praxis alle Transportforsikringer gennem »brokers«, der ved Loven er blevet et fast Led i Forsikringslivets Omsætning. Mægleren opgiver paa en saakaldt »slip« det væsentligste af Forsikringens Indhold, og Assurandørernes Repræsentanter (»underwriters«) anfører herpaa, hvilket Beløb, de overtager. Herved er i Praxis Forsikringen tegnet.

Efter M. A. § 53 er Mægleren overfor Assurandøren ansvarlig for Præmien, men har overfor Forsikrede Sikkerhed i Policen og Erstatningskravet. Derimod er han ikke overfor den Forsikrede ansvarlig for Betaling af Skader eller Ristorni. Efter M. A. § 54 udelukker en af Mægleren leveret kvitteret Police Assurandøren fra at søge Forsikrede for Præmien, men den er ikke for Mægleren Bevis for, at han har betalt Præmien til Assurandøren, se A. §§ 101 og 134, G. 12 og 433.

Det engelske System er ikke anvendt i U. S. A., Winter 347 ff.

I Holland bruges altid Mæglere, se Kracht 88 ff., og disse har en i Loven foreskrevet Tillidsstilling, W. v. K. § 681.

I Tyskland, i hvert Fald i de gamle Hansestæder, anvendes ligeledes normalt Mæglere.

For at blive dansk Mægler maa Vedkommende tage en Eksamen og søge offentlig Beskikkelse²⁾. I Danmark er de virkelige Assurance-mæglere indenfor Transportforsikringen forsvundet; der findes ingen beskikkede Assurance-mæglere. Grunden hertil er, at det ikke er nødvendigt at være beskikket Mægler for at drive Virksomhed som Formidler af Assurance, og at den stærke Konkurrence mellem Assurandørerne og det begrænsede Omraade har tvunget disse til selv at henvende sig direkte til de Forsikrede ved en energisk og omfattende Akkvisation, der har gjort Mæglervirksomheden i den direkte Forsikring overflødig³⁾. Mæglernavnet benyttes nu væsentligst af Personer, der formidler Genforsikringskontrakter.

Der findes endnu Assurance-agenter, der er uafhængige af de enkelte Assurandører og driver en selvstændig mæglerlignende Virksomhed, se om Bogføringspligten L. Nr. 98 ¹⁰/₅ 1912. Saadanne Agenter eller Mellemmænd har ingen umiddelbar Beføjelse til at forpligte Assurandøren^{3a)}. Deres Forbindelse med Assurandøren er nemlig ikke fast, men udelukkende knyttet ved Placeringen af den enkelte Assurance. De maa derfor i hver forekommende Situation indhente Assurandørens Samtykke. De er selvfølgelig overfor Forsikrede ansvarlige for deres Udførelse af Hvervet⁴⁾. Deres Kurtage udbetales dem af Assurandøren som en Procent af Bruttopræmien.

2. Alle direkte Søforsikringer overtages i Nutiden enten direkte af Assurandørerne eller gennem Assurance-agenter⁵⁾. Under denne sidste Betegnelse rummes en Mængde meget forskelligt stillede Personer, hvis Fællesmærke er, at de ikke tilhører Assurandørens Kontorpersonale, men som fast⁶⁾ Erhverv driver selvstændig Virksomhed

²⁾ Om Mægleres Eksamen, Udnævnelse, Pligter og Rettigheder, se Frd. ²²/₁₂ 1908.

³⁾ I Norge og Sverige er den særlige Mæglerinstitution ligeledes forsvundet.

^{3a)} I U. 1923 140 antaget, at en Forfalskning af Policen (Udstregning og Tilføjelse) foretaget af en Agent, der drev selvstændig Forretning, ikke var forpligtende for Assurandørerne. Se ogsaa N. D. 1922 14.

⁴⁾ U. 1918 584. Saadan Agents Viden skader Forsikrede, se Kap. 11. I N. D. 1922 14 udtalt, at Agenten er pligtig at skaffe Forsikrede en Police hos en Assurandør, saaledes som aftalt, og derfor selv hæfter som Assurandør, hvis det ikke sker.

⁵⁾ De Mellemmænd, Agenter el. lign., der undertiden optræder for de Forsikrede, er omtalt foran under Forsikring for fremmed Regning, se Kap. 7 og 18—19.

⁶⁾ Personer, der tilfældigt placerer Forsikringer og derfor erholder en Provision, falder altsaa udenfor Fremstillingen, og de følgende Regler kan ikke anvendes paa dem. De har aldrig Beføjelse til at forpligte Assurandøren.

med at overtage direkte Søforsikringer til en eller flere bestemte Assurandører. Saadan Næring er fri⁷⁾).

Der findes alle Arter af Forhold lige fra den udelukkende med Provision lønnede omrejsende Agent, der kun indhenter Forespørgsler om Forsikringer til den fast bosiddende Generalagent⁸⁾, der maaske faar Gevinstandel, Kontorholdsgodtgørelse o. s. v., og som har Fuldmagt til selvstændigt at acceptere Forsikringer paa Assurandørens Vegne, saa at han næsten er en Filial af Assuranceselskabet. Fælles for Gruppen er altsaa, at Personerne vel er selvstændige, men fast knyttede til en bestemt Assurandør.

Hvorledes en given Fuldmagt kan ophæves, se L. 242 ^{8/5} 1917 §§ 12—16.

3. I Forholdet mellem Assurandøren og Agenten er den indgaaede Kontrakt og, hvor denne tier, Sædvanen og Loven afgørende. Kun i det Omfang, Kontrakten udtrykkeligt bemyndiger Agenten til at forpligte Assurandøren ved Accept, Skadesregulering o. s. v., har denne Lov til at gaa ud fra, at han har Ret hertil.

Agenten maa nøje overholde de af Assurandøren givne Instrukser for Antagelse af Risici, til hvilke Præmier og op til hvilke Maksimaler, der maa forsikres. Overtræder han disse Instrukser, er han erstatningspligtig. Hvor intet andet er aftalt, har Assurandøren Ret til at ændre Præmietariffer og Maksimaler med øjeblikkelig Gyldighed.

Agentens Virksomhedsomraade vil være bestemt i Kontrakten. Sædvanligt gives der ham Eneret til at repræsentere Assurandøren i et bestemt Distrikt, hvoraf i hvert Fald følger, at Assurandøren af alle de Forsikringer, som han modtager derfra, selv gennem andre, maa svare den fastsatte Provision til Agenten⁹⁾. Denne er paa sin Side pligtig til at overføre til Assurandøren alle de Forsikringer, som han disponerer over, og som falder indenfor hans Bemyndigelses Grænser. Undertiden er hans Eneret eller hans Stilling overhovedet afhængig af, at han i en bestemt Periode erhverver et Minimum af Forsikringer.

⁷⁾ Det er ret hyppigt, at Assuranceagenter løser Grossererborgerskab. Dette er imidlertid unødvendigt.

⁸⁾ Ved Opkomsten af disse Generalagenter og overhovedet ved Akkvisitionens Overhaandtagen er den klare Sondring mellem den uafhængige Mægler (»broker«) og Assurandørens Repræsentant (»underwriter«) forsvundet til stor Skade for de rene Linjer.

Generalagenten med selvstændig Forretning vil saaledes ofte føle sig tilskyndet til væsentligt at varetage sine Kunders — de Forsikredes — Interesser, til Trods for at han faar sit Vederlag af Assurandøren og er dennes Fuldmægtig.

⁹⁾ f. Eks. U. 1901 322, 1902 A. 260, L. 243. ^{8/5} 1917 § 70.

Uden udtrykkelig Vedtagelse herom staar Agenten ikke delcredere for Præmierne¹⁰⁾. I Agentens Konkursbo har Assurandøren intet Privilegium for de af denne modtagne Præmier, men kan selv inkassere de ikke krediterede eller betalte. Forsikrede har ikke overfor Assurandøren Ret til Modregning af sine Krav paa Agenten personlig.

For Provisionens Beregning, dens Procentsats, og af hvilket Grundbeløb den skal udregnes, indeholder Kontrakten Bestemmelser¹¹⁾. Der vil regelmæssigt være fastsat en fast Provision (Erhvervelses- og Fornyelsesprovision). Af de Præmier, der ikke indgaar paa Grund af de Forsikredes manglende Betalingsevne, faar Agenten ingen Provision. Ligesledes bortfalder Provisionen, hvis Forsikringen med Rette annulleres af en af Parterne i Henhold til Policens eget Indhold, jfr. Kap. 13—15¹²⁾. Godtgørelse for positive Udgifter til Kontorhold, Reklame o. s. v. har Agenten kun Krav paa, hvor dette er aftalt.

Alle Dokumenter og Bilag, der udelukkende vedrører de hos Assurandøren dækkede Forsikringer, tilhører i Mangel af modsat Vedtagelse denne og maa overleveres ham ved Kontraktforholdets Ophør.

Især for den fast bosiddende Agent, der har Kontor og driver Assuranceagentur som sit eneste Erhverv, er Spørgsmaalet om, hvem der ejer Porteføljen, d. v. s. de tegnede Forsikringer, af den allerstørste Betydning. For saa vidt intet er sagt herom, udtrykkeligt eller stiltiende, eller fremgaar af den Maade, hvorpaa Agenturets Virksomhed bliver drevet, tilhører selvfølgelig de af eller for Assurandøren accepterede løbende Forsikringer denne^{12a)}, indtil de kontraktligt udløber. Der kan ikke uden udtrykkelig Vedtagelse, jfr. L. 242 $\frac{8}{5}$ 1917 § 38 om saadanne Konkurrenceklausulers begrænsede Gyldighed, paalægges Agenten en Pligt til efter Kontraktens Ophør at undlade at konkurrere om Erhvervelsen af Forsikringer fra de paagældende Forsikrede eller fra de i hans Omraade boende Personer, naar Fornyelsesterminerne indtræder, eller nye Forsikringer tilbydes.

Agenten er i alle Forhold pligtig at varetage Assurandørens Interes-

¹⁰⁾ Ifølge Mæglerforordningens § 18 hæftede Mægleren for Præmiens Betaling. Se nu U. 1919 454, hvor en Agent ikke blev anset som ansvarlig for Præmier af tegnede Genforsikringer.

¹¹⁾ A. S. R. Nr. 35 a i N. F. 1921 693. (Provision beregnes af Præmiens originale Møntsort) og A. S. R. Nr. 35 b i N. F. 1921 694.

¹²⁾ U. 1919 440. Agenten maatte tilbagebetale Provisionen, da Præmien delvis maatte ristorneres, fordi Ladningen inden Risikoens Begyndelse blev kapret.

^{12a)} A. S. R. Nr. 75 i N. F. 1922 303.

ser, paase Præmiernes rettidige Indbetaling og Skadernes Regulering efter Policebetingelserne¹³⁾. Han har ikke Lov til at vise Kulance uden med Assurandørens udtrykkelige Samtykke. Hvis han ved sine Handlinger bibringer Assurandøren Tab, er han erstatningspligtig efter Lovgivningens almindelige Regler, jfr. L. 243 ^{8/5} 1917 § 66.

4. Det vigtigste Spørgsmaal er imidlertid, i hvilket Omfang Agentens Dispositioner, hans Accept af Forsikringer, Skadesberegninger og lign. er forpligtende for Assurandøren i Forhold til Forsikrede. Hovedreglen er her, som ved anden Fuldmagt, at Agenten kun kan binde Assurandøren i det Omfang, denne har givet ham virkelig Fuldmagt, enten skriftlig eller ved at anbringe ham i en Stilling, der efter Sædvane giver Agenten en vis Dispositionsret, jfr. L. 242 ^{8/5} 1917 § 16 2.

De fast bosiddende Agenter, der driver Assuranceagentur som deres Enevirkksomhed (Generalagenter) og efter Kontrakt repræsenterer en eller flere Assurandører, har efter hele deres Stilling en vidtgaaende Fuldmagt, hvis de er berettigede til at udstede Policier¹⁴⁾, eller Assurandøren lader dem udstede Policier. I Praxis forlanger man aldrig at se en saadan Agents virkelige Fuldmagt for at undersøge, om han nu ogsaa er berettiget til at acceptere den paagældende Forsikring. Det er i Assurandørens egen Interesse, at de af hans befuldmægtigede Agenter underskrevne Policier¹⁵⁾ ubetinget nyder Tiltro, og det vilde være umuligt af Hensyn til Omsætningen at paalægge den Forsikrede en Undersøgelsespligt. Assurandøren bør ogsaa bære Risikoen for de af ham valgte Agenter Hæderlighed og Paapasselighed.

De af en saadan Agent udstedte Policier vil derfor være forpligtende for Assurandøren, uanset at Agenten overskrider den ham i Kontrakten givne Beføjelse¹⁶⁾, f. Eks. overtegner sine Maksimaler, tager lavere

¹³⁾ U. 1920 744.

¹⁴⁾ Saadanne Agenter betegner sig oftest som Generalagenter. Navnet stammer fra, at disse Agenter er eneberettigede til at repræsentere Assurandøren i et bestemt Omraade. I Praxis opfattes Betegnelsen snarere som Udtryk for, at de har en almindelig Fuldmagt til at forpligte Assurandøren. Det er imidlertid ikke Navnet, men den Maade, paa hvilken Agenten driver sin Virksomhed, der er afgørende. Om Generalfuldmagt se Lassen I 178 Note 18.

¹⁵⁾ Hvis Agenten udfylder Blanketter underskrevne af Assurandøren, er denne forpligtet herved, selv om Instruktionerne overskrides.

¹⁶⁾ N. D. 1902 25. Den aabne Fuldmagt til at tegne Forsikringer, der indeholdes i selve Agentens Stilling »s o m s a a d a n«, kan ikke indskrænkes overfor Tredjemand.

Ogsaa de af en Generalagent antagne Subagenter kan forpligte Assurandøren, naar de kan udstede Policier. Se N. R. 1896 177, N. D. 1903 310.

Præmier, forsikrer Ruter eller til Steder som er forbudte¹⁷⁾, ændrer Policevilkaar el. lign. Selv om Agenten ændrer Selskabets sædvanlige eller de almindelige Policevilkaar, er Assurandøren bundet. Indenfor Søforsikringen vilde nemlig en saadan Afgrænsning være praktisk umulig at gennemføre, selv om der findes faste og fælles Standardbetingelser, thi Specialbestemmelser og Ændringer til Skade eller Gunst for den enkelte Forsikrede er hyppige¹⁸⁾.

Naar Agenten kan udstede Policer, ligger ogsaa heri¹⁹⁾, at han kan tilstaa Ristorno, kvittere for Præmier, give Kredit, opgøre Skader²⁰⁾, anerkende Forsikredes Opgørelse²¹⁾, vise Kulance, acceptere Forlig, disponere i Skadestilfælde²²⁾ og overhovedet fuldstændigt optræde, som Assurandøren selv kan, saaledes at Underretninger til ham er fyldestgørende, og med Hensyn til Viden og Dispositioner altid maa behandles som Assurandøren selv²³⁾.

Undtagelser kan kun anerkendes, hvor Generalagentens Optræden øjensynligt nærmer sig til Svig overfor Assurandøren, hvor Forsikrede ved, at Agenten ikke har Fuldmagt til at disponere, som han gør, hvor han af Assurandørens Handlinger kan se, at denne selv ønsker at disponere, f. Eks. i Havaritilfælde, og endeligt maaske hvor Forsikringen bliver ekstraordinær ved, at Agenten ændrer fundamentale Grundsætninger for Forsikringen, f. Eks. accepterer en Takst, der overstiger Forsikringsværdien med 50 pCt.

Derimod er Agentens mundtlige Udtalelser om hans Forstaaelse af Policens Udtryk ikke nødvendigvis altid bindende. Forsikrede maa kunne indse, at de kun gengiver Agentens personlige Mening, at Vilkaarene altid af Assurandøren vil blive forstaaet efter deres rette

¹⁷⁾ N. D. 1912 97.

¹⁸⁾ Ligeledes Bache 227. Se vidtgaende U. 1920 744.

¹⁹⁾ Anderledes L. 243 ⁸/₁₀ 1917 § 83.

²⁰⁾ B. R. D. D. II 1110.

²¹⁾ U. 1920 744. En Generalagent havde anerkendt Forsikredes Skadesfordring, idet han havde læst Policens Betingelser forkert. Da Forsikrede havde været i god Tro, dømtes Assurandøren.

²²⁾ U. 1897 709. Assurandørens Generalagent havde i en Skrivelse instrueret Kaptajnen om kun at afholde de nødvendige Udgifter paa det sunkne, men bjergede Skib, samt om at undlade Besigtigelse. Der blev derfor tillagt Kaptajnens Skøn over, hvad der var forsvarligt, en afgørende Betydning, og Assurandøren antoges heroverfor ikke at have bevist, at Skibet havde været usødygtigt ved Afrejsen.

S. H. R. T. 1922 123 (Hovedagent).

²³⁾ U. 1895 1036. Underretning om Skaden tilsendt Generalagenten, der senere havde fulgt Havariets Udvikling.

juridiske Betydning, og at det ikke er Agentens Mening, at de skal forstaas anderledes²⁴⁾. Hvor Agentens Udtalelser er naturligt paa-krævede, fordi Policens Bestemmelser er uklare, eller hvor Forsikrede har ønsket en bestemt Forstaaelse som Forudsætning for Forsikringen²⁵⁾, er de derimod bindende for Assurandøren²⁶⁾.

Forsikrede maa, hvor der intet andet udtrykkeligt er vedtaget, altid stævne Assurandøren selv.

Generalagenter for udenlandske Selskaber kan ikke stævnes for disse, selv om Selskabet efter Aktielovens § 43 b kan stævnes for dansk Domstol.

5. Hvor Agenten derimod ikke har Ret til at udstede Policer²⁷⁾, hvad der er det almindelige her i Landet, og Assurandøren paaser, at dette ikke sker, er Assurandøren ikke forpligtet, hvis Agenten i et enkelt Tilfælde, ham uafvidende, udsteder Policer, og disse ikke er overensstemmende med Agentens Bemyndigelse, eller hvis han med Forsikredes Viden ændrer i de af Assurandøren selv underskrevne Policer. Her taler nemlig de stærkeste Grunde for at beskytte den omhyggelige og fornuftige Assurandør, og juridisk kan der ikke tillægges den Forsikrede en særlig Beskyttelse, idet der altid maa forlanges en vis Omhu og Eftertanke af en Person, der vil kræve Beskyttelse for sin gode Tro. Retsordenen beskytter den begrundede gode Tro, ikke Uvidenhed og Letsind. Forsikrede maa her kunne tænke sig at Agenten ikke kan forpligte Assurandøren.

Saadanne Agenter kan altsaa kun indhente Tilbud til Assurandøren, og denne kan frit bestemme, om han vil acceptere eller ej. Assurandøren skal dog, saa snart han bliver vidende om de af Agenten afsluttede Forsikringer, straks protestere overfor Forsikrede, jfr. Lov Nr. 243 ^{8/5} 1917 §§ 78 og 79, hvis han ikke vil acceptere dem.

Bedømmelsen af Agentens Fuldmagt, d. v. s. det Omfang, hvori han efter sine Forhold og udenfor sin Bemyndigelse kan forpligte Assurandøren, maa træffes individuelt. Da det at acceptere Forsikringer er den vigtigste Disposition, er det ikke udelukket, at Agenten i andre Henseender kan forpligte Assurandøren. Bestemmende er det Omfang,

²⁴⁾ I N. R. 1899 489 blev dette efter Omstændighederne antaget.

²⁵⁾ N. D. 1912 97.

²⁶⁾ U. 1906 739 (Kreaturforsikring).

²⁷⁾ Den teoretiske Mulighed for, at der findes Agenter, der kan acceptere Forsikringer, men ikke udstede Policer, kan der bortses fra, da det neppe forekommer i Praxis. Det følgende gælder ogsaa, hvis Agenten faar udleveret af Assurandøren underskrevne Blankopolicer, som han maa udfylde. Dog er Assurandøren selvfølgelig altid bundet ved den Maade, selve Udfyldningen er sket paa.

hvori Agenten sædvanligt har disponeret udadtil selvstændigt, især overfor den paagældende Forsikrede, den Maade, som Assurandøren har tilladt Agenten at betegne sin Stilling paa, hans Forretnings Karakter af fast og blivende, samt Assurandørens egen Optræden i den paagældende Situation.

Naar Agenten ikke kan acceptere Forsikringer, kan han i hvert Fald heller ikke forny dem, ændre Betingelserne i Policen eller overhovedet fortolke dem paa forpligtende Maade for Assurandøren.

I Almindelighed maa Agenten derimod være berettiget til at modtage og kvittere for den forfaldne Præmie²⁸⁾. Naar Assurandøren fremsender den underskrevne og kvitterede Police gennem Agenten, er der ingen Tvivl herom, heller ikke for de senere forfaldende Præmiers Vedkommende. Ligeledes overalt, hvor Agenten for Assurandøren driver fast Forretning paa Stedet, men anderledes, hvor Assurandøren efter at have modtaget Forsikringstilbudet fra Agenten selv henvender sig direkte til den Forsikrede med Policen og ordner den fremtidige Inkasso direkte.

Præmier skal erlægges kontant. Agenten kan ikke tillade Modregning i Forsikredes Fordringer paa ham personlig og heller ikke give Kredit med Præmien, saaledes at Forsikringen alligevel træder i Kraft. I Assurandørens Fremsendelse af Policen gennem Agenten ligger kun en Fuldmagt for Agenten til at optræde overensstemmende med Policens Indhold. Derimod vil man vist være tilbøjelig til at mene, at ved Agentens uforbeholdne Modtagelse af den aftalte Præmie træder Forsikringen altid i Kraft. Et stærkt Hensyn til Forsikrede kræver dette, og Assurandøren har det i sin Haand at føre Kontrol med, at saadanne Udleveringen ikke sker, hvor han efter Policens Udstedelse ønsker at annullere den.

Agentens Viden kan næppe fuldtud sidestilles med Assurandørens Viden til Indskrænkning af Forsikredes Oplysningspligt. Men hvad Forsikrede har meddelt Agenten, hvad denne selv og ligesaa godt som Forsikrede har kunnet se, og hvad han faktisk har vidst, bør dog komme Forsikrede tilgode, thi Forsikrede maa kunne gaa ud fra, at Agenten varetager Assurandørens Interesse og rapporterer til denne alle Omstændigheder af Betydning for Risikoens Vurdering²⁹⁾. Det bliver saaledes praktisk kun den positive Pligt til at forskaffe sig Viden, der er mindre for Agenten³⁰⁾ end for Assurandøren selv.

²⁸⁾ N. J. A. 1891 335.

²⁹⁾ Se Bache 161—163 om Agentens forsømmelige og urigtige Udfyldelse af en Forsikringsbegæring.

³⁰⁾ Dog N. D. 1902 25. Agenten burde have undersøgt Veritas-Registret.

Under Forsikringens Løbetid vil den fast bosiddende Agents Fuldmagt være større. Forsikrede maa kunne sende alle forlangte Anmeldelser³¹⁾ om Skadens Indtræden til denne, især hvis Policen er tegnet gennem ham³²⁾, og ligeledes er Forsikrede berettiget og forpligtiget til at følge Agentens Ordre angaaende alle Dispositioner i Havari tilfælde. Denne Regel er i Assurandørernes egen Interesse, thi gennemsnitligt ønsker de, at den paa Pladsen boende Agent skal optræde for dem, fordi han kender Forholdene bedst og kan handle hurtigt³³⁾.

Overhovedet gælder, at den Forsikrede kan føle sig tryk, naar Assurandøren i Skadestilfælde lader sig repræsentere ved sin Agent eller en speciel Udsending. Hvad denne bestemmer og konstaterer, maa binde Assurandøren³⁴⁾. Derimod har Agenten ingen Ret til at forpligte Assurandøren ved Skadesreguleringen. Udregningen af Skaden, Undersøgelsen af Forsikredes Rettigheder og Pligter er en af de vigtigste og vanskeligste Opgaver indenfor Søforsikringen; den kræver Specialviden og rummer i Virkeligheden en Anvendelse af Policens Betingelser. Forsikrede har ingen Grund til at tro, at Agenten har Ret til at forpligte Assurandøren i denne Henseende. Undertiden har selv Generalagenter ikke denne Ret. Agentens Udtalelser og Løfter om, at Assurandøren vil stille Havaribond, anerkende Kondemnation, udbetale en bestemt Sum i Erstatning o. s. v., er derfor ikke forpligtende for Assurandøren.

³¹⁾ U. 1893 844. Anmeldelse af Skaden sket til den Agent, der havde beset de paagældende Varer og saaledes havde haft fuld »Adgang til selv at varetage Selskabets Tarv«.

³²⁾ N. R. 1892 540. Rederiets Direktør var tillige Assurandørens Agent. Underretning til ham anset for tilstrækkelig Anmeldelse om Skadens Indtræden.

³³⁾ Bache 64.

³⁴⁾ U. 1899 270. Forsikrede havde med Samtykke af en Repræsentant for Assurandørens Havarikommissær betalt Fragten af de udlossede Brædder og forsømt at tilvejebringe Sikkerhed for Havarigrossebidrag. Assurandøren dømt.

IV. BOG.
RISIKOEN.

17. KAPITEL.

Aarsag og Følger.

I.

1. For at bestemme Omfanget af Assurandørens Risiko bør man med Udgangspunkt i Havaritilfældet dels se fremad og undersøge, i hvilken Udstrækning Forsikredes økonomiske Tab erstattes, dels se tilbage og undersøge, hvilke Aarsager Assurandøren hæfter for, og hvorledes dette Ansvar nærmere bestemmes, naar der foreligger Samvirken af flere Aarsager, af hvilke Assurandøren hæfter for nogle, men ikke for andre.

Man har ofte stillet det sidste Spørgsmaal op som en Undersøgelse af, hvilke Følger af de paagældende Aarsager Assurandøren hæfter for. Denne Opstilling er uheldig, da man derved let føres til samtidig at behandle det første Spørgsmaal om, hvilke økonomiske Følger af Havariet Assurandøren hæfter for, altsaa Erstatningens Omfang. Det økonomiske Tab ved Havariet, — der altid udfolder sig bagefter dette —, bør tvertimod holdes adskilt fra Aarsagernes Virken og Samvirken forinden Havariet; om i hvilken Udstrækning dette Tab erstattes, findes ogsaa klare Regler i Konventionen og Policen.

Dernæst er Spørgsmaalets Formulering urigtig. Søassurandøren hæfter nemlig principielt ubegrænset for en Aarsags samtlige Følger. Har der kun virket Aarsager, som han hæfter for, falder Havariet altsaa ubetinget under hans Ansvar. Det, der fremkalder Tvivlen, er altid Indflydelsen fra andre Aarsager, som han ikke hæfter for. Spørgsmaalet om, hvilke Følger af Aarsagerne Assurandøren hæfter for, er derfor i Virkeligheden kun en Del af det store Problem om Aarsagskrydsning.

Tekstens Sondring viser de teoretisk rigtige Principper, hvorefter Omfanget af Assurandørens Risiko efter hans Police bestemmes. Man ser de egentlige Grunde til de Begrænsninger, der findes i Ansvar

for indtruffet Skade, og dette er nødvendigt, for at bestemme Erstatningspligten i det foreliggende Havaritilfælde. Man tvinges endvidere til at følge Aarsagsrækkerne tilbunds, hvorved man ogsaa faar en større faktisk Viden til Hjælp ved Afgørelsen af, om Erstatning bør gives.

II.

Aarsagerne.

2. Søforsikringskontrakten havde efter sin Oprindelse til Formaal at dække den Forsikrede mod Tab ved alle de Ulykker, der ramte hans Ejendom under Transporten over Havet¹⁾. Dette Princip er fastholdt op til Nutiden. I Overensstemmelse hermed fastsætter Konv. § 64, at Søforsikringen dækker »en hvilken som helst ulykkelig Hændelse«, og Søl. § 248, at den dækker »enhver Fare«, som Genstanden udsættes for, medens Policen er i Kraft, medmindre der er gjort »særlig Undtagelse«²⁾. Opremsningen i Konv. § 64, 2. Pkt. er kun eksempelvis. Dette fremgaar baade af Paragraffens Formulering og især af dens Slutning: »eller andre Hændelser«^{2a)}.

I engelsk Ret³⁾ har man forsøgt en Begrænsning ved at forlange, at

¹⁾ I ældre Tider bestræbte man sig for i Policen og Planer at opregne alle tænkelige Farer, se f. Eks. Pisaner-Policen af 1384, den ældste Hamburger Police af 1588, H. B. af 1731, V. 1, Policeformularerne i Konv. 1746, Gram 458 ff.

²⁾ Gram 464.

H. B. § 28 har samme Formuleringsmaade som Konv. § 64. Assurandøren hæfter »während der Dauer der Versicherung für alle Gefahren«, »soweit nicht ein anderes bestimmt wird«. Se ligeledes W. v. K. §§ 594 og 637, I. H. L. B. § 615, S. H. L. B. § 755. Efter C. de C. § 350 hæfter Assurandøren for »toutes les autres fortunes de mer«; Udtrykket varieres og udvides ved Gentagelser i Policerne. Denne Betegnelse forstaas ikke i Lov og Praxis saa ubegrænset som i H. B. § 28, men nærmest som »perils of the sea« i England.

Sv. Pl. §§ 1 og 4 og n. Pl. §§ 1, 2 og 22 svarer til Søl. §§ 230 og 248. Se N. D. 1915 106. I sv. Pl. mærkes den særlige Undtagelse i § 46 Nr. 1, hvorved undtages »borgerlige Uroligheder, Plyndring og Sørøveri«. Den givne Fremstilling formenes, som det fremgaar af Teksten og støttes af de citerede Domme, at være overensstemmende med norsk og svensk Opfattelse.

Se Granfelt 121—139 om finsk Ret.

^{2a)} Gram 470. Se de ældre Policeformularer i Konv. 1746 »alle andre Pericul og Avanturer som — — skulle maatte hændes, optænkelig eller uoptænkelig, sædvanlig eller usædvanlig, ingen undtagen — —«.

³⁾ Assurandøren hæfter »in manner and to the extent thereby agreed against — marine adventure« (M. A. § 1), og »maritime perils« defineres udtrykkelig i M. A. § 3 i. f., jfr. Schl. I §§ 7—12. Policen specificerer altsaa altid Risikoen, jfr. M. A. § 23, og er ikke principielt ubegrænset med Hensyn til Aarsagerne, jfr. G. 92—120 og Policen hos Witherby 63—64.

Se »Inchmarree«-Sagen, G. 1914 317.

de forekommende Skadesaarsager for at være dækkede under Policen enten maa falde ind under eller være analoge med de i Policen udtrykkeligt nævnte Aarsager og Skadestilfælde, d. v. s. kunne karakteriseres som »perils of the sea«⁴⁾. Dette Udtryk har man da stillet i Modsætning til »perils on the sea« og fortolket det som omfattende alene de fra Naturen: Havet, Luften og Ilden stammende Aarsager.

En saadan Indskrænkning af Aarsagerne er i hvert Fald efter dansk — og nordisk — Ret uhjemlet. Den strider mod Praksis og Sædvane, jfr. Kap. 5. Søl. § 230 og Konv. § 34 taler desuden direkte herimod ved deres Udtryk »paa Søen«⁵⁾, og Konv. § 64 nævner Eksempler, der ikke kan kaldes »perils of the sea«. Begrænsningen stemmer heller ikke med Opfattelsen i tysk Ret.

En Begrænsning ved, at de ikke nævnte Aarsager skal være analoge med de nævnte, er overhovedet uigennemførlig, idet man ikke kan finde en fælles Kærne i de nævnte Tilfælde, og Begrænsningen er desuden udelukket ved Slutningsordene i Konv. § 64.

Ganske vist er Hæftelsen for flere af Aarsagerne praktisk betydningsløs, idet de sjældent kan have økonomiske Følger, der berettiger til Erstatning. Det er dog forsvarligt at sige, at Assurandøren hæfter f. Eks. for Arrest og Karantæneforanstaltninger, naar det tilføjes, at Grunden til, at Assurandøren oftest ikke erstatter Omkostningerne derved eller Prisfaldet, er, dels at saadanne Tab væsentligst skyldes Aarsager, han ikke hæfter for, dels at Erstatning af denne Art er udelukket efter Policen. Arrest og Karantæneforanstaltninger vil nemlig kunne fremkalde en saadan Skade, at den principielt kan erstattes, f. Eks. Videreforsendelse af Ladning⁶⁾.

Søassurandøren hæfter altsaa for alle de under Transporten opstaaende Skadesaarsager uanset Art, Styrke og Antal.

Det følger dog af Søforsikringens Grundlag, at Assurandøren kun hæfter for Aarsager, der skyldes Transportens Natur, og ikke for dem, der i Virkeligheden er almindelige økonomiske Dispositioner (se nærmere Kap. 18 og 19), — f. Eks. Forsikredes Medkontrahenter benytter deres kontraktsmæssige Ret til at ophæve deres Aftaler, Leveringskon-

⁴⁾ Se Udtrykket »Perikler af Søen« i Policeformularer i Konv. 1746.

⁵⁾ Om Grunden til denne Udvidelse se bl. a. B. 632.

⁶⁾ Hvis Skibet arresteres af Rederens Kreditorer, og Ladningen maa føres videre i et andet Skib, burde Vareassurandøren erstatte Omkostningerne herved, maaske ogsaa Varens Ødelæggelse paa Grund af langsomt Svind eller Fordærvelse, men dette er altid positivt udelukket i Varepolicen, se Kap. 36.

trakter eller Certepartier, Søl. §§ 126⁷⁾)—129 og 159—161, se Kap. 39, eller for offentlige Paabud, der ikke har Forbindelse med Transporten, f. Eks. Udførselsforbud⁸⁾), Transportvægning⁹⁾), dansk Ekspropriation.

Endvidere undtager Søloven og Konventionen Grupper af almindelige Undtagelser, nemlig de skadegørende Aarsager, som stammer fra Forsikredes egen Skyld (Kap. 18), fra Forholdenes eller Genstandens egen Natur (Kap. 20) og Skibets Usødygtighed (Kap. 21).

3. Omfanget af Søassurandørens Hæftelse kan bedst fremstilles billedligt ved, ligesom i Konv. § 64 2.Pkt., at nævne en Række Eksempler paa, hvilke Aarsager Policen dækker mod.

Det typiske i Søforsikringen er den skadeforvoldende Indflydelse fra Naturen: Havet og Luften. Oftest virkende i Forening kan disse bevirke Totalforlis ved Skibets Stranding, Kæntring, Synken, eller kun partiel Skade paa Skib og Ladning, som naar Mast og Rig knækker i Storm, eller ovenbordsværende Genstande skyldes overbord eller sønderlaas, Skroget beskadiges, Lasten ødelægges ved Regnvands^{9a)}) eller Søvands Indtrængen eller Skibets Arbejde i Søen.

Som Eksempler paa andre Aarsager kan nævnes: Brand opstaaet ved Lynnedslag, Besætningens Uagtsomhed, Selvantændelse i Lasten eller andre Hændelser, Jordskælv, der rejser Havet, Eksplosion fra

⁷⁾ U. 1918 741. Rederen opløste Ladningen i Malaga af Frygt for den tyske Spærreerklæring. U. 1917 553. Rederen benyttede sin Ret til at hæve Certepartiet paa Grund af Ishindringer.

⁸⁾ I en Række Domme er det antaget, at Udførselstilladelser og forbud er Rejsevilkaar og ikke skadegørende Aarsager som tænkt paa i Søpolicen, saaledes U. 1917 553, herimod U. 1919 456.

S. H. R. T. 1918 337. Det russiske Postvæsen tilbagesendte nogle Kasser Silketøj undervejs fra Japan til Danmark, da der var Udførselsforbud for disse Varer paa Grund af Krigen. De blev i Japan solgt af Ejeren med Tab. Assurandøren frifundet, da Policerne ikke dækker Følger af Udførselsforbud, og da Transportvægning ikke er lig Anholdelse.

N. D. 1918 456. Krigsassurandør ikke anset ansvarlig for Tab ved, at Udførselstilladelse blev nægtet for Varerne, efter at de var indladet. Udtalt, at Udførselstilladelse er et Rejsevilkaar, et normalt Led i Rejsen.

N. D. 1919 146. Tab ved, at en Ladning under Ophold i Ordrevavn blev ramt af Udførselsforbud og maatte sælges der, antoges ikke at falde paa Krigsassurandøren, da Forsikrede kunde disponere over Varerne, og da Policebetingelserne udelukkede det.

⁹⁾ S. H. R. T. 1918 337.

^{9a)} N. D. 1922 540. Regnskade paa Ladning under Losningen erstattet. Se Granfelt 126—130. Efter adskillige Varcipolicer er Skade ved Nedbør og Temperaturforandringer, »herunder ogsaa Skibssved«, udelukket fra Erstatning.

Kedlen, Skade hidrørende fra Ladningen¹⁰⁾, Sammenstød med andre Skibe, Isbjerg eller andre Genstande som Kajer og Bøjer, uagtsomme og forsætlige skadegørende Handlinger fra Besætningen¹¹⁾, fra Passagererne og fra Tredjemand, som f. Eks. Havarigrosse, daarlig Reparation, Salg af Ladning i Nødhavn, Sørøveri^{11a)}, Plyndring og andre Voldshandlinger, Tyveri¹²⁾, Røveri, Arrest eller Beslag fra almindelige Kreditorer (Konv. § 67)¹³⁾, borgerlige Uroligheder^{13a)}, Foranstaltninger, der skyldes Regeringer¹⁴⁾ eller deres Repræsentanter, f. Eks. Omsætningsforbud¹⁵⁾, Sejlsadsregler, Lodstvang, Karantænekrav, og især dem, der rummes i Begrebet Krigsforanstaltninger, som Kapring, Rekvisition^{15a)}, Tilbageholdelse¹⁶⁾, Bombardement, Sækning o. s. v., se herom i Kap. 25.

4. Af denne Regel følger, at det paahviler Assurandøren udtrykkeligt at gøre Undtagelse, hvis han ikke vil hæfte i det ved Loven og Konventionen fastsatte Omfang. Dette finder ofte Sted. Forretningslivet har ikke altid Brug for den alt omfattende — og derfor dyrere — Forsikringskontrakt, men foretrækker ofte en mindre omfattende, der kan faas mod en ringere Præmie.

Saaledes er Krigsrisikoen og ligeledes Minerisikoen i Fredstid und-

¹⁰⁾ N. D. 1904 128.

¹¹⁾ Allerede udtalt i Policeformularerne i Konv. 1746 U. 1893 839. Skibsbesættningens Bedrageri med Hensyn til Ladningen antaget dækket. Se endvidere Kap. 19 med de der citerede Domme.

^{11a)} Granfelt 132—134.

¹²⁾ Ulrich 50, Pl. 606 Nr. 2, U. 1893 839 (Tyveri dækket). I Almindelighed undtages i selve Policen Skade forvoldt ved Tyveri af enkelte Dele i et Kollo, se om Ladning i Kap. 36 § 6.

¹³⁾ H. B. § 36. Tab ved Arrest fra Forsikredes egne almindelige Kreditorer er ikke dækket overfor ham, fordi den er selvforskyldt, jfr. n. Pl. § 26 i. f. og Kap. 18. Ved Arrest fra de Kreditorer, der har Krav hidrørende fra en Ulykke, som Assurandøren hæfter for, kan derimod opstaa Skade og Tab, der dækkes.

^{13a)} I de fleste Varepolicer undtages: *Skade og Tab som sker under Strejke, Lockout, Oprør og/eller borgerlige Uroligheder.*

¹⁴⁾ Derimod er vist, jfr. Konv. § 184, den danske Regerings retmæssige Ekspropriation af Varer ikke en Aarsag, der hæftes for, men undertiden anderledes for Skibet. Se iøvrigt Konv. §§ 67 og 185, samt n. Pl. § 43 b, der er nødvendig paa Grund af n. Pl. § 22 Nr. 2.

¹⁵⁾ U. 1917 553. N. D. 1918 456. N. D. 1919 146.

^{15a)} U. 1920 267 (tyrkiske Regerings Rekvisition). 1920 12 (polske Nationalraads Revision).

¹⁶⁾ N. D. 1916 347 og 1916 438 (Stængning af russiske Havne).

taget i de almindelige Policer og altsaa udskilt som særlige Risici. Se Kap. 25. Ligeledes vil det i Kapitlerne om Skaden (V Bog) blive fremstillet, hvorledes den almindelige Søforsikringspolice indeholder en Række Begrænsninger, hvorved enten almindeligt eller specielt for enkelte Genstande Ansvar et indskrænkes til enkelte Aarsager eller iøvrigt nærmere bestemmes. Endelig er der Tilfælde, hvor Assurandørerne af Hensyn til Forretningslivets Ønsker om billigere Dækning har formet Policer, hvorefter de kun hæfter for en bestemt mindre Risiko, f. Eks. »kun mod Totalforlis«, se herom Kap. 26 og 36.

Det maa stærkt fremhæves, at kun i det Omfang, Undtagelsen efter sine Ord og sædvanemæssige Forstaaelse fritager Assurandøren, er dennes almindelige Hæftelse efter Søl. § 248 og Konv. § 64 indskrænket, jfr. Kap. 2 og 10 om Policens Fortolkning^{16a}). Saadanne særlige Forsikringskontrakter er naturligvis indenfor deres Omraade undergivet de almindelige Regler om Hæftelsens Omfang og Dybde for Aarsagerne, der udledes af Konventionen og Søløven og fremstilles her.

Det er urigtigt af Søl. § 248 og Konv. § 64 at slutte, at den Forsikrede i Skadestilfælde ikke behøver at oplyse Skadens Aarsag. Han maa selvfølgelig altid bevise, at Skaden konkret skyldes en Aarsag. Assurandøren hæfter for, og ikke blot, at den er sket i det Tidsrum, Assurandøren har baaret Risikoen, jfr. Kap. 40 Note 6.

III.

*Erstatningen*¹⁷⁾.

5. Ved Aarsagernes skadeforvoldende Indflydelse paa den Forsikredes Interesser opstaar det økonomiske Tab. Spørgsmaalet bliver da, i hvilket Omfang Forsikrede bliver holdt skadesløs gennem Søforsikringskontrakten. Ved Følgerne forstaas her alle de økonomiske Følger af Havariet, saavel Beskadigelser som andre Tab og Udgifter. Det forudsættes, at der foreligger et Havari, som falder under Policens Erstatningsbetingelser, se II og IV.

Ved Skadesopgørelsen er det ikke altid let at drage denne Adskillelse mellem de virkende Aarsager og de økonomiske Følger. Ofte foretages Vurderingen af Erstatningen efter et samlende Skøn, hvori indgaar en Bedømmelse saavel af Aarsagerne som af Erstatningen.

^{16a}) N. D. 1909 166 (Is).

¹⁷⁾ Sindballe i U. 1921 73 ff.

Federspiel 137—145. Ritter 488.

Ved et almindeligt Retsbrud hæfter Retsbryderen efter dansk Ret ikke alene for Tabet ved den direkte Ødelæggelse, men ogsaa for andre økonomiske Følger, nemlig i det Omfang, disse kan anses forudseelige i Retsbruddets Øjeblik¹⁸⁾. Begrundelsen heraf ligger i selve Retsbruddet, i den Pligt, som Retsbryderen derved paa drager sig til at skadesløsholde den tablidende. Denne Pligts Omfang bestemmes nærmere af Lovene, Praksis og Retsvidenskaben.

En saa omfattende Erstatningspligt kan ikke paalægges Assurandøren, da hans Ansvar ikke beror paa et Retsbrud overfor den Forsikrede. Assurandørens Pligt indtræder udelukkende, fordi han gennem en Kontrakt (Polisen) har paataget sig at hæfte i et bestemt Omfang for den Skade, der rammer Forsikrede ved Ulykker under Søtransporten. Hans Ansvar maa derfor bedømmes efter hans eget Løfte, d. v. s. efter Assurancekontrakten, saaledes som Forsikrede er berettiget til at opfatte denne, det vil atter sige, saaledes som Domstolene efter Ordene, Loven og Sædvanen fortolker Indholdet af Policen¹⁹⁾, se Kap. 2.

6. Nogle har ment, at det af Interesseprincippets Antagelse som Grundlaget for Søforsikringen (Kap. 3) fulgte, at *e t h v e r t* økonomisk Tab, som Forsikrede led, maatte erstattes af Assurandøren. Naar Forsikrede kunde forsikre hele sin økonomiske Interesse, maatte det uden videre følge heraf, at ethvert Tab, han led, maatte være dækket. Man maa imidlertid først udsondre de Forpligtelser, der paahviler en Søassurandør efter den anvendte Police, — dette er den gældende Ret —, fra det Ansvar, en Søassurandør forsikringsmæssigt kan paatage sig, hvis han ønsker det, hvortil naturligt knyttes en teoretisk Undersøgelse af, hvor langt det i alle Parter Interesse er ønskeligt, at Assurandørens Erstatningspligt strækker sig, se senere § 8.

Det er tidligere omtalt i Kap. 3, at hverken Søforsikringskontrakten eller Loven drager de fulde Konsekvenser af Interesseprincippets Antagelse. Enhver kan forsikre sin fulde Interesse; dette er lovligt, og det er Forsikring, men saa langt gaar hverken den Forsikredes Rettigheder eller Assurandørens Forpligtelser efter den brugelige Police. Man normerer eller objektiviserer de subjektive Interesser for at opnaa Ensartethed, Fasthed og forudseelig, afbalanceret Udligning.

Dette begynder allerede med, at Forsikringsværdien af den forsik-

¹⁸⁾ Lassen I 343 ff.

¹⁹⁾ Med Udgangspunkt heri er det rigtigt at sige, at Forsikringskontrakten ikke er »perfect indemnity«.

rede Interesse fastsættes efter en objektiv Maalestok (Kap. 4). Genstandens Værdi, Forsikringsværdien, er Erstatningens Maksimum, Basis for Forsikredes Betaling af Præmien og overhovedet Grundlaget for Parternes Forpligtelser overfor hinanden. Om der foreligger Over- eller Underforsikring, bestemmes herefter. Assurandørens Forpligtelser ved Underforsikring reduceres altsaa pro rata efter samme Maalestok, som bliver anvendt ved Forsikringsværdiens Beregning.

Heri ligger en klar Forudsætning om, at Assurandøren ved Søforsikring ikke er pligtig at erstatte hele det individuelle Tab. Var han det, maatte jo ogsaa Forsikringsværdien beregnes efter en subjektiv Maalestok, idet den altid maa være lige saa stor som det individuelle Tab, der kan ventes. Det er ikke tilstrækkeligt, at den objektive Forsikringsværdi blot tages som Maksimum for Erstatningen; Assurandøren har Krav paa en Præmie, beregnet efter hele den Risiko, han løber. Hvis Erstatningen blev beregnet individuelt, men Forsikringsværdien objektivt, var der faktisk altid Underforsikring, og Assurandørens Risiko var da ikke pro rata, men »au premier risque«.

Den objektive Beregning af Forsikringsværdien (Kap. 4) og den positive Regel om, at ved Underforsikring beregnes Erstatningen pro rata (Kap. 6), forudsætter altsaa, at Erstatningspligten væsentlig omfatter den objektive Værdi af Beskadigelser paa den forsikrede Genstand.

7. Medens der til Afgørelse af, hvilke Aarsager Policen omfatter, haves direkte Udtalelser i Søloven og især i Konventionen, findes der ikke i disse udtalt en almindelig Regel til Fastlæggelse af Erstatningens Omfang. Søloven bruger overalt kun Ordet »Følge«, jfr. §§ 230 og 248²⁰⁾; Konv. § 64 nævner vel »al Skade og Tab«, men disse Ord har selvfølgelig ikke bogstavelig Gyldighed; de forudsætter Anvendelsen af de særlige Regler for Havariopgørelser, der findes senere i Konventionen²¹⁾.

Erstatningens Omfang og dens Principper maa derfor udledes af de Regler for Erstatning i de specielle Havaritilfælde, som Søloven, men især Konventionen og Policen paa en meget udførlig Maade giver, suppleret og forstaaet ud fra den sædvanemæssige Opfattelse i Praxis gennem Tiderne. Disse fremstilles udførligt i V Bog (Kap. 28—39), og kun en kort Oversigt gives her.

²⁰⁾ Ligeledes n. Pl. og sv. Pl.

²¹⁾ Ved Policernes Udtalelser om »umiddelbare Følger« er der tænkt paa Aarsagskrydsningen.

Assurandøren erstatter altid den materielle Skade, enten denne foreligger i Form af Beskadigelse paa selve Genstanden eller Totalforlis. Den eneste almindelige Undtagelse er, at Tab ved Menneskers Død og Skade paa Person aldrig erstattes, jfr. Kap. 3. Det er væsentlig saadan Beskadigelse, der tænkes paa, naar Søloven og Konventionen taler om »Skade«. Den materielle Beskadigelse erstattes med Istandsættelsesomkostningerne eller et Ækvivalent efter Policens positive Regler herom (se Kap. 29—37 om Skib og Ladning og Kap. 39 om Fragt). Hertil hører ved partiel Skade paa Skib Regningerne for Udbedring af Skaden (Værft, Bugserhjælp, Dok) samt for saadan Hjælp fra Skibets Side, der har medført positive Udgifter for dette, se nærmere Kap. 35. Beskadigelse af Ladningen erstattes efter de positive Regler i Konv. §§ 187 og 190, der bygger paa samme Princip (se herom Kap. 36 og 37). Ved Erstatningsberegningen for andre Interesser, der er knyttet til Skib eller Ladning, iagttages altid, at det er den materielle Beskadigelse af selve Genstanden, der danner Erstatningens Grundlag, se Kap. 26.

Tabet ved den materielle Beskadigelse af Genstanden er den typisk umiddelbare, økonomiske Følge af Havariet. For alle andre Tab, hvad enten de er indtraadt uden materiel Beskadigelse eller ej, findes ingen almindelig Hjemmel til Erstatning²²⁾. Assurandøren hæfter kun, for saa vidt der findes udtrykkelig særlig Regel herom enten i Søloven, i Konventionen eller i Policen²³⁾, se om Omkostninger i Kap. 38. Dette Resultat af den danske Policies Indhold stemmer med den almindelige Opfattelse i andre Lande²⁴⁾, thi fra Søassurancens Oprindelse har det altid været antaget, at den kun dækkede mod de umiddelbare, de direkte økonomiske Følger af Aarsagernes Indflydelse, ikke mod de middelbare Følgers Uoverskuelighed. Som Eksempel paa saadanne »middelbare« økonomiske Tab kan nævnes:

a. De ved Ulykken opstaaede forøgede Normaludgifter²⁵⁾, Forringelse

²²⁾ Forskellen mellem Tab ved Beskadigelse og andet Tab (Konjunkturtab) kommer klart frem i U. 1917 492, hvor den ved Beslaglæggelsen opstaaede Forringelse af Sydfrugterne blev erstattet, men ikke Avancetabet.

²³⁾ Se udtrykkeligt: N. D. 1917 485, N. D. 1903 412.

²⁴⁾ H. B. § 28 udtrykker Reglen ved at sige, at Assurandøren kun hæfter »in dem durch diese Bedingungen bestimmten Umfange«, og henviser derved til den almindelige Forudsætning i H. B., hvorefter det overalt særskilt fremhæves, hvis der hæftes for middelbare Følger, se §§ 24, 30, 32 1. Stk., 78, 95 3. Stk. og 100—104.

²⁵⁾ Allerede Varepolicen i Konv. 1746 undtager »Omkostninger, der har sin Oprindelse af alle Ligge-Dage« — jfr. Konv. 1746 Hav. Reg. VIII § 13.

N. D. 1903 412. Kost og Hyre til Besætningen for den Tid, et Skib forsinkes (fortsættes)

sen af Udnyttelsesmulighederne²⁶⁾ og Afsavnet af Tingene, f. Eks. Rentetab²⁷⁾, Rederens Tidstab ved Forsinkelse²⁸⁾, ved Reparation^{28a)}, ved Rejsens Forlængelse²⁹⁾ eller ved Ophold i Nødhavn.

- b. Tab eller Omkostninger ved, at Ejeren gaar Glip af gunstige Salgskontrakter, ikke faar benyttet et bestemt, gunstigt Certeparti (dette erstattes dog ved de særlige Avanceforsikringer, Kaskointeresser o. lign.), eller ved at Markedsprisen er sunket i Forhold til det Tidspunkt, da Genstanden skulde have været disponibel (Konjunkturtabet)³⁰⁾.
- c. Alle Erstatningskrav fra Tredjemand for materiel Beskadigelse paa dennes Ejendom eller for andre Retsbrud, som Forsikrede hæfter for, enten fordi han personlig har foretaget dem, eller fordi han er ansvarlig, f. Eks. som Reder, for Besætningens Forsømmelser^{30a)}, jfr. Søl. § 142, eller overhovedet ansvarlig, og hvad en-

i Søen, fordi Besætningen paasætter en Propel, ikke erstattet efter Policens Indhold, jfr. N. D. 1915 225, N. D. 1922 561 (Forsikringspræmier i Reparations-tiden ikke erstattet). N. D. 1922 353 (Ferskvand ikke godtgjort).

²⁶⁾ N. D. 1917 439. Kaskoassurandørerne ikke anset pligtige at erstatte Rederiet det Tab, dette led, ved at den britiske Regering ikke vilde tillade Reparation i britisk Havn uden visse ufordelagtige Betingelser vedrørende Skibets Befragtning efter endt Reparation.

U. 1917 553. Den af Forsikrede indgaaede Kontrakt forbød Varens Salg i det Land, hvor den som Følge af Havariet var kommet ind. Dette Tab blev ikke erstattet, jfr. N. J. A. 1919 470.

²⁷⁾ Konv. 1746 Hav. Regl. VIII § 14.

N. D. 1917 485. Lastens Ankomst til Sverige blev forsinket gennem Tilbageholdelse i England. Forsikrede forlangte Erstatning for Rentetabet under Forsinkelsen, men Assurandøren frifandtes i alle Instanser, bl. a. under Henvi-sning til Søl. § 230, hvorefter Ladning kun er forsikret mod saadant Tab, som opstaar ved, at den totalforliser eller forringes i Værdi.

²⁸⁾ f. Eks. foraarsaget af Vinden eller Is (Granfelt 127). Konv. 1746 Hav. Regl. VIII § 14 («Tidsspilde»), N. D. 1916 465, N. D. 1920 113.

Den svenske Stats Krigsforsikringsinstitut erstattede under Verdenskrigen Tidstab for tilbageholdte svenske Skibe. Ligeledes den danske. Undertiden forsikres direkte mod Tidstab, f. Eks. U. 1910 240.

^{28a)} N. D. 1922 561. Se dog Kap. 35 Note 21.

²⁹⁾ H. B. § 28 i. f. Tab af Tidsfragt kan ofte opstaa ved, at Rejsens Indtræden eller Afslutning forhales.

³⁰⁾ Se U. 1917 492, 1919 456 og 1918 87.

Tab ved Salg til lavere Priser i Nødhavn, der jo erstattes efter Konv. § 190, er i Virkeligheden Prisfald paa Provenu, jfr. Konv. § 189, thi juridisk fore-ligger Totalforlis, jfr. Kap. 41.

^{30a)} Se den engelske Dom *De Vaux v. Salvador* i Kap. 24. Note 8.

ten han hæfter personlig eller kun med Søformuen, jfr. Søl. § 249 i. f.³¹⁾.

Særlig Hjemmel for Erstatning af middelbare økonomiske Følger haves, f. Eks.: ved alle Interessecforsikringer (se Kap. 27) og i Kollisionstilfælde (se Kap. 24).

Det følger endvidere af Reglerne for Provenu — se Kap. 41 —, at Assurandøren bærer al Værdiforringelse af Provenuet af hvilken som helst Art.

8. Om Erstatningspligten kan og bør gaa videre, er et andet Spørgsmaal. Fra Lovens Side er der ingen Hindring for at forsikre ethvert Tab, se Kap. 3. Søforsikringen har endog ved særlige Forsikringstyper, især ved Interessecforsikring, imødekommet visse Ønsker herom fra Næringslivet. Men det gældende Omfang af Assurandørens Forpligtelser er vist i Hovedsagen det mest praktiske.

Skal Erstatningspligten udvides, savnes enhver Vejledning til Beregning af Risikoen, medens Assurandørerne for den nuværende Hæftelse har Aarhundreders Erfaring. Saa sikkert som Historien viser, at større Erfaring giver større Sikkerhed og derfor lavere Præmier, vil en saadan revolutionerende Ændring i Sølolicen medføre en stor Præmieførøgelse.

Søforsikringens Teknik vil endvidere vanskelig kunne behandle og kontrollere de individuelle Forhold ved Risikoens Overtagelse samt ved Skadens Konstatering og Udmaalning. De unddrager sig den objektive Erkendelse og den almindelige Bevisførelse, thi udadtil ensartede Risici kan have en betydelig indre, individuel Forskelighed. Variationerne er uendelige. Ensartet Skadetilføjelse kan medføre meget forskellige individuelle Tab. Undersøgelsen vil i alt Fald blive kostbar og vidtløftig og Retstrætterne legio. At man ved Teknik kan vurdere Aarsagernes Indflydelse rigtigt, er ikke Bevis for, at det samme let lader sig gøre med Omfanget af de individuelle Tab, netop fordi disse er subjektivt farvede og begrundede. For Søforsikringens Vedkommende vil desuden Vanskeligheden ved at afgrænse de Tab, der kan siges at vedkomme Søtransporten, fra dem, der kun er af almindelig økonomisk Natur og derfor falder uden for Kontraktens Rammer, blive større end nu.

³¹⁾ Stjæler Mandskabet eller andre af Ladningen, dækker Kaskoassurandøren altsaa ikke Tabet, fordi han ikke dækker Rederens Ansvar overfor Ladningsejerne, men stjæles der af Skibets Tilbehør, dækker Kaskoforsikringen principielt, se dog Kap. 35 §§ 6—8. Se i Kap. 19 Note 24 om Platous og Bentzons afvigende Opfattelse. Se Overskriften til H. B. § 78, n. Pl. § 22 i. f. (Kap. 24 Note 5).

Endelig kan det ikke overses, hvad det vil betyde for Tabenes Størrelse, at al økonomisk Risiko borttages fra Forsikrede. Denne bliver ganske uinteresseret i, om Transporten lykkes eller ej, ja, han bliver absolut kun interesseret i, at den mislykkes, thi da løber han ikke den forretningsmæssige Risiko. Det er ikke et beroligende Argument at henvise til, at det dog er gaaet godt at tillade fuld Forsikring af Interessens objektive Værdi, thi ved den nuværende Ordning lider Forsikrede altid sit individuelle Tab, og det gør ham netop interesseret i, at Transporten lykkes, og Skaden formindskes. Den uagtsomme Skadeforvoldelse og Skadeforøgelsen ved Forsømmelser og Ligegyldighed er selv nu en sikker, omend dunkelt virkende Faktor. En Forøgelse af deres Indflydelse kan blive kostbar for Assurandøren og derigennem for alle de Forsikrede.

IV.

Aarsagskrydsning.

9. Naar man med Udgangspunkt i et foreliggende Havaritilfælde ser tilbage mod de Forhold, der har fremkaldt Skaden, vil man oftest se, at en Række forskellige Aarsager har været medvirkende. Sjældent har kun een Aarsag været direkte skadeforvoldende, og i hvert Fald naar man analyserer den umiddelbart virkende Indflydelse, dukker der altid bag den og ved Siden af den nye Aarsager frem. En Hændelse kan saaledes i Forhold til Skaden være den direkte Aarsag, men selv kun en Følge overfor den egentlige Aarsag. Forsinkelse kan være Aarsag til, at den forventede Avance ikke opnaas, men er ingen selvstændig Aarsag, kun en Følge, f. Eks. af Havets Indflydelse og Skibets Svaghed³²).

Det sædvanlige Havaritilfælde, opstaaet under den forsikrede Rejse, vil dog sjældent frembyde Vanskeligheder, thi man vil oftest finde, at Assurandøren hæfter for alle de forskellige Aarsager, hvis Indflydelse har været af Betydning.

Men der er jo Aarsager, som Assurandøren principielt ikke hæfter for, se foran og i Kap. 18—21; der er Aarsager, som ved Policerne kan være undtaget, se Kap. 25, og der er endelig Aarsager, som al-

³²) I Almindelighed vil en Forsinkelse ikke medføre Tab, der erstattes, thi Rederens forøgede Udgifter og Vareejerens Tab af forventet Fortjeneste er udelukket fra Erstatning. Men ved særlig Forsikring af Interesse i Ankomst inden »cancelling date« eller inden en bestemt Dato erstattes Tabet ved Forsinkelsen.

t i d falder helt udenfor Policens Rammer, se Kap. 22—23 m. fl. Hvor saadanne Aarsager har haft medindvirkende Indflydelse paa Ulykken, opstaar Spørgsmaalet om Aarsagskrydsningens Betydning for Assurandørens Ansvar.

10. Fra gammel Tid har man villet løse Aarsagskrydsningens Vanskeligheder ud fra den Ide, som er udtrykt i Sætningen: *causa proxima, non remota spectatur*. Især i England, men ogsaa i Frankrig og Tyskland, har Domstolene fulgt denne Regel, som om den var Lov, og ofte udtrykkeligt begrundet deres Afgørelse af Havaritilfældene med en Henvisning til den.

Sætningens Oprindelse skyldes en Følelse af Afmagt overfor Problemets Vanskeligheder. Man har betragtet det som umuligt at udrede Aarsagernes indfildrede Væv og at udfinde Aarsagernes Aarsag. Derfor har man grebet den Udvej udelukkende at lægge Vægt paa den kendelige, den sidst virkende Aarsag.

Sætningen er utvivlsomt en udmærket Vejleder derved, at den fremhæver, at man bør feje alle de fjernere liggende, ubestemmelige, de skadehæmmende og de kun risikoførgende Aarsager tilside. Dens Mangler viser sig, naar man anvender en for snæver Forstaaelse af »proxima«, og de urigtige Afgørelser, der skyldes Reglen, fremkommer netop ved en Overdrivelse i denne Henseende. Man har nemlig oprindelig forstaaet »causa proxima« saa snævert, at man kun tog Hensyn til den i Tid sidst virkende Aarsag, den, der direkte fremkaldte Skaden, saaledes at Reglen snarere kunde udtrykkes som »ultima causa spectatur, non prior«³³). Saaledes forstaaet giver Reglen ikke den rette Løsning af Aarsagskrydsningens Problem. Ved kun at tage

³³) Det klareste Eksempel paa Reglens Overdrivelse findes i den bekendte engelske Dom *Ionides v. The Universal Marine Insurance Co.* (1863) A. §§ 790 og 820 (se Gow 1914 322). Under Borgerkrigen i U. S. A. blev Kaffe forsikret fra Rio til New York »exclusive capture, seizure and detention and all the consequences thereof . . .«. Sydstaterne slukkede Fyret paa Kap Hatteras, der var uundværligt for Rejsens lykkelige Fuldførelse. Skibet blev vildledt herved og strandede en mørk, regnfuld Nat nær ved Fyrtaarnet. En Del af Kaffen gik under med Skibet. Søassurandørerne blev tilpligtet at erstatte denne Del af Kaffen, da Strandingen var den direkte Aarsag til Forliset, til Trods for at Strandingen som saadan var en uundgaelig Følge af Fyrets Slukning. En anden Del af Kaffen blev reddet af de Konfødererede; var dette ikke sket, var den totalforlist med Skibet, og Grunden hertil havde været Fyrets Slukning. Assurandørerne blev imidlertid frifundet for denne Dels Vedkommende, fordi Varerne var kapret, hvilken Risiko udtrykkeligt var undertaget i Policen, ikke fordi den egentlige Aarsag havde været Fyrets Slukning. I denne Begrundelse ligger atter en Anerkendelse af Læren om *causa proxima*.

Hensyn til den sidste Aarsag omgaar den Vanskeligheden i Stedet for at løse den.

Sætningen har imidlertid beholdt sin Livskraft i Dag. I M. A. § 55 1 er dens Gyldighed udtrykkeligt blevet anerkendt³⁴⁾, og i de Forhandlinger, der førte til Formuleringen af H. B.³⁵⁾, blev det fra alle Sider udtalt, at Sætningen om causa proxima ansaas for gældende Ret i Tyskland. Dette er imidlertid kun blevet muligt ved, at en mere lempeelig Forstaaelse af Begrebet causa proxima er trængt igennem. Forfatterne og Domsafgørelser anvender Udtrykket med forskellig Rækkevidde. Man forstaar undertiden ved causa proxima ikke blot den sidst virkende, men snarere den mest effektive, den overvejende bestemmende Skadesaarsag³⁶⁾.

Saaledes forstaaet kan causa proxima-Læren næppe med Rette angribes, men samtidig har den rigtignok tabt sin selvstændige Betydning og adskiller sig ikke meget fra den Teori³⁷⁾, der vil løse Aarsags-

³⁴⁾ M. A. § 55 1 — »the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against«, A. §§ 783—818.

³⁵⁾ Ritter 472 og Ulrich 53.

³⁶⁾ De under Verdenskrigen forekommende Skadestilfælde tvang de engelske Domstole til at ændre Reglen. I Sagen Leyland Shipping Co. v. Norwich Union (1919) var Skibet »Ikaria« blevet torpederet og i medtaget Stand reddet til Havre. Straks herefter maatte Skibet paa Grund af daarligt Vejr flyttes til en anden Ankerplads, kom paa Grund og totalforliste. Krigsassurandøren blev dømt, til Trods for at den umiddelbare Aarsag til Forliset var Strandingen. I House of Lords udtalte Lord Shaw: »To treat proximate cause as if it was the cause, which is proximate in time, is — — out of question. The cause, which is truly proximate, is that, which is proximate in efficiency«.

Strandingen blev altsaa anset for en uundgaelig Følge af Torpederingen.

Man vil næppe i tysk Teori anerkende en saa vidtgaaende Forstaaelse af Reglen. Ritter f. Eks. synes kun at ville medtage saadanne tidligere virkende Aarsager, der selv uden de senere virkende vilde have fremkaldt Ulykken. I Teorien er Meningerne mange og delte, og den rette Forstaaelse vil man ikke kunne faa uden ved en dybtgaaende Undersøgelse af de tyske Domme.

³⁷⁾ En anden Teori til Løsning af Aarsagskrydsningen er Læren om den adækvate Aarsagssammenhæng.

Efter denne medregnes kun som Aarsager dem, der efter Erfaringen har været skadefremmende, og den Aarsag fremhæves, som alene kunde og normalt vilde have bevirket Skaden. Dette er et vigtigt Hensyn, men Læren giver ingen Vejledning til Valget af den ene Skadesaarsag, der skal bestemme Skadens Karakter overfor Assurandøren, naar der er flere lige skadefremmende Aarsager.

Efter hollandsk Ret antoges som Skadens egentlige Aarsag den første Aarsag i Rækken fra Skadestilfældet (»meest verwyderde«), hvorefter Skaden efter Forholdenes sædvanlige Forløb maatte være den nødvendige Konsekvens (Prof. W. Moolengraaf, Haarlem 1912).

krydsningen ved at tillægge den virksomste, den stærkeste Aarsag bestemmende Indflydelse³⁸⁾ for Assurandørens Ansvar.

Denne sidste Teori er ikke en Trylleformel, hvorefter al Aarsagskrydsning straks kan afgøres. Men Forsøg paa at opstille ufejlbarlige Definitioner er næsten altid uheldige, thi man kan ikke inddele Livets Situationer efter en enkelt Formel. Aarsagskrydsning er altfor konkret, en altfor levende Del af Livets Kød og Blod til, at man kan opstille faste Regler. Man kan naa til vejledende Hensyn, men hver Afgørelse vil altid rumme sit eget Problem og kræve sin særlige Regel.

11. En almindelig Regel om Løsningen af Aarsagskrydsning giver hverken Søloven eller Konventionen³⁹⁾. De almindelige Udtalelser i Søl. §§ 230 og 248: »Følgerne« og i Konv. §§ 64 og 76: »al Skade og Tab«, ligesom de særlige Regler om Skadesreguleringen gaar ud fra, at de samvirkende Aarsager alle har været saadanne, som der hæftes for.

Læren om causa proxima er ikke blevet antaget af de danske Domstole. Forskellige Afgørelser staar i direkte Strid med den⁴⁰⁾. Iøvrigt ses Domstolene ikke at have nævnt den ene eller den anden Teori ved deres Afgørelser.

Policen indeholder i visse Tilfælde for Ladnings og Fragts Vedkommende udtrykkelige Udtalelser om, at kun de »umiddelbare Følger« erstattes, se Kap. 36 og 39. Der er ikke Grund til at anse disse Udtryk som Undtagelser, men snarere som udtrykkelige Fremhævelser

³⁸⁾ Voigt 390.

³⁹⁾ Heller ikke i n. Pl. eller sv. Pl. findes en direkte og almindelig Udtalelse om Aarsagskrydsningen. I enkelte Bestemmelser bruges ligesom i den danske Police Udtryk som »omedelbare følger« (sv. Pl. § 62), jfr. n. Pl. § 27. Domstolenes Stilling synes i det hele at være den samme som i Danmark.

⁴⁰⁾ Tydeligst imod Læren om causa proxima er Dom i U. 1923 348. Skaden skyldtes umiddelbart Søens Magt (Ankeret tabtes), men blev erstattet efter Konv. § 73 som foraarsaget væsentligst ved Besætningens Fejl.

Se iøvrigt en Række af de i Kap. 25 citerede Domme, især N. D. 1918 170, 1918 245, 1917 273 og 305 (Stranding under slukkede Fyr anset for Krigsskade) samt N. D. 1919 183 (egentlige Aarsag), N. D. 1919 355 (Hovedaarsagen). Endvidere N. D. 1917 257 og 1909 166.

Dom i N. R. 1878 372 synes dog at bygge paa Læren om causa proxima. Et Fartøj maa paa Grund af daarlig Forfatning søge Nødhavn. For at undgaa at synke sættes det paa Grund, men lider herunder yderligere Skade. Denne Skade dømtes Assurandøren til at erstatte.

De Tilfælde, hvor Kaptajnens Fejl — N. J. A. 1898 269, N. D. 1904 346, N. R. 1896 307 — eller Besætningens Forsømmelse — N. D. 1901 457 — er blevet anset for Aarsag til Skaden, er iøvrigt gode Beviser paa, at Læren om causa proxima ikke gælder i Norden.

af en almindelig Regel, som man, foranlediget af Erfaringen, har ment det rigtigst i enkelte Tilfælde at nævne.

I Tilslutning hertil udtaler en Række Domme udtrykkeligt⁴¹⁾, at Assurandøren ikke hæfter for de »indirekte Følger« eller »middelbare Tab«. En Forudsætning herom ligger ogsaa i de to Specialregler om Aarsagskrydsning i Søl. § 249 Nr. 2 og 3.

Den almindelige Regel skulde herefter være, at Assurandøren i Tilfælde af Aarsagskrydsning kun hæfter, hvis Skaden er direkte eller umiddelbart foraarsaget af Aarsager, han hæfter for. Ved en saadan direkte eller umiddelbar Forbindelse kan der ikke være tænkt blot paa de sidst virkende Aarsager. Den praktisk fornuftigste Fortolkning er, at direkte Aarsagsforbindelse er tilstede mellem Skaden og den Aarsag, der er mest effektiv, den der har haft den overvejende Indflydelse paa Skadens Indtræden og Udformning.

En saadan Regel stemmer med Forsikringskontraktens Indhold. Assurandørens Risiko omfatter alt det Tab, der lides ved bestemte Aarsager, og Minimumskravet til Skaden maa derfor være, at den i overvejende Grad skyldes de Aarsager, Assurandøren hæfter for.

I Særdeleshed støttes denne Opfattelse ved Domstolenes Afgørelser af, om en Skade skal betragtes som Krigs- eller Søskade, se Kap. 25 § 7. Disse er alle trufne ud fra en Vurdering af, hvilken Aarsag der i det paagældende Tilfælde var Hovedaarsagen. Domstolene bruger undertiden ligefrem dette eller lignende Udtryk⁴²⁾. Dette faar dobbelt Betydning, idet Domstolene ikke har følt sig bundet ved den i Konv. § 78 udtrykkeligt givne Regel om Aarsagskrydsning.

En saadan Sætning er ikke en Regel, der som en Logaritmetabel altid og let giver Resultat. Den er kun en Retningslinje; den peger paa Nødvendigheden af en konkret Undersøgelse, en Fordybelse i Enkelttilfældet, et Skøn over alle Hensyn. Men udenom dette Krav kommer man heller ikke, hvis man tilsigter en fornuftig og retfærdig Afgørelse. Om en Aarsag er Hovedaarsag, den væsentligste Aarsag, er et faktisk Spørgsmaal, der maa afgøres ud fra den menneskelige Erfaring og Kendskabet til Enkelttilfældet. Den foreliggende Situation maa undersøges nøje, de virkende Aarsager fremdrages, deres indbyrdes Afhængighed og deres Styrke vurderes, kort sagt, hele Aarsagsprocessens Sammenhæng maa opløses.

⁴¹⁾ F. Eks. U. 1917 553 (indirekte Følger), 1918 87 (middelbart Tab), 1919 456 (indirekte Følge), 1919 465 (indirekte Følge).

⁴²⁾ N. D. 1919 183 (den egentlige Aarsag). N. D. 1919 355 (Hovedaarsagen). N. D. 1922 268 (Hovedaarsagen).

12. Undertiden vil det være muligt at dele den konkrete Skade saaledes, at man henfører til hver Aarsag al Skade, der væsentligst skyldes den alene. Det klareste Eksempel herpaa er, at to Aarsager har virket hver for sig og foraarsaget hver sin Beskadigelse.

Ved Besigtigelse af Skib, forinden Reparation af partikulære Skader (Kap. 35) finder Sted, skal Skønsmændene udsondre den Skade, der skyldes Slid, Raad og Ælde fra andre Skader⁴³). Ved Erstatningen for partikulær Skade paa Ladning, som f. Eks. Udlækning, vil der altid ske Afkortning for »sædvanligt Svind«, se Kap. 20 og 36⁴⁴). Konjunkturtabet vil ofte kunne udskilles fra Tabet ved Varens Beskadigelse⁴⁵). Skønsmændene vil endvidere ofte med Føje kunne fordele Skaden procentvis paa de forskellige Aarsager, f. Eks. Søvand og Kollision. Ved Afgørelsen af, i hvilket Omfang Omkostninger skal erstattes, vil en indgaaende Undersøgelse kunne medføre en forskellig retslig Behandling af Posterne, jfr. Kap. 38.

Naar et Skib, der f. Eks. er forsikret »*kun mod Totalforlis*«, først har lidt en partikulær Skade og senere totalforliser, maa den partikulære Skade fradrages, medmindre Totalforliset er fremkommet som en Udvikling af den partikulære Skade og de Aarsager, der bevirkede denne. Om tidligere Hæftelser, som Assurandøren ikke dækker, se Kap. 41 § 2.

13. Den første Betingelse for, at en Aarsag kan komme i Betragtning, er selvfølgelig, at den har virket fremmende paa Skadens Indtræden. Men dette er ikke nok. Aarsagen skal ikke blot have været fareforøgende, den maa desuden have været skadeforvoldende, det vil sige direkte medvirkende til den konkrete Skades Indtræden og Omfang, for at det kan tillades den at blive retsligt medbestemmende ved Afgørelsen af Assurandørens Ansvar for denne Skade⁴⁶).

⁴³) I N.R. 1880 620 blev Assurandøren frifundet for at betale den Del af et Havari, som var forvoldt ved ældre Fejl, samt den Part af Fællesudgifter, der efter Dispache faldt paa den nævnte Del af Havariet. Se ogsaa N.D. 1904 218, hvor Metalhudens Fornyelse blev behandlet anderledes end de øvrige partikulære Beskadigelser.

⁴⁴) N.Pl. § 77, H.B. § 58.

⁴⁵) I U. 1918 87 sondredes mellem den direkte ved Kollisionen forvoldte Beskadigelse og Pristabet ved Salg af Varerne, fordi man frygtede deres Odelæggelse. Se ogsaa U. 1917 492.

⁴⁶) N.D. 1917 139. Varer til Sundsvall tilbageholdes i England, men frigives senere. Da den botniske Bugt i Mellemtiden var blevet islagt, maattet Varerne

(fortsættes)

Hvis et rejseforsikret Skib lægger sin Rute noget anderledes for at forsøge at undgaa Kapring, og det forliser i en Storm, har Frygten for Kapring — Krigsrisikoen — ingen Betydning, allerede fordi den ikke har været skadeforvoldende.

Hvis de forsikrede Genstande ved Forsikringens Udløb vel befinder sig i en farlig Stilling, men Havariet dog faktisk først indtræder efter Udløbet, hæfter Assurandøren ikke (Kap. 22). Tilfælde har ogsaa foreligget, hvor der var Spørgsmaal om, hvorvidt Varens Letfordærvlighed havde haft en saadan konkret Indflydelse paa Tabet, at dette helt eller delvis ikke kunde erstattes⁴⁷⁾.

14. Det vil altid være rigtigt først at undersøge den sidst virkende, skadeforvoldende Aarsag. Ofte bør den anses for Hovedaarsag. Den tidligere virkende Aarsag maa dog anses for Hovedaarsag, hvis den konkrete Skade alligevel vilde være indtraadt som foraarsaget af denne, selv om den seneste Aarsag ikke havde virket, eller hvis den sidste Aarsag udelukkende har faaet Indflydelse fordi den første Aarsag har virket.

Naar et synkefærdigt, forladt Skib torpederes, er Skaden selvfølgelig Søskade, ligesom omvendt Skaden er Krigsskade, naar et torpederet Skib med en betydelig Læk og forladt af sin Besætning, strander⁴⁸⁾.

i Stockholm omlades i Jernbanevogn for at naa Sundsvall. Krigsassurandøren fritaget for at erstatte Omkostningerne herved som altfor »fjerne Følger«. Den korrekte Begrundelse for Frifindelsen vilde have været at sige, at Kapringen ikke havde været skadeforvoldende, thi den egentlige Aarsag til Omkostningerne var Islægning af Havet, en Aarsag, som Assurandøren (jfr. Kap. 20) ikke hæftede for.

U. 1918 741. Sydfrugter blev paa Grund af den tyske Spærreerklæring losset i Malaga og solgt af Rederiet og Forsikrede. Da der kun forelaa en Forsikringskelse af Rejsen, bevirket ved Skibets Frygt for at forlise, og da Forsikrede stadig havde disponeret over sine Varer, blev Assurandøren frifundet. Herimod N.D. 1919 227. I N.D. 1922 569 blev det oversejlede Skibs slukkede Topplanterne anset for en »risikoforøgende« Omstændighed, men ikke for en »skadeforvoldende«. N. D. 1914 304 udtaler, at Bestemmelsen i n. Pl. § 55 B om, at Sejl ikke erstattes, medmindre Skaden er bevirket ved Styrtesøer eller Kollision eller lign., kommer til Anvendelse overalt, hvor de nævnte Undtagelser ikke er direkte Aarsag til Skaden. Hvis Styrtesøerne formindsker Antallet af Besætningen, saa at der ikke er nok til at passe Sejlene, saa at de ødelægges, erstattes Skaden altsaa ikke, heller ikke hvis Skaden skyldes Fejl fra Besætningens Side, idet n. Pl. § 22 5 (Søl. § 248) kun tænker paa Tilfælde, hvor Skaden efter sin Art erstattes.

⁴⁷⁾ Se U. 1921 806, S. H. R. T. 1916 253.

⁴⁸⁾ Se Note 36 vedrørende S/S »Ikaria«.

Naar en raadden Mast vælter i roligt Vejr, ødelægger Lønningen og tager Riggen med, er den samlede Skade selvfølgelig forårsaget af den tilstedeværende Raaddenskab.

Ifølge Sagens Natur maa Spørgsmaalet om Skadens nødvendige Indtræden allerede som Følge af den tidligere Aarsag bedømmes ud fra den almindelige Erfaring. Et absolut Bevis kan ikke føres, men de fjernere liggende Muligheder maa lades ude af Betragtning⁴⁹⁾.

15. En Aarsag er altid Hovedaarsag saa langt, som dens naturlige Følger gaar. Det er saadanne Følger, der almindeligt betegnes som de direkte eller umiddelbare. En Hovedregel her er, at hvis de Aarsager, der ikke hæftes for, kun har faaet Adgang til Skadeforvoldelse ved, at Aarsager, der hæftes for, har bragt Genstanden i den paagældende Situation, saa falder den samlede Skade under Policen, hvis de undtagne Aarsagers Indflydelse er en forudseelig Risiko, der ikke sædvanligt forsikres særskilt imod. Ladning, der midlertidig opløses i Nødhavn under Skibets Reparation, er af Søassurandøren dækket mod Tyveri og Brandfare paa Landjorden, thi dette er en ventelig Skade⁵⁰⁾. Ligeledes mod Pristab ved Salg i Nødhavn⁵¹⁾. Hvis de paagældende Genstande derimod under Lagringen kapres⁵²⁾ af fremmed Magt, ødelægges ved Bombardement, eller Afsejlingen hindres ved Udførselsforbud⁵³⁾, dækker Søforsikringen ikke. Varer, der maa omlades⁵⁴⁾,

⁴⁹⁾ N. D. 1909 166. Skibet var forsikret fritaget for al Skade opstaaet ved Is. Det blev af Strømmen og Islag drevet ud af Kurs, gjort manøvreudygtigt, grundstødte og blev Vrag. Assurandøren frifundet, da Skaden ansaas forårsaget af Is.

⁵⁰⁾ Dom i N. D. 1918 26 gaar meget langt. Fade med Olivenolie beslaglægges i England, men føres frem. Inden de tillades udleveret, henligger de paa Kaj, og en Del af Olien er imedens udlækket. Krigsassurandøren dømt, idet Tabet antages at skyldes Behandlingsmaaden, ikke selve Opholdet, hvis Følger var undtaget ved Policen.

⁵¹⁾ Konv. § 189. N. D. 1919 227. Ladnings Afsendelse fra Nødhavn i Sverige til Bestemmelsesstedet i England afbrudt af Tysklands uindskrænkede U-Baads-krig. Krigsassurandøren tilpligtet at betale Tabet ved Godsets Salg i Sverige, da dette var forårsaget ved en krigsførende Magts Handlinger.

⁵²⁾ Hvis Varen f. Eks. er kapret, hvad der under Verdenskrigen kunde betyde aarelang Lagring, dækker Søforsikringen næppe mod Brand, Tyveri, Lagringsomkostninger o. lign. under Lagringen. Den engelske Regering assurede forøvrigt altid de kaprede Varer mod disse Risici, og Flertallet af danske Krigsassurandører forlangte særlig Præmie for denne Risiko.

⁵³⁾ U. 1919 456. En Damper maa paa Grund af Kollision søge Nødhavn i New York. Der udstedes senere Udførselsforbud omfattende Ladningen, og denne maa sælges med Tab. Efter Dommen antages Krigsforsikringen principielt (fortsættes)

er under denne Transport dækket i lignende Omfang mod de sædvanlige Skadesaarsager.

Skib, der reparerer, vil under Reparationen, selv efter Policens Udløb, være dækket mod Indflydelse fra de sædvanlige Skadesaarsager⁵⁵⁾, men ikke videre. Har Skibet lidt en Skade, men dennes fulde Udbedrelse først sker efter Policens Udløb, vil Assurandøren altid hæfte for al den Skade, der er en umiddelbar Følge af det første Havari⁵⁶⁾. Sammenhængen mellem Aarsagerne kan dog afbrydes f. Eks. ved Skibets Oplægning⁵⁷⁾.

Hvis Forholdet er det omvendte, nemlig at Assurandøren ikke hæfter for den først virkende Aarsag, men kun for den sidst virkende, maa lignende Synspunkter anvendes til hans Fritagelse^{57a)}.

Hvis Skibet saaledes maa søge Nødhavn paa Grund af oprindelig Usødygtighed, erstattes ikke Omkostninger herved, Bugsering, Skade ved at Skibet sættes paa Land⁵⁸⁾, derimod erstattes Kollision i Nødhavnen, i hvert Fald hvis Skibet ikke selv er Skyld heri, og ligeledes Brandskade i Nødhavnen. I de sidste Tilfælde virker en selvstændig Skadesaarsag, hvis Indflydelse kun er foranlediget ved, ikke forarsaget af den Risiko, Assurandøren ikke hæfter for.

16. I Kap. 20 og 21 fremstilles de særlige Regler om Aarsagskrydsning mellem almindelige Aarsager og vice propre eller Usødygtighed.

Om Reglerne i Konv. §§ 76 3. Stk. og 183 i. f. se Kap. 34 § 1.

ansvarlig for Ladningen, idet Fragten fra New York til Danmark, tabt som direkte Følge af Udførselsforbudet, blev erstattet, men Pristabet, som indirekte Følge heraf, blev ikke erstattet. Dommen slaar imidlertid fast, at Søforsikringen ikke hæfter. Resultatet synes stridende mod Policens Indhold.

⁵⁴⁾ Sv. Pl. § 61, H. B. § 95 1. og 2. Stk.

⁵⁵⁾ Sv. Pl. § 62.

⁵⁶⁾ Sv. Pl. § 62.

⁵⁷⁾ N. D. 1910 465. Et Skib havarerer, søger Nødhavn, erklæres usødygtigt og oplægges. Efter Forsikringstidens Udløb forliser det under en Orkan i Oplagshavnen. Assurandøren frifindes, da Forliset ikke anses for at være en »umiddelbar Følge« af det tidligere Havari. Grunden hertil er sikkert, at Skibet var oplagt. Hvis Reparationen var begyndt, vilde Forliset vel være blevet erstattet, jfr. n. Pl. § 27, hvis Udtryk »umiddelbar Følge« ikke er en Undtagelse fra men netop et Udtryk for den almindelige Regel.

^{57a)} Se saaledes N. D. 1922 205. En Ladning Soda indlades i U. S. A. den ²¹/₈ 1917, men Skibets Afsejling hindres ved et Eksportforbud af U. S. A., som da er krigsførende Magt. Den ²¹/₉ 1917 udbryder Ild ombord, hvorved en stor Del af Lasten beskadiges af Vand. Søassurandøren dømt, og bl. a. fremhævet, at han ikke havde forbeholdt sig Afsejling inden en bestemt Tid, jfr. Kap. 13.

⁵⁸⁾ Herimod N. R. 1878 372.

18. KAPITEL.

Forsikredes egen Skyld.¹⁾

1. Det bor forud fremhæves, at en Mængde af Forsikredes Handlinger, der direkte eller indirekte bevirker Skade paa den forsikrede Genstand, overhovedet ikke staar i en saadan Forbindelse med Transporten over Havet, at den Skade, de forvolder, kan være dækket under Policen. Alle den Forsikredes almindelige økonomiske Dispositioner vedrørende den forsikrede eller andre Genstande falder nemlig som *Aarsager* ganske udenfor Søforsikringens Omraade²⁾. Arrest i Skibet fra Rederens Kreditorer er utvivlsomt en Aarsag, der principielt dækkes af Søforsikringen³⁾. Skade forvoldt herved paa andre Genstande, f. Eks. Ladningen eller forudbetalt Fragt, maa derfor, hvis den iøvrigt opfylder Policens Betingelser, erstattes af Assurandøren. Skade paa selve Skibet (og Reders Fragt) er derimod ikke dækket, hvis Arresten skyldes Forsikredes almindelige Kreditorer, thi denne Aarsag ligger udenfor Forsikringens Rammer. Men stammer Kravet fra et Ulykkestilfælde, som Assurandøren hæfter for, maa Skaden ofte erstattes.

2. Det er en Verdensregel⁴⁾, at Assurandøren ikke er ansvarlig for den Skade, der skyldes den Forsikrede selv. Konv. § 67 udtaler ud-

¹⁾ Grundtvig 215, B. 636—637, Br. 73—76 (hans Opregning af Eksempler er nu ikke længere rigtig), Pl. 637, Bache 96 ff., Federspiel 121—130, Granfelt 159—162, A. §§ 798—801, Ritter 551—569.

²⁾ N. J. A. 1919 470. N. D. 1914 113 (manglende Kredit bevirkede særlige Omkostninger, der ikke blev erstattet).

³⁾ Mot. 2627.

⁴⁾ M. A. § 55 a, »attributable to the wilful misconduct of the assured«. C. de C. §§ 351—352, I. H. L. B. § 434. H. B. § 33, »vorsätzlich oder fahrlässig herbeiführt«. W. v. K. § 276.

N. Pl. § 22 1. Pkt. »foraarsaget ved den Forsikredes egen Skyld«. Sv. Pl. § 44 gentager Søl. § 248 (»vållande«).

trykkelig, at Assurandøren ikke skal erstatte »den Skade, som den Forsikrede selv er Skyld i ved Svig eller Uagtsomhed«, og hermed stemmer Søl. § 248, der forlanger, at »den Forsikrede ikke selv er Skyld i Skaden«. Begge Steder anvendes Ordet »Skyld«. Konventionens og Lovens Mening er at henvise til den almindelige juridiske Opfattelse af dette Begreb. Ved Skyld forstaas i Læren om Skadeserstatning saavel det objektive, at den Forsikredes Handling virkelig har været Aarsag til Skaden, som det subjektive, at Handlingen er dadelværdig, d. v. s. at den Forsikrede enten bevidst har villet fremkalde Skaden (Forsæt), eller at han har handlet anderledes, end en fornuftig og skønsmænd i hans Stilling vilde eller burde have gjort (grov eller simpel Uagtsomhed)⁵⁾. Det er almindeligt direkte at anvende disse Definitioner i Forsikringslæren. Herved overses imidlertid, at Erstatningen ved Forsikring ikke er baseret paa et Retsbrud, men er en tilsagt Kontraktsydelse (se Kap. 3 og 17 § 5). Dens Forudsætninger maa derfor bestemmes efter Kontraktens Indhold.

Naar man fra Lovgiverens eller Assurandørens Side skal overveje, hvad der skal eller bør bestemmes i Kontrakten om skadeforvoldende Indflydelser fra den Forsikredes egne Handlinger, maa dette afgøres uden Hensyn til Reglerne vedrørende Retsbrud og udelukkende efter, hvad Søforsikringen kan bære paa Grundlag af de ydede Præmier. Opgaven er at fastsætte en almindelig Grænse for Assurandørens Pligt til at erstatte, en Grænse saaledes trukket, at de Forsikredes Trang til Dækning imødekommes, uden at Assurandørens og samtlige andre Forsikredes Interesser skades.

Det stadig hastigere Tempo, hvori Livet leves, har fremkaldt en Trang til at Forsikringen skal dække, selv om Forsikrede har handlet med en ringere Grad af Uagtsomhed. Forsikrede kan ikke altid overfor Assurandøren opfylde de strenge Krav til Paapasselighed, som paalægges ham af Hensyn til hans Medborgeres Interesser. Og Udviklingen har vist, at Forsikringen er i Stand til at dække ogsaa i nogle Tilfælde, hvor Handlingen har været af en saadan Art, at den, for saa vidt andres Interesser vilde være blevet skadet derved, vilde have hjemlet den Skadelidte et Erstatningskrav mod Forsikrede.

At lade Assurandøren hæfte ogsaa for grov Uagtsomhed er almindeligt antaget som ganske udelukket, bl. a. fordi Forsæt og grov Uagtsomhed bevismæssigt set er vanskeligt at skelne fra hinanden.

Det er udenfor Søforsikringen almindelig anerkendt, at Assurandø-

⁵⁾ B. 636, Br. 73, Pl. 637, Lassen I 265—274.

ren hæfter for de ringere Grader af Uagtsomhed⁶⁾. Indenfor Søforsikringen har dette Resultat haft vanskeligere ved at trænge igennem, da Søforsikringen har haft sine Regler formuleret i Love og Planer forinden den teoretisk rigtige nyere Opfattelse blev fremsat. Trangen har ogsaa været mindre, da Forsikredes egne Handlinger stadig sjældnere virker som direkte skadeforvoldende Aarsager indenfor Søforsikringen og derfor har langt mindre Betydning her end ved andre Forsikringsarter.

Assurandørernes Praksis og Domsafgørelserne viser dog, at den mildere Opfattelse af Forsikredes Pligt til Agtsomhed overfor Søassurandøren er trængt noget igennem. Se senere § 4. I de Tilfælde, hvor Assurandørerne har anset et stærkt begrænset Ansvar for nødvendigt, er dette da til Gengæld blevet præciseret udtrykkeligt saaledes, at den blotte Overtrædelse, selv om den er sket i god Tro, og selv om den Forsikrede er uden enhver Skyld heri, fritager Assurandøren for Ansvar, f. Eks. Usødygtighed (Kap. 21), Interessens rigtige Karakteristik (Kap. 10), Risikoens Afhængighed af Tid (Kap. 22) og Sted (Kap. 23) samt alle de positive Policebetingelser (V Bog).

3. Om den skete Skade er foraarsaget af den Forsikredes Handlinger, er væsentligt et Bevissspørgsmaal. Assurandøren har Bevisbyrden for Aarsagssammenhængen, se herom Kap 17 og 40. Bedømmelsen af, om den objektive Aarsagssammenhæng er tilstede, udøves af Domstolene i Overensstemmelse med deres Praksis og de almindelige Retsregler. Det bestemmende er her — som nævnt i Kap. 17 — en konkret Undersøgelse af, hvilken Indflydelse der har været Hovedaarsag til Havariet. Der er Grund til at erindre, at menneskelige Handlinger sjældent vil være direkte eller udelukkende Aarsag til en Skade, væsentligst kun hvor Forsikrede med egen Haand ødelægger Genstanden eller tilegner sig den. Hyppigst vil de kun være fremskyndende, de vil virke sammen med andre Aarsager og befordre disses Indflydelse. Derfor bør man ved Afgørelsen af Aarsagsskrydsninger tage et noget større Hensyn til de menneskelige Handlinger, end hvis en anden undtaget Aarsag spiller ind med, da Betydningen af Reglen ellers let forflygtiges⁷⁾. Paa den anden Side forudsætter Reglen om An-

⁶⁾ Denne Tendens staar i en mærkelig Modsætning til det ældgamle Krav om særlig Hæderlighed og Agtpaagivenhed i Forsikringsforholdet (uberrimæ fidei). Man skulde synes, at den omvendte Tendens, altsaa en strængere Bedømmelse af Forsikredes Skyld, vilde være den naturlige Følge heraf.

⁷⁾ N. J. A. 1898 269. Gram 483 udtaler, at Bevisbyrden ikke maa gennemføres strengt.

svarsfrihed for den Forsikredes Skyld selvfølgelig en klar og samtidig Aarsagsforbindelse mellem Handling — eller Undladelse — og Havarieret.

De oprindelige Skadestilfælde er som nævnt Forsikredes egenhændige Ødelæggelse. De fjærnere liggende Forsømmelser rammes ofte af Specialregler, hvor til Assurandørens Fordel Kravet om subjektiv Skyld kan være opgivet, f. Eks. manglende Udrustning bevirker ofte Usødygtighed (Kap. 21), forudseelige Havarier ofte en Følge af Genstandens egen Beskaffenhed (Kap. 20), manglende Omhu i Skadestilfælde kan være Overtrædelse af Diligenspligten, medens Ændring af Rute og Skib (Kap. 23), urigtig Losning og Lastning m. m. er Overtrædelse af Policebetingelserne.

Er der ikke Aarsagssammenhæng, kan Forsikredes Brøde allerede af den Grund aldrig fritage Assurandøren⁸⁾.

4. Den forsætlige Skadeforvoldelse rummer oftest⁹⁾ Svig (Konv. § 117), da den i sig selv er Tegn paa, at den Forsikrede agter at fremsætte Krav om Erstatning. Forsæt kan forekomme som direkte Skadeforvoldelse. Som Undladelse af at afværge Skaden (Kap. 28) eller hindre dens Udbredelse er den ofte skjult medvirkende¹⁰⁾. Vanskeligheden ved at bevise Forsæt vil ofte føre til, at Handlingen kun kan karakteriseres som grov uagtsom.

Uagtsomhed er udtrykkelig nævnt i Konv. § 67, men omfattes iøvrigt efter almindelig juridisk Forstaaelse af Ordet »Skyld« saavel i Form af grov som af simpel Uagtsomhed. Om det principielt urigtige i Lovens og Konventionens omfattende Regel er talt foran.

Assurandøren har ligeledes her Bevisbyrden. Uagtsomhed kan foreligge saavel ved Handling som ved Undladelse. Ved Bedømmelsen¹¹⁾ af, om der foreligger Uagtsomhed i Lovens Forstand, maa samtlige Omstændigheder tages i Betragtning¹²⁾. Man maa vurdere Forsikredes personlige Erfaring og Kendskab til Forholdene, hvorved dog erindres,

⁸⁾ U. 1919 720. I N. D. 1900 417 udtalt, at da Skaden ikke hidrørte fra de paa- staaede Fejl, kunde Søl. § 248 ikke anvendes.

⁹⁾ Hvis Handlingen er undskyldelig eller paabudt, hæfter Assurandøren kun, hvis han hæfter for den bagved liggende Aarsag, jfr. Søl. § 255.

¹⁰⁾ S. H. R. T. 1920 421 (ubevist), men som Tækten N. D. 1904 346.

¹¹⁾ I engelsk Ret (A. §§ 1112, 1117, 1125 og 1129) findes ofte angivet som Maale- stok, at den Forsikrede skal handle som en »prudent uninsured owner«. I Almindelighed vil denne Bedømmelse være for streng. Den Forsikrede har nogen Ret til at handle friere, naar han har forsikret.

¹²⁾ B. 636 gaar for vidt, naar han mener, at Assurandøren er fri, naar blot »noget« kan lægges Forsikrede til Last.

at den Forsikrede har Pligt til at vide, hvad en omsorgsfuld Købmand sædvanligt ved, og handle som en fornuftig Mand. Ligeledes maa de særlige Omstændigheder, under hvilke Handlingen blev foretaget, undersøges, f. Eks. om der var Tid til Overlæg eller ej. Man maa saaledes ikke paa Land og bagefter Havariet anlægge for streng en Maalestok. Situationen paa Søen rummer ofte undskyldende Momenter, som senere hverken kan forklares eller forstaas. I Havaritilfælde maa handles efter Konduite og ofte uden den Oversigt, man bagefter har. Ængstelsen for en streng Kritik vil let kunne gøre Skipperen nervøs, fremkalde flere Havarier og derved blive til Assurandørens egen Skade¹³⁾.

Er Uagtsomheden derimod en Forsømmelse begaaet under Forhold, hvor der var Tid til Eftertanke, bør Assurandøren være fri for Ansvar¹⁴⁾. Ellers vil Tabet i det lange Løb blive baaret af de agtsomme. Hvis Forsikrede saaledes benytter Skibet til Smugleri eller ved Ladningens Art eller Skibets Sejladss overtræder ham bekendte Regeringsanordninger (jfr. Konv. §§ 67 og 70), hæfter Assurandøren ikke. Konv. § 136 2. Pkt. jfr. § 135 Nr. 3, fritager Assurandøren, hvis Forsikrede ved, at der i Skibet indlades farlig Ladning. Forsikrede maa ikke bortfragte Skibet til saadanne Havne, hvor han ved, at det maa tage Bund¹⁵⁾ paa Grund af Dybdeforholdene. Der bør paalægges Forsikrede megen Omhu ved Ansættelsen af Skipper og andre Funktionærer¹⁶⁾.

Der er som nævnt en mærkbar Tendens i nyere Lovgivning¹⁷⁾ og Dompraksis til kun at fritage Assurandøren for Ansvar, naar den Forsikrede har udvist grov Uagtsomhed. Hvor den Forsikrede selv er Fører af det Skib, hvortil hans forsikrede Interesse er knyttet, fordi han enten ejer Part i det, eller har forsikret sine personlige Effekter,

¹³⁾ S. H. R. T. 1920 421.

¹⁴⁾ Se B. R. R. D. II 1203. Erstatning for Skade nægtet, »fordi det maatte staa klart« for Skipper og Ejer, at den forsøgte Bjergning, under hvilken Baaden havde lidt den paagældende Skade, ikke kunde tilendebringes ved Dagslys.

¹⁵⁾ N. D. 1905 161. Skade paa et Skibs Propel og Aksel sket ved Grundstødning i en Havn. Assurandøren paastod, at dette maatte kunne forudses af Rederen, men dømtes alligevel efter de forelagte Oplysninger om Dybdeforholdene.

¹⁶⁾ N. D. 1910 449. Assurandøren dømt, men Retten overvejer meget nøje, om der ved Værftets Ansættelse af Dokmester kunde bebrejdes det noget, da Dokmesteren var Skyld i, at Dokken sank. N. J. A. 1898 269 (Kaptajnens manglende Tilsyn med Rorgænger).

¹⁷⁾ N. Pl. § 22 2. Pkt. og H. B. § 33 1, udtaler udtrykkeligt, at Retten til Erstatning for en Forsikret, der er Kaptajn, kun bortfalder, naar han har udvist grov Uagtsomhed eller Forsæt.

eller har egen Ladning ombord, er dette fast antaget af Praksis¹⁸⁾ for alle hans Handlinger i Egenskab af Fører. Assurandøren er jo ikke ansvarsfri, hvis Skipperen eller Besætningen er Skyld, endog forsætlig, i Skaden. Hvor den Forsikrede selv er Skipper, vilde der altsaa være en Formindskelse af Assurandørens Ansvar, hvis Assurandøren blev fri, thi han regner normalt ikke med, at den Forsikrede selv fører Skibet. En Forudsætning herom kan derimod findes i Vedtægterne for gensidige Forsikringsselskaber. Assurandøren vilde altsaa faa en højere Præmie, end han burde. Det er derfor økonomisk rigtigt, at der i saadanne Tilfælde, der væsentligt foreligger ved Smaaskibe i indenrigs Fart, bør forlanges i hvert Fald grov Uagtsomhed for at fritage Assurandøren. Især ved Kollisionsansvaret vilde en anden Regel være urimelig.

En udtrykkelig og almindelig Regel om, at Assurandøren hæfter til Trods for den Forsikredes simple Uagtsomhed, er derimod ikke gældende i dansk Ret, men i Domstolenes Afgørelser og Assurandørernes Praksis stilles der dog ret store Krav til Beviset for og Omfanget af den Uagtsomhed, der skal fritage Assurandørerne.

5. Forsikredes tilregnelige Skadeforvoldelse annullerer ikke Policen¹⁹⁾. Assurandøren fritages kun for den konkrete Skade, Forsikrede

¹⁸⁾ U. 1873 901, Assurandøren dømt trods muligvis for ringe Besætning. Forsikrede var selv Skibsfører. Ligeledes U. 1878 195. I U. 1880 711 blev Assurandøren dømt til ogsaa at betale Kaptajnens Part i Skibet, skønt denne havde »overvurderet Faren« og »adskilligt kunde lægges ham til Last«. S. H. R. T. 1920 421. Assurandøren paastod, at Forsikrede, der selv var ombord paa Skibet, da det sprang læk, kunde have faaet bedre og hurtigere Hjælp. Retten kunde dog ikke antage dette bevis.

N. R. 1880 49 (forsømt Tilsyn med Rorgængerens, Assurandøren dømt). N. D. 1908 289 (undladt Lodning, ikke grov Uagtsomhed). N. D. 1914 85 (Skipperen sovet paa Post, ikke grov Uagtsomhed). Anderledes N. R. 1896 307 (Skipper udvist grov Uagtsomhed) og N. D. 1904 346.

I svensk Praksis synes Kravet til Forsikredes Omhu noget større, se N. J. A. 1898 269. Et forsikret Skib totalforliser ved Stranding under Taage. Kompasset var ikke justeret, og Rorgængerens var ikke sikker paa at kunne styre efter Kompas. Kaptajnen ansaas ansvarlig for Skaden, og da han var Forsikringstager, frifandtes Assurandøren af denne Grund.

I engelsk Ret kommer man praktisk til at fritage Forsikrede for al simpel Uagtsomhed, dels ved Ordlyden af M. A. § 55 a, dels ved at Sætningen om causa proxima forlanger, at den Forsikredes Handling skal være den sidst virkende Aarsag for at fritage Assurandøren og det foreligger sjældent. (A. §§ 798 801).

¹⁹⁾ Ved Svig er Policen selvfølgelig bortfaldet, jfr. Konv. § 117 og Søl. § 234. Der findes ikke nogen Bestemmelse om, at Assurandøren kan opsigte Policen,

(fortsættes)

har forvoldt. Det er jo muligt, at saavel de subjektive som de objektive Betingelser kun har Relation til enkelte Dele af Skaden. Hvor denne Udsondring kan ske, er Assurandøren kun fri i det Omfang, Skaden bevisligt skyldes den Forsikrede²⁰⁾.

6. En særlig Gruppe af Tilfælde foreligger, hvor Forsikrede ved sine Dispositioner paa Forhaand indskrænker den Regresret, han har efter almindelige Retsregler. Konv. § 121²¹⁾ nævner som Eksempel herpaa, at Forsikrede i Certeparti og Konnossementer antager »usædvanlige Betingelser« uden at indhente Assurandørens Godkendelse. Særlig for Ladningsejere har denne Bestemmelse praktisk Betydning, idet Rederne ofte forsøger at fraskrive sig eller formindske det Ansvar, de ifl. Loven har for det modtagne Gods. Hvilke Betingelser, der er usædvanlige, maa afgøres efter det sædvanemæssige Indhold af Konnossementerne. At Rederen har fraskrevet sig sit særlige Konnossementansvar for modtaget Gods (Søl. §§ 145 og 147) kan ikke paaberaabes af Ladningsassurandøren. Derimod bør en »negligence clause«²²⁾ eller Bestemmelser, hvorved Erstatningen f. Eks. begrænses til et latterligt lille Beløb²³⁾, eller helt udelukkes, hvis visse Formaliteter²⁴⁾ ikke opfyldes, være uforbindende for den uvidende Assurandør. Ligeledes særlige Klausuler, hvorefter Godset kan losses, og Certepartiet hæves udenfor Lovens Rammer²⁵⁾.

Assurandørerne er dog af Kulance mere eftergivende end nødvendigt, idet de ofte udbetaler Erstatning trods saadanne Konnossementsklausuler^{25a)}. En Nægtelse overfor Ladningsejerne vilde resultere i et Tryk fra deres Side paa Rederne, saa at Tabet kom til at falde paa det naturlige Sted, nemlig Rederen eller hans Ansvarsassurandør.

naar den Forsikrede selv har været Skyld i Skaden, og det er meget tvivlsomt, om en saadan Ret kan indrømmes ud fra Reglerne om bristende Forudsætninger.

²⁰⁾ N. D. 1917 24.

²¹⁾ H. B. § 87. Efter de hollandske Børspolicer tillader Assurandørerne Vareejerne at acceptere de Konnossementer, som Rederne forlanger.

²²⁾ Herimod N. R. 1917 889. Rederiet frifindes paa Grund af Konnossementets »negligence clause«. Ladningsassurandøren havde betalt.

I engelske Varepolicer udtales, at Forsikrede ikke er præjudiceret ved »the presence of the negligence clause and/or latent defect clause in the B. L.« eller Lægtarejerens Fritagelse for Ansvar (Witherby 29).

²³⁾ Se udtrykkelig S. H. R. T. 1917 137. Rederiets Ansvar var begrænset til £ 10 pr. Kollo. Domstolen udtalte, at dette kunde ikke udvide Assurandørens Ansvar.

²⁴⁾ Herimod N. R. 1919 211. Rederiet havde fraskrevet sig Ansvar for ukaracteret Passagergoods og blev af denne Grund frifundet for Assurandørens Regreskrav. Denne havde altsaa betalt Skaden.

²⁵⁾ f. Eks. Isklausul, U. 1917 553.

^{25a)} Se N. R. 1917 889 og 1919 211.

Som et andet Eksempel paa usædvanlige Kontraktsklausuler, for hvis Følger Assurandøren ikke hæfter, kan nævnes Bestemmelser i Certepartiet om særlig Erstatning for Overliggedage²⁶⁾.

I denne Gruppe findes ogsaa de Tilfælde, hvor særlige Kontraktsbestemmelser har Indflydelse paa Erstatningsberegningen. Ved Forsikring af Fragt er Parternes Aftale Grundlaget for Interessen, og denne maa respekteres ved Erstatningens Anerkendelse²⁷⁾ og Beregning, medmindre Aftalen er ganske usædvanlig²⁸⁾.

7. Den Forsikredes uretmæssige Handlinger har kun Indflydelse paa Assurancen af hans personlige Ejendom. Erstatningen for andres Interesser er selvfølgelig ganske uberørt af hans Skyld²⁹⁾. Dette er særlig klart fremtrædende ved Partrederier. Hvor den ene af Partrederne, f. Eks. som Fører, har været Skyld i Skibets Forlis bortfalder kun hans Krav, ikke de øvriges³⁰⁾. Om Forholdet ved Forsikring for fremmed Regning, og naar Policen transporteres³¹⁾, se foran, Kap. 7 og 8.

For Aktieselskabers Vedkommende findes der ikke nogen fysisk Person, der som Forsikret kan blive Skyld i Skaden. Den enkelte Aktionær kan i hvert Fald ikke ved sine uretmæssige Handlinger bevirke, at hans Medaktionærer mister deres Ret til Erstatning. Der synes endog kun at kunne ske Fradrag i Erstatningen med en til hans Aktiemasse svarende Del, hvis Aktieselskabets Organisation ligner Partrederiets, og det f. Eks. kun ejer eet Skib, saaledes at Vedkommendes

²⁶⁾ U. 1919 465. Liggedagspenge efter Certepartiet ikke erstattet af Ladrinsgens Krigsassurandører, skønt Krigsaarsager bevirkede Skibets Ophold i Halifax. U. 1917 553. Kontraktsaftale umuliggjorde Salg i det Land, hvor der var søgt Nødhavn, men Assurandøren frifandtes for dette Tab.

Med Liggedagspenge maa for Reder sidestilles Tab af despatch-money.

²⁷⁾ Hvis Tidscertepartiet f. Eks. foreskriver, at Fragten ophører, hvis Skibet skal repareres, maa Rederens Fragtassurandør betale Erstatning, hvis Havariet skyldes en Aarsag, han hæfter for. Det samme gælder, hvis Tidscertepartiet lader Fragten ophøre, hvis Maskinskade foraarsager udover 24 Timers Ophold (A. § 786). I den Anledning indeholder Policerne ofte en Klausul om, at Fragttab som Følge af Tidstab ikke erstattes, se Kap. 39 Note 41.

²⁸⁾ f. Eks. hvis Fragten er større for hurtig Rejse, og Rejsen forsinkes af Orkaner. Se A. § 785, hvorefter saadanne Tilfælde i engelsk Ret udelukkes fra Erstatning ud fra Læren om causa proxima.

²⁹⁾ Se udtrykkeligt i U. 1896 949. En Kreditor havde assureret Forskud, og Kaptajnens og Rederens mulige Fejl var derfor uden Indflydelse paa hans Erstatningskrav.

³⁰⁾ Forudsat i N. J. A. 1888 342 og U. 1880 711 samt A. § 799.

³¹⁾ N. R. 1892 441 (urigtig).

Aktieret i Virkeligheden kan opfattes som en direkte Andel i Genstanden.

Aktieselskabets Organer, især den administrerende Direktør eller Bestyrelsens Medlemmer, kan ikke udenvidere sidestilles med den Forsikrede selv. Til Opfyldelsen af Lovens og Policens positive Forsikringsbetingelser benytter Selskabet visse Funktionærer, og deres Dispositioner maa selvfølgelig falde Selskabet som saadant til Last, hvor Vedkommende handler efter specielle Ordre eller indenfor sin almindelige Stilling. Men Funktionærernes selvstændige og tilregnelige Skadeforvoldelse fritager næppe Assurandøren³²⁾. Den er nærmest en Skadesaarsag, som der bør være og ifl. Søl. § 248 er forsikret mod.

8. Forsikrede kan være Skyld i Skaden, selv om andre Personer foretager den egentlig skadeforvoldende Handling. Lige med Forsikredes egne Handlinger maa nemlig stilles saadanne, som hans Fuldmægtige udfører efter hans Instruktioner, jfr. Konv. § 67 i. f. Denne Regel er selvfølgelig for Skipperens og Besætningens Vedkommende ikke ophævet ved Søl. § 248 2. Pkt. Med speciel Instruktion bør vist sidestilles, især hvor Forsikrede ikke er nogen fysisk Person, den almindelige Fuldmagt til at disponere, der ligger i en Funktionærs Stilling, saaledes at Handlinger indenfor dette Omraade i Relation til Assurandøren maa stilles lige med en Forsikrets egne Handlinger³³⁾.

Fuldmægtiges Handlinger udenfor deres Stilling og efter eget Omdømme, — herunder vil falde de fleste Tilfælde af direkte Skadeforvoldelse —, bør derimod som Skadesaarsager være dækket under Søforsikringen³⁴⁾. Kun hvis den Forsikrede har været meddelagtig i Skaden, f. Eks. ved forsømt Instruktion og Tilsyn^{34a)}, kan Assurandøren af denne Grund blive fri.

³²⁾ Sindballe i U. 1921 80 ff. Se Ordet »selv« i Søl. § 248.

³³⁾ Her berøres det vigtige Spørgsmaal, i hvilket Omfang den Forsikrede i Almindelighed forpligtes ved sine Funktionærers Handlinger. Tekstens Regel vil normalt ramme det rigtige. Om Diskussionen i tysk Ret se f. Eks. Ulrich 71—75.

I N. D. 1921 433 udtalt, at »lige med« Forsikrede maa forsaavidt stilles de, som repræsenterer ham i hans Forretning. Situationen var, at nogle Lægefolk havde forsømt at meddele, at Lægteren var blevet beskadiget. Godset (Salt) blev derfor ikke straks losset, hvorved Skaden blev større.

³⁴⁾ Søl. § 249 Nr. 4 forudsætter maaske det modsatte. Ingen vil dog være i Tvivl om, at f. Eks. en Kontorists Hævnakt ved en egenhændig Ødelæggelse af hans Principals i Havnen liggende Skib eller af de ombordværende Varer er dækket under Søpolicen.

^{34a)} S. H. R. T. 1922 341.

Søl. § 249 Nr. 4³⁵⁾ foretager en betydningsfuld, positiv Udvidelse af Reglen om Forsikredes egen Skyld, idet den bestemmer, at ved Forsikring af Ladning, af Avance og af forudbetalt Fragt sidestilles Aflader og Ladningsmodtager ganske med den Forsikrede selv, og Assurandøren fritages for al Skade, der kan tilregnes disse i deres »Egenskab som saadanne«³⁶⁾. Ved tilregnes maa forudsættes de samme subjektive og objektive Betingelser, som foran nævnt for den Forsikrede selv. Aflader er den Person, der leverer eller lader levere Godset til Skibet, Ladningsmodtager er den, der er retlig beføjet til at modtage Godset. De paagældendes Folk staar i samme Forhold til disse, som den Forsikredes Folk til ham. Hvem der er Aflader og Ladningsmodtager, maa afgøres efter Forholdene i det enkelte Tilfælde. At Forsikrede ikke kender Vedkommende eller ikke har anmodet ham om at handle, er ligegyldigt.

Reglen faar Betydning ved alle de skadeforvoldende Handlinger, som Afladeren og Modtageren foretager uden den Forsikredes Instruktion. Den er begrundet i, at det bør ikke komme Assurandøren til Skade, at den Forsikrede i enkelte Tilfælde ikke selv optræder som Aflader eller Modtager og derved undgaar den Risiko at komme til at foretage den urigtige Handling selv. Præmieberegningen har herefter altid den samme Basis.

³⁵⁾ Konv. § 66 havde den samme Regel, dog i noget udvidet Form, idet ogsaa »anden Fuldmægtig for Ladningen«, herunder altsaa ogsaa Skipperen, var nævnt. Reglerne var derved ens for Rederens almindelige Medhjælpere (Skibsfolkene) og Ladningsejerens. Denne Udvidelse maa anses bortfaldet, dels fordi Konv. § 65 nu er ændret ved Søl. § 248 2. Pkt., dels fordi Søl. § 249, Nr. 4 er yngre og ved sin Formulering udelukker analogisk Anvendelse paa andre Fuldmægtige. For Ladningsejerens andre Fuldmægtige gælder derfor den i Teksten nævnte Regel, at kun hvor de handler efter Instruktioner, kan Handlingen betragtes som den Forsikredes egen. Jfr. Mot. 2628.

Norske Plan gentager ikke Søl. § 249 Nr. 4, og denne Indskrænkning i Ladningsejerens Erstatningskrav synes derfor bortfaldet. Det modsatte er dog udtalt i N.D. 1921 433, der iøvrigt udtaler, at Ladningsmodtagerens Lægeterfolk falder under Søl. § 248 og ikke under Søl. § 249 Nr. 4.

Sv. Pl. § 45 4 gentager Søl. § 249 Nr. 4.

H. B. § 33 2 har den samme Regel, jfr. D. H. G. B. § 821 Nr. 2 og 5.

C. de C. § 352.

³⁶⁾ Ved »som saadan« maa forstaaes, at det kun er de Handlinger, de paagældende foretager i den nævnte Egenskab og som Ladningens Repræsentanter, der kan fritage Ladningsassurandøren. Derimod hæfter denne, hvis de paagældende paa andre Maader bevirker Skade, f. Eks. ved at levere daarlig Proviant foraarsager Anløb af Nødhavn og Havarigrosse.

19. KAPITEL.

Skipper og Mandskabs Skyld.¹⁾

1. Kaptajnens og Besætningens skadeforvoldende Handlinger er selvstændige Skadesaarsager²⁾. Dette er udtrykt i en Række Domme og stemmer med den i Kap. 17 hævdede Opfattelse af Omfanget af den danske Søforsikring. Især ved Afgrænsningen mellem Sø- og Krigsskade er dette Synspunkt klart kommet frem, idet Kaptajnens Fejl betragtes som en Aarsag, der dækkes af Søforsikringen, se Kap. 25^{2a)}. Det samme Synspunkt er blevet anvendt i en Række Tilfælde, hvor der muligvis forelaa Usødygtighed. Retten har der nøje undersøgt, om ikke den konkrete Skade skyldtes Fejl fra Kaptajnen og Besætningen, især Undladelse af at foretage saadanne Forbedringer eller afværgende Forsigtighedsregler, som Skibets Tilstand og Situationen gjorde naturlig, og hvorved Skibets Fejl kunde være udbedret, eller Havariet kunde være undgaaet. Hvor dette antoges, har Retten udtalt, enten at den ikke ansaa Skibet for usødygtigt eller i hvert Fald ikke ansaa Usødygtigheden for at have været den egentlige Aarsag til Havariet³⁾, og Assurandøren er derfor blevet dømt.

2. I Forhold til alle andre end Rederen er Skipperens og Besætningens skadeforvoldende Handlinger af enhver Art, da de er opstaaet under Transporten, altid saadanne Aarsager, at Skaden principielt bør

¹⁾ Grundtvig 215, Br. 65 og 69, B. 638—640, Pl. 607—610, Granfelt 134—140, A. §§ 798—801 og 839—859.

²⁾ Dette synes underkendt i N. D. 1914 504, hvis Resultat iøvrigt er rigtigt, da Besætningens Fejl ikke var Hovedaarsag til Skaden. Men rigtigt N. D. 1910 449, hvor Dokmesterens Fejl blev anset som den »egentlige Aarsag« til, at Flydedokken sank, og U. 1893 839, U. 1923 348 samt Note 3. Se n. Pl. § 22, Nr. 5. Udtrykkeligt i W. v. K. § 637.

^{2a)} N. D. 1921 97. Se Policerne i Konv. 1746.

³⁾ N. D. 1900 417, 1918 43 og 1920 101, U. 1923 348.

dækkes af Søforsikringen⁴⁾). For Aarhundreder siden, da Ladningsejernes Interesser var blevet sondret ud fra Rederens som selvstændige (se Kap. 1), udvidedes derfor efter Omsætningens Krav den almindelige Søforsikringspolice til at dække Tabet ved Besætningens Forsømmelser og Svig. Allerede Konv. § 65 udtaler, at Assurandøren for alle andre Forsikrede end Rederen dækker »al Skade« forvoldt af eller ved Skippers eller Mandskabs Fejl eller Svig, se ogsaa Konv. § 64 i. f.: »andre Hændelser«. Dette er ligeledes udtalt i Søl. § 248 1. Pkt., jfr. 2. Pkt. (se senere herom).

Ikke alene Ladningsejeren⁵⁾, men overhovedet alle andre Forsikrede⁶⁾ end Rederen er altsaa dækket mod Skade forvoldt ved Besætningens Handlinger og Undladelser. At visse Handlinger undertiden kan være undtaget⁷⁾, beror paa særlig Klausul i Policen.

Hvis Kaptajnen eller en af Besætningen handler efter f. Eks. Ladningsejerens specielle Ordre, maa hans Handlinger selvfølgelig bedømmes som enhver anden Fuldmægtigs for Ladningen (Kap. 18 og Konv. § 66 i. f.).

Om Betydningen af, at Ladningsejeren paa Grund af Havariet har Erstatningskrav mod Rederen eller Kaptajnen personlig, se Kap. 41 § 9.

3. Assurandørens Ansvar overfor Rederen for Skippers og Mandskabs Skyld maa derimod særskilt undersøges. Der er som nævnt ingen Tvivl om, at Skipperens og Besætningens Handlinger ofte er saadanne selvstændige Skadesaarsager, at der kan forsikres mod dem. Men deraf følger ikke, at de alle og altid er af en saadan Art, at de konkret falder under Policen. Kaptajnen er jo tillige Rederens Fuldmægtig og handler for ham angaaende rent økonomiske Forhold.

Til Hjælp ved Afgørelsen af, hvorledes Grænsen bør drages mellem de forsikringsmæssige Handlinger og andre, haves ingen Vejledning i Søløven eller Konventionen. Dette maa bestemmes ved en Vurdering ud

⁴⁾ Herimod Pl. 610.

⁵⁾ N. D. 1910 33.

I U. 1893 839 antaget, at en — tysk — Police dækkede mod Tyveri og Skibsbesætningens Bedrageri med Hensyn til Ladningen.

⁶⁾ U. 1896 949. Assurandøren dømt i H. t. Konv. § 65 og Søl. § 248 2 Pkt., endskønt baade Skibsrederens og Kaptajnens Forhold muligen havde været meget urigtigt, da der intet kunde bebrejdes den Forsikrede selv, der havde forsikret Forskud og Udrustningsomkostninger. I N.R. 1896 177 udtalt, at Fejl begaaet af Skipperen efter Fartøjets Forlis ikke af Assurandøren kan paaberaabes som Frifindelse overfor Vareejeren, selv om denne er Skibets Reder.

⁷⁾ f. Eks. Tyveri, se Kap. 17 og 36 § 6.

fra Søforsikringens almindelige Principper. Til Vejledning vil det være bedst at betragte en Række Eksempler.

I visse Tilfælde er Skipperens Handlinger direkte og eneste Skadesaarsag.

Hvis Skipperen tilegner sig eller beskadiger Genstande hørende til Skibet, falder dette Tab under Søforsikringen, i Modsætning til, hvis han af Skibskassen tilegner sig Penge bestemt til Dækning af Udredning eller af Havariudgifter⁸⁾, eller hvis han opnaar Pengene ved at indsende falske Havarikvitteringer.

Hvis Skipperen tilegner sig hele Skibet og enten giver sig til at drive Sørøveri eller sælger det for egen Regning, bør denne Skade erstattes, ligesaa vel som Følgerne af Mytteri, medens derimod Rederens Tab ved, at Skipperen slutter et daarligt Certeparti eller sælger Skibet efter Rederens Fuldmagt eller eget Omdømme, men daarligere end instrueret eller muligt, ikke kan søforsikres.

I andre Tilfælde er Skipperens Handling kun medvirkende Aarsag.

Hvis Skipperen begaar sømandsmæssige Fejl, udviser Skødesløshed under Navigationen eller forsømmer Tilsyn med Indladning eller Losning, hvorved Skib lider Skade, er denne Skade principielt en saadan, at den kan falde under Søforsikringen; ligeledes hvis Skipperen f. Eks. i Havaritilfælde, fordi han er uden Forbindelse med Rederen, forsikrer Havaripenge paa urigtig Maade eller optager Bodmerilaan uden Nødvendighed. Hvis han glemmer at arrestere et Skib, han har haft Kollision med, eller undlader at formindske Skaden, er ogsaa dette nærmest sømandsmæssige Fejl⁹⁾. Skibets Udrustning og Bemanding hører ligeledes til de sømandsmæssige Dispositioner, idet de efter Loven hører til Kaptajnens Pligter. Afslutning af Bjergningskontrakt er en sømandsmæssig Disposition, at forlade Skibet ligeledes¹⁰⁾, og Salg af Vrag¹¹⁾ vil oftest være det.

Udenfor Søforsikringen ligger derimod f. Eks. Rederens Tab ved, at Skipperen har hyret daarligt Mandskab, givet for store Lønninger, handlet imod sit Reglement for Proviantindkøb og forbrug, misforstaaet telegrafisk Ordre om Rute og Afsejling, udleveret Ladningen uden at sikre sig Fragten¹²⁾, bevirket Fragttab ved Fejl i Udstedelsen

⁸⁾ N. J. A. 1897 57.

⁹⁾ N. R. 1896 177.

¹⁰⁾ U. 1880 711. N. D. 1921 97.

¹¹⁾ U. 1896 949.

¹²⁾ Herimod N. R. 1894 257. Kaptajnen havde undladt at indkræve Distancesfragt forinden Ladningens Udlevering. Assurandøren dog dømt.

af Konnossementer, overhovedet stiftet Gæld¹³⁾. Paa Fangstskibe vil ellers klare, sømandsmæssige Dispositioner kunne blive forretningsmæssige.

De Handler, der som Skadesaarsager kan falde ind under Assurandørens Risiko, er herefter saadanne, hvor Skipperen som Fører af Skibet og Leder af hele Transporten handler indenfor Skibstjenestens sædvanlige Rammer eller svingagtigt handler imod de ham som Skipper paahvilende Pligter¹⁴⁾. Udenfor ligger de Tilfælde, hvor han repræsenterer Rederen i almindelige økonomiske Kontraktsforhold, saaledes at enhver anden — især en Ikke-Sømand — kunde være benyttet i hans Sted; disse sidste kan kaldes de administrative Handler¹⁵⁾.

Grænsen maa altsaa drages efter den skadeforvoldende Handlers Art, og Tab ved de sidstnævnte Handler kan aldrig falde ind under Søforsikringen. Det er derimod principielt ligegyldigt for, hvorvidt Tilfældene i den første Gruppe falder under Søforsikringen, om Skipperen har handlet uredeligt eller i god Tro, om Tabet opstaar som Beskadigelse af visse Genstande eller derved, at Rederen bliver forpligtet ved Skipperens Retshandel med eller ved hans Retsbrud overfor Tredjemand, og om Rederen hæfter personligt eller kun med Søformuen.

4. Til Begrundelse for, at Assurandøren ikke bør hæfte overfor Rederiet for Skipperens og Besætningens Svig eller sømandsmæssige Forsemmelser, har man fremhævet, at Rederen overfor Tredjemand bærer Ansaret for Besætningens Fejl, og at dette Erstatningskrav bør gaa over til Assurandøren og derigennem udligne Assurancekravet, at Skipperen er Rederens Fuldmægtig, hans Funktionær, hvis Handler derfor efter almindelige Regler bør forpligte denne, som om de var foretaget af ham selv, samt endelig det præventive Hensyn, at Rederen er den eneste, som har det i sin Magt at udøve Indflydelse paa Besætningen, saaledes at den handler omhyggeligt, og at Opfyldelsen af en Mængde Forudsætninger for Assurandørens Risiko afhænger netop af Skipperens Handlemaade og Person. De to første Argumenter er formelle; i den sidste Betragtning ligger derimod nogle

¹³⁾ U. 1888 719.

¹⁴⁾ Se udtrykkelig n. Pl. § 22 Nr. 3 og 5.

¹⁵⁾ Denne Grænse svarer til den, der ved Ordene »i Tjenesten« drages i Søl. § 8 for Rederens Ansvar. Ligeledes er en tilsvarende Sondring draget ved de moderne Klausuler, hvorved Rederne i Konnossementerne fritager sig for Kaptajnens »error in navigation«.

rigtige praktiske Synspunkter, men de kan ikke føre til en Regel om Assurandørens almindelige Fritagelse.

Til Begrundelse for at udstrække Assurandørens Ansvar til sømandsmæssige Fejl og Svig fra Besætningen, kan først anføres, at Rederen under Nutidens Søfartsforhold umuligt kan føre Kontrol med Skipperens enkelte Handlinger, og at han, hvis den almindelige Søassurance ikke dækker disse, maa have Adgang til paa anden Maade at sikre sig. Interessen er forsikringsmæssig, saa Problemet er altsaa udelukkende et Præmiespørgsmaal. Da Udredelsen af Aarsagskrydsningen, hvis man tegner to Assurancer, vil være et vanskeligt og unyttigt Arbejde, og da Assurandørerne allerede angaaende de vigtigste Situationer af Forsømmelser som Policebetingelser har formuleret Forbehold om ikke at hæfte, hvorved Omraadet for Besætningens Fejl som selvstændig Skadesaarsag er blevet mindre, synes den praktiske Løsning: at dække Risikoen under den almindelige Søforsikring, at være ubetænkelig og fornuftig. I Overensstemmelse hermed er Udviklingen i den moderne Tid gaaet¹⁰⁾.

¹⁰⁾ Ifølge C. de C. § 353, der stammer fra Guidon de la mer, er Assurandøren ikke ansvarlig for Skippers og Mandskabs »baraterie«, hverken overfor Rederiet eller andre Forsikrede. Ved »baraterie« — af katalonisk »barat« Løgn — forstaar den romanske Retsopfattelse al Svig og Uagtsomhed, jfr. I. H. L. B. § 618, S. H. L. B. § 756. I de nyere franske Policer er denne Fritagelse dog ophævet, men endnu i Kaskopolicerne fritages Assurandørerne for »les faits de dol et de fraude du capitaine«.

I engelsk Ret forstaar man derimod ved Baratteri — eng.: barratry — kun Skipperens forsætligt skadegørende eller svigagtige Handlinger, se M. A. Sch. I § 11. Lloyd's Police opstiller iøvrigt en Regel modsat Fastlandets, nemlig at Assurandøren overfor baade Reder og Ladningsejer hæfter for Besætningens »barratry«, men aldrig for dens »misconduct or negligence«, jfr. M. A. § 55 2 a. Hvis Rederen har givet Ordre til Handlingen, er den jo ikke »barratry«, og Følgen er da den ejendommelige, at end ikke Ladningens Assurandør hæfter. »Negligence« medforsikres dog ofte, se Klausul hos Witherby 134. Naar disse Regler har kunnet opretholdes, skyldes det, at efter Reglen om causa proxima vil Besætningens Handlinger kun sjældent blive taget i Betragtning.

Efter tysk Ret hæftede allerede tidligt Assurandøren for Skipperens og Besætningens Svig, Forsømmelser og Uagtsomhed, dog efter Hamburger-Policen fra 1717 ikke for Skipperens »Schelmery«, undtagen det udtrykkeligt var udtalt, men iøvrigt for alle »fauten ofte versuymnisse«. Denne Regel gik over i Konv. § 65, til Trods for at den tyske Havari-Ordning af 1731 havde udvidet Assurandørens Forpligtelse overfor Rederen til at omfatte al Skyld »auf was Weise es wolle«, altsaa ogsaa »Schelmery«. Derfra er Reglen gentaget i D. H. G. B. § 824 5, nu § 820 Nr. 6, hvorefter Assurandøren hæfter for Besætningens »Unredlichkeit« (Baratteri) og »Verschulden«. Efter H. B. § 33 3 »hat der Versicherungsnehmer das Verhalten der Schiffsbesatzung als solcher nicht zu vertreten«.

5. Ifølge Konv. § 65 hæftede Søassurandøren for al Skade (Svig og Forsømmelser), som Skipperen og Besætningen foraarsagede den Reder, der havde forsikret Skib og Fragt, dog ikke for Skipperens — men vel for Besætningens — *Skælmeri*¹⁷⁾, eller dennes *Tilsidesættelse* af gældende Love eller Konventionens Forskrifter¹⁸⁾. Risikoen for Skælmeri blev imidlertid ofte medforsikret ved en Klausul i Policernes Tekst¹⁹⁾.

Allerede forinden Søloven var dog denne Regel forladt i Praksis²⁰⁾, og efter Søl. § 248 kan der ikke være Tvivl om, at Kaptajnens forsætlige Fejl og hans svigagtige Tilegnelse skal erstattes af Assurandøren, hvad enten der foreligger Mytteri, Røveri, Tyveri eller andre Former af Uredelighed, alt for saa vidt der foreligger en søforsikringsmæssig Handling. I Søloven § 248 2. Pkt.²¹⁾ er nemlig udtalt, »*At Skaden kan tilregnes Skipper og Mandskab*²²⁾, *ophæver ikke Forsikrerens Ansvar*«^{22a)}. Ved »tilregnes« maa forstaaes, at Handlingen er

¹⁷⁾ Ved »Schelmeri« forstodes kun de forsætlige eller svigagtige Handlinger. Br. 68, Mot. 2628. Gram 459—461.

¹⁸⁾ I J. U. VIII 413 blev Assurandøren frifundet, fordi Kaptajnen havde undladt at tage Lods, jfr. Konv. § 72.

¹⁹⁾ I J. U. 1850 719 blev Assurandørerne dømt, allerede fordi Policen dækkede »Skjelmeri«.

²⁰⁾ Endnu Dom i U. 1880 711 opretholder dog i sin Begrundelse af Assurandørens Domfældelse Reglen i Konv. § 65.

²¹⁾ Søl. § 248 2. Pkt. stammer fra D. H. G. B. § 824 Nr. 6.

Sv. Pl. § 44 gentager Søl. § 248, men tilføjer »dog med de Undtagelser, som i Planen nævnes«, og ifl. § 46 hæfter Assurandøren ikke for Kaptajnens og Besætningens »avsiktlige brott« (Svig), for saa vidt angaar Tab af eller Skade paa Skib og Fragt (for Rederiet). I N. J. A. 1897 57 blev denne Ændring af Lovens 1. Stk. anset gyldig. Hermed er der altsaa sket en positiv Indskrænkning af Aarsagerne, idet Kaptajnens Svig ikke er dækket.

I n. Pl. § 22 I og II Nr. 5 er direkte udtalt, at Assurandøren overfor alle hæfter for »Skibsførerens og Mandskabets Svig, Fejl eller Forsømmelse, for saa vidt der forvoldes Skade paa Genstanden«; kun Undtagelse i § 43 b. Se N. D. 1910 33, 1910 449, 1901 457.

²²⁾ Lods og Passagerer hører ikke med til Besætningen.

^{22a)} U. 1923 348. Ved Skibets Afgang havde man glemt at surre Skibets Styrbords Bovanker fast, saaledes at dette kun hang i Bremsespilletts Ankerbaand. I Skagerak i høj Sø løb Ankeret ud, og for ikke at drive ind paa den norske Kyst blev Ankerkæden kappet; denne samt selve Ankeret gik tabt. Selv om denne Opofrelse maaske kunde betragtes som en ny Fejl fra Besætningens Side, maatte Kaskoassurandørerne dække Tabet af Anker og Kæde, uanset Konv. § 73, da Besætningens hele Adfærd havde været »medvirkende Aarsag«. Rederen fik altsaa Erstatning, uanset at han ikke kunde forlange Havarigrossebidrag hos Ladningen.

subjektivt dadelværdig og opfylder de objektive Betingelser for et Aarsagsforhold til Skaden, se herom Kap. 18. Hvis Skaden ikke kan tilregnes de paagældende, lades altsaa deres Handlinger som Skadesaarsager allerede af denne Grund ude af Betragtning. Formuleringen er betydningsfuld og rigtig.

Med den historiske Baggrund i Konv. § 65 og efter Ordene at dømme, er det kun Lovens Hensigt at udtale, at Assurandøren ikke, blot under Henvisning til, at en Skade kan tilregnes Skipper og Mandskab, skal kunne paastaa Fritagelse for Ansvar for denne. § 248 2. Pkt. siger derimod ikke, at Assurandøren altid hæfter for Besætningens tilregnelige Handlinger. Den holder netop Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang de paagældendes Handlinger er saadanne Aarsager, at disse kan dækkes, aabent til Afgørelse efter Søforsikringens — og Policens — almindelige Regler, jfr. Konv. § 64 og Søl. § 248 1. Pkt. Som ovenfor anført, kan Skipperens og Mandskabets Handlinger kun være Aarsager, der falder ind under Søforsikringen, naar de er foretaget indenfor Skibstjenestens sædvanlige Rammer.

Selv for de sømandsmæssige Dispositioner kan dog Assurandørens Ansvar ophæves, hvis Rederen benytter Skipperen som sin Fuldmægtig og lader ham udføre sine Ordre. Skade forvoldt paa denne sidste Maade behandles som Skade, hvori Forsikrede selv er Skyld, se Kap. 18. Søl. § 248 2. Pkt. er altsaa underordnet Reglen i Søl. § 248 1. Pkt. i. f.

Heller ikke ophæver Søl. § 248 2. Pkt. Betydningen af de almindelige Policebetingelser. Hvor visse Forholds og Reglers lagttagelse er paabudt i Policen og Konventionen, saaledes at en Overtrædelse medfører Forsikringens Ugyldighed eller ophæver Assurandørens Ansvar for Følgerne, selv om Forsømmelsen er undskyldelig, indtræder dette Resultat, uden Forskel om Overtrædelsen skyldes Kaptajnens eller Besætningens Fejl²³⁾ eller ej, ja, selv om disse handler direkte mod Forsikredes Ordre. Dette udtales klart i Konv. § 65 i. f., der for saa vidt ikke er ophævet. I dette Omfang, der altsaa beror paa Policebetingelsernes Styrke, bærer saaledes Rederen stadig Risikoen for, at Kaptajn og Besætning ligesom alle andre Medhjælpere, han benytter, udfører, hvad der er paalagt dem. Som Eksempler kan nævnes Skibets Usødygtighed (Kap. 21), Risikoens Tidsbegrænsning (Kap. 22), visse Ruteforkrifter (Kap. 23) og alle de særlige, objektive Betingelser i Policen (Kap. 13).

²³⁾ I Tidspolicen for Kasko findes derfor følgende Regel: *Et Aftryk af disse Betingelser og Policens Bestemmelser medgives den paagældende Skibsfører.*

Endelig er Assurandørens Ansvar for Skade forvoldt af Skipper og Besætning begrænset ved de almindelige Regler om Erstatningens Omfang, som nævnt i Kap. 17. Besætningens uredelige Tilegnelse af de til Skibet hørende Genstande er altsaa principielt dækket, ligeledes den Skade, Besætningens Retsbrud foraarsager paa selve Skibet^{23a)}; derimod erstattes ikke Rederens Tab ved, at han efter Søl. § 8 1. Stk. er ansvarlig overfor Tredjemand²⁴⁾ for Besætningens Retsbrud.

^{23a)} Tabet er dog ofte positivt udelukket ved Policens Klausuler.

²⁴⁾ Pl. 609—610 udtaler den rigtige Sondring, men paaviser ikke Sondringens principielle Begrundelse i Søforsikringens eget Væsen og nævner ikke Uredelighed som dækket. Desuden er hans korte Definition af de Skadesaarsager, som Assurandøren hæfter for, nemlig Skipperens Handlinger som »nautisk Dirigent«, i hvert Fald efter dansk Sprogbrug ikke saa omfattende som formentlig nødvendig, og som Teksten derfor giver. Naar Platou udtaler, at Sondringen fremgaar af Søl. § 249 Nr. 1, fordi denne »nærmere bestemmer Omfanget af Assurance for Rederen«, er dette ikke rigtigt. Søl. § 249 Nr. 1 tilsigter kun at fremhæve nogle undtagne Skadesaarsager — langt fra alle —, og dens Udtalelse om, at Assurandøren ikke hæfter for Rederens Ansvar for Skibsfolks Forsømmelser i Tjenesten, er netop ikke en positiv Undtagelse af en Skadesaarsag, som Søforsikringen ellers hæfter for, men et enkelt Udtryk for den almindelige Regel om, at Erstatningen ved Søforsikring er begrænset til de Tilfælde, hvor Skadesaarsagen er Hovedaarsag, populært udtrykt, at der ikke hæftes for de umiddelbare Følger af en Aarsags Virkning (se Kap. 17). Formuleringen stammer fra D.H.G.B. Man har anset det formaalstjenligt at udtale Reglen i denne Sammenhæng, maaske ogsaa for at have en sproglig Baggrund for at formulere Undtagelsen om Assurandørens Hæftelse for de umiddelbare Følger af Sammenstød. »I Tjenesten« er kun en Gengivelse af Udtrykket i Søl. § 8 og tilsigter at erindre om, hvornaar Rederens Ansvar indtræffer.

Naar B. 640 anfører mod denne Forstaaelse af Søl. § 249 Nr. 1 i. f., at Policen dog utvivlsomt dækker Opbringelse som Følge af Besætningens Lovs overtrædelser, og karakteriserer dette som en »middelbar« Følge heraf, kan dette maaske sprogligt forsvares, men Argumentet er ikke rigtigt. Besætningens Retsbrud staar almindeligt i et noget fjernere Forhold til den indtraadte Skade end andre Aarsager, og Begrebet »umiddelbare« Følger maa derfor paa dette Omraade udvides. En Konfiskation som Følge af Retsbrud er ligesom Skaden paa selve Skibet ved Sammenstød andet Led i Aarsagsrækken efter Kaptajnens Forsømmelse, medens Ansvaret overfor Tredjemand for Skaden paa hans Skib naturligt kun kan kaldes tredje Led, og derfor som Følge er mere middelbar. Hvis Konfiskationen sker, fordi Regeringen indkræver en Bøde, der er paalagt Rederen for Overtrædelsen, hæfter Assurandøren ikke; kun hvis Konfiskationen er Retsbrudets direkte Følge.

Grunden til, at Kaskoassurandøren ikke hæfter for Skipperens bedrageriske Forbrug af Ladningen (Pl. 610), er ikke, at denne ikke har handlet indenfor Skibstjenestens Rammer, men at Ansvaret for Rederen er en middelbar Følge af Kaptajnens Handling. Ladningsassurandøren hæfter selvfølgelig for Tabet af Ladningen opstaaet paa denne Maade.

20. KAPITEL.

Skade, der stammer fra Transportens eller Genstandens egen Natur.

1. Søforsikringens egentlige Formaal er at dække mod de uforudsete og hændelige Naturbegivenheder. Men at begrænse Assurandørens Hæftelse udelukkende til Havarier, der paaviseligt stammer fra saadanne Aarsager, strider mod Søløven, Konventionen og den sædvanlige Forstaaelse af den almindelige Søforsikringskontrakt og vil væsentligt forringe den økonomiske Sikkerhed, denne skal give Forsikrede.

Søl. §§ 230 og 248 nævner »Fare«, Konv. § 34 »Ulykke« og § 64 »ulykkelig Hændelse«, og heri ligger en Betoning af det nævnte Formaal. Med Støtte heri og i Sædvanen kan man opstille den positive Begrænsning for Assurandørens Risiko, at Forsikringen ikke dækker mod Udgifter, Forringelser eller andet Tab, som man ved Risikoens Begyndelse kan forudse nødvendigvis maa indtræde. Et saadant Ansvar vilde lige saa lidt være Forsikring, som hvis Kontrakten dækkede mod kendt Skade, jfr. Kap. 13. De nødvendige Udgifter er en købmandsmæssig, økonomisk Risiko, som Forsikrede maa søge Dækning for ved Avancen i sine Kontrakter. Størrelsen og Arten af saadanne Tab er desuden afhængige af Forsikredes egne Dispositioner, og Udelukkelsen af disse Tab fra den almindelige Forsikring støttes saaledes ved en Henvisning til Reglerne om egen Skyld (Kap. 18). Reglen maa være objektiv, uafhængig af Besætningens Fejl og Forsikredes Skyld.

2. a. En Person kan derfor ikke søforsikre sin Interesse i ikke at komme til at betale de sædvanlige, de faste Udgifter til Rejsens Gennemførelse, f. Eks. alle offentlige Gebyrer, Havneafgifter, Hyre, Los-

nings- og Indladningsudgifter¹⁾ for Skib og Ladning²⁾. At saadanne normale Udgifter forøges ved egentlige Forsikringsaarsager, som f. Eks.: Vindstille, Is, Beslaglæggelse og Strejke, bevirker ikke, at de kan fordres erstattet³⁾, jfr. Konv. § 193. De erstattes i Havaritilfælde kun, hvis de udelukkende (se Kap. 17) er foraarsaget ved et egentligt Havari eller godtgøres i Havarigrosse, jfr. Konv. § 193 og 195, se nærmere herom i Kap. 38. En Undtagelse er den danske Praksis, at der ikke ved Erstatning for tabt Bruttofragt fradrages noget for Forbrug af Udredning eller for indvundne Besparelser, hvis Rejsen opgives (Kap. 39 Note 40).

b. Af samme Grund erstattes ikke Skade forvoldt ved Naturforhold, hvis Indflydelse paa Forhaand kan beregnes nødvendigt at ville indtræde under Rejsens Gang⁴⁾. Grænsen mellem saadan Skade og Skade som Følge af Genstandens egen Beskaffenhed er flydende, se f. Eks. Rust.

Hvor Vandstanden i en Havn er saadan, at der ved normal Vandstand eller ved den regelmæssige Ebbe kun findes en bestemt Dybde, kan Skibe med større Dybtgaaende ikke forlange Erstatning for Assistance eller Skrogskade ved Grundstødning eller ved, at de staar paa Bunden i visse af Døgnets Timer⁵⁾. Hvor en Kaptajn for at komme frem bevidst fører Skibet mod Aarstidens faste Isdække, erstattes ikke Skrogskaden⁶⁾. Heller ikke erstattes Skade paa Rig ved

¹⁾ Gram 487, Granfelt 140—154, Hav. Regl. VIII i Konv. 1746 §§ 13, 16 og 18, Konv. §§ 193—197. I. H. L. B. § 619.

N. D. 1915 225. Antaget, at Kaskoassurandøren ikke er ansvarlig for særlige Udgifter ved, at Rederen, forinden Havariet er repareret, indtager Last.

²⁾ U. 1895 1036. Forplejning og Behandling af en under Søtransport beskædiget Hest, der senere maatte nedslaas og selv blev erstattet, ikke erstattet, da dette Krav laa udenfor Forsikringsbeløbet. De særlige ved Lægebehandlingen opstaaede Udgifter burde maaske være erstattet som Redningsomkostninger.

³⁾ N. D. 1903 412. Kost og Hyre til Mandskab under Ophold paa Søen for at reparere en Propel ikke erstattet af Kaskoassurandøren.

⁴⁾ Det vil være muligt at udelukke Skader paa Skibet ved Rotter og Mus af denne Grund, nemlig hvis man anser Udryddelse for umulig, og derfor anser Dyrenes Tilstedeværelse i Skibet for normal. Jfr. Br. 78. Dette sker i engelsk Ret, men herimod fransk Ret.

⁵⁾ Saakaldte »tidal harbours«. G. 96.

⁶⁾ Assurandørerne erstatter undertiden af Kulance saadanne Isskader. Se »Assurandøren« 1922 50. H. B. § 61, »feststehendes Eis durchbricht«, Ritter 805—808 og n. Pl. § 55 a 3, »Skibet gaar i Is«, jfr. § 55 C. Stk. 2, har positive Regler herom. Se N. D. 1917 139 (om Ladning). Disse er ophævet ved Kasko-policens saalydende Klausul: »3. Planens § 55 A. 3. og C. 2det afsnit gjælder ikke for selskapet. I tillæg til bestemmelsene i Planens § 54 A. og D. gjælder

(fortsættes)

Overisning i Vintermaanederne. Derimod gives selvfølgelig Erstatning for Havari under Kollision med Isbjerge, selv om det forud var meldt, at disse var i Farvandet. Og Skade ved »pludselig Isgang« bør ligeledes erstattes.

c. Endelig kan nævnes, at normal Forringelse som Følge af Genstandens sædvanlige Benyttelse eller Transport ikke erstattes under en Forsikring af vedkommende Genstand.

Et Skib kan ikke bruges i Fart, uden at det slides, saaledes at de enkelte Dele efterhaanden maa fornyes. Fornyelsen sker for klassificerede Skibe ved de regelmæssigt tilbagevendende Eftersyn. Skade, som skyldes Søens og Vindens almindelige Indflydelse (»the ordinary actions by winds and waves«) paa Skibet, dets Arbejden i Søen⁷⁾, forudseelig Indflydelse fra Lasten^{7a)} eller iøvrigt Slid ved Skibets normale Brug (»ordinary wear and tear«⁸⁾) skal Kaskoassurandøren altså ikke erstatte. Hvis dette var Tilfældet, vilde Søassurancen jo til lige virke som Fornyelsesfond for Rederne og ikke alene som Sikring mod uforudsete Ulykker⁹⁾. Søl. § 249 Nr. 2¹⁰⁾ udtrykker dette ved Ordene »Slid« og »Alder«, Konv. § 179 ved »Ælde«, der imidlertid sprogligt ikke er omfattende nok.

Afgørelsen af, om Skaden skyldes disse Aarsager eller ulykkelige Hændelser under Rejsen¹¹⁾, maa træffes efter de konkrete Forhold¹²⁾ og Principperne i Kap. 17. Dette er ofte meget vanskeligt. Det kan

følgende: Al skade paa skrog og maskine bevirket ved is erstattes med et afdrag av $\frac{1}{4}$ i det efter Planens regler forøvrig (kfr., Planens § 54 A. og D.) til erstatning beregnede beløb«. — Sv. Pl. § 74, jfr. N. D. 1922 444. Skade for Sejlskib ved »gång genom is«, for Dampskib ved »forcering« af Is udelukkes fra Erstatning, medmindre man har handlet for at redde Skibet.

⁷⁾ N. D. 1904 218. Grunden til Metalhudens Forringelse antoges at være Skibets Arbejde i Søen og hverken Ladningens Udbulning eller en Grundstødning. Højesteret antog, at Forsikrede havde Bevisbyrden for Skadens Aarsag.

^{7a)} F. Eks. et paa Dæk lastet Parti Papirmasse udvider sig under Vandets Paavirkning og sprænger Surringen samt Lønningen.

⁸⁾ M. A. § 55 C., jfr. Sch. I § 7, A. §§ 775 og 777.

⁹⁾ Det erindres, at ved Totalforlis sker intet Fradrag for Rejsens Slid. Det er kun den konstaterede, særlige Forringelse, der fradrages, jfr. Kap. 4.

¹⁰⁾ H. B. § 59 »die Abnutzung des Schiffes im gewöhnlichen Gebrauch«, Ritter 792—800. N. Pl. § 55 Stk. 1. Sv. Pl. § 45 Nr. 2 gentager Søl. § 249 Nr. 2, men tilføjer en særlig Regel om Tilbehør, som ligger paa Dæk.

¹¹⁾ N. D. 1918 125. Skaden antoges at hidrøre fra Storm og ikke fra Slitage.

¹²⁾ N. D. 1905 161. Rederiet antoges tilfredsstillende at have bevist, at Skaden paa Propel og Aksel skyldtes Grundstødningen, og de Omstændigheder, hvorunder Skaden var opstaaet, viste, at den ikke var en umiddelbar Følge af Fejl eller Mangler ved de beskadigede Dele, jfr. Søl. § 249 Nr. 2 og dennes Motiver.

f. Eks. være næsten umuligt at afgøre, om en Ankerkæde sprænges, fordi Kraftpaavirkningen har været usædvanlig stor, eller fordi Kæden selv har været slidt saa tynd, at den ikke har kunnet modstaa et almindeligt Ryk, eller om en Skrueaksel knækker, fordi den er slidt, eller fordi Skruen har stødt. Reglen i Søl. § 249 Nr. 2 — hvorefter i § 3 — kan vistnok anvendes her, hvorefter Kaskoassurandøren altsaa har en væsentlig Bevisbyrde. Kaskoassurandørerne har derfor søgt at værne¹³⁾ sig mod Krav af denne Art ved positivt at fastsætte, at visse Skader uden Hensyn til Aarsagen dertil ikke erstattes, se Konv. §§ 73 og 74 (Kap. 35), at der sker Afdrag ved partikulære Skader (Kap. 35). og at Tilbehør medtaget i særligt Øjemed ikke er medforsikret (se Kap. 4 § 3).

Under denne Gruppe hører for Ladningen det sædvanlige Svind ved flydende eller andre Varer, men Tilfældet behandles udførligere nedenfor, ligeledes normalt Slid paa Emballage under Transporten, samt Skade paa Varer ved Skibets Uddunstninger (Skibssved)^{13a)}.

3. I nær teoretisk og praktisk Forbindelse med disse nødvendige Tab staar Skade foraarsaget ved Forsikringsgenstandenes egen Beskaffenhed (*vice propre*)¹⁴⁾. Saadanne Skader opstaar ikke altid og under enhver Rejse. Der er noget tilfældigt ved deres Indtræden og Omfang^{14a)}. Naar de alligevel udelukkes fra Assurandørens Risiko efter en Transportpolice, er Grundene, dels at Aarsagens Indflydelse oftest ikke er fremkaldt af Transportens særlige Forhold, dels at det forudselige i Skadens Indtræden er overvejende, samt endelig at Skadesrisikoen ikke er i lige Grad tilstede ved alle Arter af Genstande eller ved alle Genstande indenfor samme Art. En Tarifiering af de enkelte Risici vilde altsaa frembyde praktiske Vanskeligheder.

Fra ældgammel Tid er denne Klasse Havarier i alle Lande¹⁵⁾ holdt

¹³⁾ Se f. Eks. Præsumptionerne i H. B. § 59 om Prangning af Sejl og om Skade paa Ankere, Tove og Kæder, ligeledes i n. Pl. § 55 B.

^{13a)} Jfr. H. B. § 86. Dog er dette undtaget i de fleste Varepolicer, jfr. Kap. 17 Note 9a.

¹⁴⁾ Denne Betegnelse er den almindeligt brugte, der sandsynligt stammer fra det umiddelbart iagttagelige. Videnskabelig rigtig er den ikke, thi Ormestik, Raad o. s. v. stammer fra andre Aarsager end Substansen selv. Indre Fordærv er rigtigere, idet Aarsagerne gør deres Indflydelse gældende i den Substansen.

^{14a)} Der kan forsikres herimod, se Kap. 36 Note 24.

¹⁵⁾ M. A. § 55 c »inherent vice or nature of the subject-matter insured«. H. B. §§ 59 og 86 »natürliche Beschaffenheit«, W. v. K. § 249, S. H. L. B. § 756 Nr. 6, n. Pl. §§ 55, 77 og 78, sv. Pl. § 45 gentager Søl. § 249.

B. 647 og 635, Br. 76, Pl. 634, A. §§ 778—782. G. 90.

strengt udenfor Risikoen efter den almindelige Søforsikringspolice. Dette er i dansk Ret udtrykkeligt udtalt i Søl. § 249 Nr. 2—5, Konv. §§ 179, 76 Nr. 1 og 67 og er fastholdt i Praksis.

For Skib er Reglen udtalt i Søl. § 249 2 og Konv. § 179. Søl. § 249 Nr. 2 sidestiller hermed Skade som Følge af, »at den beskadigede Del ikke ved Rejsens Begyndelse var i forsvarlig Stand«. Dette er i Virkeligheden uegentlig Usødygtighed, se Kap. 21. Som illustrerende Eksempler paa denne Aarsag kan nævnes: Alder, Raaddenskab og Ormestik i Træet, Rust i Metaldelene, Kedlens Beskadigelse ved Ild i Fyrstedet^{15a}), Skade ved at de enkelte Dele af Skibet ved Rejsens Begyndelse ikke er i forsvarlig Stand¹⁶), f. Eks. paa Grund af ældre ureparerede Fejl eller andre Svagheder. Rotters Bid og Gnaven falder derimod ikke ind herunder¹⁷).

Ikke alene selve den angrebne Del er udelukket fra Erstatning, men desuden erstattes ikke al anden Skade, som er foraarsaget ved saadan Brøst. Naar f. Eks. en Mast gaar overbord, eller en Raa falder ned paa Grund af Raaddenskab i Træet, erstattes hverken Mast, Sejl, Rig eller den Lønning, der ødelægges ved Mastens Fald. Hvis Skibet springer læk i roligt Vejr paa Grund af raadne Bundplanker, erstattes hverken Lækkens Reparation, Bjergningen af Skibet eller anden som Følge af Havariet opstaaet Skade^{17a}).

Søl. § 249 Nr. 2 giver om Aarsagskrydsning den særlige Regel, at Assurandøren kun bliver fri, hvis Skaden »alene« skyldes en af de nævnte Aarsager. Hermed er det ikke Meningen at forlange, at andre Aarsager overhovedet ikke maa have medvirket til, at Skaden er indtraadt. Naar deres medvirkende Indflydelse ikke har oversteget det sædvanlige under rolige Forhold, maa Skaden som Helhed anses foraarsaget af den forhaandenværende Ælde el. lign. som egentlig Aarsag. Lovens Mening er vist kun at udtale, at naar en Beskadigelse er opstaaet under »ulykkelige« Forhold, erstattes den, selv om det

^{15a}) Den norske Kaskopolice har følgende Klausul: 4. Istedetfor Planens § 55 C. Iste afsnit gjælder følgende bestemmelse: Skade paa kjele inkl. fyrganger, foraarsaket ved ild fra fyrgangene, eller ved at den eksploderer, erstattes med et avdrag av $\frac{1}{4}$ i det efter reglerne i § 54 til erstatning beregnede beløb.

¹⁶) Maaske kan heraf analogisk udledes, jfr. sv. Pl. § 45 2. i. f., at naar Tilbehør eller Inventar er ovenbords uden der at have sin rette Plads, er Assurandøren fri for Skade herpaa, jfr. om Dækslast i Kap. 36 § 14. Baade, der ikke er paa Plads — f. Eks. udsvunget — erstattes ikke.

¹⁷) Undtaget ved n. Pl. § 55 1. Stk. Se Note 4.

^{17a}) Praktisk talt vil Assurandøren kun blive fri, hvis han beviser, at der foreligger Usødygtighed, jfr. Granfelt 142.

bagefter konstateres, at Raad og Ælde kan have været medvirkende¹⁸⁾. Reglen medfører dog, at Kravene til Raad og Ældes Indflydelse, lige-
som til Assurandørens Bevis herfor, skærpes^{18a)}. Selvfølgelig erstat-
tes selve den raadne Del aldrig.

Bl. a. som Følge af Vanskelighederne ved i det enkelte Havaritil-
fælde at paavise Raaddenskabens Indflydelse og Udbredelse har Kon-
ventionen opstillet de positive Regler i §§ 73 og 74, se herom i Kap. 35.

Hovedreglen har sin største selvstændige Betydning ved Reparation
af partikulære Skader, hvor Besigtigelsesmændene har Pligt til et nøje
Eftersyn. Ved Totalforlis vil der sjældent kunne oplyses Beskadigel-
ser af denne Art, se dog ved Bedømmelsen af, om Skibet kan kon-
demneres (Kap. 33).

Det medfører ingen Udvidelse af Assurandørens Ansvar, at f. Eks.
Raad er udviklet i det forsikrede Tidsrum, thi det er ikke, fordi Ska-
den antages latent tilstede, forinden Risikoen begynder — se Kap. 13
om Konv. § 85 —, at den er undtaget. Derimod kan Skibet af denne
Grund have været usødygtigt ved Rejsens Begyndelse.

4. Ved L a d n i n g — hvormed sidestilles Avance paa Ladning og
Udgifter paa Bestemmelsesstedet, se Kap. 26 — hæfter Assurandøren
ikke for Skade, der hidrører fra »indvortes Bedærvelse« (Konv. § 76
Nr. 1)^{18b)}, sædvanlig Udlækning (Konv. § 76 5 Stk.), Svind og Dyrs
Død^{18c)} (Søl. § 249 Nr. 3, jfr. § 142) eller iøvrigt fra *Godsets egen
Beskaffenhed* (Søl. § 249 Nr. 3, jfr. Søl. § 142).

Ved »Svind« forstaas den Kvantitetsforringelse, den paagældende
Art af Gods sædvanligt lider under en Transport. Undertiden fast-
sætter Policerne en vis Procent¹⁹⁾, ellers maa Svindet oplyses. Sædvan-
lig Udlækning er Svind ved flydende Varer. Hermed maa sidestil-
les Opløsning og Smeltning²⁰⁾ af Is, Salt, Sukker m. m. Dyrs Død
omfatter de under Rejsen opstaaede Sygdomme og Dyrenes naturlige

¹⁸⁾ N. D. 1905 161.

^{18a)} At en Lækage lettere indtræder og faar større Udbredelse ved et gam-
melt Skib end ellers, maa Assurandøren være forberedt paa.

^{18b)} Konv. 1746 Hav.-Regl. VIII §§ 8—9, Granfelt 152.

^{18c)} Sygdom hos Dyr kan ikke altid sidestilles med »indre Bedærv«, jfr. N. D.
1918 119. Se derfor Policeklausulens positive Regel i Kap. 36.

¹⁹⁾ H. B. § 86 1. og 2. Pkt., 3 pCt. ved flydende Varer i Metallflasker ellers 5 pCt.,
jfr. n. Pl. § 77 2—3 og Kap. 36. U. 1912 972 (G. S.) Coutume at afkorte for
sædvanlig Manko 1/2 pCt.

²⁰⁾ Ved Smeltning forstaas at Varer bliver flydende.

Død. Hvis Lidelsen bevisligt er foraarsaget ved ydre Aarsager under Transporten, f. Eks. Kvæstelser eller — i visse Policer ogsaa — Overbordskylning, erstattes Skaden²¹⁾.

Indre Bedærv foreligger typisk, naar Mælk eller Vin bliver sur, Olie eller Smør bliver harsk, Kød, Frugt eller Ost raadner, Korn mugner ved indre Fugtighed eller Uddunstninger^{21a)}.

Som andre Eksempler paa Skade ved Godsets egen Beskaffenhed kan nævnes: det normale Brud paa Porcelæn, Glas eller Lervarer²²⁾ under ordinær Rejse, Selvantændelse, Eksplosion eller anden Skade opstaaet ved Varme i Ladning, f. Eks. af Kul og Korn²³⁾. Rust paa Jærn eller Metal som Ladning kan derimod ofte være foranlediget af Søvand; Skimmel undertiden ogsaa, og i saa Fald udelukkes Skaden ikke uden videre fra Erstatning, men dette afhænger af Beviset, særlig vedrørende Ladningens Tilstand ved Indladningen. Kan Forsikrede oplyse, at den da var uskadt, maa Assurandøren principielt erstatte Skaden.

Varer kan ogsaa fordampe eller ved Opsugning af Fugtighed til den Forsikredes Skade tiltage i Vægt eller Maal, og Hensyn hertil bør efter samme Princip tages²⁴⁾ ved Skadesberegningen.

Med vice propre sidestilles positivt »Mangler ved Godsets Indpakning« (Søl. § 249 Nr. 3, jfr. § 142 og Konv. § 67). Om Emballagen har været forsvarlig, maa bedømmes efter, hvad der er sædvanligt for de paagældende Varer ved den brugte Transportmaade.

Skade foraarsaget af Rotter eller Mus eller andre udenfor Varerne værende levende Dyr er ikke vice propre²⁵⁾.

Reglen er objektiv; den virker altsaa uden Hensyn til, om Aarsagens Indvirken in concreto skyldes Besætningen, f. Eks. ved forsømt Udluftning, eller den Forsikrede og hans Repræsentanter eller ej, og uden Hensyn til, om Mangelen var umulig for disse at opdage. Policen er ikke ugyldig, kun erstattes ikke den ved vice propre forvoldte Skade, der har ramt selve den forsikrede Genstand, hvorfra Aarsagen stammer. Skade paa Skib ved Varers uforudseelige Udlækning, indre Bedærv, Udbulning²⁶⁾ erstattes derfor principielt, og

²¹⁾ Se om Policen i Kap. 36 og U. 1895 1036.

^{21a)} Det kan undertiden være vanskeligt at afgøre, om Mug skyldes indtrængt Søvand eller Varens indre Fugtighed, jfr. N. D. 1922 59.

²²⁾ M. A. § 55 c »ordinary breakage«. H. B. § 86 »gewöhnlichen Bruch«.

²³⁾ Ofte medforsikres denne Skade ved en særlig Klausul.

²⁴⁾ N. Pl. § 78 b 2. Pkt.

²⁵⁾ H. B. § 86 og n. Pl. § 78 a udelukker positivt denne Skade, ligeledes engelsk Ret.

²⁶⁾ N. D. 1904 218.

endvidere Skade, som enkelte udsondrede Varekolli bevirker paa andre Partier²⁷⁾, selv om de er dækket under samme Police, f. Eks. Udlækning af Olie eller Uddunstning fra raadnende Korn, der ødelægger underliggende Mel²⁸⁾).

Hvis Varens egen Beskaffenhed kun er medvirkende Aarsag, f. Eks. fordi ogsaa Søvand er trængt ind, maa man anvende Reglerne om Aarsagskrydsning i Kap. 17 og se, hvilken Aarsag der har været Hovedaarsag. Reglen i Søl. § 249 Nr. 2 gælder ikke her²⁹⁾.

I Søl. § 249 Nr. 3³⁰⁾ er udtalt, at hvis Rejsen er blevet forhalet »usædvanlig længe« ved en Ulykkeshændelse, som Assurandøren hæfter for^{30a)}, tilsvarende Assurandøren ogsaa denne Art af Skade, medmindre det »maa antages«, at Skaden ikke er en Følge af Opholdet, jfr. Konv. § 76 5. Stk.³¹⁾. Reglen gælder ikke, jfr. Ordene »sidstnævnte Skade«, Mangler ved Indpakningen. Efter Ordene i Søl. § 249 Nr. 3 er Domstolene frit stillede i deres Skøn, men Assurandøren vil altid have den overvejende Bevisbyrde.

Denne Regel forudsætter, at Assurandøren kun er fri for at erstatte den Skade, som opstaar ved Varens egen Beskaffenhed under en Transporttid, som ikke er usædvanlig for den forsikrede Rejse^{31a)}. Den ved Transporttidens usædvanlige Forlængelse opstaaende Skade som Følge af Varens egen Beskaffenhed dækker Assurandøren. Han er altsaa ikke uden videre fri for at erstatte al Skade, blot den kan karakteri-

²⁷⁾ F. Eks. Biller fra et Copraparti vandrer over i et andet.

²⁸⁾ Anderledes vistnok n. Pl. § 78 a.

²⁹⁾ Dette er godkendt i U. 1916 528 og U. 1918 87. Anderledes n. Pl. § 78 a »alene«.

³⁰⁾ Se n. Pl. § 77 1. Stk. og § 78 a, jfr. H. B. § 86 Stk. 2., W. v. K. § 643.

^{30a)} N. D. 1922 59. Et Parti Tobak var forsikret hos samme Assurandør mod Sø- og Krigsfare. Skibet maatte efter Indlastningen henligge 1½ Maaned i Rotterdam afventende den hollandske Regerings Udførselstilladelse. Ved Ankomsten til Sverige var Tobakken beskadiget af Mug. Skibet havde under Rejsen haft haardt Vejr, men da Besigtelsen hverken omtalte Skade paa Emballagen eller udtalte, at Skaden kunde skyldes indtrængende Søvand, blev det antaget, at den skyldtes Godsets egen Fugtighed og manglende Ventilation. Da Opholdet i Rotterdam ikke skyldtes en Ulykke, som Søassurandøren hæftede for, blev han forsaavidt frifundet efter sv. Pl. § 45, Søl. § 249; og da Krigsforsikringsbetingelserne bestemte, at Skade som Følge af Godsets egen Beskaffenhed ikke erstattedes, blev Skaden ikke anset for Krigsskade.

³¹⁾ f. Eks. hvis Skibet maa søge Nødhavn for at oplosse en Kulladning, der er blevet varm, og man frygter Selvantændelse.

^{31a)} Gram 489 øverst. Der kan forsikres mod saadan Skade, se f. Eks. Kap. 38 Note 24 om Selvantændelse og A. S. R. Nr. 144 i N. F. 1923 106; — ligeledes A. S. R. Nr. 17 i N. F. 1921 692. Kap. 26 Note 57 (Bunkerkul).

seres som stammende fra Varens egen Beskaffenhed³²⁾. Sædvanlig Forsinkelse, kortvarigt Ophold ved Nødhavnssøgen³³⁾ eller efter Kollision³⁴⁾ o. lign. er saa forudseelige Hændelser og Forlængelser af Rejsen, at Assurandøren ikke hæfter for indre Fordærv opstaaet herunder, men maanedlang Tilbageholdelse og Kapring³⁵⁾ eller lignende Ophold for at afvente Skibets Reparation³⁶⁾ er usædvanlige Ophold.

Assurandørens Ansvar omfatter i hvert Fald ikke den ved Opholdets Begyndelse allerede tilstedeværende Skade, jfr. Konv. § 189, ej heller den for Rejsen sædvanlige³⁷⁾, og har iøvrigt ved Policens Særklausul om Udlækning, se Kap. 36, ingen Betydning for denne Skadesart.

Af Hensyn til, at disse Aarsagers Indflydelse er vanskelig at konstatere, og at de altid vil befordre en Skades Indtræden og Udvikling, har Assurandørerne i Varepolice opstillet en Række særlige Regler,

³²⁾ Dette Resultat er ogsaa forudsat i Konv. § 189, der ikke gør Fradrag i Erstatningen for Ladning, der sælges udenfor Bestemmelsesstedet af Frygt for, at den skal fordærves. Resultatet er ikke udelukket ved Formuleringen af Konv. § 76 Nr. 1, der naturligt kun taler om Skade udelukkende forårsaget ved indre Bedærvelse.

³³⁾ N. D. 1904 218.

³⁴⁾ U. 1918 87. En Damper med en Ladning Sydfrugter ombord kolliderede i Kanalen og blev repareret i Hull. Da man frygtede for Ladningens Fordærvelse, blev den solgt men med stort Tab. Assurandøren frifundet, da de herværende Coutumer og Konv. § 76 ikke hjemler Ret til Erstatning for saadanne middelbare Følger, »som, selv om de tildels hænger sammen med Rejsens Forsinkelse, tildels ogsaa flyder af Ladningens egen Beskaffenhed«.

³⁵⁾ U. 1917 492. Et Parti Citroner opbringes af Englænderne og frigives nogle Maaneder senere. For Citronernes Forringelse under Kapringen paalægges der Krigsassurandøren Erstatningspligt, da den antages at være en direkte Følge af Opholdet, derimod ikke for Konjunkturtabet. Ved Skønnet var disse to Skader særskilt takseret.

U. 1921 806. Et Parti amerikansk Smør var krigsforsikret for Avance bl. a. mod Opbringelse, men ikke mod indirekte Følger saasom Ophold, Varens Letfordærvselighed. Partiet blev kapret, solgt med et ringe Provenu, og dette blev ved Priserettens Dom frigivet. Vareassurandøren erstattede Differencen. Avanceassurandøren paastod, at det ringe Provenu skyldtes Varens Letfordærvselighed, men han blev idømt Erstatning, allerede fordi Skaden »skyldes Opbringelsen og de deraf flydende Følger«. Det var ikke oplyst, at Smørret var fordærvet; Bortsalget skyldtes i hvert Fald højst Frygt for, at det kunde blive fordærvet.

Se ligeledes S. H. R. T. 1916 253. Nogle Sydfrugter blev anholdt af Tyskerne, under Anholdelsen solgt, men Provenuet frigivet. Vares Letfordærvselighed var en »medvirkende Grund« til Tabet, men da Anholdelsen var det afgørende, dømtes Assurandøren.

³⁶⁾ Dette følger ogsaa af Konv. § 190. Se Kap. 37.

³⁷⁾ Br. 77, B. 648.

hvorefter de enten kun hæfter for de umiddelbare Følger af visse Aarsager eller altid i Skadesbeløbet kan fratrække visse Procenter. Se herom Kap. 36⁸⁸⁾. Hvor disse Særklausuler ikke beskytter Assurandøren, kan han kun fritages for Erstatning i det Omfang, det almindelige Princip hjemler.

5. Ved Forsikring af F r a g t baade for Reder og Befragter gælder Søl. § 249 Nr. 3, altsaa de forannævnte Regler for Ladning, jfr. Konv. §§ 134 og 184⁸⁹⁾, men disse Regler er betydeligt skærpede ved Klausuler i Fragtpolicen, se Kap. 39. Reders Fragt, der tabes paa Grund af saadanne egne Aarsager, som er nævnt foran for Skib, er ogsaa udelukket fra Erstatning.

6. Som fælles Regel gælder altid, at Skade opstaaet paa den i Kapitellet nævnte Maade kun har Indflydelse paa Forsikringen af selve den paagældende Genstand, ikke paa Forsikringen af andre til Genstanden knyttede eller deraf afhængige Interesser, f. Eks. Havaripenge, se Kap. 26 II.

⁸⁸⁾ N. 1918 87.

⁸⁹⁾ N. Pl. § 60 7. Stk.

21. KAPITEL.

Skibets Usødygtighed.¹⁾

1. I ældre Tider blev Skibets Sødygtighed i alle Love og Policer anset for en udtrykkelig eller stiltiende Betingelse for, at Assurandøren overhovedet var forpligtet efter Forsikringskontrakten. Dette gjaldt for alle forsikrede Genstande, endog for Varer. Endnu Platou omtaler dette som »det sunde Princip« (Side 628). Reglen begrundedes med, at Assurandøren efter sit Vederlag ikke kunde løbe denne Risiko, og at det var farligt for ham at overtage den, da han saa vilde mangle enhver Beskyttelse ikke alene overfor Svig, men ogsaa overfor Uforstand og Forsømmelser fra Forsikredes Side. Dette var især nødvendigt, fordi Assurandøren bar Risikoen for Besætningens Fejl. I ældre Tider manglede desuden Assurandøren Adgang og Midler til en indgaaende konkret Undersøgelse af Skibet og til at faa Oplysninger om Skadestilfældene; de forudsaa derfor med Rette, at hvis de kun skulde fritages for Følgerne af Usødygtighed, vilde de komme til at bære Bevisbyrden herfor, og at dette vilde medføre en stor Forøgelse af deres Risiko.

Nutidens Forretningsliv kræver imidlertid af Hensyn til Sikkerhed i Omsætningen, at Søforsikringen i videst muligt Omfang skal værne den Forsikrede, hvad der ogsaa er i Assurandørernes egen Interesse. Af dette følger, at Usødygtigheden i hvert Fald kun bør have Betydning for Kaskoassurancen, thi alle andre end Rederen har ingen Indflydelse paa Skibets Stand.

Indførelsen af de offentlige og private Tilsyn med Skibes Udrustning og Bygning, den store Udvikling af Tekniken, Nutidens lette Adgang til hurtige og paalidelige Oplysninger om Begivenheder til Søs, selv i Udlandet, og den Aabenhed, der nu præger Ledelsen af den mo-

¹⁾ Pl. 625 ff., B. 645, Br. 63, Grundtvig 216, Ritter 773—792, A. §§ 685 a—726, G. 270—273, Granfelt 143—151.

derne Skibsfart — se ogsaa Kap. 11 — har endvidere medført, at Assurandørernes Krav om af Hensyn til Beviset at have den vidtgaende Beskyttelse er svækket. Efter en juridisk og økonomisk Vurdering af de Forudsætninger, som Forsikringskontrakten rummer for Assurandøren, har denne overfor Rederen ikke Krav paa andet end at være fritaget for al den Skade, der er foraarsaget af Skibets Usødygtighed. Længere strækker Fritagelsen sig jo ikke for de andre undtagne Aarsager, Kap. 18—20, og Usødygtighed er efter sin Natur nærmest Skade foraarsaget ved Genstandens egen Beskaffenhed²⁾. Fritagelsen bør imidlertid af Hensyn til de omhyggelige og dygtige Skibsredere være uafhængig af Forsikredes eller hans Folks Viden eller Skyld og bør altsaa indskrænke Reglen om, at Assurandøren hæfter for Besætnings Fejl, se Kap. 19.

Siden c. 1850 er en saadan Udvikling mærkbar overalt, først i Praxis, senere udtalt i Love og Planer³⁾, og i de fleste moderne Søforsik-

²⁾ Allerede Benecke behandlede Spørgsmaalet saaledes, ligeledes Gram 483—486.

³⁾ Efter fransk Ret, C. de C. § 352 (Ordon. 1681 III 6—29) behandles Usødygtigheden som vice propre (egen Fejl) hos det forsikrede Skib. Kaskoassurandøren er altid fritaget for enhver ved Skibets Usødygtighed som Aarsag forvoldt Skade, medens Ladningsassurandøren ikke bliver fri af denne Grund.

I England var oprindelig Skibets Sødygtighed ved Rejsens Begyndelse og eller ved hvert Udløb fra Mellehmavn (M. A. § 39 3) en »implied warranty« for enhver Forsikringskontrakts Gyldighed. Nu er dette indskrænket til Rejseforsikring af Skib (M. A. § 39 1) og af Gods (M. A. § 40 2). For disse Forsikringer er altsaa, jfr. M. A. § 33, Assurandørens Risiko ophørt »ab initio«, hvis Usødygtigheden paa de nævnte Tidspunkter oplyses, uanset at Skaden ikke skyldes Usødygtigheden (M. A. § 33 3), uanset at Skibet forinden er blevet repareret (M. A. § 34 2), og, uden Hensyn til, om Forsikrede har eller burde have kendt Usødygtigheden. Ved Vareforsikring er imidlertid M. A. § 40 2 opgivet i Praxis, idet Vareassurandøren betaler og nøjes med at gøre Vareejers Krav mod Skibet gældende. Ofte indføres i Varepolice følgende Kausul:

»The seaworthiness of the vessel as between the assured and the assurers is hereby admitted«.

For Tidsforsikring af Kasko er det strenge Kontraktssynspunkt altsaa opgivet i Loven. M. A. § 39 5 siger udtrykkeligt, at det ikke er nogen »warranty«, at Skibet efter Risikoens Begyndelse paa ethvert Tidspunkt af Rejsen skal være sødygtigt. Kun den Skade, der skyldes (»attributable to«) Usødygtighed, der har været tilstede ved Skibets Afsejling fra en Havn, ligger udenfor Assurandørens Ansvar. Det tilføjes endog, at dette kun er Tilfældet, hvis Skibets Tilstand har været for Forsikrede bekendt. Reglen skyldes, at det forekom Domstolene »inequitable«, at en Reder, hvis Tidspolice udløb, og en ny begyndte, mens Skibet var tilsøs og altsaa udenfor hans Kontrol, skulde

(fortsættes)

ringspolicer er Assurandørens Ansvar fastsat i Overensstemmelse med de ovennævnte Synspunkter.

Det er interessant at se, hvorledes den gamle Beskyttelsesregel under sin Tilbagetræden til Hjælp for Assurandørens Bevisbyrde afsættede visse Præsumtioner om, hvornaar Usødygtighed skal anses for at have været tilstede. Grunden til dette er, at man har beholdt Reglen om Assurandørens Bevisbyrde for Usødygtighedens Tilstedeværelse, der var naturlig den Gang, han havde Fordel af den stærke Beskyttelse, og endda udvidet den til ogsaa at omfatte Beviset for Usødygtighedens Aarsagsindflydelse. I Tanken med disse Præsumtioner er der noget rigtigt. Medens det, naar alt er oplyst, maaske kan være rimeligt at lade Assurandøren lide Tabet ved Tvivl paa Grund af manglende Bevis, er det ikke rimeligt at lade ham bære hele denne Risiko, naar

føre Bevis eller bære Ansvar for Skibets Sødygtighed. Den tidligere altfor strenge Regel er saaledes efter Loven slaaget over i en noget for mild Modsatning. I Kaskopolicerne plejer Assurandørerne derfor at indføre en Klausul, hvorefter Skibet skal opfylde det samme Krav til Sødygtighed, som om det var forsikret for særskilte Rejser. Naar Skibet efter Tidspolicens Begyndelse er kommet i Havn, skal det altsaa for Fremtiden være sødygtigt, jfr. M. A. § 39 1, ved enhver Afsejling.

De ældre H. B. af 1847 § 47 udtalte, at den Forsikrede garanterede Assurandøren af Kasko og Fragt, at Skibet var sødygtigt, og lignede altsaa den ældre engelske Regel. Allerede D. H. G. B. af 1860 § 825 — senere 821 — bestemte imidlertid, at Fragt- og Kaskoassurandøren kun blev fri for den Skade, »der opstod som Følge af (daraus entsteht), at Skibet ikke var sødygtigt« o. s. v. Forsikredes Viden var uden Betydning. Domstolene indtog et Mellemstandspunkt. De antog, at Usødygtighed ikke ophævede selve Kontrakten, men naar Assurandøren havde bevist Usødygtighed, paalagde man Forsikrede Bevisbyrden for, at Skaden ikke skyldtes Usødygtigheden. Denne Opfattelse medførte som Modtræk Præsumtionen i H. B. af 1867 § 70, samtidig med at § 70 1 1 fastholdt den ældre Regel. I Praxis gennemtvang imidlertid Rederne, at der i Policerne indførtes en Klausul, der svarede fuldt ud til H. B. § 825, og de nye H. B. § 58 godkender dette ved kun at fritage Assurandøren for Kasko eller Fragt, naar Skaden er foraarsaget (»verursacht«) ved Usødygtighed. Dog indeholder de en særlig Præsumtion i 2. Stk.

N. Pl. af 1881 § 43 2 a sluttede sig til H. B. § 825; dog udvidedes Assurandørens Fritagelse ogsaa til Rederens Gods. N. Pl. tilføjede desuden udtrykkeligt, at Assurandøren maatte føre Bevis for Skibets Usødygtighed, hvad der i norsk Praxis er blevet haandhævet meget rigoristisk (Pl. 631—632). Reglen er gentaget i n. Pl. 1897 § 43 2 a og n. Pl. af 1907 § 43 a.

Søl. § 249 Nr. 1 blev formet i Overensstemmelse med D. H. G. B., og n. Pl. og sv. Pl. § 45 er enslydende med Søløven. Den svenske Søl. § 249 har et særligt Tillæg om Forholdene, naar Assurandøren udtrykkelig har godkendt Skibet som sødygtigt. Dette er gentaget i sv. Pl. tillige med en Præsumtion svarende til H. B. 1867 § 70 Nr. 1 1. Stk. i. f.

selve Omstændighederne, f. Eks. ved Totalforlis, gør det umuligt at oplyse Skadens virkelige Aarsager eller Skibets tidligere Tilstand. Her bør enten Policen indeholde særlige Bestemmelser om Fritagelse for Ansvar i visse typiske Tilfælde, eller Domstolene bør nedsætte Kravet til Assurandørens Bevisbyrde og lade den Sandsynlighed eller blot Mulighed for Usødygtighed, som for et sagkyndigt Skøn ligger i Kendsgerningernes Tale, være tilstrækkelig.

Ved et samlet Skøn over de danske Domsafsigelser synes dette Hensyn ogsaa at være blevet noget iagttaget, i de seneste Aar mere end tidligere, medens norsk Domspraksis er gaaet overordentligt vidt i Kravet til Assurandørens Bevisbyrde. Men iøvrigt maa det indrømmes, at det væsentligt er ved en omhyggelig Undersøgelse og Sigtning af de tilbudte Risici, at Assurandøren skal værne sig imod, at Risikoen for usødygtige Skibe kastes paa ham.

2. I Almindelighed tænkes ved Usødygtighed paa det, — hyppigst indtrædende —, Tilfælde, at Skibet har en Beskadigelse eller en Svaghed. Konv. § 68 og Søl. § 249 nævner som andre Eksempler herpaa: *utilstrækkelig Udrustning eller Bemanding, Mangel af fornødne Skibsdokumenter, uforsvarlig Lastning*. Det fremgaar af Konventionen, men ikke klart af Søloven, at disse Tilfælde nævnes som Eksempler paa Mangler, der ved Vurderingen af Skibets Usødygtighed skal tages i Betragtning paa samme Maade som de andre foreliggende Svagheder f. Eks. Skader paa Skroget. De faar saaledes kun Indflydelse, hvis deres Tilstedeværelse har en saadan Betydning, at Skibet paa Grund heraf kan kaldes usødygtigt.

Konv. § 68 udtaler, at Usødygtighed foreligger, naar Skibet »ikke er i Stand til med Sikkerhed under almindelige Omstændigheder at fuldføre hele den forsikrede Rejse«. Denne Definition af Usødygtighed er ikke ændret af Søl. § 249 Nr. 1, og den er fastholdt i Praksis^{3a)}.

Ved Bedømmelsen af, om der foreligger Usødygtighed, maa først alle Forhold vedrørende Skibet selv tages i Betragtning.

Ved Skibets Udrustning tænkes paa, at der ombord maa være saavel Levnedsmidler som tilstrækkelig Olie⁴⁾ eller Kulforsyning⁵⁾, nødvendige Redskaber, rettede Kompasser, tidssvarende Søkort⁶⁾, Signalflag,

^{3a)} Se Note 20.

⁴⁾ N. Pl. § 43 a.

⁵⁾ U. 1919 177. Manglende Log og mangelfulde Søkort ikke anset for en saadan Mangel, at Skibet var usødygtigt, især da Log i Medfør af Bekg. Nr. 93, 1912 § 49 4 ikke kræves af Skibe i indskrænket Fart.

(fortsættes)

Brandslanger, ordentlige Sejl og Reservedele etc. Føreren maa altid være en til at føre det paagældende Skib duelig og efter Loven berettiget Person, Styrmandenes og Besætningens Antal maa være tilstrækkelig til Skibets sikre Manøvrering⁶⁾. Vejledning herom findes i Loven om Sønæringen^{6a)}. Lodsens Tilstedeværelse er ikke nødvendig for Sødygtigheden, kun en Forsigtighedsregel undervejs⁷⁾. Mangel af fornødne Skibsdokumenter, som Nationalitetscertifikat, Manifest og lign., har især Betydning i Krigstilfælde, hvor krigsførende Magter har Ret til at visitere Skibet, jfr. Konv. § 70. Men f. Eks. Sundhedsattest kan have Betydning i Fredstid.

At Ladningen er forsvarligt stuvet, er en meget vigtig Forudsætning for Skibets Sødygtighed. Selv om Indladningen ikke sker under Opsyn af Skibets Styrmand, men der er antaget særlige Stevedores, bærer Forsikrede Ansvar. Skibet maa altsaa hverken være over-

N. D. 1900 417. Manglende Søkort ikke taget i Betragtning, da det for Skibe af den samme Størrelse i tilsvarende Fart var sædvanligt ikke at være forsynet med Søkort, og da Skaden ikke kunde skyldes disses Fravær, da Lodsens havde styret efter Landkending.

⁶⁾ U. 1878 195. N. D. 1900 417 og 1914 85, A. § 721.

^{6a)} I svenske Policer findes følgende Forskrifter: »Å segelfartyg av trä över 200 bruttoregister-ton skall godkänd vindpump vara anbragt, vid påföljd att skada eller totalförlust, uppkommen genom läcka i öppen sjö, icke ersättes.

Ombord å järnfartyg skola kompasserna med all möjlig noggrannhet justeras och deviationsförändringarna ofta utrönas av sakkunnig person samt tabeller däröver upprättas.

För att betrygga seglingen måste fartyget vara försett med alla behövliga nautiska instrument och signalapparater, och fästes särskild vikt vid att lodet behörigen begagnas ävensom att lots i lotsfarvatten anlitas, allt vid laga påföljd (§§ 26, 27, 28, 29, 32, 59 etc. sjölagen).

Vid nyssnämnda påföljd måste vid intagning av lös spannmål eller frö tillräckliga och försvarliga slingerskott uppsättas ävensom lastens stuvning i övrigt med all möjlig omsorg verkställas.

Kopia av detta försäkringsbrev samt ett exemplar av sjölagen och Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan av November 1896 skola finnas ombord.

Dagbok skall föras i enlighet med gällande lag.

⁷⁾ Konv. § 72 er sikkert bortfaldet i Praxis. Forsømmelse med at tage Lods er Kaptajnens Fejl, som Assurandøren altsaa hæfter for, se J. U. VIII 413. Anderledes i engelsk Ret, A. § 724.

⁸⁾ U. 1921 415. En Skonnert førte en i Forhold til sin Alder og Tilstand altfor tung Last af Mursten. Den lækkede og maatte søge Nødhavn, hvor Ladningen blev oplosset og sendt videre med et andet Skib. Assurandøren frifandtes efter »samtlige foreliggende Omstændigheder«. N. D. 1902 161 og 1906 233.

lastet⁸⁾ eller urigtigt lastet⁹⁾). Stuvningens Forsvarlighed bedømmes under Hensyn til Ladningens Art¹⁰⁾ og Emballage samt Lastrummenes Beliggenhed, Adskillelse og Tilstand¹¹⁾).

Det vigtigste ved Afgørelsen af, om der foreligger Usødygtighed, er imidlertid selve Skibet¹²⁾, Skrogets og Maskinens Styrke, og Skibets øjeblikkelige gode eller dårlige Tilstand¹³⁾. Foreliggende Svagheder, Forsømmelser^{13a)}, Slid¹⁴⁾, Brud og Beskadigelser maa undersøges, ligeledes Pumpernes Brugbarhed¹⁵⁾, de forskellige Skodders Styrke. For Forsikring af Sejlskibe med Motor findes i Policen særlige Forskrifter om Skibets Sødygtighed¹⁶⁾. Hvis Skibet bugseres, indgaar ogsaa Spørgs-

⁸⁾ U. 1918 869. En Ladning Is var ikke saa uforsvarligt stuvet, at Usødygtighed kunde antages. U. 1922 742: En Last Stangjern, Plader og Vinkler var ikke lastet forsigtigt, da Stængerne var indladet nederst, Pladerne øverst, da Ladningen laa højere nede mellem Støtterne end udenfor, og da Støtterne ikke var afsproset ud til Skibssiden. Under Rejsen forskubbede Lasten sig, og samtlige Jernstøtter om Styrbord brækkede. Besigtelsesmændene udtalte, at Stuvningen havde været mangelfuldt og uforsvarligt udført. Retten turde dog ikke behrejde Kaptajnen, at han havde stolet paa Støtternes Styrke; den tillagde ikke de andre Omstændigheder Betydning og dømte Assurandørerne. Dissens. Nu ændret af Højesteret, U. 1923 604.

¹⁰⁾ I Tidspolicen for Dampskibe siges: *Korn og Frøsorter maa kun lades løst i Skibet, naar dette er forsynet med Langskodder.*

¹¹⁾ A. § 717.

¹²⁾ J. U. 1850 719. Et Sejlskib er ikke usødygtigt, alene fordi det er en dårlig Sejler.

¹³⁾ N. D. 1902 161. Skib anset usødygtigt under Hensyn til Skrog og Lastning.

^{13a)} N. D. 1915 333. At Lukkerne paa Tankene med Vandballast ikke var ordentligt tillukkede, ansaas ikke for Usødygtighed.

¹⁴⁾ U. 1917 325.

¹⁵⁾ U. 1878 195, 1908 766.

¹⁶⁾ 1. *Fartøjet skal være forsynet med Dæk, Rigning, Sejl, Anker og Kætting samt Spil med Tilbehør.*

2. *De til enhver Tid gældende Regler og Forskrifter for Stats-Tilsynet med Motorfartøjer skal nøje følges, og derhos skal Motorrummets Vægge og Gulv være beklædt med Jernplader, og et isoleret Jern-Skod være opstillet mellem Motorrummet og Lastrummet.*

Skibet skal være forsynet med mindst 1 brugbar Extinktør (Ildslukningsapparat).

Saalænge Blæselampen er tændt, skal den være under stadigt Tilsyn. Naar Besætningen forlader Skibet i Havn, skal Motoren være afkølet, og alle Lys slukkede, saavel i Skibs- som Kompaslamper, Kakkellovne m. m. Blæselampen maa kun opvarmes ved Sprit og ikke ved Tvist dyppet i Petroleum.

3. *Tilsidesættelse af Fordringerne i Punkt 1 medfører, at Forsikringen bliver ugyldig, medens Tilsidesættelse af Forskrifterne i Punkt 2 medfører, at den derved foraarsagede Skade bliver Assurandørerne uvedkommende.*

maalet om Bugseringens Forsvarlighed under Undersøgelsen af Usødygtigheden^{16a)}).

Der findes endvidere en Række Love om disse Forhold, f. Eks. L. Nr. 114 ¹⁴/₅ 1909 om Skibes Dybtgaaende og Lastelinje, jfr. An. Nr. 232 ²⁸/₅ 1909 og Nr. 236 ³⁰/₉ 1909 og Cirk. Nr. 14 ²⁶/₁ 1911 om Betydningen af Vandets Saltholdighed for Skibets Lasteevne, ligesom der af det Offentlige føres Tilsyn med alle Fartøjer, jfr. L. 145 ²⁹/₃ 1920 og Bkg. Nr. 106 ²³/₂ 1921; se især Lovens Definition af Usødygtighed i § 29. Opfyldelse af Lovens og Tilsynets Forskrifter¹⁷⁾ medfører dog ikke, at Skibet altid er sødygtigt¹⁸⁾, ligesom omvendt Ikke-Opfyldelse ikke ubetinget¹⁹⁾ betyder, at det er usødygtigt overfor Assurandørerne.

Vurderingen af Manglernes Betydning maa altid ske med den paa tænkte Rejse for Øje. Synspunktet er ifølge Ordene i Konv. § 68²⁰⁾, om Skibet er i saa forsvarlig Stand, at man med de Farer for Øje, som er ventelige for Skibet paa den forestaaende Rejse, efter menneskelig Erfaring kan paaregne dets lykkelige Ankomst til Bestemmelsesstedet. Det er ikke nok, at Skibet sikkert kan tænkes at fuldføre Rejsen, hvis Vejret er godt; Storm, Is og lign. hører til de Farer, der maa regnes med²¹⁾.

Sødygtighed er altsaa ikke en konstant, men en i høj Grad relativ Omstændighed ved Skibet. Om den er tilstede maa bedømmes efter samtlige foreliggende Forhold i det enkelte Tilfælde²²⁾, og Vurderingen har kun Gyldighed, saa længe alle Forholdene er uændrede. Et Skib er derfor ikke ubetinget og altid sødygtigt eller ej. Lastens Art, f. Eks. Træ, som Skibet kan flyde paa, kan gøre et Skib sødygtigt, medens det f. Eks. med Korn eller Erts vilde være usødygtigt til den samme Rejse. Og hvis Rejsen bliver en anden, især kortere, f. Eks. Kystfart, kan Skibet endog med den tunge Last være sødygtigt. Et

^{16a)} N. D. 1922 423.

¹⁷⁾ Dispensation fra Lovens Regler har selvfølgelig heller ikke Betydning overfor Assurandøren, se U. 1917 325.

¹⁸⁾ Dom i U. 1919 177 lægger dog Vægt herpaa som et undskyldende Moment for Rederen.

¹⁹⁾ men ofte, se U. 1917 325.

²⁰⁾ Dommene henviser udtrykkeligt til denne Udtalelse som Grundlaget for deres Vurdering af Usødygtighed; se U. 1908 766, 1917 325, 1918 869, 1921 415 og 899.

²¹⁾ Udtrykkeligt udtalt i U. 1917 325.

²²⁾ Jfr. M. A. § 39 Nr. 4 og Nr. 2, § 40 Nr. 2, A § 710. I U. 1921 899 fremhæves netop Lastens og den paabegyndte Rejses ringe Farlighed som Grundlag for Assurandørens Domfældelse. Se ogsaa Udtrykkene i U. 1921 415 og S. H. R. T. 1919 369.

Skib kan være usødygtigt til at møde Nordatlantens Vinter, men sødygtigt til Kystfart i Middelhavet, usødygtigt til Sejlads, men sødygtigt²³⁾ som Lægter i Havn²⁴⁾.

Afgørelsen af et Skibs Sødygtighed er et faktisk Spørgsmaal, som bør overlades til sagkyndige Skønsmænd, der har Erfaringer om de Forhold, der skal vurderes. Hvor Retten imidlertid bestaar af Dommere, der er kyndige i Søfartsforhold, er den i Stand til selv²⁵⁾ at træffe Afgørelsen, naar samtlige Kendsgerninger oplyses for den. Der bør dog altid afholdes en Skønsforretning, hvor de udmeldte Skønsmænd kan besigtige Skibet, thi den Bedømmelse og Beskrivelse, der fremkommer efter en personlig Undersøgelse, er uundværlig for en rigtig Afgørelse.

3. Bevisbyrden for, at Usødygtighed foreligger, paahviler efter samstemmende europæisk Retsopfattelse Assurandøren²⁶⁾. Denne almindelige Regel er utvivlsomt nødvendig, thi man kan ikke uden at fremkalde Retstrætter og lægge en urimelig Byrde paa den Forsikrede forlange, at denne altid skal kunne præstere Bevis for Sødygtighed. Men man maa ikke glemme, at Bevis for Sødygtighed i og for sig er lige saa let at føre som Bevis for Usødygtighed. Det er ad de samme Veje og med de samme Midler, Oplysningerne fremskaffes, og Forsikrede har oftest endog lettere herved end Assurandøren. Bevispligten maa derfor aldrig overdrives, og der gives endvidere Situationer, hvor den bør mindskes særligt.

Særlig Betydning for Beviset har det Tilsyn med Skibe fra deres Bygning og under hele deres Brugstid, der udøves af de saakaldte Klassifikationsselskaber^{26a)}, og de Forskrifter om Last og

²³⁾ N. R. 1921 653. Et klinkebygget Fartøj synker, medens det er oplagt, og kun to Maaneder efter Forsikringens Begyndelse. Paa Grundlag af Vidnesforklaringer og Skøn antages, at Skibet har været usødygtigt (ikke flyde- dygtigt), og at der har manglet forsvarligt Tilsyn, herunder nødvendig Vedligeholdelse. Særlig Drivningen var raadden. Forsikredes gode Tro ikke tillagt Betydning. Assurandøren frifundet.

²⁴⁾ Analogisk synes Usødygtighedsreglerne at kunne anvendes paa manglende Tilsyn under Oplægning.

²⁵⁾ I U. 1917 325 (ændret 1923 604) tilsidesatte Retten de udmeldte Skønsmands Udtalelse om, at Skibet ikke var usødygtigt paa Grund af Overlastning; ligeledes i U. 1922 742. Se N. D. 1900 177, 1920 353.

²⁶⁾ Heri maa søges en af Grundene til Assurandørens Domfældelse i U. 1921 899, jfr. N. D. 1900 177 og 1922 423, Gram 428.

^{26a)} Spiren til de moderne Klassifikationsselskaber findes i de Bøger med Oplysning om de enkelte Skibe, som engelske Assurandører (Lloyd's) til egen Underretning forfattede og udgav i 1764, 1765 og 1766. Sammenlignet med de

(fortsættes)

Sejlads, disse Selskaber giver. Medens Besigtigelser ved Selskabernes Repræsentanter i Reglen vil blive antaget som Bevis for Kendsgernin-

moderne Selskabers Registre var disse Bøgers Indhold tilfældigt og magert. Men for Assurandørerne var Oplysningerne uvurderlige til Bedømmelse af enhver Risiko, knyttet til de paagældende Skibe. Bøgerne blev derfor udgivet og udvidet hvert Aar. I 1799 udsendte en Gruppe Skibsredere et nyt Register, da de var utilfredse med Bedømmelsen hos Lloyd's Assurandører. I 1833 dannedes en fælles og fast Organisation af Assurandører, Redere, Skibsbyggere og Købmænd til Udgivelse af »Lloyd's Register of British and Foreign Shipping«. Dette udsendes nu hvert Aar og er Standardværket til Oplysning om Verdens Skibe, idet det ogsaa angiver de i andre Selskaber klassificerede Skibe.

Oprindeligt nøjedes man med at bedømme de allerede byggede Skibe og inddelte dem i Klasser ud fra bestemte Principper. Dette System blev senere udviklet saaledes, at Skibene først inddeles i Grupper efter deres Anvendelsesomraade og Bestemmelse (Flodfart, Søfart, Kystfart, Oceanfart o. s. v.). Derefter samles Skibene i Grupper, »Klasser«, efter som deres Soliditet og Bygning berettiger dem til. Denne Klassifikation sker ved en Bedømmelse ud fra Skibsbygningskunstens Erfaringer. I Registrets Indledning gives en Fremstilling af, hvilke Krav til Materiale, Arbejde og Konstruktion, der stilles, for at tilstede Optagelse i de forskellige Klasser, og hvilke periodiske Eftersyn og Reparationer, der forlanges, for at Skibet kan bevare den opnaaede Klasse.

Det blev snart betydningsfuldt for Rederne forinden Skibets Bygning at sikre sig, hvilken Klasse dette vilde faa tildelt, idet Assurancepræmiens Størrelse og derigennem Skibets Evne til at tjene væsentligt er bestemt heraf. Der ved udvikledes den nu faste Praksis, at Klassifikationsselskabet godkender Planerne til projekterede Skibe og tilser Bygningens Udførelse, for at Rederen kan vide, hvilken Klasse Skibet vil opnaa, og være sikker paa, at det ogsaa faar denne tildelt, naar det er færdigt.

I Løbet af det 19. Aarh. opstod en Række nationale Klassifikationsselskaber. Betydningen af disse yngre Selskabers Klassificering af Skibene er selvfølgelig afhængig af de Krav, de stiller ifølge deres Vedtægter, og den Maaade, hvorpaa disse i Praksis overholdes. Som de vigtigste kan nævnes:

Germanischer Lloyd (tysk).

Bureau Veritas (fransk).

Det norske Veritas (norsk).

Bureau of American and Foreign Shipping (U.S.A.).

Klassifikationsselskabernes nevtrale og saglige Arbejde har skaffet dem en betydelig Indflydelse paa Lovgivningen og Domstolene. I Lov om Tilsyn med Skibe af ²⁰/₄ 1920 § 1, jfr. § 28 udtales saaledes, at de af Handelsministeren udpegede Klassifikationsselskabers Klassificering skal være tilstrækkeligt Bevis for, at Skibet opfylder Lovens Forskrifter om, at Skroget, Maskinen og Tilbehøret er forsvarligt. Jfr. ligeledes Bekg. Nr. 261 ¹⁷/₁₁ 1909 om, at visse anerkendte Klassifikationsselskaber kan udfylde Oplysningsskemaer m. m. som forlangt i Lov om Skibes Dybtgaaende og Lastelinje af ¹⁴/₄ 1909. Domstolene tillægger den i Klassifikationen, og især ved dens Fornylse efter indtraadt Havari, liggende Bedømmelse af Skibets Sødygtighed en væsentlig Betydning til Gunst for den Forsikrede.

gerne, Skibets Tilstand o. s. v., er deres Skøn og Overholdelsen af Klassens Forskrifter ikke ubetinget afgørende²⁷⁾. Ret sjældent vil iøvrigt saadanne Besigtigelser og Skøn foreligge til nøjagtig de Tidspunkter, der har Betydning. Større Indflydelse paa Bedømmelsen bør der tillægges de af Skøns mænd, udmeldte af Retten, paa Afsejlingsstedet afgivne Sødygtighedsattester. Overalt, hvor Rederen mener, der kan opstaa Tvivl, bør han derfor foranledige afholdt en saadan offentlig Besigtigelses²⁸⁾ og Skønsforretning.

Hvis Assurandøren selv eller hans Repræsentant udtrykkelig har godkendt Skibet som sødygtigt²⁹⁾ eller godkendt de foretagne Reparationers Tilstrækkelighed³⁰⁾, kan han ikke senere rejse Indsigelser mod dets Sødygtighed paa det angivne Tidspunkt. Det samme bør ofte med Rette antages, hvis han blot har besigtiget Skibet³¹⁾, haft Adgang hertil³²⁾ eller faaet fuld Underretning om alle væsentlige Forhold, da han accepterede Forsikringen³³⁾. I hvert Fald vil Bevisbyrden blive strammet i saadanne Tilfælde, ligesom hvor Forsikrede paa Grund af udstedte Sødygtighedsattester har haft Føje til at gaa ud fra, at Skibet var sødygtigt³⁴⁾. Om Bevisbyrden for Aarsagssammenhængen, se senere § 7.

²⁷⁾ I N. D. 1900 177 og 1908 369 dømtes Assurandøren, bl. a. fordi Veritas tillod den paagældende Last, til Trods for at den var for tung til Skibets Bæreevne og Styrke.

N. D. 1920 353. Usødygtighed ikke bevist af Fragtassurandøren, da Skibet nylig havde faaet Klasse i Veritas og var hovedrepareret.

Det samme udtalt i S. H. R. T. 1920 186 og 1922 123.

I N. D. 1913 407 siger Retten udtrykkeligt, at Assurandørens Fritagelse ikke er udelukket, selv om Klassen tillader Indtagelse af den paagældende Last.

²⁸⁾ S. H. R. T. 1922 123. Da Skibet forinden Afrejsen havde faaet Sødygtighedsattest af Bergens Sørret og ligeledes var blevet erklæret sødygtigt af Det norske Veritas, turde Retten ikke anse det for usødygtigt, til Trods for at det var meget gammelt og svagt.

²⁹⁾ Sv. Pl. § 45 i. f.

³⁰⁾ U. 1897 709. Da Assurandøren efter Underretning om Skaden havde tilraadet Kaptajnen at reparere »billigst muligt«, blev der tillagt Kaptajnens Skøn over, hvad der krævedes til forsvarlig Reparation en særlig Betydning. Bevis for, at Usødygtighed forelaa, blev derfor ikke antaget.

³¹⁾ U. 1881 384. Dommen fremhæver, at Assurandøren tidligere havde besigtiget Skibet og nægtet at overtage Kaskoforsikringen.

³²⁾ U. 1897 709.

³³⁾ N. D. 1908 369. Assurandøren havde taget Risikoen vidende om Skibets Klasse og Lastens Art; bl. a. af denne Grund dømtes han. Se S. H. R. T. 1920 186.

³⁴⁾ S. H. R. T. 1919 369. Efter at Skibet havde indtaget Lasten, lakkede det
(fortsættes)

4. Efter Konv. § 68 skal Skibet være sødygtigt, naar Assurandørens Risiko begynder. Dette er ganske utilstrækkeligt ved Tidsforsikring, og Kaskopolicerne bestemmer derfor udtrykkeligt, at »*Skibet maa være sødygtigt ved hver Rejses Begyndelse*«³⁵⁾. Denne Regel er nu gjort almindelig ved Søl. § 249 Nr. 1. Ved *Rejsens Begyndelse* tænkes paa Afsejlingen^{36a)}. Ved Forsikring af flere Rejser under et³⁶⁾, eller hvor den forsikrede Rejse bestaar af flere selvstændige Rejser, skal Skibet altsaa være sødygtigt ved hver enkelt Rejses Begyndelse. Hvis den særlige Rejse medfører Anløb af Mellemhavne, følger det næppe af denne Regel, at Skibet skal være sødygtigt, hver Gang det forlader Havn. Det maa dog altid være en Følge af Forsikredes Ansvarspligt i Havaritilfælde, at Skibet efter indtruffet Havari ikke maa forlade en Havn, uden at det er blevet erklæret sødygtigt. Overtrædelse heraf bevirker dog kun, at Forsikrede mister sin Ret til Erstatning for den derved bevirkede Skade, hvis han er eller bør være vidende om Usødygtigheden efter den mangelfulde Reparation. Kaptajnens Fejl i denne Henseende falder ikke paa Forsikrede³⁷⁾. En efter Rejsens Begyndelse indtraadt Usødygtighed bevirker altsaa kun Assurandørens Fritagelse, hvis der kan bebrejdes den Forsikrede manglende Omsorg.

Hvis Risikoen begynder, mens Skibet er tilsøs, maa det herefter have været sødygtigt, da det sidst forlod Havn, og det er en Selvfølge, at Forsikrede ikke senere maa have erfaret nogen Omstændighed, hvoraf han kan slutte, at det senere er blevet usødygtigt, jfr. Konv. § 114. Under Hensyn til Konv. § 68 er det vist ogsaa rigtigst at forlange, at Skibet skal have været sødygtigt, da Risikoen begyndte. Af Konv. § 85 følger i hvert Fald, at alle af en tilstedeværende Skade følgende Beskadigelser er Assurandøren uvedkommende. Hvis Forsikringen begynder, forinden Skibet endnu har tiltraadt sin Rejse,

saa betydeligt, at Mandskabet klagede til Konsulen. Der blev imidlertid anbragt en Motorpumpe ombord, og en troværdig Besigtigelsesmand gav Skibet Sødygtighedsattest for Sejlads til Danmark med Lasten. Retten antog derfor, at Skibet var sødygtigt til »den paatænkte Rejse«.

³⁵⁾ U. 1897 709, 1917 325.

^{36a)} Se H. B. § 58, der angiver Tidspunktet rent almindeligt til »in See gesandt ist«, jfr. M. A. § 39 5 »sent to sea«.

³⁶⁾ Sv. Pl. § 45 Nr. 1, n. Pl. § 43 a, H. B. § 58, M. A. § 39 1—2.

³⁷⁾ Gram 486. Dette er ogsaa den rigtige Forstaaelse af Reglen i U. S. A. A. § 695.

f. Eks. fordi det venter paa Last, henligger oplagt el. lign., maa Sødygtigheden ogsaa foreligge, naar Policens Risiko begynder³⁸⁾).

Et Skib skal straks være sødygtigt til hele den forestaaende Rejses Gennemførelse. Hvis f. Eks. Rejsen gaar gennem Stræder, Indhave og ud i Havet, saaledes at hvert Rejsestadium stiller forskellige Krav til Sødygtigheden, kan Kravet efter Policens Indhold altsaa ikke udvides og indskrænkes for de enkelte Dele af Rejsen³⁹⁾. Kun hvor det er Hensigten, at Skibets Udrustning skal kompletteres efterhaanden ved forud fastsat Anløb af Mellemlhavne, f. Eks. ved en Fangstbaad, kan en Lempelse af Reglen være naturlig.

5. Konv. § 68 indeholder det gamle engelske og tyske Princip, at Skibets Usødygtighed ved Risikoens (ikke Rejsens) Begyndelse medfører Forsikringskontraktens fuldstændige Ugyldighed. Denne Følge omfatter endvidere alle Arter af Forsikring. Søl. § 249 Nr. 1 indskrænker imidlertid ligesom n. Pl. og D. H. G. B. Reglen saaledes, at »Skaden« kun er Assurandøren uvedkommende ved Forsikring af »Skib eller af Fragt for Rederiets Regning«, og kun naar den hidrører fra, »at Skibet ved Rejsens Begyndelse ikke var sødygtigt« o. s. v.

Herefter har altsaa Skibets Usødygtighed kun Indflydelse paa Forsikring af Skib og Fragt for Reders Regning, aldrig paa andre Arter af Forsikring. Og Følgen af Usødygtighed er ikke hele Forsikringens Ugyldighed, men kun at Assurandøren fritages for den derved forarsagede Skade⁴⁰⁾. Søløven er i Overensstemmelse med den moderne Udvikling i Nabolandene, medens Konv. § 68 maa siges at repræsentere et forældet Standpunkt.

Medens Dom i U. 1881 384, der angik Forsikring af Forskud for andre end Skibsejeren, endnu i sine Præmisser forudsætter, at Konv. § 68 gælder, og at Skibets Usødygtighed altsaa ophæver alle Forsikringer⁴¹⁾, har Retten i Dom i U. 1917 321 udtrykkelig udtalt, at »det

³⁸⁾ U. 1908 766. I N.D. 1913 407 blev Fragtassurandøren frifundet. Skibet blev efter Lastens Indtagelse, men forinden Afsejlingen, kondemneret og antoges dengang at have været usødygtigt, se ogsaa N. R. 1921 653, jfr. H. B. § 58 Nr. 1 i. f.

³⁹⁾ Den engelske Regel om Rejsens Deling, jfr. M. A. § 39 Nr. 3 og A. § 699, er fremkaldt af de strenge Regler om Policens Bortfald ved Usødygtighed.

G. 271.

⁴⁰⁾ Da dansk Rets nuværende Opfattelse altsaa er at betragte Usødygtigheden som en Skadesaarsag, for hvis Følger Assurandøren ikke hæfter, behandles Spørgsmaalet her og ikke under Forudsætninger i Kontrakten, se Kap. 13 og 14.

⁴¹⁾ Vareassurandørens Erstatningspligt er forudsat allerede i U. 1900 211, jfr. 709.

maa betragtes som forlængst anerkendt«, at »Konv. § 68 ikke kan anvendes paa Ladning eller Interesse, der er forsikret af andre end Rederiet«. Domstolen henviser til Sædvanen, Søl. § 249 Nr. 1, og til, at de herværende danske Assurandører har fulgt en tilsvarende Coutume ved Havarioppgørelser.

Skibets Usødygtighed har altsaa ingen direkte Indflydelse paa andre Forsikringer end af »*Skib eller Fragt for Rederiets*⁴²⁾ *Regning*«. Hermed maa sidestilles Rederens særskilte Forsikring af Udrustning (Konv. § 39) og vistnok Reders Forsikring af eget Gods⁴³⁾. Fragt forsikret af Ladningsejer, ligesom Tidsbefragterens Fragtforsikring, er saaledes uberørt af Skibets Usødygtighed. Ligeledes Kaptajnens og Mandskabets Forsikringer, f. Eks. af personlige Effekter. I alle disse Tilfælde fritages Assurandøren kun for Ansvar, hvis han kan oplyse, at den Forsikrede selv har handlet urigtigt, f. Eks. at han ved Policens Tegning kendte Skibets Usødygtighed, og altsaa har overtraadt sin Oplysningspligt, jfr. Kap. 11.

6. Hvis man antager, at Assurandøren kun fritages for saadanne Beskadigelser, der er foraarsaget af Usødygtigheden, har man selvfølgelig forladt Reglen om, at Usødygtigheden bevirker Forsikringskontraktens fuldstændige Ugylldighed, som Konv. § 68 indeholder. Det første er det moderne⁴⁴⁾ Princip, som er udtalt i Søl. § 249 Nr. 1: »*Skaden hidrører derfra, at*«. Under Hensyn til Sølovens Ord, dens Overensstemmelse med Søforsikringens Udvikling i Nabolandene og ligeledes med herværende Assurandørers Praksis, var der Grund til at vente, at Domstolene vilde tilsidesætte Konv. § 68⁴⁵⁾. En udtrykkelig Domsafgørelse findes nu i U. 1917 325, hvor Retten under Paa-beraabelse af Søl. § 249 udtaler, at »Usødygtigheden skal være medvirkende Aarsag« til Skaden, og hvor Assurandøren frifandtes, fordi dette in concreto blev bevist⁴⁶⁾.

Afgørelsen af Usødygtighedens konkrete Indflydelse⁴⁷⁾, naar der

⁴²⁾ Ved Rederiet forstaas Skibets virkelige Ejer, ikke den korresponderende Reder personlig, se f. Eks. U. 1881 384.

⁴³⁾ Efter Ordene i Søl. § 249 Nr. 1 er Analogien tvivlsom, men Dom i U. 1917 321 udtaler, at Reglen i Konv. § 68 er indskrænket til Forsikring for Rederiet.

⁴⁴⁾ N. Pl. § 43, sv. Pl. § 45 Nr. 1. M. A. § 39 Nr. 5 (»attributable«); H. B. § 58.

⁴⁵⁾ Naar Dom i U. 1919 177 benytter Ord som: »Assurancepolice af den Grund bliver ugyldig«, er dette sikkert kun et lidet gennemtænkt Udtryk.

⁴⁶⁾ U. 1919 177 forudsætter ogsaa dette, idet den begrunder Assurandørens Domfældelse med, at Tilstedeværelsen af den manglende Log »næppe havde afværget Strandingen«. Jfr. ligeledes U. 1919 720 (se Note 62) og N. D. 1900 417.

⁴⁷⁾ N. D. 1906 233. En Lækage »antoges« at skyldes Usødygtighed.

foreligger Samvirken af flere Aarsager, er et faktisk Spørgsmaal. Efter nævnte Dom forlanger Domstolene altsaa ikke, at Usødygtigheden skal have været den eneste eller den bestemmende Aarsag. Det er tilstrækkeligt, at den er medvirkende, d. v. s. at Havariet ikke vilde være indtraadt i det skete Omfang, medmindre Usødygtigheden havde været tilstede. Her foreligger altsaa en Fravigelse i Assurandørens Favør af Hovedprincippet om Aarsagskrydsning, se Kap. 17. Hvis den Omstændighed, der bevirkede Usødygtigheden, er redresseret forinden Skaden, f. Eks. ved Reparation eller lignende, hæfter Assurandøren⁴⁸⁾, idet en Medvirken i Skaden jo saa er udelukket.

Ved nogle norske Domme⁴⁹⁾ er Assurandøren blevet dømt, da Usødygtigheden kunde være afhjulpet og Havariet undgaaet ved Handlinger fra Besætningens Side, f. Eks. fordi Skibets Mangler i Tide kunde være repareret, eller deres Betydning ophævet ved fornuftig Sejlads, med den Begrundelse, at Skaden væsentligst skyldtes Besætningens Fejl. Afgørelserne er urimeligt strænge mod Assurandørerne, og Følgen vil blive, at Reglen om, at Assurandøren hæfter for Besætningens Fejl, fortrænger Reglen om hans Ansvarsfrihed for Usødygtighed, medens det omvendte baade efter Søloven og Policens Grundlag bør være Tilfældet.

7. Assurandøren har Bevisbyrden for, at Skaden er foraarsaget af den foreliggende Usødygtighed, ligesom han har Bevisbyrden for selve Usødygtighedens Tilstedeværelse, se § 3. Undertiden bør Beviset for Usødygtigheden og for Aarsagssammenhængen kunne ligge i selve Situationen, fordi der kun er den naturlige Forklaring paa Havariet, at Skibet maa have været usødygtigt.

Det klassiske Eksempel er, at Skibet kæntrer eller springer læk i

⁴⁸⁾ M. A. § 34 2, jfr. U. 1908 766.

⁴⁹⁾ I N. D. 1901 457 blev ikke Usødygtighed, men Skødesløshed fra Kaptajns Side anset for Forlisets Aarsag, og Assurandøren derfor dømt. Kaptajnen havde ladet Poopdøren staa aaben under Skibets stærke Krængning mod Bagbord og overhovedet ingen afværgende Foranstaltninger foretaget i Tide, jfr. N. D. 1900 417.

N. D. 1918 43. Et Skib forliser, fordi Lugen stod aaben fra Rejsens Begyndelse. Da der imidlertid havde været Tid til at lukke denne under Rejsen, dømtes Assurandøren.

N. D. 1920 101. En Motorbaad, forsikret for en Slæbetur, antaget for sødygtig, til Trods for at den ikke havde Pullerter i Forstavnen, og Trossen derfor var lagt gennem Forlugen og gjort fast i Agterstavnen. Skaden var vel opstaaet herved, men Trossen kunde være anbragt bedre, og denne Fejl hæftede Assurandøren for.

Magsvejr og eventuelt synker⁵⁰). Her indfører sv. Pl. § 45 Nr. 4 2. Stk.⁵¹) en Præsumtion om, at Ulykken skyldes Usødygtighed. H. B. § 58 2. Stk. har en videregaaende Præsumtion om, at hvis Skibet er beskadiget, uden at en ydre Aarsag dertil kan oplyses, anses Skaden for at være opstaaet ved Usødygtighed⁵²). N. Pl. § 42 giver Assurandøren en særlig Ret til at forlange Skibets Sødygtighed undersøgt ved lovlig Besigtigelse, med den Følge, at hvis Rederen nægter at efterkomme Kravet, har han Bevisbyrden for, at Skaden ikke skyldes Mangler (Usødygtighed). Men denne Regel hviler netop paa det Grundlag, at en stræng Bevisbyrde for Aarsagsforholdet paahviler Assurandøren, jfr. n. Pl. § 43 a Stk. 2⁵³).

I dansk Ret findes ingen Præsumtioner eller Bevislættelser. Domstolene skønner frit over, om Usødygtighed har bevirket Skaden. Men Domstolene har med Rette været tilbøjelige til at tage ogsaa Sandsynligheden for en Aarsagsforbindelse i Betragtning⁵⁴).

8. Den objektive Usødygtighed er tilstrækkelig⁵⁵) til at fritage Assurandøren for dens Følger. Der kræves ikke Viden om Usødyg-

⁵⁰) I N. R. 1882 449 dømtes Assurandøren i et saadant Tilfælde, da Skibet bl. a. kunde være ramt af en Sværdfisk. Et lignende Tilfælde er, at Akslen knækker i rolig Sø, eller som i N. D. 1910 327, at der er opstaaet en Revne i en Kølplade, uden at Besætningen har nogen Forklaring paa dens Opstaen.

⁵¹) Jfr. ældre H. B. § 70. Reglen gælder ogsaa i U. S. A. og i England, ikke som en ved Lov indført Præsumtion, men som en »fair presumption from the facts«. G. 273 Nr. 1. A. §§ 714 og 723.

⁵²) I fransk Ret bevirker Afholdelsen af den lovbefalede halvaarlige Besigtigelse (L. ²⁹/₁ 1881), at Assurandøren har Bevisbyrden, selv hvor Skibet springer læk i aaben Sø, men er Besigtigelsen undladt, har Forsikrede Bevisbyrden (Pl. 622 Note 3).

⁵³) N. D. 1900 177 og 1908 369. Mildere N. R. 1921 653.

⁵⁴) U. 1919 720 »nærliggende Mulighed«. Ligeledes udtrykt i S. H. R. T. 1922 123, N. D. 1913 252 (Fartøj springer læk, og dette antages at skyldes Usødygtighed ved Afsejling) og N. D. 1906 233.

Herimod en meget vidtgaaende Dom i S. H. R. T. 1920 186. Et Skib sprang læk paa Rejsen Færøerne—Lissabon i Ballast og blev kondemneret i England som raaddent og ikke Istandsættelse værd. Eksperten fandt ved Undersøgelse Skibet meget mørt og raaddent. Kaptajn og Styrmand mente, at Lækagen var opstaaet ved Skibets Slingren. Under Hensyn til disse Forklaringer, da Skibet havde Klasse i Bureau Veritas ³/₄ G. 2. 1. for tre Aar, og da Assurandøren var bekendt med Skibets Alder og Rejsens Aarstid, dømtes denne.

⁵⁵) Rederens Ansvar overfor Assurandøren er altsaa strengere end overfor Befragteren, jfr. Søl. § 142.

tighedens Tilstedeværelse, endsige Skyld heri hos den Forsikrede⁵⁶⁾ eller hans Besætning, ligesaa lidt som endog undskyldelig Uvidenhed herom hos ham eller Besætningen⁵⁷⁾ kan medføre, at Assurandøren hæfter for Usødygtighedens Følger. Dette er den nødvendige Følge af, at Skibets Usødygtighed ligger ganske udenfor Kontraktsgrundlaget, udenfor de Aarsager, for hvis Indflydelse Assurandøren ved Kontrakten har paataget sig at hæfte. Ikke engang Ansvar for Besætningens Skyld i Usødygtigheden er bevaret, til Trods for at Assurandøren iøvrigt i Nutiden bærer dette Ansvar, se dog § 6 i. f.

Den uegentlige Usødygtighed.

9. a) Sol. § 249 Nr. 2 i. f. nævner, at al Skade foraarsaget ved at den beskadigede Del af Skibet »ikke ved Rejsens Begyndelse var i forsvarlig Stand⁵⁸⁾«, er Assurandøren uvedkommende, se nærmere herom Kap. 20. Reglerne i Kap. 20 og 21 er ganske ens i deres Indflydelse og Forudsætninger.

Farlige Ladninger.

b) Allerede Konv. § 136 1. Stk. udtalte, at ved Forsikring af Kasko og Fragt erstattes ikke Beskadigelse hidrørende fra visse farlige i Konv. § 135 Nr. 3 nævnte Laster, naar disse ikke forud er anmeldt for Assurandøren. Ved Tidspolicerne for Damp- og Sejlskibe er Reglen nærmere udformet⁵⁹⁾. Her nævnes som farlige Genstande: *Nafta, raa*

⁵⁶⁾ A. § 688. Lord Mansfield i Lee v. Beach. N. D. 1908 369. N. Pl. § 43 a. forudsætter ikke »subjektiv Skyld« hos Forsikrede.

⁵⁷⁾ S. H. R. udtalte i U. 1917 325, at man ikke kan tage Hensyn til, »om Usødygtighed kan tilregnes Rederiet eller ej«, og frifandt Assurandøren. Skibet var lastet saaledes, at Dækket var under Vand, men ikke med større Last end 134 Gange før. Desuden var et Forskod til Overbygningen lige ved Dækket bag en fastsurret Vandtank stærkt tæret af Rust. Skibet blev i haardt Vejr fyldt med Vand, der trængte gennem Forskoddet ned i Lasten, maatte søge Nødhavn og senere reparere. Jfr. N. R. 1921 653. Udtryksmaaden i U. 1922 742 er ingen Afvigelse herfra.

⁵⁸⁾ F. Eks. N. D. 1906 233.

⁵⁹⁾ Dampskibskaskopolicen (cit. D. P.) §§ 2, 3 og 5:

2. Skibet maa ikke foretage Rejser med Kulier, Korn og Frøsorter maa kun lades løst i Skibet, naar dette er forsynet med Langskodder.

3. Nafta, raa Petroleum, Benzin, ulæsket Kalk, Sprængstoffer eller andre Genstande, som i lignende Grad udsætter Skibet for Fare, maa kun føres i dertil for Øjemedet indrettede Magasiner.

For at faa Tilladelse til at indlaste Calcium Carbid maa følgende Forsigtighedsregler med Hensyn til Emballage og Stuvning iagttages:

a. Calcium Carbid skal være pakket i bøjelige Metalkar eller -kasser (dog

Petroleum, Benzin og overhovedet Sprængstoffer, samt andre lignende farlige Genstande. Disse Varer maa nok indlades, men kun i særlige

ikke af Kobberplader) og helst i Æskeform, hermetisk lukkede ved Lodning og rummende højst 60 kg.

b. Ovennævnte Metalkar eller Metalkasser skal være emballerede i tætte, stærke Trækasser (Laaget maa paaskrues) for at hindre ydre Paavirkning, og bør, naar de lastes under Dæk, lægges paa tørre Steder, saaledes at de er let tilgængelige, naar det behøves.

c. Trækasserne skal mærkes saaledes: Calcium Carbid. Ved Berøring med Fugtighed udvikles Explosions-Gas.

Bestemmelser vedrørende Transport af Calcium Carbid til europæiske Havne.

d. Calcium Carbid skal være pakket i hermetisk lukkede Beholdere, der er lavede af fortinnede eller forblyede Jernplader af mindst sex Tiendedele ($\frac{6}{10}$) Millimeters Tykkelse.

e. Beholderne skal mærkes med røde Bogstaver saaledes: »Calcium Carbid, farligt ved Berøring med Vand. Maa beskyttes mod Stød og Slag«.

f. Ingen Beholder maa indeholde mere end Hundrede (100) kg. Calcium Carbid.

g. Calcium Carbid maa lades saavel paa som under Dæk. Calcium Carbid, der lades under Dæk, skal opbevares paa tørre, vel ventilerede og altid let tilgængelige Steder, og anden Last maa ikke staves ovenpaa. Ovenover de Rum, hvori Calcium Carbid indlades, maa ingen Mennesker indlogeres, og disse Rum maa ikke betrædes med aabent Lys.

h. Indladning af Calcium Carbid skal nøje tilses af en af Officererne ombord.

Beskadigede Beholdere maa ikke medtages. (Skade paa Beholder mærkes let ved den ubehagelige Lugt, som den udtrængende Gas foraarsager). Saa kaldte »Kløer« maa ikke anvendes ved Stuvningen. Kun bløde Manilastroppe maa anvendes ved Længningen, og hver Længe maa ikke indeholde mere end fem (5) Kolli.

Det paabydes Winch- og Luge-mænd nøje at tilse, at Godset ved Indladningen ikke stødes mod Skibssiden, Lugekarmene eller Rumstøtterne.

Herom findes en Anordning af 28. Maj 1909.

5. Uden forud erhvervet Tilladelse maa Antallet af i Skibet indladede Tons (à 1000 kg.) Støbejern og Støbestaal af enhver Art samt Jernbaneskiner ikke overstige $\frac{1}{2}$ af Skibets maalte Drægtighed (Brutto-Tonnage). Tilladelse til at indlade over $\frac{1}{2}$ af Skibets maalte Drægtighed vil i Reglen blive indrømmet mod følgende Tillægspræmier:

For hver Rejse indenfor de europæiske Farvande, Middel- og Sorte-Havet indbefattet, hvilken paabegyndes i Tidsrummet

	fra 1. Apr.— 30. Septbr.	fra 1. Okt.— 31. Marts
naar der er indladet over $\frac{1}{2}$ indtil $\frac{3}{4}$ af Skibets maalte Drægtighed	$\frac{1}{4}$ pCt.	$\frac{1}{2}$ pCt.
naar der er indladet over $\frac{3}{4}$ af dets maalte Drægtighed	$\frac{1}{2}$ «	1 «
		(fortsættes)

Magasiner. For Transporten af Calcium Carbid gives udførlige Forskrifter.

For hver Rejse udenfor de ovennævnte Farvande forhøjes de anførte Tilægspræmier med 50 pCt.

Overtrædes de i Reglerne Nr. 3, 5 og 6 givne Bestemmelser, er ethvert Havarvari, der maatte indtræffe paa den paagældende Rejse, Assurandørerne uvekkommende.

Sejlskibskaskopolicen (cit. S. P.) §§ 2 og 3:

2. Skibet maa ikke laste ulæsket Kalk eller foretage Rejser med Kulier. Det maa ej heller besejle Farvandene Syd for 30° N. B. uden at være forsynet med Metalhud.

Benzin, Sprængstoffer eller andre Genstande, som i lignende Grad udsætte Skibet for Fare, maa kun føres i dertil for Øjemedet indrettede Magasiner.

For at faa Tilladelse til at indlaste Calcium Carbid maa følgende Forsigtighedsregler med Hensyn til Emballage og Stuvning iagttages:

a. Calcium Carbid skal være pakket i bøjelige Metalkar eller kasser (dog ikke af Kobberplader) og helst i Æskeform, hermetisk lukkede ved Lodning og rummende højst 60 kg.

b. Ovennævnte Metalkar eller Metalkasser skulle være emballerede i tætte, stærke Trækasser (Laaget maa paaskrues) for at hindre ydre Paavirkning, og bør, naar de lastes under Dæk, lægges paa tørre Steder, saaledes at de er let tilgængelige, naar det behøves.

c. Trækasserne skulle mærkes saaledes: Calcium Carbid. Ved Berøring med Fugtighed udvikles Explosionsgas.

Bestemmelser vedrørende Transport af Calcium Carbid til europæiske Havne.

d. Calcium Carbid skal være pakket i hermetisk lukkede Beholdere, der er lavede af fortinnede eller forbluede Jernplader af mindst sex Tiendedele ($\frac{1}{10}$) Millimeters Tykkelse.

e. Beholderne skulle mærkes med røde Bogstaver saaledes »Calcium Carbid, farligt ved Berøring med Vand. Maa beskyttes mod Stød og Slag«.

f. Ingen Beholder maa indeholde mere end Hundrede (100) kg. Calcium Carbid.

g. Calcium Carbid maa lades saavel paa som under Dæk. Calcium Carbid, der lades under Dæk, skal opbevares paa tørre, vel ventilerede og altid let tilgængelige Steder, og anden Last maa ikke stuves ovenpaa. Ovenover de Rum, hvori Calcium Carbid indlades, maa ingen Mennesker indlogeres, og disse Rum maa ikke betrædes med aabent Lys.

h. Indladning af Calcium Carbid skal nøje tilses af en af Officererne om Bord. Beskadigede Beholdere maa ikke medtages. (Skade paa Beholdere mærkes let ved den ubehagelige Lugt, som den udtrængende Gas forårsager). Saakaldte »Kløer« maa ikke anvendes ved Stuvningen. Kun bløde Manila-stropper maa anvendes ved Længningen, og hver Længe maa ikke indeholde mere end fem (5) Kolli.

(fortsættes)

Reglerne maa efter Konv. § 136 1. Pkt. anvendes ogsaa paa Rejseforsikring af Skib samt ved Fragtforsikring for Reders Regning. Hvis Overtrædelse sker uden Forsikredes eller endog uden Besætningens Skyld, er det tvivlsomt, om Assurandørens Ansvar bortfalder⁶⁰⁾. Frifragelsen gælder i hvert Fald kun den ved Overtrædelsen bevirkede Skade.

Tunge Ladninger.

c) I Tidspolicerne⁶¹⁾ for Damp- og Sejlskibe findes Regler om, at visse Ladninger overhovedet ikke maa føres i Skibet (Kulier), og at Assurandørens Tilladelse maa indhentes forud, hvis Skibet vil indtage Ladninger af andre, tunge Varer som: *Staal, Mineralier, Jord og Lerarter*. Saadanne Ladninger forøger nemlig erfaringsmæssigt Risikoen, især for svagere Skibe. Tilladelse kan i Reglen opnaas mod en Tillægspræmie. Hvis Tilladelse ikke er givet forinden Afrejsen, er i hvert Fald ethvert Havari, der kan skyldes den tunge Last, Assurandøren uvedkommende⁶²⁾. For Dampskibe er efter Policens Ord endog ethvert Havari paa Rejsen Assurandøren uvedkommende. Efter Formaalet og Reglens Grundlag er Forsikredes og Kaptajnens Vidende eller Skyld unødvendig. Ved Rejseforsikring kan Policens Regler analogt anvendes, jfr. Konv. § 136 1. Pkt.; ligeledes ved Forsikring af Fragt for Reder, i hvert Fald saaledes, at Skibet paa Grund af Overtrædelsen behandles som usødygtigt for den paagældende Rejse.

Det paabydes Winch- og Lugemænd nøje at tilse, at Godset ved Indladningen ikke stødes mod Skibssiden, Lugekarmene eller Rumstøtterne.

Herom findes en Anordning af 28. Maj 1901.

3. *Uden forud erhvervet Tilladelse maa Antallet af i Skibet indladede Tons (à 1000 kg) Støbejern og Støbestaal af enhver Art, Jernbaneskiner, Mineralier, hvis Vægtfylde er 1600 kg pr. m³ eller derover, Jord- eller Lerarter ikke overstige ½ af Skibets maalte Drægtighed. Saadan Tilladelse vil i Reglen blive indrømmet mod en Tillægspræmie af 1 pCt. for hver Rejse, der paabegyndes i Tidsrummet fra 1. April til 31. August inkl., og 2 pCt. for hver Rejse, der paabegyndes den øvrige Del af Aaret.*

S. H. R. T. 1922 123. Kul ikke henregnet til de Mineralier, der har en Vægtfylde af 100 danske Pund pr. Kubikfod.

H. B. § 60 2, n. Pl. § 40 2. Hollandske Børspolicer indeholder lignende Regler om, at svære Ladninger ikke maa overstige $\frac{2}{3}$ af Tonnagen.

⁶⁰⁾ H. B. § 60 i. f. Ritter 800—805.

⁶¹⁾ Se Note 59.

⁶²⁾ U. 1919 720. I en Galease var der indtaget Støbesand udover det i Policen tilladte Kvantum. Ingen Tilladelse fra Assurandøren var indhentet. Skibet sprang læk og sank i roligt Vejr. Assurandøren frifandtes, fordi Tilladelsen ikke var givet, og fordi der var nærliggende »Mulighed« for, at Lækken skyldtes Overlastning.

22. KAPITEL.

Risikoens Begyndelse og Slutning.¹⁾

Søloven indeholder ingen Regler herom; disse findes udelukkende i Konventionen og Policen.

I.

Tidsforsikring.

1. I Tidspolicerne for Kasko, Kasko-Interesse og Fragt bestemmes Risikoens Tidsrum ved Udfyldning af følgende trykte Tekst:

»...forsikrer ... fra ... til ... (*mellemeuropæisk Tid*) *begge disse Dage medregnet*«²⁾. Herved bestemmes Tiden paa en tydeligere Maade end i Konv. § 105³⁾. Tiden, ogsaa Klokkeslettet, beregnes altid efter dansk Tid, altsaa uafhængigt af Stedet, hvor Skibet befinder sig⁴⁾. Dagen begynder Kl. 12 Midnat, jfr. Konv. § 94 2. Pkt⁵⁾.

Tidens Betydning er, at Forsikrede skal bevise, at Skaden er indtruffet, medens den paagældende Assurandør var i Risiko, altsaa efter Risikoens Begyndelse og før dens Slutning. Hvis Tidsterminen udløber

¹⁾ Gram 494—513, Pl. 638—640, Br. 84, B. 650—653, Ritter 482—484 og 629—631, A. §§ 436—521, G. 234—237, Granfelt 171—186.

²⁾ Lignende Udtryk anvendes almindeligt i norske (n. Pl. § 12 3) og i tyske Policer uanset H. B. § 39.

³⁾ Konv. § 105 kan endnu finde Anvendelse, hvis Policen er sluttet for et ubestemt Tidsrum, f. Eks. en Maaned, eller for en bestemt Maaned og ikke benytter nævnte Klausul.

⁴⁾ N. Pl. § 12 3. Stk. regner efter Klokkeslettet — og altsaa ogsaa Datoen — der, hvor Skibet befinder sig. Ligeledes sv. Pl. § 60 og H. B. § 39. I engelsk Ret regnes Tiden efter Kontraktstedet, altsaa regelmæssigt Greenwich-Tid, A. § 441.

⁵⁾ Jfr. n. Pl. § 12 3. Stk., sv. Pl. § 60, mens H. B. § 39 af praktiske Grunde lader Forsikringen begynde Middag, i Modsætning til de ældre H. B. § 79. Det samme gælder om de hollandske Børspolicer.

og en ny begynder, medens Skibet endnu er paa Rejse, vil det kunne være umuligt^{5a)} at føre dette Bevis, f. Eks. hvis Skibet forsvinder, og Abandonfristens Udløb ligger efter Policens Slutning, se Konv. § 106 3. Stk. Det er ofte i hvert Fald meget vanskeligt, f. Eks. hvis Skibet lider flere efter hinanden følgende Skader eller søger Nødhavn⁶⁾, da at faa disse Skader bevismæssig rigtigt fordelt mellem den ældre og den nye Assurandør, hvis Forsikringen overføres under Begivenhederne.

For at beskytte den Forsikrede i disse Tilfælde indrømmede alle⁷⁾ rede Konv. § 106 ham Ret til mod en Tillægspræmie at faa Tidspolicen prolongeret eller ændret til Rejseforsikring. Disse Regler er nu ændrede i Tidspolicernes Tekst. Der er en Række umotiverede Forskelligheder mellem Reglerne for Damp- og Sejlskibe⁷⁾.

Tidspolicen for Dampskibe⁸⁾ prolongeres stiltiende⁹⁾, naar Skibet

^{5a)} G. 228 citerer et Tilfælde, hvor en Assurandør blev dømt, uden at der forelaa det strenge Bevis. Skibet var forsvundet, og Policen udløb 18 Dage efter, at det havde begyndt en Rejse, hvis almindelige Varighed var 25 Dage. A. § 442.

⁶⁾ Se f. Eks. Konv. § 196.

⁷⁾ Iflg. n. Pl. § 12 4. Stk. prolongeres en Tidsforsikring altid stiltiende indtil Skibets Ankring paa første Bestemmelsessted, hvis den ikke opsiges. Tillægspræmien beregnes efter Aarstiden. Denne Regel er ændret i alle norske Kasko-policer saaledes:

7. Istedetfor Planens § 12 IV gjælder følgende: Hvis skibet paa polisens utløpsdag ikke er paa bestemmelsesstedet, prolongeres forsikringen indtil utløpet av den dag skibet er ankommet til første bestemmelsessted. (Se definitionen i Planens § 12 IV).

Efter sv. Pl. § 29 prolongeres Tidspolicen kun efter Begæring og da indtil Risikoen vilde være ophørt ved Rejseforsikring. Tillægspræmien beregnes pro rata Aarspræmien.

H. B. § 68 prolongerer Tidspolicen stiltiende, indtil Forsikringen paa næste Bestemmelsessted vilde afløbe efter Reglerne om Rejseforsikring i H. B. §§ 66—67.

Om den brugelige engelske Klausul se G. 236—237, A. § 440, Witherby 1. Præmien beregnes pro rata.

I intet af de nævnte Tilfælde er der Forskel mellem Damp- og Sejlskibe.

⁸⁾ *Er Skibet ved Udløbet af det forsikrede Tidsrum ikke ankommet til sit Bestemmelsessted, bliver — i Mangel af anden Aftale — Forsikringen stiltiende prolongeret, indtil Skibet i god Behold ankommer dertil eller — saafremt Skibet i Følge Certepartiet er paa Rejse til flere Pladser — indtil det i god Behold er ankommet til den sidste af disse, hvor da Risikoen ophører med Ankomst-Dagen Kl. 12 Midnat.*

Er Skibet ved Udløbet af det forsikrede Tidsrum strandet eller befinder sig i Nødhavn i en saa beskadiget Tilstand, at Reparation ikke vil finde Sted, eller en saadan Situation maatte indtræffe efter Udløbet af det forsikrede Tidsrum, men forinden Ankomsten til Bestemmelsesstedet, prolongeres Forsikrin-

ved Policens Udløb ikke er i Havn, indtil Skibet i god Behold er ankommet til Rejsens endelige Bestemmelsessted, og den udløber saa Ankomstdagen Kl. 12 Midnat. Ved borteblevne¹⁰⁾ Skibe prolongeres Policen indtil Abandonfristens Udløb. Samtidig er Prolongation indført til Assurandørens Fordel, nemlig som en Pligt til at betale Præmien, uanset at Risikoen er ophørt. Dette sker i alle Tilfælde, hvor Skibet har lidt en Beskadigelse, der falder ind under Assurandørens Ansvar, og som medfører, at det senere enten maa erstattes som totalforlist eller skal repareres. Reglerne er dog ogsaa til Forsikredes Fordel, idet mulige Tvivl om Aarsagssammenhæng mellem tidligere og de under Reparationen opstaaede Skader praktisk undgaas paa denne Maade. Præmien betales, indtil Kondemnation sker, eller til Reparationens Fuldstendelse¹¹⁾.

For Prolongation beregnes den betingede Aarspræmie altid pro rata pr. Dag, altsaa uanset en Undersøgelse af de konkrete, risikobestemende Forhold, f. Eks. Aarstiden¹²⁾.

Ved Tidspolicen for Sejlskibe¹³⁾ er Prolongationen ikke stiltiende,

gen stiltiende, indtil Skibet er kondemneret eller — i Henhold til Policens Bestemmelser — er overtaget af Assurandørerne.

Ankommer Skibet derimod til Bestemmelsesstedet i beskadiget Tilstand, og Beskadigelsen falder Assurandørerne til Last, vedvarer Forsikringen, indtil Reparationen er fuldført, enten dette saa sker paa selve Bestemmelsesstedet eller paa et andet Sted, eller indtil Skibet er kondemneret.

For Prolongation i Følge Ovenstaaende beregnes pro rata Aars-Præmie pr. Dag.

I Tilfælde, hvor Reglen om borteblevne Skibe kommer til Anvendelse, betales fornævnte Præmie indtil Udløbet af de ved Policen fastsatte Frister.

⁹⁾ Prolongationen indtræder selvfølgelig, selvom Forsikring allerede er eller bliver tegnet til Afløsning af den gamle, se N. D. 1914 103.

¹⁰⁾ Hvor Abandon kan forlanges, uden at Skibet er borteblevet, f. Eks. ved Kapring, kan Assurandøren ikke forlange Prolongation, idet Skaden er indtraadt konstaterligt inden Policens Udløb, se N. D. 1919 165.

¹¹⁾ Denne Prolongation kan Forsikrede ikke modsætte sig, medens han selvfølgelig kan nægte at benytte Prolongation i de førstnævnte Tilfælde.

¹²⁾ Se anderledes n. Pl. § 12 4.

¹³⁾ Reglerne er ens for Sejlskibe med og uden Motor, se Klausulen:

Er Skibet ved Forsikringens Udløb ikke i Havn, ej heller paa sin Losse- eller Ladeplads, kan den Forsikrede, naar derom sker Begæring, førend det forsikrede Tidsrum er udløbet, faa Forsikringen forlænget ved en ny Police mod at betale $\frac{3}{4}$ pCt. for hver begyndte 30 Dage (i moderne Policer: »pro rata Aarspræmie pr. Dag«), indtil Skibet har naaet Bestemmelsesstedet, hvor da Risikoen ophører med Ankomstdagen Kl. 12 Midnat. I Tilfælde, hvor Reglen om borteblevne Skibe kommer til Anvendelse, betales fornævnte Præmie indtil Udløbet af de ved Policen fastsatte Frister. Er Policen ikke forlænget

(fortsættes)

men gjort afhængig af, at den Forsikrede inden Policens Udløb udtrykkelig begærer den. Prolongation kan forlanges, hvis Policen udløber, medens det forsikrede endnu er ude paa Havet, eller hvis det er i Nødhavn. Forlængelsen sker indtil samme Tidspunkt som for Dampskibe; i Nødhavnstilfælde dog indtil Skibet er sejlklaart. Forsikrede er af Hensyn til Assurandøren i Strandingstilfælde¹⁴⁾ altid pligtig til at holde Forsikringen i Kraft indtil Kondemnationens Dato, eller til Reparationen er paabegyndt. Præmien betales pro rata pr. Dag eller med $\frac{3}{4}$ pCt. for hver begyndte 30 Dage, hvor Forsikrede begærer Prolongationen, se nærmere Policens Tekst.

Disse Regler er ikke gentaget i Tidspolicerne for Kasko-Interesse eller Fragt¹⁵⁾. Forsikrede har dog i disse Tilfælde Ret til Prolongation efter Analogien af de nævnte Regler som værende Sædvaneret, subsidiært efter Konv. § 106. Derimod gælder Pligten til Prolongation næppe.

Løvrigt er Tidspolicen altid ude af Kraft, naar Slutningsterminen indtræffer, og er altsaa ikke uden videre fornyet, naar intet er aftalt¹⁶⁾.

II.

Rejseforsikring.

2. Om Fortolkning af Policens Betegnelse af Rejsen se Kap. 23. Det er kun Tidspunkterne for Risikoens Begyndelse og Slutning, der behøver at bestemmes. Om Tiden, der medgaar til Rejsen mellem disse Punkter, bliver kortere eller længere end anslaaet, forhøjer ikke Præmien og mindsker ikke Assurandørens Ansvar. Kun den Forsikredes utilbørlige Forhaling af Rejsen¹⁷⁾, jfr. Konv. § 101, kan teoretisk tænkes at bringe Risikoen til Ophør forinden, se Kap. 23.

paa den angivne Maade, kan Erstatning ikke fordres, naar det ikke kan bevises, at Skibet er forgaaet, medens Forsikringen endnu varede.

Er Skibet ved Forsikringens Udløb i Nødhavn, kan den Forsikrede paa de ovenfor anførte Betingelser faa Policen forlænget, indtil Skibet atter er sejlklaart til at afgaa fra Nødhavnen.

Naar et Skib ved Policens Udløb er strandet, er det den Forsikredes Pligt at holde Forsikringen i Kraft, indtil Skibet enten er kondemneret eller Reparationen er paabegyndt, imod $\frac{1}{4}$ pCt. Tillægspræmie for hver begyndte 30 Dage. I moderne Policer er sidste Sætning udeladt.

¹⁴⁾ Men ikke i andre Tilfælde af Havari.

¹⁵⁾ I Fangstpolicen findes følgende Klausul om Prolongation:

For hver begyndte 15 Dage, Risikoen løber efter 31. August, indtil Skibet kaster Anker i den Havn, hvor Ekspeditionen ophører, betales $\frac{1}{2}$ pCt. Tillægspræmie. Undertiden fastsættes Tillægspræmien individuelt.

¹⁶⁾ N. R. 1919 309.

¹⁷⁾ B. 652, Pl. 639, M. A. § 42.

For Kaskoforsikring¹⁸⁾ begynder Risikoen efter Konv. § 86, naar Skibet »har begyndt at indtage sin Ladning eller Ballast«¹⁹⁾ paa det Sted, hvor Rejsen ifølge Policen skal begynde, »selv om Udlosning fra en foregaaende Rejse ikke er tilendebragt« (Konv. § 87). Hvis Skibet er forsikret hos en anden Assurandør under Udlosningen, begynder Risikoen dog først, naar den tidligere Police ophører, eller Losningen er færdig (jfr. Konv. § 52 1. Stk.). Indladning og Afsejling maa dog ikke »uforsvarlig forhales«, jfr. Konv. § 101²⁰⁾ og Princippet i Konv. § 146, se Kap. 13.

Hvis Skibet ikke laster paa Stedet, begynder Risikoen, naar Skibet er sejlklart og letter Anker eller kaster sine Fortøjninger og derefter afsejler, idet Skibet da har begyndt sin nye Rejse, jfr. Konv. § 91. Hvis Skibet anløber Mellemhavne, hvortil det er berettiget, hvis Policen er tegnet for Ud- og Hjemrejse, eller for flere Rejser under et, dækker Policen under hele Opholdet i Anløbs- og Mellemhavne, jfr. Konv. § 88²¹⁾.

Risikoen ophører, naar Skibet efter Ankomsten til den i Policen nævnte Havn

- a) begynder at indtage Ballast eller Ladning for den følgende Rejse, jfr. Konv. § 87 2. Pkt., selv om Losningen ikke er færdig,
- b) men ellers først, naar det har udlosset hele sin Ladning²²⁾, dog ikke udover 15 Dage fra Ankomstdagen Kl. 12 Nat (Konv. § 94)²³⁾.

Tiden regnes altsaa ikke fra Losningens Begyndelse og udløber uden Hensyn til, om Losningen kunde tilendebringes i 15 Dage eller ej.

Hvis Skibet ikke skal udlosse Ladning paa Ophørsstedet, ophører Risikoen efter Konv. § 91, naar Skibet har ligget for Anker der i 24 Timer i god Behold²⁴⁾, eller naar det forinden afsejler, altsaa f. Eks. uden Hensyn til, om Skibet har losset sin Ballast.

¹⁸⁾ Om den ældre Regel se Kaskopolicen i Konv. 1746.

N. Pl. § 49 stemmer principielt med Konventionen, ligeledes sv. Pl. § 57 og H. B. § 66. Se endvidere om engelsk Ret: M. A. Sch. I §§ 2—3, (A. §§ 472—479). Hollandsk Ret W. v. K. §§ 624—626.

¹⁹⁾ Altsaa ved Indskibningen (Afskibningen) ikke først ved Afsejlingen; se om denne Forskel U. 1916 254.

²⁰⁾ Sv. Pl. § 30, H. B. § 66. Ritter 819—826.

²¹⁾ Sv. Pl. § 59 2, n. Pl. § 12 1. Stk.

²²⁾ Ordene tillader ikke en Udvidelse af Tiden, hvis Ballasten derefter skal udlosses eller skydes.

²³⁾ N. Pl. § 49 2.—3. Pkt. sætter en positiv Grænse af 28 Dage for Losning af Ladning og 7 for Ballast, sv. Pl. § 57 sætter 30 og 3 Dage. Se H. B. § 66 1 3. Pkt.

²⁴⁾ Dette stammer fra de engelske Policers Udtryk »in safety«.

Ovennævnte Regler maa ogsaa anvendes ved Forsikring af Kasko-Interesse for bestemt Rejse.

Prolongation af Rejseforsikring kendes ikke^{24a)}).

3. Risikoen for *L a d n i n g* ²⁵⁾ begynder iflg. Konv. § 90²⁶⁾, naar »Godset er kommet ombord i Skibet eller i Baade, Pramme eller andre saadanne Fartøjer, for i dem at føres ud til Skibet«. Ved Speditørs eller Reders Modtagelse af Godset paa Kajen er Risikoen altsaa ikke begyndt. Ved Indladning direkte fra Kaj skal Varerne være kommet indenfor Skibssiden²⁷⁾).

Det maa sikkert være Meningen, jfr. Konv. § 90 2. Pkt., at hvis Indladningen ved Hjælp af Smaafartøjer enten ikke er sædvanlig der paa Stedet, men f. Eks. foranlediget ved Strejke, eller den sker paa anden Maade end sædvanlig, begynder Risikoen først, naar Varerne er kommet ombord i Skibet. Endvidere tænkes der kun paa

^{24a)} Derimod H. B. § 67, der omfatter baade Rejse- og Tidsforsikring. Ritter 826—831.

²⁵⁾ Om ældre Ret se Varepolicen i Konv. 1746. Policen for Fiskefangst har følgende Særbestemmelse:

Risikoen begynder, naar Skibet forlader den Havn, fra hvilken Expeditionen tager sin Udgang, for Fangstens Vedkommende dog først, efterhaanden som den kommer ombord, og ophører med Oplosningen i den Havn, hvor Fangst og Redskaber skulle losses.

²⁶⁾ H. B. § 88 lader Risikoen begynde allerede, naar Godset er overgivet »zur einstweiligen Verwahrung«, dog kun for en kortere Tid. Risikoen ender, naar Godset er afleveret til Modtageren, dog højst 10 Dage efter Losningens Slutning eller det Tidspunkt, da Losningen burde være tilendebragt. Lægtring dækkes, hvor den er »ortsüblich«.

N. Pl. § 74 lader Risikoen begynde, »naar Varerne skilles fra Land«, og ende, »naar de er bragt i Land«, medmindre Losningen utilbørligt forhales. Den norske Police har følgende Klausul om Lægtring:

Assurandøren bærer indenfor rammen for sin risiko ansvaret under lægtring ved ombord- og ilandbringelse, naar lægtring af vedkommende varer er sædvanemæssig paa angjældende sted, og lægtringen foregaar uten unødigt ophold.

N. D. 1921 433. Assurandørens Ansvar omfatter ilandbringelse i Modtagerens egne Lægtre, hvor dette er brugeligt.

Sv. Pl. § 57 Nr. 3 er nærmest ligelydende med norsk Ret.

Ifølge M. A. Sch. I §§ 4—5 er Ladning dækket fra Indladningen i Skibet — altsaa ikke under Lægtring —, indtil den er »safely landed in the customary manner« (A. § 447).

Efter hollandske Børspolicer er Varerne dækket under Lægtring, se iøvrigt W. v. K. §§ 627—629.

²⁷⁾ Dette er den gamle engelske Regel; herimod nyere Love, f. Eks. n. Pl. § 74, sv. Pl. § 57 Nr. 3.

den kortvarige Henliggen i Smaafartøjer, der omgaaende skal bringe Ladningen ud til Skibet. Opmagasinering i Lægter er ikke dækket²⁸⁾. Om Afsenderen selv eller gennem en Tredjemand bringer Varerne ombord har ingen Betydning.

Risikoen ophører iflg. Konv. § 90, naar Godset *er bragt i Land paa Bestemmelsesstedet*²⁹⁾, dog senest 15 Dage efter Skibets Ankomst. Policen³⁰⁾ bestemmer dog, at Risikoen, hvor Modtageren bevisligt ikke umiddelbart efter Losningen har kunnet udøve Raadighed over Godset, vedvarer, indtil Modtageren kan afhente eller paa anden Maade raade over Godset, dog ikke længere end 8 Dage fra Varernes Ilandbringelse og højst 30 Dage fra Skibets Ankomst.

Risikoen ved Ilandbringelsen fra Skib til Kaj, enten direkte eller i andre Fartøjer, bærer altsaa Assurandøren, se dog Konv. § 90 2. Pkt., jfr. ovenfor. Ligeledes bærer Assurandøren iflg. Policen i et Tidsrum af indtil 8 Dage Risikoen ved Varernes Henliggen paa Kaj eller i Pakhus, hvis Modtageren ikke har kunnet afhente Varerne tidligere.

Ved Skibets Ankomst³¹⁾ maa her som ved Kaskopolicen forstaaes det Tidspunkt, da Rejsen er forbi, og Skibet enten har kastet Anker i Havnen eller er fortøjet, selv om det ikke ligger ved Kaj eller Losseplads. Konv. § 91 gælder ogsaa her, hvis Risikoen skal begynde fra et senere Sted end Ladningens Indladning eller slutte inden dens Udladning³²⁾.

²⁸⁾ N. Pl. § 74, 3. Pkt., sv. Pl. § 57 Nr. 2 2. Pkt., H. B. § 89.

²⁹⁾ U. 1883 1264.

³⁰⁾ *Reglen i Konv. § 90, hvorefter Assurandørens Risiko ophører, naar Godset paa Bestemmelses-Stedet er bragt i Land, bliver i de Tilfælde, hvor Modtageren bevislig ikke umiddelbart efter Losningen har kunnet udøve Raadighed over Godset, modificeret saaledes, at Risikoen, indenfor en Frist af højst 8 Dage, vedvarer indtil det Tidspunkt, da Modtageren kunde afhente eller paa anden Maade raade over Godset, dog i intet Tilfælde længere end 30 Dage efter Skibets Ankomst til Lossepladsen, selv om Maximums-Fristen af 8 Dage derved skulde blive forkortet.*

³¹⁾ I N. D. 1901 321 antaget at Opankring udenfor Havneindløbet for at komme ind ved Højvande ikke er Ankomst. Fortolkning af Udtrykket »Ankomst til første Havn« i N. D. 1908 337.

³²⁾ Ombordværende Ladning er altsaa først dækket, naar Skibet afsejler. Sveriges Højesteret har anset ombordværende Ladning, der opbrændte forinden Afsejling fra den Anløbshavn, hvorfra den var forsikret, for dækket af Assurandøren efter Grundene til sv. Pl. § 57 Nr. 3. Det er ogsaa tvivlsomt om Konv. § 91 bør og vil blive opretholdt for Ladnings Vedkommende.

De samme Regler³³⁾ gælder for Forsikring af Avance paa Ladning og af Omkostninger paa Bestemmelsesstedet, jfr. Konv. § 90 2. Stk.

4. For Fragt lader Konv. § 89 Risikoen begynde og ende nøjagtigt som for Ladning bestemt. Ladningspolicens særlige Forlængelse af Risikoen kan dog ret sikkert analogisk anvendes, naar Ladnings-ejeren forsikrer Fragt, da Konv. § 89 tydeligt vil overføre alle de for Ladning gældende Regler. Ogsaa Konv. § 91 kan anvendes her, f. Eks. hvor Certepartirejsen skal begynde forinden Indladningen, og Skibet gaar i Ballast til Ladehavnen, for hvilken Tur der tilkommer Rederiet Distancefragt, jfr. Søl. § 160.

Reglen i Konv. § 89 er næppe rimelig. Det ejendommelige ved Fragten er, at den kan tabes, enten ved at Skib eller ved at Ladning rammes af en Ulykke, og ligeledes kan den være i Risiko baade for Reder og Befragter. Det rimeligste vilde derfor være, som i n. Pl. § 59 og H. B. § 106, at lade Risikoen for Fragten blive beregnet særskilt efter dens Afhængighed af Skib eller af Ladning og i hver af disse Relationer overensstemmende med de almindelige Regler i Kaskopolicen og Varepolicen³⁴⁾. Med den nuværende Regel er f. Eks. hverken Ladnings-ejeren, der har forudbetalt sin Fragt mod Konnossement, eller Rederen, der ikke har faaet Fragten forudbetalt, dækket, hvis Skibet forliser, inden Varen er kommet ombord, hvad de vilde være, hvis en til n. Pl. § 59 svarende Regel blev indført³⁵⁾.

Om Bodmeri, Havaripenge og Udredning se Kap. 26.

5. Det er i Kap. 13 — under Fremstillingen af Konv. §§ 145 og 146 — omtalt, at Assurandøren ved Kontraktens Afslutning er berettiget til at gaa ud fra, at Risikoens Begyndelse er nærforestaaende eller lige indtraadt, og at Risikoen i saa Tilfælde begynder, som nævnt foran.

Det er indlysende, at der ikke af principielle Grunde er nogen Hindring for at lade Assurandørens Risiko begynde fra et Tidspunkt, der ligger forud for Kontraktens Afslutning³⁶⁾, naar der blot hos begge Parter i Kontraktsøjeblikket er Uvished om Genstandens Skæbne. Der er desuden i Forretningslivet en praktisk Trang til at

³³⁾ Heri ogsaa indbefattet Policens Ændringer af Konv. § 90, der er almindelig Sædvane.

³⁴⁾ Sv. Pl. § 57 Nr. 2 lader Fragten følge Kaskoforsikringen, se M. A. Sch. I § 3 c og d, (A. §§ 511—521) og W. v. K. §§ 630 og 632. Se Pl. 640 Note 8 og Kap. 39 Note 13.

³⁵⁾ Dette er for Rederen en Tilskyndelse til at dække Fragten paa Aarspolice og som »Fragt og/eller Interesse«.

³⁶⁾ N. R. 1890 383.

kunne tegne saadanne Forsikringer. Naar man i ældre Tider forbød disse Forsikringer^{36a}), og naar man endog helt op til Nutiden har fundet det nødvendigt at foreskrive særlige Kauteler for dem, har dette sin Grund i, at disse Forsikringer giver let Adgang til Misligheder og svigagtig Udnyttelse af Medkontrahentens gode Tro. Under Uvishedens Maske kan f. Eks. den forsikrede faa assureret en Genstand, der i Virkeligheden ham bekendt har lidt Skade.

Det er ifølge Konv. §§ 145—147 absolut nødvendigt, at den forsikrede altid klart opgiver, om han ønsker, at Forsikringen skal begynde fra et tidligere Tidspunkt end Kontraktsdatoen, og han maa endog sørge for, at en Bestemmelse herom indføres i Policens Tekst³⁷).

Den særlige Pligt til Oplysning, som i Konv. § 147 paalægges den Forsikrede, er i og for sig kun en Konsekvens af Oplysningspligten (Konv. § 114). Historiske Grunde har medført, at Paalæget er udtalt specielt³⁸). Konv. § 147 paalægger den Forsikrede Pligt til at oplyse, foruden alle de sædvanlige Forhold vedrørende Genstanden, ogsaa de specielle Omstændigheder, der er ham bekendt, og hvorefter man kan bedømme, om det er sandsynligt, at en Ulykke har ramt Genstanden. Forsikrede maa saaledes oplyse, hvorvidt Genstanden er eller maa antages at være i en farefuld Stilling³⁹). I Særdeleshed maa Afgangstid og de under Rejsen modtagne Efterretninger meddeles. Blotte Formodninger og Rygter skal oplyses. Er Skibet »overdue«, d. v. s., at der er gaaet længere Tid, end et Skib af den Art, sædvanligt bruger til den paagældende Rejses Tilendebringelse, maa ingen Omstændigheder, hvorefter dette kan ses, skjules. Under saadanne Fortielser vil sædvanligt skjule sig et Forsøg paa Svig.

Da Beviset for, at en Efterretning er kommet til den ene Parts Kendskab, ofte er meget vanskeligt at føre, har forskellige Lovgivelser i den gode Tros Interesse opstillet Præsumtioner om, hvornår en Kendsgerning skal anses for at have været kendt af Parterne⁴⁰).

^{36a}) Forsikring »paa alle gode og onde Tidender«, se Konv. 1746 II §§ 5—6 og C. de C. §§ 365—367.

³⁷) Udtrykkeligt udtalt i N. D. 1914 7. I engelske Policer benyttes til denne Art Forsikring oftest Udtrykket »lost or not lost«, men dette er ikke nødvendigt, (A § 13), jfr. iøvrigt om dette Udtryk M. A. § 61, 84 3 b, Sch. I § 1.

³⁸) I sv. Pl. findes ingen udtrykkelig Bestemmelse svarende til Konv. § 147, men tilsvarende Regler er forudsatte, jfr. sv. Pl. §§ 27, 28 og 30. Det samme gælder for n. Pl., se §§ 5 og 6. Derimod H. B. § 5 og W. v. K. §§ 594 og 603.

³⁹) Se Konv. § 85.

⁴⁰) N. Pl. § 4 3 paalægger Forsikrede en særlig streng Oplysningspligt. Sv. Pl. § 28 lader den gode Tro afhænge af Forsikredes Ed. Se S. H. L. B. § 784, C. de C. § 366.

Konv. § 147 fastsætter saaledes, at alle de Efterretninger om en Genstands Ulykke eller lykkelige Tilendebriagelse af Rejsen, der haves paa det Sted, hvor Forsikringen tegnes, eller hvor den, der har givet Fuldmagt til at lade forsikre, opholder sig, — enten Forsikrede eller Assurandøren —, anses for at være henholdsvis Forsikrede og hans Fuldmægtig⁴¹⁾ eller Assurandøren bekendt. Efter Ordlyden kan Formodningen sikkert ikke modbevises.

Hvis den særlige Oplysningspligt er tilsidesat, eller hvis det paa Grund af den uafviselige Formodning maa antages, at Forsikrede har kendt den indtraadte Ulykke, er Kontrakten uforbindende for Assurandøren. Se iøvrigt nærmere Kap. 11.

Det sker undertiden ogsaa udenfor Generalpolicerne, at en Forsikring overtages til Trods for en Skadesefterretning. Ved en Kontrakt af denne Art er Forsikredes Oplysningspligt endnu større.

Reglen virker ogsaa til Gunst for Forsikrede. Denne kan saaledes faa Præmien ristoreret uden Afdrag, hvis Assurandøren, men ikke han selv, vidste eller burde vide, at Rejsen for den forsikrede Genstand var lykkeligt tilendebragt, da Forsikringen tegnedes⁴²⁾. Ja, den Forsikrede kan endog efter Konv. § 147 i. f. faa en Del af Præmien ristoreret, hvis Assurandøren har haft Kendskab til, at en væsentlig og særlig Del af Risikoen var lykkeligt overstaaet, da Kontrakten tegnedes, og dog har beregnet sig Præmie for hele Rejsen.

6. Efter Risikoens Begyndelse og forinden dens Ophør skal Havariet være indtraadt, for at det kan falde Assurandøren til Last. Dette siges i Konv. § 85, forudsættes i Konv. § 205 og i selve Policens Tekst. Denne Betingelse, Tidsgrænsen, er absolut og objektiv. Ingen undskyldelige Overtrædelser eller Forsømmelser kan bevirke, at Assurandøren hæfter udenfor disse Grænser.

De senere indtrædende Følger af et forinden Risikoens Begyndelse sket Havari hæfter Assurandøren ikke for^{42a)}. Men er Havariet sket, me-

⁴¹⁾ Om Fuldmægtige se Konv. § 114 i. f., n. Pl. § 5 3., H. B. § 5 2.

⁴²⁾ M. A. § 84 3 b.

^{42a)} N. D. 1916 347.

Krigsforsikringen frifundet, da den skadeforvoldende Begivenhed, nemlig Tilbageholdelse af Skibet fra de russiske Myndigheder, laa forud for Assurandørens Risiko.

Og omvendt i N. D. 1919 165.

Et Skibs Forsikringssum var fra den $\frac{1}{2}$ forhøjet. Skibet opbringes den forudgaaende $\frac{3}{12}$ og prisedømmes senere. Totalforliset blev regnet for indtraadt straks fra Opbringelsen og Assurandøren var derfor kun pligtig at betale efter den lavere Forsikringssum.

dens hans Risiko løb, betyder det intet, at Følgerne viser sig senere. De falder under Assurandørens Erstatningspligt, blot de staar i den nødvendige Aarsagsforbindelse med Havariet⁴³⁾, se Kap. 17, 35 og 38.

Det er kun den konkrete Skades Indtræden, som skal være sket i det Tidsrum, Assurandørens Risiko løber. Hvis en forud herfor værende Fare vedbliver at eksistere efter Risikoens Begyndelse og først da bevirker den konkrete Skade, hæfter Assurandøren.

Det er almindeligt antaget og følger af Konv. §§ 85 og 205, jfr. Konv. § 106 3. Stk., at Forsikrede har Bevisbyrden for, at Havariet er indtraadt i det forsikrede Tidsrum. Reglen fastholdes ret strængt af Domstolene, der kun tilkender Erstatning, for saa vidt Forsikrede har tilvejebragt en saadan Dokumentation, at det med nogen Sikkerhed⁴⁴⁾ kan antages, at Havariet er indtraadt i det Tidsrum, Assurandøren har forsikret.

⁴³⁾ Se f. Eks. N. R. 1883 193. Anderledes Gram 496. A. § 438.

⁴⁴⁾ Reglen først udtalt af Højesteret i Schl. III 666.

U. 1883 1264:

Forsikrede havde først besigtiget Partiet — Glas — 4½ Md. efter dets Ankomst og Risikoens Ophør. Da det i denne Tid havde henstaaet paa Toldboden nær en af Vogne befærdet Vej, og da intet var oplyst om, at Skaden var sket under Rejsen eller under Losningen, frifandtes Assurandøren, jfr. Konv. § 206.

S. H. R. T. 1912 145.

Ved Doksætning opdagedes, at et Skib havde Bundbeskadigelse. Kort forinden havde Skibet skiftet Kaskoassurandør. Forsikrede søgte begge Assurandørerne til alternativt eller efter en Fordeling at erstatte Skaden, men begge blev frifundet, da det ikke »med blot nogenlunde Sikkerhed kan sluttes, paa hvilket Tidspunkt« Bundskaden er opstaaet.

S. H. R. T. 1921 94.

Et ældre Skib blev repareret, og derefter udløb den gamle Police. Paa den første Rejse sprang Skibet læk. Ved Besigtigelsen konstateredes, at den underste Lask paa Hovedstævnen var sprængt, og at Lasken paa Hovedkølen midtskibs var i Drift og spaltet. Retten antog, at det ikke var bevist, at disse Skader havde forligget, da Rejsen begyndte, og saaledes ikke faldt ind under den ældre Police.

N. D. 1905 161.

Assurandøren frifundet for at erstatte en Maskinskade, da Besigtigelsen først havde fundet Sted et Aar efter Grundstødningen, og der derfor var uvis Aarsagsforbindelse.

Naar Assurandørerne ikke har kunnet besigtige Skibet, forinden de har overtaget Kaskoforsikringen for det, benyttes ofte en saalydende Bevisklausul, der fastslaar Forsikredes Bevispligt:

Da Skibet ikke er besigtet af Assurandørerne forinden Forsikringens Overtagelse, paahviler det i Skadestilfælde den Forsikrede at bevise, at den Skade, for hvilken Erstatning reklameres, er sket indenfor det af Policen omfattede Tidsrum.

23. KAPITEL.

Søforsikringens Afhængighed af Sted og Rute.¹⁾

I.

Tidsforsikring.

1. Det er Tidsforsikringens Formaal, at Skibet skal være forsikret uden Hensyn til, hvor paa Havet det befinder sig, og hvilken Rejse det foretager. Kun Tiden danner den faste Ramme. En konsekvent Gennemførelse heraf vilde imidlertid medføre, at Præmien maatte sættes ret højt af Hensyn til, at Skibet kunde komme til at besejle de farligste Farvande; hvor højt maatte afhænge af, hvorledes Assurance-døren kunde udligne sine Risici. Herved vilde Skibe, der almindeligvis sejler i de mindre farlige eller faste Ruter, komme til at betale større Præmie, end der gives Vederlag for^{1a)}. Den danske²⁾ Tidspolice for Kasko, der findes i tre Former, for Dampskibe og for Sejlskibe med^{2a)} og uden Motor³⁾, har derfor udsondret forskellige Ruter og Havne fra Forsikringens almindelige Omraade.

Det hedder i Tidspolicens § 1: »Skibet har i det forsikrede Tidsrum Tilladelse til . . . at besejle de i Policen angivne Farvande, dog med de nedenfor nævnte Indskrænkninger«. Denne Klausuls Ordlyd efterkommes undertiden ved, at der paa Policens Forside nævnes bestemte Ruter eller Farvande, f. Eks. »indenrigs Fart«^{3a)}, »indskræn-

¹⁾ B. 642 og 652, Pl. 611, Br. 75, Gram 494—513, A. §§ 436—445.

^{1a)} Ved gensidige Foreninger er Forholdet særligt iøjnefaldende.

²⁾ De norske og svenske Policer har samme Basis. Se et særligt Tilfælde i N. D. 1913 545.

^{2a)} Hvornaar et Sejlskib kan anses for et Motorskib, se A. S. R. Nr. 74 i N. F. 1922 303.

³⁾ De to sidste er næsten enslydende.

^{3a)} Herved forstås Farten mellem danske Havne indenfor Skagen (incl. Bornholm) med Tillæg af svenske Sundhavne og slesvigske Havne indtil Kiel incl., jfr. A. S. R. Nr. 50 og 51 i N. F. 1921 697.

*ket Fart*⁴⁾, »Nordsøfart«^{4a)}). Derved er de i Policen nævnte Farvandsbegrænsninger bortfaldet. Rejser til Pladser udenfor de tilladte Farvande maa mindst behandles lige saa strængt som Besejling af de absolut forbudte Kyster og Farvande⁵⁾. Undertiden nævnes dog ikke et tilladt Omraade. Efter saadanne Policer har Skibet Ret til at besejle alle Farvande, undtagen de paa Policens senere Sider nævnte.

Disse undtagne Farvande falder i to Grupper^{5a)}:

a. Nogle Farvande eller Ruter er det forbudt Skibet at besejle. Herunder falder de i Dampskibspolicen §§ 4 og 6 og Sejlskibspolicen §§ 4 og 5 nævnte Farvande og Ruter⁶⁾, blandt hvilke maa fremhæves enhver Besejling af Island.

⁴⁾ Herved forstaas Farten Øst for en Linje fra Lindesnæs til Texel, jfr. Bekg. Nr. 246 af 1. April 1919 om Lov om Sønæring. Se f. Eks. U. 1921 620, N. R. 1900 798. En kombineret Rejse- og Tidspolice, se N. D. 1912 129.

^{4a)} Dette maa forstaas efter den i Lov 28. Februar 1916, jfr. Lov 1. April 1919 § 30 givne Definition. Se A. S. R. Nr. 146 i N. F. 1923 108.

I U. 1923 140 blev de skrevne Ord: »Nord Østersøfart excl. Island« fortolket som udelukkende Assurandørens Ansvar for enhver Rejse til Island fra dennes Begyndelse. Policen dækkede altsaa Sejlads paa et bestemt Omraade, eksklusive visse Arter af Rejser herigennem.

N. D. 1922 14. Klausulen: »Skibets Fart mellem U. S. A./United Kingdom og Kontinentet ikke nordenfor Dieppe og ikke østenfor Sicilien« fortolket saaledes, at herved markeredes »Grænserne for det Omraade indenfor hvilket Rejserne kan finde Sted«. Torpedering udfor Yarmouth paa Rejse Rouen/Blyth anset dækket. Fortolkningen sket under Hensyn til Assurandørens Kendskab til Skibets Tidscerteparti, der var formuleret med denne Hensigt.

⁵⁾ U. 1921 620. Et Sejlskib var forsikret indenfor en Linje Skagen—Gøteborg—Falsterbo—Darsserort. Det sejlede til Norge, men forliste søndenfor den tilladte Linje. Assurandøren blev frifundet, fordi Skibet »ved at foretage en Rejse udenfor den tilladte Linje er blevet underkastet forøget Risiko«. Dommen tager altsaa ikke Hensyn til den konkrete Fareforøgelse, men lægger Vægt paa, at Risikoen efter Kontraktens Grundlag er forøget.

^{5a)} I de norske og svenske Kaskopolicer findes lignende positive Bestemmelser.

⁶⁾ Dampskibspolicens §§ 4 og 6:

6. *Uden forud erhvervet Tilladelse maa Skibet ikke afsejle til Island.*

*Tilladelse hertil vil i Reglen gives mod følgende Tillægspræmier:
for hver Rejse frem og tilbage i Tidsrummet fra:*

1. *Marts til 31. August:*

$\frac{1}{2}$ pCt.

Endvidere erlægges $\frac{1}{2}$ pCt. for Ophold paa eller Afsejling fra islandske Pladser i September og Oktober, samt $\frac{1}{2}$ pCt. for hver begyndte 15 Dage efter 31. Oktober.

1. *September til 31. Oktober:*

1 pCt.

(foriættes)

Endvidere erlægges $\frac{1}{2}$ pCt. for hver begyndte 15 Dage, Skibet opholder sig paa eller afsejler fra islandske Pladser efter 31. Oktober.

Overtrædes de i Reglerne Nr. 3, 5 og 6 givne Bestemmelser, er ethvert Havari, der maatte indtræffe paa den paagældende Rejse, Assurandørerne uvedkommende.

4. Skibet maa ikke besejle den vestafrikanske Kyst fra Kap Palmas til Kapstadens Territorium, de russisk-østasiatiske Besiddelser Nord for 45° N. B., den vestamerikanske Kyst Nord for 51° N. B., Grønland, det sydlige og nordlige Ishav, hvorved dog ikke udelukkes Besejling af eller Ophold i det hvide Hav Syd for Linien Kola—Kap Kanin i Tidsrummet mellem 1. Maj og 30. September, ligesom det ikke maa afsejle til Island i Tidsrummet fra 1. November til ultimo Februar.

Sejlskibspolicens §§ 4 og 5.

4. Skibet maa ikke losse eller lade paa aaben Kyst:

i den mexikanske Havbugt, i Hondurasbugten samt paa San Domingo, ligesom det ej heller maa besejle nedennævnte Farvande og Pladser m. v.:

a. Europæiske Farvande Nord for 72° N. B., amerikanske og asiatiske Farvande Nord for 60° N. B. samt Farvandene Syd for 65° S. B.

(Besejling af de russisk-østasiatiske Besiddelser, Sachalin medregnet, se No. 5; Besejling af det hvide Hav, se No. 6 k).

b. Grønland, Labrador samt Farvandene Øst for Kap Kanin,

c. den vestafrikanske Kyst fra Kap Palmas til Kapstadens Territorium, East London, Parapato og Quilimane,

d. det malayiske Archipelag mellem 5° S. B., 5° N. B. og 115° til 135° Ø. L. inkl.

e. Timaru, Oamaru, Invercargill (New Zealand),

f. Guano-Øerne i det stille Hav,

g. Havne og/eller Pladser indenfor Barren ved Rio Grande do Sul, San Christovao (Sergipe), Natal, Aracati,

h. Havne og/eller Pladser paa Tabasco-Kysten.

Skulde den Forsikrede lade det forsikrede Skib besejle de i denne § nævnte undtagne Havne, Pladser eller Farvande, ophører Assurandørernes Risiko fra det Øjeblik, Skibet indsejler i de forbudne Strøg, indtil det har fuldført Returrejsen fra den forbudte Havn eller Farvand.

5. Uden forud erhvervet Tilladelse maa Skibet ikke afsejle til: de russisk-østasiatiske Besiddelser, Færøerne eller Island.

Tilladelse hertil vil i Reglen gives mod følgende Tillægspræmier:

a. For at afsejle til de russisk-østasiatiske Besiddelser 3 pCt. (derunder indbefattet Tillægspræmien efter 6 h).

b. For at afsejle til Færøerne eller følgende Pladser paa Island: Arnarfjördr, Berufjördr, Breiddalsvík, Budenstad, Dyrafjördr, Eskifjördr, Eyjafjördr, Fáskrúðsfjördr, Flatey (Breidifjördr), Hafnarfjördr, Hesteyrarfjördr, Hornafjördr, Husavík (Skjálfandi), Isafjördr, Mjófjördr (Ø-Kysten), Nordfjördr (Hunafloi), Nordfjördr (Ø-Kysten), Papós, Patreksfjördr, Raufarhöfn, Reydarfjördr, Reykjarfjördr (Hunafloi),

(fortsættes)

Hvis Reglerne overtrædes⁷⁾, ophører efter Policens Indhold Assurandørens Risiko enten ved Indsejlingen i det forbudte Omraade eller ved Paabegyndelsen af Rejsen til den Kyst eller Havn, det er forbudt at besejle, selv om Rejsen en Tid gaar gennem tilladt Farvand^{8a)}. Assurandørens Risiko indtræder først igen, naar Skibet har fuldført Returrejsen fra det forbudte Omraade. Dette fremgaar af Policernes Tekst, jfr. iøvrigt Princippet i Søl. § 254 1. Stk. Det er uden Betydning, at Overtrædelsen er sket uden den Forsikredes Samtykke, f. Eks. foretaget selvstændigt af Kaptajnen. Reglerne i Policen er ufravigelige Grænser for Policens Virksomhed, Præmiens Grundlag er kun Sejlads i de tilladte Omraader, og Forsikrede er pligtig at paase, at Skibsføreren overholder de givne Instrukser, jfr. Policens Slutning.

Hvis der ønskes Forsikring udenfor de forbudte Omraader, maa en Tillægspolice tegnes^{7b)}, eller Tillægspræmie betales, hvis Assurandøren paa Forespørgsel vil overtage Risikoen. Dog maa den næstsidste i Søl. § 255 nævnte Undtagelse (se senere § 6) ogsaa gælde her til Forsikredes Fordel, idet den kun er en Konsekvens af almindelige Regler⁸⁾; muligvis kan ogsaa den sidste gælde.

Reykjavik, Seydisfjördr (Ø.-Kysten), Siglufjördr, Stykkishólmr, Stöðvarfjördr, Tálknafjördr, Thórshöfn (Thistilfjördr), Vopnafjördr, Vestmannaeyjar og Önundarfjördr (efter at Assurandørerne har godkendt Skibets Klasse og Udredning) i Tidsrummet fra 1. April til 31. August 1 pCt. frem og tilbage. Forsaavidt Besejling af de islandske Pladser: Akranes (Krossvik), Bakkafjördr, Blönduós, Borgarfjördr (Ø.-Kysten), Eyraðakki, Flatey (Eyjafjördr), Grimsey (N.), Höfsós, Hrutafjördr, Keflavík (Faxaflói), Kópasker, Olafsvík, Saudárkrókr, Skagastrand, Steingrímsfjördr og Vogar tillades af Assurandørerne, erlægges desuden for hver Besejling en Tillægspræmie efter nærmere Aftale. For Ophold paa Island udover 2 Maaneder efter Ankomstdagen (Fiskeri indbefattet) gives ½ pCt. Tillægspræmie pr. paabegyndt Maaned senere. Endvidere erlægges ½ pCt. for hver paabegyndte 15 Dage, Skibet opholder sig paa eller afsejler fra færøiske eller islandske Pladser efter 31. August.

Besejling af alle ikke ovenfor nævnte islandske Pladser tillades ikke.

⁷⁾ Der er en uheldig og ubegrundet Forskel i Formuleringen af Reglerne i Dampskibspolicens § 6 i. f. og Sejlskibspolicens § 4 i. f.

^{8a)} U. 1921 620.

^{7b)} f. Eks. N. R. 1900 798.

⁸⁾ N. R. 1883 193. En Havn udenfor det tilladte Omraade var søgt som Nødhavn for at frelse Skibet. Afsejling forinden den forbudte Dato blev derefter forhindret ved kontrær Vind. Assurandøren dømt.

Se udtrykkeligt de svenske Kaskopolicer: Fartyg, som under pågående resa
(fortsættes)

b. Andre Pladser eller Farvande maa vel besejles, men kun mod Erlæggelse af en Tillægspræmie⁹⁾, hvis Størrelse allerede er fastsat i nödgas anlöpa nödhamn, befrias från den tilläggspremie, som eljest hade bort för hamnens anlöpande erläggas.

⁹⁾ Dampskibspolicens §§ 7—8.

7. I nedennævnte Tilfælde bliver de vedføjede Tillægspræmier at erlægge:

a. for Rejser, som medfører Ophold i Østersøen Øst for Kristiansø Meridian i Tidsrummet fra 1. December til 31. Marts, naar Skibet er bygget af Træ eller Træ paa Jernspant, for hver begyndte 10 Dage, Skibet befinder sig i det nævnte Farvand $\frac{1}{4}$ pCt.

b. for Rejser som medfører Ophold i Østersøen Nord for Linjen Stockholm—Åbo i Tidsrummet fra 1. December til 31. Marts, naar Skibet er bygget af Jern, for hver begyndte 15 Dage, Skibet befinder sig i det nævnte Farvand $\frac{1}{4}$ pCt.

c. for Rejser som medfører Ophold i det sorte Hav og/eller assowske Havi Tidsrummet fra 1. Oktober til sidste Februar (Klarering i Konstantinopel):

1) det sorte Hav (Donauhavnene undtagne) for hver begyndte 20 Dage $\frac{1}{4}$ pCt.

2) til og fra Donauhavnene eller det assowske Hav for hver begyndte 15 Dage $\frac{1}{2}$ pCt.

d. For at besejle Farvandene mellem 20° S. B. til 60° N. B. og 75° til 150° Ø. L. for hver begyndte 30 Dage, Skibet opholder sig i de nævnte Farvande $\frac{1}{8}$ pCt.

Angaaende Besejling af de russisk-østasiatiske Besiddelser se ovenfor.

e. for at besejle britisk Nordamerika i Tidsrummet fra 1. Oktober til 31. Marts, for hver Rejse $\frac{1}{2}$ pCt.

f. for hver Rejse, paa hvilken Skibet har over $\frac{3}{4}$ inde, af hvad det kan lade af Korn, Frøsorter, Nødder, Kærner og deslige, naar $\frac{3}{4}$ af Ladingen eller derover er ladet løst i Skibet, og som i Tidsrummet fra 1. Oktober til 31. Marts foretages fra eller til ikke europæiske Havne, hvortil dog ikke henregnes Middel- og Sorte-Havet $\frac{1}{2}$ pCt.

Længdegraderne regnes efter Greenwich Meridian.

Saasnart den Forsikrede eller Forsikringstageren modtager Underretning om, at Skibet skal tiltræde eller har tiltraadt en Rejse, der i Følge de under denne § givne Regler medfører Forpligtelse til at betale Tillægspræmie, har han at meddele Assurandørerne Underretning herom. Forsømmer han dette, bliver Tillægspræmien at erlægge med det dobbelte Beløb.

8. I ethvert Tilfælde, hvor Tillægspræmie skal ydes for Rejse eller Besejling, er den forfalden til Betaling, naar Skibet tiltræder Rejsen til det Sted eller Farvand, for hvilket Tillægspræmien er betinget.

Sejlskibspolicens §§ 6 og 7.

6. I nedennævnte Tilfælde blive de vedføjede Tillægspræmier at erlægge:

a. for Rejser, som medfører Ophold i Østersøen Øst for Kristiansø Meridian i Tidsrummet fra 1. December til 31. Marts, for hver begyndte 10 Dage, Skibet befinder sig i det nævnte Farvand enten for ind- eller for udgaaende $\frac{1}{4}$ pCt.

(fortsættes)

selve Policen. Denne forfalder straks, naar Skibet tiltræder Rejsen til det paagældende Sted eller Farvand. Hvis Rejsen ikke straks, den foretages og bliver bekendt for den Forsikrede, meddeles Assurandøren, fordobles Tillægspræmien. Overtrædelse medfører altsaa ikke, at Assurandørens Risiko ophører.

I Tidspolicerne for Kasko-Interesse og Fragt findes ingen tilsvaren-

b. for Rejser til Maroim eller Aracaju, frem og tilbage, naar Dampskib benyttes ved Udgaande $\frac{3}{4}$ pCt.

naar Dampskib ikke benyttes $1\frac{1}{2}$ pCt.

c. for Rejser til Penedo, for hver Rejse $\frac{3}{4}$ pCt.

d. for Rejser til Havne i Afrika, Øst for Kap Agulhas indtil Mosambique-Kysten, for hver Havn $\frac{1}{2}$ pCt.

Med Hensyn til Besejling af East London, Parapato og Quilimane, se § 4.

e. for at indtage over $\frac{1}{2}$ Last af Træ (Farvetræ undtaget) fra Honduras og den mexikanske Havbugt, for hver Rejse 2 pCt.

Med Hensyn til Indladning paa aaben Kyst og Besejling af Tabasco Kysten se dog § 4.

f. for at indtage over $\frac{1}{2}$ Last af Træ (Farvetræ undtaget) fra Britisk Nordamerika, De Forenede Staters Østkyst, Vest- og Ost-Indien, for hver Rejse 1 pCt.

g. for at indtage over $\frac{1}{2}$ Last af Ris og/eller Paddy fra Ost-Indien til Europa, for hver Rejse 1 pCt.

h. for at besejle eller ved Forsikringens Begyndelse at befinde sig i Farvandede mellem 20° S. B. til 60° N. B. og 75° til 150° Ø. L. 1 pCt.

samt endvidere for hver begyndte 30 Dage, Skibet opholder sig i de nævnte Farvande $\frac{1}{4}$ pCt.

Med Hensyn til Besejling af det malayiske Archipelag se § 4.

i. for at besejle det sorte Hav eller det assowske Hav (Klarering i Konstantinopel) fra 1. Oktober til 30. April, for hver begyndte 30 Dage, Skibet opholder sig i de nævnte Have 1 pCt.

k. for at besejle det hvide Hav fra 1. Oktober til 31. Maj, for hver begyndte 30 Dage, Skibet opholder sig S. for Linien Kola—Kap Kanin 1 pCt.

l. for at besejle Vest-Indien i Orkantiden, d. v. s. fra 1. August til 31. Oktober, for hver begyndte 15 Dage, Skibet befinder sig V. for 60° V. L. og mellem 10° og 27° N. B. $\frac{1}{4}$ pCt.

Datoerne er fagne inklusive, og Længdegraderne regnes efter Greenwich Meridian.

Saasart den Forsikrede eller Forsikringstageren modtager Underretning om, at Skibet skal tiltræde eller har tiltraadt en Rejse, der i Følge de under denne § givne Regler medfører Forpligtelse til at betale Tillægspræmie, har han at give Assurandørerne Underretning herom. Forsømmer han dette, bliver Tillægspræmien at erlægge med det dobbelte Beløb.

7. I ethvert Tilfælde, hvor Tillægspræmie skal ydes for Rejse eller Besejling, er den forfalden til Betaling, naar Skibet tiltræder Rejsen til det Sted eller Farvand, for hvilket Tillægspræmie er betinget.

de Farvandsbegrænsninger, men Reglerne herom antages i Praksis for analogt¹⁰⁾ anvendelige.

Det siges udtrykkeligt i Tidspolice for Dampskibe, at *Skibet har Ret til at foretage Bjergning og Bugsering¹¹⁾, »dog ydes ingen Erstatning for en herunder opstaaet Skade paa det forsikrede Skib, naar den erholdte Bjerge- eller Bugserløn overstiger Skadens Beløb«*. Sejlskibe har derimod ikke denne Ret. Tilfældene kan maaske for disse behandles som Rejseændringer (se senere § 6), men i hvert Fald den ved saadan utilladt Sejladts foraarsagede Skade er altid Assurandøren uvedkommende, jfr. Konv. § 99 i. f., selv om Overtrædelsen er sket uden den Forsikredes Viden.

Ifølge Tidspolicerne (§ 1) har Skibet tillige Ret til at sejle i *Ballast med hvilken som helst Ladning*, uden at det endog behøver at meddeles Assurandørerne. Dog er der fastsat visse Undtagelser, se Kap. 21 § 9.

II.

Rejseforsikring¹²⁾.

2. Assurandøren overtager ved Policen Risikoen for en opgivet Rejse. Betegnelsen heraf er den eneste Grænse for Risikoens Udstrækning i Tid og Rum, og den er det Grundlag, hvorpaa Risikoen er vurderet (tariferet) og individualiseret (maksimeret). Under Hensyn hertil følger det af almindelige Kontraktsregler, at Assurandøren kun er pligtig at bære Risikoen under en Rejse udført saaledes, som man naturligt maa forstaa Policens Beskrivelse af den forsikrede Rejse. Denne Opfattelse fastholdes strængt i engelsk¹³⁾ Ret, men

¹⁰⁾ De norske Kaskointeressepolicer gentager Farvandsbegrænsningerne, og dette burde de danske ligeledes gøre. Juridisk er Assurandørernes Stilling svag, men Praksis er fast.

Generalpolicerne for Varer virker ved deres forud fastsatte Præmier for alle de forskellige Ruter ligesom Tidspolicerne for Skibe. De indeholder altid en Tidsgrænse ved Siden af den geografiske.

¹¹⁾ Dampskibspolice § 13, men selvfølgelig kun indenfor de tilladte Farvande.

¹²⁾ A. § 376—435. Ritter 394—458.

¹³⁾ I engelsk Ret betragtes Ændringer af Rute som en Overtrædelse af Kontraktens Bestemmelser, der bevirker, enten at Kontrakten ikke bliver virksam (M. A. §§ 43—44), eller at Assurandørens Risiko ophører (M. A. §§ 45, 46, 47 og 48).

Hvad der betragtes som Ændringer, er nærmere bestemt ved M. A. §§ 43—48. For Ændringer efter Risikoens Begyndelse findes en Række Undtagelsestilfælde i M. A. § 49, hvorefter det dog ikke er tilstrækkeligt, at Rejsen er ændret uden den Forsikredes Viden eller Vilje. For Besætningens Fejl hæfter Assurandøren kun, hvis denne foretager Barratteri (se M. A. § 49 og jfr. Sch. I 11). Disse Regler er opstillet efter de Resultater, Domspraksis er

(fortsættes)

er især i tysk¹⁴⁾ Ret blevet modificeret stærkt i Forsikredes Favør.

Naar man fra et Lovgiversynspunkt skal afgøre, om Assurandøren eller Forsikrede selv bør bære Risikoen for Ændringer i den forsikrede Rejse, vil der hurtigt opnaas Enighed om, at Ændringer, der skyldes humane Hensyn og Indflydelse fra Aarsager, Assurandøren i Forvejen hæfter for, bør falde ind under Policen, for saa vidt ikke afgørende forsikringsmæssige Hensyn taler derimod, medens Ændringer hidrørende fra Aarsager, Assurandøren ikke hæfter for, især de, der sker med den Forsikredes Samtykke, altid bør fritage Assurandøren. Problemet bliver derfor praktisk begrænset til Spørgsmaalet om Kaptajnens egenmægtige Ændringer af Rejsen og til Undersøgelsen af, om der findes uovervindelige, forsikringstekniske Hensyn.

Man kan ikke deraf, at det positivt er paalagt Assurandøren at hæfte for Kaptajnens skadegørende Handlinger i Tjenesten (Kap. 19), uden videre slutte, at han ogsaa bør hæfte, hvis Rejsen derved ændres; thi dels er Kaptajnens Handlinger i denne Henseende ofte dikteret af forretningsmæssige Hensyn, dels er man udenfor Kontraktens økonomiske Grundlag, og endelig er selve Ansvar for Besætningens Handlinger en Udvidelse af Assurandørens Ansvar af ret ny Dato, hvis Grænser kan diskuteres, især overfor positive Policebetingelser, se Konv. § 65 i. f.

Man kan heller ikke direkte sidestille — som Søl. § 255 gør — Ændring af Rejsen med Forøgelse af Faren og heraf slutte, at Assurandøren altid bør hæfte. Aarsagernes forøgede Antal og Styrke falder indenfor Kontraktens Rammer, mens Angivelsen af Ruten og Rejsen er naaet til. Jfr. A. §§ 376—435. Ved særlige Klausuler i Kasko, Fragt og Varepolice (se G. 61 og Witherby 11, 27 og 29) holder Assurandørerne Ladningsejerne — undertiden ogsaa Rederne — dækket mod en Ekstrapræmie, der efterbetales. Om hollandsk Ret se W. v. K. § 638.

¹⁴⁾ De tyske Regler i de nye H. B. er gaaet overordentlig vidt i Beskyttelse af den Forsikrede, Assurandøren hæfter for alle Forandringer af Rejsen (H. B. § 23 2. og 3. Stk.) hidrørende fra Aarsager, der principielt dækkes af Policen (H. B. §§ 23 og 24), og undertiden endog for Forandringer, der er foraarsaget ved Indflydelse fra Aarsager, han ikke hæfter for, nemlig naar disse indtræder efter Kontraktens Afslutning, og Forsikrede forlanger Assurance uden videt mod Tillægspræmie. Saaledes kan en Forsikret forlange, at en Søforsikringspolice skal dække den Risikoændring, der skyldes senere udbrudt Krig.

Assurandøren er kun fri for saadanne Forandringer, der er den Forsikrede tilregnelige, direkte eller fordi han er ansvarlig for en Tredjemand, jfr. H. B. §§ 23 1. Stk., 24 1. Stk. Se dog H. B. § 95 1. Herfra gøres atter Undtagelser i H. B. § 24 2. Stk.

Den danske Sondring i Søl. §§ 254—255, eftersom Ændringen er indtraadt efter eller før Risikoens Begyndelse, er altsaa opgivet. Se Ritter 394—453.

Kontraktens faste Rammer, det samme Grundlag for Bedømmelsen af Præmien, som Tiden og Stedomraaderne er ved Tidsforsikring. Ved Tidens Overskridelse er Assurandørens Risiko jo absolut ophørt.

Assurandørens principielle Ansvar for alle Risikoforøgelser, Kap. 14, angiver imidlertid Udviklingens Tendens og fører til, at det bør overvejes, om ikke en Overskridelse af Aftalens Grænser i visse Tilfælde bør falde under Assurandørens Ansvar. Da der bør kunne forsikres imod, at Kaptajnen paa egen Haand foretager Rute-Ændringer, ja, imod alle Rute-Ændringer indtraadt uden Ordre fra den Forsikrede, da Assurandørerne endvidere igennem Tiderne har formindsket Præmie-Forskellen mellem de forskellige Ruter, og da denne Risiko under Nutidens sikrere Sejladforhold og med den stedse større Udligning er ringe, er det naturligt, at den kommer som et Supplement til den almindelige Forsikring. Naar Assurandøren forud ved, at han hæfter for Ændringer af Rejsen, vil han kunne tage Hensyn hertil i sin Præmieberegning og Reassurance.

Disse Hensyn virker stærkest ved andre Forsikringer end Fragt og Kasko for Rederne. Forsikrede er her uden nogen som helst Indflydelse paa Ruten og savner ofte Underretning om Ændringer heri, og Præmieforskellighederne er her mindst. Man burde maaske for ikke at fordyre Præmien for de Forsikrede, i hvis Risiko der ingen Ændringer sker, ligesom ved Prolongation af Tidsforsikring paalægge Forsikrede at betale en Ekstrapræmie. Denne vilde da ogsaa naturligt kunne virke præventivt.

De forsikringstekniske Hensyn, der kan danne en uovervindelig Hindring for Udvidelserne af den tegnede Forsikring, findes i Faren for Kumulation af Risici pr. Køl og for Rute. Disse samler sig alle om Tidspunktet for Rejsens Begyndelse og fremkalder naturligt Kravet om, at Varerne kun maa sendes med det opgivne Skib (se udtrykkeligt H. B. § 95 Nr. 1, Søl. § 254 2. Stk.), og at Skibet skal sejle fra og til det opgivne Sted (Søl. § 254, M. A. §§ 43—44). Det bør ogsaa erindres, at den Forsikrede normalt vil have Indflydelse paa, at Rejsen begynder som opgivet.

3. Skandinavisk Ret er udtrykt i Søl. §§ 254 og 255¹⁵⁾. Sondringen imellem Søl. § 254 og 255 stammer fra D. H. G. B. § 813. Den findes

¹⁵⁾ Søl. §§ 254 og 255 er gentaget i sv. Pl. §§ 54 og 55. Søl. § 254 2. Stk. findes i n. Pl. § 74. N. Pl. § 13 rummer begge Paragraffer. Trods den udvidende Formulering bør § 13 i Begyndelsen ikke fortolkes anderledes end Søl. § 254. Se udtrykkeligt N. D. 1918 327, jfr. 1920 84.

Ny er ligeledes en særlig Regel i n. Pl. § 13 1. Stk., hvorefter Forsikringen bliver bestaaende mod en Tillægspræmie.

ikke i Konventionen og er hverken principielt eller juridisk rigtig. Alle Fareændringer efter Kontraktens Afslutning bør bedømmes efter det samme Synspunkt, jfr. Kap. 14. Som senere skal paapeges, er Sondringen sprogligt fortolket endda ubrugelig. Sondringen skyldes Lovgiverens Ønske om at lade Risikoen for visse Ændringer i den forsikrede, i Kontrakten beskrevne Rejse falde paa Assurandøren. Man har da været af den for saa vidt rigtige Opfattelse, at de Ændringer i Ruten, der sker samtidig med Risikoens Begyndelse, er af særlig Betydning for Assurandøren og desuden lettere kan kontrolleres af den Forsikrede end de senere indtrædende. Lovgiveren har derfor i disse Tilfælde ladet Hensynet til Assurandøren være det overvejende.

Sølovens Regler vil sikkert blive grundlæggende for Domstolenes Opfattelse. Til Søl. § 254 svarer ingen enkelt Bestemmelse i Konventionen, medens Konv. § 99 nogenlunde stemmer med Søl. § 255. Konventionens Specialregler vil iøvrigt være vejledende ved Afgørelsen af, om der faktisk foreligger en Ændring af Rejsen, et Spørgsmaal hvorom der netop i Søloven mangler enhver Vejledning.

4. Sølovens Regler er afhængige af Forsikringskontrakten. De kan ikke ændre, hvad ubestrideligt er vedtaget^{15a)}, kun udfylde, hvis intet modsat klart er sagt, og afgøre, hvad der bør gælde i Tvivlstilfælde.

Det maa saaledes først fremhæves, at det altid staar i Assurandørens Magt at gøre Policens Betegnelse af Ruten klar og til en ufravigelig, objektiv Betingelse for hans Risiko, altsaa ganske uafhængigt af Søloven og af Forsikredes Viden, Samtykke eller andre Omstæn-

^{15a)} Se klart Mot. 2629—2630.

Se ligeledes den fortrinlige Dom i N. D. 1918 327, stadf. 1920 84.

¹⁶⁾ 1917 var Krigsforsikring tegnet for et Skib Baltimore—Rotterdam. Skibet afgik $\frac{3}{4}$, ankom i Slutningen af Maaneden til Falmouth, sejlede videre og ankom lykkeligt. Assurandøren forlangte Tillægspræmie, da han i hvert Fald efter n. Pl. § 13 havde kunnet ophæve Forsikringen. Retten udtalte, at n. Pl. § 13 angaar ikke enhver Forandring i den Fare, som efter Betegnelsen i Forsikringsforholdet af Farens Art er den Risiko, Assurandøren svarer for, men blot en Forandring, som bevirker, at Faren bliver en anden, end Assurandøren hæfter for efter den nærmere Bestemmelse af Faren, navnlig efter hvad der er fastsat om den Rejse, Faren knytter sig til, »og det særlige ved Paragraffen er, at den betingelsesvis gør Assurandøren ansvarlig for Faren, selv om den falder udenfor Rammen af denne nærmere Bestemmelse af Faren, ikke at den i noget Tilfælde ophæver hans Forpligtelse indenfor Rammen. Paragraffen har altsaa særlig Betydning ved Deviation og Valg af andet Bestemmelsessted.« Derefter antaget, at den skete Fareforøgelse ikke faldt udenfor, men netop indenfor Forsikringskontraktens Rammer.

digheder, f. Eks. Besætningens Handlinger. Dette er jo som nævnt foran i § 1 i betydeligt Omfang sket ved Tidspolice. Om det iøvrigt er sket, maa bero paa en Fortolkning af Policen efter de i Kap. 13 § 8 ff. nævnte Hensyn. En i Policen staaende Ruteforskrift bør oftest fortolkes objektivt, i hvert Fald overfor Rederen¹⁶⁾, undertiden overfor Ladningsejeren. Paa den anden Side kan Assurandøren ved i selve Policen at undlade en nøjere Beskrivelse af Ruten¹⁷⁾ formindske Udsigten til, at der opstaar Afvigelser. Ved Forsikring af Ladning paa »provisoriske« Policer eller i Generalpolicer kan ofte slet ingen Ændringer af Skib eller Rute opstaa¹⁸⁾, idet der intet herom er nævnt.

Sølovens Regler kan herefter aldrig bevirke, at Risikoen begynder før eller slutter senere eller overhovedet anderledes end paa de i Policen nævnte Afgangs- og Bestemmelsessteder. Naar Skibet har forladt det første eller er ankommet til det sidste¹⁹⁾, er Risikoen respektive begyndt eller ophørt uden Hensyn til, at Kaptajnen har forkortet, ændret eller forlænget Rejsen imod den Forsikredes Instruktioner eller uden hans Vilje og Vidende.

5. Søl. § 254 taler om, at den Rejse, der er nævnt i Policen, ændres, forinden Assurandørens Risiko begynder, m. a. O., Skibet sejler ikke fra eller til det foreskrevne Sted²⁰⁾, Varerne er ikke ombord i det

¹⁶⁾ N. D. 1912 129. Kaskopolice lød paa:

»til Crozet-Øerne og videre i en Maaned under Ophold der i Fangstøjemed«. Forsikringen skulde altsaa ophøre en Maaned efter Ankomst, d. v. s. første Opankring ved Crozet-Øerne. Skibet gik til en anden Øgruppe og paabegyndte Fangsten, men forliste Dagen efter Ankomsten der. Assurandøren blev frifundet, til Trods for at der var Enighed om, at Skibet efter at være kommet til Crozet-Øerne kunde være sejlet til den anden Øgruppe for Fangst, jfr. N. D. 1911 235.

Klart U. 1921 620, S. H. R. T. 1917 154 og 228.

¹⁷⁾ U. 1916 254. En Varepolice lød paa Transport Stockholm—Raumo«. Skibet gik, fordi denne sidste Havn var overfyldt, til Mäntyluoto, udenfor hvilken det forliste. Assurandøren efter Omstændighederne dømt, fordi Forsikrede var berettiget til at vente, at Ændringen intet vilde betyde, da denne Ændring af Forsendelserne var almindelig kendt, da Assurandøren uden Præmieforhøjelse havde ændret nogle af Forsikredes Policer dertil, og da »den nuværende Udvikling af Skibsfart og Assuranceforhold medfører, at Forsikrede regner med, at Assurandøren vil ændre Policerne, naar der sker en mindre Rejseændring uden Forsikredes Viden«.

¹⁸⁾ I saadanne Tilfælde tager Assurandøren ved sin Afdækning et vist Hensyn til de aabne Risici. Se ogsaa S. H. R. T. 1917 223.

¹⁹⁾ N. D. 1915 81, 1912 129.

²⁰⁾ M. A. §§ 43—44 udtaler, at Policens Risiko overhovedet ikke begynder, hvis Skibet sejler fra eller til et andet end det i Policen opgivne Sted.

opgivne Skib. Loven fastsætter da, at »*al Forpligtelse for Forsikrerens*« bortfalder ved »*Forsikring af Skib eller Fragt for Rederens Regning.*« Disse Policer er altsaa fuldstændig ugyldige. Af Lovens Hensigt og Sondringen mellem Indledningen og Slutningen i samme Paragraf fremgaar, at Ugyldigheden ikke rammer Forsikring af Reders Ladning²¹⁾. Derimod bør Analogi drages til Reders Forsikring af Udstyr og Kaskointeresse.

Lovgrunden er, at Rederen normalt vil vide eller bør vide, at Skibets Rute ændres, og at han er den eneste, der har det i sin Magt at opgive Rejsen rigtigt til Assurandøren og at fastholde dens korrekte Udførelse. Det vil derfor ikke føles urimeligt, at Rederen selv bør bære Ansvar. Den modsatte Regel vilde føleligt ændre Assurandørens Risikobedømmelse og Udligningsgrundlag²²⁾ og aabne Mulighed for Tilsnigelse af lavere Præmiesatser. Reglen er derfor ogsaa objektiv, uafhængig af, om Ændringen skyldes ukendte, uforudsete og uovervindelige Hindringer, og om den iøvrigt nautisk eller forretningsmæssigt er fornuftig.

Tidspunktet for Risikoens Begyndelse maa bestemmes efter de almindelige Regler herom, se Kap. 22. Da Risikoens imidlertid herefter begynder for Skib, forinden Afsejlingen finder Sted, maa det sikkert efter Formålet med Søl. § 254 være tilstrækkeligt til at antage Rejsen for ændret, at Kaptajnen har haft til Hensigt at benytte en anden Rute, selv om Afsejlingen — den faktiske Udførelse — først er iværksat²³⁾, efter at Risikoens er begyndt. Ellers vilde alle Tilfælde falde under § 255.

Ved Forsikring for alle andre end Rederen vedbliver Assurandørens Risiko uanfægtet, medmindre den Forsikrede har samtykket i Ændringen. Søl. § 254 bruger Udtrykket »*Samtykke*«²⁴⁾. Viden er altsaa ikke nok. Men hvis den Forsikrede faktisk samtykker ved at tie og ikke griber ind i Tide, kan dette retslig betragtes som Samtykke. Den Forsikrede maa endvidere altid ufortøvet meddele Assurandøren Ændringen i Rejsen, da Assurandøren ellers ikke bærer Tab (jfr. Konv. § 108), han ved rettidig Underretning kunde have undgaaet

²¹⁾ Pl. 612, B. 643 Nr. 1.

²²⁾ Overfor den forsigtige Reder kan Reglen aldrig virke ubilligt. Han kender nemlig altid Skibets Rute, og sker der en Ændring heri, vil en Police altid kunne tegnes eller ændres, selv om Risikoens er begyndt, jfr. Konv. § 147.

²³⁾ Jfr. Pl. 612 øverst.

Søloven tænker vist selv ved Risikoens Begyndelse ikke paa Konventionens Regler, men paa Afsejlingens Tidspunkt.

²⁴⁾ Konv. § 99 siger »*tilregnelig*«, H. B. § 23 »*Einwilligung*« eller »*gestattet*«.

(f. Eks. gennem Reassurance). Hvis der er en anden Præmie for den ændrede Rute, udelukker Søl. § 254 ikke, at Forsikrede maa erlægge denne Præmie, hvis saadant er aftalt eller sædvanligt.

Ifølge Søl. § 254 2. Stk. gælder dog den objektive Regel for al Forsikring af Ladning, at hvis denne transporteres med et andet Skib end det opgivne, er Assurandøren ubetinget fri for Erstatningsansvar²⁵⁾. Loven nævner ikke det Tilfælde, at Varerne sendes andetsteds hen, men Reglen kan maaske udvides hertil. Reglen maa vist analogisk anvendes ved andre Forsikringsarter²⁶⁾.

Denne Undtagelse er en Livsbetingelse for hele Assuranceinstitutionen. Vurdering (Tarifiering) og især Udligning (Maksimering og Reassurance) af Risikoen vil være umulig, hvis Assurandørens Risiko kunde vilkaarligt overføres til et andet Skib end opgivet^{26a)}. Undtagelsen er derfor objektiv, uafhængig af, om Ændringen skyldes force majeure eller er ukendt for Forsikrede.

6. Hvis Rejsen ændres²⁷⁾ efter Risikoens Begyndelse, bestemmer Søl. § 255²⁸⁾, — Formuleringen er omvendt —, at Assurandøren er fri for Ansvar, hvis Forandringen er indtraadt med den Forsikredes Samtykke. Alligevel hæfter han, hvis Ændringen er foretaget for at *redde Menneskeliv* eller sket »i Nødstilfælde foranlediget ved en Fare, Assurandøren hæfter for«.

Det er efter Ordene i Søl. § 255, jfr. »eller«, ligegyldigt, om det kan oplyses, at Rejseændringen rummer en særlig Fareforøgelse. Det er tilstrækkeligt, at Ruten er ændret, idet denne Omstændighed i sig selv udfra Kontraktgrundlaget er en Risikoforøgelse for Assurandøren²⁹⁾. Ændringen maa dog være væsentlig, se Kap. 11 § 6 og Kap. 13 § 10³⁰⁾.

²⁵⁾ H. B. § 95 Nr. 1, M. A. §§ 43—44.

²⁶⁾ F. Eks.: en Skibsleverandør leverer de Varer, som han har forsikret sit Tilgodehavende for, til et andet Skib end opgivet.

^{26a)} Reglen maa anvendes analogt, hvor der foreligger lignende Kumulation, f. Eks. ved Oplagring i Varchus eller Lægter.

²⁷⁾ Der er i dansk Ret ingen Grund til Adskillelse mellem Deviation — hvorved forstaas, at Rejsens Maal beholdes i Sigte, men der afviges fra den sædvanlige eller i Policen beskrevne Rute — og Ændring af selve Rejsens Maal (change of voyage). Se derimod A. § 380.

²⁸⁾ Konv. § 99, jfr. § 100, maatte forstaas i Overensstemmelse med § 65, jfr. udtrykkeligt Konv. § 104, hvorefter Skipperens forsætlige eller svigagtige uberettigede Deviation ikke var dækket. Bortset fra denne Forskel stemmer Reglen med Søl. § 255.

²⁹⁾ Herimod H. B. § 24 2. Stk. Nr. 2. Men herfor engelsk Ret, A. § 377. Se N. D. 1912 129, U. 1921 620.

³⁰⁾ H. B. § 23 2. Stk. Nr. 2. Engelsk Ret er meget stræng; der fordres »scrupulous and literal exactness«, A. § 392.

Hvad der forstaas ved en Ændring af Rejsen, maa afgøres efter Policens Beskrivelse³¹⁾ af denne og den almindelige³²⁾ Maade at udføre Rejsen paa. Skibet skal altid tage den for Skibe med den paa gældende Last sædvanlige^{32a)} Rute mellem Rejsens to opgivne Endepunkter eller over de opgivne Mellemhavne, ikke just den korteste³³⁾. Det er denne Rute, som Assurandøren efter Policens Indhold gaar ud fra vil blive benyttet.

Skibet maa ikke foretage »aabenbart utilbørligt«³⁴⁾ (jfr. Konv. § 101) Ophold under Rejsen³⁵⁾, f. Eks. Mellemrejse, naar det er forsikret for Ud- og Hjemrejse eller for flere Rejser i samme Police³⁶⁾ (jfr. Konv. § 98). Skibet maa ikke anløbe Mellemhavne uden Tilladelse, og i saadan Tilladelse ligger endda ikke Ret til at losse og lade dersteds, jfr. Konv. § 102. Undtagelse maa dog gøres, hvor det er sædvanligt, f. Eks. ved Ruteskibe, eller det sker for at indhente Ordre eller indtage Bunkers³⁷⁾ og undertiden ogsaa Stykgods, jfr. Konv. § 103. Iøvrigt giver Konv. §§ 95, 96 og 97 Vejledning til Fortolkning af Policens Betegnelse af Ruten³⁸⁾. Den vigtigste Ændring foreligger, hvis Skibet sejler mod et andet end det opgivne Bestemmelsessted³⁹⁾ eller fra et andet end det opgivne Afgangssted⁴⁰⁾ (Søl. § 254).

Assurandøren maa bevise, at den Forsikrede har givet sit Samtykke. Dette betyder, at ikke alene andre Forsikrede, men ogsaa Rederen selv, praktisk talt altid vil være dækket under Policen, medmindre de har instrueret Kaptajnen i Strid med Policens Bestemmelser. Med den

³¹⁾ M. A. §§ 45—46 »contemplated by the policy«, 43, 44 og 47 »specified«. I N. D. 1912 97 blev Hensyn taget til den Forstaaelse af Stedbetegnelsen, som var udtrykt af Forsikrede overfor Agenten, og ikke til den geografiske Betegnelse.

³²⁾ H. B. § 23 2. Stk. Nr. 2 »angegebene oder übliche Reiseweg«. Konventionen bruger Udtrykket »rette Vej«.

^{32a)} Meget vidtgaende U. 1916 254

³³⁾ H. B. § 23, n. Pl. § 40 i. f., M. A. § 46 2 b »usual and customary course«.

³⁴⁾ M. A. § 48 »reasonable dispatch« (A. § 412—418). H. B. § 23 1. Stk. »erheblich verzögert«. I N. D. 1911 235 antaget, at ved en Afbrydelse af Rejsen ved at ankre op og forsøge at landsætte Skibet for at rense og male Bunden ophørte Policen. Skibet var forlist under Landsætningen.

³⁵⁾ Om Fortolkning af Rejsens Begyndelse se Konv. §§ 101 og 146, n. Pl. § 12 1. Stk.

³⁶⁾ N. Pl. § 12 1, U. 1921 406.

³⁷⁾ N. Pl. § 40 5, H. B. § 23 2. Stk. Nr. 3.

³⁸⁾ Se herom Gram 500—503. H. B. § 23 2. Stk. Nr. 3. M. A. § 47, se Sch. I § 6. N. Pl. § 11, sv. Pl. § 58.

³⁹⁾ H. B. § 23 3. Stk., M. A. § 44 U. 1916 254.

⁴⁰⁾ M. A. § 43.

traadløse Telegrafis Udvikling er Muligheden for Rederens Samtykke dog steget betydeligt.

Forsikrede har Pligt til, saa snart han faar Ændringen at vide, at underrette Assurandøren herom og ufortøvet gøre sit til, at Skibet atter følger Policens Ruteforskrift⁴¹⁾. En Undladelse heraf kan efter Omstændighederne blive ligestillet med Samtykke.

Ved Nødstilfælde⁴²⁾ forstaar Søl. § 255 ikke force majeure⁴³⁾, men udtrykkeligt kun saadanne Tilfælde, hvor Forsikrede for at formindske eller undgaa Indflydelsen fra en Skadesaarsag, som Assurandøren hæfter for⁴⁴⁾, afviger fra Ruten. Dette er kun en Følge af Policens eget Indhold, jfr. Kap. 17 § 11, og Overholdelsen af Diligenspligten, se Kap. 28. Søloven forudsætter, at Assurandøren ikke hæfter for al force majeure, men kun hvis Nødstilfældet skyldes en Aarsag, der er forsikret mod. Ved Krigsaarsagers⁴⁵⁾ Indflydelse bærer Søassurandøren altsaa ikke Følgerne af Afgang. Disse maa falde paa Krigsassurandøren eller Forsikrede selv. Nødstilfældet maa heller ikke skyldes udtrykkeligt undtagne Aarsager som f. Eks. Usødygtighed, vice propre.

Som en vigtig Konsekvens heraf kan fremhæves, at naar Ladning omlades, kan der ikke ud fra Policens Fastsættelse af Ruten rejses Indsigelse imod, at Assurandøren vedblivende hæfter. Om han hæfter, beror paa, om Omladningen skyldes en Aarsag og er en saadan Følge af denne, som Assurandøren hæfter for⁴⁶⁾.

Humane⁴⁷⁾ Hensyn har fremkaldt den anden Undtagelse, at Forsikrede altid har Lov at deviere for »at redde Menneskeliv«⁴⁸⁾. Her ved forstaas saavel Mennesker ombord i Skibet selv som ombord i andre Skibe. Men Skibet maa kun redde selve Menneskene, ikke det havarerende Skib for at tjene Bjergeløn⁴⁹⁾.

⁴¹⁾ Konv. § 108, H. B. § 26, M. A. § 49 2.

⁴²⁾ A. §§ 424 a—435, M. A. § 49 a, c, d. H. B. § 24 og Konv. § 99 nævner en Række Eksempler herpaa. N. R. 1883 193.

⁴³⁾ M. A. § 49 b.

⁴⁴⁾ Af Frygt for partikulær Skade kan man f. Eks. ikke deviere, naar der er forsikret »kun mod Totalforlis«.

⁴⁵⁾ Konv. § 99, jfr. Konv. § 78. Konv. § 120 kan ikke være gældende, da den forudsætter en Police, der dækker baade Sø- og Krigsrisiko, jfr. Konv. § 64.

⁴⁶⁾ Dette synes overset af Pl. 615 2. Stk.

⁴⁷⁾ Søl. §§ 31 og 180, Strfl. § 199.

⁴⁸⁾ Konv. § 99 2, H. B. § 24 Nr. 2, M. A. § 49 c og f.

⁴⁹⁾ Ved Tidsforsikring gælder en anden Regel, se foran § 1. I engelsk Ret ogsaa tilladt ved Rejsforsikring, se A. § 398. Konv. § 99 i. f. giver en særlig mild Regel for den Forsikrede, der redder forladte Skibe.

7. Naar en i Forhold til Assurandøren uberettiget Rejseændring indtræder, er han fri for Ansvar for enhver Ulykke, der finder Sted efter Forandringen. Efter Lovordene forlanges ingen Kausalsammenhæng. Forsikringen er ophørt⁵⁰⁾ ved, at Interessen er kommet i en Situation udenfor Kontraktens Rammer. Alene de to faktiske Spørgsmaal skal løses: hvornaar indtraadte Rejseændringen, og hvornaar skete Skaden? De forinden indtraadte Skader hæfter Assurandøren selvfølgelig vedblivende for.

Ordene i Søl. § 255: »*efter Forandringen*« afgør ikke, hvornaar Forandringen regnes for indtraadt. Mot. Sp. 2631 siger, at »*formentlig*« er Forandringen først indtraadt med retslig Virkning i det Øjeblik, da den nye Kurs faktisk afviger fra den gamle⁵¹⁾. Dette er næppe rigtigt i dansk Ret. Det forlanges ikke i Søloven, at Rejseændringen i sig selv skal have været risikoforøgende. Fritagelsen i Søl. § 254 virker uden Hensyn til, at Ruten er den samme, og Skibene lige gode⁵²⁾. Og naar Søl. § 255 giver den Forsikrede den Fordel, at Ændringer kun fritager Assurandøren, hvis de er foretaget med Forsikredes eget Samtykke, — altsaa en subjektiv Grænse — er det rigtigst at tage de subjektive Konsekvenser ved Reglens nærmere Udformning, saaledes at den Forsikredes Samtykke virker til Assurandørens Fritagelse straks, naar det foreligger, altsaa naar Beslutningen om Afvigelse er taget og bragt til Udførelse⁵³⁾. Den rene Hensigt er selvfølgelig irrelevant⁵⁴⁾. Assurandøren skal alligevel bevise, at Samtykket er givet, og samtidig maa da Tidspunktet for det oplyses.

Tvivel er rejst, hvorvidt Policen dækker, naar og for saa vidt Ski-

⁵⁰⁾ Pl. 613, A. § 515. M. A. §§ 43—44 »The risk does not attach«, §§ 45—46 »the insurer is discharged from liability« fra Afvigelsens Indtræden. I Tyskland undtages dog de Tilfælde, hvor Afvigelsen ingen Indflydelse har kunnet udøve paa Havariet og Erstatningens Omfang. Se H. B. § 24 2. Stk., jfr. D. H. G. B. § 814 2 1. Udtryksmaaden i U. 1921 620, U. 1921 406 og U. 1923 140 stemmer med Tekstens Regel, mens A. S. R. Nr. 50 i N. F. 1921 697 er for vagt.

⁵¹⁾ Herfor ældre Dom hos Schl. II 348.

⁵²⁾ Se U. 1921 620, 1921 406.

⁵³⁾ I engelsk Ret kræves ved den egentlige Deviation, at faktisk Afvigelse fra Ruten har fundet Sted, jfr. M. A. § 46 »departed from«, medens Assurandørens Risiko, hvor Rejsens Maal er ændret (change of voyage), ifølge M. A. § 44 ophører fra det Øjeblik, Beslutningen er taget, — den skal selvfølgelig være »manifested« —, uden Hensyn til, om der er sket faktisk Afvigelse fra Ruten.

Denne Sondring stemmer med D. H. G. B. §§ 813 Nr. 3 og 814 Nr. 1. H. B. ophæver denne Sondring og lader alle Ændringer først virke fra det Øjeblik, en faktisk Afvigelse fra den sædvanlige eller aftalte Rute finder Sted.

⁵⁴⁾ M. A. § 46 3.

bet atter sejler overensstemmende med Policens Forskrifter, altsaa naar Deviationen er ophørt. Søl. § 255 forudsætter ved sin Bestemmelse om, at Policen er ophørt, og det uden Hensyn til, om der er Aarsagssammenhæng mellem Deviationen og Skaden eller ej, at Policen ikke træder i Kraft igen. Konv. § 100 udtaler udtrykkeligt samme Regel⁵⁵⁾.

Baade ved Søl. §§ 254 og 255 kan der blive Tale om Ristorno, hvis Risikoen ophører.

⁵⁵⁾ Se Gram 476—477 og Konv. 1746 II § 8.

Reglerne i Tidspolicerne for Dampskibe og Sejlskibe stemmer hermed, idet Assurandørens Risiko først indtræder igen, naar den forbudte Rejse og Returrejse er fuldendt.

Reglen er udtrykkelig forudsat i U. 1921 406. En Sejler var kaskoforsikret fra Island til Halifax—England—Sverige. Fra Halifax beordrede Rederen den til en nordligere Lasteplads Point du Chene, hvor Last til England indtoges. Skibet forliste Sydøst for Newfoundland. Assurandøren frifundet efter Konv. § 100, og udtalt, at Rederen havde begaaet en »grov Fejl« ved ikke at underrette Assurandøren. Se U. 1923 140.

Dette er ikke tysk Ret, der kun lægger Vægt paa den faktiske Adskillelse, jfr. iøvrigt H. B. § 24 2. Stk. i. f., men se derimod engelsk Ret M. A. § 46 1.

24. KAPITEL.

Erstatning for Kollisionsansvar.¹⁾

1. Den materielle Skade, som forsikret Skib eller Ladning lider ved Kollision, behandles ligesom en som Følge af enhver anden Aarsag opstaaet materiel Beskadigelse. I dette Kapitel omtales kun Assurandørens Erstatningspligt for det Ansvar overfor Tredjemand, der ved Kollision kan falde paa Rederen²⁾.

I en Række Tilfælde kan Rederen ifalde Ansvar overfor Tredjemand for Tab, denne lider under Skibets Udførelse af Transporten, f. Eks. Søl. § 142 om Ansvar for Skade paa Ladningen, Søl. §§ 145—147 om Konnossementsansvaret, Søl. § 222 om Kollision, Søl. §§ 126—129 om Brud paa Certeparti, Søl. § 7 2. Stk. og § 8 om Ansvar for Mandskabets Handlinger. Dette sidste Ansvar er i Søloven undergivet den Begrænsning, at Rederen kun hæfter med Skib og Fragt (Søformue), hvori Kreditor da faar Søpant, jfr. Søl. § 268. Ved Skib forstaas Skibet, som det er umiddelbart efter Kollisionen. Rederen er ikke pligtig at reparere det, men sker dette, og der ikke er truffet særlig Aftale, hæfter Skibet i sin til enhver Tid værende Tilstand. Ved Fragten forstaas den fortjente Bruttofragt for den paagældende Rejse, uanset om den er forudbetalt³⁾. Hvis Rederen modtager Fragten, hæfter han personlig for dette Beløb, Søl. § 274⁴⁾.

Erstatningskravene gøres almindeligt gældende ved, at Skibet be-

¹⁾ Pl. 609—610, A. §§ 792—796, G. 213, 244 og 253. Axel Møller: Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød I. Kbh. H. Klæstad: Om Rederansvar. Kria.

²⁾ Dette Ansvar kan aldrig paahvile andre end Skibet og Skibets Fragt, altsaa især ikke Ladning (Søl. § 222), selv om Fragten er forudbetalt, jfr. N. D. 1919 385. Derfor foreligger Spørgsmaalet ikke ved Varepolisen.

³⁾ I S. H. R. T. 1911 284 antaget, at efter Søl. § 222, jfr. § 268, hæfter hele Bruttofragten, ogsaa den, der er forudbetalt uden Tilbagebetalingspligt, for Ansvar for Sammenstød.

⁴⁾ Pl. 65 ff.

slaglægges. Ansvarer bevirker saaledes et helt eller delvist Tab af Skib og/eller Fragt for Reder, altsaa den samme økonomiske Følge som ved totalt eller partielt Havari. Da Ansvarer er begrænset til Søformuen, og da Naturens eller Forholdenes uberegnelige Indflydelse altid er en medvirkende Aarsag til dets Indtræden, kan Rederen forsikre sig imod dette Ansvar, og denne Art af Forsikring falder indenfor Søforsikringens Omraade. Den falder imidlertid ikke indenfor den almindelige Polices Rammer.

Det er i Kap. 17 § 7 omtalt, at Søassurandøren ikke hæfter for den Skade paa de forsikrede Genstande, der kan opstaa ved, at Ejeren af dem bliver ansvarlig overfor Tredjemand for sine egne eller andres (Besætningens) Handlinger. Saadan Skade er ikke en umiddelbar økonomisk Følge af en skadeforvoldende Aarsag⁵⁾, og ifølge Konventionen og Policen mangler der Hjemmel til Erstatning. For at forsikre Ansvarer kræves derfor en udtrykkelig Aftale, enten en særlig Police eller en særlig Klausul i den almindelige Police, hvorved dennes Rammer udvides; en saadan findes i alle nu anvendte Kaskopolicer.

Da Dampskibene fra det 19. Aarhundredes Midte satte Fart i Transporterne over Havene, og da Assurandørerne uden Præmieforhøjelse overtog Risikoen for Besætningens og Kaptajnens Fejl (Kap. 19), skete der omtrent samtidig i de forskellige Lande en positiv Udvidelse af Omraadet for den almindelige Søforsikring, idet man under denne inkluderede Rederens Ansvar overfor Tredjemand for Skade, forvoldt af hans Skib ved Sammenstød med andre Skibe. Aarsagen til, at man netop valgte denne Del af Ansvarsgruppens Mangfoldigheder, var, at man indsaa, at der her kunde gøres et begrænset Udsnit, uden at Søforsikringens Rammer aldeles sprængtes, og uden væsentlig Præmieforhøjelse, da Aarsagerne til Kollisionsansvarets Optræden altid vilde være de samme, som Assurandørerne ellers hæftede for, og at det var nødvendigt, at Skibsfarten tegnede Assurance til Dækning af disse Tab.

2. Ønsket om yderligere Forsikring af Rederens Ansvar overfor Tredjemand bliver i Nutiden imødekommet af gensidige Foreninger oprettet udelukkende med dette specielle Formaal. De andre Assurandører har ikke turdet indlade sig paa almindeligt at overtage hele An-

⁵⁾ Se den engelske Dom »De Vaux v. Salvador« (Note 8) og Overskriften til H. B. § 78 »Mittelbare Kollisionsschaden«. N. Pl. § 22 i. f. kendetegner rigtigt dette Ansvar som en særlig Udvidelse, anderledes Pl. 610 Note 26. Se Kap. 19 Note 24.

svarsrisikoen, da den er meget varierende afhængig af positive Love og Kontrakter, vanskelig at tarifere med det ringe Erfaringsmateriale, og da Skaderne er hyppige og undertiden katastrofale. Man har rigtigt set, at den eneste Udsigt til at faa Skadernes Omfang begrænset ligger i Redernes egen økonomiske Interesse og i deres Kontrol med Skib og Besætning, hvorfor Forsikringen maatte dækkes som gensidig.

Disse gensidige Foreninger⁶⁾ opstod i England og har senere bredt sig over hele Verden. Deres Princip er at overtage hele det Erstatningsansvar overfor Tredjemand, som Rederen kan ifalde, og som ikke falder under den almindelige Police, altsaa baade den Del af Erstatningsansvaret for Skade forvoldt ved Kollision, som Søassurandøren ikke dækker, og Erstatningsansvaret for al anden Skade end ved Sammenstød⁷⁾.

3. Hæftelsen for Kollisionsansvaret er saaledes en særlig Udvidelse

⁶⁾ De saakaldte Protection and indemnity clubs. Se P. & I. Clause (Withersby 38).

⁷⁾ Den eneste »club« i Skandinavien er Assuranceforeningen Skuld. (Kristiania og København).

Denne Forenings Risiko er i dens Love samlet under følgende Hovedgrupper:

1) Rederis Ansvar for Tab af Menneskeliv og for personlig Skade.

2) Rederis Ansvar for Erstatning til Tredjemand for Skade ved Sammenstød udenfor Liv og personlig Skade, som for norske Skibe ifølge Norsk Sjøforsikringsplan af 1907 og for danske Skibe ifølge Dansk Sølov med Tilægslove og Konventionen af 2. April 1850 ikke dækkes af Assurandør paa Skib og/eller Fragt eller Leje — forsaavidt Ansvar er gjort eller vil kunne gøres effektivt ligeoverfor Rederiet og derfor af dette maa betales.

3) Rederis Ansvar til Tredjemand — Skibets Ladning heri indbefattet — for saadanne Fejl eller Forsømmelser fra Skibsførers, Mandskabs eller Skibsagenters Side, som falder Skib eller Fragt til Last, og som ikke er foraarsaget ved Sammenstød.

4) Reders Ansvar for Bortsprængning af Vrag samt for Bjergeløn ved Redning af Menneskeliv, forsaavidt og i den Udstrækning saadant Ansvar i det enkelte Tilfælde efter Norsk Sjøforsikringsplan for norske Skibe og efter Dansk Sølov og Konventionen af 2. April 1850 for danske Skibe eller ifølge Bestemmelserne i almindelige Policer maatte være Skibets Kasko og/eller Fragtassurandører uvedkommende.

5) Reders Ansvar for Omkostninger eller Udgifter ved Mandskabs Kur eller Pleje eller Dødsfald — paa Grund af enten Sygdom eller Ulykkes tilfælde — som paahviler Rederiet ifølge Bestemmelserne i Dansk og Norsk Sølov Kap. 3 og 4.

6) Omkostninger og Udgifter i Anledning af at saadant Ansvar, som ovenfor nævnt, gøres gældende mod Skib eller mod forsikret Skibs Rederi.

Se om Skuld N. D. 1903 237, 1907 264 og 1909 228.

af Assurandørens Risiko efter den almindelige Police. Den kan derfor ikke fortolkes videre, end Ordene sprogligt tillader⁸⁾).

I Konventionen findes ingen udtrykkelig Udtalelse om, at Assurandøren hæfter for Kollisionsansvaret. Naar Konv. § 64 taler om »Paa-sejling eller Paadrivning«, omfatter disse Ord dog vistnok ogsaa Ansvar for den derved foraarsagede Skade paa andre Skibe⁹⁾, jfr. Konv. § 77. Assurandørens Hæftelse for Ansvar for paa Konventionens Tidspunkt ikke videre praktisk, da Kollisioner var sjældne, og da Assurandøren i hvert Fald ikke hæftede for Kaptajnens Skjelmeri, jfr. Konv. § 65 (Kap. 19). Nogen Tid efter Konventionen fæstnedes ihvert-

⁸⁾ Ved den berømte engelske Dom fra 1836 »De Vaux v. Salvador« blev Kollisionsansvaret i Modsætning til Kollisionsskaden ikke anset for »a necessary nor a proximate effect of the perils of the sea«, — og Assurandøren blev frikendt. (G. 213 og 244, A. §§ 792—796.) Dette fremkaldte den saakaldte »Running-down-Clause«. Se Witherby 39. Denne formuleres forskelligt, men udelukker altid al Erstatning for Menneskeliv og Skade paa Person. Oprindelig overtoges desuden kun $\frac{3}{4}$ af Ansvar for Skaden paa Genstande. Resten maatte forsikres hos de gensidige Foreninger. Den sidste Begrænsning er dog i Nutiden bortfaldet i Institute Time clauses og Institute Voyage clauses. (Witherby 1, 5 og 9).

Efter H. B. § 78 hæfter Assurandøren for »Zusammenstoss von Schiffen« (Ulrich 170—171 og 216), altsaa ikke med andre faste eller flydende Genstande. Assurandørens Risiko omfatter Ansvar for det forsikrede Skibs Ladning, for Skade paa andre Skibe og Ladninger, ogsaa hvis Aarsagen er forplantet Kollision. Ligeledes hæfter Assurandøren for Personskade. Reglen er en betydelig Indskrænkning i Forhold til de ældre Betingelser i H. B. § 69 II Nr. 7, og til D. H. G. B. §§ 820 Nr. 2 og Nr. 7 samt 734 ff., der ved Lov 7. Januar 1913 blev ændret til Overensstemmelse med Bryssel-Konventionen 29. September 1910. Forsikredes Erstatningsansvar fordeles efter H. B. § 78 mellem Skibsværdien og Bruttofragten uden Hensyn til, om denne er forudbetalt, og den paa Skibet faldende Erstatning erstattes fuldtud. Der tages intet Hensyn til, om Skibets Værdi i Skadesøjeblikket er højere end Forsikringsværdien. Ved Ballast sker intet Fradrag. Se iøvrigt H. B. §§ 34 2. Stk. og 37 4. Stk.

Efter hollandske Børspolicer erstattes kun indtil $\frac{3}{4}$ af Erstatningen til Tredjemand og kun indtil $\frac{3}{4}$ af Skibets og Bruttofragtens Takster. Ansvar for Menneskeliv er udelukket, og Assurandørens Hæftelse indskrænket til »direkte Skade paa Skib og Ladning«. Ofte medforsikres dog det fulde Ansvar, men den Forsikrede taber sin Ret til Erstatning, hvis han uden Tilladelse assurerer den sidste Fjerdedel.

Efter de franske Kaskopolicer hæfter Assurandøren for $\frac{1}{10}$ af Ansvar for Skade ved Sammenstød med andre Skibe eller Genstande, dog kun indtil $\frac{1}{10}$ af Kaskotaksten, og den sidste Tiendedel kan Forsikrede ikke assurere.

⁹⁾ Gram 467 fortolker Konv. § 64 saaledes, at den ogsaa omfatter Kollisionsansvaret overfor Tredjemand. Om Konv. 1746 VIII § 1 se ligeledes Gram 465—467.

fald den Praksis, at Assurandøren hæftede for Kollisionsansvaret, og udtrykkelige Klausuler herom indførtes senere i Policen¹⁰⁾.

Søl. § 249 Nr. 1 i. f.¹¹⁾ gaar efter Motiverne og Formuleringen ud fra, at Assurandøren i Praksis hæfter overfor Rederen for den »Erstatning« for Skade ved Sammenstød, som denne maa erlægge til Tredjemand, men siger udtrykkeligt, at Assurandøren iøvrigt ikke skal erstatte Tab ved Rederens Ansvar for Skipperens »Fejl eller Forsømmelser i Tjenesten«. Søloven uddyber ikke nærmere Erstatningspligten for Kollisionsansvaret¹²⁾. Herom findes de positive Regler i Kaskopolicerne og Fragtpolicen¹³⁾. Disse maa fortolkes selvstændigt, idet Loven netop har overladt Erstatningspligtens konkrete Udformning til Parterne.

Kaskopolicens Klausul er saalydende:

Den Erstatning, som den Forsikrede har maattet yde Tredjemand for Skade ved Sammenstød, samt Omkostninger ved Proces, Voldgift eller mindelig Overenskomst i denne Anledning, bliver at fordele over Skibets Værdi efter Sammenstødet og Bruttofragtens Beløb, hvorefter Skibets Andel bliver at erstatte af Kasko-Assurandørerne. Dog er Erstatningen for Tab af Menneskeliv eller Skade paa Person i intet Tilfælde Forsikringen vedkommende. Ved Sammenstødsskade forstaas Skade paa andet Skib og dets Ladning eller anden fast eller flydende Genstand, bevirket ved, at det forsikrede Skib eller dets Tilbehør støder imod nævnte Genstande.

Har det forsikrede Skib eller Fartøj haft et Sammenstød med et andet samme Rederi tilhørende Skib eller Fartøj, skal Forholdet over-

¹⁰⁾ Endnu i Policerne fra 1886 findes ikke de senere nævnte Kollisionsklausuler. Men paa dette Tidspunkt antoges sikkert Konv. § 64 at omfatte Kollisionsansvaret.

¹¹⁾ Søl. § 249 Nr. 1 i. f. er ikke enslydende gentaget i n. og sv. Pl.

Sv. Pl. § 45 Nr. 1 i. f. bruger en videre Formulering, jfr. § 75 i. f.

I n. Pl. findes Hovedbestemmelsen i § 28 C, jfr. §§ 22 i. f., 24, 43 c og 56—57.

I det følgende vil i Noterne blive bemærket de vigtigste Forskelligheder overfor de danske Retsregler.

¹²⁾ Assurandøren hæfter kun for Skibets, aldrig for Ladningens Ansvar overfor Tredjemand, jfr. N. D. 1919 385. Om Ordet Sammenstød i Ladningspolicer se Kap. 36.

¹³⁾ *Den Del af Omkostninger og Erstatninger, som i Anledning af en Paa-sejlings-Sag efter Kasko-Policens Bestemmelser henføres paa Brutto-Fragten, erstattes i det Forhold, hvori Forsikrings-Beløbet staar til Brutto-Fragten. Dog er Erstatning for Tab af Menneskeliv eller Skade paa Person i intet Tilfælde Forsikringen vedkommende.*

Efter Ordlyden maa Fragtassurandøren altsaa i et og alt følge de Regler, der er givet i den københavnske Kaskopolicy.

for Assurandørerne være at behandle, som om Skibene eller Fartøjerne tilhørte forskellige Rederier.

Spørgsmaalet om Skylden og om Erstatningens Størrelse bliver i Mangel af Overenskomst at afgøre af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn.

4. Assurandøren hæfter kun for Kollisionsansvaret, hvis der foreligger en bestemt Art af Sammenstødsskade¹⁴⁾, nærmere beskrevet i Policen¹⁵⁾.

a) Det forsikrede Skib eller dets Tilbehør¹⁶⁾ (se Kap. 4 § 2) skal give eller modtage Stødet¹⁷⁾. Derved udelukkes Assurandørens Erstatningspligt, hvis Bugserbaaden¹⁸⁾, der slæber Skibet, kolliderer med et andet Skib. Hvis Buggerskibet^{19a)} er forsikret, er det slæbte Skibs ellers Lægters Kollision med andet Skib, Mole eller lign. udelukket fra Erstatning. Ligeledes udelukkes fra Erstatning Rederens mulige

¹⁴⁾ Den oprindelige Grænse er imidlertid i de senere Aar blevet noget forrykket ved, at de københavnske Assurandører ved en særlig Klausul i deres »Ansvars-*police*« (se Note 45) har overtaget Risikoen for Rederens Ansvar udenfor de rene Sammenstødstilfælde.

¹⁵⁾ Sølovens Bestemmelse af, hvad der forstaas ved Sammenstød, har ingen Betydning ved Fastsættelsen af Assurandørens Ansvar efter Policen. Heraf følger bl. a., at den særlige Udvidelse af Begrebet »Sammenstød«, der er givet ved L. Nr. 103 29. April 1913 § 3 (denne har iøvrigt ikke til Hensigt at udvide Søl. § 249 Nr. 1 i. f.) ikke har Betydning for Assurandørens Ansvar. Dette maa udelukkende bestemmes efter Policens Indhold.

¹⁶⁾ N. D. 1919 385. En Slæbedamper slæber en Tømmerflaade, der støder imod en Mudderpram og tilføjer denne Skade. Kaskoassurandøren for Slæbedamperen ikke anset ansvarlig, da Tømmerflaaden ikke var Skibets Tilbehør (n. Pl. § 28 C.), og da mulige Manøvrefejll kun spillede en Rolle for Rederens Ansvar overfor Tømmerets Ejer. Tømmerets Assurandør heller ikke ansvarlig, da Ladningsassurandøren ikke hæfter for Ejerens Ansvar for Tømmerets Kollision med andre Genstande.

¹⁷⁾ behøver altsaa ikke at være den, der fører Stødet. Ved den senere nævnte Ansvars-*police* — Note 45 — er der sket følgende Udvidelse af Assurandørens Ansvar:

Skade ved nautisk Skyld.

De af det forsikrede Skib anrettede indirekte Sammenstøds-Skader, for hvilke Rederiet er retsligt ansvarlig overfor Tredjemand, men for hvilke Kasko-Policen ikke hæfter, inkluderes i denne Police og erstattes helt med Forsikrings-Summens Størrelse som Maximum.

¹⁸⁾ N. Pl. § 28 C.

^{19a)} Det er dansk Praksis, at Bugserbaadene ved Bugseraftalen fraskriver sig deres eventuelle Ansvar for Skade som ved Sammenstød tilføjes det bugserede Skib, eller som dette tilføjer andre.

Ansvar for Sammenstød mellem andre Skibe¹⁹⁾ eller for Skade, et andet Skib paadrager sig ved Manøvrering for at forebygge en Kollision, der ellers vilde være indtruffet ved det forsikrede Skibs Skyld²⁰⁾.

b) Derimod er der efter Ordene ingen Indskrænkning af de Genstande, som Stødet kan ramme. Ogsaa Ansvar for Skade, tilføjet Bøjer, Kraner, Dæmninger, Dokker og sunkne Skibe, erstattes²¹⁾.

Ordene omfatter dog ikke Ansvar, som Rederen maatte ifalde, fordi andre Skibe ved hans eller hans Skibs Uforsigtighed kommer til at ødelægge visse ham betroede Genstande, især Ladningen^{21a)}. Derved er altsaa Rederens Ansvar overfor Skibets ombordværende Ladning, naar Skylden for Kollisionen er Skibets, udelukket fra Erstatning.

c) Ordene i Policen — men ikke i Søloven — omfatter ogsaa det Tilfælde, at Forsikrede selv er Skyld i Sammenstødet, f. Eks. som Fører. Derved er hans Ret til Erstatning altsaa ikke udelukket, idet det selvstændigt bliver at afgøre, om hans Skyld in casu har været saa stor, at han overfor Assurandøren har fortabt sin Ret til Erstatning (Kap. 18). Der forlanges ihvertfald altid grov Uagtsomhed.

d) Policen forlanger, at Skibet eller Tilbehør skal »støde imod« de paagældende Genstande. Heri ligger Reglens stærkeste Begrænsning. Aarsagen til Ansaret skal altsaa være et »Sammenstød«. Herved forstaas en kraftig og uventet Berøring²²⁾.

Udelukket fra Erstatning er altsaa alt Ansvar foraarsaget og opstaaet paa anden Maade.

Ansvar for Skade forvoldt ved at forebygge Sammenstød er

¹⁹⁾ N. D. 1909 233, 1919 385, B. R. D. D. IV 597. Slæbebaadens Ansvar for den slæbte Baads Sammenstød med andet Fartøj falder udenfor n. Pl. § 28 C.

Herimod N. J. A. 1919 362. Under Bugsering kolliderer ved Fejl fra Bugsererens Side det bugserede Fartøj med et tredje. Bugserfartøjet er forsikret og tilhører samme Ejer som det bugserede, der er uforsikret. Ejeren dømmes til at erstatte Skaden med begge Fartøjer og faar fuld Erstatning hos sin Assurandør, da Skaden skyldes Fejl hos Bugserbaadens Fører.

²⁰⁾ Pl. 610 Note 16, n. Pl. § 28 C. En Udvidelse af Policen til at omfatte det sidstnævnte Tilfælde vilde maaske være naturlig men er juridisk udelukket ved Ordene. Se saaledes N. D. 1921 555.

²¹⁾ Støden mod drivende Is kan aldrig bevirke Ansvar overfor Tredjemand, kun Skade paa selve Skibet.

^{21a)} N. D. 1912 268. Et Dampskib lejer en Baad, men lader den ved Forsømmelse ligge ved Skibssiden Natten over. Den bliver knust af en anden Dampskib. Dampskibet er ansvarlig overfor Baadens Ejer, men Kaskoassurandøren dækker ikke dette Ansvar.

²²⁾ N. D. 1921 555.

stattes ikke²³⁾. Heller ikke Ansvar opstaaet efter Søl. §§ 126—129, 142 og 145²⁴⁾.

Naar f. Eks. Olie ved Mandskabets Skødesløshed flyder ud i en Havn og antændes, saa at andre Skibe og Pakhuse brænder, eller beskadiger andre Skibe eller Genstande, — eller naar Skibets Kølvand vælter en Baad, fremkalder andre Skibes Kollision^{24a)} eller ødelægger en Dæmning, og Rederen er ansvarlig, falder dette udenfor Policen.

Hvis Skibet under Losning taber et Kollo i en Lægter, er Aarsagen — fra Skibets Side — ikke Sammenstød, men det modsatte, nemlig Brist paa Samhør. Hvis derimod en Tovende springer og slaar et Kollo Glasvarer i Stykker, foreligger et Sammenstød — et Slag fra Tilbehørets Side.

Sammenstød foreligger, selv om Stødet sker gennem andre Genstande som Mellemed (forplantet Kollision). Dette kan ske, hvis Skibet f. Eks. vælter en Kran, som beskadiger de paa Kajen liggende Varer, støder et andet Skib over mod et tredje, saa disse eller blot det sidste lider Skade, eller naar Dækslasten støder mod andre Genstande²⁵⁾. Det antages i Praksis, at ikke alene Mellemedet, men ogsaa den sidst skaderamte kan rejse et direkte Krav mod den oprindelige Skadeforvolder.

Hvis Berøringen er normal og beregnelig, f. Eks. Slid og Tryk paa Bolværk ved Anløben, følger det ikke alene af Definitionen, men ogsaa af de i Kap. 20 nævnte Principper, at Ansvar for saadan Skade ikke erstattes.

Ansaret og Policen.

5. Det fremgaar af Policens Ord, at selve den Erstatning, som den Forsikrede har maattet yde Tredjemand, kan forlanges dækket af Assurandøren. De i Forsikringsforholdet ellers gældende særlige Begrænsninger for Assurandørens Erstatningspligt, nemlig med Hensyn til middelbare Følger, visse Aarsager o. s. v., har altsaa ingen Betyd-

²³⁾ N. D. 1921 555. For at forebygge Skibets Sammenstød med Bolværket kaster Kaptajnen Ankeret, men beskadiger derved nogle Vandledningsrør. Erstatningen herfor blev ikke paalagt Kaskoassurandøren, da Ordet »Sammenstød« i Søl. § 249, jfr. sv. Pl. § 45 Nr. 1, ikke kunde omfatte det foreliggende Tilfælde, og da Handlingens Formaal: at undgaa Kollisionsskade, heller ikke kunde bevirke, at Assurandøren hæftede.

²⁴⁾ N. Pl. § 28 C Nr. 1.

^{24a)} U. 1914 254.

²⁵⁾ Ansvar for Kollision mellem to Skibe uden det forsikrede Skibs Støden er ikke dækket, se Note 19.

ning²⁶⁾. Derved faar Fastsættelsen af Forsikredes Erstatningspligt overfor Tredjemand sin direkte og store Interesse for Assurandøren.

Reglerne om Erstatning for Sammenstødsskade hører under Søretten, og det er ikke Opgaven her at fremstille dem nærmere. Reglerne om Skyldspørgsmaalet findes for Danmarks Vedkommende i Søl. Kap. 8, saaledes som dette nu er ændret ved Lov Nr. 103. ²⁶⁾ 1913. Denne Tillægslov blev vedtaget for at ændre Søloven til Overensstemmelse med de internationale Fællesregler om Ansvar for Sammenstød, der blev udarbejdet paa en i 1910 i Bryssel afholdt international Konference. Der er herved opnaaet en vis Ensartethed i Bedømmelsen af Skylden i de forskellige Lande; men dels er Praksis stadig forskellig, dels har flere Lande ikke tiltraadt den internationale Konvention, saa Opgørelsesstedet for Kollisionsansvaret har stadig sin store Betydning for Afgørelsen af Skyldspørgsmaalet.

Rederens Ansvar er forskelligt ordnet^{26a)}. Reglerne om Erstatningspligtens Omfang er i Danmark fastslaaet af Domspraksis under Hensyn til de almindelige Regler om Erstatningspligt for Skade forvoldt udenfor Kontraktsforhold.

Assurandøren maa anerkende den Erstatning, som bliver paalagt og gennemført overfor den Forsikrede ved lovlig Dom i et Land og for en Domstol, hvor den Forsikrede bliver indstævnet, alt efter vedkommende Lands Love. Assurandøren kan ikke forlange, at Forsikredes Erstatningspligt (Skyld, Omfang) bedømmes i Danmark eller underkastes en ny Prøvelse efter dansk Ret i Relation til ham²⁷⁾.

Hvis Assurandøren anser Dommen for urigtig, maa han lade den appellere og iøvrigt fremkomme med sine Argumenter til Forsvar for

²⁶⁾ Derved sker det ejendommelige, at medens Tidstab ikke erstattes af Assurandøren, naar det forsikrede Skib selv har lidt en Beskadigelse, godtgør han den Erstatning for Tidstab, som paalægges det forsikrede Skib overfor det Skib, med hvilket Kollision er sket.

^{26a)} Ifølge Merchant Shipping Act af 1894 § 503 er Rederen ved Sammenstød personlig ansvarlig for »loss of life personal injury« med indtil £ 7 pr. Ton og desuden for »loss or damage to property« med indtil £ 8 pr. Ton. Ved Sejlskibe beregnes Beløbet af Netto-Register-Tonnagen, ved Dampskibe (Motor-skibe) af Bruttotonnagen uden Fradrag for Maskiner. Hvis Kravene om Erstatning for Menneskeliv overstiger £ 7 pr. Ton, konkurrerer det overskydende lige med alle Kravene for Ejendomsskade i de resterende £ 8, men ikke omvendt (G. 244 Note 4).

Tysk, norsk og svensk Ret stemmer med dansk Ret.

²⁷⁾ Derimod maa det selvfølgelig altid undersøges, om Policens særlige Bestigelser er tilstede, f. Eks. om Skadesaarsagen har været et »Sammenstød« i Policens Forstand, jfr. en lignende Særundersøgelse ved Kondemnation, Kap. 33.

den Forsikrede under den løbende, eventuelt paatvungne Retssag (jfr. om Havarigrosse Kap. 30 § 8).

Da saaledes Stedet, hvor Kollisionsskaden behandles for Domstolene, faar en afgørende Indflydelse, er det den Forsikredes Pligt nøje at efterkomme Assurandørens Forskrifter, — især med Hensyn til det kolliderende Skibs Afgang og Rejser —, naar Kollisionen er indtraadt.

Assurandøren kan selvfølgelig rejse Indsigelser, hvis den Forsikrede har været forsømmelig under Retssagen eller Havariet (se Kap. 28).

Skaden overfor Assurandøren er vel ikke aktuel, forinden Forsikredes Ejendele (Søformuen) bliver beslaglagt, men Forsikrede kan forlange af Assurandøren, at hans Ansvar bliver afgjort, saa han kan disponere uhindret over sine Skibe. Dog kan han ikke forlange Sagen afgjort ved udenlandsk Ret, hvis der af denne forlanges enten Skibets Tilstedeværelse eller frivilligt Møde for at behandle Sagen. Forsikrede kan ikke vælge anden Afgørelsesmaade end den retslige, f. Eks. ikke Voldgift, medmindre Assurandøren samtykker.

Det erindres, at det uskyldige og erstatningsberettigede Skib og Ladning intet direkte Krav har mod Assurandørerne, undtagen hvis disse har stillet en Garanti, se Kap. 40 § 8.

Forsikrede kan altsaa af Assurandøren kræve det Beløb, som han bliver dømt til at betale Tredjemand for Sammenstødsskade. Men endvidere kan han efter almindelige Forsikringsregler kræve erstattet alle Omkostninger til Proces, Voldgift eller mindelig²⁸⁾ Overenskomst i den Anledning, hvortil hører bl. a. Sagførersalær, Ekspertonorar, Retsgebyrer. Omkostninger erstattes ogsaa, hvis det forsikrede Skib kendes uskyldig i Sammenstødet men ikke opnaar fuld Erstatning.

Den forsikrede Reder kan ikke forlange Erstatning for Tidstab, hvis hans Skib har henligget arresteret en Tid²⁹⁾, men maaske Erstatning for Hyre og Kostpenge som i Nødhavn, jfr. Analogien af Konv. § 196^{29a)}. Se Kap. 35 Note 22. Forsikrede behøver næppe at vente uendeligt, men kan efter Udløbet af et vist Tidsrum, der naturligt kan sættes lig Abandonfristen, forlange, at Assurandøren enten skaffer Skibet fri eller udbetaler ham Erstatning som for Totalforlis³⁰⁾.

²⁸⁾ Herimod B. R. D. D. III 1077, hvor Assurandøren blev frifundet for at deltage i Omkostningerne, da Forsikrede havde faaet hele Takstbeløbet erstattet. Se N. D. 1919 97 (Afhandling af Ameln), N. R. 1905 257 (Platou).

²⁹⁾ Assurandørerne stiller ofte Bankgaranti for at faa Skibet fri, men er ikke pligtige dertil. Forsikrede maa selv stille Garanti, hvis han ønsker Skibet fri.

^{29a)} I Praksis sker dette, hvor Assurandøren har overtaget Ledelsen af Havariet, se Kap. 35 22.

³⁰⁾ N. Pl. § 56.

Alt Ansvar for Tab af Menneskeliv og Skade paa Person er dog udtrykkeligt undtaget i Policen, og³¹⁾ der bortses ved Skadesberegningen fuldstændigt fra dette Ansvar³²⁾.

6. Det Erstatningsbeløb, som herefter udkommer, »fordeles over Skibets Værdi efter Sammenstødet og Bruttofragtens Beløb«.

Policens Regel er bygget over den danske Sølov §§ 7 2. Stk., 8 og 268, hvorefter Rederen kun hæfter med Skibet i dets Tilstand efter Sammenstødet og den fortjente Bruttofragt for den paagældende Rejse. Fordelingsmaaden begrundes vist iøvrigt med, at Differencen mellem Skibets Værdi før og efter Sammenstødet, nemlig den skete partikulære Beskadigelse, erstattes særligt af Kaskoassurandøren, og at dennes Risiko for den indtrufne Ansvarsskade derfor ikke bør bedømmes efter Forholdet mellem Skibets og Fragtens Forsikringsværdier, hvad der sikkert vilde have været juridisk rigtigere³³⁾. Skibets Værdi efter Sammenstødet bestemmes ved retsligt Skøn, Vurdering eller Overenskomst. Ogsaa tidligere lidte Skaders Værdi maa altsaa fradrages.

Ved Bruttofragt forstaas den Bruttofragt, som Rederiet selv har erholdt for vedkommende Rejse³⁴⁾. Er Skibet bortfragtet maanedsvi

³¹⁾ N. Pl. § 28 C 2. — Svenske Kaskopolicer inkluderer dette Ansvar med indtil 10 pCt. af Forsikringsværdien. Dette Ansvar kan der selvfølgelig tegnes særlig Forsikring for, ogsaa hos de almindelige Assurandører. Hertil anvendes Ansvarspolicen, se Note 45. I England overtages Ansaret hyppigst af gensidige Foreninger. G. 245 I, i Skandinavien dækkes det ogsaa af »Skuld«.

³²⁾ Selv om Skibets Værdi faktisk fordeles mellem Erstatningskravene for materiel og personlig Skade, er Assurandøren fuldt erstatningspligtig, naar blot Kravene for materiel Skade alene opgaar til Skibets Værdi.

³³⁾ Jfr. n. Pl. 57 1, H. B. § 78 2. Ved den danske Fordeling overføres en større Del af Erstatningen paa Bruttofragten. Selvom en Del af Bruttofragten er tabt eller tabes ved Sammenstødet, deltager vist den hele Bruttofragt i Fordelingen. Se Afhandlinger i N. D. 1905 33, 49 og 81.

³⁴⁾ Da Fragten først fortjenes, efter som Rejsen skrider frem, og da Ladningens Kvantum kan ændres under Rejsen, har Skibet varierende Fragtbeløb paa Kølen paa Rejsens forskellige Stadier. Følgende Skema giver en Oversigt over, hvilke Fragtbeløb der bidrager til Ansaret for Sammenstødsskade efter herværende Praksis.

1. Under Lastning i første Havn bidrager Bruttofragten for den ved Sammenstødet om Bord værende Ladning samt tillige Bruttofragten for den Ladning, der endnu skal tages om Bord i samme Havn.

2. I Søen bidrager Bruttofragten for den ved Sammenstødet om Bord værende Ladning.

3. I Mellemhavn bidrager Bruttofragten for den dertil bestemte Last, uanset om en Del deraf allerede er oplosset, plus Bruttofragten for om Bord

(fortsættes)

ved Tidscerteparti, er Rederiets Bruttofragt den betingede Maanedsløje — udregnet efter vedkommende Rejses almindelige Varighed — med Tillæg af de Omkostninger, som Rederiet i Følge Befragtningskontrakten er fritaget for at bære, men som ellers paahviler det. Om Beregningen se iøvrigt i Kap. 4; dog medtages her Rederens Fragt uden Hensyn til, om den er forudbetalt ham eller ej. Da Reder ved Rejseforsikring ikke plejer at forsikre endelig forudbetalt Fragt, kan han saaledes blive udækket for denne Risiko³⁵⁾.

Hvis Skibet var i Ballast, finder ingen Fordeling Sted, men Kaskoassurandøren bærer hele Tabet, hvis Skibet er tidsforsikret³⁶⁾. Ved Rejseforsikring maa, hvis Skibet ikke er opgivet at være i Ballast³⁷⁾, vist efter Analogi af Konv. § 130 Bruttofragten for den paagældende Rejse skønsmæssigt fastsættes, og Rederen maa da selv bære Fragtens Andel af Kollisionserstatningen. Denne Regel virker noget urimeligt, da Kaskoassurandøren jo faktisk bærer hele Risikoen, hvis der blot er et Minimum af Ladning ombord.

Den Andel af Erstatningen, der herefter henfores henholdsvis til Kasko og Fragt, erstattes paa disse Policer efter de almindelige Regler — Kap. 29 — altsaa bl. a. kun fuldtud, hvis Interessen er forsikret fuldtud for den paagældende Rejse. Dette er udtrykkeligt sagt i Fragtpolicen og maa selvfølgelig forudsættes ved Kaskopolicen. Reglen i Konv. § 204 om Franchisens 3 pCt. kan dog vist ikke anvendes, da Havariet næppe kan kaldes partikulært, og Policens Klausul om

værende Last til andre Pladser paa samme Rejse, samt, forsaavidt Indlastning i Mellemlhavnen er paabegyndt, da tillige Bruttofragten for al den Last, der tages om Bord i Mellemlhavnen.

4. I Bestemmelseshavnen bidrager Bruttofragten for hele den dertil bestemte Last.

³⁵⁾ Ofte tegnes derfor særlig Forsikring for forudbetalt Fragt kun mod Kollisionsansvar, se Kap. 4 Note 58 a.

N.R. 1907 129 (ældre Plan § 44). I n. Pl. § 57 er Forholdet praktisk ordnet ved, at der ingen Fordeling finder Sted, uden hvis Skibet »havde Reders Fragt paa Kølen«, jfr. n. Pl. § 57 i. f.

Hvis Rederen har tegnet Aarspolice for Fragt, erstattes den forudbetalte Fragts Andel i Ansaret herunder.

Det er vist ikke rigtigt at antage, at Ladningsejeren ved sin Forsikring af Fragtforskuudet har dækket denne Risiko for Rederen (se dog Ulrich 216 og Jantzen i N.D. 1905 86), og sikkert irrelevant at lægge Vægt paa, om Fragtforskuudet ved udtrykkelig Aftale eller ved Fradrag af Forsikringspræmien er blevet endeligt.

³⁶⁾ Se Tidspolicens § 1 i Kap. 23.

³⁷⁾ Ved Aarspolice for Fragt er denne Risiko dækket. Se n. Pl. § 57 4, H.B. § 78 2. Stk.

Kollision er yngre end Konventionen³⁸⁾. At Skibets Værdi i god Stand i Sammenstødsojeblikket er højere end Kaskotaksten, bevirker ingen Nedsættelse af Erstatningen³⁹⁾.

Erstatningen for Fragtens og Skibets Ansvar beregnes hver for sig, og hvis den ene Interesse ikke er forsikret, eller Erstatningen efter Policen ikke dækker hele Rederens Tab, kan Resten ikke søges dækket af den anden Police⁴⁰⁾.

7. Assurandørens Ansvar for det enkelte Havari⁴¹⁾ kan efter Konv. § 203 ikke overstige Forsikringssummen, uden forsaavidt angaar Omkostningerne, hvortil kan regnes alle andre Beløb end Hovedstolen i Rederens Ansvar overfor Tredjemand⁴²⁾. Erstatningen for den materielle Beskadigelse af selve Skibet og for Tabet af Fragten maa altsaa praktisk talt fradrages i Forsikringssummen, forinden⁴³⁾ det kan afgøres, om den paa Policen faldende Andel af Rederens Erstatningsansvar overfor Tredjemand kan komme til Udbetaling fuldtud.

Denne Begrænsning spiller normalt ingen Rolle for Assurandøren, da Rederen kun hæfter overfor Tredjemand med Skibets Værdi efter Sammenstødet (og den fortjente Bruttofragt), og da den Del af Assurancesummen, der bliver tilbage, efter at Skibets Beskadigelser er

³⁸⁾ N. Pl. § 24 i. f., sv. Pl. § 75 i. f.

³⁹⁾ I Modsætning til Erstatningen for Havarigrosse. Hvis Skibets Kaskotakst bevidst sættes lavere end dets virkelige Værdi, og Differencen eller mere dækkes som Kasko-Interesse, indføjes dog ofte følgende Klausul med den af Forholdene følgende naturlige Begrænsning, at Skibets Andel af Ansaret kun erstattes efter Forholdet mellem »Kaskotaksten og Skibets Værdi i god Stand i Sammenstødsojeblikket«, hvad der suppleres af en Klausul i Kasko-Interesse-Policen, hvorefter denne dækker Differencen sammen med alle de tegnede Policer for Kasko- og Fragtinteresser, se Kap. 27 Note 9.

Nævnte Klausul i Kaskopolicen lyder saaledes:

Den Erstatning, som den Forsikrede har maattet yde Tredjemand for Materialskaade ved Sammenstød, samt Omkostninger ved Proces, Voldgift eller mindelig Overenskomst i denne Anledning, bliver at fordele over Skibets Værdi efter Sammenstødet og Bruttofragtens Beløb, hvorefter Skibets Andel bliver at erstatte af Kasko-Assurandørerne efter Forholdet mellem Kasko-Takst og Skibets Værdi i god Stand i Sammenstødsojeblikket, der for denne Polices Lobetid ansættes til Kr.

⁴⁰⁾ Anderledes n. Pl. § 57 3. Stk.

⁴¹⁾ Om hvad der forstaas ved enkelt Havari se Kap. 29 § 3. G. 247.

⁴²⁾ Det kan derfor blive nødvendigt at behandle Omkostningsbeløbene særskilt.

⁴³⁾ Dette forlods Afdrag er forudsat ved Anvendelsen af de i Note 45 nævnte Klausuler.

erstattet, derfor ved fuld Forsikring altid mindst vil svare til Ansvar⁴⁴). Hvis Rederens Ansvar derimod kan overstige Skibets Værdi efter Sammenstødet, vil der kunne opstaa Tilfælde, hvor en Del af hans Erstatningspligt overfor Tredjemand ikke er dækket ved den sædvanlige Police. I England er Rederen, som nævnt foran i Note 26a, personlig ansvarlig for Materialskaade med indtil £ 8 pr. Ton — uanset Skibets Værdi efter Sammenstødet og Bruttofragtens Beløb. For dette Ansvar findes paa Grund af den nærliggende Mulighed for, at Kollisionen skal bedømmes efter engelsk Ret, en særlig dansk AnsvarsPolice, der bl. a. dækker Rederiets Tab indtil disse £ 8, for saa vidt det overstiger Kaskoforsikringens Takst plus Bruttofragten⁴⁵). Nogle

⁴⁴) Afdragene for partikulære Skader vil endvidere lade et stort Rum aabent.

⁴⁵) Denne Police dækker indtil Forsikringssummens Størrelse den Skade, som opstaar for det forsikrede Rederi ved, at det er retslig ansvarlig overfor Tredjemand som Følge af Sammenstød af det forsikrede Skib med andre Skibe, Lægtre og andre Fartøjer samt flydende eller faste Genstande, saafremt den paa de andre Genstande foraarsagede Skade alene eller i Forbindelse med Skibets egen Skade overstiger Hoved-Kasko-Policens Forsikrings-Taxt, tillagt Rederiets Ansvar med Brutto-Fragten. (Smlgn. Kap. 27 Note 9).

Beregnings af Excess-Skade-Erstatningen finder Sted paa følgende Maade:

A. Skibets egen Skade.

Den af det forsikrede Skib ved det paagældende Sammenstød lidte Skade omfatter:

1. Den paa det forsikrede Skib faldende Del af Havarigrosse efter en lovlig opgjort Dispache eller, hvis Konnossementet indeholder Bestemmelse om Opgørelse efter York & Antwerp Rules af 1890, da efter disse.

2. Den partikulære Skade, som efter Kasko-Policen i Forbindelse med Usance falder paa Kasko-Assurandørerne.

3. Den efter Kasko-Afdrags-Forsikringen faldende partikulære Erstatning paa Skibe over 10 Aar.

Størrelsen af den derefter foreliggende egen Skade skal konstateres ved en Dispache, opgjort af en kongelig københavnsk Dispachør.

B. Den fremmede Skade.

Med Hensyn til den Skades-Erstatning, som retslig skal ydes i Anledning af paagældende Sammenstød gælder, at Ansaret overfor Tredjemand bliver begrænset til £ 8 pr. Brutto Reg. Ton af det forsikrede Skib.

Det Beløb, hvormed Skibets egen Skade og den fremmede Skade tilsammen eller mulig den sidste alene overstiger Hoved-Kasko-Policens Forsikrings-Taxt med Tillæg af Rederens Ansvar med Fragten, bliver erstattet den Forsikrede af Assurandørerne af denne Police indtil Forsikrings-Summens Størrelse.

Hoved-Kasko-Policens Forsikrings-Taxt beløber Kr. = Kr. pr. Brutto Reg. Ton.

Se i Noter 17 og 37 om Policens øvrige Indhold.

Assurandører skaffer undertiden Rederne Dækning herfor ved en særlig Klausul i Kasko- eller Fragt-Interesse-Policen.

8. I Tilfælde af, at de kolliderende Skibe er *Søsterskibe*, d. v. s. tilhører samme Reder, foreskriver Policen⁴⁶⁾ udtrykkeligt, at Forholdet overfor Assurandørerne skal behandles, som om Skibene eller Fartøjerne tilhørte forskellige Rederier. Klausulen har Betydning, dels ved at den altid giver Kaskoassurandøren for det skaderamte, uskyldige Skib Ret til at benytte Erstatningskravet mod det andet Skib, til Trods for at dettes Reder er den Forsikrede selv⁴⁷⁾, dels ved at den omvendt paalægger det skyldige Skibs Kaskoassurandør at udrede Erstatningsbeløbet overfor det uskyldige Skib. Man kunde ellers logisk tvivle om, hvorvidt der var Erstatningspligt. Selv hvor der er samme Assurandør, har Klausulen Værdi, idet Assurandøren utvivlsomt maa erstatte det skyldfri Skibs Tab ikke efter Assurancens Grundsætninger, men — gennem sin Stilling som Assurandør af det skyldige Skibs Ansvarspligt — efter Erstatningsreglerne for Sammenstødsskade, hvorved Erstatningen jo beregnes langt videre, se § 5.

9. Hvis det Skib, med hvilket Kollisionen har fundet Sted, alene bliver kendt erstatningspligtigt, kommer selvfølgelig hele Erstatningsbeløbet til det forsikrede Skib, for saa vidt det skal dække saadanne Beskadigelser, som Kaskoassurandøren har erstattet⁴⁸⁾, denne til Gode som Provenu. Hvis der er Skyld paa begge Sider, og hvert Skib ikke skal bære sin Skade, som er det hyppigste, maa Opgøret formuleres saaledes, at hvert Skib betaler Andelen af det andet Skibs Skade og modtager Andelen af sin egen tilbage. Se om Indtræden i Regreskrav Kap. 41, jfr. Konv. § 77.

⁴⁶⁾ Se ovenfor § 3. N. D. 1914 108. Lignende Klausul findes ved Bjergning, se Kap. 38 Note 18 b. Klausulen er ikke gentaget i Fragtpolicen, men bør sikkert antages gældende for denne. Samme Klausul findes i London Institute Time Clauses og Institute Voyage Clauses (Witherby 1, 5 og 9).

⁴⁷⁾ S. H. R. T. 1911 284. I Tilfælde af, at begge Skibe tilhører samme Rederi, og det ene har hele Skylden, kan altsaa Kaskoassurandørerne for det andet, det skaderamte, deltage i Fordelingen af det skyldige Skibs Værdier.

⁴⁸⁾ N. D. 1912 249. Et Kollisionsansvar var opgjort efter Skyld paa begge Sider. Kaskoassurandøren var da pligtig at betale det forsikrede Skibs Andel i det andet Skibs Tidstab, men havde ingen Ret til Andel i den Erstatning for det forsikrede Skibs Tidstab, som det andet Skib betalte.

25. KAPITEL.

Om Krigsrisiko.¹⁾

1. Efter Konv. § 64 og Søl. § 248 omfatter en almindelig Søforsikringspolice ogsaa Skade foraarsaget ved Krigsfare, for saa vidt der ikke er taget Forbehold herom i selve Policen, jfr. Konv. § 78. Af praktiske Grunde er det nu sædvanligt at udsøndre Krigsfaren fra den rene Søforsikring og at tegne særlige Krigspolicer. Sørisikoen kan med de forløbne Aarhundreders Erfaringer bestemmes nøjagtigt, medens Krigsrisikoens Størrelse afhænger af Krigenes Omfang og Voldsomhed, der varierer og altsaa maa bedømmes særligt i hvert Tilfælde²⁾. Desuden er Krigsfaren i Modsætning til Sørisikoen ikke altid aktuelt tilstede. At tarifere en Forsikring, der dækker for det Tilfælde, at Krig skulde indtræde under Risikoens Løbetid, vil ofte være Gættværk og medføre en for Omsætningen unødvendig Præmie, og maaske vil denne alligevel ikke være tilstrækkelig for Assurandøren. Naar Krig truer eller er udbrudt, vil man altid kunne faa de svømmende Risici dækket. De almindelige københavnske Policier har derfor en saalydende paatrykt Klausul:

Denne Police dækker ikke for Krigsfare^{2a)}.

¹⁾ Br. 70, Gram 468, B. 601.

Se Schjelderup i N.D. 1919 1—46.

Erich Köhler: Die Seekriegsversicherung. Zürich 1913.

²⁾ Under den sidste Verdenskrig steg f. Eks. Præmien for Sejlads i den af Tyskland spærrede Zone til over 50 pCt.

^{2a)} Ifl. n. Pl. § 30 kan Assurandøren forbeholde sig at hæfte »kun for Sjøfare«, jfr. n. Pl. § 56 Nr. 1, og ifl. § 31 forbeholde sig at være »fri for Krigsmolest«, hvorefter hans Risiko er helt til Ende, naar Krigsmolest indtræder. Til denne Bestemmelse henvises i samtlige norske Policier ved saalydende Tilføjelse:

1 a. Forsikringen gjælder »fri for krigsmolest« (Sjöforsikringsplanens § 31) og omfatter ikke i noget tilfælde følgene av forføininger av statsmagter, og mine-, bombe- og torpedofare. Assurandøren er heller ikke ansvarlig for skade og tap som er en følge av kaperi og karantæne.

(fortsættes)

Der kan efter Praxis ikke være Tvivl om, at Betegnelsen »Søforsikring« i Aftaler mellem Assurandøren og Forsikrede og mellem Assurandørerne indbyrdes kun omfatter den rene Søforsikring excl. Krigsfare³⁾.

2. Ved Bestemmelsen af, hvilke Aarsager der falder under Begrebet Krigsfare, maa det straks fremhæves, at Krigspoliceen sædvanligt indeholder en selvstændig Definition af Krigsrisikoens Omfang, hvilke Aarsager og Følger der dækkes, i Modsætning til Søpoliceen, der jo blot undtager »Krigsfare«⁴⁾. Muligheden er herved givet for, at

b. Assurandøren er ikke ansvarlig for skade og tap, som er en følge af borgerlige uroligheder eller optøier, streik, lockout, sabotage, syndikalisme eller andre lignende begivenheder og foreteelser.

Ifl. sv. Pl. § 46 dækker den almindelige svenske Police principielt ikke for Tab, Skade eller Omkostninger, der foraarsages af eller staar i Forbindelse med Krig.

H. B. giver i § 35 Nr. 2—3 en praktisk Løsning af Forholdet mellem Sø- og Krigsforsikring. Principielt er den Assurandør, der ikke hæfter for Krigsfare (H. B. § 35 Nr. 1), fri for ethvert Ansvar for Skib, naar dette som Følge af Krigsfaren ikke begynder Rejsen, eller det anløber en Havn, og for Ladning, naar denne som Følge af Krigsfaren bliver udlosset, men der gives den Forsikrede Adgang til at holde Søforsikringen i Kraft, hvis han, saasnart han bliver vidende om de nævnte Kendsgerninger, meddeler Assurandøren, at han ønsker, at Forsikringen for Søfare skal løbe videre. I saa Fald tilkommer der imidlertid Assurandøren en Tillægspræmie (H. B. § 35 Nr. 4) beregnet efter Risikoforøgelsen. Herved er der givet den Forsikrede en Mulighed for ogsaa fremtidig at være dækket mod de indtrædende Søfarer. Reglerne hviler imidlertid klart paa H. B.s Opfattelse, at en almindelig Søforsikring ikke direkte dækker de Søskader, som indtræder, efter at Risikoen er blevet ændret ved Indflydelse fra Krigsfarer, jfr. Konv. § 78.

Den sædvanlige engelske Lloyd's Policeformular inkluderer udtrykkeligt Krigsrisikoen under den kendte Klausul i Policens Tekst om, at Forsikrede er dækket mod: »men of war, enemies, pirates, rovers, thieves, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints and detainments of all kings, princes, and people of what nation, condition or quality soever«, der i sine Udtryk genspejler Aarhundreders Søkrig (se G. 12—116 og Witherby 64). Senere er det blevet Praxis at undtage den egentlige Krigsrisiko ved Indførelse i Policens Margin af en saakaldt F. C. & S. clause (free of capture and seizure). Dennes Formulering er noget forskellig.

I Praxis tarificeres altid Præmien for denne Risiko og for anden Søforsikring for sig. G. 113—117.

Læren om causa proxima ved Afgrænsningen mellem Sø- og Krigsskade er blevet stærkt modificeret af den seneste engelske Praxis. Se Kap. 17 § 10.

³⁾ N. D. 1921 441. Ordet Søforsikring i en Reassurancekontrakt omfatter ikke Krigsforsikringer.

⁴⁾ Krigsforsikringen for Danske Skibe blev oprettet ved L. Nr. 202 ^{10/10} 1914, jfr. An. Nr. 204 ^{12/12} 1914.

(fortsættes)

ikke alle de Aarsager, der efter Søpolicen maa anses undtaget som »Krigsfare«, falder ind under den Risiko, som Assurandøren spe-

Dennes Betingelser er endnu med enkelte Tilføjelser de gældende for Kasko- og Kaskointeresse-Forsikring af Skibe mod Krigsfare og er saalydende:

For Forsikringen gælder de efterfølgende i Krigsforsikringen for danske Skibes Statuter indeholdte Forsikringsbetingelser, der er saalydende:

»For Forsikringen gælder — for saa vidt de i Følge Krigsforsikringens Natur
»kan finde Anvendelse — de almindelige Regler i Konventionen af 2. April
»1850, de københavnske Police-Betingelser og de Principper for Skadesop-
»gørelse, der knytter sig hertil.

»Forsikringen dækker:

»1. Al Skade, som godtgøres af være en Følge af Krig eller af Statsmagters
»Forholdsregler i Anledning af Krig, og som ikke omfattes af Kaskoforsik-
»ring.

»2. Tab, som forvoldes ved, at et Skib for en Tid unddrages Rederens
»Disposition ved Opbringelse Beslaglæggelse eller lignende direkte Indgriben
»fra krigsførende Magters Side. Saadant Tab erstattes med de ved Und-
»dragelsen foraarsagede direkte og bevislige Omkostninger samt desuden
»med en Afsavnsgodtgørelse af 6 pCt. aarlig af den forsikrede Værdi for den
»Tid, hvormed Afsavnstiden overstiger 30 Dage.

»Kommer Danmark i Krig, ophører Forsikringen fra det Tidspunkt, paa
»hvilket Krigstilstand er indtraadt.

»Et Skib, som paa det Tidspunkt er til Søs, skal dog være forsikret indtil
»dets Ankomst til ikke fjendtlig Havn, saafremt Skibsføreren, naar han
»bliver vidende om Krigen, snarest muligt søger ind til nærmeste, ikke
»fjendtlige Havn. Ogsaa Skib i fjendtlig Havn kommer ind under denne
»Bestemmelse, for saa vidt det afgaar til nærmeste, ikke fjendtlige Havn
»inden 24 Timer efter Krigstilstandens Indtræden, eller inden anden Frist,
»som fastsættes for danske Skibes fri Afgang fra vedkommende fjendtlige
»Havn.«

med følgende Afvigelse:

Denne Police dækker ikke Rekvisitionen fra Statsmagts Side eller Følge deraf. De i ovennævnte Forsikringsbetingelser nævnte Skader og Tab erstattes, selv om disse er foraarsagede ved Forholdsregler eller Indgriben fra ikke internationalt anerkendte Statsmagters Side.

Forsikringen kan til enhver Tid opsiges af Assurandøren med 1 Maanedes Varsel.

Hvis Skibet ved Policens Opsigelse befinder sig paa Rejse, eller Rederen paa det paagældende Tidspunkt har afsluttet Certeparti for en ny Rejse, skal Policen være i Kraft til den paagældende Rejses Afslutning, selv om denne varer over 1 Maaned, dog ikke udover Policens Udløbsdato, resp. første Havneankomst derefter. Er Skibet ved Policens Opsigelse i Havn, uden at der paa det Tidspunkt er sluttet noget Certeparti for Skibet, ophører Policen ved Opsigelsesfristens Udløb.

Dansk Krigs- og Søforsikring for Varer blev oprettet ved L. 221 ^{24/} 1914, jfr. An. Nr. 229 ^{30/} 1914 og Bek. Nr. 241 ^{7/10} 1914.

Dens Betingelser var saalydende:

cielt har overtaget ved Krigspolice. Denne Forskel har især Betydning, hvis Krigsrisikoen dækkes i et andet Selskab end Søforsikringen, og især hvis det paagældende Selskab ikke er hjemme-hørende her i Landet, men maa sagsøges i Udlandet, hvor Domstolene kan have en Forstaaelse af Begrebet Krigsfare, der afviger fra den danske⁵⁾).

§ 15. Forsikring i Henhold til denne Lov omfatter kun Skade, som godtgøres af være en Følge af Krig eller af Statsmagters Forholdsregler i Anledning af Krig, og som ikke omfattes af den almindelige Søforsikring.

Forsikringen omfatter ikke Skade eller Tab, indtraadt under Rejse, som ikke er anmeldt for og godkendt af Bestyrelsen.

Forsikringen dækker ikke Skade paa Varerne, som følger af Ophold eller Forsinkelse af Rejsen, de paa Grund af Blokade af de krigsførende Magters Havne opstaaende Omkostninger for Forsikringstagerne, Konjunkturtab eller andre mere indirekte Følger af Krigsforholdene.

Foreningen af danske Søassurandørers Betingelser lød:

Denne Police dækker: Opbringelse, Embargo eller anden Anholdelse af en krigsførende Magt, og deraf mulig flydende Omkostninger til Losning, Lagring, Reklamering og/eller Videreforsendelse med et andet neutralt Skib. Endvidere: Beskadigelse, Ødelæggelse eller Plyndring forårsaget af Krigsskibe, Kapere, Torpedoer, Miner eller andre Krigsforanstaltninger.

Derimod er Tab af Marked eller Skade paa Varerne som Følge af Ophold eller Forsinkelse af Rejsen, de paa Grund af Blokade af de krigsførende Magters Havne opstaaede Omkostninger samt andre indirekte Følger af Krigsforholdene Assurandørerne uvedkommende.

Fælles for begge var følgende:

Kommer Danmark i Krig, ophører Forsikringen fra det Tidspunkt, Krigstilstand er indtraadt.

Ladningen ombord i et Skib, som paa det Tidspunkt er til Søs, skal dog være forsikret indtil Skibets Ankomst til ikke fjendtlig Havn, saafremt Skibsføreren, naar han bliver vidende om Krigen, snarest muligt søger ind til nærmeste, ikke fjendtlig Havn. Ogsaa Ladningen om Bord i Skib, der befinder sig i fjendtlig Havn, kommer ind under denne Bestemmelse, for saa vidt Skibet afgaar til nærmeste ikke fjendtlig Havn inden 24 Timer efter Krigstilstandens Indtræden eller inden anden Frist, som fastsættes for danske Skibes fri Afgang fra vedkommende fjendtlige Havn.

⁵⁾ H. B. har set denne Risiko for den Forsikrede og søgt at løse den paa en praktisk Maade, dels ved at gøre Definitionen af den undtagne Krigsrisiko for den almindelige Assurandør, der ikke hæfter for Krigsfare (H. B. § 35 Nr. 1), ligelydende med Definitionen af den særlige Risiko, som Assurandøren »Nur für Kriegsgefahr« overtager (jfr. H. B. § 121 Nr. 1), og dels ved at indføre Klausulen »auch für Kriegsgefahr« (H. B. § 122), hvorved den Forsikrede henvises til hos samme Assurandør at blive dækket mod alle de Farer, der overhovedet kan forsikres imod under Transportforsikring. Man har bibeholdt den særlige Klausul »Frei von Kriegsmolest« (jfr. H. B. § 120), der vel fremtidigt ingen Betydning faar.

Med den Erfaring in mente, som den afsluttede Verdenskrig har givet, kan det siges, at til Trods for at saavel Statsinstitutterne for Krigsforsikring som Forsikringsselskaberne — se Note 4 — havde særlige Definitioner af Krigsfaren i deres Krigspolicer, er disse — for saa vidt angaar Aarsagerne — ligesom den i Konventionen givne Bestemmelse af Begrebet »Krigsfare«, altid blevet fortolket ensartet, ud fra de øjeblikkelige Forhold og saaledes, at hvor Grænsen herefter blev draget for Søforsikringens Aarsager, begyndte principielt ogsaa Krigsassurandørens Ansvar. En saadan Opfattelse er juridisk velbegrundet, da baade Krigs- og Søpolicerne blev tegnet paa Grundlag af Konventionen, og da Konventionen selvfølgelig maa antages at drage Sondringen saaledes, at der intet tomt Rum er mellem de to Risici. Dene Fortolkning vil ogsaa normalt svare til baade Assurandørernes Hensigter og de Forsikredes berettigede Forstaaelse af Policerne, se saaledes Policernes Udtryk f. Eks.: »som ikke omfattes af den almindelige Søforsikring.«

Undertiden kan der imidlertid i Policerne være gjort Indskrænkninger i det almindelige Begreb Krigsfare. Saaledes kan visse Aarsager, f. Eks. Kapring, være undtaget⁶⁾. Det bliver derfor Opgaven først at fremstille, hvilke skadeforvoldende Aarsager der efter Praxis og Sædvane principielt falder ind under det almindelige Udtryk *Krigsfare*.

3. Nogen udtrykkelig og klar, almindelig Definition af Krigsrisiko findes ikke i dansk Ret. I Konv. § 78 undtages »Følge af Krigsforhold«. Krigspolicerne nævner »Krigsforanstaltninger«, »Følge af Krig«, jfr. Note 4. Afgørelsen maa træffes efter Policens Indhold.

⁶⁾ Ved Forsikring »exclusive Kapring« udelukkes fra Erstatning den forsikrede Genstands Prisedømmelse og Omkostninger ved dens Frigivelse efter at være kapret. Endvidere ethvert Tab, der direkte skyldes selve Kapringen, f. Eks. Varernes Ødelæggelse. Derimod falder under Krigspolicen de Havarier, der direkte skyldes andre Skadesaarsager, omend disse virker under Kapringen, f. Eks. Stranding, Ildebrand, for saa vidt de er en Følge af Krigsforhold. Ligeledes falder under Assurandørens Ansvar enhver forsikringsmæssig Følge af Beslaglæggelse, Embargo og andre Handlinger, der ikke er egentlig Kapring. Om Forstaaelsen af Ordet »capture« se A. § 829.

Endnu snævrere U. 1920 12. En Police tegnet »excl. Kapring« antoges at dække Partiets Beslaglæggelse af det polske Nationalraad. Udtalt at Udtrykket ikke var lig med »excl. capture« (formentlig F. C. & S.), og at dette nærmest tænkte paa Kapring til Søs. — Men herimod N. D. 1921 571, hvor Policen var tegnet »fri for Kapring«. Herved ansaas udelukket fra Erstatning ogsaa Omkostninger foraarsaget ved, at den engelske Regering tillod, at Partiet efter at være standset, befordredes frem under engelsk Kontrol.

a. Krigens Nærhed eller Tilstedeværelse skal have fremkaldt den skadeforvoldende Foranstaltning (Aarsag), men denne behøver ikke at have virket, medens Krigen stod paa. Den kan virke saavel før Krigens Udbrud⁷⁾ som efter dens officielle Slutning.

Foranstaltningerne skal være truffet i Krigsøjemed, d. v. s. enten med en truende Krig for Øje eller af og under Krigen som Led i krigsmæssige Dispositioner. Derfor er militære Foranstaltninger i Fredstid altid Søaarsager, f. Eks. Kollision med Krigsskib⁸⁾, Eksplosion i en fast udlagt Minespærring, Ødelæggelse under Skydeøvelser. Lignende Tilfælde kan ogsaa i Krigstid blive behandlet som Søskade, hvis f. Eks. Kollision indtræder under Øvelser eller almindelig Sejlad af Eskadrer, saaledes at det sømandsmæssige er afgørende⁹⁾. Anderledes selvfølgelig, hvis Kollision sker under en Opbringelse^{10a)}, eller medens Prisemandskab har Kommandoen¹⁰⁾. Stedet, hvor Skaden indtræffer, er irrelevant, i hvert Fald er det ikke nødvendigt, at det er den egentlige Krigsskueplads.

b. Foranstaltningerne behøver ikke at være truffet af en krigsførende Magt. Selv neutrale Magters¹¹⁾ Foranstaltninger, naar de er prægede af Krigens Indflydelse, maa betragtes som Krigsaarsager,

⁷⁾ N. Pl. § 31 3.

⁸⁾ N. D. 1920 118. Skade paa Varer fremkaldt ved Kollision med amerikansk Krigsskib i 1919 paa Lissabons Red anset for Søskade.

⁹⁾ N. D. 1920 493. Kollision med britisk Vagtskib ^{21/11} 1916 i Kanalen. Krigsskibet kom bagfra med slukkede Lanterner og havde Vigepligt. Intet forhindrede det heri, og Skaden derfor ikke anset for Krigsskade. Ligeledes N. D. 1922 569. Det oversejlede britiske Krigsskib førte ingen Toplanterne; men dette var kun »risikoforøgende«, ikke »skadeforvoldende«. Det afgørende var Skibenes urigtige Manøvrering (Søskade antaget).

^{10a)} N. D. 1916 388 og 1921 346. Sammenstød under Opbringelsesakten anset for Krigsskade.

¹⁰⁾ S. H. R. T. 1915 266. Et Dampskib blev stoppet af en engelsk Krydser; en Officer herfra overtog Kommandoen, og under hans Navigation grundstødte Skibet. Søassurandøren blev frifundet.

S. H. R. T. 1915 332. Ved Indsejling i engelsk Havn under Kommando af Priseofficer, men med Lods ombord, beskadigedes Styrbords Boug. Skaden kunde være undgaaet ved forsigtigere Navigering, men da Kaptajnen ingen Adgang havde til at blande sig i Lodsens Dispositioner, fordi Priseofficeren var ombord, dømtes Krigsassurandøren. Se U. 1915 928, 1916 91, 1917 77, 1918 14 og 1919 133.

N. D. 1918 516. Da Prisemandskab var ombord, var Søassurancen ophørt, jfr. n. Pl. § 31, og Grundstødningen maatte erstattes af Krigsassurandøren.

N. D. 1919 235. Skibet strander under Kommando af Prisemandskab. Krigsskade antaget.

¹¹⁾ Se den positive Regel i H. B. § 35 1. Stk. i. f.

f. Eks. Skade ved den under Verdenskrigen udlagte danske Minespærring¹²⁾ eller ved Slukning af danske Fyr¹³⁾.

c. Foranstaltningerne behøver ikke i sig selv at være militære. Hvis de er af civil Natur, men foretages paa Grund af eller af Frygt for Krigens Indflydelse, er de ofte Krigsaarsager. Hvis saaledes de almindelige Regler for sømandsmæssig Sejlads fraviges af Frygt for Krigsfaren, f. Eks. Baade holdes udsvinget¹⁴⁾, Lanterne slukket¹⁵⁾, kan denne Handling virke som Udtryk for en selvstændig Krigsaarsag; ja endog blot den Risikoforøgelse, der ligger i uregelmæssige, farlige Sejladsforhold, kan virke saaledes¹⁶⁾.

Under den sidste Verdenskrig, hvor Regeringerne kæmpede med alle Arter af økonomiske Vaaben og derfor greb regulerende ind i Erhvervslivet, skete der en stor Udvidelse. Som saadanne mulige Krigsaarsager kan nævnes: Forbud mod Ind- og Udsejling^{16a)}, Sejladsforskrifter¹⁷⁾, Udførselsforbud¹⁸⁾, Inddragning af Sømærker og Slukning af Fyr¹⁹⁾, Ekspropriation af Varer til Befolkningens Forsyning²⁰⁾, selv foretaget af neutrale Stater.

d. Hvis den paagældende Aarsag ikke er militær af Karakter, men nærmest civil, saa at den kun efter Omstændighederne betragtes som Krigsaarsag, kan den miste denne Karakter, eller dens Kraft som skadeforvoldende Aarsag i Konkurrence med andre Aarsager kan svækkes, naar de paagældende Forhold bliver almindeligt kendt, saa at saavel Kaptajnen som Assurandørerne maa regne med deres Ind-

¹²⁾ S. H. R. T. 1915 145, N. D. 1916 168, stadf. 1918 17. Skibet støder paa Minespærringen i Vest-Schelde. Krigsskade antaget.

¹³⁾ U. 1915 760 og Domme i Note 21.

¹⁴⁾ N. D. 1918 245. En i Farezonen udsunget Redningsbaad slaas i Stykker af en Sø. Krigsassurandøren ansvarlig, da Krigen var Skyld i, at Baaden holdtes udsunget.

¹⁵⁾ N. D. 1922 268, 1921 299 (Sø).

¹⁶⁾ N. D. 1918 170.

^{16a)} N. D. 1916 347, 1916 438.

¹⁷⁾ N. D. 1920 154 (uheldig Ankerplads efter Ordre, Krig). N. D. 1919 38 (Ordre til at forlade Havnen, Sø). Især Konvojforskrifterne.

¹⁸⁾ S. H. R. T. 1918 337. (Udførselsforbud er ikke forsikringsmæssig Aarsag), jfr. N. D. 1919 146 og N. D. 1918 456 (Udførselstilladelse er Rejscevilkaar, ikke Skadesaarsag). U. 1920 383. Tab ved Udførselsforbud anset for »indirekte Følge«. I N. D. 1922 59 synes forudsat, at Ophold foraarsaget ved Venten paa Udførselstilladelse er en Krigsaarsag. Se N. D. 1922 205.

¹⁹⁾ Disse er ved Formuleringen af H. B. § 35 1. Stk. henvist til Søaarsager, se iøvrigt Note 21 med Domme.

²⁰⁾ U. 1920 267 (Tyrkiske Regerings Rekvisition, Krig). U. 1920 12 (Beslaglæggelse af polske Nationalraad, Krig). Ved Kaskopolicen (Note 4) er *Rekvisition* udtrykkeligt undtaget.

flydelse paa den normale Sejlads. Skibene vænnes til de ekstraordinære Forhold, og det bliver Kaptajnens sømandsmæssige Fejl, hvis han ikke er forberedt paa at møde dem. Saaledes tabte ret hurtigt slukkede Fyr²¹⁾, Inddragning af Sømærker²²⁾, Afgang til britisk Inspektionshavn²³⁾ og Sejlads i Konvoj²⁴⁾ deres absolute Karakter af Krigsaarsager.

e. Krig er efter Folkeretten en væbnet Konflikt mellem to suveræne Stater. Det kan dog ikke antages, at Søforsikringen ved sin Udskilte af Krigsrisikoen under denne alene har henlagt Følgerne af en folkeretslig Krig mellem to Stater. Allerede Konv. § 64 taler om »*anerkendte eller ikke anerkendte Regeringer*«. Delingen maa ske, efter hvad der naturligt kan kaldes Handlinger af en krigsførende Magt, saaledes at under Søforsikringen falder Følgerne af private Forbrydelser samt af andre Regeringshandling, forsaavidt disse overhovedet er forsikringsmæssige^{24a)}.

Konfiskationer, Embargo, Fredsblokade og Forholdsregler, der foretages som Repræsalier, er nærmest Krigsaarsager, naar de foretages i det Øjemed at tvinge en anden Magt. Krigens Aarsag og Førelse kan godt være folkeretsstridig, f. Eks. U-Baadskrigen og Englands

21) U. 1915 760. Et Skib strandede paa Barren ved Esbjerg, og et forsikret Parti Bomuld gik tabt. Slukning af Fyrene var medvirkende Aarsag, men da Foranstaltningen var betids bekendtgjort, og da Kaptajnen havde navigeret uforsigtigt under Hensyn til det vanskelige Farvand og hans ringe Kendskab dertil, ansaas Skaden for Søskade, jfr. S. H. R. T. 1915 329.

N. D. 1916 209. Skib drevet ud af Kurs, grundstødt, Fyr slukket, men dette var kendt, Søskade. Jfr. N. D. 1917 287, 1917 225, 1917 282.

Men anderledes N. D. 1917 273 og 305, hvor Strandingen var udelukkende foraarsaget af de slukkede Fyr, Krig.

22) N. R. 1918 397. Paa Forhaand bekendtgjort Stængning af Havn var øget Søfare. Men i Modsætning hertil N. D. 1918 17, hvor Skib ødelægges ved Miner officielt udlagt af nevtral Magt, og Søassurandøren frifindes. Grunden maa her være Beskadigelsens klarere militære Karakter.

23) U. 1919 182. Dampet tager Grunden ved Udsejling af den sædvanlige Inspektionshavn. Ladningens Bidrag til Havarigrosse falder under den almindelige Søforsikring, da man har maattet regne med en saadan Afgang fra den rette Vej, og da Skaden er egentlig Søskade. Jfr. N. D. 1916 350, 1919 38 og 1922 9, hvori siges, at Paabudet om at løbe ind til Kirkwall ikke »i sig selv« bragte Situationen ind »under krigsmolest«.

24) N. D. 1918 614 (Krig), mod N. D. 1919 188 i N. D. 1921 209 og 237 (Sø). Se Underrettsdom i N. D. 1919 358 (Krig), ændret N. D. 1922 1, i N. D. 1919 355 (Krig) ændret N. D. 1922 465 og i N. D. 1919 196 ændret 1921 369.

24a) H. B. § 121 nævner »einer nicht anerkannten kriegsführenden Macht«, ligeledes W. v. K. § 637, I. H. L. B. § 616 og ofte de engelske Policer. I Kaskopolis (Note 4) udtales, at Statsmagten ikke behøver at være *internationalt anerkendt*.

Udvidelse af Kontrabandebegrebet, — eller stridende mod Landets egne Love, uden at den mister sin Karakter af Krig for Forsikringen. Derimod er borgerlige Uroligheder eller Oprør indenfor en Stat, selv om Statens væbnede Magt deltager, udelukkede som Krigsaarsager²⁵⁾. Dette ændres imidlertid, naar Oprørerne er anerkendt som eller faktisk maa siges at være og optræde som en krigsførende Magt²⁶⁾. Endvidere er som nævnt Indgreb fra Privatpersoner: Sørøvere, Pirater, Tyve og Besætningen, hvis disse ikke optræder som en krigsførende Magts Repræsentanter, altid udelukket fra Krigsforsikring.

Af denne Oversigt vil Krigsaarsagernes Væsen og Omfang fremgaa. Nogen absolut Grænse kan ikke angives; det maa afgøres konkret, om den paagældende Aarsag kan siges at have virket som en Krigsaarsag, og herunder maa der lægges særligt Vægt paa Øjemedet med Foranstaltningen. Kun det fælles er der i Begrebet Krigsfare, at alle Aarsagerne skyldes andre Menneskers Handlinger, aldrig Naturens selvstændige Indflydelse.

4. Anvendelsen af disse Regler voldte Vanskeligheder med Hensyn til den rette Placering af den Skade, som de under Verdenskrigen i titusindevis udkastede drivende Miner kunde forvolde efter Fredens Slutning. Minerne var utvivlsomt efter deres oprindelige Natur Krigsaarsager, da de var udkastede under Krigen og i Krigsøjemed, men jo mere kendt Risikoen blev, jo længere Tid der hengik efter Fredsslutningen, og jo længere Minerne drev bort fra den egentlige Krigsskueplads, des mere vilde det særligt krigsmæssige ved dem forsvinde^{26a)}.

For ikke at berede Vanskeligheder og Usikkerhed undtog Assurandørerne — foruden Krigsrisikoen — ogsaa denne Miners risiko ved en saalydende Klausul i Policerne for Søforsikring: »*Denne Police dækker ikke Krigsfare og heller ikke i Fredstid — uden særlig Aftale — Skade ved Torpedoer, faste eller drivende Miner*«. Ordene gaar for Klarheds Skyld længere end Formaalet maaske har været,

²⁵⁾ Hvis der i et krigsførende Land opstaar borgerlige Uroligheder, kan Skade opstaaet herunder altsaa ikke kaldes Krigsskade, selv om Uroligheden er foranlediget ved Krigens Førelse.

Alle danske Assurandører undtager Risikoen for Oprør, borgerlige Uroligheder etc. i deres Varepolicer.

²⁶⁾ Som Eksempel herpaa kan nævnes: de konfødererede Stater under den nordamerikanske Borgerkrig (U. 1870 154), (ligeledes anerkendt i Hamburg, Köhler 18), Finland under dets Rejsning mod Rusland i 1918, men næppe Irland under dets Oprør mod England i 1921—22. I U. 1920 12 blev Polen i 1918 anset for krigsførende Magt. Se udtrykkeligt Policerne i Note 4.

^{26a)} Köhler 44—47.

idet enhver Skade fra Miner og Torpedoer, selv om denne stammer fra nevtrale Magters Fredsøvelser, og som derfor sikkert er Søskade, er undtaget^{26b)}.

5. Om Aarsagerne overhovedet er af en saadan Natur, at deres Indflydelse er forsikringsmæssig, maa selvstændigt undersøges og afgøres efter de i Kap. 17 udtalte Principper, der er fælles for baade Krigs- og Søforsikring. De i Kap. 17 udviklede Regler om Erstatningens Omfang, hvilke økonomiske Følger af de skadeforvoldende Aarsager Søforsikringen dækker, gælder ogsaa for Krigsforsikringen. Ligeledes gælder de i Kap. 17 § 9 ff. udviklede Principper om Aarsagskrydsning. Assurandøren hæfter altsaa kun, hvor Krigsaarsagen har været Hovedaarsag²⁷⁾.

Erfaringsmæssigt opstaar der imidlertid ved Krigsforholdenes Indflydelse langt vanskeligere Tvivlstilfælde end ellers om, hvornaar Aarsagerne er Hovedaarsager. Der haves ikke som ved Søforsikring en righoldig Samling af Fortilfælde til Vejledning. Desuden kan Krigsaarsagens umiddelbare Følger undertiden medføre uoverskueligt Tab, f. Eks. Omkostninger til Lagring og Procesførelse, mens Priseretsdom afventes²⁸⁾. Foranlediget heraf rummer de fleste Krigspolicer udtrykkelige Bestemmelser om, i hvilken Udstrækning Assurandøren hæfter eller ikke hæfter for Krigsfarernes Indflydelse.

I Almindelighed fremhæves som Følger, der ikke hæftes for: Konjunkturtab, Tab af Marked, Skade paa Varerne som Følge af Ophold eller Forsinkelse af Rejsen, Omkostninger paa Grund af Blokade af de krigsførende Magters Havne. De fleste af disse Bestemmelser angaar imidlertid Tilfælde, hvor Assurandøren er fri for Ansvar allerede efter almindelige Principper for al Søforsikring, se Kap. 17. Utvivlsomme positive Indskrænkninger er derimod f. Eks. at Omkostningerne til Reklamation, til Varernes Videreforsendelse, til Lagring og Losning undtages. Undertiden sker dog Udvidelser, f. Eks. i de

^{26b)} Minefaren dækkes ved følgende Klausul, der ikke dækker al Skade, der er undtaget.

Denne Police dækker Skade foraarsaget ved flydende Torpedoer, faste eller flydende Miner, udskudte resp. udlagte under Verdenskrigen 1914—1918.

Hvis Assurandørerne i Tvivlstilfælde vil gøre gældende, at en Skade er foraarsaget ved Miner eller Torpedoer, som ikke hidrører fra Verdenskrigen, paa hviler Bevisbyrden herfor Assurandørerne.

²⁷⁾ Om Krydsning med Aarsager, hvorfor Assurandøren ikke hæfter, se U. 1917 492, 1918 741, 1919 456, 1919 459, 1919 465, 1917 553. — N. R. 1919 667. — N. D. 1918 26, 1918 456, 1919 146. — N. J. A. 1919 470, 1919 111, 1917 473.

²⁸⁾ N. D. 1920 10. Alene Omkostningerne oversteg Forsikringssummen, men de blev dog erstattet. Jfr. U. 1918 331 og N. D. 1917 417.

danske og de svenske Krigspolicer for Kasko, hvor Tidstabet for anholdte Skibe ogsaa i et vist begrænset Omfang blev erstattet²⁹⁾.

Ved Fortolkningen af saadanne udtrykkelige Undtagelser har det været Domstolenes Anskuelse, at det maatte paahvile Assurandøren klart at udtale de Begrænsninger, han ønsker i sin Risiko, og at en Tvivl om disse Klausulers Rækkevidde derfor maa løses paa Baggrund af Reglerne om Ansvarets almindelige Udstrækning ved Søforsikring³⁰⁾, se Kap. 17.

6. Ved Afgørelsen af, om en konkret Skade falder under Krigsassurandørens Risiko eller ej, maa fremhæves den almindeligt antagne Regel, at hvis Skibet forsvinder uden Efterretninger af nogen Art, skal det erstattes af Søassurandøren. Kun hvis det kan godtgøres, at Forliset faktisk skyldes en Krigsaarsag, skal det erstattes af Krigsassurandøren³¹⁾. Dette er ikke et Brud paa Forsikredes Bevispligt

²⁹⁾ N. D. 1920 113. En Damper havde ligget i Savannah fra $\frac{22}{2}$ 1917 til $\frac{27}{8}$ 1917 afventende Tilladelse til Visitation i Halifax. $\frac{27}{8}$ 1917 udstedte U. S. A. Exportforbud mod Lasten, og denne lossedes. Dampereens Tidstab erstattet.

I de danske Kaskopolicer erstattes efter 30 Dages Ophold 6 pCt. af Taksten pro anno pro rata, se Note 4.

³⁰⁾ S. H. R. T. 1918 45. Undtagelsesbestemmelser i en Krigspolice fortolket meget vidt i den Forsikredes Favør. Alle Omkostninger ved Reklamer og Viderefremsendelse af Varerne antoges at falde under Assurandørens Ansvar.

S. H. R. T. 1918 133. Klausulen om, at Erstatning først udbetales ved endelig Priseretsdom eller anden endelig Afgørelse, fortolket meget snævert, navnlig under Hensyn til Konv. § 168. Oplægning i Danmark under Embargo anset for en endelig Afgørelse. Herimod U. 1918 871 og N. D. 1922 59 (al Skade ved Godsets egen Beskaffenhed undtaget i Policen).

³¹⁾ U. 1918 571 stadf. 961. Et Sejlskib forsvandt sporløst under Sejlads gennem Farezonen. En Redningsbaad uden særlige Kendetegn drev i Land. Da det ikke »fandtes godtgjort«, at Forliset skyldtes Krigsfare, dømtes Søassurandørerne.

S. H. R. T. 1919 399. S/V Cederbank afgaaet Maj 1917 Savannah—Danmark forsvandt. Den blev sidst prajet nord for Færøerne. En af dens Baade drev i Land i Norge og var beskadiget af et Kanonprojektil. Skibet blev erstattet af den norske Kasko-Krigsforsikring. Retten frifandt Krigssøforsikringen for Varer, da det ikke var »godtgjort« paa sikker Maade, at Forliset skyldtes Krigsforholdene, omend dette var »meget sandsynligt«.

S. H. R. T. 1915 334. Skønt sandsynligt, at D/S Ingolf var forlist paa Grund af Krigens ekstraordinære Forhold (Rute Kbh.—Hull), var dette dog ikke godtgjort saaledes, at Krigsassurandøren kunde dømmes.

N. D. 1915 350. Damper forsvundet undervejs fra Amsterdam til Blyth. Retten antog, at Bevispligt paahvilede den, der vilde paastaa, at Forliset faldt under Krigsforsikringen. Denne frifundet.

(fortsættes)

efter Konv. §§ 205 og 206, thi ved forsvundne Skibe har han ingen Bevispligt for Skadens Aarsag, se Kap. 32 §§ 1—2. Reglen har væsentlig sin Betydning for Forholdet mellem Assurandørerne indbyrdes og er et Udtryk for Krigsassurancens subsidiære Karakter.

7. Aarsagskrydsningen mellem Sø- og Krigsaarsager maa særligt undersøges. Det forudsættes, at en Aarsag, der maa karakteriseres som Krigsaarsag, virker sammen med en Søaarsag, og at det er umuligt at udskille den skadegørende Virkning af hver enkelt Aarsag.

Som nævnt i Kap. 17 § 10 har man ikke i Skandinavien fulgt Læren om *causa proxima*, den sidst virkende Aarsag. Dette fremgaar klart paa dette Omraade, f. Eks. af Dom i N. D. 1918 245, hvorefter Søskade paa Redningsbaade, der var udsvingede i Farezonen, ansaas for Krigsskade³²⁾, og af, at man har tillagt den almindelige Krigssituation, selve de ekstraordinære Forhold, der ligger langt tilbage i Aarsagsrækken, en selvstændig og bestemmende Indflydelse³³⁾. Man har heller ikke søgt Tilflugt til Læren om den adækvate (tilstrækkelige) Aarsagsforbindelse. Denne vil heller ingen Hjælp give, hvor Tilfældet foreligger

N. D. 1917 71. En Tjalk med Kulbriketter forsvandt i Dec. 1915 undervejs fra Lübeck til Landskrona. Der var Miner i Farvandet og oplyst, at en Tjalk var sunket, minesprængt, paa Rejsens Tid. Søassurandøren frifundet.

N. D. 1917 92. Dampers med Jernmalm forsvundet paa Rejse fra Narvik til Middlesborough April 1915. Godt Vejr under Rejsen oplyst. Søassurandøren dømt.

N. D. 1918 422. Dampers forsvundet paa Rejse fra Bergen til Königsberg Januar 1915. Ved Fund af ilanddrevne Dagbogsoptegnelser, hvoraf fremgik, at Skibet havde været 25 Kvartmil fra den tyske Kyst, og af øvrige Omstændigheder antoges, at Forliset ikke skyldtes Søulykker. Krigsforsikringen dømt. Stadfæstet N. D. 1918 422.

N. D. 1919 323. Krigsforsikringen frifundet, da Søulykke ikke var udelukket, jfr. N. D. 1918 531. N. R. 1919 147. Ved fri Bevisbedømmelse ansaas Skibets Forlis foraarsaget af Miner eller Torpedoer. N. D. 1923 97. En gammel Skonnert af Træ forsvinder paa Rejse Halmstad—West Hartlepool med Props. Krigsforlis antaget, da der var mange nærliggende Muligheder herfor og ingen Grund til at tvivle herom.

De norske Domstole stiller altsaa mindre strænge Krav til Bevisets Styrke end de danske.

³²⁾ Noget medvirkende til denne Afgørelse har det sikkert været, at man mente, at man ikke kunde lade Søassurandørerne hæfte derfor. Dansk Praksis i Krigsaarene var at lade Søassurandørerne betale for udsvingede Baade.

³³⁾ N. D. 1918 170. Et Sejlskib kolliderede i Kanalen med et Dampskib, der var ledsaget af to Torpedobaade. Krigsfare antaget Skyld i Kollisionen efter en Vurdering af de uregelmæssige Forhold, hvorunder Dampersen navigerede og sejlede.

saaledes, at Skaden i Princippet kan tilskrives begge de virkende Aarsager.

Til Vejledning ved Afgørelsen findes en positiv Bestemmelse i Konv. § 78^{33a)}. Hvis Rejsen paa Grund af Krigsforhold ændres, og der derefter indtræder Skade direkte forvoldt af en Søaarsag, siger Konv. § 78 2. Pkt.³⁴⁾ udtrykkeligt, at dette er Krigsskade, idet Søforsikringen ophører, »saasnart den forsikrede Genstand, for at Krigens Følger kan undgaas eller iøvrigt paa Grund af Krigsforholdene, er bragt ud af rette Vej«. Konv. § 78 har sikkert sit Forbillede i Begrebet »Fri for Krigsmolest«, saaledes som det opstilles i Hamburgerplanen af 1847 § 40, jfr. n. Pl. § 31. Hvis Konv. § 78 var blevet nøje fulgt, vilde det have betydet en stor Indskrænkning i Risikoen for den almindelige Søforsikring. Det vilde næppe være gaaet ud over de Forsikrede, da Krigsassurandørernes Betingelser aabnede Vejen for en omfattende Fortolkning af deres Ansvar. Domstolene har imidlertid ikke følt sig bundet af den i Konv. § 78 opstillede skarpe Grænse for Søassurandørens Ansvar, selv om de ofte citerer § 78. De har faktisk foretaget Afgrænsningen mellem Sø- og Krigsfare efter det Resultat, som er naaet i Kap. 17 IV, nemlig at den Aarsag, som konkret kan anses for Hovedaarsagen, den væsentlige Aarsag³⁵⁾, bestemmer Skadens Placering, idet man dog har erindret, at Krigsaarsagerne efter deres Natur plejer at staa i et mere middelbart Aarsagsforhold til Skaden, idet denne ofte direkte foraarsages af Naturen, og derfor har tillagt dem forøget Betydning.

At Skibet paa Grund af Krigsforholdene har taget en anden Vej end den sædvanlige (rette Vej) og derefter lider en Søskade, har saaledes ikke udelukket, at denne er betragtet som Søskade, nemlig hvis Krigsfaren som saadan ikke har udøvet den væsentligste Indflydelse³⁶⁾. End ikke hvis Skibet har maattet adlyde specielle militære

^{33a)} Konv. § 120 har ingen Betydning, jfr. Kap. 23 Note 45.

³⁴⁾ N. Pl. § 30 udvider positivt Søforsikring tegnet »kun for Søfare« til at dække saadanne Skader, medens Søforsikring »fri for Krigsmolest« ifl. § 31 ikke dækker for Søskader, opstaaet efter at Risikoen er ændret ved Indtræden af »Krigsmolest«, altsaa lig Konv. § 78 2. Pkt.

³⁵⁾ Se især Domspræmisserne i U. 1919 182, »det er dog ikke Krigsforholdene, der er den egentlige Aarsag, og Skaden kan ikke betragtes som en Følge af disse Forhold . . .«

³⁶⁾ S. H. R. T. 1915 145. En Galease grundstødte 11/11 1914 i Flinterenden, hvilken Vej Skipperen ikke kendte men havde valgt, fordi Drogden var minespærret. Da Grundstødningen skete ved Middagstid i klart Vejr, frifandtes Krigsassurandøren.

N. D. 1916 422. Skib beordret passere to Fyrskibe. Ved fejlagtig Signalisering fra et mødende Skib kolliderer det med Fyrskibet (ikke Krig).

(fortsættes)

Ordre, er disse altid blevet anset for Skadens Hovedaarsag³⁷⁾; men de vil ofte være det³⁸⁾. Hvis Prisemandskabet saaledes har haft den faktiske Kommando, er Havariet altid anset for Krigsskade³⁹⁾.

Domstolene har lagt overordentlig Vægt paa at undersøge, om Skaden i det enkelte Tilfælde skyldes Fejl fra Kaptajnens Side, urigtig Navigering, daarligt Udkig, og hvis saadanne sømandsmæssige Fejl har kunnet paavises, har man altid anset Skaden for Søskade⁴⁰⁾, selv om Krigsfaren har forøget Risikoen⁴¹⁾.

N. D. 1921 326. Af Frygt for en Undervandsbaad viger Skibet ud fra Konvojen og gaar mod Stormen i en halv Time. Derefter støder Skibet paa Grund, da det vil genoptage sin Plads. Krigsfare ikke antaget som Grund til Forliset.

N. D. 1921 37. Damper, der gaar indenfor Tremilsgrænsen, grundstøder ved Falsterbo. Skaden anses for Søskade. Ruten var vel valgt for at beskytte Skibet, men selve Grundstødningen beroede paa de nautiske Forhold.

³⁷⁾ N. D. 1919 38. Et Skib beordres af militære Hensyn ud af Havnen og støder herunder mod nogle Vragrester. Da Skibet ikke blev udsat for særlig Fare ved at efterkomme Ordren, blev Skaden ikke anset for Krigsskade.

³⁸⁾ N. D. 1921 423. Skib anløber Inspektionshavn. Ved Udrejsen følger det efter Ordre en Patruljebaad og grundstøder. Paa Grund af Ordren til at følge Krigsskibet anses Skaden foraarsaget af Krigsfare. I N. D. 1922 9 frifandtes imidlertid Krigsassurandøren, fordi det senere var blevet oplyst, at Skibet ikke under Udsejlingen var tvunget til at følge eller havde fulgt britisk militært Lods fartøj.

N. D. 1920 154. Skade opstaaet under Storm, fordi Skibet efter Befaling henlaa paa uheldig Ankerplads, anset for Krigsskade.

N. D. 1917 11. Skib beordres af militære Hensyn ud af Havn ved Lavvande uden Lods; det grundstøder; Krig antaget. Dog ændret N. D. 1920 36.

³⁹⁾ U. 1915 928 og 1916 91. Prisemandskab ombord, der havde Kommandoen, Krig.

U. 1919 133. Damper standset, Prisemandskab og Lods ombord, grundstødt i Storm, Krig. Jfr. S. H. R. T. 1915 266 og 332 og N. D. 1918 516 og 1919 235.

⁴⁰⁾ N. D. 1916 446. Grundstødning i Kanalen med Minelods ombord, ikke Krig. Jfr. N. D. 1917 474 og 1917 225. N. R. 1919 768: Skib ændrer Kurs mod Land af Frygt for Uvejr, dog ogsaa Krigsaarsager medvirkende, Sø. N. D. 1917 228. Uforsigtig Navigering og uforholdsmæssig Fortsættelse i Mørke den egentlige Aarsag, Sø. Jfr. N. D. 1907 282, U. 1916 118.

S. H. R. T. 1915 329. Et Skib strandede paa Englands Østkyst nær et slukket Fyr (Longstone). Aarsagen hertil ansaas at være Kaptajnens skødesløse og uforholdsmæssige Navigering, især da han vidste, at Fyrene var slukkede. Krigsassurandøren frifundet. — U. 1923 344: Da Skibenes Kollision kunde være undgået, hvis begge »havde manøvreret rigtigt«, og da de havde set hinanden tilstrækkeligt tidligt, blev Kollisionsansvaret paalagt Søassurandøren, til Trods for at begge Skibe ikke førte Lanterner.

⁴¹⁾ N. D. 1921 299. Sammenstød med et andet Skib, der gik med blændede

Heri ligger Begrundelsen af, at hvis den paagældende krigerske Foranstaltning har været kendt i længere Tid, saa at en forsigtig Kaptajn har kunnet værgе sig imod dens Indflydelse, saa er Risikoen vel øget, men et Havari foraarsaget herved maa nærmest tilskrives Kaptajns Fejl og bliver derfor ikke Krigsskade.

Hvis Krigsfaren ikke har været konkret tilstede, men kun Frygten for den har virket, vil Skaden altid være Søskade⁴²⁾. Hvis en Krigsaarsag vel har dannet Grundlag for Situationens særlige Risiko, men Faren faktisk ikke er kommet til at virke, er Skaden ogsaa blevet anset for Søskade, f. Eks. hvor Skibene gik i Konvoj, men det var lyst, og de slukkede Lanterner derfor ingen Indflydelse havde haft paa Havariet⁴³⁾, eller hvor Forliset iøvrigt væsentligt skyldtes fejl Navigering⁴⁴⁾ fra Skibene, eller Naturforholdene⁴⁵⁾. Kun hvor Konvojens særlige Forskrifter om slukkede Lanterner⁴⁶⁾, Rækkefølge, Styring o. s. v. har været en virkelig Hindring for at gøre det sømandsmæssigt rigtige, er Krigsskade antaget⁴⁷⁾.

Lanterner, ikke antaget at være forvoldt ved Krigsfare, men ved mangelfuldt Udkig og misvisende Signaler.

N. D. 1922 268. Dampers synker under diset Vejr efter Kollision med en anden Dampers, der paa Grund af Krigsfare ikke viste Toplanterne. Da dette ikke bevisligt var Hovedaarsagen til Kollisionen, frifandtes Krigsassurandøren.

⁴²⁾ N. D. 1921 97. Besætningen tror sig angrebet af en Undervandsbaad, gaar i Baadene og reddes ind til Færøerne. Ingen Undervandsbaad set, Skibets Skæbne ukendt. Det var uberettiget at overlade Skibet til sin Skæbne, og denne Handling, der ikke var Krigsfare, bevirkede Forliset.

⁴³⁾ N. D. 1919 188. To Skibe i Konvoj kolliderer under lige Skyld. Paabudet om slukkede Lanterner havde ikke virket, da det var lyst. Skaden anset for i første Række foraarsaget af en Søulykke (fejl Navigering).

⁴⁴⁾ N. D. 1919 409, stadf. 1921 209. Hovedaarsagen til Sammenstød i Konvoj var fejl Navigering, hvorefter Krigsassurandøren blev frifundet. N. D. 1922 405. Det i Kollisionen ansvarlige Skib havde ikke holdt ordentligt Udkig og havde iøvrigt bedømt Situationen urigtigt. Krigsassurandøren frifundet. Endvidere N. D. 1922 569.

⁴⁵⁾ N. D. 1921 237. Paa Rejse i Konvoj gaar en Dampers under i Orkan. Selvom Forliset kunde være undgaaet, hvis nærmeste Havn var blevet søgt, eller hvis Kaptajnen havde lagt Skibet paa Vejret, ansaas Skaden foraarsaget af Søaarsager. Lignende Tilfælde i N. D. 1922 1 og 1922 469. Lanterne afdækkedes i god Tid, saa Kollisionen skyldtes mangelfuldt Udkig o. s. v. Se ogsaa N. D. 1922 545. Konvojen var opløst. Taage og urigtig Navigering var de egentlige Aarsager til Kollisionen.

⁴⁶⁾ N. D. 1921 423. Sammenstød i Konvoj ansaas foraarsaget ved Ordren om tildækkede Lanterner. Denne var en krigsmæssig Forholdsregel, og Skaden derfor anset for Krigsskade. Anderledes 1921 369.

⁴⁷⁾ N. D. 1918 614. Dampers i Konvoj synker efter Sammenstød med Patruljebaad, Krigsskade antaget.

Det kan da fremhæves som det karakteristiske for den skandinaviske Domspraksis, at den udelukkende har truffet Afgørelsen efter, hvilken Aarsag der konkret har været den mest indflydelsesrige, den mest afgørende for Havariets Indtræden, saaledes at man dog i Tvivls-tilfælde nærmest har været tilbøjelig til at lade den almindelige Søforsikring bære Tabet.

Ved Vurderingen af den konkrete Indflydelse faar en Krigsaarsag selvfølgelig mindre Betydning, jo mere Tvivl der er om, hvorvidt den retsligt kan kaldes Krigsaarsag. Ofte foreligger Retstilfældet saaledes, at der saavel er Tvivl om, hvorvidt den ene af Aarsagerne kan anses for en Krigsaarsag, som om, for saa vidt dette antages, under hvilken Forsikring, Sø- eller Krigs-, Skaden da bør henføres (se f. Eks. Dommene om Skade i Konvoj, om slukkede Fyr, Prisemandskab o. fl.). Dommene afgør selvfølgelig ikke hvert Spørgsmaal for sig, men summer alle Sagens Fakta op og giver derefter en skønsmæssig Afgørelse.

8. Krigsforsikringen har sine særlige Skadestilfælde. Skaden kan fremtræde som Beslaglæggelse af Skib eller af Ladning, hvad enten denne kaldes Kapring, Opbringelse, Arrest, Anholdelse eller Embargo, og som Beskadigelse af Genstanden enten direkte foraarsaget ved krigerske Operationer (Beskydning, Sprængning) eller ved Menneskers Handlinger (Opbringelse, Anholdelse) eller som Følge af Foranstaltninger, truffet i Krigsøjemed, f. Eks. Stranding, fordi Fyr er slukkede, Kollision med Krigsskibe.

Skade forvoldt af Krigsaarsagerne forekommer i de samme Former som ved den almindelige Søforsikring: Havarigrosse⁴⁸⁾, Totalforlis, partikulære Skader og Omkostninger. Der henvises om Skadesreguleringen til V Bog, hvis Regler direkte omfatter ogsaa Krigsforsikringen.

9. Som objektive Betingelser for en Krigsforsikrings Gyldighed opstiller Konv. § 119, at den egentlige Forsikrede ikke maa være Statsborger i et krigsførende Land, eller Genstanden paa anden Maade ueneutral Ejendom⁴⁹⁾. Hvis Assurandøren kender disse Forhold, kan han ikke benytte denne Indsigelse^{49a)}. Konv. § 127⁵⁰⁾ tilføjer, at

⁴⁸⁾ U. 1917 728.

⁴⁹⁾ U. 1917 570, 1918 341, 1920 275 (Assurandøren frifundet).

^{49a)} S. H. R. T. 1917 154. Assurandøren var bekendt med, at Ladningen var Kontrabande, saa Modtagerens Egenskab af fjendtlig Undersaat skadede ikke.

S. H. R. T. 1917 425. En Speditør havde forsikret Postpakker indeholdende

(fortsættes)

det forsikrede Skib ikke under Krigen maa have tilhørt en Statsborger i et krigsførende Land eller have været Prise⁵¹⁾, idet de andre krigsførende Magter da kan ventes ikke at ville respektere Overførelsen til neutralt Flag under Krigen. Disse Regler er Udtryk for visse objektive Forudsætninger i Policen, jfr. Kap. 13, der antagelig under enhver Krig vil bevare deres Betydning.

Konv. § 70, hvorefter Konnossementet skal angive Afsender, Modtager og Ejer, er vist bortfaldet og maa erstattes af Policens særlige Forskrifter^{51a)} og Oplysningspligtens Krav, Kap. 11.

Som en særlig Ophørsgrund for Krigsforsikringen indeholder de danske Policer for Kasko og Kaskointeresser den Regel, at Forsikringen ophører, hvis Danmark kommer i Krig⁵²⁾. Hvor dette ikke utrykkeligt er sagt i en Krigspolice, er imidlertid denne Risiko inkluderet, jfr. Konv. § 118 2. Pkt. Om Assurandørens særlige Ret til Opsigelse efter Policen og Konv. § 107 se Kap. 14 § 8 og Note 25.

Oplysningspligten ved Krigsforsikring følger de almindelige Regler herom i Kap. 11. Bedømmelsen af, hvad der skal oplyses, maa selvfølgelig ske under Hensyntagen til den særlige Risiko og de Forhold, der under den herskende Krigstilstand maa anses for risikoforøgende, se Princippet i Konv. §§ 79, 118, 119 og 127. Medens det saaledes under tidligere Krige efter Konv. § 67, jfr. Konv. § 135 Nr. 5, maatte anses for en absolut Pligt for Ladningsejeren at oplyse, at Varen var Krigskontrabande⁵³⁾, og for Rederen til at oplyse, at Skibet havde Krigskontrabande ombord⁵³⁾, Konv. § 79, blev dette Begreb under

tyske Varer. Da der dengang afsendtes store Mængder tyske Varer paa denne Maade, maatte Assurandørerne være klare over, at der ved denne usædvanlige Forsendelsesmaade, og navnlig naar Afsenderen var Speditør, var overvejende Sandsynlighed for, at Postpakkerne var tyske. Konv. § 119 blev derfor ikke anvendt.

S. H. R. T. 1917 302. Forsikrede drev Virksomhed med at afsende tyske Varer i Postpakker til oversøiske Lande. Da Assurandøren havde maattet forstaa dette eller ved at spørge kunde have faaet al ønskelig Oplysning, dømtes han.

⁵⁰⁾ Gælder kun ved Forsikring af Skib og Reders Fragt.

⁵¹⁾ Kaperinstitutionen er ophævet ved Pariserdeklarationen af 1856. Analogien kan sikkert anvendes ved private Skibe, der har været benyttet af Regeringen som Hjelpekrydsere. N. Pl. § 38, sv. Pl. §§ 33 og 34.

^{51a)} I S. H. R. T. 1916 253 antaget, at Policernes Fordring om, at Konnossementerne skal lyde paa Navn, var opfyldt, selv om der var tilføjet »eller Ordre«, da et Konnossement efter dansk Ret altid er transportabelt.

⁵²⁾ Se Note 4 og Konv. § 78. Ligeledes de svenske Betingelser. Derimod ikke de norske Policer.

⁵³⁾ N. Pl. § 38, sv. Pl. § 34.

⁵⁴⁾ N. Pl. § 43 b, sv. Pl. § 33.

den sidste Verdenskrig saa udvidet baade af Tyskland og af England, at Pligten, da Assurandørerne var bekendt med denne Udvidelse af Kontrabandebegrebet, maatte indskrænkes til kun at oplyse særlig risikoforøgende Omstændigheder ved Ladningen, som Assurandøren ikke kendte eller burde kende⁵⁵⁾, og til at overholde de særlige Klausuler, som Assurandørerne indsatte i Policerne om Ejendomsretten til og fremtidige Dispositioner over Genstandene⁵⁶⁾.

⁵⁵⁾ N. D. 1922 369. Et svensk Firma krigsforsikrede et Parti Huder hos en norsk Assurandør. De blev kapret og prisedømt. At Firmaet forinden Policens Tegning i Marts 1915 havde solgt Skotøj og Huder til Tyskland, ophævede ikke Assurandørens Ansvar, da dette var folkeretslig tilladeligt, og da Assurandøren maatte være forberedt herpaa. Forsikrede havde efter Forsikringens Tegning solgt Skotøj til Tyskland, men heller ikke dette stred mod hans Pligter efter Policen, da man ikke i Marts 1915 kunde forudse, at England vilde beslaglægge Varer, blot fordi Ejeren eksporterede andre Varer til Tyskland, og da Assurandøren burde bære Ansvaret for saadan Risikoforøgelse. Andesledes N. D. 1917 536.

N. D. 1921 212. Ved Tegning af Varcpolice ikke opgivet, at Forsikrede optraadte som Straamand for et Firma, der var black-listet, og som derfor ikke selv turde gøre Forretningen. Partiet var delvist frigivet. Da Forsikrede havde tilsidesat sin Oplysningspligt, jfr. n. Pl. § 4, blev Assurandøren frifundet.

N. D. 1921 531. Forsikrede afskibede et Parti Valsetraad sammen med de forsikrede Træbearbejdningsmaskiner. Da det første Parti var Krigskontrabande, kondemnerede den tyske Priseret ogsaa Maskinerne. Assurandøren frifundet, da Forsikrede ikke havde meddelt ham Valsetraadens Indladning, jfr. Søl. § 242.

N. D. 1919 317. Krigsforsikring anset ugyldig, da Forsikrede havde undladt at oplyse, at han overfor den britiske Konsul havde nægtet at afgive Erklæring om ikke at eksportere sine Varer til Tyskland, uanset at det ikke kunde oplyses, om denne Vægning havde bevirket Varernes Prisedømmelse.

S. H. R. T. 1921 441. Af Sagens Omstændigheder fremgik det, at den af Forsikringstageren ved Forsikringens Afslutning fra en Tredjemand fremskaffede Erklæring om Varens Forbrug og Ejendomsretten til denne ikke fyldestgjorde Konv. § 114's Krav om nøjagtig og sandfærdig Opgivelse af alle ham bekendte Omstændigheder. Assurandøren frifundet.

⁵⁶⁾ U. 1923 462. Assurandøren frifundet, da tyske Interesser var knyttet til Varerne.

U. 1920 288. Forsikredes hele Forretning var baseret paa Eksport til Tyskland. Assurandøren hævdede, at Forsikrede regnede med at sælge Varen til Tyskland, hvis den fremkom uden engelsk Konsumklausul, og at allerede derved Policebetingelsen om, at Varen skulde være bestemt til Forbrug i Skandinavien, var overtraadt. Retten gav Assurandøren Medhold, især da Forsikrede ikke fremlagde de forlangte Oplysninger om sine Salg. Varens Provenu var iøvrigt frigivet af Englænderne.

S. H. R. T. 1921 205. Det var en Betingelse for Krigsforsikringens Gyldighed, at Varen var bestemt til Forbrug i Skandinavien. Da der var knyttet tyske Interesser til Sendingen, og da Forsikrede ikke var Ejer, frifandtes Assurandøren.

(fortsættes)

Det maa fremhæves, at selv om Policen er ugyldig som Krigsforsikring, kan den bestaa som Søforsikring, hvis den paagældende Omstændighed ikke ogsaa forøger denne Risiko⁵⁷⁾.

10. Om kaprede Genstande kan konfiskeres, afgøres af en *Priseret* i det krigsførende Land, der har kapret dem. Selv om Priseretter er Domstole, er deres Afgørelser ikke prægede af de civile Domstoles Upartiskhed og Retfærdighed. De Regler, hvorefter de dømmer, er fastsat suverænt af vedkommende krigsførende Land, og det er Aarhundreders Erfaring, at Priseretsdommerne under Retsudøvelsen ikke undgaar at lade sig paavirke af den Krigspsykose og Fare, hvori deres Nation staar. Konv. §§ 80 og 81 har derfor udtrykkelig udtalt, at Priseretsdommens Indhold og Resultat ikke er forbindende for den Forsikrede^{57a)}, hverken Priserettens Fortolkning af vedkommende Lands Retsregler eller dens Bedømmelse af, om de faktiske Omstændigheder berettiger Pribebedømmelsen. Uanset en konfiskerende Dom kan den Forsikrede altsaa forlange Skadeserstatning, og det maa overlades de danske Domstole frit og uafhængigt at afgøre, om Priserettens Dom er rigtig eller ej, og om Forsikrede iøvrigt, hvis det sidste er Tilfældet, ifl. Policen og sit Forhold til Assurandøren har mistet sin Ret til Erstatning⁵⁸⁾. Derimod er selvfølgelig det Faktum, at Genstanden er konfiskeret ved Priserettens Dom og derved totalforlist, forbindende for Assurandøren, hvis denne ikke forlanger Appel, eller Priseretsdommen er inappellabel.

U. 1917 733. Bevis for, at Varerne ikke befordredes til Brug for den russiske Stat, forclaa ved, at Konnossementet var stilet til et privat Firma i Moskow, og intet tydede imod privat Anvendelse af Varerne, jfr. S.H.R.T. 1917 228.

S.H.R.T. 1918 253. Assurandøren havde ikke godtgjort, at Forsikrede havde overtraadt Policens Forlangende om Varens Forbrug i Skandinavien.

N.D. 1918 236. Forsikrede havde givet unøjagtige og ufyldestgørende Oplysninger om sine Dispositioner med Varerne og havde intet foretaget mod Pribebedømmelsen. Assurandøren frifundet. Ligeledes N.D. 1918 197, men N.D. 1917 318, 1919 134.

⁵⁷⁾ N.D. 1920 134. Jfr. H.B. § 122. Sv. Pl. § 38 indeholder den fornuftige og hermed stemmende Regel, at Tilsidesættelse af Oplysningspligten o. s. v. kun bevirker, at Forsikringen betragtes som tegnet »fri for Krigsmolest«, altsaa Krigsrisikoen bortfalder, Søforsikringen bestaar.

^{57a)} Den er heller ikke bindende for Assurandøren, jfr. U. 1920 288 og N.R. 1918 279.

⁵⁸⁾ N.D. 1917 569. Jfr. n. Pl. § 39 2. Stk.

26. KAPITEL.

Særlige Forsikringsarter og Klausuler.

I.

Bodmeri¹⁾.

1. Ved Bodmerilaan forstaas ifl. Søl. §§ 174 og 175 et Pengelaan, der optages af Skipperen »i Nødstilfælde til Rejsens Fortsættelse eller Ladningens Bevaring og Viderebefordring«, uden personligt Ansvar for nogen, men med Sikkerhed i Skib, Fragt og Ladning, og saaledes, at Kreditor efter Rejsens Slutning kun kan holde sig til de forbodmede Værdier, hvori han da har Søpanteret jfr. Søl. §§ 268 Nr. 3 og 276 Nr. 3. For Bodmerilaanet ydes et Vederlag til Kreditor, Bodmeripræmien, der baade skal dække dennes Risiko for Værdiernes Forlis og give ham Vederlag for Afsavnet af Kapitalen i Rejsens Tidsrum. Bodmerikreditor har saaledes en forsikringsmæssig Interesse, jfr. Søl. § 230 og Konv. § 34, i Rejsens lykkelige Fuldendelse. Om Bodmerilaans Indflydelse paa Skibets Kaskoforsikring, se Kap. 4 § 7.

2. Naar man vil forsikre Bodmerilaan, maa dette udtrykkeligt nævnes for Assurandøren. Særlige Policer hertil findes. Konv. § 46 udtaler, at Forsikringsværdien er »*Laanets fulde Beløb med Tillæg af Bodmeripræmien*«. Da denne i sig indeholder Vederlag for Risikoen, altsaa ogsaa for Assurancepræmien, gaar Konv. § 46 vistnok ud fra, at Bodmerikreditor ikke desuden kan forsikre denne, hvilket ogsaa er antaget i norsk, svensk, hollandsk og tysk Ret.²⁾ Der kan imidlertid i

¹⁾ Pl. 365 ff. B. 466 og 405, Gram 437. Br. 42, 56, 87 og 128. G. 84. A §§ 242—243.

N. Pl. § 86, sv. Pl. §§ 6 Nr. 8, 15 1. Stk., 64 3. Stk. 88 og 89. H. B. §§ 111—113.

²⁾ N. Pl. § 86, sv. Pl. § 6 Nr. 8. H. B. § 110, W. v. K. § 599, C. de C. § 334, S. H. L. B. § 170, M. A. § 10. Engelsk og amerikansk Ret tillader Forsikring af Bodmerilaanet plus legal interest plus Forsikringspræmien, hvad der er den rigtige Løsning. Bodmeridebitor kan selvfølgelig ikke forsikre sin Interesse, se udtrykkelig C. de C. § 347, I. H. L. B. § 607.

dansk Ret næppe være noget til Hinder for, at Assurancepræmien medforsikres, men dette bør udtrykkeligt anføres i Policen.

Konv. § 46 i. f.³⁾ udtaler, at Forsikringsværdien ikke kan overstige Værdien af de forbodmede Genstande ved Rejsens Begyndelse, idet Bodmerikreditor ikke har nogen videregaaende økonomisk Interesse. Hvis der paa de forbodmede Værdier hviler Fordringer med Søpantret forud for Bodmerilaanet, maa disse ogsaa fradrages⁴⁾. Takst har kun Betydning som Angivelse af Forsikringssum, ligesom ved Fragt, se Kap. 5 § 2.

I Policen⁵⁾ er desuden tilføjet⁶⁾: »Ved Bodmeri forudsættes Sikkerhed givet i Skib, Ladning og Fragt«. Viser denne Forudsætning sig urigtig, medfører det ikke Policens Ugylldighed, men Assurandørens Erstatningspligt udregnes, som om alle tre Værdier hæftede for Bodmerilaanet⁷⁾.

3. Risikoen begynder ifølge Policen allerede »fra Gældsbevisets Datum«⁸⁾, hvorved Konv. § 92, der regnede den fra Skibets Afsejling, er ændret. Risikoen ender ifl. Konv. § 92, »naar Skibet er kommet til Bestemmelsesstedet og der i god Behold har ligget for Anker i 24 Timer«. — Denne Bestemmelse omfatter alle Arter af Bodmeri, saavel med Sikkerhed i Skib som i Ladning og Fragt. Den er i Virkeligheden kun rimelig, naar Bodmerilaan i hvert Fald omfatter Skibet. Nyere Regler⁹⁾ lader Risikoen ende paa samme Tidspunkt, som den almindelige Forsikring for de forbodmede Genstande vilde have ophørt.

4. Assurandøren overtager indenfor Policens Grænser al den Risiko, som Bodmeristen løber. Assurandøren hæfter, hvis og for saa vidt de forbodmede Værdier ved et Ulykkestilfælde ikke giver fuld Dækning for Bodmerilaanet og Bodmeripræmien, jfr. Søl. § 256 Nr. 4

³⁾ Jfr. n. Pl. § 86 1. Stk. og H. B. § 110 1. Stk.

⁴⁾ Sv. Pl. § 89, jfr. Konv. § 47.

⁵⁾ Policen, der anvendes i Danmark, omfatter *Bodmeri, Havaripenge og Havariersfordud*.

⁶⁾ Overensstemmende med n. Pl. § 86 i. f., sv. Pl. § 15 og H. B. § 111.

⁷⁾ Hvis de ikke-forbodmede Genstande lider Havari, kan selvfølgelig Forsikrede ikke i den Anledning rejse Erstatningskrav, da han mangler Interesse. Reglen virker kun til Assurandørens Fordel. Ulrich 229. Iøvrigt er Reglen praktisk ved Ballastrejse, hvorom altsaa Bodmerikreditor maa huske at underrette sin Assurandør, jfr. sv. Pl. § 15 1.

⁸⁾ N. Pl. § 86 2. Pkt., sv. Pl. § 57 4 og H. B. § 112 lader Risikoen løbe allerede fra det Tidspunkt, da Forsikrede forpligter sig til Laanets Udbetaling.

⁹⁾ N. Pl. § 86 2, sv. Pl. § 57 4. H. B. § 112. Ulrich 230.

og Konv. § 46. Ulykkestilfældet maa være indtruffet under saadanne Omstændigheder, at Assurandøren efter Konventionen og de københavnske Policebetingelser hæfter derfor¹⁰⁾. Skibets Usødygtighed eller Skadens Indtræden som Følge af Skibets Slid, Alder, Raad eller Ladningens vice propre — se Kap. 20 og 21 — bevirker vistnok ikke Indskrænkning i Bodmerikreditors Erstatningskrav (Søl. § 249 Nr. 1—3), og Skyld, Forsømmelse eller Fejl fra nogen anden end Bodmerikreditor, Forsikrede selv¹¹⁾, gør det i hvert Fald ikke.

Ulykkestilfældet kan foreligge som materiel Skade, enten totalt eller partielt Forlis, eller der kan paaføres Genstandene fortrinsberettigede Hæftelser ved Havarigrosse¹²⁾ (Søl. § 179), Kollision, Bjergning og lign.

Reglerne i Kaskopolicen om Skibets Kondemnation (se Kap. 33) faar ingen Betydning mellem Bodmeristen og hans Assurandør. Det afgørende er blot det faktiske, om det kondemnerede Skib — Vraget — kan dække Bodmeristen eller ej. Er Skibet borteblevet, gælder ifl. Policen¹³⁾ særlige Frister for Abandon overfor Assurandøren. Er de forbodmede Genstande virkelig totalforliste, eller yder de intet til Dækning af Bodmerilaanet¹⁴⁾, udbetales Totalerstatning. Fradrag efter Konv. § 167 bruges ikke. Foreligger der partiel Skade — i Form af Beskadigelse eller ved Opstaaen af forud privilegerede Søpantefor-

¹⁰⁾ N. Pl. § 86 3. H. B. § 110 2.

¹¹⁾ Br. 128.

¹²⁾ Bodmerikreditor selv deltager ikke i Havarigrosse, men de forbodmede Genstandes Bidrag hertil fyldestgøres fuldtud forud for Bodmerilaanet (Søl. § 269), hvorved Bodmerikreditor faktisk har en Risiko.

¹³⁾ Policens Frister er følgende:

Fristerne for Betaling mod Abandon ved borteblevne Skibe nedsættes for Rejser paa europæiske Farvande til 6 Maaneder for Sejlskibe og 4 Maaneder for Dampskibe, for transatlantiske Rejser til 9 Maaneder for Sejl- og Dampskibe og for Rejser mellem Europa og Farvandene hinsides Kap Horn og Kap det gode Haab til 12 Maaneder for Sejl- og Dampskibe.

For Rejser, som ikke berøre Europa, fastsættes Fristerne for Sejl- og Dampskibe til 6, 9 eller 12 Maaneder, efter som Rejsens Gennemsnitsvarighed er under 2 Maaneder, under 3 Maaneder eller længere.

For Sejl- eller Dampskibe, som forlades af Besætningen, fastsættes Fristerne til 6 Maaneder, naar Skibet er forladt i europæiske Farvande, og til 9 Maaneder, naar det er forladt i Farvande udenfor Europa, hvilke Frister dog forkortes til det halve, naar Skibe, som ikke kunne flyde paa deres Last, ere forladte i synkefærdig Stand.

Forskellen overfor Kasko og Ladning er urimelig. Vedrørende Fortolkningen se under Abandon, Kap. 32.

¹⁴⁾ Sv. Pl. § 64 3.

dringer —, saaledes at Bodmerikreditor kun har en Del af de forbodmede Genstande at holde sig til, er hans Erstatningskrav Differencen mellem denne Værdi og Bodmerilaanet, hvis der er fuldt forsikret¹⁵⁾. For de forbodmede Genstandes Forringelse, efter at den i Bodmeripolice forsikrede Rejse er fuldendt, hæfter Assurandøren selvfølgelig ikke.

Formaalet med Erstatningen maa være, at Forsikrede faar samme Dækning, som han vilde have faaet hvis ikke det Ulykkestilfælde, der er forsikret imod, var indtraadt¹⁶⁾.

Begrebsmæssigt hæfter ingen personlig for en Bodmerifordring. Personlig Hæftelse kan imidlertid indtræde under Rejsen¹⁷⁾, jfr. Søl. § 272. Ligeledes kan Skaden være forvoldt saaledes, at der er Erstatningskrav mod den Skyldige. Assurandøren indtræder selvfølgelig ved Skadesudbetalingen i saadanne Rettigheder, ligesom han, hvis han af Kulance udbetaler hele Bodmerilaanet til Trods for, at de forbodmede Genstande delvis kan dække dette, indtræder i Bodmerikreditors Ret til de havarerede Genstande, jfr. Søl. § 239 og Konv. § 208, saa vidt hans Udbetaling rækker, se Kap. 41. Bodmerikreditor kan ikke af Assurandøren forlange Udbetaling af Skadeserstatning uden først enten at have gennemført sin Ret overfor de Genstande, der hæfter for Bodmeriet, jfr. sv. Pl. § 88, eller i hvert Fald have konstateret ved Vurdering og Skøn, hvilken Del af hans Bodmerifordring de ikke kan dække, thi Søl. § 239 3. Stk. giver kun Kreditor Tilladelse til at undlade at søge Skyldneren eller den erstatningspligtige.

Respondentiabreve bruges ikke mere¹⁸⁾.

II.

Havaripenge.

5. Bodmeri er under Nutidens hurtige Efterretningssystem og for

¹⁵⁾ N. Pl. § 86 3, sv. Pl. § 88 1. Pkt., H. B. § 110 2. Det maa erindres, at Bodmerilaanet ifl. Bodmeribrevet normalt omfatter — og ifl. Policen altid skal betragtes som omfattende — Skib, Ladning og Fragt. Bodmerikreditor har altsaa Ret og Pligt til at tage alt, hvad der er reddet af samtlige Genstande, til sin Fyldestgørelse efter de fortrinsberettigede Hæftelser. Hvis dette medfører, at enkelte af disse Genstande saaledes svarer til mere end aftalt og lovligt efter det indbyrdes Forhold, maa en Udligning finde Sted, men denne er kun indbyrdes og Bodmerikreditor uvedkommende.

¹⁶⁾ N. Pl. § 86 3.

¹⁷⁾ Sv. Pl. § 88 2.

¹⁸⁾ Om Respondentia-Fordringen se Frd. 19. Decbr. 1794, ophævet ved Søl. § 315.

grenede Bankvæsen næsten ganske gaaet af Brug¹⁹⁾. Reder eller Assurandør foretrækker selv at udlægge Omkostningerne ved Havarier i Stedet for at optage det dyre Bodmerilaan. Ved Havaripenge²⁰⁾ forstås saadanne Udgifter afholdt af Reder, Ladningsejer, Assurandør eller andre i Anledning af et Havari, partikulært eller grosse, der er tilstødt Skib eller Ladning under Rejsen.

Det er ikke absolut nødvendigt til at antage en forsikringsmæssig Interesse, at Udlæggene kan fordres erstattet i Havarigrosse²¹⁾, og ej heller at andre Personer eller blot de Genstande, for hvis Skyld Udgifterne er afholdte, hæfter for disse efter Reglerne om Søpant. Dette vil ofte være Tilfældet. I Almindelighed er Udgifterne afholdt i Tilid til, at i hvert Fald de havarerende Genstande vil kunne yde Dækning, idet man ikke har Kendskab til eller regner med Debtors øvrige Formue. Som Eksempler kan nævnes: Rederens personlige Udlæg til Nødreparationer af Skib, Rederiets Udlæg til Ladningens Losning og Bevaring, alle Udlæg under Ophold i Nødhavn, Udlæg til Bjergning og Bugsering. Udlægget kan ogsaa være foretaget af Tredjemand, som naar f. Eks. Mægler eller Havariagent udlægger Beløb, der skal godtgøres i Havarigrosse.

Det er tilstrækkeligt til Forsikring, at Havariet har forvoldt Udlæggene, og at disse paa en eller anden Maade kan forventes vederlagt af en Person, en Genstand eller ved Fortjeneste, hvis Rejsen lykkeligt fuldendes²²⁾.

6. Om Rederens Udlæg fremhæves følgende. Hvis Rederen under en Rejse udlægger Penge til Reparationer af Skibet, og han har dette fuldt assureret, har han ingen Risiko for dette Beløb, hvis Skaden falder under Assurandørens Risiko, idet denne er pligtig til at erstatte Udgiften. Som nærmere fremstillet i Kap. 38 § 7, kan principielt hverken Reder for Assurandørens Regning eller denne for egen Reg-

¹⁹⁾ Undertiden tager Forsikrede selv Bodmeri for de udlagte Havaripenge, jfr. n. Pl. § 29 4. Stk., se N. D. 1910 84.

²⁰⁾ Konv. § 34, Søl. § 230.

²¹⁾ I N. D. 1905 38 antaget, at en saadan Forsikring ogsaa dækkede Hyre til Besætningen, som var udbetalt, medens Skibet blev repareret, men som ikke erstattedes i Dispachen efter engelsk Ret.

²²⁾ I H. B. § 111 er det en Forudsætning, at baade Skib og Fragt hæfter for Havaripenge, men dette antages ikke her, idet Policen kun foreskriver dette for Bodmeri.

ning forsikre udlagte eller skyldige Havariudgifter, der falder under Assurandørens Erstatningspligt²³⁾).

Hvis Genstanden derimod ikke er fuldt forsikret, eller Havariudgifterne er foranlediget af et Havari, Assurandøren ikke hæfter for, vil Rederen heri kunne finde Anledning til at tegne en Interesseforsikring indtil Størrelsen af samtlige sine Havariudgifter. Den Andel heraf, som falder paa ham, er indgaaet i Skibets Værdi som Udredning, og Udsigten til Indtjening ødelægges ved Skibets Forlis; den Andel, der falder paa andre, er nærmest en Søfordring.

Naar Rederen udlægger Beløb, der skal godtgøres i Havarigrosse og altsaa fordeles over Skib, Ladning og Fragt, kan^{23a)} han assurere det fulde Beløb af disse²⁴⁾, idet han har Interesse i, at Rejsen ender lykkeligt, saa at der bliver noget at fordele Udgifterne over, da ingen hæfter personlig for Havaribidrag. Det kan maaske teoretisk hævdes, at her ikke foreligger en forsikringsmæssig Interesse, for saa vidt Forsikringen kommer hans egen Assurandør tilgode og dækker et for denne opstaaet konstateret Tab. Men Interesser af den forskelligste Art er tilstede, vævet ind i hinanden, og alle er de afhængige af Transportens lykkelige Fuldførelse, saa der er Grund til af praktiske Hensyn at lade en saadan Forsikring ubetinget være gyldig.

7. Til Forsikring af Havaripenge benyttes i Danmark samme Police som ved Bodmeri. Ifølge Policen begynder og ender Risikoen derfor som ved Bodmeri, jfr. foran § 3.

Forsikringsværdien af Havaripenge er de afholdte Udgifter og de Forsikrede eller Genstandene paahvilende ufyldestgjorte Forpligtelser; Udlæggene med Tillæg af sædvanlige Renter i det Omfang, disse kan forlanges, og alt med Tillæg af Forsikringspræmien²⁵⁾. Denne behøver neppe særskilt at opgives for at være medforsikret, jfr. foran²⁶⁾ i Kap. 4 § 9. Det er en Forudsætning, at paahvilende Forpligtelser kun er forsikrede i det Omfang, de virkeligt efter den Lov, der skal anvendes, kan falde Forsikrede til Last. Det er næppe nødvendigt, som ved Bodmeri, at Forsikringsværdien ikke maa overstige Værdien af

²³⁾ Anderledes i n. Pl. §§ 17 4. Stk. og 88 1. Stk.

^{23a)} Han skal endog gøre det, se Kap. 38 § 7.

²⁴⁾ Herimod N. D. 1910 84, der gaar ud fra, at Rederen ikke kan forsikre de Udlæg, der ved Dispatchen henføres enten partikulært eller som Andel i Havarigrosse til Rederiet.

²⁵⁾ N. Pl. § 88 1. Stk., sv. Pl. § 6 7. Stk. M. A. § 16 4. I England dækkes sædvanligt Havaripenge paa »disbursements« Policer.

²⁶⁾ N. D. 1905 38.

de Genstande, der hæfter²⁷⁾. Genstandene kan jo senere stige i Værdi, og Havaripenge udlægges ofte i en Nødssituation, hvor en Bedømmelse af Værdien er vanskelig. Desuden er det jo overhovedet ikke nødvendigt, at nogle Genstande hæfter^{27a)}, og Debtors Ydeevne er ligeledes uden Indflydelse.

Den Person, der har afholdt Udlæggene, maa opgives Assurandøren²⁸⁾, og den forsikrede Interesse maa ikke ændres; f. Eks. kan en Reder, der godtgør Havariudlæg, en Havariagent har haft, ikke benytte dennes Police, medmindre Beløbet ikke skal endeligt bæres af ham, men f. Eks. fordeles i Havarigrosse, og Policen desuden er tegnet »for Vedkommendes Regning«. Endvidere maa opgives det Skib eller den Ladning, for hvis Skyld Udlæggene er afholdt, for at identificere Risikoen, Kap. 10. Hvis intet andet opgives, maa Havaripengene være udlagt under den Rejse, paa hvilket Skibet er, da Forsikringen tegnes²⁹⁾. Dette forudsættes i alle Konventionens Regler, jfr. Konv. §§ 48 og 92, og stemmer med den Praksis, at Havaripenge bør reguleres, eller der bør gives Sikkerhed derfor, naar Rejsen slutter. Desuden kan Pantestillingen jo forringes, efter at en ny Rejse begynder (Søl. § 269 2. Stk.).

8. Assurandørens Erstatningspligt gaar efter Konv. § 48 og Søl. § 256 Nr. 4 ud paa at erstatte den Forsikrede det Tab, denne lider ved, at de Genstande, for hvis Skyld Havaripenge er udlagt, bliver ude af Stand til at dække disse som Følge af et Havari, der efter Policens og Konventionens almindelige Regler falder under Assurandørens Ansvar. Hvis Forsikrede ikke er Reder, kan Skibets Usødygtighed, Raad og Ælde, eller lign. altsaa ikke hindre hans Adgang til Erstatning³⁰⁾. Intet Krav om Erstatning kan dog rejses, hvis Ejerens almindelige Kreditorer beslaglægger Genstandene, eller disse ødelægges ved Krigs-

²⁷⁾ N. Pl. § 88 1. Stk., sammenlign § 86 1. Stk., men anderledes H. B. § 110 1. Stk.

^{27a)} Forsikrede har næppe nogen Oplysningspligt om sin Dækningsadgang, der ofte er vanskelig at overse og bedømme; Assurandøren maa selv spørge herom, hvis han ønsker Oplysninger til Risikoens Bedømmelse, jfr. Note 22.

²⁸⁾ Oftest tegnes Policen derfor for »Vedkommendes Regning«, se N. D. 1905 38 og 1910 84.

²⁹⁾ N. R. 1899 257, herimod U. 1881 384, hvor Forskud fra tidligere Rejser blev inkluderet.

³⁰⁾ I U. 1881 384 undersøgtes Skibets Usødygtighed, da Forsikrede dog var Partreder, men i U. 1896 949 præciseres Forskellen og fremhæves, at Mandskabets Fejl ingen Betydning har, hvis Forsikrede selv er uden Skyld, jfr. Søl. § 248 og Konv. § 65.

foranstaltninger, og Havaripengene kun er forsikret mod Søfare. Om Abandon se foran under Bodmeri.

Forsikrede kan forlange Erstatning i samme Omfang og paa samme Maade som ved Bodmeri³¹⁾. Hvis Genstandene vel er forringede, men dog yder fuld Sikkerhed, har Assurandøren altsaa ingen Erstatningspligt. Hvis Forsikrede har en personlig Fordring, er Erstatningen forfalden, selv om han ikke har gennemført denne, jfr. Søl. § 239 3. Stk., der netop fritager Forsikrede for at gennemføre sin Ret mod Skyldneren personlig³²⁾. Forsikringen er heller ikke tegnet under Hensyn til, at nogen hæfter personlig for Udlægget. Hvis Havaribidragene f. Eks. ved Dispache fordeles paa flere Genstande, maa en saadan Fordeling være bindende for Assurandøren, naar den er det for Forsikrede. Assurandøren maa erstatte det Tab, der lides ved, at den enkelte Genstand ikke kan dække sin Del af Havaripengene, uden Hensyn til de andre Genstandes større Dækningsevne³³⁾. Ved Betaling af Erstatning indtræder Assurandøren selvfølgelig i alle Forsikredes Rettigheder, hvis nogen hæfter personlig for Fordringen eller er erstatningspligtig for Skaden, jfr. Søl. § 239 1. og 2. Stk.³⁴⁾, eller andre Genstande er bidragspligtige ifølge Dispache, eller der haves Søpant i disse.

III.

Søpanterttigheder og andre Fordringer.

9. Søpantefordringer³⁵⁾ er ikke systematisk set et afgrænset Hele, men glider jævnt over i Havaripenge. Ved Forsikring maa, hvad enten der foreligger personlig Fordring foruden Panteretten eller ej, de i det foregaaende givne Regler om Forsikring af Bodmeri og Havaripenge anvendes analogt med fornøden Tillæmpning³⁶⁾.

Forsikringsværdien er Pantefordringen med de indtil Risikoens Begyndelse paaløbne ubetalte Renter og med Tillæg af Forsikringspræmien. Det synes naturligst, at den ikke kan overstige den

³¹⁾ Konv. § 48 foreskriver, at Erstatningspligten først indtræder, naar Havariet er gjort op, og Tabet konstateret. Ligeledes n. Pl. § 88, sv. Pl. § 88, N. D. 1900 263. Dette er principielt rigtigt.

³²⁾ Dette er vist Praksis. H. B. § 110 2. Stk., n. Pl. § 88 3. Stk., sv. Pl. § 88, Br. 128. B. 627 gaar ud fra, at Søl. § 239 3. Stk. kun omtaler Skyldnerens subsidiære Pligt.

³³⁾ N. Pl. § 84 4. Forsikrede maa dog først fradrage Bidragene fra de andre, jfr. Søl. § 250.

³⁴⁾ Sv. Pl. § 82 2. Stk. H. B. § 110 3. Den positive Bestemmelse i n. Pl. § 88 i. f. er noget uklar.

³⁵⁾ Som Eksempler kan henvises til Søl. §§ 268 og 276.

³⁶⁾ N. Pl. § 86, sv. Pl. § 6 9. Stk. og § 88. H. B. § 110.

pantsatte Genstands Værdi som Pant, jfr. Konv. § 46 i. f. og n. Pl. § 86. Ofte vil Fordringen i Forsikringsøjeblikket være ubestemt f. Eks. ved Bjergeløn. I saa Fald maa den senere lovlige Fastsættelse ved Retten være bindende som Takst.

Ved Forsikringens Tegning bør opgives, i hvilke Genstande der haves Pant. Hvis der for Søpantefordringen hæfter flere Genstande, end der er opgivet ved Forsikringens Tegning, eller der haves personlig Fordring desuden, behøver Forsikrede ikke ved Skadesopgørelse at medregne disse ved Undersøgelsen af, om Pantet yder Dækning³⁷⁾).

Ved Forsikring af almindelige Fordringer, der blot ventes dækket af Skib, Ladning eller Fragt³⁸⁾, men hvorfor der ikke haves Panteret, gælder tilsvarende Regler. Som Eksempler kan nævnes Reders eller Leverandørs Udlæg til Proviant og Udrustningsgenstande for Skibet³⁹⁾, Værftets Krav for Reparationer, en Speditørs Krav for Udgifter ved Godsets Forsendelse, en Aktionærs Interesse eller en almindelig Kreditors Fordring i det Omfang, disse Rettigheder vil blive tilladt søforsikret⁴⁰⁾, og Rederens Krav mod Tredjemand for Erstatning for Sammenstødsskade⁴¹⁾. Forsikringsværdien er Fordringens Beløb med Tillæg af sædvanlige Renter⁴²⁾ og Omkostninger indtil Risikoens Begyndelse samt Forsikringspræmien. Det er næppe nødvendigt, som ved Havaripenge, at Fordringen alene hidrører fra den opgivne Rejse. Ved Skadesopgøret tages alene Hensyn til, om de Genstande, hvorfra Dækning forventes, og som er opgivet ved Forsikringens Tegning, kan dække Fordringen efter Havariets Indtræden⁴³⁾).

IV.

Udredning.

10. Det er omtalt i Kap. 4 § 4, at Skibets Udrustning for Rejsen ikke er indbefattet under Kaskoforsikringen, jfr. Konv. § 39, men at denne Interesse er dækket under Forsikringen for Bruttofragt⁴⁴⁾, Konv. § 132,

³⁷⁾ N. Pl. § 86 4.

³⁸⁾ Søl. § 230, n. Pl. §§ 2 b og 87, sv. Pl. § 88 1. og 2. Stk.

³⁹⁾ »necessaries«, »fournissements«, U. 1881 384.

⁴⁰⁾ U. 1881 384.

⁴¹⁾ Assurandørerne bør hellere lade tegne en saadan Forsikring end foretage Arrest, naar Skyldspørgsmaalet ikke foreligger oplyst eller afgjort.

⁴²⁾ I U. 1896 949 nævnes Eksempel paa Medregning af Renter.

⁴³⁾ Se herom Kap. 3 § 12 og n. Pl. 86 4.

⁴⁴⁾ I England bruges hertil Forsikring af »disbursements« svarende til Kaskointeresse. I tysk Ret er Udrustningen heller ikke indbefattet under Kaskoforsikringen, jfr. H. B. § 70, men under Bruttofragten. Den kan ligeledes særskilt forsikres.

jfr. Konv. § 41. Naar Udrustningen er forsikret under Fragten, følger den denne, se herom under Erstatning for Fragt i Kap. 39.

Kun hvis Bruttofragten ikke er forsikret⁴⁵⁾, f. Eks. ved Skib i Ballast og ved forudbetalt Fragt, eller hvis den kun delvist er dækket, f. Eks. som Nettofragt, eller endelig for Ekstraudstyr^{45a)}, kan speciel Forsikring af Udrustning tegnes⁴⁶⁾. I det følgende tales kun om den særlige Udrustningsforsikring, tegnet af Skibets Ejer enten paa Kaskopolicen eller ved en særlig Police⁴⁷⁾. I Praksis forsikres Udredning undertiden paa denne sidste Maade; ofte benyttes Fragtpoliceformularen hertil. Hvis Udredning skal forsikres sammen med Skib, maa dette særligt angives paa Policen, idet ellers hele Taksten og Forsikringssummen angaar Skibet alene, jfr. Konv. §§ 39 og 61. Hvis dette er sket, men Taksten ikke er delt, fordeles den efter de to Interessers Forsikringsværdi, jfr. Konv. § 63.

11. Forsikringsværdien af Udrustning er de til Anskaffelsen af Skibets Udrustning for den paagældende Rejse virkeligt medgaaede Udgifter. Hvilke Genstande Udrustningen normalt omfatter, er nævnt foran i Kap. 4 § 4⁴⁸⁾. Hvis Tingene er anskaffet, men først senere skal betales, eller hvis de først skal anskaffes under Rejsen, men dette kan forudses som en Nødvendighed, f. Eks. Havneafgifter og Kul, kan de dertil medgaaede Udgifter medregnes fra først af⁴⁹⁾. Hvis Præmien for Kasko og Fragtpolice for Rejsen skal iberegnes, behøver dette ikke at opgives⁵⁰⁾. Hvis Skibet ombord har Udrustning for flere end den opgivne Rejse, er saadant ekstraordinært Udstyr ikke medforsikret, med mindre særligt opgivet⁵¹⁾. Forsikringsværdien

⁴⁵⁾ N. Pl. § 63 2—3. Sv. Pl. § 11. Hvis — hvad der kan ske — Udstyret er forsikret to Steder, foreligger altsaa Dobbeltforsikring, se Note 63.

^{45a)} N. D. 1905 202.

⁴⁶⁾ En ren Fragtinteressepolice omfatter ikke Udredningen, derimod vistnok en »Fragts og/eller Interessepolice«. Undertiden tegnes en »Fragts og/eller Udrustningsinteressepolice«.

⁴⁷⁾ Naar Skibets Ejer forsikrer Skibets Udredning, vil det normalt ske paa en Kaskopolice. Den særlige Police for »Forskud og Udredningsomkostninger« benyttes i Praksis mest — eller i hvert Fald ogsaa —, naar en anden end Ejeren, f. Eks. den korresponderende Reder, ud af egen Lomme har betalt Udredningen, altsaa naar der i Virkeligheden foreligger Forsikring af en Søfordring.

⁴⁸⁾ Mandskabs og Passagerers Effekter hører ikke med.

⁴⁹⁾ I U. 1896 949 var dette Tilfældet ved Forskud ydet til Udrustning. Sv. Pl. § 6 4 synes at udelukke fremtidige Udgifter.

⁵⁰⁾ N. Pl. § 63 1, sv. Pl. § 6 4.

⁵¹⁾ Konv. § 39 »for Rejsen«, jfr. n. Pl. § 63 4. Dette gælder ogsaa, hvis Udstyret er forsikret under Bruttofragten. Se N. D. 1905 202.

bliver ikke mindre, fordi Udrustningen forbruges under Rejsen⁵²⁾. Dertil er den bestemt.

Interessen er, naar Reder har Fragt i Risiko, klar; desuden er den aabenbar, selv om der ingen Fragt tjenes for Rejsen, for saa vidt angaar de Beholdninger ombord, der fortabes. Paa Baggrund af den udbredte Interesseforsikring maa det overhovedet indrømmes, at Rederen altid har en forsikringsmæssig Interesse omfattende alle Rejsens Udgifter, idet han gennem Skibets fortsatte Eksistens forventer at indtjene Dækning herfor.

Der findes særlige Policer til Dækning af »Fiskefangst og Fiskeudredningsomkostninger«, idet Udredningen her er af betydelig Værdi og er bestemt til at ombyttes med eller indføres i den indkommende Fangst, idet den bruges til dennes Indfangning og Opbevaring. Desuden er Risikoen af særlig Art⁵³⁾.

⁵²⁾ Dette siges udtrykkeligt i Konv. § 183 2. Pkt., hvis Udredningen er forsikret i Forbindelse med Skibet, og i Konv. § 171, naar den er forsikret under Bruttofragt. Princippet maa sikkert analogt anvendes ogsaa ved den særlige Police, jfr. n. Pl. § 65 3.

⁵³⁾ Se n. Pl. § 63 i. f.

Iøvrigt er de specielle Betingelser ifølge Policen saalydende:

Forsikringen er afsluttet i Henhold til Konventionen af 2den April 1850, forsaavidt denne ikke er forandret ved nedenanførte Bestemmelser.

I Ulykkestilfælde bliver Fangsten at oplyse ved Fiskejournalen eller paa anden Maade. Bjerges Fisken, skal den vejes, hvis dette er muligt, i andet Fald bestemmes Vægten efter, hvad andre Skibes Fangst fra samme Farvande har udvejet i Forhold til det fangede Antal Maals- og Undermaalsfisk. Bliver Skibet borte, uden at det kan oplyses, paa hvilken Tid det er gaaet tabt, betales det hele forsikrede Beløb. Vides det, naar Skibet er gaaet tabt eller forladt, men forøvrigt ingen Oplysninger kan faas om Fangstens Størrelse, beregnes denne efter den Tid, Skibet har været paa Fangst siden sidste Oplosning. Fisken godtgøres efter de Priser, som ere betalte for saltet, uforarbejdet Fisk ved de Salg, der have fundet Sted i den nærmeste Tid før eller efter Forliset. Partikulær Beskadigelse erstattes kun, naar den er en umiddelbar Følge af Stranding, Ild eller Kollision.

Ved Beregning af Erstatning for Tab paa Fiskebaade følges de samme Regler, som gjælde for Baade, hørende til et forsikret Skib. Partielt Tab paa Fiske-redskaber godtgøres efter Indkjøbsprisen med Fradrag af en Tredjedel. Skade ved Overbordskylning af Fiskeredskaber godtgøres ikke; heller ikke Tab paa samme, som lides under Brugen, med mindre Tabet er foraarsaget ved en Skibet eller Baaden, hvorfra der fiskes, tilstødt Skade eller ved et Havari grosse Tilfælde.

Kan det i Tilfælde af Totalforlis ikke oplyses, hvormeget Salt og Provisioner der fandtes ombord ved Forliset, godtgøres Værdien af, hvad der var i Skibet ved Fiskefangstens Begyndelse med Fradrag af, hvad der maa antages

(fortsættes)

12. Hvis Udredningen er forsikret i Forbindelse med Skibet for Reders Regning og paa Kaskopolicen, kan Udstyret behandles i et og alt som Skibets Tilbehør. Risikoens Begyndelse og Slutning, Policens Ugyldighed, Erstatning for partikulær Beskadigelse o. s. v., maa, hvis der ikke er tilføjet særlige Betingelser, f. Eks. ligelydende med den særlige Polices, ske i Overensstemmelse med Kaskopolicens Bestemmelser, se Kap. 34 og 35. Det er ikke længere nødvendigt, at Udredningen holdes under Dæk, dog maa den vist opbevares under Hus paa Dækket⁵⁴⁾ eller i hvert Fald opbevares paa sædvanlig, forsvarlig Maade.

13. Hvis Udredning er forsikret for Reders Regning i separat Police, gælder derimod særlige Betingelser. Risikoens begynder efter Policens Tekst, naar Udgiften er afholdt (*Gældsbevisets Datum*), og ender, »naar Skibet er kommet til Bestemmelsesstedet, og der har ligget for Anker i 24 Timer i god Behold«, jfr. Konv. § 92⁵⁵⁾.

Hvis Kaskoforsikringen er ugyldig, og de samme Grunde kan bringes til Anvendelse overfor Udredningspolice, f. Eks. Usødygtighed, Svig, er ogsaa denne ugyldig. Men Spørgsmaalet maa behandles selvstændigt, da der foreligger to Kontrakter med forskelligt Risiko-Grundlag.

Ifølge Policen gælder, at Erstatning kun ydes, »naar Skibet som Følge af et under Assurandørens Ansvarlighed henhørende Ulykkesbrugt forinden Ulykkestilfældet. Partikulært Tab godtgøres kun i Tilfælde af Stranding, Ild eller Kollision.

Kondemneres Skibet paa det Sted, hvor Fangsten skulde afleveres, eller paa et Sted, hvor den Forsikrede har Handelsplads, er han forpligtet til at overtage, hvad der af de forsikrede Gjenstande er ubeskadiget, uden at kunne forlange nogen Godtgørelse herfor af Assurandørerne. Det samme gælder, naar de ubeskadigede Gjenstande uden Hinder kunne føres til et saadant Sted, i hvilket Fald dog Assurandørerne betaler Transport-Omkostningerne.

Risikoen begynder, naar Skibet forlader den Havn, fra hvilken Expeditionen tager sin Udgang, for Fangstens Vedkommende dog først, efterhaanden som den kommer ombord, og ophører med Oplosningen i den Havn, hvor Fangst og Redskaber skulle losses.

For hver begyndte 15 Dage, Risikoen løber efter 31. August, indtil Skibet kaster Anker i den Havn, hvor Expeditionen ophører, betales $\frac{1}{2}$ pCt. Tillægspræmie. (I nyere Policer fastsættes Præmien i hvert enkelt Tilfælde.)

⁵⁴⁾ J. U. 1853 299 antog derimod, at dette gjaldt for Inventar, men det kan ikke længere gælde, da Assurandøren er vidende om, at forskelligt af Skibets Udstyr findes over Dækket, i Hus eller endog paa Dækket. Jfr. U. 1903, A. 30 og n. Pl. § 65 1. Stk.

⁵⁵⁾ N. Pl. § 64 har den rigtige Regel, at Risikoen bør løbe, indtil Forsikringen for Kasko eller Fragt er tilende, jfr. sv. Pl. § 57 1.

tilfælde totalt forliser eller lovlig kondemneres i en Mellemhavn og af den Aarsag ikke kan fuldføre Rejsen«, altsaa kun naar Skibet totalt forliser, og Udredningen derved gaar tabt.

Kondemnationen behøver ikke at opfylde den almindelige Kasko-policies særlige Betingelser for at binde Assurandøren. Policen bruger nemlig selv Ordet »lovlig« og henviser slet ikke til Kaskopolicen. Forsikrede har derfor Lov at forudsætte, at Assurandøren i dette særlige Tilfælde anerkender en Kondemnation ifl. Søl. § 6, hvorved Udredningen jo faktisk tabes. Abandon af Udredningen kan ske efter de udtrykkelige Regler i Policen, der svarer til Fristerne ved Abandon af Fragt, se Kap. 32 § 2.

Totalforliset maa være indtraadt ved et Ulykkestilfælde, som Assurandøren hæfter for⁶⁶⁾, saaledes at de samme Aarsager: Usødygtighed, egen Skyld, Raad, Ælde, Ansvar overfor Tredjemand, jfr. Søl. § 249 Nr. 1—2, der ved Kaskopolicen bevirker Fritagelse, ogsaa fritager Assurandøren her. Assurandøren hæfter i samme Omfang, som Kasko-assurandøren hæfter for Totalforlis. Tabes saaledes Udredningen som Følge af, at Tredjemand beslaglægger den til Dækning af Skadeserstatningskrav som Følge af Kollision, burde Assurandøren hæfte, jfr. Søl. § 249 Nr. 1 i. f., men dette er vist udelukket ved Ordene i Policens Klausul.

Partikulære Beskadigelser⁶⁷⁾ paa selve Udredningen erstattes ikke udenfor de nævnte Tilfælde af Totalforlis⁶⁸⁾. Hvis de er indtraadt forinden Totalforliset, bør de dog næppe fradrages, men fuld Erstatning gives, jfr. Analogien af Konv. § 73 i. f.

Udredningen bidrager almindeligvis ikke til Havarigrosse, jfr. Søl. § 212 samt §§ 207 og 209, og skulde der for særlige hertil hørende Genstande blive Tale om Bidrag, erstattes dette ikke under Policen⁶⁹⁾. Derimod godtgøres opofrede Udredningsgenstande i Dispachen. Udredningspolicen deltager efter sine Ord heller ikke i Kollisionsansvaret. Rederen er altsaa ikke fuldt dækket for dette, hvis han har forsikret Nettofragt og Udredning hver for sig, da han jo hæfter overfor Tredjemand med Bruttofragten.

⁶⁶⁾ Udredningspoliceen plejer at udelukke Krigs- og Minefaren, se Kap. 25.

⁶⁷⁾ Bunkerkul, der tabes paa denne Maade, erstattes altsaa ikke. Ofte tegnes særlig Police, hvorved disse forsikres, og da ogsaa mod at brænde sammen, saaledes at de bliver dækket som Ladning, se Kap. 20 Note 31 a og Kap. 36 Note 24.

⁶⁸⁾ Denne Regel er sikkert en Anvendelse af Princippet i Konv. § 73.

⁶⁹⁾ Principielt burde Assurandøren af Udredningen deltage i Bruttofragtens Havaribidrag. Af Tekstens Regel følger nemlig, at naar Udredning og Nettofragt særskilt er forsikret, bærer denne sidste jo kun en Del af Fragtens Havaribidrag; den anden Del maa altsaa Rederiet selv bære.

Assurandøren indtræder som sædvanligt i alle Forsikredes Rettigheder over det reddede og mod Tredjemand, i det Omfang, han har erstattet, jfr. Kap. 41.

I Skadestilfælde fradrages Provenuet af det reddede, eller dette overlades Assurandøren, der har ydet fuld Erstatning. Hertil maa ogsaa regnes, hvad der bespares for Rederen, jfr. Konv. § 183 2. Pkt., der benytter Udtrykket »ikke tabes«⁶⁰⁾. Saavel det reddede som det besparede er »ikke tabt«. I Praksis afdrages dog intet for besparede Udgifter ifølge en Slutning modsætningsvis fra Konv. § 171⁶¹⁾. Reglen skyldes vel nærmest den praktiske Umulighed af at udfinde det faktiske eller fastsætte et normalt Forbrug⁶²⁾. Der fradrages heller intet for Forbrug under Rejsen. Hvis Rederiet har faaet fuld Bruttofragt forudbetalt⁶³⁾ »not returnable« eller faar Distancefragt, maa altsaa en forholdsmæssig Del af denne overlades Assurandøren af Udredningen, idet Rederen ellers vilde faa dobbelt Erstatning, jfr. Konv. § 169 2. Pkt.

Norske og svenske Plan behandler Forsikring af Udredning som Vareforsikring, jfr. n. Pl. § 65 og sv. Pl. § 86 4. Dette er maaske den rationelle Ordning; den yder dog ikke altid Rederen tilstrækkelig Dækning, omend i visse Tilfælde mere end efter de danske Regler.

14. Forskellig herfra er den Forsikring, som en anden end Skibets Ejer tegner for de Udlæg, han yder til Skibets Udrustning (fournissements). Der foreligger her en typisk Forsikring af en Fordring, som forventes dækket af Søformuen, jfr. foran § 9. Forskellen viser sig deri, at begge Forsikringer for samme Genstand kan bestaa samtidig. Leverandøren, der har givet Kredit, kan forsikre sin Fordring, og Rederen kan paa Grund af det leverede tegne Udstyrsforsikring eller forsikre Bruttofragt⁶⁴⁾, da han er forpligtet til at betale. Men naar han betaler Leverancens Police til at dække Genstanden som Del af Skibets Udredning⁶⁵⁾.

⁶⁰⁾ Pl. 568.

⁶¹⁾ Br. 98.

⁶²⁾ Br. 35 betoner, at det er Udgiften, ikke Genstandene, der er forsikret. Men derved forklæres ikke Afvigelsen.

⁶³⁾ I dette Tilfælde kunde Udredningen slet ikke have været forsikret, og i Virkeligheden er Udredningspoliceen ugyldig paa Grund af manglende Interesse.

⁶⁴⁾ Jfr. U. 1881 384, hvor dette tillades efter almindelige Assurancegrundsætninger, uanset at den korresponderende Reder ejede en — ringe — Del af Skibet.

⁶⁵⁾ B. R. D. D. II 1196.

V.

Omkostninger paa Bestemmelsesstedet⁶⁶⁾.

15. Efter Afsejlingen og især paa Bestemmelsesstedet vil der altid løbe en Række Udgifter paa, inden Varen kan bringes til Salg. Disse er ikke indbefattet i Varernes Forsikringsværdi, der jo kun omfatter Udgifter *til ombord*, jfr. Konv. § 43 og Kap. 4 § 9. I Tilfælde af, at Varerne ankommer beskadiget til Bestemmelsesstedet, tages der derfor ved Erstatningsberegningen intet Hensyn til dem, se nærmere herom Kap. 37 med Tillæg. Herved kan Forikrede lide Tab, idet Udgifterne ofte ikke formindskes, fordi Varerne er beskadigede, og han har derfor Adgang til at dække sig herimod ved særskilt Forsikring af Udgifterne. Som saadanne Udgifter paa Bestemmelsesstedet kan nævnes: sædvanlig Fragt⁶⁷⁾, der jo efter Søl. § 151 skal betales, blot Godset er »i Behold«⁶⁸⁾, Told, Indførselsafgifter, Losningsomkostninger, Lægterleje.

Efter Konv. § 44⁶⁹⁾ kan disse Udgifter forsikres⁷⁰⁾ enten ved et Tillæg i selve Ladningspolice, hvor de da enten opføres med særlig Forsikringssum, eller det blot angives, at de er indbefattet i den samlede Forsikringssum^{70a)}, eller i en særlig Police med egen Forsikringssum. Forsikrede maa altid udtrykkeligt opgive, at disse Udgifter er medforsikrede, ellers omfatter Varepolicens Forsikringssum og Takst kun Ladningens Forsikringsværdi, se Konv. §§ 43 og 61.

En særlig Policeformular findes ikke, men Varepolice benyttes

⁶⁶⁾ Br. 37—38 og 121. Pl. 662. »Assurandøren« 1922 252. Ved cif-Salg er Sælgeren pligtig at betale Fragten og forsikre denne, men da Fragten, hvis ikke andet er vedtaget, først skal betales ved Ankomsten, plejer Sælgeren i sin Faktura at fratrække Fragtbeløbet og lade Køberen betale det. Sælgeren bør altsaa kun forsikre Fragten som Fragt paa Bestemmelsesstedet, hvorved han sparer Præmie, se Note 73 a.

⁶⁷⁾ I England tegnes ofte Forsikring mod denne Art Fragt, kaldet »contingency freight«, A. § 332.

⁶⁸⁾ Af Hensyn til Distancefragten for i Nødhavn lossede Varer behøves ingen Forsikring. Den fradrages i Nettoprovenuet, jfr. Konv. § 190, se Kap. 37 § 5. Fragtforskud, der ikke skal tilbagebetales, forhøjer Ladningens Forsikringsværdi, jfr. Kap. 4 § 9.

⁶⁹⁾ Søloven nævner ikke denne Forsikring, H. B. heller ikke. Se derimod n. Pl. § 71 3, sv. Pl. § 6 2. Lignende Forsikringer benyttes i engelsk (G. 198, A. §§ 344 og 332) og i fransk Praksis.

⁷⁰⁾ Særskilt Forsikring kan ikke tegnes, naar der i Varepolice er betinget »Opgør efter Nettoværdi«. Denne Klausul virker nemlig som en Tillægsforsikring af denne Art, jfr. n. Pl. § 82 5. Stk. og Kap. 37 § 6.

^{70a)} Om Fordeling heraf se Konv. § 63.

altid^{70b)}. Ved Fortolkning af Policen følges i det Hele samme Regler som ved Ladning og Avance, se Konv. §§ 140, 142, 143 og 146 4. Stk. samt Kap. 10. De samme Omstændigheder, som gør en Vareforsikring ugyldig, rammer ogsaa denne, jfr. Konv. § 141, se Kap. 10 og Kap. 11 (Oplysningspligten).

Forsikringsværdien er de Udgifter, der paa Bestemmelsesstedet⁷¹⁾ nødvendigt⁷²⁾ paaløber hele vedkommende Vareparti som ubeskadiget. De Udgifter, der særlig paadrages beskadigede Varer, er dækket under den almindelige Vareforsikring som Omkostninger, jfr. Konv. § 187.

Risikoen begynder og slutter som ved Ladning, Kap. 22. Herimod strider det ikke, at flere af Udgifterne først forfalder eller udbetales, efter at Varerne er bragt i Land, og Risikoen ophørt, thi Betalingen er en nødvendig og forudseelig Konsekvens af Ladningens Transport.

Hvis Varerne forinden Ankomsten totalforliser (Kap. 31), abandoneres (Kap. 32) eller sælges i Nødhavn (Kap. 37), er Risikoen ophørt uden Erstatningsansvar⁷³⁾. Policen deltager ikke i Havarigrosse eller Kollisionsansvar. Erstatning falder overhovedet kun paa Policen, hvis Varerne ankommer beskadiget til Bestemmelsesstedet^{73a)}. Under Beskadigelse falder saavel den kvalitative som den kvantitative Forringelse af Varerne, jfr. Kap. 36 § 3. Det er selvfølgeligt, at Beskadigelsen maa være foraarsaget ved en af de almindelige Aarsager, Assurandøren hæfter for, Kap. 17, men desuden maa det sikkert antages, at alle de særlige Begrænsninger i Risikoen, der er foreskrevet i Varpolicen, se Kap. 36, ogsaa gælder for denne Forsikring, jfr. Konv. § 44 i. f. ^{73b)}.

^{70b)} Nogle Assurandører inkluderer altid Fragt paa Bestemmelsesstedet i den sædvanlige Varpolicies Forsikringsværdi.

⁷¹⁾ Forsikringen maa kunne tegnes saaledes, at den ogsaa omfatter de under Rejsen paaløbende Omkostninger, f. Eks. til Omladning, Transitafgifter og allerede betalt Fragt, naar Varen forsendes med flere Skibe. Se sv. Pl. § 6 2, A. § 332. I saa Tilfælde bør Erstatningsansvar ogsaa indtræde ved Totalforlis, efter at de paagældende Udgifter er afholdt. A. § 332.

Hertil kræves dog altid udtrykkelig Aftale, hvis de sædvanlige Udtryk »paa Bestemmelsesstedet« benyttes. Det vil være praktisk at dække saadanne Udgifter som Ladningsinteresse, se Kap. 27 § 9.

⁷²⁾ Forsikredes rent vilkaarlige Udgifter kan ikke medregnes.

⁷³⁾ N. Pl. § 80 udtaler dette klart og ristørnerer i 2. Stk. den halve Præmie. Dette er urigtigt, da Assurandøren jo har været i Risiko lige siden Afsejlingen.

^{73a)} Der betales derfor i Reglen kun halv Varepræmie.

^{73b)} Det erindres, at Ladningsejeren iflg. Søl. § 152 kan abandonnere flydende Varer for Fragten, hvis mere end Halvdelen er udlækket. Denne Ret kan Assurandøren ikke hindre ham i at benytte.

Erstatningen beregnes saaledes, at Assurandøren erstatter samme Procent af Forsikringsværdien⁷⁴⁾ som Beskadigelsesprocenten for Ladingen angiver, jfr. Konv. § 187 2. Stk. i. f., se Kap. 37 § 3.

Ved de kvantitative Forringelser vil der altid blive besparet nogle Udgifter, og Konv. § 187 2. Stk. udtaler, at disse skal regnes Assurandøren til Gode. Dette er selvfølgeligt, jfr. Søl. § 257 1. Stk. Besparelserne fradrages i selve Erstatningsbeløbet, jfr. Konv. § 187 2. Stk., da Forsikrede ellers vil tjene paa Skaden⁷⁵⁾.

VI. Særlige Klausuler.

16. *Kun mod Totalforlis* (eller Totalskade)⁷⁶⁾. Denne Klausul anvendes hyppigst, hvor Skibet er saa gammelt og svagt, at der kan forventes mange partikulære Beskadigelser, samt ved Sejlere. Assurandøren frygter da med Rette, at han ikke altid vil kunne paavise Skadernes Oprindelse fra Skibets egen Skrøbelighed, Kap. 20, og foretrækker derfor helt at udelukke de partikulære Beskadigelser fra sit Ansvar. Konv. § 75 udtaler, at efter denne Klausul gives der kun Erstatning, hvis Tabet hører under Konv. §§ 167 og 183 — virkelig — samt § 168, præsumtivt Totalforlis. Hertil maa analogt føjes⁷⁷⁾ konstruktivt Totalforlis, jfr. Konv. § 179. Udelukket fra Erstatningen er altsaa Havarigrosse, Kollisionsansvar samt al partikulær Beskadigelse. Genstandens aktuelle Totalforlis skal være indtraadt.

Omkostninger erstattes heller ikke. Det kan være tvivlsomt, om dog ikke saadanne Omkostninger bør erstattes, hvorved Skibet er blevet reddet fra et virkelig truende og forudseeligt Totalforlis. Dette er udtrykkeligt sagt i n. Pl. § 33 2 og i sv. Pl. § 56 Nr. 4, medens H. B. § 123 og ligeledes engelsk Ret ikke erstatter saadanne Omkostninger, da det er umuligt at udsondre dem fra Omkostninger, der anvendes til Afværgelse af anden efter Klausulen uforsikret Skade. Under Hensyn hertil og til Ordlyden af Konv. § 75 synes det rigtigst at udelukke alle Bjergningsomkostninger fra Erstatning⁷⁸⁾. Kun Om-

⁷⁴⁾ Denne vil sædvanligt være Forsikringssummen.

⁷⁵⁾ Udtrykkeligt sv. Pl. § 14.

⁷⁶⁾ N. Pl. § 33, sv. Pl. § 56 Nr. 4, H. B. § 123, C. de C. § 409 (franc d'avaries), Br. 80. A. § 1124. Institute Time clauses: »Free of damage absolutely« og »Standard T. L. O. Clauses«, se Witherby 19 og 28.

⁷⁷⁾ I Policerne findes dette ofte udtrykkeligt anført.

⁷⁸⁾ Dette forudsættes i Praksis, thi ofte bliver alle Bjergningsomkostninger udtrykkeligt undtaget i Policen, eller de bliver medforsikret ved en særlig Klausul, jfr. S. H. R. T. 1922 222.

kostninger hidrørende fra et under Policen faldende Totalforlis erstattes.

Betingelserne for Opnaaelse af Erstatning i de nævnte tre Tilfælde af Totalforlis maa være de samme som for en almindelig Kaskoforsikring, hvad der bl. a. fremgaar deraf, at Forsikringen altid tegnes paa en Kaskopolicyformular med Klausulen særligt tilføjet. Aarsagen til Totalforliset kan være en hvilken som helst af de Aarsager, som Assurandøren i Almindelighed hæfter for, jfr. Kap. 17. Hvis Totalforliset kan oplyses at stamme fra Usødygtighed eller andre undtagne Aarsager, Kap. 18—21, er Assurandøren fri. Erstatningen beregnes paa sædvanlig Maade, jfr. Kap. 29 og 34. Hvis Skibet forinden har lidt en partikulær Skade, der ikke er istandsat og er uforsikret, fradrages efter Praxis intet herfor. Assurandøren oppebærer paa sædvanlig Maade Provenuet af Vrag og eventuelle Erstatningskrav mod Tredjemand, jfr. Kap. 40 og 41.

Klausulen kan ogsaa anvendes ved Forsikring af Fragt og Ladning og maa da forstaas paa tilsvarende Maade^{78a)}. Undertiden tegner Kaskoassurandøren Reassurance med denne Begrænsning. Ved Forsikring af Ladning maa det forudsættes, at Totalforliset ikke er fremkaldt ved gradvis Udvikling af en partikulær Beskadigelse⁷⁹⁾; praktisk talt er altsaa kun Ladningens Totalforlis sammen med Skibet forsikret.

Paa beholden Ankomst⁸⁰⁾.

17. Assurandøren bærer herefter kun Anvaret, hvis Genstandene overhovedet ikke kommer frem til Bestemmelsesstedet. Kommer de frem, haves intet Krav, uanset i hvilken Tilstand Genstandene ankommer, eller med hvilke Havarigrossebidrag, Behæftelser eller Omkostninger de er bebyrdet⁸¹⁾. Ophørstidspunktet for Forsikringen maa for Skib være selve Ankomstens Øjeblik, altsaa naar Skibet har

^{78a)} Anderledes S. H. R. T. 1919 39 (Kondemnation).

⁷⁹⁾ H. B. § 123 i. f.

⁸⁰⁾ Br. 81, n. Pl. § 32, H. B. § 120. Klausulen anvendes sjældent i Danmark. Om hollandsk Ret se Kracht 122.

⁸¹⁾ N. D. 1919 91. Et Skib var forsikret »kun mod beholden Ankomst«. Efter Havariforlades det, men bliver bjærget inden Abandonfristens Udløb. Omkostningerne herved sluger Vragets Værdi. Bjergningsudgifterne var Assurandøren uvedkommende, og Betingelserne for Erstatning efter n. Pl. § 32 jfr. § 91 forelaa ikke, da Skibet hverken var totalforlist, abandonneret eller kondemneret forinden Ankomsten, jfr. N. D. 1919 401.

kastet Anker paa sædvanlig Fortøjningsplads; Ladning følger derimod Varepolicens Regler (Kap. 22).

Klausulen ligger nær ved Forsikring kun mod Totalforlis. Der er dog ved Kaskoforsikring den Forskel, at Kondemnation paa Bestemelsesstedet ikke falder under Assurandørens Ansvar.

Ved Ladning er det vist Praksis at forstaa Klausulen saaledes, at pro-rata-Erstatning altid gives, hvis blot en Del af Ladningen er totalforlist, uanset at Ladningen er forsikret som en Helhed, og at Resten kommer frem. Forsikringen dækker altsaa ogsaa partielt Totalforlis⁸²⁾.

Det maa være en Betingelse, at Totalforliset skyldes de almindelige Aarsager, Assurandøren hæfter for, og at Kondemnation og Abandon sker efter de almindelige Regler herom i Konventionen og Policen^{82a)}.

At Varerne bringes frem i et andet Skib, er uvæsentligt, ligesom at Ankomsten er forsinket.

Denne Art Forsikring anvendes væsentligt, hvor den Forsikrede har en særlig forsikringsmæssig Interesse knyttet til Genstandens Fremkomst, f. Eks. et godt Certeparti, der begynder, naar Skibet kommer frem, eller en særlig Avance ved eller Pligt til at skaffe Varerne frem. Enten Køber eller Sælger kan da forsikre sin Interesse i Aftalens Opfyldelse. Ligeledes vil Mægleres og andre Mellemmands Forsikring af deres Provision naturligst falde herunder. Derimod forsikres i Danmark ret sjældent selve Genstanden under denne Klausul.

Fri for N. N. pCt. Beskadigelse eller Undervægt eller Undermaal⁸³⁾.

18. Klausulen anvendes udelukkende ved Vareforsikring. Den maa fortolkes paa Baggrund af Konv. § 76 Nr. 3 og Policens Bestemmelser (Kap. 36) og betyder derfor, at den partikulære Beskadigelse (Undervægt eller Undermaal) skal udgøre mere end N. N. pCt. af Genstandens Værdi i ubeskadiget Tilstand (Forsikringsværdien) for at blive erstattet. Er dette Tilfældet, erstattes hele Beskadigelsen, ellers intet. Kun selve Beskadigelsen medtages ved Procentudregningen, ikke Omkostninger. Se iøvrigt nærmere Kap. 36 § 9.

Bidrag til Havarigrosse erstattes altid uberørt af Klausulen.

Det er selvfølgelig forudsat, at Skaden overhovedet falder under

⁸²⁾ Ulrich 240.

^{82a)} Se S. H. R. T. 1919 39, hvor Kondemnation efter Søl. § 6 blev anset tilstrækkeligt ved Befragters Interesse.

⁸³⁾ Br. 82, n. Pl. § 36, sv. Pl. § 56 Nr. 5, H. B. § 117.

Assurandørens Ansvar. Klausulen udvider ikke dette eller bestemmer, at der hæftes for al Beskadigelse, men begrænser kun Ansvaret. Sædvanligt Svind maa f. Eks. fradrages.

Fri for de første N. N. pCt.⁸⁴⁾.

19. Procentberegningen sker som nævnt under § 18, men Assurandøren erstatter kun den Del af Beskadigelsen, der overstiger N. N. pCt., dog med Tillæg af fulde Omkostninger. Iøvrigt samme Regler som under § 18.

Fra Hus til Hus⁸⁵⁾.

20. Denne Klausul anvendes alene ved Vareforsikring; den medfører ingen Ændring i de almindelige Regler om, hvilke Aarsager der dækkes; det er udelukkende Formaalet at ændre Risikoens Begyndelse og Ophør, og lade Godset være dækket under alle forekommende Transportmaader. Ved Hus forstaas Pakhus.

Risikoen begynder i det Øjeblik, Varen transporteres ud af det Pakhus, hvor den har været opbevaret, for at tiltræde Transporten til Køberen. Risikoen vedvarer under hele Transporten uanset Omladning og Forsinkelse, uanset Flod-, Indsø-, Jernbane-, Flyve- eller anden Transportart. Risikoen ender, naar Varen er bragt ind i Køberens — Forsikredes — eget eller til Opbevaring lejede Pakhus (Lager).

f. p. a. = free particular average.

21. Denne Klausul benyttes i engelsk Praksis. Samme Betydning har Udtrykket: »free from average unless general«. Assurandøren hæfter for Totalforlis opstaaet som Følge af partikulært Havari, for Omkostninger afholdt af den Forsikrede til Frelse eller Bevaring af den forsikrede Genstand (particular charges) samt for Havarigrosse (M. A. § 64). Han hæfter derimod ikke for partikulært Havari, hvad enten dette indtræder i Form af Beskadigelse eller Kvantumsforringelse (diminution).

Den tilsvarende tyske Klausul i H. B. § 113 lyder: *Frei von Beschädigung*. Efter H. B. 113 — jfr. ældre Betingelser § 103 — hæfter Assurandøren herefter ikke for Skade, der opstaar som Følge

⁸⁴⁾ Br. 82, sv. Pl. § 37, H. B. § 118.

⁸⁵⁾ H. B. § 124. Warehouse to warehouse clause (Witherby 29). Risikoen ophører, hvis Forsikrede vilkaarligt standser Transporten, eller denne ophører som Følge af uforsikrede Aarsager.

af en Beskadigelse, uden Hensyn til, om denne tager Form af partielt eller totalt Forlis, Værdiforringelse, Ødelæggelse af Varens Substans, eller om Varen sælges undervejs som Følge af eller Frygt for Beskadigelse. Derimod hæfter Assurandøren for al partikulær Skade, der ikke staar i Forbindelse med Beskadigelse, for Omkostninger til Skadens Afværgelse og Formindskelse (H. B. § 32 Nr. 1 og 2), til Skadens Fastsættelse (H. B. § 32 Nr. 3) samt til Omladning og midlertidig Lagring af Godset (H. B. § 95 Nr. 3). Endvidere hæfter Assurandøren for Havarigrossebidrag (H. B. §§ 29 og 30) samt for saadan Beskadigelse af den forsikrede Genstand, der godtgøres i Havarigrosse, og som Assurandøren ellers kun erstatter som partikulær Skade (H. B. § 31).

N. Pl. § 34 stemmer med tysk Ret, dog at Havarigrosse erstattes efter de norske Regler herom, jfr. n. Pl. § 28 B. 1⁸⁶).

*Warranted free from p. a. unless the vessel or craft be stranded⁸⁷)
sunk or burnt.*

22. Klausulen anvendes væsentligst ved Vareforsikring. Efter engelsk Ret erstattes, naar en Stranding har fundet Sted, al partikulær og Havarigrosseskade paa Genstanden uden Hensyn til, om Skaden staar i Aarsagsforbindelse med Strandingen, naar blot Godset var ombord i Strandingsøjeblikket, jfr. M. A. § 14 —, medmindre Klausulen i Policen særligt foreskriver Kausalforbindelse. Dette er hyppigst Tilfældet i Kaskopolicerne. Stranding foreligger, naar Skibet under overordentlige Omstændigheder, som Følge af usædvanlige eller tilfældige Hændelser, kommer paa Grund og bliver siddende fast nogen Tid, selv om Skibet senere kommer fri ved sædvanlige Forholdsregler. Kæntring, Synkning el. lign. sidestilles ikke med Stranding, og derfor er tilføjet »or sunk or burnt«. I daglig Forretningssprog kaldes denne Klausul »f. p. a.«, medens den under § 21 nævnte Klausul betegnes »f. p. a. absolutely«.

Efter H. B. § 114 forstaas Klausulen »Frei von Beschädigung ausser im Strandungsfall« som en særlig Udvidelse af Hæftelsen iflg. H. B. § 113. Assurandøren hæfter i hvert Fald i det i § 113

⁸⁶) Br. 81, n. Pl. § 34, H. B. § 113, W. v. K. § 646 og Børspolicerne (Kracht 117—118), Ulrich 231—232.

⁸⁷) Br. 81. Se Witherby 29.

H. B. § 114, n. Pl. § 35, sv. Pl. § 56 Nr. 2. »Police Française« § 10: »Franc d'avaries sauf etc.«

Den tilsvarende amerikanske Klausul kræver Aarsagsforbindelse ved Ordene: »warranted f. f. p. a. unless caused by — —«

nævnte Omfang. Assurandøren hæfter for al Beskadigelse, der er opstaaet som Følge af Skibets Stranding. Ved Stranding forstaas, at Skibet støder imod eller bliver siddende fast paa Grund, støder mod andre Genstande eller mod Is⁸⁸⁾. Lige med Stranding stilles Skibets Kæntring, Synken, Beskydning, samt Eksplosion og Brand⁸⁹⁾ ombord. Det siges udtrykkeligt, at Skibsskroget skal have lidt saa betydelig Skade, at Ladningens Beskadigelse kan være opstaaet ved Ulykken. Men kan Beskadigelsen være opstaaet under Strandingen, antages det, at den er foraarsaget af denne.

For al Skade, der ikke er opstaaet ved en saadan Beskadigelse, hæftes efter de samme Regler som ved H. B. § 113.

N. Pl. § 35 har en til H. B. svarende Bestemmelse om Ansvar. § 35 maa ogsaa forstaas som en særlig Udvidelse af Hæftelsen ifl. § 34. Som Strandingstilfælde nævnes i § 35 a—f en Række Havaritilfælde, hvorved Begrebet udvides betydeligt. Det er en Betingelse, at Beskadigelsen paa Varen er foraarsaget af et af disse Strandingstilfælde. Saavel selve Beskadigelsen som Omkostningerne derved erstattes. I dansk Ret har ingen af Bestemmelserne Anvendelse i Praksis, idet de i disse Klausuler liggende Principper er indarbejdet i den danske Polices sædvanlige Formular, der derfor ofte betegnes som en »f. p. a.« Police.

23. Ved en saakaldt Konditionsdifferencepolice⁹⁰⁾ dækker Assurandøren den Risiko, som er inkluderet under den sædvanlige københavnske Police, men som ikke er inkluderet under en andetsteds tegnet Police for vedkommende Forsikredes Interesser; se f. Eks. Differencerne mellem den engelske Varepolice ovenfor i § 22 og den danske i Kap. 36.

⁸⁸⁾ I Tilfælde af Anvendelse paa Kaskoforsikring kræves desuden bl. a., at Skibet kun kan komme af ved overordentlige Foranstaltninger. (H. B. § 114 Nr. 2).

⁸⁹⁾ dog ikke Selvantændelse. H. B. § 114 3 i. f., n. Pl. § 35 f.

⁹⁰⁾ Som et Eksempel herpaa se den i Kap. 27 § 9 omtalte Coutume ved Ladningsinteresse.

27. KAPITEL.

Interesseforsikring.

I.

Kaskointerese.

1. Ved Kaskointerese forstaas den Interesse, Rederen har i Skibets Eksistens udover Skibets Forsikringsværdi, beregnet som Kaskotakst paa sædvanlig Maade, se Kap. 4 § 3 ff. Naar man forlader denne Vurdering som Grundlag for Skibets Forsikringsværdi, er man vel udenfor de Værdier, som er objektivt let kontrollable, og ude paa de subjektive Forholds og Bedømmelsers Flader, men man er ikke udenfor de Omraader, hvor Forsikring kan tegnes.

Det er ubestrideligt, at et Skib kan have en økonomisk Værdi for Ejeren ud over dets Markedsværdi. Bortset fra saadanne Tilfælde, hvor et Skib paa Grund af specielle Omstændigheder har en ualmindelig Værdi for Ejeren, eller hvor der er afholdt særlige Udgifter i Anledning af det¹⁾, kan der være sluttet, eller kan der paa Grund af Fragtmarkedets høje Niveau maaske let sluttet Certepartier med høje Fragter, der vil give en Fortjeneste, som forrenter en langt større Sum end Skibets Salgsværdi. Som gode, praktiske Eksempler kan nævnes, at Rederen maa lade Skibet foretage en længere Ballastrejse for at kunne opfylde et Certeparti, at Rederen har sluttet Tidscerteparti for 12 Maaneder til en meget gunstig Rate, eller at Rederen har solgt Skibet til senere Levering for en Pris større end Kaskotaksten (Salgsinteresse).

I nedadgaaende Tider, hvor Kaskotaksterne kan blive sat større end den objektive Forsikringsværdi, bl. a. af Hensyn til Kondemnation og høje Reparationspriser, er den subjektive Værdi, Kaskointeressens Grundlag, undertiden vanskeligere at finde. Den vil dog ofte kunne

¹⁾ A. S. R. Nr. 154 i N. F. 1923 109. Se om Udviklingen af Kaskointeressen i Norge i N. D. 1922 244 og Advokat F. Schjelderup i N. D. 1923 321—363.

paavises som Differencen mellem Byggeprisen for et nyt Skib og Salgsværdien af det gamle, idet Byggeprisen ofte ikke vil være trykket ned overensstemmende med Salgsprisen. Men iøvrigt vil Kaskointeressepolicerne naturligt blive mindre i saadanne Tider.

Under opadgaende Konjunkturer for Skibsfarten, hvor Salgspriserne mangedobles, ofte uden Kontakt med Byggeprisen, vil en almindelig Kaskopræmie, udregnet efter Forsikringsværdien beregnet efter den objektive Maalestok, kunne være en tung Byrde for de Forsikrede. Assurandørerne gaar da ofte ind paa at antage en lavere Kaskotakst som Forsikringssum — og fuld Forsikringsværdi — i Kaskopolicen, se Kap. 5 Note 11, og lader Forsikrede for sin øvrige Interesse tegne en Police for Kaskointeresse. Selv i normale Tider antages undertiden en lavere Kaskotakst i Konkurrenceøjemed. I saadanne Tilfælde dækker Kaskointeressepolicen (citeret som K-I-P.) altså en Del af Skibets sædvanlige Forsikringsværdi.

Det er derfor forsikringsmæssigt rigtigt, at Praksis paa den ene Side har indrømmet, at der kan tegnes Forsikring for en saadan særlig Interesse i Skibet, men paa den anden Side har fastholdt den ældre, objektive, for alle Lande fælles Vurdering af Skibet som Forsikringsværdi for den almindelige Kaskoforsikring, og i Konsekvens heraf har udsondret den førstnævnte Interesse som en selvstændig Forsikring, Kaskointeressen. En rationel Sondring mellem Kaskoværdi og Interesse findes altså ikke, og en bestemt Praksis for Adskillelsen følges heller ikke.

Sondringen har ogsaa paa anden Maade Betydning. Paa Kaskointeressepolicen kan der ikke falde Andel i de partikulære Beskadigelser (partielle Skader), idet disse erstattes fuldtud af Kaskotakstens Assurandører, se Kap. 29 § 1. Til Gengæld er der Situationer ved Havari: grosse, Bjergning og Kollision, hvor Kaskoforsikringen ikke altid giver Forsikrede fuld Dækning, nemlig hvis Skibets Bidragsværdi udregnes paa et Grundlag, der er højere end enten Kaskotaksten eller Forsikringsværdien, men hvor Forsikrede bør kunne dække sig, og hvor en særlig Art Kaskoforsikring derfor tiltrænges. Hertil kan Kaskointeressepolicen da naturligt benyttes ved en dertil sigtende Udvidelse.

Kaskointeressepolicen er ikke omtalt i Søloven eller i Konventionen^{1a)}. Det er en Forsikringsform i sin Vorden, alene afhængig af

^{1a)} I H. B. findes ingen Bestemmelser om Kasko- og Fragtinteresse, men i Praksis foregaar Forsikring heraf som i Danmark.

I England bruges sædvanligt til Forsikring af Kaskointeresse Tidsforsikring af »disbursements« — oftest 15 pCt. af Kaskotaksterne —, der sædvanligt kun erstattes i Tilfælde af Totalforlis, se G. 232 og Institute clauses hos Wi-

(fortsættes)

Parternes Aftale, altsaa Policen og Praksis. Dens forsikringsmæssige Berettigelse er imidlertid utvivlsom, og dens økonomiske Betydning stor. Den aabner Mulighed for, at Skibsrederen i Erstatning for et tabt Skib kan faa den hele Formueværdi, han derved faktisk mister. Faren ved at tillade Forsikring af Kaskointeresse ligger ligefor. Ejers Interesse i at undgaa Havarier bliver forringet. Forsikringen maa derfor af Assurandøren begrænses paa fornuftig Maade, og især saaledes, at en Spekulation i Totalforlis undgaas. K-I-P. kan allerede nu siges at være i saa konstant Brug, at der har dannet sig faste Regler for dens Form og Forstaaelse.

2. Der findes en almindelig dansk Policeformular, som danner Grundlaget for den følgende Fremstilling. Policen maa altid udtrykkeligt angive, at den dækker Kaskointeresse^{1b)}, saa der bl. a. ingen Disput kan opstaa med Kaskoassurandøren²⁾. Kun Ejeren af Skib kan forsikre Kaskointeresseforsikring i dette; andres Interesser maa klart opgives³⁾.

Forsikrede maa normalt have Lov til at tegne K-I-P. uden at spørge Kaskoassurandøren herom. Selv om dennes Risiko noget forøges derved, er K-I-P. saa almindelig og har saa megen forsikringsmæssig Berettigelse, at den Kaskoassurandør, der vil forbyde Forsikrede at tegne K-I-P., maa foreskrive dette⁴⁾. Det maa derfor ogsaa antages, at der kan tegnes nye K-I-P. uden Hensyn til de allerede eksisterende, med mindre Forbehold er taget⁵⁾, men det er mere tvivlsomt, om ikke For-

therby 33. Undertiden bruges i samme Øjemed de sædvanlige Policer som »honour policies« eller »p. p. i. policies«, med Klausulen »full interest admitted«. I n. og sv. Pl. findes ingen Regler herom, undtagen n. Pl. § 47 3.

^{1b)} Eller lignende Udtryk som »Interesse paa Skib«.

²⁾ N. Pl. § 47 3. Stk. Denne Bestemmelse er gaaet af Brug i Praksis, jfr. Schjelderup i N. D. 1923 331. Norske Kaskopolicer har saalydende Klausul:

II. Interesseforsikringer.

»Forsikring paa kaskointeresse kan uten hensyn til bestemmelsen i Planens § 47 3 tillates for et beløb av indtil 50 pCt. av kaskotaksten«.

³⁾ S. H. R. T. 1921 211. En Reder der var Aktionær i et Dampskibsselskab, forsikrede som »Kaskointeresse« 20.000 Kr. Assurandøren frifandtcs, fordi »Kaskointeresse« ikke kan antages at omfatte Aktionærinteresse.

⁴⁾ I N. D. 1920 353 udtalt, at der er ikke Pligt til at meddele Fragtassurandøren, at der senere tegnes Forsikring paa Fragt og/eller Interesse. Se iøvrigt norske Policer i Note 5.

I engelske Policer findes almindeligt en Grænse for Forsikredes Ret hertil, se Institute Time og Voyage Clauses (Witherby 4 og 11).

⁵⁾ Hvis Interessen er takseret, maa det være udelukket at tegne nye K-I-P.

N. D. 1918 321: En Kaskointeresseforsikring mod Krigsfare var betinget af, at de samlede Krigsforsikringer paa Kasko og Interesse ikke oversteg de sam-

(fortsættes)

sikrede maa opgive de nye Assurandører, hvilke Beløb der allerede er tegnet paa Kaskointeresse.

K-I-P. vil sædvanlig være takseret. Selv hvor dette ikke udtrykkeligt er sagt, bør Policen behandles som takseret, se Kap. 5 § 2^{5a}). Efter denne Forsikringsarts Begrundelse og Væsen maa det anerkendes, at Paavisningen af en hvilken som helst subjektiv maalelig af Skibet afhængig økonomisk Interesse⁶) for den Forsikrede er Dokumentation for Interessens Størrelse og Tilstedeværelse. Dette medfører, at en Interesse praktisk altid vil kunne paavises, og i Praxis plejer Assurandørerne derfor sjældent at forlange noget Bevis. Det er imidlertid urigtigt, naar K-I-P. opfattes saaledes, at Assurandøren ved denne har fraskrevet sig Ret til at forlange Interessen paavist. Domstolene har ikke anerkendt dette⁷). Retten til at forlange Interessen oplyst er nødvendig for at anerkende Policen som en Forsikringskontrakt og kan derfor kun være opgivet, naar dette tydeligt fremgaar af Teksten.

3. I K-I-P. indføjes ofte følgende eller lignende Klausul om Assurandørens Erstatningspligt i Havarigrosse-Tilfælde og for Bjergeløn:

Den Del af Havarigrosse-Bidrag eller Bjergeløn, som i k k e dækkes af Kasko-Forsikringen, bliver at fordele over alle tegnede Kasko-Interesser, samt de Interesser, der er dækkede paa en Fragt- og/eller Interesse-Police, for saa vidt de tegnede Interesse-Beløb tilsammen er

lede Søforsikringer. Uanset at Skibets Forsikringsværdi var større end disse sidste, blev Interessepolice kendt ugyldig, da Betingelsen ikke var overholdt.

I norske Kaskointeressepolice findes følgende Begrænsning:

12. Interesseforsikringens begrænsning.

Det er forudsætningen for forsikringens gyldighed at det samlede beløb av tegnede forsikringer paa Kasko Interesce for rederiet og/eller dets disponent ikke overstiger 50 pCt. av kaskotaksten.

I N. D. 1922 244 udtalt, at en Kaskointeressepolice tegnet under Overtrædelse af denne Klausul end ikke pro rata er gyldig.

^{5a}) Heraf følger bl. a., at Assurandøren har Bevisbyrden for Overforsikring, jfr. Konv. § 55 og A. S. R. Nr. 154 i N. F. 1923 109.

⁶) f. Eks.: Ansvar for Skibets Drift, Udgifter til Udrustning og til Rejsen, Skyld til Kreditorer (N. D. 1913 151), forventet Fortjeneste og Kaution.

⁷) N. D. 1910 209. Antaget, at ved Klausulen »og maa Beløbet i Tilfælde udbetales fuldt« har Assurandørerne Bevisbyrden for manglende Interesse.

N. D. 1920 481. Et Skib var kaskoforsikret for 145.000 Kr. og dækket i Kasko-interesse for 130.000 Kr. Efter Havarikondemneredes det, og Skønnet ansatte dets reparerede Værdi til 206.000 Kr. Dette Skøn ansaas ikke bindende overfor Interesseassurandørerne mod Beviser, der blev fremlagt for, at Skibets Værdi i Handel og Vandel havde været 275.000 Kr. Men Domstolen mente altsaa, at Assurandøren kunde fordre Bevis for Interessen.

lig med eller større end Forskellen mellem Kasko-Taksten og Skibets Værdi i god Stand. Er de paa Interesse tegnede Beløb mindre end denne Forskel, betaler Interesse-Forsikringerne kun pro rata.

Samtlige forsikrede Interesser skal opgives, og det omtalte Bidrag fordeles paa alle disse uden Hensyn til, om alle de tegnede Interesser er forpligtede til at erstatte Andel af dette Bidrag eller ej.

En anden brugelig Klausul er følgende:

Den Del af det paa Skibet henførte Havari-grosse-Bidrag resp. Bjergeløn, som ikke dækkes af Kaskoforsikringen, bliver at betale paa denne Police, forsaavidt det paa Interesse tegnede Beløb er lig med eller større end Forskellen mellem Kaskotaksten og Skibets Værdi i god Stand. Er det tegnede Interessebeløb mindre end denne Forskel, betaler Interesseforsikringen kun pro rata.

Er Interesse dækket hos flere Assurandører, bør alle Interesseforsikringer opgives og Havaribidraget fordeles forholdsvis paa de tegnede Interesser, uanset om alle tegnede Interesser er forpligtet til at betale den ovenfor omtalte Del af Havari-grosse-Bidraget eller ej.

I Kap. 30 § 12 og Kap. 38 § 3 er omtalt den Begrænsning af Kaskoassurandørens Deltagelse i Havarigrosse og Bjergeløn, der medfører Anvendelsen af den nævnte Klausul. De indledende Ord kunde være klarere. Det er dog efter Meningen sikkert, at det kun er den Andel i Havari-grosse og Bjergeløn, der ikke erstattes paa den almindelige Kasko-police, fordi Skibets Bidragsværdi er større end Kaskotaksten, som erstattes under K-I-P. Hvad der af andre, almindelige Grunde: Usødygtighed, Forsikredes retsstridige Handling o. s. v., ikke erstattes under Kaskopolicen, kan ikke henføres under K-I-P. Erstatningspligten her er nemlig principielt afhængig af de samme forsikringsmæssige Forudsætninger og Betingelser som Kaskoassurandørens. Kasko-interesseassurandøren erstatter heller intet i det Tilfælde, at Erstatning for Havarigrossebidraget ikke kan gives under Kaskopolicen, fordi Forsikringssummen er overskredet p. Gr. af, at Bidraget skal sammenlægges med et samtidigt partikulært Havari, se Kap. 29 § 2. Dette fremgaar af Klausulens Ordlyd⁸⁾. Klausulens Ord er iøvrigt klare og trænger ikke til nærmere Forklaring.

4. I Sammenhæng hermed er det værd at nævne, at der i enkelte K-I-P. findes en Klausul, hvorved Rederen dækkes mod den Del af hans Ansvar for Erstatningen til Tredjemand for Materialskaade efter Kollision samt Omkostningerne i Forbindelse hermed, der undertiden

⁸⁾ H. B. § 37.

ikke dækkes af Kaskoforsikringen, fordi Skibets Bidragsværdi er større end Kaskotaksten⁹⁾.

Ved Fortolkningen heraf henvises til Fremstillingen af den foranstaaende Klausul og af Kollision i Kap. 24.

5. Hovedformaalet med Kaskointeressepolice er dog at give Erstatning i Tilfælde af Totalforlis. I Policen findes følgende Klausul:

Foruden i ovennævnte Tilfælde falder paa denne Police kun Erstatning, naar Skibet som Følge af et under Assurandørernes Ansvarlighed henhørende Ulykkestilfælde totalt forgaar eller lovligt kon- demneres i Overensstemmelse med vor Kasko-Polices Bestemmelser.

Almindelig partikulær Beskadigelse erstattes altsaa ikke. Om det virkelige Totalforlis af Skib se Kap. 31¹⁰⁾. Om det præsumptive Totalforlis — Abandon — se Kap. 32. Policen nævner udtrykkeligt paa Bagsiden, hvilke Frister der skal anvendes, og disse svarer til Kasko-forsikringen¹¹⁾. Kondemnation af Skib, se Kap. 33, er kun bindende for Interesseassurandøren, naar den er bindende for Kaskoassurandøren¹²⁾, selv om dette ikke udtrykkeligt er anført¹³⁾, som her i Klau-

⁹⁾ Klausulen dækker ikke saa vidt som Ansvarspolice, se Kap 24 Note 45.

Kasko-Interesse. — Kollisionsklausul.

Den Del af Erstatning til Trediemand for Materialskaade samt Omkostninger ved Proces, Voldgift eller mindelig Overenskomst i denne Anledning, som ikke dækkes af Kaskoforsikringen, bliver at fordele over alle tegnede Kasko-Interesser, samt de Interesser, der er dækket paa en Fragt- og/eller Interesse-Police, for saa vidt de tegnede Interesse-Beløb tilsammen er lig med eller større end Forskellen mellem Kasko-Taksten og Skibets Værdi i god Stand, der for denne Polices Løbetid ansættes til Kr.

Er de paa Interesse tegnede Beløb mindre end denne Forskel, betaler Interesse Forsikringen kun pro rata.

¹⁰⁾ Klausulen om, at Bjærgning skal være tilendebragt inden 10 Mdr., findes ogsaa, jfr. Kap. 31 § 3.

¹¹⁾ I Krigspolicerne for Interesseforsikring af danske Skibe fandtes en Klausul om Forældelse af Retten til Abandon, se Kap. 32 Note 26.

¹²⁾ S. H. R. T. 1920 186.

¹³⁾ Dette gælder derimod ikke for anden Interesse end Reders. Der maa Konv. § 179 og Søl. § 6 være afgørende. Se Kap. 26 Note 82 a.

Se S. H. R. T. 1919 39. En Befragter havde forsikret mod Totalforlis sin Interesse i, at Skibet kom til at udføre den kontraherede Rejse, der var sidste Led i en Rundrejse. Skibet strandede paa den tidligere Rejse, blev kondemneret, og Kaskoassurandørerne anerkendte Kondemnationen. Et Halvaarstid senere enedes Rederiet med Kaskoassurandørerne om, at Skaden skulde betragtes som partikulær (partiel). Retten ansaa Kondemnationen som bindende, navnlig efter Søl. § 6, og dømte Assurandøren af Interessen.

sulen^{13a}). Kaskoassurandørernes Anerkendelse af Kondemnationen er ikke s o m s a a d a n bindende; Interesseassurandørerne kan forlange Bevis for, at de materielle Betingelser har været tilstede^{13b}). Det

^{13a}) Den norske Kaskointeressepolice:

2. Krav paa erstatning for totaltap i henhold til planens § 52 B b kan kun gøres gjældende, naar det ved lovlig skjøn uttrykkelig erklæres eller — om assurandøren finder dette utilfredsstillende — ved anbud fastslaaes at skibet ikke er istandsættelse værd, og naar desuten betingelsene i Planens § 52 er tilstede.

3. Abandon eller kondemnation efter Planens § 51 kan ikke gøres gjældende efter denne polise før efter 12 maaneders forløp, medmindre det er godtgjort, at bjergning forinden er definitivt opgivet, og at skibet er solgt og overtaget av andre end den forsikrede.

4. Abandon eller kondemnation efter Planens § 56 kan ikke gøres gjældende efter denne polise.

5. Abandon eller kondemnation efter Planens § 91 er kun gyldig i Tilfælde av at skibet tas av sjørøvere eller i sjøen forlates av besætningen uten senere at komme tilrette.

^{13b}) At Kaskointeresseassurandørerne saaledes skal betale den fulde Forsikringssum i Tilfælde af, at Skibet kondemneres i Forhold til Kaskoassurandørerne, kunde ved første Øjekast synes at rumme en urimelig Fortjeneste for Rederen. Som Eksempel kan nævnes, at en Reder har forsikret en Dams per dels for Kasko takseret til 1 Million Kr., dels for Interesse takseret til 500.000 Kr., tilsammen altsaa 1.500.000 Kr. Skibet lider ved Stranding saa stor Beskadigelse, at Istandsættelsen vil koste 900.000 Kr., medens Vragets Værdi vurderes til 200.000 Kr. I dette Tilfælde er Skibet kondemnabelt overfor begge Assurandører, hvorved Rederen faar 1½ Million Kr. udbetalt. Som Værn mod dette formentlig ubillige Forhold kunde man tænke sig, at Interesseassurandørerne betalte Kr. 100.000, saa at Skibet kunde blive repareret, uden at Kaskoassurandørerne kom til at betale mere end for Totalforlis. Herved vilde man opnaa, at Interesseassurandørerne sparede 400.000 Kr., medens Kaskoassurandørerne blev stillet paa samme Maade som før, og Rederen vilde faa sit Skib repareret tilbage, som han var berettiget til.

En saadan Kritik af de gjældende Regler er imidlertid ikke berettiget. Man overser nemlig, at Kondemnation overfor Kaskoassurandørerne efter de særlige danske Regler forudsætter, at Skibet først er kondemneret efter Søloven overfor Befragteren, og at der herved faktisk ydes Interesseassurandørerne et Værn.

Hvis Skibets Værdi i repareret Stand er 1.200.000 Kr., saaledes at Kaskotaksten altsaa ligger under Skibsværdien, vil Skibet i det nævnte Eksempel ikke være kondemnabelt ifl. Søloven, og den første Forudsætning for, at Kondemnationen er bindende overfor Kaskoassurandørerne, vil ikke være opfyldt. Kaskointeresseassurandørerne er altsaa beskyttede i de Tilfælde, hvor de mest trænger til Beskyttelse, nemlig hvor Kaskotaksten er sat lavere end Skibets virkelige Værdi. Men det var maaske anbefalelsesværdigt, at man i Kaskointeressepolicen u d t r y k k e l i g t anførte, at hvis Kaskotaksten ligger under

(fortsættes)

maa overhovedet forudsættes, at Totalforliset er indtraadt saaledes, at dette efter almindelige Regler, Kap. 29—34, og Konventionen¹⁴⁾ er bindende for Assurandøren¹⁵⁾, ligesom Kaskopolicens Farvandsbegrænsninger og øvrige Betingelser gælder, i hvert Fald hvis Assurandøren er den samme for Kasko og Interesse^{16a)}.

6. Interesseassurandøren bærer udover de forannævnte Tilfælde aldrig Andel i Omkostningerne under Havariet; heller ikke i Bjergningsomkostninger, hvorved Totalforlis kan undgaas¹⁶⁾. Han optræder ikke i Havaritilfælde og kan ikke disponere og give Ordre, hvis Kaskoassurandøren sætter sig derimod¹⁷⁾. I Erstatningsbeløbet sker Fradrag efter Konv. § 167 og Konv. § 183¹⁸⁾. Om Forfaldstid, Udbetaling o. s. v. gælder de almindelige Regler, Kap. 40.

Skibets Værdi i repareret Stand, skal Kondemnabiliteten overfor Interesseassurandørerne altid afgøres efter Skibets virkelige Værdi i repareret Stand.

Hvis Skibets Værdi i repareret Stand svarer til Kaskotaksten, er Skibet i det nævnte Eksempel ogsaa kondemnabelt overfor Interesseassurandørerne. Men dette er samfundsmæssigt set et rigtigt Resultat, idet det vilde være urimeligt at reparere et Skib, naar Reparationen er et Spild af Værdier, selv om dette vilde bevirke, at den ene af Parternes Forpligtelser efter en Forsikringskontrakt blev mindre, især naar man erindrer, at Interesseassurandørerne har faaet Præmie for denne Risiko, som de klart har set.

Hertil kommer, at en Ændring i de paagældende Regler nødvendigvis maa medføre, at Kaskointereseassurandørerne, for at undgaa at Skibet bliver kondemneret, til Kaskoassurandørerne maatte betale en Andel af Reparationen af Skibets partikulære Skader. Dette afviger imidlertid meget stærkt fra det gældende Grundlag for Kaskointereseassurandørernes Erstatningsansvar. Da Praksis desuden ikke har fundet ensartede eller faste Synspunkter for Takseringen af Kasko og Kaskointerese, er det formentligt i Øjeblikket ugørligt at opstille nye Regler paa dette Omraade.

¹⁴⁾ En udtrykkelig Henviisning til Konventionen findes i selve Policen. S. H. R. T. 1917 429.

¹⁵⁾ Ofte findes i K.I.P. en Bestemmelse om, at Kaskoassurandørens Anerkendelse af hans Erstatningspligt er bindende for Assurandøren af Kasko-interesse. Se herom Kap. 10 § 2.

^{16a)} Den norske Kaskointeressепolice gentager saaledes alle Farvandsbegrænsningerne. Se Kap. 23 Note 10.

¹⁶⁾ N. D. 1919 401. Et Skib synker og er kondemnabelt. Det bjerges. Interesseassurandøren nægter at udbetale Erstatning for Totalforlis og faar Medhold. Uanset at Interesseassurandøren ikke deltager i Bjergningsomkostningerne, har Forsikrede Pligt til at søge Skibet reddet.

Se Kap. 26 § 16.

¹⁷⁾ Forudsat i n. Pl. § 83.

¹⁸⁾ S. H. R. T. 1920 186. 2 pCt. fradraget i Medfør af Konv. § 183 ved Erstatning efter Kondemnation.

7. Et særligt Spørgsmaal er, om Interesseassurandøren har Ret til Andel i den forsikrede Genstands Provenu, især Erstatningskrav mod Tredjemand. Forsikrede som saadan har ingen Ret til at forholde ham denne Ret^{18a)}. Overfor Kaskoassurandøren er Forholdet derimod et andet. Denne har forsikret selve Genstanden for en Sum, der er vedtaget at svare til den fulde Værdi, Skibet objektivt set antages at have efter Sølovens og Konventionens Regler. Under Forsikringens Løbetid maa han — uanset Prissvingninger — tage Konsekvensen heraf, i Tilfælde af partikulære Beskadigelser, Bjergning, Omkostninger o. s. v., se Kap. 29, 34, 35 og 38. Han maa desuden bære Ansvar for al økonomisk Formindskelse af Provenuet, jfr. Kap. 41.

Interesseassurandøren ved derimod, at den Interesse, han har forsikret, i Almindelighed ikke har noget materielt Grundlag; dens Berettigelse er ofte kun en subjektiv økonomisk Vurdering, der ikke kan omsættes til realisable Værdier.

Da Interesseforsikringerne desuden tegnes — og kan tegnes — uden Kaskoassurandørens Tilladelse¹⁹⁾, da Interessernes Sum kan andrage meget store Beløb, paa hvis Fastsættelse Kaskoassurandøren ingen Indflydelse har, og da dennes Ret til Provenuet ikke kan varieres efter og indskrænkes af den Forsikredes Handlinger²⁰⁾, er det sikkert rigtigt at antage, at Kaskoassurandøren kan kræve hele Provenuet, selv om det er saa stort, at han dækkes fuldtud²¹⁾, og selv om Skibets Værdi

^{18a)} Den norske Kaskointeressepolice udtaler:

6. Dersom den forsikrede i et kollisionsopgjør opnaar av tredjemand en større erstatning for tap av skib end kaskoforsikringsværdien skal det overskytende utbetales forsikreren av kaskointeresse til dækning av hans tap.

¹⁹⁾ At andre tilfældige Forhold, f. Eks. Ladningens større eller mindre Værdi, kan nedsætte Kaskoassurandørens Andel i Erstatningen, naar det skyldige Skib har mindre Værdi end det forliste Skib plus Ladning, er intet Bevis for, at Kaskoassurandøren skal finde sig i at dele med Interesseassurandøren. De forringende Omstændigheder i det givne Eksempel skyldes selve Transportens Tilfældigheder, som Kaskoassurandøren fra Tidernes Morgen har maattet regne med, og de er ikke fremkaldt af Forsikredes Dispositioner.

²⁰⁾ Anerkendelsen af Interesseassurandørernes Ret til at deltage pro rata maatte nødvendigvis medføre, at Forsikrede selv havde den samme Ret overalt, hvor Skibets Værdi var større end Kaskotaksten, og han ikke havde tegnet Interesseforsikring. Men en saadan Ordning strider bestemt mod Konventionen og Policen.

²¹⁾ Jfr. N. J. A. 1918 99. En Assurandør, der havde forsikret Gods til dets fulde Værdi, anset berettiget til at forlange Abandon af alt Gods til sig alene, jfr. Søl. § 262, uanset at Forsikrede havde tegnet Ekstraavance paa Godset, jfr. n. Pl. § 28 A. i. f. Hermed stemmer dansk Praksis fra Krigsaarene. Se Schjelderup i N. D. 1923 349—358 om de norske Domme samt om engelsk Praksis.

som Grundlag for Erstatningens Beregning sættes højere end Kaskotaksten. Selv om Konventionen ikke kendte Kaskointeressen, kan man dog hente en Støtte for denne Betragtning i Konv. § 177, jfr. Søl. § 262, der om Abandon til Kaskoassurandøren fastsætter, at denne skal være ubetinget, samt i Konv. §§ 181 og 183²²⁾).

Hvis Interesseassurandøren herimod vil paaberaabe sig, at han dog efter særlige Klausuler bærer en Andel i Forsikredes Erstatningsansvar overfor Tredjemand ved Kollision, maa det fremhæves, at dette ikke er almindeligt og i hvert Fald ikke fører videre end til at give ham en Andel i Erstatningsbeløb fra Tredjemand, naar Kaskoassurandøren er blevet fuldt dækket²³⁾. Dette synes imidlertid ogsaa rimeligt, da man utvivlsomt maa give Interesseassurandøren Ret til at undlade at betale Erstatning, hvis det viser sig, at Erstatningsbeløbet, der betales af Tredjemand, overstiger Kaskotaksten. Forsikrede skal jo ikke have dobbelt Erstatning. Og naar dette er givet, synes det ogsaa sikkert, at har Interesseassurandøren betalt, forinden Tredjemands Erstatninger er indgaaet, bør han økonomisk stilles paa samme Maade. Kaskoassurandøren kan forlange, at blive fuldt dækket forlods, men Chancen for Fortjeneste regner han ikke med, og den bør han derfor overlade Interesseassurandøren.

Denne Ret er praktisk kun af Betydning, hvis Kaskotaksten er sat under Skibets virkelige Forsikringsværdi, saaledes at Erstatningssummen, der jo retter sig efter Skibets Markedsværdi, kan overstige Taksten²⁴⁾.

²²⁾ Se ligeledes n. Pl. § 28 A, der er ganske klar angaaende selve Genstandens Rester. N. Pl. § 18 tilsigter ikke ved sin Formulering at reservere nogen Ret for Interesseassurandøren; den taler kun om Forholdet mellem partielle Kaskoassurandører.

Schjelderup i N. D. 1923 359—363 udtaler, at dette stemmer med Billighed, og at Fordelingen er Koutume i Norge, men undtager dog det Tilfælde, at Overskudet skyldes Kursgevinst.

²³⁾ N. D. 1922 538. Kaskointeressassurandørerne har ingen Ret til Erstatningsbeløbet fra Tredjemand i Kollisionstilfælde, i hvert Fald ikke før Kaskoassurandøren er helt fyldestgjort. Det udtales, at n. Pl. § 18 ikke har tænkt paa Kaskointeressen. Se ligeledes N. D. 1921 423.

N. D. 1919 21. Interesseassurandørerne gør Krav paa forholdsmæssig Andel i Erstatningen for et torpederet Skib. Det antages, at selv om Kaskoassurandøren har kendt Interessassurancens, har han ikke opgivet sin Ret til det fulde Provenu, naar han i sin Police har forsikret fuld Kasko.

²⁴⁾ Overhovedet er Spørgsmaalet om Interesseassurandørens Andel først kommet praktisk frem, efter at man er begyndt at sætte Kaskotaksterne lavere end Skibenes virkelige Handelsværdi, hvad der egentlig strider mod Principperne for Takstansættelsen, se Kap. 4 § 5.

(fortsættes)

Hvor der ikke er Tale om Provenu, men den forsikrede Interesses Rester formindsker selve Erstatningskravet, se Kap. 41 § 3, f. Eks. hvor Varer sælges udenfor Bestemmelsesstedet, — ved Skibe kan dette ikke tænkes —, maa det indkomne formindske Interesseassurandørens Erstatningspligt, som det formindsker Kaskoassurandørens²⁵⁾. Interesseassurandøren har nemlig ikke Pligt til at betale Erstatning, uden at der foreligger et Tab.

II.

Fragtinteresse.

8. Naar Rederen ud over Bruttofragten dækker et Beløb som Fragtinteresse, kan denne Interesse naturligt karakteriseres som Rederens Interesse i Fortjenesten ved fremtidige — afsluttede eller uafsluttede — Certepartier²⁶⁾. Naar dette sammenholdes med, hvad foran er sagt om Kaskointeressen, vil det ses, at Fragtinteressen i Virkeligheden er en Kaskointerese. Den har blot en særlig Begrundelse i den fremtidige Fortjeneste, medens Kaskointeressen har et bredere Grundlag. De foran fremhævede Synspunkter kan derfor alle anvendes her.

En ren Fragtinteressepolice er forholdsvis sjælden. Den vil i Almindelighed indeholde lignende Klausuler, som nævnt foran. Den hyppigste Form for Anvendelsen er, at Aarspolicerne for Fragt, hvorved Rederen bl. a. sikrer sig, at hans fulde Bruttofragt altid er dækket, faar en Tilføjelse om, at de dækker »*Fragt og/eller Interesse*«, og derefter tilføjes, efter som Aftalen formes, enten een eller flere af de foran nævnte eller ligelydende Klausuler, eller saalydende Klausul, hvorved Reglerne om Kaskointeressen bliver anvendelige:

Er der Fragt paa Kølen, betragtes det ud over Bruttofragten for Rejsen tegnede Beløb som dækket paa Kaskointerese og deltager sammen med alle tegnede Kaskointeresser og efter samme Regler som de i Erstatning af den Del af Havari-grosse-Bidraget, som ikke dækkes af Kaskopolicen.

Er der ingen Fragt paa Kølen, bliver Interessen at betragte som en

En fornuftig Løsning af Striden vilde være at lade Skibets Værdi i Sammenstødets Øjeblik vurdere og derefter lade Kaskoassurandøren tage den Andel i Erstatningen fra Tredjemand til Skibet, som hans Takst udgør af Skibets takserede Værdi, og Interesseassurandøren den resterende Procentdel, efter at forlods alle Omkostninger er fradraget.

²⁵⁾ Sv. Pl. § 83.

²⁶⁾ Fremtidig Fortjeneste af nye Rejser og paaregnede Certepartier er Fragtinteresse efter A. § 239.

Kaskointeresse og deltager i Bjergeløn paa samme Maade som ovenfor for Havari-grosse-Bidrag bestemt.

Det er til saadanne Klausuler i Fragtinteressesepolicerne, der hentydes i de tilsvarende Klausuler i Kaskointeressesepolice. Klausulen betyder, at Differencen mellem Rejsens Fragt og Policesummen betragtes som Kaskointeresse. Policen deltager i Havarigrossebidrag og Bjergeløn for Skibet sammen med og ligesom de andre Kaskointeresser; det forudsættes, at Fragts Bidrag forlods er dækket fuldt af den. Hvis der ingen Reders Fragt er for den paagældende Rejse, deltager Policen paa samme Maade i Bjergeløn for Skibet.

Hele Erstatningsberegningen bliver anderledes i en saadan Fragtinteressesepolice. Selv om det ikke udtrykkeligt er sagt, ligger det i Policens Betegnelse, at i Tilfælde af Skibets Totalforlis, virkelige, præsumtive eller konstruktive, bliver hele Forsikringssummen at udbetale, hvad enten der er Fragt paa Kølen eller ej. Det maa dog i Mangel af modsat Bestemmelse i Policen antages²⁷⁾, at ved Aarspolice for Fragt og/eller Interesse maa den af Rederen for den under Udførelse værende Rejse fortjente Fragt fragaa i Erstatningen, hvad enten Fragten foreligger i Form af Distancefragt, forudbetalt Fragt, time-charter Fragt ell. lign.²⁸⁾. Men Rederens Ansvar med den forudbetalte Fragt

²⁷⁾ Anderledes i S.H.R.T. 1920 278. En Forsikring af »Fragtinteresse« omfatter alene Rederiets Interesse i de fremtidige Fragter, uanset om Fragten paa den under Udførelse værende Rejse er forudbetalt. — Ved en ren Police for »Fragtinteresse«, tegnet for en bestemt Rejse, er Dommens Resultat rigtigt.

²⁸⁾ En videregaaende Klausul findes ofte anvendt, f. Eks.:

Forsikringen er afsluttet paa de almindelige københavnske Forsikringsbetingelser og saaledes, at Fragten i første Række gælder forsikret.

I Tilfælde af Skibets Totalforlis og/eller lovlige Kondemnation udbetales hele Forsikringssummen, uanset om Skibet har Fragt paa Kølen eller ikke, dog fradrages den Del af Konnossementfragten, som Rederen erholder som Netto-Distancefragt (d. v. s. Brutto-Distancefragten med Fradrag af medgaaede Udgifter og Omkostninger indtil Skibets Totalforlis eller Kondemnation). Fragtforskuud, Timecharter-Fragt eller forudbetalt Fragt fradrages ikke.

Damperens Totalforlis eller Kondemnation foreligger, saa snart Kaskoassurandørerne har anerkendt denne.

En eventuel Skade paa Fragt, der opstaar ved Tidstab, er Assurandørerne uvedkommende, og disse participerer i Havari-grosse kun i Forhold til Fragts Størrelse.

Eller saalydende:

Forsikringen dækker i første Række den til enhver Tid paa Kølen hvilende Fragt. Gaar Damperen i Ballast eller naar Fragten ikke Forsikrings-taksten overgaar Assurancesummen resp. den Fragten overstigende Del af Taksten til at gælde Interesse i beholden Fart, for hvilken der betales Er-

for Kollision maa forud dækkes. Konv. § 167 med 2 pCt. Fradrag kan ikke anvendes.

I Tilfælde af Ladningens Totalforlis eller partikulære Beskadigelser paa Skib anvendes kun de almindelige Regler om Fragterstatning, se Kap. 39.

III.

Ladningsinteresse paa Bestemmelsesstedet^{28a)}.

9. Her tænkes ikke paa den i Konv. § 45 omtalte 10 pCt. Avance, jfr. Kap. 4 §§ 10—13. Denne har en vis, sikker Rod i selve Godset, idet Genstanden som Handelsvare under Rejsen normalt forøges i sin Værdi med Importørens Handelsavance. Derfor tillades det ogsaa at forsikre Varens Værdi paa Afgangsstedet inclusive denne Avance; den følger i alle Forhold Ladningsforsikringen og behandles derfor ogsaa bedst sammen med Ladningen, se Kap. 4²⁹⁾.

Udover denne Handelsavance³⁰⁾ kan der imidlertid af alle, ogsaa de fremtidige Ejere, tegnes Forsikring af forventet Avance^{30a)} paa Bestemmelsesstedet efter en lignende subjektiv Bedømmelse af Værdierne og Fremtidsmulighederne, som retfærdiggør Kasko- og Fragtinteressen. Der findes ingen særlige Policer; sædvanligt anvendes Varepolicerne. Betegnelsen af Interessen er forskellig, f. Eks. *Ekstraavance*, *forøget Værdi og/eller Interesse*, *Prisstigning*, *Merværdi*, *increased*

statning fuldtud, naar Skibet som Følge af et under Assurandørernes Ansvarlighed henhørende Ulykkestilfælde totalt forgaar eller kondemneres i Overensstemmelse med den kjøbenhavnske Kaskopolices Bestemmelser.

^{28a)} Se en Afhandling af Sv. Andersen i N. F. 1922 278, om Søforsikring af Merværdi, der belyser Spørgsmaalets praktiske Sider.

²⁹⁾ Disse Regler bør ogsaa finde Anvendelse, saavel hvor Avancen, der er sædvanlig i vedkommende Branche, er mindre, som hvor den er større, med andre Ord overalt, hvor Forsikredes Hensigt har været at forsikre den Avance, det er almindeligt, at han vil kunne opnaa, jfr. H. B. §§ 100 og 99, der netop følger dette Princip.

I Praxis er Reglen om 10 pCt. imidlertid saa indgroet, at Tekstens Adskillelse normalt vil svare til Sondringen efter Parternes Hensigt.

³⁰⁾ Reglerne i n. Pl. §§ 84—85 finder vist kun Anvendelse paa den sædvanlige Avanceforsikring paa 10 pCt., jfr. de andre Udtryk i §§ 28 A 1 og 83 2 a.

^{30a)} I U. 1923 630 antaget, at den Brøkdel af Salgsprisen, der kun skulde erlægges ved Ladningens Udlosning, kunde forsikres af Sælgeren som Interesse og var forfalden til Udbetaling, da Ladningen ikke inden den i Konv. § 168 foreskrevne Frist var ankommet til Bestemmelsesstedet. Derimod var Interesse i fremtidig Forretningsforbindelse, som paastodes knyttet til Ladningens lykkelige Ankomst, samt Omkostninger under Havariet ikke dækket under Policen for Interesse.

*value*³¹⁾, *imaginær Avance* —. Det maa altid klart af Policen fremgaa, at der forsikres Avance paa Bestemmelsesstedet³²⁾.

Erstatning udbetales ved Totalforlis. Til Totalforlis maa ogsaa henregnes de Tilfælde, hvor Ladningen sælges udenfor Bestemmelsesstedet, Konv. § 190, jfr. Kap. 37. I saa Fald erstattes efter Sædvane hele Forsikringsbeløbet, ikke blot en Procentdel svarende til Ladningsassurandørens Erstatning³³⁾.

Andel i Havarigrosse bærer denne Police dog efter Coutume, for saa vidt selve Ladningen er forsikret i et Land (Amerika, England), hvor Ladningsassurandørerne kun betaler Ladningens Andel i Havarigrossebidrag efter Forholdet mellem Ladningens Forsikringsværdi og dens Bidragsværdi. For danske Varepolicer gælder denne Indskrænkning ikke (Kap. 30 § 12).

Erstatning for partikulære Beskadigelser yder Assurandøren vistnok altid, jfr. Konv. § 191; ofte vil særlig Aftale herom være truffet³⁴⁾. Assurandøren maa i hvert Fald altid erstatte samme Procent af Interessens Forsikringsværdi, som Varerne er formindsket med i Kvantitet undervejs (partielt Totalforlis).

Hvis Erstatning i Tilfælde af partikulære Beskadigelser skal ydes, følger det af Beregningsmaaden for Erstatningen, at Interesseassurandøren nyder godt af den paa Stedet realiserede Fortjeneste. Erstatningsprocenten beregnes nemlig af Bruttoværdierne, se Kap. 37³⁵⁾.

³¹⁾ U. 1898 235. S. H. R. T. 1918 133. (75 pCt. ekstra Avance dækket).

³²⁾ N. D. 1920 490. En skriftlig Tilføjelse: »incl. prisstigning« i en Varepolice alene fortolket saaledes, at Varens Prisstigning indtil Afsejlingen, og ikke blot Fakturaværdien, som det ellers var nævnt i Policens Tekst, var dækket. Udtalt, at forventet Gevinst paa Bestemmelsesstedet udtrykkeligt maa opgives, hvis den ønskes forsikret.

Den norske Varepolice har følgende Klausul: Prisstigning paa bestemmelsesstedet kan overhovedet kun forsikres som »forventet fortjeneste« eller »yderligere forventet fortjeneste« overensstemmende med de i Sjøforsikringsplanens § 84 og denne polise udtalte principper.

³³⁾ U. 1921 806, jfr. H. B. § 103, N. J. A. 1898 583 og N. D. 1918 101. Dette gælder, selv om der i Policen findes en Klausul som nævnte i Note 34.

³⁴⁾ Mest brugt er saalydende Klausul: »Forsikret Avance erstattes i samme Forhold som Skade for den Vare, hvorpaa Avancen er beregnet«.

³⁵⁾ N. D. 1920 486. Prisstigningen paa Bestemmelsesstedet var forsikret. En Del af Varerne tabtes undervejs, Resten kom beskadiget til Bestemmelsesstedet. Der antoges ikke at foreligge Totaltab, jfr. Søl. § 256 3, hverken af Varer eller Prisstigning. De norske Interesseassurandører, — Ladningen selv var dækket i Sverige —, antoges berettigede til forholdsmæssig Andel i Varernes Provenu, da Varerne var kommet frem, og da Prisstigningen paa Be-

(fortsættes)

I Sammenhæng med, hvad der ovenfor er udtalt om Kaskointeressen, kan der principielt heller ikke tillægges Ladningsinteresseassurandøren nogen Andel i Ladningens Provenu³⁶⁾. Konv. § 173 synes ogsaa at maatte forstaas saaledes, at Assurandøren af Interesse paa Ladningen ikke kan forlange Andel i abandonneret Ladning^{36a)}.

Iøvrigt finder de under Kaskointeressen nævnte Principper Anvendelse (Takst, Bevispligt)³⁷⁾.

Som Ladningsinteresse kan, naar det særligt opgives, ogsaa andre end Ladningens Ejere dække den Fortjeneste, de venter at faa ved Ladningens Ankomst, f. Eks. Mæglere, Agenter, Speditører, Pakhus-ejere.

stemmelsesstedet havde medvirket til Provenuets Størrelse, jfr. n Pl. §§ 81 og 82. Prisstigningen svarede til Forsikringssummerne af Interessen.

³⁶⁾ N. D. 1918 148. Hovedassurandøren kun pligtig at udbetale Erstatning mod fuld Abandon uden nogen Forpligtelse overfor Assurandøren af Prisstigning til Trods for, at Godsets Værdi, da det blev beslaglagt, endog oversteg den forsikrede Prisstigning. Ligeledes N. J. A. 1918 99. Anderledes H. B. § 103 2. Stk.

^{36a)} Derimod kan der rimeligvis tillægges Assurandøren af den sædvanlige Handelsfordel — 10 pCt. eller lign. — Andel i Provenuet pro rata, hvis Avancen skulde være forsikret særskilt, jfr. Gram 557. En saadan Forsikring maa Vareassurandøren være forberedt paa, og den dækker netop Varens Prisstigning under Transporten. Imod Resultatet kan anføres, at Ladningsassurandøren bærer fuldt Havarigrossebidrag, Kap. 30 § 12.

³⁷⁾ S. H. R. T. 1916 343. Da den opnaaelige Avance, hvis Partiet var kommet frem, vilde være blevet meget stor, dømtes Assurandøren efter den særlige Avancepolice (c. 20 pCt. Ekstraavance).

V. BOG.

SKADEN.

28. KAPITEL.

Forsikredes Pligt i Skadestilfælde¹⁾.

1. Naar Forsikringskontrakten er afsluttet, har Assurandøren ingen Adgang til at gribe ind og foreskrive Forsikrede, hvorledes Rejsen skal udføres. Forsikrede har Ret til at lade den udføre indenfor Policens Rammer og løber selv Risikoen for, at han optræder paa den rigtige Maade. Forsikrede vil normalt være interesseret i, at Rejsen fuldføres uden Skade, da Erstatningen herfor sjældent vil stille ham lige saa godt, som hvis Havari ikke var indtruffet.

Konventionen foreskriver dog udtrykkeligt i §§ 69 og 108, at Forsikrede skal meddele Assurandøren indtrædende risikoforøgende Begivenheder — se Kap. 14 § 7 —, og at han har Pligt til at lid at handle saaledes, at Skade undgaas. Reglerne er rigtige ud fra Forsikringsforholdets Natur, men ikke praktisk betydningsfulde, idet man i hvert Fald kun kan paalægge den Forsikrede personlig de paagældende Pligter, og der desuden sikkert vil kræves en baade subjektivt og objektivt set meget grov Overtrædelse²⁾ heraf, for at Assurandøren kan fritages. I saa Fald vil oftest Fritagelsen allerede følge af Reglerne om Forsikredes egen Skyld, Kap. 18.

2. Naar Skaden er indtruffet, er Assurandørens Erstatningspligt blevet aktuel, og han har da den allerstørste Interesse i, at der handles saaledes, at Skaden begrænses.

¹⁾ Grundtvig 221—222, Pl. 603—623, B. 614—625, Br. 89—92, Gram 545, Granfelt 112—120. Se Konv. 1746 II § 12, n. Pl. § 17, sv. Pl. §§ 38 og 41, H. B. §§ 40—42, M. A. § 78 Nr. 4, W. v. K. §§ 283 og 654—657, C. de C. §§ 381, 388 og 395, I. H. L. B. § 436, A. §§ 799 a—801.

²⁾ Br. 89—90. Granfelt 110—112. Se nogle ejendommelige Eksempler herpaa i n. Pl. §§ 46 og 83. Reglen kan anvendes, hvor f. Eks. Forsikrede sender Skibet ud, til Trods for, at han ved, Havneindløbet er spærret af fjendtlige Miner. Se U. 1918 334 og en Afhandling i U. 1918 116, samt Kap. 14 § 7.

Forsikredes Interesse i Rejsens lykkelige Fuldførelse vil derimod være stærkt svækket, da den skadelidte Genstand, især ved store Beskadigelser, har mistet mange af sine Anvendelsesmuligheder. Han vil desuden ofte mere rette sine Bestræbelser mod at faa Erstatningen saa stor og saa hurtig som muligt, se f. Eks. Interessekonflikten ved Kondemnation, Kap. 33 § 2. Alle Sølove og Planer har derfor fra gammel Tid fundet det nødvendigt at foreskrive bestemte Regler for den Forsikredes Optræden i Skadestilfælde, den saakaldte Diligenspligt. De danske Regler derom findes i Konv. § 165 og Søl. §§ 245 og 246.

3. Ifølge disse Forskrifter paahviler Pligten den Forsikrede selv. Naar Forsikring er tegnet for fremmed Regning uden Ordre, følger det af Reglerne om Pligtens Indhold, at den Forsikrede ikke er forpligtet, naar han ikke ved eller bør vide, at hans Interesse er blevet forsikret. Saa langt som han er fritaget, bør Forsikringstageren være den forpligtet³⁾. Sikker er denne Udvidelse dog ikke, fordi Assurandøren i disse Tilfælde ved, at hans Risiko er uafhængig af Forsikredes Person og derfor større end normalt. Det synes dog naturligt, at der altid bør være en af Assurandøren kendt til Handling forpligtet Person⁴⁾. Iøvrigt er Forsikringstageren for fremmed Regning næppe i Almindelighed forpligtet til Optræden i Skadestilfælde, se nærmere Kap. 7.

Hver Forsikret er selvfølgelig kun forpligtet overfor sin Assurandør. Rederen altsaa ikke overfor Assurandøren af Ladning. Kun den Forsikrede er forpligtet. Diligenspligten byder ikke, at der altid skal handles objektivt rigtigt i Skadestilfælde. Den er en Udløber fra Reglerne om Indflydelse fra Forsikredes egen Skyld. At Personer, for hvilke den Forsikrede ikke bærer Ansvar — se Kap. 18 § 8 —, handler uforsvarligt og forøger Skaden, er en Risiko, som Assurandøren bør bære og bærer som enhver anden Skadesaarsag.

Naar Konv. § 165 særligt og gentagende nævner Skipperen som forpligtet, skyldes dette, at Konventionen i et vist Omfang lader Rederen bære Ansvar for Skipperens Fejl, jfr. Kap. 19. Allerede efter Konventionen maatte det antages, at Skipperen ikke i denne Henseende kunde anses for Ladningsejerens eller andres⁵⁾ Fuldmægtig, og efter at Søl. § 248 og Domspraksis har slaaet fast, at heller ikke Rederens Ret indskrænkes ved Skipperens Fejl og Forsømmelser i Tjenesten,

³⁾ B. 622 Note 5.

⁴⁾ Pl. 605.

⁵⁾ U. 1896 949.

kan det sikkert antages⁶⁾, at Skipperens Undladelser⁷⁾, uheldige Dispositioner, forsinkede Meddelelser o. s. v. er uden Indflydelse paa alle Forsikredes Krav⁸⁾. Ved Efterretningstjenestens Udvikling nutilids er denne Regel heller ikke betænkelig.

Selvfølgelig bærer Forsikrede efter almindelige Regler — se Kap. 18 § 8 — Ansaret for forsømt Tilsyn med sine Fuldmægtige og for deres Handlinger efter hans Ordre, altsaa hvis Skipperens Forsømmelser f. Eks. skyldes manglende Information om Policebetingelserne^{9a)}.

4. Pligten indtræder, saa snart den Forsikrede faar Underretning om Havariet, jfr. Søl. § 245 og Konv. § 165. Man har vel ikke udtrykkeligt paalagt Forsikrede Pligt til at skaffe sig Underretning, men Assurandøren kan dog forlange, at Forsikrede har sin Forretning fornuftigt organiseret og holdes à jour om Transportens Skæbne.

Det var i Assurandørens Interesse, hvis Skipper eller Reder havde Pligt til at underrette enhver Ladningsejer om Havariet, men en saadan Pligt findes ikke indskærpet ved Loven⁹⁾ eller andetsteds.

⁶⁾ Pl. 604 Note 4 mener, at man ikke derfra, at Assurandøren bærer Risikoen uanset Skipperens Fejl og Forsømmelser under Rejsen, kan slutte, at han ogsaa bærer Risikoen for Skipperens urigtige Dispositioner i Havaritilfælde. Slutningen synes dog rigtig og naturlig, thi de samme Grunde taler for Forsikredes Fritagelse, jfr. B. 625 Note 1, og denne er overensstemmende med moderne Praksis. Som Søl. § 245 er formuleret og efter § 248, er det rigtigt at opfatte den i Søloven gældende Retsregel saaledes som Teksten.

Selvfølgelig hæfter Assurandøren ikke, hvor Skipperen handler som Rederens økonomiske Fuldmægtig, f. Eks. forbruger betroede Midler, bestikker Skøns mænd o. s. v., se Kap. 19. Det er ikke rigtigt, naar Platou pag. 604 mener, at Assurandørens Ansvar trods Skipperens Forsømmelser er udelukket ved Skipperens Pligter efter Søl. §§ 43, 53 og 57, og Rederens Ansvar herfor efter Søl. § 8. Søl. § 248 og n. Pl. § 22 tilsigter netop i alle Henseender at ophæve Rederens Ansvar for Besætningen i Forhold til hans Assurandør.

⁷⁾ U. 1880 711. Se N.R. 1894 257, hvor Assurandøren ikke blev frifundet, trods Skipperen havde undladt at besørge Distancefragtens Indkrævning efter Totalforlis.

⁸⁾ Hvis Forsikrede ved Skippers Fejl gaar Glip af de nødvendige Bevisdokumenter, vil dette altid gaa ud over ham (Kap. 40). I sine Bestræbelser for eller Pligt til at konstatere Skaden i Relation til Assurandøren handler Skipperen ikke i Tjenesten, men som den Forsikredes økonomiske Fuldmægtig. I Modsætning hertil staar Skipperens Forsømmelser med at bevare Erstatningskrav mod Tredjemand.

^{9a)} I S. H. R. T. 1922 341 udtalt, at Kaptajnens Forsømmelser under Havari, begrundet paa manglende Information om Forsikringsbetingelserne, maa bæres af den Forsikrede.

⁹⁾ Det bør dog fremhæves, at Skipperen og Rederen ifølge Befragtningsforholdet er pligtige at varetage Ladningsejerens Interesse i Havaritilfælde, se

Sølovens og Konventionens Udtalelser om, at Ulykken skal falde under Assurandørens Ansvar, kan ikke forstaas saaledes, at Ulykken aabenbart eller anerkendt skal være dækket under Policen, forinden Pligten indtræder. Dette er nemlig, selv naar alle Oplysninger foreligger, ofte vanskeligt at afgøre. Det er tilstrækkeligt, at der efter Ulykkens Art blot er en Mulighed for, at Assurandøren hæfter for Skaden, som den nu er eller senere maatte blive¹⁰⁾, thi Forsikrede er pligtig at afværge, at den foreliggende Skade, som Assurandøren ikke hæfter for, udvikler sig til et Havari, som han hæfter for, og til at gøre dette paa egen Bekostning¹¹⁾. Pligten ophører, naar Havariet er reguleret færdigt og naar Genstanden abandonneres¹²⁾, se Kap. 32, men ikke blot fordi Assurandøren overtager Ledelsen af Havariet. I sidste Fald bliver den dog subsidiær.

5. Søl. § 245¹³⁾ bestemmer Pligtens Indhold saaledes, at Forsikrede straks skal meddele Assurandøren eller dennes Repræsentant¹⁴⁾ Havariets Indtræden og derefter udføre dennes Ordre om, hvorledes Havaritilfældet skal behandles. Forsikredes Pligt til selvstændig Optræden er herefter indskrænket til Tidsrummet, indtil han har modtaget Assurandørens Ordre. Under Nutidens Forhold er en

Søl. §§ 53, 57 og 43, og heri ligger vistnok ogsaa en Pligt til at give Ejeren Underretning om indtruffen Skade. Denne Pligt er naturligvis stærkere ved Befragtning af helt Skib end ved Stykgodsbefragtning. Ligeledes paalægger Søl. §§ 40—42 Skipperen Pligt til at aflægge Søforklaring og afholde Besigtigelser. En Forsømmelse heraf vil kunne komme Ladningsassurandøren til Gode som Krav mod Rederen, hvori han indtræder.

¹⁰⁾ H. B. § 40 udtaler dette klart. Begrundelsen er, at ethvert Havari er risikoforøgende for Assurandørens Ansvar, selv om han ikke hæfter for det.

I S. H. R. T. 1922 341 udtalt, at selv om der kun foreligger partikulært Havari, bør Assurandøren, der kun har assureret mod Totalforlis, underrettes »for alle Eventualiteters Skyld«.

¹¹⁾ f. Eks. ved »Forsikring kun mod Totalforlis« eller ved særlige Klausuler. U. 1918 572, 1919 621, N. D. 1912 115.

¹²⁾ N. D. 1917 536 (forudsætningsvis).

¹³⁾ Søl. §§ 245—246 er i Hovedsagen gentaget af n. Pl. § 17 1. Stk. og 5. Stk. og sv. Pl. §§ 38 og 41, men Planernes andre Bestemmelser forudsætter, at Forsikrede leder Havariet. Praksis i disse Lande er ogsaa efter Erfaring i Overensstemmelse med den danske.

H. B. §§ 40—41 bestemmer, at Forsikrede har Pligt til at handle selvstændigt »nach Möglichkeit« og kun efter Omstændighederne skal indhente Assurandørens Raad.

¹⁴⁾ Policerne vil undertiden indeholde en Fortegnelse over Assurandørens Havarienter paa de større fremmede Pladser.

saadan kortvarig Pligt uden Betydning, da Forbindelse med Assurandøren kan opnaas hurtigt, og da Assurandøren efter Forudsætningen i Søl. § 245 maa være pligtig til at give Ordre omgaaende, saa snart han faar Underretning om Havariet. Sølovens Regel er uændelig, hvis der er flere Assurandører, fordi Beløbet eller Risikoen er udstykket, og disse ikke kan enes. Den bringer endvidere Assurandøren i en højst ubehagelig Stilling, idet han skal disponere, som om han hæfter, paa et Tidspunkt, hvor hans Pligt hertil ikke er oplyst, endsige afgjort. Det vigtigste er dog, at en saadan amputeret Pligt ikke er naturlig overfor Assurandøren og altfor kostbar for alle Parter. Forsikrede kender som Regel den forsikrede Genstand eller dens Art, dens Tilstand, Værdi, Paavirkelighed overfor Søens Indflydelser, Afsætningsmuligheder, ja, overhovedet alle Forhold vedrørende denne langt bedre end Assurandøren. Han staar i nærmere Rapport med de i Havaritilfældet direkte optrædende. Han er derfor bedre i Stand til at bedømme, hvad der bedst og billigst bør gøres for at redde det mest mulige. Den Forsikrede har desuden kun dette ene eller ganske faa Havarier, medens Assurandøren jo har mangfoldige, i alle Lande og af alle Arter. Forsikrede kan derfor behandle Havariet billigere, uden større Ulejlighed eller Omkostninger og med større Udsigt til Held, medens en tilsvarende Behandlingsmaade fra Assurandørens Side enten er umulig eller i hvert Fald forudsætter en uhyre omspændende og sagkyndig, men derfor ogsaa kostbar Organisation¹⁵⁾, som det i Virkeligheden er i alle de Forsikredes Interesse at undgaa, thi Assurandørens større Administration nødvendigvis større Præmier¹⁶⁾.

Konv. § 165 giver en Grundregel for Havariets Behandling, der stemmer med dette Resultat, nemlig at det er den Forsikrede selv, der skal træffe *»alle hensigtssvarende Foranstaltninger til at bevare og frelse det forsikrede og formindske det Tab, som Ulykken kan medføre.«* Denne Regel findes nu gentaget i alle Policer¹⁷⁾. Dens Gyldighed forudsættes ved Forsikredes Pligt til at udlægge Havariudgifter (se Kap. 38 §§ 6 og 7). Der kan derfor ikke være Tvivl om, at den

¹⁵⁾ H. B. § 41 Nr. 2.

¹⁶⁾ Det følger af Konv. § 165 og forudsættes i Konv. § 203, at Forsikrede ikke har Krav paa Vederlag for sit personlige eller sit Kontors Arbejde i Havaritilfælde, jfr. sv. Pl. § 91 2, n. Pl. § 29 5, Pl. 606, se Kap. 38 § 4.

¹⁷⁾ Ifølge Konventionen er det den Forsikredes Pligt i ulykkelige Tilfælde at træffe alle hensigtssvarende Foranstaltninger til det Forsikredes Bevarelse og Frelse og at formindske Tabet, som Ulykken kan medføre, samt snarest muligt at underrette Assurandørerne om det Forefaldne.

bør følges i dansk Søforsikring fremfor Søl. § 245¹⁸⁾. I Praxis foregaar ogsaa al Skadesbehandling efter dette Princip. Assurandøren griber kun selvstændigt ind i det Omfang, han skønner, det stemmer med hans Interesser.

6. Forsikrede er først og fremmest pligtig til at meddele Assurandøren Havariets Indtræden og holde denne underrettet om dets Forløb, saaledes at denne til enhver Tid kan bedømme, om han vil gribe ind¹⁹⁾. Forsikrede skal saaledes altid forud meddele Assurandøren eller hans Repræsentanter de stedfindende Besigtigelser, Skøn, Auktio-
ner²⁰⁾, Retsmøder o. s. v., saaledes at Assurandøren selvstændigt kan varetage sine Interesser. Dette er ogsaa i Forsikredes egen Interesse, thi Assurandørens Ret til at kritisere Dispositioner, der foretages eller undlades, er udelukket eller indskrænket, naar han forud har faaet Underretning herom²¹⁾.

Paa Grund af Assurandørens store Interesse i at faa Havariet hurtigt meddelt og hurtigt opgjort, trænges der sikkert til en udtrykkelig Regel om, at Anmeldelse skal være sket et bestemt ganske kort Tidsrum efter, at Forsikrede har faaet Kendskab til Havariet, med den Virkning, at Erstatningskravet ellers fortabes, uden at det paalægges Assurandøren specielt at paavise, at han ved Forsømmelsen har lidt Tab²²⁾. En saadan Regel vil ogsaa være gavnlig set fra et Samfunds-

¹⁸⁾ B. 625 Note 2 paaeger meget rigtigt, at den i Konv. § 203 givne begrænsede Adgang til Godtgørelse af Omkostninger ikke stemmer med Princippet i Konv. § 165. Som nedenfor paavist i Kap. 29 og 38 har Praxis imidlertid, netop under Indflydelse fra Konv. § 165, ændret Konv. § 203 til Overensstemmelse med Princippet i Søl. § 252.

¹⁹⁾ Særligt udtalt i H. B. § 40. Ifølge Befragtningskontrakten og Skipperens legale Stilling som ogsaa Ladningsejers Fuldmægtig er denne sidste berettiget til at være medbestemmende ved Dispositionerne i Havaritilfælde, forsaavidt Situationen ikke umuliggør dette, jfr. Søl. § 57, hvad der især har Betydning ved Afslutning af Bjergningskontrakt.

²⁰⁾ U. 1893 844. Auktionsprovenuet ikke lagt til Grund, da Assurandørens Interesser var tilsidesat ved, at Auktionsbetingelserne ikke var Stedets sædvanlige. Erstatningen blev fastsat efter en tidligere afholdt Skønsforretning.

²¹⁾ U. 1878 195. Rederen havde straks efter Strandingen givet den danske Konsul i Bergen Fuldmagt til at optræde og meddelt dette til Assurandøren. Se ogsaa U. 1908 766. I N. D. 1917 57 udtalt, at da Assurandøren havde Kendskab til den indtrufne Skades Detailler og havde haft Anledning til selv at varetage sine Interesser, og da han havde handlet i Forstaaelse med Forsikrede, faar n. Pl. § 17 ikke Anvendelse.

²²⁾ Visse danske Assurandører tilføjer følgende Klausul i Varepolice: Selskabets Pligt til Erstatning af partikulær Beskadigelse betinges af, at Skadeskon-

synspunkt, idet alle er interesserede i, at Assurandørerne hurtigst faar Kendskab til deres indtraadte Forpligtelser, saa at Reserverne kan afsættes rigtigt, og Reassurandørerne varsles.

Endvidere skal Forsikrede disponere i Skadestilfældet med det Formaal at begrænse Skadens Omfang og Udbredelse ved f. Eks. at bjerge²³⁾ Skib, losse Ladningen²⁴⁾, sondre det skaderamte fra det sunde, abandonnere til Reder efter Søl. § 152, sælge Provenuet bedst muligt eller transportere Genstandene videre^{24a)}. Søloven paalægger i § 246, jfr. Konv. § 77, Forsikrede en særlig Pligt til at sørge for, at eventuelle Erstatningskrav mod Tredjemand, som har forvoldt eller er ansvarlig for Skaden, bliver oplyste og sikrede, se herom specielt i Kap. 41 § 6 og i Kap. 30 § 6. Forsikrede er ogsaa pligtig at udlægge de nødvendige Penge under Havariet, stille alle Garantier o. s. v.

7. Overtrædelse af Diligenspligten foreligger kun²⁵⁾, hvis Forsikrede har udvist Forsømmelse, se Konv. § 165 5. Pkt. og Søl. § 245 2.

statering finder Sted ved de i Policen angivne Havariagenter snarest efter Udlosning og før Varens Hjemtagelse til Lager, og at skriftlig Skadesreklamation med fornødne Bilag derefter omgaaende tilstilles Selskabets Hovedkontor. Har Konstatering ikke fundet Sted senest otte Dage efter Udlosningen, ophører Forsikringen automatisk uden senere paany at kunne sættes i Kraft.

Jfr. n. Pl. § 95 1. Stk., der kræver Anmeldelse inden 1 Maaned. Reglen er imidlertid efter 3 Stk. ikke absolut, idet Forsikrede fritages for Følgerne af Undladelsen, hvis der foreligger uforskyldte Hindringer for rettidig Anmeldelse. Ifølge H. B. § 42 1 skal Skaden anmeldes inden 15 Maaneder efter Forsikringens Udløb, og Reglen er absolut. I England er Anmeldelsespligt som Lovbestemmelse ukendt. I Policerne indføres almindeligt Klausuler om, at skriftlig Underretning skal gives til Assurandøren, og at 15 pCt. fradrages i Erstatningsbeløbet, hvis dette forsømmes.

I fransk Ret forlanger C. de C. § 374 (smlgn. §§ 387, 390 og 395) Anmeldelse inden 3 Dage, ligeledes I. H. L. B. § 436, S. H. L. B. § 765 (med første Post).

²³⁾ U. 1880 711.

²⁴⁾ N. J. A. 1919 470. Paa Grund af den tyske Spærreerklæring havde et Skib ligget et Aar i Havn, hvorefter Lasten lossedes. Da Rederen burde have formindsket Tabet ved at hæve Certepartiet straks, blev Kaskoassurandøren frifundet for at erstatte Omkostninger og Tab ved Skibets Uvirksomhed.

N. D. 1919 465. Krigsforsikret Skib henligger i over et Aar i amerikansk Havn, afventende engelsk Licens for Lasten. Omkostningerne herved fritages Assurandørerne for at erstatte, da Forsikrede efter Søl. § 245 burde have hævet Certepartiet, jfr. Søl. § 159.

^{24a)} Schl. I 130.

²⁵⁾ Naar Assurandøren altid har Ret til at gribe ind, hvor han mener at kunne handle bedre, er denne Regel ogsaa den retfærdigste.

Pkt.²⁶⁾. Herved henvises til almindelige Retsregler, og efter disse skal der foreligge et subjektivt, dadelværdigt Forhold fra Forsikredes Side. Han skal have handlet anderledes, end en fornuftig og skønsom Mand i hans Stilling vilde eller burde have gjort²⁷⁾. Dette er altsaa det samme Grundlag som ved Reglen om Assurandørens Fritagelse for Følgerne af Forsikredes egen Skyld, og hertil henvises principielt, Kap. 18 § 4²⁸⁾.

Som vejledende Hensyn kan nævnes, at andre Dispositioner end de sædvanlige i lignende Havaritilfælde kan Assurandøren i Almindelighed ikke forlange. Men Forsikrede bør yde sit Bedste. Man kan ikke nøjes med at stille smaa Krav til hans Omhu og Energi, netop fordi det kun er til hans Person, at Kravet stilles. Omstændighederne, hvorunder der handles, maa paa den anden Side tages i Betragtning, f. Eks. Afstanden fra Ulykkesstedet, Nødssituationen, hvor der maa disponeres hurtigt; og Handlingens Resultat er ikke afgørende for dens Retmæssighed. Hvor det er muligt, bør Forsikrede altid, forinden han handler, indhente Sodygtighedsattester, Skøn eller Besigtigelseserklæringer fra retsligt udnævnte Mænd eller særlig sagkyndige. Forsikrede har Pligt baade til at se og spørge sig for og især til at raadføre sig med Assurandøren²⁹⁾, ikke alene i Tvivlstilfælde.

Assurandøren er ikke forpligtet til at udtale sin Mening, men hvis Assurandøren ikke vil eller tør udtale sig bestemt, maa det regnes Forsikrede til Gode. Assurandøren er derimod altid berettiget til at gribe ind og give Ordre, som Forsikrede maa følge, i hvert Fald hvis Assurandøren har dækket hele Interessen³⁰⁾. Hans Ordre maa dog ikke være uretmæssige, d. v. s. enten forhindre Rejsens Fuldførelse, være umulige at opfylde³¹⁾, eller unødigt skade Forsikredes økonomi.

²⁶⁾ Pl. 263. Se Formuleringen i n. Pl. § 17 5. Stk. »forsømmer«, sv. Pl. § 38 »uraktlåter«, H. B. § 41 »nach Möglichkeit« og »auf einem Verschulden beruht«. M. A. § 78 Nr. 4 »reasonable for the purpose of averting or minix mising a loss«. Denne Regel forstaas ligeledes subjektivt, se A. §§ 799 a—801.

²⁷⁾ Se anderledes Konv. 1746 II § 12. Forsætlig Overtrædelse af Diligenspligten vil oftest være direkte Skadeforvoldelse eller Assurancesvig.

²⁸⁾ Se ogsaa Oplysningspligten i Kap. 11.

²⁹⁾ Det maa antages, jfr. Kap. 41 § 7, at Assurandøren ikke præjudicerer sin Stilling ved at forhandle med Forsikrede, give Raad eller endog Ordre, jfr. udtrykkeligt n. Pl. § 17 3. Stk. Heller ikke bortfalder f. Eks. Forsikredes Ret til Abandon, jfr. Pl. 605 Note 6. Om »waiver clause« i England, der virker paa denne Maade, se G. 120—121 og 148.

³⁰⁾ Anderledes H. B. § 41 Nr. 2.

³¹⁾ U. 1919 620. Assurandørens Forlangende om, at Skibet, der var indkom-

(fortsættes)

ske Interesser. Forsikredes Overtrædelser af givne Ordre bør altid anses for en tilregnelig Forsømmelse, jfr. Konv. § 165 Stk. 4.

Assurandøren er til enhver Tid berettiget til at overtage hele Ledelsen af Havariet, uden at Forfaldstiden derfor indtræder tidligere (Kap. 40 § 4), men han maa da gøre Udlæggene for egen Regning.

Naar der er flere Assurandører, og disse ikke er enige, er Forsikrede berettiget til at handle selvstændigt og uafhængigt af de forskellige Krav. Ofte ses det imidlertid, naar Forsikringen er udstykket, at en enkelt af Assurandørerne udpeges som ledende Assurandør, saaledes at de andre i Policen forpligter sig til at godkende hans Dispositioner. Saadanne Klausulers Betydning afhænger af deres konkrete Indhold, der er meget forskelligt³²⁾.

8. Baade Søloven og Konventionen bestemmer, at hvis Forsikrede forsømmer at efterkomme sin Diligenspligt, bærer han selv det deraf flydende Tab. Policen er ikke ugyldig³³⁾. Forsikredes Optræden skal altsaa have foraarsaget et Tab, en Forøgelse af Skaden, Tab af Regreskrav, af Reassurance og lign., og alene for denne Følge er Assurandøren fri³⁴⁾. Denne har efter almindelige Retsregler Bevisbyrden for saavel Forsømmelsen som Aarsagsforholdet³⁵⁾, se herom Kap. 18 § 5.

met velbeholdent til Stornoway, ikke maatte sejle videre, anset for uretmæssigt overfor Forsikrede, da denne var Ladningsejer og derfor ikke kunde efterkomme Ordren.

³²⁾ N. D. 1914 285 og 1916 305. Se Kap. 10 § 2 og Note 5.

³³⁾ Efter engelsk Ret bortfalder Forsikringen, hvis Forsikrede krænker sine Pligter, se A. § 799 a.

³⁴⁾ H. B. § 42 3. Stk. U. 1893 844.

N. D. 1917 536.

Inden Abandonfristens Udløb, og mens Assurandøren forhandlede om Frigivelse af det kaprede Olieparti, solgte Forsikrede sin Sardinproduktion til et tysk Firma, af hvilken Grund Englænderne nægtede Frigivelse. Dette burde Forsikrede have indset, og Assurandørerne frifandtes, til Trods for at Salget var lovligt efter norsk Ret. Se derimod N. D. 1922 369.

³⁵⁾ I N. D. 1917 24 blev Assurandørerne dømt, thi selv om Forsikrede havde handlet letsindigt, medens Forhandlingerne om Frigivelse stod paa, kunde Assurandørerne ikke bevise, at der forelaa et herved bevirket Tab. Ligeledes S. H. R. T. 1917 17. Spørgsmaal om Overtrædelse af Forsikredes Omsorgspligt. Udtalt, at Tab i hvert Fald maa være bevisligt foraarsaget herved, for at Assurandøren kan frifindes.

29. KAPITEL.

Almindelige Regler for Erstatningsberegningen.

Underforsikring¹⁾.

1. Assurandørens første Opgave ved Erstatningsberegningen er at undersøge, om den skaderamte Interesse har været fuldt forsikret, hvorved forstaas, at Forsikringssummen er mindst lige saa stor som Forsikringsværdien; se om dennes Beregning Kap. 4 og om Taksten Kap. 5. Hvis Interessen er underforsikret — Kap. 6 —, erstatter Assurandøren kun en saadan Del af Tabet, som Forsikringssummen udgør af Forsikringsværdien. Konv. § 199, jfr. Søl. §§ 237 og 257. Dette gælder altid²⁾, saavel ved Havarigrosse som ved partikulært Havari: Totalforlis, Beskadigelser og Omkostninger.

Hvis Differencen er uforsikret, udregnes Erstatningen, hvad enten der er forsikret hos een eller flere Assurandører, bedst som om Forsikrede er Selvassurandør for den uforsikrede Del af Interessens Forsikringsværdi. Hvis Interessen er forsikret hos flere Assurandører, og de flere Forsikringssummer dækker samme Risiko i samme Tid og paa samme Betingelser, men tilsammen overstiger Forsikringsværdien, uden at de som Overforsikring gældende Regler finder Anvendelse (se Kap. 6), fordeles Erstatningen pro rata efter det indbyrdes Forhold mellem Forsikringssummerne.

Erstatningens Minimum.

2. Ifølge Konv. § 204 godtgøres intet partikulært Havari, med mindre det Erstatningsbeløb, som Assurandøren skal udrede, overstiger 3 pCt. af Forsikringssummen. Reglen er gentaget i Policerne for Lad-

¹⁾ Konv. §§ 34 og 65 2. Pkt., n. Pl. § 8 4. Stk., sv. Pl. § 10, H. B. § 8, M. A. § 81.

²⁾ En Undtagelse i S. H. R. T. 1919 79, hvor man havde vedtaget en anden Reguleringsmaade.

ning^{3a)} og forudsat i Kaskopolicen (se Kap. 30 § 4), men i Praksis lidet anvendt^{3a)}). Den gælder alle Arter af Forsikring og er udenfor Lading den eneste Minimumsgrænse for alle Interesser.

Ved Forsikringssummen forstaas her det Beløb, der er i Risiko for den enkelte Police eller Del heraf^{3b)}). Ved Overforsikring kan Forsikringssummen kun reduceres, hvis Forsikrede er pligtig hertil, selv om Beløbet alene — eller sammen med de sideordnede Policer — overstiger Forsikringsværdien.

Ved Udregning af Erstatningsbeløbet medtages alle Omkostninger, dog næppe de, der paaløber ved selve Erstatningens Opgørelse⁴⁾). Selvfølgelig kan kun saadanne Tab medregnes, som Assurandøren erstatter; sædvanlig Udlækning, Beskadigelser stammende fra Raad eller Ælde o. s. v., se Kap. 20—21, maa altsaa først fradrages. Partikulære Beskadigelser paa Skib medtages efter Fradrag af de hjemlede Afdrag, jfr. Kap. 35; ogsaa de Skader, der er nævnt i Konv. § 73, fradrages. Dog skal den Halvdel af Skrogskaden, der efter Konv. § 74 ikke erstattes, alligevel medregnes her, jfr. Konv. § 204.

Hvert partikulært Havari beregnes for sig. Flere Havarier paa samme Rejse^{4a)} eller i samme Polices Løbetid kan altsaa ikke sammenlægges, jfr. Konv. § 204 2. Stk. Havarigrossebidrag eller Tab, der erstattes eller vilde være blevet erstattet i Havarigrosse, kan ikke lægges sammen med et partikulært Havari, jfr. Konv. § 204 2. Stk.; heller ikke Erstatning for Ansaret overfor Tredjemand ved Kollision, men kun Skibets egen Skade derved kan sammenlægges med dette.

Minimumsgrænsen for Havarigrosse efter Konv. § 204 2 Stk. er ophævet⁵⁾ i alle Policerne. Det synes naturligt at fortolke Konv. § 204

^{3a)} Bestemmelsen i Konv. § 204, »at det partikulære Tab skal udgøre mere end 3 pCt. af Forsikringssummen for at komme til Erstatning«, forandres ikke ved foranstaaende Regler, C. de C. § 408 (1 pCt.). De franske Policer har Franchiser fra 1 til 3 pCt. W. v. K. § 719 (1 pCt.).

^{3a)} I U. 1923 348 udtalte Retten om Vareforsikring, at Konv. § 204 »i en længere Aarrække ikke har været paaberaabt af noget her i Landet arbejdende Selskab«, og en Dispachør bekræftede dette. Assurandøren blev dog kun dømt, fordi han i Relation til vedkommende Forsikrede ved alle tidligere Lejligheder havde bortset fra Konv. § 204.

Reglen benyttes sjældent, vist kun ved Sejlskibskasko.

^{3b)} Selvom f. Eks. nogle af Varerne undervejs er totalforliste, benyttes den oprindelige Forsikringssum, jfr. A. § 1119.

⁴⁾ Se i Konv. § 204, »Omkostningerne ved Dispatch«. n. Pl. § 24, H. B. § 34 Nr. 2.

^{4a)} N. Pl. § 24 lægger alle Havarier paa Rejsen sammen.

⁵⁾ Med Ordene:

Reglen i Konventionens § 204, »at Havarigrosse skal beløbe sig til 3 pCt. for at komme til Erstatning«, bortfalder.

saaledes, at den heller ikke omfatter Erstatning for Ansaret ved Kollision, der ikke er klart udtalt i Konventionen, men nærmest er udformet i Policens senere Bestemmelser⁶⁾). Omkostninger erstattes ogsaa, selv om de ikke, alene eller i Forbindelse med Beskadigelsen, overstiger 3 pCt.⁷⁾, se Konv. § 203 og Kap. 38, i hvert Fald altid saadanne, hvorved et Tab større end 3 pCt. er undgaaet. Ifølge Coutume erstattes overbordskyllet Dækslast ligeledes altid uanset Reglen i Konv. § 204⁸⁾). Naar Erstatningsbeløbet overstiger 3 pCt., erstattes det fuldtud^{9a)}).

Lignende Regler findes fra gammel Tid i alle Lande, alle af forskelligt Indhold⁹⁾). Grundene hertil er dels de uforholdsmæssige Omkostninger ved saadanne Bagatelskaders Opgørelser og Videregivelse til Assurandørerne, dels at Skaderne ofte skyldes Aarsager, Assurandøren ikke hæfter for — især Kap. 20 —, og endelig, at de Forsikrede let selv paa den enkelte Forretnings Konto vil kunne bære de ringe Tab, medens Skaderne sammenlagt for Assurandørerne vil andrage meget store Beløb og nødvendiggøre en almindelig Præmieforhøjelse. Hertil kommer et fra tidligere Tider stammende Ønske om i et vist Omfang at gøre den Forsikrede til Selvassurandør. Eftersom Værdierne af Skibe og Ladninger imidlertid er steget, og Erstatninger under 3 pCt. altsaa kan være Udtryk for meget betydelige Havarier, har man for Skibenes Vedkommende undertiden indført særlige Takster for Kahytinventar, for Skrog og for Udredning^{9a)}), og for Ladningens

⁶⁾ N. Pl. § 24 c, H. B. § 34 Nr. 2.

⁷⁾ N. Pl. § 24 b, H. B. § 34 Nr. 2.

⁸⁾ I U. 1908 709 har Grosserer-Societetet udtalt, at det er københavnsk Coutume at erstatte Dækslast fuldtud, hvor denne mod Erlæggelse af Ekstrapræmie er forsikret mod Overbordskylning o. s. v., selv om det partikulære Tab ikke naar op til 3 pCt., se Kap. 36 § 14.

^{9a)} Br. 79, G. 194—195, n. Pl. § 24.

Sammenlign Reglerne om Beskadigelses-Procenterne ved Ladning, Kap. 36, hvor Beregningsmaaden er anderledes.

⁹⁾ Pl. 637, G. 235—239. A. § 1116.

Se H. B. § 34, n. Pl. §§ 24, 55 i. f. og 78 b, sv. Pl. §§ 75 og 78. I norske Kasko-policer findes følgende Klausul:

»Istedetfor Planens § 55, sidste afsnit, gjælder følgende: Der paahviler ikke assurandøren erstatningspligt, naar bruttobeløpet af partikulær skade, som iøvrig egner sig til erstatning, samt partikulære omkostninger, som ellers vilde falde assurandøren tillast, ikke tilsammen utgjør

for skib indtil 500 br. tons kr. 0,50 pr. ton

» » over 500—2000 » » » 250.— plus kr. 0,30 pr. ton over 500

» » » 2000 » » » 700.— » » 0,20 » » » 2000.«

^{9a)} G. 206—207 og 239.

Vedkommende indført Serieinddelingen, jfr. Konv. § 62, se i Kap. 36 § 10, saaledes at Franchisen for de under hver Takst eller Serie forsikrede Genstande bliver beregnet særskilt og efter Forsikringssummen for denne alene^{9b)}).

Erstatningens Maximum¹⁰⁾.

3. Assurandørens Erstatningspligt i det forsikrede Tidsrum (Rejse eller Tid) er ikke begrænset til Forsikringssummen. Denne er kun Maximum for Assurandørens Erstatningspligt for hvert »enkelt Havari«, Konv. §§ 200 og 203 1. Pkt.¹¹⁾, jfr. Søl. § 253. For hvert »enkelt Havari« paa den forsikrede Rejse hæfter altsaa Assurandøren indtil hele Forsikringssummen. Er der tegnet Forsikring for flere Rejser, f. Eks. Ud- og Hjemrejse under eet, er Assurandøren under hver enkelt Rejse ansvarlig, som om der var tegnet særskilt Forsikring for den alene¹²⁾. Kaskopolicen for Tidsforsikring bestemmer udtrykkeligt, at Erstatningen bliver at beregne, »som om Skibet var forsikret for en enkelt Rejse.«

Et »enkelt Havari« omfatter alle Følgerne af den enkelte Skadesaarsag eller af flere samtidige og samvirkende Skadesaarsager. Et Sammenstød kan f. Eks. bevirke Beskadigelser paa Skibet, partikulære Udgifter, Bidrag til Havarigrosse samt Ansvar overfor Trediemand. En almindelig Grundstødning kan bevirke Havarigrosse, partikulære Udgifter og Beskadigelse paa Skibet. Den samlede Erstatning til Forsikrede, selv om der foreligger forskellige Erstatningsgrundlag, maa altsaa ikke overstige Forsikringssummen. Overskridelse af denne kan derfor kun forekomme ved flere efter hinanden følgende Havarier, jfr. Konv. § 200, eller ved Omkostninger, se senere Kap. 38.

Er der vel sket et Havari, men ingen Reparationsudgifter afholdt

^{9b)} I Christiania Søforsikringsselskabs Aarsberetning 1911 giver Direktør Harald Hougen en interessant Kritik af den gældende Franchise for Skibe og et praktisk Forslag til Nyordning.

¹⁰⁾ H. B. §§ 37 og 38, n. Pl. § 23, sv. Pl. § 53. M. A. 77 udtaler ikke direkte, at hvert enkelt Havari kan gaa op til Forsikringssummen.

¹¹⁾ Allerede Konventionen 1746 Hav. Regl. IX. Strengt taget maa Konv. § 203 efter Ordene »som for total Skade« forstaaes saaledes, at Erstatningen aldrig kan overstige Forsikringssummen ÷ 2 pCt., jfr. Konv. § 167. Efter italiensk (I. H. L. B. § 624), spansk (S. H. L. B. § 775), hollandsk (W. v. K. § 718), fransk (udtalt i Policerne) og vistnok engelsk Ret er derimod Forsikringssummen Maksimum for Erstatning paa den enkelte Rejse, undtagen for Omkostninger. Granfelt 241.

¹²⁾ N. Pl. § 23 3. Stk.

eller Forpligtelser paataget i den Anledning, kan et senere Totalforlis kun forpligte Assurandøren til Erstatning for Totalskade.

Da saavel Krav paa Havarigrossebidrag som Kollisionsansvar overfor Trediemand ifølge Reglerne om Søpant er begrænset til de efter Havariet tilstedeværende Værdier¹³⁾, vil Forsikredes Tab af denne Art aldrig kunne overstige Genstandenens Værdi, normalt Forsikringsværdien, selvom der senere indtræder et andet Havari. Forsikrede kan abandonnere Vraget til Kreditorerne og derved altsaa være fri for ethvert yderligere Ansvar. Assurandøren kan utvivlsomt forlange saadan Abandon mod Udbetaling af Totalerstatning, hvis han ikke ønsker at løbe nogen Risiko fremefter.

Mulighed for Forsikringssummens Overskridelse i Risikoens Tidsrum foreligger derfor kun, hvor der i Anledning af et stedfundet Havari er afholdt Udgifter eller af Forsikrede paataget Forpligtelser til at erlægge saadanne. Udgifterne og Forpligtelserne kan være Betaling for Reparationer (Kap. 35), Omkostninger (Kap. 38), Garanti for Havarigrossebidrag eller for Kollisionsansvar. Det er for Assurandørernes Ansvar ligegyldigt, om Forsikrede har garanteret for eller udlagt Beløbene, eller han selv har gjort det, hvis blot Skaden falder under Policen, og Forsikredes Handlemaade har været forsvarlig, saa at Udgiften skal bæres af Assurandøren.

Erstatning, der er ydet eller skal ydes Forsikrede for saaledes indtraadt Skade, kan hverken Assurandøren eller den Forsikrede for hans Regning forsikre som Havariudgifter, thi det er indtraadt Tab; der er ingen forsikringsmæssig Interesse for Assurandøren, thi han hæfter efter Konv. § 203 netop for fremtidige Tab, uafhængigt af de allerede udbetalte Beløb^{13a)}. Se nærmere i Kap. 38 § 7.

Hvis Havariet er betalt med et af Forsikrede optaget Bodmerilaan, erstattes Beløbet ikke ved Skibets senere Totalforlis, thi Bodmerikreditor maa og kan selvstændigt forsikre sit Laan, Kap. 26 § 1, men der sker heller intet Fradrag i Assuranceerstatningen, jfr. Konv. § 201. Den maa udbetales som for Totalskade. Selv om Assurandøren ikke hæftede for det tidligere Havari, fradrages dets Værdi ikke, thi Skibet er jo repareret og i fuld Risiko for Ejeren^{13b)}. Forskellen mellem

¹³⁾ Undtagen i engelsk Ret, se Kap. 24 Note 26 a.

^{13a)} Selvfølgelig vil Assurandøren kunne forsikre sin Interesse i ikke at komme til at betale Erstatning ud over Forsikringssummen, men en saadan særlig Forsikring maa oplyses og nøjere angives. Optagelse af Bodmerilaan virker saaledes. Om Forsikring af Havaripenge udlagt for andre, se Kap. 26 § 6.

^{13b)} Gram 440—441.

om Assurandøren hæftede eller ej, viser sig kun deri, at han i første Tilfælde erstatter Udgifterne ved Bodmerilaanets Optagelse, for saa vidt der falder nogle paa Forsikrede personlig. Se nærmere Kap. 4 § 7. Optagelse af Bodmerilaan betyder altsaa for Assurandøren, at han ved senere Totalforlis er fri for at erstatte det tidligere partielle Havari; han er ikke i Risiko udover Forsikringssummen, jfr. Konv. § 201 2. Pkt.

Man¹⁴⁾ har ment, at Assurandøren ifølge Konv. § 165 og Søl. § 245 altid har Ret til at fordre, at Forsikrede skal abandonnere Vraget mod Erstatning som for Totalskade med Tillæg af Forsikredes eventuelle Omkostninger. Dette er ikke rigtigt og strider direkte mod Reglen i Konv. § 203. Assurandøren kan nok sige til Forsikrede, at han ønsker at begrænse sit Ansvar til Erstatning for Totalskade. Og da kan hans Ansvar for Havariet ikke overstige Forsikringssummen. Men han kan ikke forhindre Forsikrede i for egen Regning og Risiko at ordne Havarisituationen saaledes, at Skibet reparerer og derefter fuldfører sin Rejse dækket under Policen, hvorefter Forsikrede forlanger Erstatningen opgjort efter Reglerne om partielt Havari, Kap. 35. Assurandøren kan nemlig ikke annullere sit fremtidige Ansvar under den tegnede Police, hvis Skibet reparerer. Forsikrede har Ret til Dækning under Policen Rejsen eller Tiden ud for den betalte Præmie. Kun hvor der udtrykkeligt er givet Assurandøren Ret til Annulation, er denne tilladelig. Det kan ikke nægtes, at en Ret til at ophæve Risikoen, saaledes som n. Pl. § 26 og H. B. § 38 giver Assurandøren, vilde være rimelig. Først naar Genstanden er totalforlist¹⁵⁾, er altsaa al fremtidig Risiko for Assurandøren ophørt.

Saaledes forstaaet er det ikke rigtigt at karakterisere Reglen om Assurandørens Hæftelse indtil Forsikringssummen for hvert »enkelt Havari« som en simpel Anvendelse af Sølovens § 253 2. Pkt. Snarere vilde det være rigtigt at sige, at den er et Bevis paa, at Assurandøren ifølge Policen er pligtig at skaffe den Genstand, den Forsikredes Interesse er knyttet til, frem til Bestemmelsesstedet eller garantere dens Eksistens det forsikrede Tidsrum ud, en Pligt, som kun ophører, naar Genstanden i Policens Forstand totalforliser¹⁶⁾.

Forsikringssummen kan ifølge Konv. § 203 2. Pkt. i Tilfælde af et en-

¹⁴⁾ B. 664.

¹⁵⁾ Herved maa forstaas ethvert Tilfælde, hvor der udbetales Erstatning som for Totalskade.

¹⁶⁾ Pl. 617 Note 28. Gram 568 om særligt limitede Forsikringer.

kelt Havari overskrides med de Omkostninger¹⁷⁾, som Assurandøren har godkendt. Som nærmere oplyst i Kap. 38 § 3, er denne sidste Betingelse bortfaldet under Hensyn til Søl. § 253 2. Pkt. og Forholdets Natur. I denne Henseende maa dog først Værdien af de reddede Genstande trækkes fra Omkostningerne. Enten kan den Forsikrede beholde disse, og da maa Bjergelønnen dækkes heraf saavidt gør sig lig, eller Forsikrede faar Totalerstatning og overlader Assurandøren det bjergede og at betale Bjergelønnen herfor^{17a)}.

4. Systematisk Inddeling af det følgende.

Hovedsondringen indenfor Skadestilfældene er overalt imellem Havarigrosse og partikulært Havari.

Havarigrosse er Udgangspunktet. Partikulært er alt Havari, der ikke er Havarigrosse. Under Havarigrosse i Kap. 30 behandles samlet Skib, Ladning og Fragt.

Det partikulære Havari behandles naturligst særskilt for Skib, Ladning og Fragt, dog at Abandon af alle tre Interesser af praktiske Grunde behandles i samme Kapitel (32).

Ved Kaskoforsikring er den gamle Inddeling mellem Totalskade og den partielle Skade endnu rigtig. Totalskaden forekommer i tre Former:

Det virkelige Totalforlis (Kap. 31).

Det præsumtive Totalforlis (Abandon) (Kap. 32).

Det konstruktive Totalforlis (Kondemnation) (Kap. 33).

Hvor Skibet kondemneres, fordi det ikke kan istandsættes, foreligger virkeligt Totalforlis. Hvor Kondemnationsskønnet udtaler, at der ikke bør istandsættes, foreligger det konstruktive Totalforlis,

¹⁷⁾ Det er ikke rigtigt, naar B. 663—664 (jfr. Pl. 617 og 618) mener, at Erstatningen ogsaa kan overstige Forsikringssummen, hvis Bidraget til Havarigrosse alene eller sammen med anden Erstatning i det enkelte Havaritilfælde overstiger denne. Reglen i Søl. § 250 2. Pkt. er netop undergivet Hovedreglen i Søl. § 253 1. Pkt., og Bidrag til Havarigrosse kan aldrig sidestilles med Omkostninger.

^{17a)} Se de svenske Kaskopolicer: »Då i havarifall summan av ersättningsbeloppen och kostnaderne uppgår till eller överstiger vad som i händelse av totalförlust skolat utgå, äger försäkringsgivaren rätt att ersätta såsom för totalförlust och tillgodoräkna sig värderingssumman eller nettobehållningen av fartyget.« Se ligeledes N. D. 1922 289. Reparationsomkostningerne oversteg Kaskotaksten. Forsikrede beholdt det reparerede Skib. Da Assurandøren havde udlagt Bjergelønnen, og da Forsikrede ikke havde godtgjort, at Skibet urepareret var mindre værd end Bjergelønnen, blev hele denne fradraget i Erstatningen (Totalerstatning).

der reelt kun er en saa stor partiel Skade, at den behandles lig med Totalforlis.

Den partielle Skade paa Skib kaldes oftest i daglig Tale for partikulær Beskadigelse, og naar Eftertryk lægges paa Beskadigelse, kan Udtrykket bibeholdes (Kap. 35).

Ved Forsikring af Ladning er i den levende Rets Erstatningsregler Forskellen mellem partiel Skade og Totalskade ikke klar og skillende, idet den partielle Skade, der udvikler sig til at blive total, stadig behandles efter samme Regler. Kun for enkelte Arter af Totalforlis: Abandon og Skibets Undergang, gælder særlige Regler. Abandon af Ladningen behandles i Kap. 32, ligesom i Kap. 31 visse Tilfælde af virkeligt Totalforlis. Erstatningsmaaden er derimod forskellig, efter som Varerne ankommer til Bestemmelsesstedet, Kap. 36, eller fortabes forinden, sælges i Nødhavn. Det sidste er i Virkeligheden konstruktivt Totalforlis af Varerne, og denne Betragtning afspejler sig i Erstatningsreglerne, Kap. 37.

Forsikring af Fragt behandles særskilt i Kap. 39.

Udenfor Hovedsondringen mellem Havarigrosse og partikulært Havari staar som en særlig Udvidelse af Assurandørens Risiko den Del af Forsikredes Ansvar overfor Trediemand, nemlig Sammenstødsansvaret, som Kasko- og Fragtassurandørerne ved særlige Klausuler har paataget sig. Erstatningsreglerne herfor er behandlet i Kap. 24 samtidig med Fortolkningen af Klausulerne. — Udenfor Hovedsondringen staar ligeledes de Regler, hvorefter Omkostninger erstattes, se Kap. 38.

30. KAPITEL.

Havarigrosse.

1. Under en Sørejse er alle de til Skib og Ladning knyttede Personer lige interesserede i Rejsens heldige Tilendebringelse. Truer en Ulykke, er det til alles Fordel at hindre dens Indtræden eller i hvert Fald formindske dens Indflydelse, og det er derfor ogsaa rimeligt, at alle Parter forholdsmæssigt deltager i Omkostninger og Tab, der paadrages ved Foranstaltninger truffet i dette Øjemed, uanset hvem der tilfældigt bærer det dermed forbundne Tab (Søl. § 187). En tvungen Fællesinteresse og Fordeling giver desuden Sikkerhed for, at Kaptejnen vil disponere saaledes, at det mindst mulige Tab opstaar. Som Følge af disse Betragtninger opstod allerede i Oldtiden Reglen om, at visse Omkostninger og Tab, der samlede under Betegnelsen: Havarigrosse, senere det almindelige, det fælles Havari (engelsk: general average), skulde fordeles paa de forskellige Interesser, der nød godt heraf. Disse Regler er forplantet gennem Tiderne til, eller lignende er opstaaet selvstændigt hos samtlige søfarende Nationer¹⁾.

¹⁾ Ved *Dispache* forstaas en Opgørelse, hvorved Udgifter og Tab, der skyldes Havarigrosse, fordeles paa de bidragspligtige Værdier. I Praxis kaldes alle Erstatningsberegninger, som en *Dispachør* foretager, for *Dispacher*. I Danmark opgøres *Dispacher* af kongeligt udnævnte *Dispachører*, for hvis Embedsførelse der er udstedt en Instruks af 31. Jan. 1823, jfr. Kane. Skr. 8. Marts 1836 og 21. Marts 1839. Instruksen paalægger *Dispachørerne* at rette sig efter de gældende Love — nu Søl. Kap. 7 — samt efter »*almindelige Retsregler og Sæcoutume*«, og at fuldende *Dispacherne* inden 4, eller hvis Sagen er vidtløftig, inden 8 Uger efter, at samtlige Papirer er dem i Hænde. Endvidere giver Instruksen (§ 8) Regler for Ansættelsen af deres Honorar. Hvis Retten tilsidesætter en *Dispache*, skal *Dispachøren* uden Betaling opgøre den paany.

For at blive *Dispachør* maa Vedkommende have taget den juridiske Embedseksamen, I. M. Skr. 23. Juli 1861, og derefter have bestaaet den særlige *Dispachøreksamen* (Rskr. 19. Februar 1817), hvis Afholdelse han selv

(fortsættes)

Havarigrosse er altsaa et internationalt Retsbegreb, men Reglerne, saavel om hvilke Tab der falder under Havarigrosse, som hvorledes

maa bekoste (Res. 7. Oktober 1865). Dispachørerne er eneberettigede til at opgøre de egentlige Dispacher i Havarigrossetilfælde (Søl. 1. April 1892 § 213), og ligeledes til at beregne og fordele Udgifter vedrørende partikulære Havarier, hvor dette skal ske efter Reglerne om Havarigrosse og begæres af en deri Interesseret (Søl. § 218). Særligt er det forbudt Mæglere at befatte sig hermed.

Dispachørernes Antal er ikke fastsat ved Lov, men er i Praksis blevet begrænset til, hvad der skønnes nødvendigt. I Øjeblikket (1924) findes der to, begge bosiddende i København.

En Dispache er ikke som saadan bindende for de direkte interesserede Parter og bliver det heller ikke, hvis der ikke inden en vis Frist rejses Indsigelse mod den. Det staar enhver af Parterne frit for at stævne Dispachøren for den almindelige Soret til Dispachens Omgørelse eller at indstævne Modparten og under denne Retssag bestride Dispachens Rigtighed, jfr. Søl. § 213 i. f. Dispachen er altsaa ikke en Dom, der kun kan ændres ved Appel, men en af særligt beskikkede Sagkyndige udarbejdet Fordeling, som Domstolene frit kan tilsidesætte i det Omfang, de anser den for urigtig. Det er dog yderst sjældent, at de egentlige Dispacher bestrides eller tilsidesættes.

Det svenske Dispachørvæsen er ordnet ved Kundgørelse af 10. November 1911, hvorefter der kun skal være to kongelig udnævnte Dispachører (Stockholm og Göteborg), imellem hvilke Landet deles. Disse Dispachører har en udvidet Competence. Iflg. den sv. Sølov § 264 1. Stk. skal nemlig alle Stridigheder vedrørende Erstatningsberegninger i Søforsikringsforhold afgøres af Dispachøren paa det Sted, hvor Policen er udstedt. Denne kan og skal forlange af Parterne alle nødvendige Oplysninger og eventuelt ved offentlig Kundgørelse (jfr. sv. Søl. § 214) opfordre alle Interesserede til at fremføre for ham, hvad de ønsker taget Hensyn til i Sagen. Inden to Maaneder efter, at alle Oplysninger er forelagt Dispachøren, skal hans Afgørelse foreligge.

Dispachøren virker altsaa ogsaa i almindelige Forsikringsforhold som en Domstol i første Instans, hvad der klart fremgaar deraf, at Dispachen faar Retskraft som en Dom (Søl. § 329 1. Stk. i. f.), hvis Vedkommende ikke inden 30 Dage efter dens Udfærdigelse (sv. Søl. § 329) har overklaget den ved Raadstueretten i den By, hvor Dispachen er udfærdiget (sv. Søl. § 326). Reglerne om Anke findes i sv. Søl. § 329, og om Appel af Raadstuerettens Dom se § 330.

De svenske Domstole er ved denne Ordning blevet besparet for en Mængde Retssager om Søforsikringsforhold, idet de opgjorte Dispacher sjældent paaankes. Ved Sagens indledende Behandling hos Dispachøren sikres der desuden altid Retten en sagkyndig Bedømmelse, der er uvurderlig for Appellinstansen.

I Norge er Dispachørvæsenet ordnet ved Lov af 25. Juli 1908, jfr. kgl. Res. af 3. Juli 1919 om Dispachørcksamen. Dispachørernes Rettigheder og Pligter og Dispachens juridiske Betydning er i principiel Overensstemmelse med dansk Ret.

I England og U. S. A. findes kun Privatdispachører uden offentlig Autorisation. I Frankrig kan Dispachører udnævnes af Retten, jfr. C. de C. § 414,

(fortsættes)

Interesserne vurderes og bidrager, er fastsat forskelligt efter Lov og Praxis i de vedkommende Lande. Det er en almindelig anerkendt Regel^{1a)}, at Havarigrosse opgøres efter gældende Ret paa det Sted, hvor Sørejsens tvungne Interessesfællesskab ophører, altsaa hvor Skib og Ladning skilles²⁾, medmindre alle Parter enes om en anden Afgørelse. Denne Uvished ved Rejsens Begyndelse om, efter hvilke Regler Havarigrosseopgøret vil ske, føles ofte som urimelig. Endvidere kan Skipperen, der jo oftest vil være den, der handler i Ulykkesituationen, fristes til at søge ind til en Havn, hvor Retsreglerne er i Skibets Favør³⁾. Man har derfor søgt at opbygge internationale Fællesregler for Havarigrosse. Ad Traktaternes og Lovgivningens Vej har det vist sig umuligt. Derimod er det lykkedes de interesserede Kredse privat at blive enige om Formuleringen af et Sæt af Regler for Opgørelsen af de vigtigste praktiske Tilfælde, de saakaldte York-Antwerp Rules af 1890⁴⁾. Redere og Befragtere kan da ved at indsætte en Vedtagelse af disse Fællesregler i Certeparti eller Konnossementer bevirke, at de kommer til Anvendelse ved Opgøret af Havarigrosse. Dette er saa almindeligt, at York-Antwerp Rules faktisk er blevet gældende internationale Retsregler. Hvor disse Regler imidlertid ikke direkte eller analogisk indeholder Vejledning, eller hvor de ikke er vedtaget af alle Parter, maa altsaa den nationale Ret, hvor Skib og Ladning skilles, følges ved Opgørelsen.

Havarigrosse er kun et Retsforhold mellem de i Transporten dimen Brugen af Privatdispachører er hyppigst. I Tyskland findes autoriserede Dispachører, jfr. Hamburgske Lov af 12. Juli 1922, ellers udnævnes Dispachøren af Retten, D. H. G. B. § 729.

^{1a)} Se Y. & A. Rules § 18, Søl. §§ 213 og 250.

²⁾ Da Havarigrosse ofte opstaar paa internationalt Søterritorium, vil Stedets Ret ikke kunne anvendes, ligeledes vil det være umuligt at vælge Parternes nationale Ret, da Parterne ofte vil være af forskellig Nationalitet.

³⁾ I Frankrig og Italien bidrager f. Eks. Skibet kun med sin halve Værdi.

⁴⁾ Paa Møder af britiske og fremmede Jurister, Dispachører, Købmænd, Redere og Assurandører i Glasgow 1860, London 1862 og York 1864 udformedes det første Grundlag i tolv Fællesregler. Disse fik dog ingen praktisk Betydning. Efter foregaaende Drøftelser paa Kongresser i Haag 1875 og Bremen 1876 blev Reglerne underkastet en Omarbejdelse paa Kongressen i Antwerpen 1877, og Anvendelsen i Praxis tog herefter Fart. I 1890 blev Reglerne paa en Kongres i Liverpool revideret og udvidet til 18. Denne Omarbejdelse blev bekræftet i Genua 1892, og den saaledes vedtagne Form danner det Sæt af Regler, hvortil sædvanlig henvises. (G. 309—310, B. 296—297).

Antwerp-Reglen af 1903 er ikke indbefattet i det sædvanlige Udtryk Y. & A. Rules, jfr. N. D. 1915 106.

Se A. Winge: York-Antwerp Regler 1890, Kristiania 1891.

rekte Interesserede: Rederen og Ladningsejerne. Da imidlertid den Ulykke, som har fremkaldt Havarigrossesituationen, næsten altid vil falde under Søassurandørens Risiko, og da Parterne i Nutiden næsten altid har forsikret, er det Assurandørerne, der er de virkeligt Interesserede.

2. De ældste danske Regler om Havarigrosse fandtes i D. L. 4—3 — Art. 10—21. Senere udformedes nye Regler i Konv. af 1746 og derefter i Konv. af 1850 Kap. 7. Da disse var de eneste detaillerede Regler og desuden antoges at være overensstemmende med den danske Sædvaneret for Havarigrosse⁶⁾, blev de anvendt af Dispachørerne, til Trods for at Konventionen jo kun angaar Forholdet mellem Assurandør og Forsikret. Dette ændredes, da Søloven af 1892⁷⁾ i Kap. 7 gav udførlige Regler om Havarigrosse. Efter en rigtig Retsopfattelse er disse herefter blevet anvendt ved Opgør af Havarigrosse overalt, hvor dette skal finde Sted efter dansk Ret.

Det falder udenfor Formaalet med denne Fremstilling at behandle selve Reglerne om Opgør af Havarigrosse. Herom henvises til Søretten⁷⁾. Nedenfor vil altsaa kun Forholdet mellem Assurandør og Forsikret blive behandlet.

Havarigrosseopgørelsens Betydning.

3. Havarigrosse forekommer i to forskellige Former, dels som Opofrelse af de Værdier (Skib, Ladning og Fragt), der deltager i Transporten (eng.: »general average sacrifice«, tysk: »Aufopferungen«), der fremtræder som en Beskadigelse paa eller Tab af de paagældende Genstande, dels som særlige Udgifter, der afholdes med det for Havarigrosse særegne Formaal at redde baade Skib, Fragt og Ladning (eng.: »expenditures«, tysk: »Aufwendungen«).

Af Hensyn til Forholdet overfor Assurandøren er det af Interesse at fremhæve en anden Sondring. Havarigrossetabet forekommer for den Forsikrede, dels som Bidrag paa alig net ham til Dækning af Udgifter, der er afholdt af, eller Opofrelser, der har ramt de an-

⁶⁾ I U. 1878 1218 antages det dog, at Dækslast, som var kastet, maatte fordeles i Havarigrosse efter D. L. 4—3—10 og 12, til Trods for at Konv. § 139, jfr. § 221, ikke hjemlede dette, og de københavnske Dispachører udtalte, at de altid havde fulgt Konventionens Regel.

⁶⁾ Sølovens Regler er i nær Overensstemmelse med York-Antwerp Rules, se Motiverne.

⁷⁾ I n. Pl., sv. Pl. H. B. og M. A. findes ingen Regler om Havarigrossfordelingen.

dre Interessenter (eng.: »contributions«, tysk: »Beiträge«), dels som Opofrelse af Forsikredes egne Genstande og Udgifter, han selv har baaret, hvilke Tab han — med Fradrag af sin egen Andel — kan kræve dækket ved Bidrag fra de andre Interessenter. Disse Bidrag og hans egen Andel skal da dække hans Tab fuldtud.

I de fleste Havarigrossetilfælde vil begge de sidste Former for Tab foreligge. Reder og Ladningsejer indsender deres Opgørelser over Udgifter og opofrede Genstande, hvori alt, hvad der muligvis kan blive erstattet som Havarigrosse, opføres. Regnskabsmæssigt vil Dispatchøren ved Modregning saavidt muligt udligne de indbyrdes Fordringer, der efter Fordelingen fremkommer, og slutte Dispatchen af saaledes, at der kun bliver eet Beløb tilbage, der — samlet eller delt — skal betales af eller til en eller flere Personer.

Naar der tales om Assurandørens Erstatningspligt for Havarigrossebidrag, tænkes først og fremmest paa den første Gruppe: den Forsikredes Pligt til at bære en Del af de andre Interesseredes Tab. Dette Bidrag er en direkte Følge af Havarigrossesituationen, og der har aldrig været Tvivl om, at Assurandøren principielt maa erstatte dette.

For den anden Gruppes Vedkommende er Forholdet derimod anderledes. To Erstatningsmaader er mulige⁸⁾. En ten bedømmes As-

⁸⁾ Efter D. H. G. B. overtog Assurandøren hele Havarigrossesituationen. Han erstattede Bidraget til de andre Interessenter og Andelen i egne Tab (Beiträge + Aufopferungen) efter Dispatchens Opgør, jfr. § 834 Nr. 1, og han indestod for, at Havaribidragene fra de andre indgik, jfr. § 838. Alle Tab erstattedes altsaa efter Dispatchen, ikke partikulært. I Praxis betalte Assurandørerne dog alligevel ofte, forinden Dispatch forelaa, mod Transport paa de samlede Havaribidrag fra de andre. Disse Regler danner Grundlaget for den skandinaviske Ret. H. B. har kun delvist fulgt D. H. G. B. Assurandøren erstatter »Aufopferungen«, d. v. s. Beskadigelser paa den forsikrede Genstand og deraf følgende Fragttab, straks, men efter Reglerne om partikulære Skader, jfr. H. B. § 31; dette gælder ogsaa Forsikredes egen Andel i Beskadigelsen. Forsikredes Andel i de andre Interessenters Tab og Udgifter erstattes efter Dispatchens Opgørelse af hans Bidrag, jfr. § 30. Ligeledes erstattes Forsikredes egen Andel i hans egne Omkostninger efter Dispatchens Bestemmelse heraf, idet dette Bidrag sidestilles med andre Havaribidrag, H. B. § 29, smlg. D. H. G. B. § 834 Nr. 1. Assurandøren hæfter derimod ikke for udeblevne Havaribidrag fra andre Interessenter, altsaa især ikke for deres Del af udlagte Havarikomkostninger. Disse erstattes kun efter de partikulære Regler som andre »Aufwendungen«, jfr. H. B. § 32.

I engelsk Ret var der tidligere efter de afsagte Domme megen Usikkerhed. Assurandøren antoges kun erstatningspligtig for Havarigrossebidrag til andre

(fortsættes)

surandørens Ansvar for Forsikredes eget direkte Tab (Opofrelser og Udgifter) efter de almindelige Regler for partikulære Skader, saaledes at Erstatningspligten fastsættes uafhængigt af, om og hvorledes Erstatning bliver tildelt i Dispachen, altsaa ikke større eller anderledes end beregnet for partikulær Skade, eller Tabet behandles i Forhold til Assurandøren ligesom det egentlige Havarigrossebidrag, saaledes at Assurandørens Erstatningsansvar udelukkende begrundes af og begrænses ved Dispachens Erstatningsberegning. Forsikrede faar i første Tilfælde sin Erstatning uden Hensyn til, at Dispachen ikke foreligger, medens han i sidste Tilfælde nødvendigvis maa afvente Dispachens Udfærdigelse. Efter den første Opgørelsesmaade behandles de Havaribidrag, som Forsikrede skal modtage fra de andre Interesserede, som ethvert andet Provenu — smlgn. Erstatningen ved Kollision. Assurandøren maa erstatte Skaden, men faar sin Andel af Bidragene efter hans Risikos Andel af den hele Risiko, Kap. 41. Kun i sidste Tilfælde kan Assurandøren komme til at bære Ansvar for udeblevne Havaribidrag fulde Beløb. Hvis den første Opgørelse anvendes, bør dog Forsikredes egen Andel i dem af hans Udgifter og Opofrelser, der efter Dispachen beregnes som Havarigrosse, altid sidestilles med de egentlige Havaribidrag og erstattes fuldtud.

For en teoretisk Betragtning synes den sidste Opgørelsesmaade at være den ideelle og rigtige. Havarigrossesituationens tabforvoldende Indflydelse paa de Forsikredes Interesser er ikke økonomisk set ind- og for den Forsikredes egen Andel i Udgifter og Opofrelser. Ved Dom i 1868 antoges den Forsikrede dog berettiget til straks at kræve en opofret Genstand erstattet efter Reglerne om partikulær Skade. M. A. § 66 har imidlertid ændret Principperne. Der sondres mellem »general average expenditure« og »general average sacrifice«. (M. A. § 66 Nr. 1). For de »contributions« til en andens »general average loss«, som Dispachen paalægger den Forsikrede, kan denne kræve Erstatning efter Policens nærmere Indhold, jfr. M. A. § 66 5. Til disse de egentlige Havaribidrag anses efter Praksis det sædvanlige Udtryk i Policen »general average« at sigte.

For den Forsikredes egne »general average expenditures« kan han af Assurandøren kun forlange erstattet den Andel, han efter Dispachen selv maa bære, M. A. § 66 4. Assurandøren hæfter ikke — end ikke subsidiært — for de andre Interesseredes Bidrag (A. § 1004).

For et »general average sacrifice«, der rammer den forsikrede Genstand, kan Forsikrede kræve fuld Erstatning straks hos Assurandøren uden at have indkrævet noget Bidrag fra de andre, jfr. M. A. § 66 4, og Erstatningen beregnes efter Reglerne om Havarigrosse. Assurandøren indtræder da i Kravet paa Bidrag fra de andre. Dette er et konsekvent Udtryk for, at Havarigrosse betragtes som en selvstændig Skadesaarsag.

(G. 310 ff., A. §§ 906—1007).

skrænket til de egentlige Bidrag. Loven og Sædvanen tvinger Forsikrede og hans Repræsentanter til under vanskelige Fareforhold at afholde Udgifter og opofre egne Genstande baade i de andres, men ogsaa i egen Interesse. For de andres Bidrag hæfter Vedkommende ikke personlig, der haves kun Søpanteret i de Genstande, man søgte og opnaaede at redde. For Ladningsejerens Vedkommende er det aldrig ham selv, der opofrer Genstandene, men oftest Kaptajnen. Det synes derfor naturligt at betragte selve Havarisituationen som en selvstændig Skadesaarsag skabt af Naturforholdene og Loven i Forening. Den er faktisk en særegen Risiko under Transporten, som Forsikrede fuldtud bør være forsikret imod.

Gennemgaaende vil der ved den sidste Beregningsmaade være en Forskydning i Forsikredes Favør, men ikke saa væsentlig, at Forsikringens Grundlag brydes, thi Principperne for Havarigrosseopgørelse ligner dem, der gælder ved den partikulære Erstatningsberegning. Der tilsigtes ligesom ved denne kun en rimelig Erstatning for de virkelige Tab. Assurandørens Interesse i, at Forsikrede ikke skal tjene paa en Skade, er ved Havarigrosseopgørelsen afløst af de andre Participanternes lige saa store og lige saa vel beskyttede Interesse. En fornyet Undersøgelse af Skadessituationen og Tabene vil, naar der foreligger en Dispache, være unødigt kostbar og tidsspildende. Ved Assurandørernes store Udligning, især gennem Reassurancen, er deres modgaaende Interesser meget ringe.

4. Allerede Konventionen⁹⁾ fastsatte vistnok, at Assurandørens Erstatningspligt for, hvad der opofredes og blev erstattet som Havarigrosse, udelukkende skulde bestemmes efter Dispachens Indhold, ganske vist opgjort efter Konventionens Regler herom. Konv. § 202 synes at forudsætte, at Assurandøren hæfter fuldtud for udeblevne Havaribidrag, jfr. senere Søl. § 250. Konv. § 83 sondrer ikke mellem de forskellige Erstatningsmuligheder, men fremhæver »*Groshavari*« som en selvstændig Skadesbegivenhed, og Konv. § 84 forudsætter endelig, at al Skade og alle Omkostninger erstattes, allerede ved at blive optaget i Dispachen, jfr. Konv. §§ 130 og 195 i. f.

Efter Klausulerne i Policerne er der nu ikke Tvivl om, at Assurandørens Erstatningspligt ganske afhænger af og beregnes efter Dispachens Opgørelse. Intetsteds i Policerne sondres principielt mel-

⁹⁾ I Mot. 2627 anføres, at Konv. §§ 83, 84 og 202 stemmer med Søl. § 250. Havarigrosse betragtes som Tab og Opofrelser, der gøres for at formindske Havariets Indflydelse paa den forsikrede Genstand.

lem Ansvar for de egentlige Havaribidrag til de andre og for Opofrelser og Omkostninger, der rammer Forsikrede selv. Formuleringen i alle Policer fremhæver selve Havarigrossesituationen og Dispachen som det afgørende, jfr. saaledes de indledende Ord i alle Policer: »*Havarigrosse afgøres efter*«, der sikkert tilsigter med Ordet Havarigrosse at betegne ethvert i Dispachen optaget Tab, der rammer Forsikrede, jfr. endvidere den efterfølgende Sætning¹⁰⁾. At Beskadigelser paa den forsikrede Genstand erstattes efter Dispachens Beregning heraf og ikke efter Reglerne om partikulær Erstatning (se Kap. 35—37), forudsættes endvidere for Kaskoforsikringens Vedkommende i Bestemmelsen om, at »*Skibets Andel i de Skader paa Skibet, der er beregnet som Havarigrosse, bliver dog altid at betale fuldtud af Kaskoassurandøren*«, og udtales udtrykkeligt i Ladningspolisen¹¹⁾. Sammesteds siges det ogsaa, at alle Omkostninger, som Forsikrede afholder, erstattes af Assurandøren, hvis de blot godtgøres som Havarigrosse, jfr. endvidere Konv. § 195 i. f. og Kap. 38 § 7 om Forsikredes Pligt til at forsikre Udlæg for Havarigrosse.

Denne Forstaaelse af Konventionen og Policerne staar fast i Praxis og har faaet bestemt Udtryk i Søl. § 250¹²⁾, der lader Assurandørens Erstatningspligt omfatte de »*Bidrag til Erstatning af Skade paa den forsikrede Genstand, der paahviler andre Deltagere i Havariet*«¹³⁾. I Søl. § 252 findes en Forudsætning om, at under Skade i § 250 indbefattes ogsaa positive Omkostninger, og »*Genstand*« er kun et Udtryk for Interessen. Det ubetingede Ansvar for de fulde Havaribidrag fra de andre Interesserede er som nævnt foran kun foreneligt med, at Assurandøren hæfter for selve Tabet efter Dispachens Beregning heraf.

Efter dette maa det sikkert siges at være dansk Ret efter de gæl-

¹⁰⁾ »*Tab og Omkostninger, der ikke i denne — d. v. s. Dispachen — er beregnede som Havarigrosse, kunne ikke fordres erstattede under Paaberaabelse af, at de er Havarigrosse efter dansk Ret*«.

¹¹⁾ Førstnævnte kan saaledes ikke fordre anden eller større Erstatning paa Ladningen for Tab og Skade, der henhører til Havarigrosse, end den i Dispachen beregnede, og Assurandøren maa betale Ladningens Andel af den beregnede Godtgørelse, selv om denne overstiger, hvad der efter hersteds gældende Love og Forsikringsbetingelser kunde tilstaa.

¹²⁾ Søl. § 250 stemmer med tidligere tysk Ret, jfr. D. H. G. B. § 838, der erstattede alle »*Aufopferungen*«, dog først efter Beregningen i Dispachen, men gav en tilsvarende Udsættelse med Betalingen af de andres Bidrag overensstemmende med ældre engelsk Ret. Allerede i 1868 ændredes imidlertid engelsk Ret, nu stadfæstet ved M. A. § 66 Nr. 4, se Note 8.

¹³⁾ N. D. 1913 305.

dende Policer¹⁴⁾, at ogsaa Forsikredes egne Udgifter¹⁵⁾ og Opofrelser (Beskadigelse) af ham tilhørende Genstande¹⁶⁾, der henføres til Havarigrosse, skal erstattes af Assurandøren efter Skadesberegningen i Dispachen.

Det er en Konsekvens af Policens Regler, at ogsaa Forsikrede er bundet ved Dispachens Skadesberegning. Forsikredes Ret maa nødvendigvis modsvares af hans Pligt. Reglen er altsaa gensidig. Dette stemmer med Policens andre Udtryk.

Havarigrosse betragtes altsaa som en selvstændig Skadesaarsag, hvis samtlige økonomiske Følger erstattes¹⁷⁾, og ved Skadesberegningen er Havarigrossereglerne om Erstatningens Udmaalning bindende for begge Parter. Dette medfører nogen Forskel i den Erstatning, Forsikrede faar, eftersom Beskadigelsen er Havarigrosse eller partikulær. For Skibets Vedkommende er f. Eks. de partikulære Afdragsregler i Policerne, se Kap. 35 § 9, anderledes end for Havarigrosse efter Søl. § 198 eller efter York-Antwerp Rules Nr. XIII. For Varer giver Søl. § 200 Erstatning efter Værdien paa Bestemmelsesstedet¹⁸⁾, medens Forsikringsværdien i Almindelighed er Værdien i Afgangshavnen med Tillæg af Omkostninger til ombord og 10 pCt. Avance, jfr. Kap. 4. For Omkostningernes Vedkommende er dansk Rets Standpunkt en Fordel for de Forsikrede, idet Erstatningen efter Konv. §§ 192, 196 og 203, se Kap. 38, er mere begrænset end efter Søl. § 188 Nr. 4, 7, 10, 12 og 14 samt York-Antwerp Rules Nr. X—XI.

¹⁴⁾ Norsk Ret stemmer sikkert med dansk. I n. Pl. § 28 B 1. Stk. omtales kun »Bidrag til Havarigrosse«, men det fremgaar af de senere Eksempler, at Ordene ogsaa omfatter Bidrag til egne Udgifter og Beskadigelser. I 5. Stk. gentages Reglen i Søl. § 250, og denne forudsætter som nævnt det omfattende Ansvar, jfr. ligeledes n. Pl. § 29 i. f. og § 28 B 4. Stk., der tydeligt forudsætter Reglen. Se N.D. 1915 106. Ogsaa den svenske Plan maa antages at stemme hermed, se § 47, der i ændret Form gentager Søl. § 250, og ligeledes § 50. Se N.D. 1913 305.

¹⁵⁾ N.D. 1915 106.

¹⁶⁾ I N.D. 1913 305 antaget af Sveriges Højesteret, at Assurandøren af Ladning, der var kastet i Havsnød og godtgjort i Havarigrosse, ikke var pligtig at erstatte Ladningen efter Forsikringsværdien (25 Kr. pr. Td.), men kun efter den Værdi, Tønderne var erstattet med i Dispachen (17 Kr.). Henvist til sv. Pl. § 47, jfr. Søl. § 250 2. Stk. Udtalt, at Assurandøren ikke er ansvarlig for anden Erstatning end den, som virkeligt optages i Dispachen, selv om denne beregnes for lavt.

¹⁷⁾ Br. 72.

¹⁸⁾ Br. 131—132. Denne Værdi kan blive saavel større som mindre end Forsikringsværdien, se N.D. 1913 305.

5. Forskellige Steder i Søloven, f. Eks. §§ 218 og 161 2 Stk., bestemmes, at Omkostninger, der ikke er Havarigrosse, skal fordeles efter Reglerne herom. En saadan Fordeling forpligter selvfølgelig ikke Assurandørerne til at erstatte saadanne i Virkeligheden partikulære Omkostninger efter Reglerne om Havarigrosse. De erstattes kun som partikulære Omkostninger.

I Dispatcherne findes altid en Række Udgifter og Beskadigelser udskilt fra Havarigrosse og henført partikulært paa Interesserne: Skib, Fragt og Ladning. Denne Karakteristik som partikulære Skader er kun bindende for Parterne, for saa vidt den siger, at disse Tab ikke er Havarigrosse. Det maa bagefter selvstændigt undersøges ved en særlig Assuranceberegning, om Assurandøren efter Policen er pligtig til at erstatte saadanne Udgifter, jfr. Kap. 38.

6. Assurandøren hæfter for hele Havarigrosseskaden, altsaa ogsaa for de udeblevne Bidrag til Skaden fra de andre Interessenter^{18a)}. Denne Erstatningspligt er dog ikke straks aktuel. Søl. § 250¹⁹⁾ bestemmer nemlig, at Assurandøren ikke skal erstatte de andre Interesseres Bidrag til den Forsikredes Udgifter og Opofrelser, medmindre disse *bevisligt ikke har kunnet erholdes* hos de paagældende. Reglen er altsaa modsat den almindelige efter Søl. § 239 3. Stk., se Kap. 41. Ordet »bevisligt« i Søl. § 250 betyder, at Forsikrede skal have udtømt alle Midler for at opnaa Betaling, f. Eks. have gennemført Sagsanlæg og konstateret Insolvens²⁰⁾, forinden Assurandøren er pligtig at betale.

Umuligheden af at erholde Havaribidraget behøver ikke selvstændig at skyldes en Fare, som Assurandøren hæfter for, naar blot Ha-

^{18a)} I N. D. 1922 305 blev Søl. § 250 og n. Pl. § 28 B 1. og 5. Stk. forstaaet saaledes, at kun Assurandøren af den beskadigede eller opofrede Genstand hæfter for udeblevne Bidrag fra de andre Deltagere. I det foreliggende Tilfælde var en Del af Ladningen (Sprængstof) opofret; Skibet havde for at undgaa Beslaglæggelse foranlediget, at dets Ansvarsassurandør stillede Garanti overfor Ejeren af de opofrede Genstande, men ikke taget Havaribond fra de andre Ladningsejere. Kun fra en Del af disse fik man Dækning af Havarigrossebidragene. Da Tabet saaledes skyldtes Skibsførerens Fejl, da Skibet vilde være ansvarlig herfor overfor Ejeren af den opofrede Ladning, og da Ansvarsassurandøren netop dækker Rederiet herfor, maatte Tabet for de uerholdelige Bidrag bæres af denne Assurandør, der ogsaa havde stillet Garantien.

¹⁹⁾ Se n. Pl. § 28 B 5. Stk., sv. Pl. § 47 og N. D. 1915 106 om Fortolkningen af n. Pl. § 28.

²⁰⁾ Se ogsaa n. Pl. § 28 B 5. Stk., N. D. 1915 106. Omkostninger hertil maa særskilt erstattes.

varigrosse er opstaaet som Følge af en saadan Fare. Bidragene, der skal dække Tabet, maa nemlig sidestilles med Regreskrav eller med Provenu. Assurandøren maa altsaa erstatte dem, selv om f. Eks. Banken, der har garanteret Reversen, gaar fallit, eller Godset ødelægges i Land. Hvis Grunden til Ikke-Erholdelsen imidlertid skyldes Forsikredes egen Fejl, er Assurandøren fri, jfr. Kap. 18 og 28. Som Eksempel herpaa kan nævnes, at Genstande, hvorpaa der hviler Havaribidrag, udleveres uden Revers, d. v. s. personlig Indestaaelse for Bidraget og eventuel Sikkerhedsstillelse. Overholdelsen heraf har sin store Betydning, idet Havaribidrag praktisk talt altid kan sikres^{20a}), saaledes at Assurandørens Ansvar for dem bliver af ringe økonomisk Betydning, hvis Forsikrede optræder korrekt.

For at sikre sig mod Overskridelse af Forsikringssummen og mod Krav om Kulanceerstatning, hvis de af Forsikrede udlagte Omkostninger for Havarigrosse, for hvilke ingen hæfter personligt, ikke faas ind, naar Fordeling er sket, har Kaskoassurandørerne endvidere paalagt Rederen Pligt til at forsikre disse ved følgende Klausul i Policen:

— »For Havarigrosse-Udgifter paa Rejsen, for hvilke der endnu ikke er ydet Erstatning, er Rederiet forpligtet til at forsikre Havaripenge for Resten af Rejsen. Undladelse heraf medfører, at den Forsikrede bærer det Tab, der ellers vilde være dækket af Havaripenge-Assurandørerne.« —

Pligten paahviler kun Rederen, indtil Rejsen er sluttet. Han skal tegne Søforsikring, ikke Kreditforsikring. Pligten paahviler ikke Ladningsejeren; denne vil ogsaa sjældent udlægge Penge af Betydning. Om den forsikringsmæssige Interesse, se Kap. 26 og 38 § 7. Klausulen viser iøvrigt tydeligt, at Assurandørens Ansvar for Havarigrosse omfatter den Andel i Omkostninger, der efter Dispachen paahviler de andre Interesserede.

Hvis Rederen ikke erholder Havaribidrag, fordi Skipperen tilregneligt har fremkaldt Havarigrossesituationen og derigennem efter Søl. § 191 — eller fremmed Ret — berøvet Rederen Ret til Kontribution hos de andre Interesserede, hæfter Kaskoassurandøren for hele Rederens Tab, endda opgjort efter Reglerne om Havarigrosse, thi efter Søl. § 248 ophæves ikke Assurandørens Ansvar ved Besætningens Fejl,

^{20a}) I Praxis forlanger Rederierne ofte en kontant Indbetaling (Depot) for at udlevere Lasten. Efter Søl. § 217, jfr. § 155, kan Rederiet imidlertid kun forlange »Sikkerhed«, altsaa f. Eks. Bankgaranti, Depot af paa Navn lydende Værdipapirer eller lign., men ikke kontant Indbetaling af en Sum til sig selv eller en Mægler, saaledes at Ladningsejeren kommer til at løbe Risikoen for Rederiets eller Mæglerens Solvens.

og efter Søl. § 250 hæfter Assurandøren for Havaribidrag fra de andre Participanter i Havarigrosse²¹⁾. Hvis Ladningen har lidt Skade ved Skipperens Fejl, og denne erstattes i Havarigrosse, godtgør Kaskoassurandøren Skibets Havaribidrag hertil. Da Assurandøren ikke hæfter for Rederens Ansvar overfor Ladningen efter Søl. §§ 7 og 8, erstatter han imidlertid ikke det Tab, at Skibet mister sit Havaribidrag fra Ladningen ved Modregning fra dette Erstatningskrav, se Kap. 17 § 7 og 24.

7. Havarigrosse er som nævnt kun et Retsforhold mellem de i Transportens Gennemførelse som Ejere af Værdierne direkte interesserede Personer. Fordelingsmaaden afhænger af Loven, subsidiært Parternes Aftale, og Tabet rammer direkte kun deres Ejendele. Om Parterne har forsikret, er en privat Sag. Assurandøren er kun forpligtet overfor den Forsikrede²²⁾. Dennes Kreditorer efter Dispachen har intet direkte Krav paa Assurandøren²³⁾, selv om den Forsikrede har paataget sig personlig Hæftelse for sit Bidrag. Assurandørens Ansvar overfor den Forsikrede hviler overhovedet paa et andet Grundlag — Policen — end den Forsikredes Forpligtelser ifl. Havarigrossefordelingen overfor hans Medinteresserede i Transporten. Denne Forskel maa nøje erindres og vurderes, thi herved er der Mulighed for en Forskel i Erstatningsbetingelserne.

Under § 3 er fremstillet, hvorledes Havarigrosseopgørelsen er Grundlaget for Assurandørens Erstatningspligt. Men dermed er ikke afgjort, hvorledes og efter hvilke Regler denne Opgørelse skal ske, for at dette Resultat kan indtræde, og som nævnt er det heller ikke udelukket, at Assurandøren i Policen kan indføre visse Begrænsninger eller Undtagelser i sit Ansvar.

Det er utvivlsomt og en naturlig Konsekvens af den under § 4 fremstillede Regel, at en dansk Dispache er bindende for Assurandørerne. Tendensen i Udviklingen har endvidere overalt mærkbart været at lade Assurandørens Forpligtelser ganske dække den Forsikredes Tab og Forpligtelser efter den stedfundne Havarigrosseopgørelse uden Undersøgelse af, om hver enkelt Post, der er opført

²¹⁾ N. D. 1915 106. Havarigrosseudgifterne for Skibet var fremkaldt ved Skipperens urigtige Navigation. Ladningen var efter hollandsk Ret ikke pligtig at deltage heri, da Skaden skyldtes Skipperens Fejl. Ingen Dispache blev derfor opgjort. Antaget, at Kasko- og Fragtassurandørerne maatte betale Skibets Udgifter under Hensyn til Søl. § 248, jfr. n. Pl. § 22.

²²⁾ Se Kap. 40 § 8.

²³⁾ N. J. A. 1897 526. Assurandøren anset uberettiget til selvstændigt at overklage Dispachen for forsikret Last.

og fordelt i Dispatchen, ogsaa efter den nationale Retsopfattelse falder ind under Havarigrosse²⁴). Handelslivet har Trang til en saa fuldstændig Sikkerhed, som der forsikringsmæssigt kan gives, og Risikoen for, at udenlandsk Dispatchering kan blive anvendt, bør der i hvert Fald kunne forsikres imod.

Policerne for Kasko, Fragt og Ladning indeholder saalydende Bestemmelse herom:

—»Havarigrosse afgøres efter den paa rette Sted lovligt opgjorte Dispatche. Tab og Omkostninger, der ikke i denne er beregnet som Havarigrosse, kunne ikke fordres erstattede under Paaberaabelse af, at de er Havarigrosse efter dansk Ret«²⁵). —

I Forbindelse med de øvrige Bestemmelser i Policen er Reglerne nu følgende:

Dispatchens Afgørelse af, hvad der er Havarigrosse og hvad ikke, hvorledes Erstatningen herfor skal beregnes, og hvorledes Interesserne skal bidrage, er bindende. Det er uden Betydning, hvorledes Opgørelsen vilde være blevet efter de danske Havarigrosseregler i Søl. Kap. 7. Selv om det paagældende Tab ikke vilde være blevet godtgjort i Havarigrosse, som f. Eks. kastet Dækslast (Søl. § 190 Nr. 2), erstattes det dog, hvis det i den fremmede Dispatche lovligt er beregnet som Havarigrosse²⁶). Omvendt maa et Tab, der ikke er godtgjort i denne Dispatche, altid overfor Assurandøren betragtes som partikulært, og hvis det ikke som saadant efter Policebetingelserne berettiger til Erstatning, erstattes det ikke, selv om det efter dansk Ret vilde være blevet godtgjort i Havarigrosse²⁷), jfr. Policens Klausul. En positiv Undtagelse til Forsikredes Fordel er dog gjort i Ladningspolicen²⁸), hvorefter Udgifter til Lagring i Nødhavn, Los-

²⁴) Se dog f. Eks. A. §§ 992—1001, hvilke Vanskeligheder der var, forinden de engelske Forsikrede opnaaede, at Assurandørerne anerkendte udenlandske Dispatcher. Herom er nu indført specielle Klausuler i Policerne.

²⁵) Søl. §§ 250 og 251, n. Pl. § 28 B 1. Stk., sv. Pl. §§ 47 og 48, H. B. § 30 1.

²⁶) Se udtrykkelig Kaskopolicen: »Havaribidrag til Tab ved Opofrelse af Dækslast erstattes, uden Hensyn til Bestemmelsen i Konv. § 139, naar Tabet i Dispatchen rettelig er beregnet som Havarigrosse.«

Jfr. U. 1903 A 30.

Herimod sv. Pl. § 47, jfr. § 50 3. Stk., og n. Pl. § 28 B 1. Stk. Det er dog berettiget at slutte modsætningsvis fra den specielt fremhævede Undtagelse til, at baade n. og sv. Pl. i Hovedreglen stemmer med dansk Ret.

Som opofret Dækslast anses ogsaa Dækslast brugt til Brændsel. N. D. 1913 302.

²⁷) Udtrykkeligt i n. Pl. § 28 B 1. og 9. Stk.

²⁸) Havarigrosse afgøres efter den paa rette Sted lovligt opgjorte Dispatche og betales, selv om det ikke beløber 3 pCt. Udgifter ved Ladningens Losning, Hen-

(fortsættes)

ning og Indladning, der i Dispachen er behandlet partikulært, alligevel erstattes, naar de efter Søl. § 188 Nr. 7 skulde godtgøres som Havarigrosse. Efter særlig Aftale kan noget lignende ske ved Fragtpolicen²⁰⁾.

Dispachens Skadesberegning er altsaa bindende for begge Parter. Forsikrede kan ikke forlange mere^{20a)}, Assurandøren ikke slippe med mindre end det i Dispachen anførte Erstatningsbeløb³⁰⁾. Dispachens Bedømmelse af, om den konkrete Skade berettiger til Erstatning i Havarigrosse, om der har været Indflydelse fra Raad, Ælde, egen Beskaffenhed o. s. v., dens Vurdering af de foretagne Handlinger, Beskaffenhedernes Indflydelse og dens Fortolkning af Certepartier, Konnossementer o. lign. er ligeledes bindende. Ogsaa Fordelingsreglerne

liggen i Nødhavn og Indladning, som efter det Steds Love, hvor Dispachen opgøres, henføres partikulært paa Ladningen, godtgøres af Assurandørerne, for saa vidt de nævnte Omkostninger vilde have været Havarigrosse efter dansk Ret, men forøvrigt er Havarigrosse Dispachen bindende saavel for den Forsikrede som for Assurandørerne. Førstnævnte kan saaledes ikke forlange anden eller større Erstatning paa Ladningen for Tab og Skade, der henhører til Havarigrosse, end den i Dispachen beregnede, og Assurandørerne maa betale Ladningens Andel af den beregnede Godtgørelse, selv om denne overstiger, hvad der efter hersteds gældende Love og Forsikringsbetingelser kunde tilstaaes. Det fulde Beløb, hvormed de nævnte Udgifter efter Sølovens Regler om Havarigrosse, jfr. § 188, vilde være blevet erstattet, maa efter Ordene erstattes, altsaa ogsaa Bidragene hertil fra de andre Interesserede, da Ladningen jo er gaaet glip af Erstatning herfor. Reglen kan ikke analogt udvides. I n. Pl. § 28 B 1. og 8. Stk. gælder Reglen ikke til Fordel for Ladning, men kun til Fordel for Rederiet.

²⁰⁾ Fragtpolicens Klausul lyder:

Havarigrosse afgøres efter den paa rette Sted lovlige opgjorte Dispache. Omkostninger, som ved denne er henførte partikulært paa Fragten, medens de efter dansk Ret er Havarigrosse, godtgøres kun, naar dette særligt er vedtaget. Er Tab ved Overbordskylning og Overbordkastning af Dækslast ikke ved den lovlige Dispache henført til Havarigrosse, erstattes det kun, naar saadant særligt er vedtaget. 2det Punktum er særlig indføjet af Hensyn til engelsk Dispacheopgørelse, der afviger stærkt fra York-Antwerp Rules, idet den henfører en Række Udgifter partikulært paa Fragten. Dette forhøjer jo Fragtassurandørens Risiko betydeligt; sædvanligt medforsikres denne Fare mod 25 pCt. Forhøjelse af den ordinære Fragtpræmie.

^{20a)} En Vareejер, der f. Eks. har forsikret en særlig stor Avance sammen med Ladningen, faar altsaa ikke denne erstattet, se N.D. 1913 305. Der er selvfølgelig intet i Vejen for, at en Klausul, der tilsikrer Forsikrede mindst, hvad han vilde faa ved partikulær Skade, kan indføres i Policen med særlig Præmie. Ligeledes faar en Reder, naar Havariet skyldes Besætningens Fejl og derfor efter Søl. § 191 1. Stk. ikke kan fordres erstattet som Havarigrosse, Tabet erstattet partikulært hos Kaskoassurandøren, jfr. U. 1923 348.

³⁰⁾ Reglen i n. Pl. § 28 B 1. og 7. Stk. forudsætter, at Erstatningen er større end Reglerne om Havarigrosse, end den plejer at være.

er bindende³¹⁾. Dispachen har overhovedet en særlig Beviskraft for, hvad den udtaler og konstaterer, da den er et offentligt Dokument³²⁾.

8. For at have denne Betydning skal Dispachen efter Policen være »paa rette Sted lovligt opgjort«, jfr. Søl. §§ 250—251. Rette Sted er efter Søl. § 213 og international Sædvane det Sted, hvor Skib og Ladning skilles, eller det Sted, hvor det paagældende Lands Dispacher sædvanligt opgøres^{32a)}. Den Person, der opgør Dispachen, skal være en særlig Sagkyndig, enten en Mand, der har offentlig Autorisation hertil, eller som efter Sædvane paa Stedet benyttes hertil³³⁾. Disse Personer kaldes Dispachører, jfr. Søl. §§ 213 2. Stk. og 251, se Note 1. Love og Sædvaner i det paagældende Land skal anvendes ved Opgørelsen. Danske Dispacher anvender ved Fordelingen Reglerne i Søl. Kap. 7 om Havarigrosse. Til Trods for, at Policerne alle henviser til Konventionen — og altsaa ogsaa til dens Kap. 7 —, se især Konv. § 76 1. Stk. —, anerkender ifølge fast Praksis de danske Assurandører den af Dispachørerne anvendte Fremgangsmaade som bindende for sig³⁴⁾. Som Begrundelse herfor kan henvises dels til Søl. § 250, der fastsætter, at Havarigrosse »opgjort paa behørigt Sted i Overensstemmelse med den gældende Lov« er bindende for Assurandøren, dels til Policens eget Udtryk om den »paa rette Sted lovlig opgjorte Dispache«. Selv om dette sidste Udtryk stammer fra Tiden før Søloven og altsaa kun refererer til Opgørelse paa udenlandske Pladser, idet man dengang i danske Dispacher anvendte Konv. Kap. 7 og ikke Danske Lov, ligger det indenfor Ordmulighederne at lade Udtrykket ogsaa omfatte en Opgørelse efter den gældende Sølov.

Andre Regler³⁵⁾ for Opgørelsen end Stedets Lov og Praksis kan af den Forsikrede kun vedtages med Assurandørens Samtykke³⁶⁾.

³¹⁾ N. D. 1915 106.

³²⁾ U. 1906 950. En Udtalelse i en anerkendt Dispache ansaas for at være en korrekt Gengivelse af det skete, da intet var oplyst, der stred herimod.

^{32a)} Efter fransk Ret er dog Skibets Nationalitet afgørende, men Stedet er det samme, jfr. C. de C. § 414.

³³⁾ Skipperen — d. v. s. Rederiet — vælger ifl. Søl. § 214 Dispachøren imellem de paa Stedet hertil anvendelige, jfr. H. B. § 30 1—3.

³⁴⁾ B. 661 Note 2 og U. 1918 52 Noten, hvor netop Søl. § 187 foretrækkes fremfor Konv. § 217.

³⁵⁾ Det er overhovedet tvivlsomt, i hvilket Omfang det er tilladeligt og bindende mellem de oprindelige Parter at vedtage Afvigelser fra Lovens Regler, jfr. B. 297 Note 4.

³⁶⁾ Tyske Rederier er i de seneste Tider begyndt i Konnossementer for Varesforsendelser til Skandinavien at forlange Dispachering i Tyskland og Takse-
(fortsættes)

Dette forudsættes i Policerne, idet disse særligt giver Tilladelse til, at den Forsikrede i Certeparti eller Konnossement vedtager York-Antwerp Rules 1890, jfr. ogsaa Konv. § 121³⁷⁾. Det tilføjes udtrykkeligt i Policen, at hvis der vedtages Ændringer heri, er disse ikke bindende for Assurandørerne, medmindre de forud er anmeldt for og godkendt af disse^{37a)}. Forsikrede er overfor Assurandørerne ikke pligtig at vedtage York-Antwerp Rules³⁸⁾ og ikke ansvarlig for, at de virkelig følger af Dispachøren ved Opgørelsen³⁹⁾.

Under Dispacheringen^{39a)} maa Forsikrede efterkomme Dispachør

ring af Skibet sammesteds. Derved opnaar de en lavere Vurdering. Saadanne Betingelser er uforbindende for Assurandørerne.

Forsikrede kan dog vist altid uden Samtykke tillade Opgørelse i Danmark.
³⁷⁾ *Indeholder Certepartiet og/eller Konnossementet Klausulen om Groshavariets Opgørelse efter York-Antwerp rules, bliver Assurandørernes Erstatningsansvar at beregne i Overensstemmelse med disse Regler I—XVIII, saaledes som de vedtoges i Liverpool i Aaret 1890, selv om der i Certepartiet eller Konnossementet maatte være vedtaget Afvigelser fra disse Regler i et eller flere Punkter, med mindre saadanne Afvigelser forud er anmeldte for og godkendte af Assurandørerne.*

Se sv. Pl. § 50 1. Stk., n. Pl. § 28 B 1., 2. og 3. Stk., H. B. § 30 4 og London Institute Time and Voyage clauses (Wetherby 2 og 9) samt Cargo clauses (Wetherby 29) og Freight clauses (Wetherby 25 og 27).

I N. D. 1913 113 antoges, at der ingen Pligt var for Forsikrede overfor hans Kaskoassurandør til at indsætte Antwerp-Rule af 1903.

York-Antwerp Rules ændrer ikke Reglen om, at Taxation skal ske paa det Sted, hvor Skib og Ladning skilles, jfr. A. S. R. Nr. 5 i N. F. 1921 690.

^{37a)} En meget vidtgaaende Anvendelse heraf i N. D. 1901 23: Kasko var forsikret efter sv. Pl. I Certeparti var vedtaget York-Antwerp Rules, dog med den Ændring, at Kastning af Dækslast skulde fordeles i Havarigrosse. Under Overfarten til England blev en Del af Trælasten kastet for at hjælpe Skibet af Grund. I Dispachen blev dette Tab for Ladning og Fragt erstattet under Henviisning til Certepartiet. Kaskoassurandøren blev frifundet, da Forsikrede vel kunde vedtage York-Antwerp Rules, jfr. sv. Pl. § 50 Nr. 1, men en Ændring heri til Assurandørens Skade var uforbindende. Resultatet synes tvivlsomt, naar det erindres, at efter sv. Pl. § 50 3 bliver saadant Bidrag erstattet, og at Bidraget ligeledes bliver erstattet efter engelsk common law, der efter sv. Pl. § 47 er forbindende for Assurandøren.

³⁸⁾ I U. 1903 A 30 fremhæves det rigtigt, at dette vil medføre, at Konv. § 139 i. f. atter gjaldt.

³⁹⁾ U. 1903 A 30. I Konnossementet var vedtaget York-Antwerp Rules, men den engelske Dispachør fulgte alligevel engelsk common law, hvorefter kastet Dækslast blev erstattet. Assurandøren blev dømt til at erstatte Skibets Havaribidrag hertil. Se A. S. R. Nr. 5 i N. F. 1921 690.

^{39a)} Konv. § 65, Søl. § 214, n. Pl. § 28 B 1 6. Stk., H. B. § 30 Nr. 5.

rens Krav om Oplysninger⁴⁰⁾, jfr. Konv. § 205, og iøvrigt fremsætte alle sine Krav og Indsigelser. Forsømmer han dette, bærer han selv Tabet herved, jfr. Søl. § 251 og Kap. 28 § 6 samt Kap. 41 § 6.

Dispachen kan indbringes til Underkendelse for Domstolene i Dispachørens Hjemland, jfr. Søl. § 213 i. f., enten ved Appel (Sverige), ved at indstævne Dispachøren eller som Led i en Proces direkte mellem de to stridende Parter⁴¹⁾. Domstolenes Afgørelse bestemmer Dispachens endelig Indhold. Enhver af Parterne kan overklage Dispachen, ogsaa den Forsikrede, selv mod Assurandørens Ønske⁴²⁾, dog i saa Fald paa egen Bekostning. Paa Grund af Dispachens Betydning for hans Krav paa Assurandøren har nemlig Forsikrede en selvstændig Interesse i dens rigtige Affattelse. Assurandøren har Ret til at forlange, at den Forsikrede skal overklage Dispachen⁴³⁾, og denne maa derfor ikke anerkende den overfor de andre Interessenter, forinden Assurandøren har godkendt dette.

Naar Dispachens Indhold er endeligt og inappellabelt opgjort, er den absolut bindende for Assurandøren og Forsikrede, et Faktum, som de begge maa bøje sig for. Forsikrede har da Lov til at regulere sine Rettigheder og Forpligtelser overfor de andre Interessenter efter Dispachens Indhold og forlange sin Assuranceerstatning udbetalt paa samme Grundlag. Assurandøren kan ikke paastaa, at Dispachen urigtigt har begunstiget en anden paa Forsikredes Bekostning, jfr. Søl. § 251. Selv en urigtig Dispache er bindende⁴⁴⁾, saalænge den ikke er paaanket.

Før endelig opgjort Dispache foreligger, kan den Forsikrede hverken forlange sine Havaribidrag eller sine øvrige Tab betalt af Assurandøren. Søl. § 250⁴⁵⁾ forudsætter, at Dispachen er anerkendt eller inappellabelt bindende, før Erstatningen forfalder, thi forinden er der intet sikkert Grundlag til Fastsættelse af Skadens Omfang. Forsikrede faar altsaa ikke sine opofrede Genstande erstattet, før endelig Dispache foreligger; forinden behøver han heller ikke selv at betale sine Havaribidrag. Forsikrede er i Forhold til sin Assurandør pligtig at udlægge de Omkostninger til Havarigrosse, som han

⁴⁰⁾ Omkostninger hertil, der ikke erstattes i selve Dispachen, godtgøres kun efter de partikulære Regler, se Kap. 38.

⁴¹⁾ f. Eks. N. D. 1913 305, 1911 326.

⁴²⁾ N. D. 1913 305.

⁴³⁾ N. J. A. 1897 526.

⁴⁴⁾ N. D. 1913 305.

⁴⁵⁾ N. Pl. § 28 B 1 6. Stk., sv. Pl. § 48, H. B. § 30 Nr. 6—7.

efter Loven og af Hensyn til sine Medinteressenter maa gøre⁴⁶⁾, ligesom han selv maa stille Garanti, hvis han ønsker sin Ejendom udleveret⁴⁷⁾. Dispachen er altsaa mere end et Bevismiddel, den er en juridisk Nødvendighed, for at Assurandørens Erstatningspligt kan indtræde, jfr. Konv. § 210; se Kap. 40 § 4.

Hvis en Dispachering ikke har fundet Sted, men Forsikrede er uden Skyld heri, bestemmer dog Søl. § 250 2. Stk.⁴⁸⁾, at Skaden skal erstattes efter Forsikringskontraktens Indhold. Man bortser altsaa fra Forsikredes Bidragspligt til de andre, ligesom fra de andres Bidragspligt til ham, og behandler de Beskadigelser og Omkostninger, der falder paa hans Interesse, som en partikulær Skade⁴⁹⁾. Hvis den Forsikrede er Skyld i Forsømmelsen, kan han dog ikke forlange denne partikulære Opgørelse.

9. Til Havarigrosseopgørelse kræves, at to forskellige Personer er interesserede i Skib, Fragt og Ladning⁵⁰⁾. Sædvanlig vil Fragten være i Risiko for enten Reder eller Ladningsejer. Naar alle Interesser er samlede paa een Haand, kan den egentlige Havarigrossefordeling ikke foretages. Dette udelukker imidlertid ikke, at en under saadanne Forhold opstaaet Skade kan overfor Assurandørerne blive behandlet efter Reglerne om Havarigrosse. Disse hæfter jo for Havarigrosseskade. Den tekniske Hindring for Opgørelsen ændrer ikke selve Skadens Art og bør derfor heller ikke ændre Assurandørens Ansvar⁵¹⁾. Erstatningen for Havarigrosseskade er ofte større i Forsikredes Favør end for partikulær Skade, og denne har derfor Interesse i at fastholde den særlige Hæftelse. Da Interesserne almindeligt vil være assureret hos flere Assurandører, er det ogsaa naturligt, at en Fordeling af Tabet alligevel finder Sted. Kaptajnen vil desuden rent instinktivt handle efter samme Regler til Skibets Frelse, som danner Grundlaget for Havarigrosse, og dette vil normalt være i Assurandørens Interesse⁵²⁾.

⁴⁶⁾ Man burde i et vist Omfang give Forsikrede Adgang til at faa Forskud, eller til at forlange, at Assurandøren stiller de ofte store Depoter, der er nødvendige, naar Skib og Ladning skal skilles, se f. Eks. H. B. § 29 1.

⁴⁷⁾ U. 1922 787. G. S. udtaler, at det ikke er Usance, men kun »hyppigt sker«, at Assurandører ved Havarigrosse stiller Bankgaranti for deres faste Kunder.

Anderledes H. B. § 29.

⁴⁸⁾ jfr. D. H. G. B. § 839.

⁴⁹⁾ Pl. 621.

⁵⁰⁾ Udtrykkeligt M. A. § 66 Nr. 7.

⁵¹⁾ Se U. 1917 728.

⁵²⁾ Denne Betragtning stemmer med engelsk Ret, se A. § 1005.

De to særlige⁵³⁾ Situationer, der har Interesse, er Ballastrejse⁵⁴⁾, og at Skibet kun fører Ladning tilhørende Rederen. Om Ballastrejser giver Konv. § 84⁵⁵⁾ den Regel, at »al Skade«, der vilde være blevet »henregnet til« Havarigrosse, erstattes af Kaskoassurandøren. Ved »Skade« maa forstaas saavel Opofrelser (Beskadigelser) som Udgifter, jfr. Konv. § 195 i. f. De foretagne Handlinger, hele Situationen, maa bedømmes efter Reglerne om Havarigrosse, altsaa som om der var Ladning ombord⁵⁶⁾. Opgørelsen af dette fiktive Havarigrosse bør ske efter de danske Regler⁵⁷⁾ for Havarigrosse, altsaa efter Søl. Kap. 7⁵⁸⁾. Denne Opgørelse er ingen Dispache, men kun en partikulær

⁵³⁾ I N. D. 1915 106 var Situationen, at Ladningen ikke var pligtig at deltage i Havarigrosse. Opgøret af Rederens Nødhavnsudgifter skete efter Havarigrosseregler, og disse blev delt mellem Fragt- og Kaskoassurandør.

⁵⁴⁾ Ved Ballastrejser kan Skibet dog have Fragt paa Kølen, se f. Eks. N. D. 1918 177 og G. 304. Naar der er Fragt paa Kølen, maa Hovedreglen i Konv. § 83 og Policerne anvendes. Timecharter Fragten vedrører derimod ikke selve Rejsen paa en saa direkte Maade, at den kan deltage i Havarigrosseopgørelse.

⁵⁵⁾ Se Gram 471.

Lignende Regler om Ballastrejse findes i n. Pl. § 28 B 1 4. Stk., sv. Pl. § 50 2. Stk. og i D. H. G. B. § 834 Nr. 2. Betimeligheden af Reglen har været hæftigt angrebet i Tyskland, og i H. B. findes derfor ingen Særregel herom. Assurandøren af Kasko og Fragt hæfter ved Tidsforsikring altid og ved Rejsesforsikring, naar Ballastrejsen er anmeldt, jfr. H. B. § 63, for Opofrelser, der vilde have været Havarigrosse, hvis Ladning havde været inde, men altid efter de for partikulært Havari gældende Bestemmelser, jfr. H. B. § 31. (Ritter 508—509). Er Ballastrejsen ikke anmeldt, hæfter Assurandøren af Kasko og Fragt efter H. B. § 63 slet ikke for saadanne »Aufopferungen«, der vilde have været Havarigrosse, hvis Skibet havde haft Ladning inde; dette gælder dog kun Rejsesforsikring (Ritter 810—814).

⁵⁶⁾ En Konsekvens heraf er, at Skibets Værdi i god Stand maa takseres, og hvis den overstiger Taksten, erstattes Skaden af Assurandøren kun efter Takstens Forhold til Bidragsværdien. Da Policens Regel om, at Skibets Andel i Beskadigelser altid erstattes fuldt ud, ogsaa maa gælde her, faar Værdien i god Stand kun Betydning for de afholdte Udgifter, altsaa praktisk Bjærgelønnen. Dette er særligt udtrykt i følgende undertiden anvendte Klausul i Kasko-policen, hvorved Assurandørerne har sikret sig, at Skibets Værdi i god Stand bliver fastsat i Overensstemmelse med Taksten for Bjærgelønnen:

Hvis Skibet er i Ballast, bliver Bjærgeløn kun at erstatte af Kasko-Assurandørerne i Overensstemmelse med de ovenfor for Havarigrosse-Bidrag givne Regler, saaledes at det bliver den til Grund for Bjærgeløns-Beregningen lagte Værdi af Skibet i god Stand, der tages i Betragtning lige overfor Forsikrings-taksten. (Se Kap. 38 § 3).

⁵⁷⁾ jfr. sv. Pl. § 50 2. Stk. (»svensk Sjölag«), n. Pl. § 28 B 1 4. Stk. (»norsk Ret«).

⁵⁸⁾ Det er dog Dispachørpraksis, at Skibets Beskadigelser opgøres efter Reglerne om partikulære Skader. Udgifterne derimod efter Sølovens Kap. 7 om Havarigrosse.

Erstatningsberegning opgjort efter Reglerne om Havarigrosse. Rederen er ikke berettiget til at forlange partikulær Opgørelse⁵⁹⁾). Den absolute Gensidighed, der gælder ved Havarigrosse, maa ogsaa gælde her. Kun Skade — Beskadigelser og Udgifter — der ikke bliver erstattet i den fiktive Dispache, kan derefter særskilt bedømmes som partikulære Skader.

Det er ved Rejseforsikring en Forudsætning for Reglens Anvendelse, at Assurandøren ved, at Skibet er i Ballast, jfr. Konv. § 130. Ellers betales kun Halvdelen af Erstatningen udregnet efter Havarigrosse. I Tidspolice er Tilladelse til Ballastrejse udtrykkelig givet, se Kap. 23 § 1 i. f.

Hvor Skibet alene har Reders Gods ombord, er det rimeligt at anvende samme Princip⁶⁰⁾). Hvis der blot havde været et ringe Quantum fremmed Gods, vilde Havarigrossefordeling jo have fundet Sted, og der er ingen Grund til at lade Assurandørernes Stilling ændres ved det tilfældigt fuldstændige Sammenfald af Interesser⁶¹⁾). Udtrykkelig Hjemmel hertil findes hverken i Policerne eller i Domme, men det er vist Praksis blandt Assurandørerne at behandle Skade i saadanne Tilfælde som Havarigrosse⁶²⁾). Se iøvrigt Bemærkningerne ovenfor om Ballastrejse.

10. Konv. § 83 udtaler, at Havarigrosse erstattes, hvis *den Ulykke, som har været befrygtet og har medført Havariet, er en saadan, mod hvilken Assurandørerne har forsikret*, jfr. Konv. § 76⁶³⁾).

Denne Regel er selvfølgelig, men dens Betydning maa ikke misforstaaes. Som nævnt foran, er Havarigrosseopgørelsen bindende for Parterne. Assurandøren kan altsaa ikke paastaa sig fritaget for at erstatte f. Eks. enkelte Beskadigelser under Paaberaabelse af, at de skyldes egen Skyld, Usødygtighed eller Raad, eller enkelte Udgifter, fordi de efter deres Art eller som kun middelbare Følger af Skaden ikke fal-

⁵⁹⁾ Se om Bjergeløn Note 56.

⁶⁰⁾ Fremhævet i U. 1918 52.

⁶¹⁾ Se H. B. § 29 Nr. 2 og D. H. G. B. § 834 Nr. 2 (Ritter 509—510). Br. 71.

⁶²⁾ I U. 1917 728 blev en islandsk Trawler, der var paa Vej til England med Fangst ombord, standset af en tysk Undervandsbaad og tvunget til at gaa tilbage til Island, hvor Fisken solgtes for en Brøkdal af den Værdi, den vilde have haft i England. Tabet herved blev »efter Principperne for Groshavari« fordelt i Dispache over Skib og Ladning. Assurandørerne var dog enige om denne Fordelingsmaade, idet Tvivlsspørgsmaalet kun var, om der forelaa et Havarigrossetilfælde. Se N. D. 1911 326.

⁶³⁾ H. B. § 29 Nr. 1 i. f., M. A. § 66 Nr. 6 og ligeledes n. Pl. § 28 B. 1 i. f.

der under hans almindelige Erstatningsansvar. Disse Momenter maa fremhæves for Dispachøren. Hans, eventuelt Domstolenes, Afgørelse af deres Betydning træffes efter Lovens Regler om Havarigrosse, ikke efter Policens Regler om Assurandørens Erstatningspligt.

Betydningen af Konv. § 83 er derfor kun, at den oprindelige Aarsag, der har forvoldt selve Havarigrossesituationen og derved nødvendiggjort Opofrelserne og Udgifterne, skal være dækket under Policen⁶⁴). Policen maa tidsmæssigt dække i det paagældende Øjeblik, og Hovedaarsagen maa ikke høre til de undtagne, eller være specielt udelukket, f. Eks. Krigsfare i en almindelig Søforsikringspolice⁶⁵). Afgørelsen lettes ved, at de særlige Policer, f. Eks. Interessepolicer »kun mod Totalforlis«, altid udtrykkelig udtaler, om de dækker Havarigrosse eller ej. Som Eksempel kan anføres, at naar Dækslast, der kastes, erstattes i Havarigrosse efter de for Havarigrosse gældende Regler i Dispachørens Hjemland, erstatter Ladningsassurandøren Ladningens Kontribution hertil, uanset at Dækslast ifl. Policen kun erstattes »ved Stranding, Ild, Kollision eller Skibets totale Forlis«, og uanset at kastet Dækslast⁶⁶) efter dansk Ret, jfr. Søl. § 190 Nr. 2, ikke erstattes i Havarigrosse. Men selve Dækslasten skal være medforsikret, hvortil hører, at den er anmeldt som Dækslast, jfr. Konv. § 139. Tilsvarende Regel er i Fragtpolicen givet om Fragt af Dækslast. Hvis denne erstattes i lovligt opgjort Dispache, erstatter Fragtassurandøren Fragtens Andel hertil⁶⁷). Rederens Bidrag saavel til kastet Dækslast som til den Fragt, der erstattes herfor i Havarigrosse, maa som en Konsekvens af Hovedreglen foran altid erstattes af Kaskoassurandøren. Konv. § 139 2. Pkt. er saaledes ophævet⁶⁸).

11. Det maa fremhæves, at kun Kasko-, Fragt- og Ladningsassurandørerne bærer Forsikredes Havarigrosseansvar. Alle andre Policer har ingen Andel heri, medmindre det udtrykkeligt er sagt, jfr. Kap. 27 § 3. Derved er selvfølgelig ikke udelukket, at de under en Havarigrossesituation paaløbende Beskadigelser og Hæftelser kan fremkalde et Tab af den forsikrede Interesse, der giver Adgang til

⁶⁴) U. 1917 728.

⁶⁵) U. 1917 728.

⁶⁶) Ved Formuleringen i Ladningspolicen, se Kap. 36, maa altsaa underforstaas: i Tilfælde af partikulært Havari. Jfr. H. B. § 85 Nr. 1, herimod n. Pl. § 28 B 1 1. Stk.

⁶⁷) Se Klausulen i Note 29. I U. 1918 22 blev Fragtassurandøren frifundet, men kun fordi Dækslasten ikke var anmeldt.

⁶⁸) Udtrykkeligt udtalt i Policen, se Note 26. U. 1903 A 30.

Erstatning, f. Eks. naar Skibet behæftes saaledes med Havarigrossebidrag, hvorfor der jo haves Søpant, at det ikke afgiver Dækning for den forsikrede Søfordring, se f. Eks. Kap. 26 § 4.

12. Havarigrossetabet erstattes fuldtud, hvis Interessen er forsikret for sin fulde Forsikringsværdi⁶⁹⁾, og efter Søl. § 250 2. Pkt. uden Hensyn til om Genstandens Bidragsværdi i Dispachen er ansat højere⁷⁰⁾ end Forsikringsværdien⁷¹⁾. Regelmæssigt vil Værdien af Ladning stige under Rejsen. Skibets Værdi vil ganske vist sjældent stige under Rejsen, men da Kaskotaksten undertiden ved Tidsforsikring bliver sat lavere end den egentlige Forsikringsværdi, se Kap. 5 Note 11 og Kap. 27 § 1, vil Skibets Bidragsværdi kunne blive ansat betydeligt højere end dets takserede Forsikringsværdi. Kaskopolicen⁷²⁾ modificerer derfor Reglen i Søl. § 250 2. Pkt. ved følgende Klausul:

Hvis den Værdi af Skibet — i god Stand — som er lagt til Grund for Bidragsværdien i Havari-grosse-Dispachen, overstiger Forsikringstaksten, betaler Kasko-Assurandørerne kun den Del af Skibets Havaribidrag, der falder paa Forsikringstaksten i Forhold til Skibets Værdi i god Stand.

Er Værdien i god Stand i Havari-grosse-Dispachen blevet nedsat med partikulær Skade og/eller Omkostninger, bliver Beløbet af denne Skade og disse Omkostninger ved Udregningen af Forholdet mellem Forsikringstakst og Værdi at fradrage i begge disse.

Fremgaar Værdien i god Stand ikke af Dispachen, antages den at være lig med Skibets Værdi i beskadiget Stand med Tillæg af Skade.

Ved Skibets Havaribidrag forstaas hele Skibets Andel i Havari-grosseopgørelsen, saavel Bidrag til egne som til andres Skade og Omkostninger, tillagt eventuelt udeblevne Bidrag fra de andre Interessenter. Ordene omfatter vel ikke udtrykkeligt saadanne udeblevne Bidrag, men det er utvivlsomt Meningen, at Reduktionen skal gælde den samlede Erstatning til Forsikrede. Bidragsværdien vil sædvanligt blive fastsat ved Skøn af retsligt udmeldte Mænd, og Dispachørens

⁶⁹⁾ Udtrykkeligt sv. Pl. § 51. Se foran i Kap. 6 og 29.

⁷⁰⁾ Er Bidragsværdien ringere, faar Forsikrede selvfølgelig kun Erstatning herefter. Jfr. N. D. 1913 305. Se Carl Will i »Fra Forsikringsverdenen« 1886 10.

⁷¹⁾ Sv. Pl. § 47 og n. Pl. 28 B 1. Stk. stemmer med Søl. § 250 2. Pkt., N. D. 1922 305. Ligeledes D. H. G. B. § 835. Anderledes H. B. § 30 Nr. 8 og M. A. § 73 Nr. 1 og ligeledes fransk Ret efter de sædvanlige Kaskopolicer.

⁷²⁾ Sammenhængen ses historisk derved, at de særlige Klausuler er fremkommet efter Udviklingen af den Praksis at ansætte lave Kaskotakster.

Antagelse heraf kan kun anfægtes for Domstolene. Som Led i Dispachen er denne Fastsættelse bindende for Parterne.

Imidlertid indeholder Policen atter en Undtagelse herfra i Rederens Favør, idet den bestemmer: »*Skibets Andel i de Skader paa Skibet, der er beregnet som Havari-grosse, bliver dog altid at betale fuldt ud af Kasko-Assurandørerne.*«

Reglen begrundes med, at hvis disse Beskadigelser blev behandlet efter Reglerne om partikulær Erstatning, vilde Rederen, hvis blot fuld Kasko var assureret, kunne faa dem erstattet uden Hensyn til, at Taksten var mindre end den virkelige Værdi af Skibet i Havariets Øjeblik, jfr. Kap. 6 og 29. Naar Rederen faar Bidragene fra de andre Interessenter, som disse jo erstatter fuldt ud, vil han, naar Assurandøren ligesaa erstatter Skibets Andel fuldtud, faa hele Beskadigelsen godtgjort. Ordene maa fortolkes strængt. Udelukket fra fuld Erstatning er altsaa alle Omkostninger, afholdt af Rederen, og ligeledes udeblevne Havaribidrag til Skaden. Skibets Andel beregnes af den Erstatningssum, hvormed Beskadigelsen er opført i Dispachen.

Det økonomiske Tab, som Rederen efter Hovedreglen kan lide, afbødes endvidere ved, at denne Excedentrisiko kan forsikres. I dansk Praksis sker dette i Almindelighed ved særlige Klausuler i Kasko- og Fragt-Interessepolicerne, hvorefter disse dækker den Andel af Skibets Havaribidrag, dets Andel i egne Omkostninger og i de udeblevne Havaribidrag fra de andre Interessenter, som Kaskopolicen, som nævnt, ikke hæfter for, se nærmere herom i Kap. 27 § 3.

13. I samtlige Policer er Konv. § 204 2. Pkt. ophævet ved saalydende Klausul:

»*Reglen i Konventionens § 204, at Havari-grosse skal beløbe sig til 3 pCt. for at komme til Erstatning, bortfalder*«⁷³⁾.

Med Hensyn til Maksimum erindres Konv. § 203, hvorefter der for et enkelt Havari ikke udbetales større Erstatning end for Totalskade. Erstatningen for Havarigrosse plus det ved samme Lejlighed opstaaede partikulære Havari maa i denne Henseende sammenlægges.

Der sker intet særligt Afdrag i Erstatningen for Havarigrosse.

⁷³⁾ N. Pl. § 24 a.

31. KAPITEL.

Virkeligt Totalforlis.¹⁾

1. Virkeligt Totalforlis af Skib eller Ladning foreligger i følgende Tilfælde:

a. Naar de paagældende Genstande er — populært set — tilintetgjorte, forsvundet eller deres Sammenhæng opløst, f. Eks. redningsløst sunket i Havet, brændt, eksploderet, Ladningen fordampet, skyllet overbord o. s. v., jfr. Søl. § 256 Nr. 1 og Konv. § 167.

b. Naar Genstandene er ødelagt i deres oprindelige Brugbarhed og Væsen som Genstande af den forsikrede Art, jfr. Søl. § 256 Nr. 1. Bedømmelsen heraf er et teknisk Spørgsmaal²⁾. Herunder falder saadanne Tilfælde, hvor Genstandene ikke kan benyttes til de samme Formaal som før og ikke kan reparerer, selv om de enkelte Rester endnu er delvist forbundet og har Værdi som Vrag. Mel, der er raadnet af Saltvand, kan vel bruges til Gødning, men ikke som Næringsmiddel, raadne Huder ikke til Garvning, men maaske til Limkogning. Vrag kan bruges til Brændsel, enkelte Dele maaske til Indsætning i et andet Skib, men af Vraget kan det gamle Skib ikke genopbygges. Ved en uløselig Sammenblanding af to Varepartier kan opstaa Totalforlis for begge³⁾.

Grænsen overfor det konstruktive Totalforlis af Skib er faktisk flydende, men dog teoretisk klar. Forskellen ligger deri, at egentlig Kondemnation kun foreligger, hvor Skibet teknisk set kan reparerer,

¹⁾ B. 665, Gram 547—550, Pl. 641, Granfelt 188—198, G. 144, A. §§ 1260 og 1306, sv. Pl. §§ 64 og 65, n. Pl. §§ 52 a og 79, Søl. §§ 256 og 257, M. A. §§ 56, 57 og 68, H. B. §§ 71 og 91. Definitionen har især Betydning ved Forsikring »Kun mod Totalforlis«, Kap. 26 § 16.

²⁾ G. 154, N. D. 1913 59. Et Parti Jernfletværk til Hegn ankom beskadiget af Rust og med hvide Pletter. Efter Sagkyndiges Udtalelser, bl. a. fra offentlige Institutter, antaget, at Varens Værdi som Hegn var forringet, men ikke udelukket. Skaden erstattet som partiel.

³⁾ Pl. 642.

men Rederen af økonomiske Samfundshensyn^{3a)} ikke anses for forpligtet hertil overfor Befragter, Besætning og Assurandør. Er Skibet derimod strandet eller sunket, saa at det enten overhovedet ikke kan repareres eller ikke kan føres til et Sted, hvor Reparation kan ske⁴⁾, er det virkeligt totalforlist⁵⁾).

Retsligt betyder Forskellen, at ved virkeligt Totalforlis gælder de særlige Policebetingelser for Kondemnationens Gyldighed overfor Assurandørerne ikke, se Kap. 33. Selvfølgelig er det nødvendigt, at ogsaa det virkelige Totalforlis skyldes Aarsager, Assurandøren hæfter for, men det er ikke nødvendigt, at Skaderne alle er opstaaet paa den paagældende Rejse, hvis Skibet blot for de tidligere Rejser har den samme Assurandør, og der ingen Forsømmelse kan bebrejdes Forsikrede. Den særlige Policeklausul — se Kap. 33 § 8 — om, at Kondemnation af Skib udenfor Europa, paa Færøerne, Island og Grønland ikke maa ske, forinden Assurandørens Bestemmelse er indhentet, maa dog sikkert anvendes ogsaa ved virkeligt Totalforlis, enten direkte eller analogt. Assurandørens Hensigt med Klausulen tvinger til denne Udvildelse, der sproglig er forsvarlig, fordi Udtrykket Kondemnation i Forsikringskredse og Handelslivet faktisk bruges som Betegnelse for saavel det konstruktive som visse Tilfælde af det virkelige Totalforlis^{5a)}).

c. Naar Genstandene er unddraget Forsikredes Raadighed uden Udsigt⁶⁾ til at faa dem tilbage, enten ved offentlige Myndigheders Handlinger, f. Eks. ved inappellabel Priseretsdom, Konfiskation eller anden offentlig, uomstødelig retslig Afgørelse, eller Privatpersoners egenmægtige Handlinger, som Sørøveri, tvunget Salg af Ladning⁷⁾, eller Benyttelse af den i Nødhavn til fælles Fordel.

^{3a)} I N. D. 1904 177 ikke antaget, at Skibet var ganske irreparabelt, »men at det kun var økonomisk reparationsuværdigt« i »Sjølovens Forstand«. Assurandøren frifundet for at erstatte som for Totalskade.

⁴⁾ Jfr. N. D. 1901 257.

Fartøjet var i Sydhavet blevet saa læk og ramponeret, at det maatte søge Nødhavn. Skønnet antog, at det i Nødhavnen var umuligt at foretage en saadan foreløbig Reparation, at Skibet kunde føres til nærmeste Reparationshavn, 2200 miles derfra, og kondemnerede det derfor. Erstattet som Totalskade.

⁵⁾ Sv. Pl. § 64 Nr. 1 og n. Pl. § 52 B Nr. 1. H. B. § 77 Nr. 1.

^{5a)} N. Pl. § 52 B 3. Stk., N. D. 1920 289.

⁶⁾ N. Pl. §§ 52 A 79, H. B. § 71 »ohne Aussicht auf Wiedererlangung«, M. A. § 57 »irretrievably derived thereof«. Totalforlis foreligger ogsaa, hvis hele Værdien mistes ved Kollisionsansvar.

⁷⁾ N. J. A. 1898 583. En Saltlast var delvis smeltet. Resten solgtes i Nødhavn. Erstatning givet som for Totalskade.

Beviset for Totalforlis er i disse Tilfælde ofte vanskeligt at føre, og der kan desuden være juridisk Tvivl ved Bedømmelsen af, naar Umuligheden af at vente den forsikrede Genstand tilbage er konstateret klart. Reglerne om Abandon træder hjælpende til for de Tilfælde, de positivt omfatter, se Kap. 32. Konv. §§ 189—190 behandler desuden en Række Tilfælde for Ladning. Ellers maa Opfattelsen i Praksis og endelig Domstolenes Skøn være afgørende for, hvornaar en forsvunden, f. Eks. en stjaalen Ting, kan anses for totalforlist.

2. Hele den forsikrede Genstand skal være ramt af Totalforliset (jfr. Konv. § 167 »*aldeles*«). Et fuldstændigt Tab af en Del af den giver ikke Ret til Totalerstatning, medmindre Resten er værdiløs som Udtryk for Helheden, se under § 1 b. Fuldstændigheden maa dog forstaas paa Baggrund af Policens Karakteristik. Skibet forsikres altid som en Helhed, men f. Eks. Udstyr kan forsikres særskilt, se Kap. 26 § 10. Ved Ladning kan det fuldstændige Tab af enkelte Dele eller Kollo blive behandlet som Totalforlis, hvis hvert Kollo — eller hver Del — er forsikret for sig, enten ved en særlig Police eller som en Serie i en fælles Police⁸⁾, se Kap. 36 § 10.

3. Beviset for Totalforlis paahviler Forsikrede og maa føres efter de sædvanlige Regler herom, jfr. Kap. 40. Hvis Afgørelsen ikke er umiddelbart indlysende, men beror paa en teknisk Vurdering, bør denne foreligge i Form af et retslig udmeldt Skøn. Genstandenes Tilstand i Øjeblikket er Grundlaget for Skønnets Vurdering. For Ladning vil Bedømmelsen af Tilstanden ske enten ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet eller ved den endelige Udlosning i Nødhavn.

Paa Grund af det uberegnelige i den fremtidige Udvikling vil det ofte være vanskelig at bedømme den øjeblikkelige Havarisituation for Skibe rigtigt eller enstemmigt. Det kan saaledes forekomme, at et strandet Skib ikke er i Behold, men dog hverken er kondemnabelt eller kan siges at være totalforlist, idet Muligheden for heldig Bjergning stadig er tilstede. Da Assurandøren ikke erstatter Rederens Tidstab, men alligevel bør have en rimelig Tid til at forsøge Bjergning, har Policen⁹⁾ ved saalydende Klausul givet den Forsikrede Ret til Erstatning for Totalforlis, naar 10 Maaneder er forløbet fra Strandingsdagen, uden at Skibet forinden er bjerget:

»Er et Skib strandet eller sunket, og Forholdene ikke tillader, at

⁸⁾ B. 97, Pl. 642.

⁹⁾ Baade for Damp- og Sejlskibe. Se ligeledes n. Pl. § 51.

dets Bjergning foretages umiddelbart efter Strandingen, har Rederiet, hvis Bjergningen ikke er tilendebragt inden Udløbet af 10 Maaneder fra Strandingsdagen, Ret til Udbetaling af Erstatning som for Totalforlis, imod paa Forlangende at overdrage Skibet til Assurandørerne.»

Klausulens Ordlyd viser, at det er Forudsætningen, at Rederen virkelig udnytter de tilstedeværende Muligheder for at fuldføre Bjergningen eller konstatere Umuligheden heraf. Han kan ikke blot vente 10 Maaneder. Efter Udløbet af 10 Maaneder gives Erstatning efter Reglerne for Totalforlis, uanset at Skibet ikke bevisligt er totalforlist. Hvis Skibet forinden de 10 Maaneder totalforliser, kondemneres overfor Assurandøren, eller Bjergningens Umulighed konstateres, kan Erstatning for Totalforlis kræves uden Hensyn til Fristen.

En tilsvarende Klausul findes ikke for Ladning; der vil ogsaa yderst sjældent kunne blive Brug herfor. Det er dog rimeligt at antage, at i længere Tidsrum end Abandonfristerne, se Kap. 32 § 2 c, er Ejeren ikke forpligtet og Assurandøren ikke berettiget til at fortsætte Redningsforsøgene eller Efterforskningerne, jfr. Konv. § 189 i. f., men der maa ydes Erstatning.

32. KAPITEL.

Abandon.

Præsumtivt Totalforlis¹⁾.

1. Saa længe den forsikrede Genstand i skadelidt Tilstand er tilstede som et Bevismiddel, er Forsikredes Bevispligt naturlig. Men hvor Genstanden er forsvundet uden Efterretning, der kan oplyse om Forlisets Indtræden eller Aarsag, er Bevispligten umulig at opfylde, og der vil dog være den største Sandsynlighed for, at Totalforliset falder under Assurandørens Ansvar. I Anerkendelsen heraf ligger Spiren til Abandonssystemet. Dette var tidligst almindeligt brugt kort før Aar 1600 (Guidon de la mer) og er senere i de forskellige Lande udformet i positive Regler i Love og Policer.

Skibets — med de ombordværende Interessers — fuldstændige og uopklarede Forsvinden er det oprindelige og typiske Tilfælde. I ældre Tider var denne Situation langt hyppigere end nutildags. Chr. V. D. L. 4—6—10 og Konv. 1746 § 9 nævner kun saadanne Tilfælde. Naar saa lang Tid var hengaaet fra sidste Efterretning om Skibet, at dets Totalforlis erfaringsmæssigt kunde anses for sikkert, præsumerede man, at Totalforliset var indtruffet og fremkaldt af en under Assurandørens Ansvar hørende Aarsag. Forsikrede fik saa udbetalt Totalerstatning mod Abandon af sine Rettigheder. Erstatningen havde Forsikrede Ret til at beholde, selv om Genstanden senere dukkede op²⁾. Skete dette, tilfaldt Genstanden Assurandøren.

¹⁾ Gram 550—563, Pl. 644 ff., B. 669 ff., Br. 99 ff., G. 146—147, A. §§ 1182—1224, Granfelt 200—238.

Søl. §§ 257—262, n. Pl. §§ 90—92 og 52 C., sv. Pl. §§ 67—70, H. B. §§ 72, 73 og 91, M. A. §§ 57—63, W. v. K. §§ 663—680, C. de C. §§ 369—396 (ændret i Praxis), I. H. L. B. §§ 632—641, S. H. L. B. §§ 773—805. Fristerne er i Udlandet meget kortere end de danske.

²⁾ Sv. Søl. 1667 VII 12 og 13 og de dermed overensstemmende Regler i D. L. 4—6—9 og 10 gav Assurandøren Ret til at forlange Erstatningen tilbage, hvis
(fortsættes)

Samtidig med Abandonsystemets positive Ordning indførtes Skadesregulering efter de samme Principper i visse Tilfælde, hvor den forsikrede Genstand vel endnu eksisterede, men den Forsikrede ingen Udsigt havde til at faa den udleveret³⁾. Hvis Genstanden var tabt for den Forsikrede ved Anholdelse, Arrest og Røveri, eller retsligt tabt, f. Eks. ved Prisedømmelse, Konfiskation m. m., havde Forsikrede egentlig ikke juridisk Krav paa Totalerstatning, forinden han havde bevist Umuligheden af at faa Genstanden tilbage, f. Eks. oplyst at Berettigelsen af disse Foranstaltninger var endeligt og inappellabelt afgjort. Dette trak sædvanligvis længe ud, og man følte det urimeligt, at Forsikrede skulde vente herpaa. Man behandlede derfor Situationerne, som om Afgørelsen var faldet og gaaet Forsikrede imod, naar en vis Tid var hengaaet, efter at Genstanden var blevet unddraget hans Raaden.

Her er dansk^{3a)} og ligeledes norsk og tysk Retsudvikling standset. Andre Retssystemer⁴⁾ er gaaet videre og anvender Abandonsystemet, naar Beskadigelsen i Tilfælde af almindeligt Skibbrud har naaet en vis Størrelse, altsaa hvor dansk Ret anvender Kondemnationsreglerne. Videst er vist engelsk Ret gaaet, der altid forlanger Abandon, naar der fordres Erstatning for Totalforlis, og tillige tillader Abandon overalt, hvor Rejsens Gennemførelse umuliggøres, Godset ikke kan fremsendes til Bestemmelsesstedet o. s. v. I England kendes endvidere ikke positive Frister. Retten til Abandon ved Skibets Forsvinden af Skibet senere kom tilstede, men Konv. 1746 § 9 og Praxis ændrede dette, overensstemmende med Guidon de la mer VII, saaledes at Forsikredes Erstatning blev uafhængig af Genstandens Tilbagekomst.

³⁾ Se Indledningen til Konv. § 168.

^{3a)} Konv. 1746 §§ 10 og 11 tillader Abandon, naar Skibet bliver innavigabelt (Condemnation), og naar Ladning maa sælges i Nødhavn (Gram 555). Konv. §§ 179—183 og 189—190 ændrer dette.

⁴⁾ Sv. Sølov af 1864 tillader Abandon, naar Skibet er kondemneret, innavigabelt, eller Godset ikke inden 2 Maaneder kan fremsendes, se nu sv. Pl. §§ 67—70.

Code de Commerce tillader Abandon i § 369, hvis Beskadigelsen overstiger $\frac{3}{4}$ af Genstandens Værdi og i § 394, hvis Skibet er kondemneret, og Varerne ikke inden en vis Frist ($\frac{1}{2}$ —1 Aar) kan fremsendes. I Varepolicerne anvendes Abandon ved Bortsalg udenfor Bestemmelsesstedet, naar Beskadigelsen overstiger $\frac{3}{4}$ af Forsikringsværdien, og naar Varerne ikke paa Grund af Skibets Usødygtighed kan fremsendes inden visse Frister. C. de C. §§ 375 og 394 er derimod ophævet. I Kaskopolicerne tillades Abandon kun ved Skibets fuldstændige Undergang og Kondemnation (se Kap. 33). Lignende Regler findes i spanske og italienske Love. Hollandsk Ret gentager som C. de C. § 369, men ikke som i § 394.

hænger altid af Dommerens Skøn over, hvornaar der i det enkelte Tilfælde er indtraadt sandsynlig Sikkerhed for Skibets Forlis.

Ved saadanne Udvidelser brister den historiske Linje, og Abandon-systemet mister helt sit Særpræg⁵⁾: a t Totalforliset præsumeres, fordi Forsikrede ikke har faaet Genstanden i sin Besiddelse inden Udløbet af bestemte Frister, og a t Forsikredes Bevisbyrde for Skadens Aarsag er bortfaldet eller nedsat. At Erstatningen er uafhængig af Genstandens senere Tilbagekomst, er ikke saa ejendommeligt mere, thi i Nutiden udbetales oftest Erstatning uden Fradrag af muligt Provenu og i hvert Fald uden Hensyn til Erstatningskrav mod Trediemand, se Kap. 41 § 4. Det er derfor ogsaa rigtigt, naar dansk Retsopfattelse efter Konv. § 179 og senere Praksis — uanset Sølovens Uklarhed i § 257 — har behandlet Kondemnation som et særligt Retsinstitut, der hverken historisk, juridisk eller praktisk set ligner det præsumtive Totalforlis⁶⁾. Forsikredes Bevispligt er netop skærpet ved Kondemnation.

2. De gældende Regler om Adgangen til Abandon findes i Konventionen og i Policerne, der intet Hensyn tager til Sølovens Regler i §§ 258—259.

Skibets Bortebliven⁷⁾. (Konv. § 168 Nr. 1).

a. Naar Skibet forsvinder, tabes alle ombordværende Genstande og til Skibet knyttede Interesser. De følgende Regler omfatter derfor alle Forsikringsarter. Et Skib anses for »borteblevet«, naar det ikke er ankommet til sit Bestemmelsessted⁸⁾ inden en bestemt Frist, regnet

⁵⁾ Br. 100 karakteriserer denne Udvidelse som »uretteligen«, se Pl. 648.

⁶⁾ Pl. 647 behandler Kondemnation sammen med Abandon, mens B. 667 bruger den rigtige Adskillelse. Forskellen er her i Bogen søgt fremhævet ved to forskellige Betegnelser: det præsumtive (Abandon) og det konstruktive (Kondemnation) Totalforlis.

N. Pl. § 52 har samme Adskillelse som Konventionen. Sv. Pl. § 67 gentager ikke Søl. § 257 2. Stk., men giver en selvstændig Regel herom i § 66, og beholder i §§ 68—69 Sølovens Sammenblanding.

H. B. § 77 Nr. 2 behandler Kondemnation i §§ 72 og 73 adskilt fra Abandon.

⁷⁾ D. L. 4—6—10, Konv. 1746 II § 9, Gram 550, Søl. § 258, n. Pl. § 90, sv. Pl. § 67 Nr. 1, H. B. § 72, jfr. § 91 Nr. 2 (»verschollen«), M. A. § 58.

I de hollandske Børspolicer findes den særlige Indskrænkning, at Abandon ved Fristernes Udløb kun kan forlanges, hvis det desuden kan godtgøres, at Genstanden utvivlsomt er forlist, eller at der ingen fornuftig Grund findes til at haabe paa dens Tilbagekomst, i hvilke Tilfælde Dommerens Sanktion desuden maa indhentes.

⁸⁾ Herved tænkes hverken paa Policens eller Certepartiets endelige Bestemmelsessted, men simpelthen paa den første Anløbshavn.

»fra den seneste Efterretningsdato«. Ved Efterretning forstaaes ikke alene Budskab stammende direkte fra Skibet selv, men enhver Underretning⁹⁾ »om Skibet«, hvorafr dettes Eksistens paa det paagældende Tidspunkt kan sikkert antages. Afsejlingen er den første Efterretning, og den sidste, hvis intet senere høres om eller fra Skibet. Fristen regnes ikke fra Efterretningens Modtagelse, men fra den Dag, Efterretningen beviser, at Skibet eksisterede.

Fristerne er fastsat ens i alle Policer, mens der tidligere i Policerne for Fragt, Bodmeri, Forskud og Fangst var en ganske ubegrundet Forskel af Fristerne for Dampskibe, se Side 442.

Kaskopolicen for Dampskibe er saalydende:

»Fristerne for Betaling mod Abandon ved borteblevne Skibe nedsættes for Rejser paa europæiske Farvande til 3 Maaneder, for transatlantiske Rejser til 6 Maaneder og for Rejser mellem Europa og Farvandene hinsides Kap Horn og Kap det gode Haab til 9 Maaneder.

For Rejser, som ikke berører Europa, fastsættes Fristerne til 3, 6 eller 9 Maaneder, efter som Rejsens Gennemsnitsvarighed er under 1 Maaned, under 2 Maaneder eller længere.«

Kaskopolicen for Sejlskibe:

»Fristerne for Betaling mod Abandon ved borteblevne Skibe nedsættes for Rejser paa europæiske Farvande til 6 Maaneder, for transatlantiske Rejser til 9 Maaneder og for Rejser mellem Europa og Farvandene hinsides Kap Horn og Kap det gode Haab til 12 Maaneder. For Rejser, som ikke berører Europa, fastsættes Fristerne til 6, 9 eller 12 Maaneder, efter som Rejsens Gennemsnitsvarighed er under 2 Maaneder, under 3 Maaneder eller længere.«

Policerne for Ladning og Kaskointeresse:

»Fristerne for Betaling mod Abandon ved borteblevne Skibe nedsættes for Rejser paa europæiske Farvande til 6 Maaneder for Sejlskibe og 3 Maaneder for Dampskibe, for transatlantiske Rejser til 9 Maaneder for Sejlskibe og 6 Maaneder for Dampskibe og for Rejser mellem Europa og Farvandene hinsides Kap Horn og Kap det gode Haab til 12 Maaneder for Sejlskibe og 9 Maaneder for Dampskibe.

For Rejser, som ikke berører Europa, fastsættes Fristerne til 6, 9 eller 12 Maaneder for Sejlskibe og til henholdsvis 3, 6 eller 9 Maaneder for Dampskibe, efter som Rejsens Gennemsnitsvarighed er under 2 Maaneder, under 3 Maaneder eller længere for Sejlskibe og hen-

⁹⁾ F. Eks. Underretning fra andre Skibe og fra Landstationer. Ilanddrevne Ting, ogsaa Flaskepost, kan allerede paa Grund af Usikkerheden om, hvornaar de skiltes fra Skibet, ikke tages i Betragtning.

holdsvis under 1 Maaned, under 2 Maaneder eller længere for Dampskibe.«

Policerne for Fragt og Fragtinteresse, for Bodmeri, for Forskud og Udredning, samt for Fangst:

»Fristerne for Betaling mod Abandon ved bortblevne Skibe ned sættes for Rejser paa europæiske Farvande til 6 Maaneder for Sejlskibe og 3 Maaneder for Dampskibe, for transatlantiske Rejser til 9 Maaneder for Sejlskibe og 6 Maaneder for Dampskibe og for Rejser mellem Europa og Farvandene hinsides Kap Horn og Kap det gode Haab til 12 Maaneder for Sejlskibe og 9 Maaneder for Dampskibe.

For Rejser, som ikke berører Europa, fastsættes Fristerne til 6, 9 eller 12 Maaneder for Sejlskibe og til 3, 6 eller 9 Maaneder for Dampskibe, efter som Rejsens Gennemsnitsvarighed er henholdsvis under 2 Maaneder, under 3 Maaneder eller længere for Sejlskibe og under 1 Maaned, under 2 Maaneder eller længere for Dampskibe.«

Fristerne afhænger altsaa af den Rejse, Skibet er ved at udføre. Rejser *»paa europæiske Farvande«*, eller rettere som *»berører Europa«*, omfatter de Rejser, hvor Afgangshavn og Ankomsthavn, hvorimellem Forliset indtræder, enten begge er europæiske Havne, eller hvor blot den ene ligger ved europæiske Farvande, som f. Eks. Havnene paa Afrikas Nordkyst, i Lilleasien og Palæstina. Der tages ikke Hensyn til de forinden anløbne eller senere bestemte Pladser¹⁰⁾, eller til, om de indløbne Efterretninger tyder paa, at Forliset har fundet Sted i europæiske Farvande, naar Rejsens Linje dog er extraeuropæisk¹¹⁾.

Transatlantisk er en Rejse, hvor Afgangshavn og Bestemmelsessted henholdsvis er en europæisk og en paa Amerikas Østkyst eller Afrikas Vestkyst liggende Havn eller omvendt. Farvandene hinsides Kap Horn og Kap det gode Haab omfatter alle Havne i Australien, Amerikas Vestkyst og Asien fra Suez til Sibirien med tilhørende Øer.

For Rejser, der ikke har enten Afgangshavn eller Ankomsthavn i Europa, altsaa f. Eks. mellemamerikanske Havne indbyrdes, fastsættes Fristen efter en Vurdering af Rejsens *»Gennemsnitsvarighed«*. Denne fastsættes ved Skøn, eventuelt ved Domstolene.

b. For Skibe, som forlades af Besætningen¹²⁾, er der i Policerne fastsat kortere Frister, der løber fra det Tidspunkt, Skibet forlades,

¹⁰⁾ Jfr. n. Pl. § 90.

¹¹⁾ Transatlantisk er altsaa en Rejse fra Buenos Aires til København, selv om Skibet er rapporteret fra Kap Lizard for østgaende.

¹²⁾ At Kaptajnen urigtigt har overvurderet Faren, udelukker jo ikke Erstatningskravet, se U. 1880 711, N. D. 1921 97.

og er forskellige efter det Farvand, hvori Skibet forlades¹³⁾. Kasko- interesse- og Ladningspolice har følgende Klausul:

»For Sejl- eller Dampskibe, som forlades af Besætningen, fastsættes Fristerne til henholdsvis 6 og 3 Maaneder, naar Skibet er forladt i europæiske Farvande, og til henholdsvis 9 og 6 Maaneder, naar det er forladt i Farvande udenfor Europa, hvilke Frister dog forkortes til det halve, naar Skibe, som ikke kan flyde paa deres Last, er forladt i synke- færdig Stand.« Fristerne i Kaskopolicerne for Dampskibe og Sejlskibe svarer hertil.

Policerne for Fragt og de andre Interesser havde tidligere en særlig Klausul, hvori Fristen for Dampskibe er forhøjet til at være lig Fristen for Sejlskibe: *»For Sejlskibe og Dampskibe, som forlades af Besætningen, fastsættes Fristerne til 6 Maaneder, naar Skibet er forladt i euro- pæiske Farvande, og til 9 Maaneder, naar det er forladt i Farvande udenfor Europa, hvilke Frister dog forkortes til det halve, naar Skibe, som ikke kunne flyde paa deres Last, er forladte i synkefærdig Stand.«*

Moderne Policer har samme Klausul som ved Ladning.

Policens Bestemmelse af Stedet maa forstaas efter de foran under a. nævnte Regler, selv om Formuleringen ikke klart udtaler dette.

For Anvendelsen af disse Frister maa det bevises, at Skibet er for- ladt, og eventuelt at det har været synkefærdigt¹⁴⁾. Det er derfor nor- malt nødvendigt, at nogen af Besætningen bliver reddet.

c. Iflg. Konv. § 168 Nr. 2¹⁵⁾, som ikke er ændret i Policerne, har Forsikrede Ret til Abandon, naar Skib eller Ladning er unddraget Ejerens Dispositionsret ved: Opbringelse (Kapring), Embargo eller anden Anholdelse af en Regering — krigsførende eller ej — eller ved Sørøveri, hvortil analogt kan føjes Mytteri.

De nævnte Tilfælde kan sikkert tages som Eksempler paa alle Til- fælde, hvor private Personer eller offentlige Myndigheder under An- vendelse af Tvang^{15a)} eller Vold¹⁶⁾ tilegner sig den forsikrede Gen-

¹³⁾ Konv. § 168 Nr. 3, Søl. § 259, n. Pl. § 91, sv. Pl. § 67 Nr. 2—3. I H. B. findes ingen tilsvarende Bestemmelser, heller ikke i engelsk Ret.

¹⁴⁾ Synkefærdigt er et Skib, der er ved at fortæres af Ild, derimod ikke et Skib, der kapes og indbringes af Prisemandskab.

¹⁵⁾ Konv. 1746 II § 10, jfr. § 11, havde ingen Frister, men forlangte »uden Haab at rekouvreres«. Søl. § 259, n. Pl. § 91, sv. Pl. § 67 Nr. 2—3. H. B. § 73 kendetegner meget træffende denne Gruppe som »Verfügungen von hoher Hand« og Sørøveri. Jfr. H. B. § 91.

^{15a)} U. 1920 12, 1920 267.

¹⁶⁾ Tyveri falder derfor ikke herunder, jfr. Kap. 36 § 6. Hvis Assurandøren hæfter for Tyveri, erstattes det stjaalne sædvanlig som virkeligt Totalforlis uden at afvente Abandonfristerne.

stand eller Dispositionsretten^{16a)} over den, men kan ikke udvides til andre Skadesaarsager¹⁷⁾. Fristerne regnes fra den Dag, Forsikrede meddeler Ulykken til Assurandøren, og andrager 6 Maaneder, hvis Ulykken er sket i Europa, hvortil maa henregnes europæiske Farvande, ellers »Aar og Dag«, hvorved forstaaes eet Aar og 6 Uger. Reglen omfatter alle Interesser, og Fristerne er altid ens, jfr. Konv. §§ 168 Nr. 4, 5 og 6 samt 173.

d. En særlig Ret til Erstatning, der ligner Abandon, er ved saalydende Klausul indført i Kasko- og Kaskointeressepolicerne for Dampskibe og Sejlskibe¹⁸⁾:

»Er et Skib strandet eller sunket, og Forholdene ikke tillader, at dets Bjergning foretages umiddelbart efter Strandingen, har Rederiet, hvis Bjergningen ikke er tilendebragt inden Udløbet af 10 Maaneder fra Strandingsdagen, Ret til Udbetaling af Erstatning som for Totalforlis imod paa Forlangende at overdrage Skibet til Assurandørerne.«

Om Begrundelsen herfor og den nærmere Forstaaelse, se Kap. 31 § 3.

3. Udenfor de i Konv. § 168 og Policerne nævnte Tilfælde haves ingen Hjemmel til Abandon¹⁹⁾. Kredsen kan ikke analogt udvides. Forsikrede kan altid benytte den Abandonregel, som hurtigst bringer Erstatningen til at forfalde. Endvidere gælder selvfølgelig den Fællesregel, at hvis virkeligt Totalforlis faktisk er indtraadt inden Fristernes Udløb, f. Eks. Skibet er bevisligt sunket²⁰⁾, kan Forsikrede straks forlange Erstatning for Totalskade, jfr. udtrykkeligt Konv. § 168 Nr. 3. Alle Regler om Abandon hviler nemlig paa, at der kun

^{16a)} Som Eksempel kan nævnes de fra Verdenskrigen kendte Tilfælde, at Varer fremkom belagt med Embargo. For saa vidt de ikke inden for Abandonfristerne blev udleveret til Forsikredes fri Disposition, blev de erstattet som totalforlist.

¹⁷⁾ Konv. § 189 indeholder saaledes ingen Ret til Abandon, d. v. s. til at fordre Forsikringssummen udbetalt, men giver kun den Forsikrede Ret til efter Fristernes Udløb at forlange Varerne solgt og kræve Differencen erstattet, jfr. klart U. 1917 553. Herimod en urigtig Dom i U. 1899 270. Dækslasten, der bestod af Brædder, blev kastet overbord, da Skibet strandede udenfor Bestemmelseshavnen, og drev i Land. Antaget, at de ikke var ankommet, jfr. Konv. § 187, og at Forsikrede derfor kunde abandonnere dem.

¹⁸⁾ N. Pl. § 51.

En lignende Regel for Fragt er unødvendig, da Fragts Totalforlis indtræder, naar Befragtningsforholdet ophæves, Kap. 39 § 5.

¹⁹⁾ U. 1917 553 »kun visse særlige Tilfælde«. Gram 549 og 554.

²⁰⁾ U. 1916 915. Skibet blev opbragt af en tysk Undervandsbaad, Besætningen beordret fraborde, og Skibet derefter sænket. Forsikrede behøvede ikke at afvente Udløbet af Konventionens Frist.

foreligger en Formodning om Totalforlis, — der skal være en Mulighed for, at selve Genstanden kan generhverves. Hvor denne Forudsætning ophører ved Visheden om Skadens Indtræden, gælder de almindelige Regler om Skadeserstatning, ikke Reglerne om Abandon. Den positive Bestemmelse i Konv. § 168 Nr. 2 om, at Erstatning straks kan forlanges, naar der foreligger en inappellabel Priserets- eller anden Dom, er saaledes kun Udtryk for et almindeligt Princip.

For at kunne forlange Abandon skal Forsikrede ikke oplyse, at der foreligger en Skadesaarsag, som falder under Policen. Abandonreglerne indfører en Afvigelse fra Forsikredes almindelige Bevispligt efter Konv. §§ 205 og 206, Kap. 40. De medfører en legal Formodning i Forsikredes Favør om, at Genstandens fuldstændige Forlis udelukkende skyldes en i Policen dækket Skadesaarsag. Denne Formodning virker dog kun, naar der ogsaa faktisk intet er oplyst herimod, altsaa væsentlig ved forsvundne og forladte Skibe. Hvis det kan bevises eller af Omstændighederne fremgaar, hvad der har været Skadesaarsag, og denne ikke er dækket under Policen, maa Assurandørens Erstatningspligt naturligvis bortfalde eller indskrænkes²¹⁾. Men Assurandøren har Bevisbyrden herfor. Se nærmere i Kap. 34. De senere Aars Domspraksis har fastslaaet, at i Forholdet mellem Søs og Krigsforsikring virker denne Formodning saaledes, at Totalforlis antages fremkaldt af Søaarsager, medmindre det modsatte er blevet bevist, se Kap. 25 § 6.

4. Forsikrede har ingen Pligt²²⁾ til at abandonnere, jfr. saaledes Indledningen til Konv. § 168. Han kan undlade dette og lade Havariet behandle paa sædvanlig Maade. Assurandøren har efter Konventionen og Policen ingen Ret til at forlange Abandon²³⁾, se bl. a. Kap. 29 § 3 om Grunden hertil. Dette kan virke uheldigt, idet Forsik-

²¹⁾ Dette er særlig indlysende ved Kapring af Ladning, men kan ogsaa forekomme, hvis Skib, der ikke er forsikret imod Brand, brænder, eller hvis Skib sejler i et Farvand, hvor det ikke er forsikret, jfr. Kap. 23, eller forliser efter Tidspolicens Udløb, se Kap. 22.

²²⁾ Ligeledes i engelsk Ret (A. § 1181) og tysk samt nordisk.

²³⁾ N. Pl. § 25 giver Assurandøren Ret til at befri sig for Ansvar ved at betale hele Forsikringssummen, men uden at faa de forsikrede Genstande og deres Provenu overdraget.

De svenske Kaskopolicer gaar endnu videre ved følgende Klausul:

»Då i haverifall summan av ersättningsbeloppen och kostnaderna uppgår till eller överstiger vad som i händelse av totalförlust skolat utgå, äger försäkringsgivaren rätt att ersätta såsom för totalförlust och tillgodoräkna sig värderingssumman eller nettobehållningen av fartyget.«

rede kan spekulere paa Assurandørens Bekostning. Derfor bør Assurandøren kunne forlange, at Forsikrede inden en vis Tid efter Fristernes Udløb træffer sit Valg, og at ellers hans Ret til Erstatning efter Abandonreglerne bortfalder²⁴⁾. En saadan Regel indeholdes i Søl. § 260²⁵⁾, der bestemmer, at den Forsikrede inden 6 Maaneder efter Fristernes Udløb skal meddele Assurandøren, at han vil abandonnere, og i Søl. § 261 1. Stk. fastsættes, at den Forsikrede ellers mister sin Ret hertil.

Policens Henviſning til Konventionen og dens Tavshed kan maaske fortolkes som en bevidst Udelukkelse af Sølovens Regler, især da Policen ved sine Ændringer af Konventionens Frister i sin Tekst jo omtaler Abandon, men det er dog rimeligst at antage Sølovens Regler for gældende, da Principperne for Abandon er ens i Søloven og Konventionen, og da Konventionens Tavshed ikke udelukker en fornuftig supplerende Regel²⁶⁾.

Hvis Fristen er udløbet, uden at den Forsikrede har forlangt Abandon, og Genstanden derefter kommer tilstede, kan Forsikrede selvfølgelig ikke abandonnere, thi Formodningen om Totalforlis er da ophørt. Hvis der forinden Abandonkravets Fremsættelse indløber en ny Underretning om Genstanden, maa en ny Frist²⁷⁾ begynde at løbe.

Abandon maa altid bedømmes særskilt for hver forsikret Genstand. Ofte kan f. Eks. kun Ladning og ikke Skib abandonneres, ligesom Tidsfristerne jo ogsaa er forskellige.

Hvis den forsikrede Genstand dukker op eller reddes, efter at den

²⁴⁾ Pl. 650. B. 672. Br. 105. M. A. § 62 3. Stk. Abandon skal gives »with reasonable diligence after the receipt of reliable information«.

A. § 1192—1198, W. v. K. § 672 (3 Maaneder). C. de C. § 373 (6—18 Maaneder).

²⁵⁾ Se n. Pl. § 92 3—4 og sv. Pl. §§ 68—69. Ved An. Nr. 203 4. November 1892 § 9 er i Søl. § 260 »1 Maaned« forandret til »4 Maaneder« og »6 Maaneder« til »9 Maaneder« for Færøernes Vedkommende.

²⁶⁾ En Bekræftelse herpaa foreligger derigennem, at under Verdenskrigen de to Statsinstitutter for Krigsforsikring: Dansk Krigs-Søforsikring for Varer og Krigsforsikringen for Danske Skibe i deres Policer havde følgende Klausul:

»Ved Udløbet af de i Konventionens § 168 2. Stk. nævnte Frister kan Assurandørerne forespørge den Forsikrede, om han vil abandonnere eller ej, og den Forsikrede har da en Frist af 6 Maaneder til at afgøre dette. Afgiver han ikke inden disse Maaneders Udløb nogen endelig Abandonerklæring, betragtes Retten til at abandonnere som bortfaldet, og den Forsikrede maa da efter Konventionens § 205 paa sædvanlig Maade bevise sit Tab.« En lignende Klausul bruges af nogle Søassurandører.

²⁷⁾ H. B. § 72 Nr. 4, Br. 106.

er abandonneret, bevirker dette ikke, at Erstatningen skal tilbagebetales, jfr. Konv. § 177. En Undtagelse om særskilt forsikret Avance findes i Konv. § 173^{27a}).

Abandonerklæringen.

5. Der findes ingen Form foreskrevet for Abandonerklæringens Indhold²⁸). Naar alle Betingelserne bevisligt er tilstede, Fristerne udløbet, og Forsikrede, helst skriftligt, tilbyder Abandon og forlanger Erstatning som for Totalskade, er Assurandøren straks pligtig at regulere. Konv. § 210 gælder ikke, se Kap. 40 § 4.

Forsikrede er selvfølgelig berettiget til at gøre sin Abandon afhængig af, at Assurandøren udbetaler ham den forlangte Erstatning. Først naar Assurandøren har anerkendt Forsikredes Ret til Abandon, eller denne er fastslaaet af Domstolene, og samtidig med at Erstatningsbeløbet udbetales, behøver derfor selve Abandonerklæringen at afgives.

Det er naturligt altid at opfatte den Forsikredes Krav om Udbetaling af Totalerstatning som et Tilbud om, at han vil abandonnere, samtidig med og naar Assurandøren betaler, og hans Fremsendelse af en Abandonerklæring som forudsættende Erstatningens øjeblikkelige Udbetaling. Men ligesom Forsikrede kan nøjes med Assurandørens Kreditering af Erstatningen, saaledes kan selvfølgelig Abandonerklæringen være tilbudt og afgivet uafhængigt af Betalingen²⁹). Retsvirkningerne afhænger alene af Parternes Viljeserklæringer³⁰).

Det har været antaget³¹), at Abandon efter sin Natur er og altid

^{27a}) Gram 557—558.

²⁸) Gram 558. Erklæringen skal stemples.

²⁹) Det er urigtigt, naar Pl. 654 vil fortolke Søl. § 263 saaledes, at Assurandørens Rettigheder efter Abandonerklæringen altid afhænger af den kontante Erlæggelse af Erstatningen. Søl. § 263, jfr. Konv. § 178, giver kun Assurandøren Ret til i alle Skadestilfælde at forlange Legitimation for den Forsikredes Berettigelse. Platous Opfattelse strider imod hans egen Fortolkning af Søl. § 262, og den praktiske Nødvendighed, som er hans virkelige Begrundelse, foreligger ikke, idet han overser, at i Praxis vil den formelle Abandonerklæring, ligesom et Skøde, først fremkomme, naar Parterne har forhandlet og er blevet enige.

³⁰) Engelsk Ret gør en praktisk Sondring imellem »notice of abandonment«, hvorved Forsikrede tilkendegiver sin Beredvillighed til at give Abandon, og den egentlige Erklæring om »abandonment«, hvortil de retslige Virkninger af Overdragelsen knyttes. G. 147—148.

³¹) B. 674, Br. 106, Pl. 652 Note 23, A. § 1188, n. Pl. § 92, sv. Pl. § 70, jfr. Søl. § 262.

skal være »ubetinget og uigenkaldelig«³²⁾. Af Ordene i Konv. § 177 fremgaar dog, at dette kun er en Ret for Assurandøren, og at Parterne altsaa ligesaa vel kan annullere en udstedt Abandonerklæring, som lade en saadan være betinget³³⁾.

Søl. § 262 1ste Stk. læses naturligt som en Fastsættelse af, hvad en Abandonerklæring skal indeholde, for at Assurandøren er pligtig at modtage den og udbetale Totalerstatning.

Det ses forøvrigt ikke, hvorfor Abandonerklæringer mere end andre Dispositioner efter deres Natur skal være uigenkaldelige og ubetingede. De sædvanlige Regler om en Viljeserklærings Gyldighed maa dog altid gælde, saaledes at Abandon kan blive ugyldig³⁴⁾, hvis f. Eks. de objektive Forudsætninger for Abandon ikke har været til stede i Erklæringens Øjeblik, og dette var ukendt for Assurandøren.

Paastanden har sin historiske Forklaring og sin Berettigelse derved, at den fremhæver, at selvom den abandonnerede Genstand senere dukker op, skal Erstatningen ikke tilbagebetales^{34a)}.

Det er ligeledes urigtigt, naar man³⁵⁾ har sidestillet Abandon med Universalsuccession, og naar man har ment, at ved Abandonerklæringen overførtes Ejendomsretten saaledes, at Assurandøren uden særlige Forholdsregler var beskyttet ogsaa overfor godtroende Trediemand. En saadan Opfattelse bunder i en for højtidelig Betragtning af Abandonerklæringen og er hentet fra udenlandsk — især tysk — Ret. Den har ikke Hjemmel hverken i Søloven eller i Konventionen og strider mod dansk Rets almindelige Regler, der altid maa være forudsat, naar intet modsat udtrykkelig er sagt.

I Søloven og Konventionen omtales og behandles den Ret, Assurandøren erhverver ved Abandon af forsikrede Genstande, ganske naturligt som en Følge af, at han ved Betaling af Erstatning indtræder i den Forsikredes Retsstilling og følger de almindelige Regler herom, se Kap. 41. Det ejendommelige ved Abandon er ikke den Ret, som Assurandøren faar, men det særlige Grundlag, paa hvilket Forsikrede kan kræve Erstatning, og Forsikredes Abandonerklæring indeholder i Virkeligheden kun en Udtalelse om, at nu vil han benytte denne Ret.

³²⁾ Platou har pag. 652 overset, at han pag. 654 gør Abandonerklæringen afhængig af Pengenes Erlæggelse.

³³⁾ U. 1918 871. En Betingelse i en Abandonerklæring, hvorved Assurandøren forbeholdt sig at undersøge, om han hæftede for Skaden, anset gyldig.

³⁴⁾ Pl. 652—653. Se om Principperne for Tilbagesøgning i Kap. 40 § 10.

^{34a)} Gram 563.

³⁵⁾ Pl. 654.

Det vil derfor være mere overensstemmende med Fremgangsmaaden i Praksis og stemme med en rigtig juridisk Forstaaelse at betragte Abandonerklæringen som en Legitimation for Assurandørens Beretigelse og kun tillægge den samme Betydning som andre legitimerende Dokumenter. Det er paa Grund af Erstatningens Udbetaling, at Ejendomsretten overføres; og dette sker ipso jure, se Kap. 41 § 5. Overdragelsen vil som forbindende for Forsikrede ogsaa forpligte dennes almindelige Kreditorer. Derimod er Assurandøren ikke beskyttet overfor godtroende Erhververe gennem Forsikredes Dispositioner, medmindre han har foretaget de efter Lovgivningen hertil nødvendige Skridt. Ved Skibe maa han erhverve Skibsskøde og lade dette registrere, ved Fordringer maa han anmelde sin Ret for Debitor eller sikre sig Gældsbevisets Ihændehaveelse, ved Varer maa han forlange samtlige Konnossementer udleveret i endosseret Stand. Assurandøren kan derfor som Betingelse for sin Udbetaling forlange ikke alene Abandonerklæring, men overhovedet al anden efter Omstændighederne nødvendig Legitimation og Beskyttelse, og den sidste vil i Almindelighed være af større Værdi for ham end Abandonokumentet, jfr. Konv. §§ 206 og 208 i. f.: »*behørig Overdragelse*«, og Kap. 41 § 5.

Overdragelsen.

6. Assurandøren kan forlange, at hele den Interesse, der er forsikret hos ham, skal abandonneres. Forsikrede kan altsaa ikke vilkaarlig udskyde enkelte Dele, f. Eks. af en Varesending. Alt, hvad der er forsikret som en Enhed i Policen, maa samtidig abandonneres, medmindre det er umuligt, fordi en Del af Genstandene ikke længere er under Assurandørens Risiko, eller fordi Retten til Abandon kun bestaar med Hensyn til en udsondret Del af de forsikrede Genstande, jfr. Konv. § 175³⁶).

I hvilket Omfang Assurandøren ved Abandon kan forlange at indtræde i Forsikredes Retsstilling, beror paa Konventionens og Policens almindelige Regler herom, se Kap. 41. Alle de Rettigheder over den abandonnerede Interesse, der tilkommer Forsikrede, overgaar til Assurandøren, ligeledes al fremtidig Indtægt af denne. Alle de Tab og Forpligtelser³⁷), der, efter at Abandon er givet, rammer Interessen, falder ligeledes paa Assurandøren. De abandonnerede Værdier behandles nemlig ganske som et Provenu.

³⁶) Br. 106, B. 674 Note 3.

³⁷) A. § 1212.

Forsikrede har efter Abandon ingen Pligt til at lede Havariet³⁸⁾. Pligten hertil er ophørt med hans Stilling som Forsikret. Kun er han efter Princippet i Søl. § 245 pligtig til at disponere, indtil det er Assurandøren muligt selv at tage Sagen i sin Haand.

Et meget omdisputeret Spørgsmaal³⁹⁾ er, hvem Fragten tilkommer, hvis Skibet abandonneres, men der alligevel tilfalder Rederen Fragt, fordi det indladede Gods senere bliver bragt frem helt eller delvis i Skibet⁴⁰⁾.

Efter engelsk Ret⁴¹⁾ overgaar hele Fragten til Kaskoassurandøren, med mindre den er forudbetalt, eller Rederen bringer Godset frem i et andet Skib. Heraf følger nødvendigvis, at Rederen, hvis han har assureret Fragten, ikke hos sin Fragtassurandør faar Erstatning for Fragten, da Tabet af denne ikke skyldes en Fare, som den er assureret mod.

I fransk Ret udtalte Code de commerce § 386, jfr. Ordonnance de la marine, under Indtryk af den Opfattelse, at Fragten er et Tilbehør til Skibet, at den ikke fortjente Fragt medfulgte, selv om den var forudbetalt. § 386 blev ophævet ved Lov af 12. August 1885, men uden at en ny Regel blev formet. Den nuværende franske Retsopfattelse synes at være, at Rederen beholder hele Fragten for det reddede Gods.

Ingen af disse Løsninger tilfredsstiller. Tilkommer der Skibet Fragt for Transport udført, inden Abandon blev givet, kan denne ikke tilfalde Kaskoassurandøren, der ikke har løbet nogen Risiko ud over Skibets Forsikringsværdi. Saadan Fragt bør fradrages i Erstatningen fra Fragtassurandøren, hvis Fragt er i Risiko for Rederen og forsikret, og hvis der abandonneres overfor denne, ellers tilkommer den Rederen. Hvis Udstyr er medforsikret under Kaskoen, bør det Forbrug og de Omkostninger, der er afholdt, og som efter Beregningen skal dækkes af Bruttofragten, ækvivaleres ved en Afstaaelse til Kaskoassurandøren af en tilsvarende Del af den fortjente Bruttofragt. Konv. § 170 bestemmer ogsaa udtrykkeligt, at der af Fragten skal afstaas tilstrækkeligt til at dække saadanne Omkostninger. Det

³⁸⁾ Pl. 659, Br. 109, B. 677 Note 2, N. D. 1917 536.

³⁹⁾ Pl. 656—659, Gram 559—561. B. 675—676, Br. 107, G. 153.

⁴⁰⁾ I dansk Ret har Spørgsmaalet ikke megen Betydning ved Abandon, idet det sjældent praktisk vil foreligge der. Det kan derimod blive aktuelt ved Kondemnation.

⁴¹⁾ hvor Spørgsmaalet har større Betydning, fordi Retten til Abandon er mere udstrakt og dækker alle Tilfælde af Totalerstatning, se A. §§ 1206—1208.

korrekte vilde dog være, at der blev afstaaet en saa stor Del af Fragten, som samtlige Udredningsomkostninger — altsaa inclusive Brutto-beløbet af dem, for hvilke der endnu findes Genstande ombord, — udgør af den hele Bruttofragt. Saa faar Forsikrede sin Fortjeneste, og denne kommer den eventuelle Assurandør af Nettofragt tilgode. Se Kap. 39 § 7.

Hvis Skibet indtjener Fragt efter at være abandonneret, tilfalder denne Kaskoassurandøren, der jo er blevet Skibets Ejer. Og hvis Fortjenesten indvindes ved, at Skibet fortsætter Rejsen med Gods ombord, fordi det er forpligtet hertil, da Befragtningskontrakten ikke har kunnet annulleres, maa denne Forpligtelse mellem Kaskoassurandøren og Rederen betragtes som enhver anden Forpligtelse, der er indtraadt ved en Omstændighed — en almindelig økonomisk Disposition, se Kap. 18 § 1 og 19 § 3 —, som Kaskoassurandøren ikke hæfter for. Rederen maa abandonnere et ubehæftet Skib. Rederen maa derfor, hvad enten Fragten er forudbetalt ham eller ej, betale Kaskoassurandøren en Art Distancefragt for den efter Abandon udførte Del af Rejsen⁴²⁾. Det vil da afhænge af Rederens Fragtforsikring, om han ogsaa kan abandonnere Fragten, og derved paa Fragtassurandøren overføre Tabet ved, at Kaskoassurandøren maa have Vederlag for Rederens Benyttelse af Skibet. Men dette kan næppe ske, da Certepartiet netop ikke har kunnet annulleres paa Grund af Havariet.

For denne Løsning taler ogsaa, at hvis Skibet fuldfører Rejsen med andet Gods, tilfalder utvivlsomt hele Fragten Kaskoassurandøren. N. Pl. § 52 C har bevaret Brandts Regel om, at hele den reddede Fragt, uanset om denne maatte være fortjent før eller efter Afstaaelsen, tilkommer Rederiet.

7. Et af Abandonlærens evige Stridspunkter er, hvornaar Totalforliset anses for at være indtraadt. Spørgsmaalet har ingen væsentlig Betydning i Praxis længere, idet Tidspolicerne for Dampskibe foreskriver, at Policen stiltiende forlænges indtil Abandonfristernes Udløb. Efter Sejlskibspolicerne skal der derimod fremsættes Begæring om Prolongation, se Kap. 22 Noter 8 og 13. Spørgsmaalet har herefter Betydning ved Tidsforsikring af Sejlskibe, i ekstraordinære Situationer, hvor Assurancen omflyttes under Sejladsen, ved Ristornoberegning o. s. v.

Code de commerce § 376 og de derpaa opbyggede Retssystemer bestemmer positivt til de Forsikredes Værn, at Forliset skal anses for

⁴²⁾ Pl. 659.

at være indtraadt⁴³⁾ i Forsikringstiden, og derved forstaas, at Skibet anses forlist den sidste Dag, man havde Efterretning om det, selv om der er forskellige Assurandører paa Risikoen. Reglen er dog ikke fastholdt konsekvent i Praksis.

Skulde man vælge et Tidspunkt for Forlisets Indtræden, maatte det vel snarest blive Fristernes Udløb. Men ogsaa dette er urigtigt⁴⁴⁾. Reglerne om Abandon giver overhovedet ingen Vejledning til en almindelig Afgørelse af, hvornaar Forliset faktisk er indtraadt, der kan være til Nytte i andre Relationer. Abandonreglerne siger nemlig slet ikke, at Genstanden er forlist, endsige hvornaar. De er indført for at hjælpe Forsikrede over den Vanskelighed, at han ikke kan oplyse, at Genstanden er forlist, og at dette er sket ved en i Policen dækket Skadesaarsag, og de siger kun, at Genstanden præsumeres forlist, saaledes at Forsikrede kan faa Totalerstatning. Denne Præsumption har kun Betydning, saa langt Ord og Formaal rækker. Og de er udtrykkelig saa snævert begrænset, at Abandonreglerne ikke kan anvendes, hvis ikke Genstanden i hele den Tid, Fristerne har løbet, har været forsikret hos den samme Assurandør. Er dette ikke Tilfældet, kan Forsikrede ikke abandonnere, jfr. Konv. § 106 i. f.^{44a)}.

Præsumptionen i Abandonreglerne er saaledes kun anvendelig paa et bestemt faktisk Grundlag; den giver intet Svar paa det nævnte almindelige Spørgsmaal.

Hvor positive Regler mangler, og Abandonssystemets Hjælp svigter, men Spørgsmaalet, om og hvornaar Forliset er indtraadt, skal afgøres, maa de faktiske Omstændigheder undersøges og oplyses⁴⁵⁾, og hvis Afgørelsen ikke sikkert kan træffes efter denne, maa det manglende Bevis gaa ud over den, der ifølge Loven skal præstere det⁴⁶⁾.

⁴³⁾ Denne Regel er en Bevispræsumption til Forsikredes Fordel om, at ogsaa Forlisets Aarsag falder under Policen. Br. 104.

⁴⁴⁾ Pl. 650. N.D. 1907 417. Br. 105 opstiller den Regel, at hvis Genstanden er forsikret hos flere Assurandører, maa den, der hæfter ved Fristens Udløb, være ansvarlig.

^{44a)} Gram 551.

⁴⁵⁾ Ved forladt Skib vil man ofte og ved Genstandens Kapring altid have Midler til at bestemme Forlisets Dato.

⁴⁶⁾ Interessant Eksempel herpaa i N.R. 1863 177. Et Skib havde til Aarets Udgang være forsikret hos en Assurandør; blev dernæst assureret hos en anden og forliste omtrent ved Aarsskiftet, men uden at Tidspunktet var nærmere oplyst. Begge Assurandører blev frifundet, til Trods for at de begge i deres Policer havde Abandonregler.

Hvis Forsikrede har skiftet Assurandør under Sejladsen, efter at den sidste Efterretning om Skibet foreligger, eller hvis han har glemt at prolongere Tidsforsikringen paa et Sejlskib, og dette forliser, er han altsaa udelukket fra at opnaa Erstatning, allerede fordi han ikke kan bevise, under hvilken Policies Tidsrum Havariet er sket⁴⁷⁾.

Hvis derimod Abandonretten er forældet, og Genstanden er materielt tilstede som kapret, behøver Forsikrede blot at vente, til den endelige Kondemnation foreligger⁴⁸⁾.

⁴⁷⁾ N. R. 1863 177.

⁴⁸⁾ U. 1918 871.

33. KAPITEL.

Kondemnation af Skib.

Konstruktivt Totalforlis¹⁾.

1. Ved Kondemnation forstås i dansk Søforsikringsret kun Kondemnation af Skib. Der findes hverken i Konventionen eller Policen Bestemmelser om Kondemnation af Ladning²⁾, og hverken Søl. § 257 2. Stk., Konv. § 179 eller Kaskopolicens Bestemmelser kan analogisk anvendes. Grunden hertil er, at Konventionen sonderer mellem Beskadigelse af Varer paa Bestemmelsesstedet (Konv. § 187) og udenfor dette (Konv. §§ 189 og 190), og under sine Regler om den sidste Situation omfatter den praktisk talt alle de Tilfælde, der ellers kunde tænkes at falde ind under Kondemnation af Ladning, og som f. Eks. i England behandles saaledes, jfr. M. A. § 60 2. Stk., III. Skønnet over, om Varerne udenfor Bestemmelsesstedet kan og bør videresendes, er nemlig i benægtende Fald økonomisk set en Kondemnation, og Princippet for Erstatningens Udmaaling, Netto for Netto, er i Virkeligheden baseret paa Reglerne om Erstatning for Totalforlis, se nærmere Kap. 37. Konv. § 190 1. Stk. i. f. fratrækker af denne Grund 2 pCt., ligesom Konv. § 167.

Endvidere er historisk og systematisk set kun det Skøn Kondemnation, hvor Skønsmændene erklærer Skibet for *»ikke at være Istandsættelse værd«*, jfr. udtrykkeligt Konv. § 179. Hvis Skibet erklæres totalforlist, fordi det faktisk ikke kan istandsættes, jfr. Søl. § 6³⁾, er et saadant Skøn altid direkte forpligtende for Assurandøren, hvis

¹⁾ B. 667, Pl. 647, Br. 94, G. 150—151, A. §§ 1111—1137.

²⁾ B. 680, A. § 1013 Note III, G. 153.

³⁾ Denne Sondring er klart udtalt i n. Pl. § 52 B. 1 overfor 2 og sv. Pl. § 64 Nr. 1 overfor §§ 66—67. Se som Eksempel herpaa N.D. 1901 257. Skibet kunde ikke repareres paa Stedet og heller ikke flyttes. Anderledes Dom i N.D. 1904 177.

det er rigtigt. Ofte kaldes et saadant Skøn ogsaa for en Kondemnation, hvad det praktisk talt ogsaa er. Men i en Fremstilling af Søforsikringen er det rigtigere at behandle dette Tilfælde som virkeligt Totalforlis, da særlige Regler om Kondemnation ikke gælder for det, se Kap. 31.

2. Det er en almindelig Regel i alle Søfartslove, at hvis Skibet er totalforlist, d. v. s. faktisk ikke kan repareres, bortfalder — uden Hensyn til Skibets fremtidige Benyttelse — alle til Skibet knyttede Kontrakter og Rettigheder, Befragtningskontrakten, jfr. Søl. §§ 160 og 170, Hyrekontrakten, jfr. Søl. § 63 ff., og Søpant, jfr. Søl. § 271.

Det er ligeledes almindeligt, at Totalforlis ikke alene foreligger, hvor der intet eller intet sammenhængende er tilbage af Skibet, se Kap. 31 § 1 a—b, men ogsaa i visse Tilfælde, hvor Beskadigelsen er saa overordentlig stor, at det samfundsmæssigt set — *»ikke værd«* — vilde være Spild af Værdier at paalægge Rederen at lade Skibet reparere. Dette foreligger, hvor den Værdi, der kan indvindes ved Reparation, nemlig Skibets Værdi, naar det er repareret, ikke mindst svarer til Reparationsomkostningerne med Tillæg af Vragets Værdi, som det henligger. Denne Vurdering maa ske paa den samme Basis, som selve Reglen hviler paa, nemlig samfundsmæssigt og ikke individuelt, altsaa uden Hensyn til, om der haves Erstatningskrav mod Trediemand (Havarigrossebidrag, Kollisionsansvar), og uden Fradrag af de Forpligtelser, der hviler paa Vraget eller det færdige Skib (Søpant, Bjergning).

Det virkelige Totalforlis er som nævnt i Kap. 31 altid bindende for Kaskoassurandøren, naar blot Aarsagen hertil falder under hans Risiko⁴⁾. Efter Konv. § 179 og Søl. § 257 2. Stk. er ogsaa det konstruktive Totalforlis principielt bindende for Assurandøren under den samme Forudsætning⁵⁾. Denne betyder dog mere her, idet man, naar Skibet er tilstede som sammenhængende Hele, bedre kan underkaste Beskadigelsen en meget indgaaende Undersøgelse for at se, om den falder ind under Assurandørens Ansvar.

Erfaringen har imidlertid lært Kaskoassurandørerne, at den økonomiske Kondemnation efter Søloven, der forøvrigt overalt i Verden sker efter samme Formel, ikke umiddelbart bør være bindende for dem, men at det er nødvendigt for den at opstille skærpende Bestem-

⁴⁾ Men Skaderne behøver ikke alle at være indtraadt paa den paagældende Rejse.

⁵⁾ I et særligt Tilfælde dækkede Assurancen kun virkeligt, ikke konstruktivt Totalforlis, N. D. 1912 115.

melser. Gennemførelsen heraf er praktisk let, da Kondemnationen efter Søl. § 6 altid alligevel skal efterprøves for Beskadigelsesnes Vedkommende.

Da Kondemnation erstattes som Totalforlis, medens partielle Skader altid kun erstattes med mindre Beløb end de virkelige Reparationsomkostninger (Kap. 35), er dette især i nedadgaaende Tider en Fristelse for Rederne til at søge at faa Skibet kondemneret. Opnaaelsen heraf lettes ved de ofte ikke fuldt sagkyndige og undertiden af Kaptajnen let paa virkelige Skønsmænd, der anvendes, især hvor Skibet er havareret paa fjerne Steder.

Hertil kommer, at der i de Vurderingsprincipper, som ligger til Grund for den lovlige Kondemnation, ligger et Konjunkturmoment, der bør være Forsikringen uvedkommende. Det kan være rimeligt, at Assurandøren bærer Risikoen for et stigende eller dalende Prisniveaus Indvirken paa Reparationsomkostningerne og paa Realisationen af Vraget, men han bør ikke bære Risikoen for Svingninger i Værdien af den tredje medbestemmende Faktor, Skibets Værdi i repareret Tilstand. Denne Værdi er nemlig efter Policen bestemt fastsat mellem Parterne til Værdien ved Risikoens Begyndelse.

Skibets øjeblikkelige Værdi bestemmes efter dets Evne til at tjene Fragter og er uafhængig af dets Indkøbspris, der i Almindelighed vil have større Indflydelse paa dets Forsikringsværdi. Fragtmarkedet svinger imidlertid ofte hurtigt og stærkt. Hvis Fragterne synker, vil Skibspriserne følge dem og paa Grund heraf ligge lavt. Byggepriserne og derfor ogsaa Reparationsomkostningerne er derimod afhængige ogsaa af andre Forhold og derfor mindre let bevægelige; de vil altid kun langsomt følge efter Skibspriserne. Under synkende Fragter og Skibspriser vil derfor Muligheden for økonomisk Kondemnation efter Sølovens Regler være større end normalt. Selv en mindre Skade kan medføre Kondemnation af et iøvrigt til Reparation vel egnet Skib. Og da selv en mindre Dalen i Fragterne kan medføre et betydeligt Fald i Skibspriserne, er det i Virkeligheden en meget stor Risiko, som Assurandøren løber, hvis Sølovens Regel fastholdes overfor ham, og tilmed en Risiko fremkaldt ved Aarsager, som Assurandøren principielt ikke bør hæfte for. Forholdets Urimelighed bliver særlig iøjnefaldende, naar det erindres, at Assurandøren som Totalerstatning skal betale Kaskotaksten, d. v. s. Forsikringsværdien ved Policens Begyndelse, samtidig med at Skibets øjeblikkelige Værdi fastsættes af Skønsmænd til et meget lavere Beløb, hvormed Kondemnationen begrundes.

Alle nyere Policer og Planer⁶⁾ har derfor bestemt, at den økonomiske Kondemnation ikke uden videre er bindende for Kaskoassurandøren, men at en særlig Vurdering maa finde Sted overfor ham, for at denne Kondemnation kan virke som Totalskade. I U. f. R. 1881 1013 er refereret den Dom, som gav Stødet til, at de danske Policer blev ændret. Af Dommens Præmisser og Resultatet vil Berettigelsen af de nævnte Betragtninger fremgaa.

⁶⁾ I Tyskland bestemmer D. H. G. B. § 873, at i Relation til Assurandøren skal Forsikringsværdien sættes ud af Betragtning, og Hovedreglen i § 479 Nr. 2 gælde, hvorefter Skibet er kondemnabelt, naar Reparationsomkostningerne andrager mere end $\frac{1}{4}$ af Skibets tidligere Værdi. Denne Bestemmelse var efter Assurandørernes Mening ikke tilstrækkeligt Værn, og de nye H. B. § 74 Nr. 2 bestemmer derfor, at Skibet kun er kondemnabelt overfor Assurandøren, naar Reparationsomkostningerne — uden Fradrag — overstiger Forsikringsværdien, og naar dette er fastslaaet ved, at Skaden er takseret og besigtiget paa lovlige Maade.

N. Pl. har et ganske andet Princip, idet den i § 52 B b udtaler, at Kondemnation kun er bindende for Kaskoassurandøren, naar Erstatning for Skadens Reparation, excl. Omkostninger, men beregnet efter Reglerne for »Udbedring af partikulær Skade«, vil blive større end Assurandørens Erstatning til Rederen, hvis Skibet bliver solgt, altsaa Totalerstatningen minus Vragets Provenu. Assurandøren skal altid slippe med det mindste Beløb. Kun Rederne antages i Praxis at kunne forlange Kondemnation.

Efter sv. Pl. § 66 kan Forsikrede forlange Kondemnation overfor Assurandøren, naar Reparationen af de Assurandøren vedkommende Skader — fraset Omkostninger — mindst er lig $\frac{1}{4}$ af Forsikringsværdien. Det tilføjes endvidere, at Totalerstatningen skal nedsættes til $\frac{1}{2}$ af Taksten i disse Tilfælde, medmindre anden Aftale er truffet. Herfra trækkes Vragets Værdi.

Efter M. A. § 60 2. II er Kondemnationen bindende, naar Skibet er saa beskadiget ved en Ulykke, der falder under Assurandørens Ansvar, at Reparationsomkostningerne herfor vil overstige Skibets Værdi, naar det er repareret. Udtrykkeligt udtales det, at Havarigrossebidrag til Reparationerne ikke fradrages, medens Bjergningsomkostninger og Havaribidrag, der hviler paa Skibet, fradrages i dets reparerede Værdi. London Institute Time clause Nr. 16 indsætter Forsikringsværdien i Stedet for Skibets Værdi som repareret og udtaler, at Vragets Værdi ikke maa medregnes. M. A. § 61 giver den Forsikrede Valget imellem at beregne Erstatningen som for partikulær Skade eller som for Totalforlis; i sidste Tilfælde maa Skibet abandonneres.

Efter W. v. K. §§ 664, 666 og 717 og Børspolice er et Skib uistandsætteligt overfor Assurandøren, naar det ikke er blevet bjerget, og Værdien af Reparationsomkostningerne overstiger $\frac{1}{4}$ af Skibets Kaskotakst, hvortil efter Børspolice skal lægges Forsikringssummerne for tegnet Kaskointeresse.

Efter de franske Kaskopolice kan et Skib kondemneres, naar det er usødygtigt og der desuden 1) mangler Materiale til Reparation af Skibet, 2) eller der i en Mellemhavn mangler Penge til Reparation, 3) eller hvis Reparationsomkostningerne overstiger $\frac{1}{4}$ af Taksten.

Ændringen i Danmark skete saaledes, at Assurandørerne i Formlen for Sølovens økonomiske Kondemnation indsatte Ordet »Kasko-taksten«, — som jo er Skibets Forsikringsværdi —, i Stedet for »Skibets Værdi i repareret Stand«. Herved fik man en Værdi, der er konstant under hele Forsikringstiden, og samtidig den Værdi, efter hvilken Præmien er betalt, og paa hvis Fastsættelse Assurandørerne selv har Indflydelse.

Senere har man i den danske Police i Lighed med udenlandsk Ret udtrykkelig fremhævet:

at kun de Skader, der falder under Assurandørens Ansvar, og som er lidt paa den paagældende Rejse, kan medregnes til Reparationsomkostningerne ved Kondemnation overfor Assurandøren, og endvidere sikret sig mod usagkyndige Skønsmænd ved Bestemmelsen om,

at Kondemnation paa vanskelig tilgængelige Steder først skal undersøges af Assurandøren, forinden den overhovedet er bindende.

3. Reglen om Kondemnation findes i Konv. § 179. Denne er som nævnt væsentlig ændret ved følgende Klausul, der findes enslydende i alle Kaskopolicer⁷⁾ for Dampskibe og Sejlskibe⁸⁾:

Konventionens § 179 forandres saaledes, at Kondemnationen kun er bindende for Assurandørerne, naar Skibets Værdi i beskadiget Stand i Forbindelse med Istandsættelsesomkostningerne for den paa Rejsen lidte Skade, overstiger Forsikringstaksten.

I Fart udenfor Europa, samt paa Færøerne, Island eller Grønland, kan Skibet ikke kondemneres paa Grund af manglende Midler til dets Bjergning eller Istandsættelse, forinden Assurandørernes Bestemmelse er indhentet, om de manglende Midler skal tilvejebringes, eller Skibet skal forsøges bragt til en Havn, hvor Reparationen kan udføres.

Det maa straks fremhæves, at denne Klausul kun indfører en særlig Prøvelse af den allerede skete økonomiske Kondemnation i Relation til Kaskoassurandøren. Policen forudsætter, at der har fundet en efter Søl. § 6 lovlig økonomisk Kondemnation Sted, og tillader ikke,

⁷⁾ Samme Ændring findes i Policen for Kaskointeresse.

⁸⁾ I Fangstpolice findes følgende Særregel:

»Kondemneres Skibet paa det Sted, hvor Fangsten skulde afleveres, eller paa et Sted, hvor den Forsikrede har Handelsplads, er han forpligtet til at overtage, hvad der af de forsikrede Genstande er ubeskadiget, uden at kunne forlange nogen Godtgørelse herfor af Assurandørerne. Det samme gælder, naar de ubeskadigede Genstande uden Hinder kunne føres til et saadant Sted, i hvilket Fald dog Assurandørerne betaler Transportomkostningerne.«

at der umiddelbart kan ske en Kondemnation direkte overfor Assurandøren. Skønsmændene skal ved deres Vurderinger udelukkende have Søl. § 6 for Øje og hverken indlade sig paa en Opstilling af Ligningen for Kondemnation overfor Assurandøren eller give en særlig Udtalelse herom⁹⁾. Bliver Skibet ikke lovlig økonomisk kondemneret overfor Befragteren, kan Erstatning af Assurandøren altid kun forlanges efter Reglerne om partiel Skade. Bliver Skibet derimod kondemneret¹⁰⁾, skal Forsikrede forevise denne Kondemnation for Assurandøren, og det skal da undersøges, om den ogsaa er bindende for ham. Er den ikke det, erstattes de Skader, som vedkommer Assurandøren, saaledes som bestemt om partielle Skader, se Kap. 35. Assurandøren kan altsaa afvise ethvert Krav om Totalerstatning, hvis der ikke forud foreligger en lovligt bindende Kondemnation overfor Befragteren.

Policens Regel medfører heller ikke nogen Ændring i de Principper, hvorefter de to Faktorer »Istandsættelsesomkostningerne« og »Skibets Værdi i beskadiget Stand« skal bestemmes. Nu som før skal Ansættelsen heraf — ogsaa i Relation til Assurandøren — ske efter de samfundsmæssige Betragtninger, hvormed den almindelige Ligning, der jo er ens efter Konv. § 179 og den gældende Sølovs § 6, jfr. § 257 2. Stk., begrundes¹²⁾.

4. For at faa det rigtige Grundlag til Bestemmelsen af disse to Faktorer vil først Betingelserne for en Kondemnation efter Søl. § 6 blive fremstillet. Denne Paragraf bestemmer ikke, hvornaar et Skib

⁹⁾ Det er af overordentlig Betydning for Assurandørerne at fastholde disse to Tempi for Behandlingen af en Kondemnation. Psykologisk tvinges Parter og Skønsmænd til at fæste deres Opmærksomhed paa det egentlige Grundlag; Forholdet overfor Assurandøren og de særlige Betingelser herfor træder tilbage, og der er derfor mere Sikkerhed for, at den rigtige Beregningsmaade følges.

¹⁰⁾ Det bør antages, at hvis Kondemnationen overfor Befragteren sker efter fremmede Lovregler, f. Eks. fordi det er en fremmed Befragter, og Besigtigelse og Skøn sker i Udlandet, er denne i første Omgang tilstrækkelig overfor Assurandøren, og paa Grundlag af den finder derefter den særlige Undersøgelse efter Forsikringsbetingelserne Sted.

¹¹⁾ U. 1911 1002. Assurandøren frifandtes, fordi det af det oplyste fremgik, at Skønsmændene havde anset Skibet for at være Istandsættelse værd. Se ligeledes Assurandørens Argumentation i U. 1912 376.

¹²⁾ I U. 1912 376 udtaler Sø- og Handelsretten:

»Denne Ændring — i Policens Klausul — paa dette enkelte Punkt i Konventionens Bestemmelser kan imidlertid fornuftigvis ikke medføre en Ændring i hele Beregningsmaaden.«

»ikke er Istandsættelse værd«. Af Motiverne (Sp. 2374) fremgaar det imidlertid, at dette Udtryk er hentet fra Konv. § 179, og at Meningen hermed er den samme, som udtrykt i det særlige danske Udkast til Sølov af 1882, nemlig: »at Skibet ikke efter Istandsættelsen vil faa i det mindste en lige saa stor Værdi som Beløbet af Istandsættelsesomkostningerne i Forbindelse med Værdien i beskadiget Stand.«

For at bestemme Skibets Værdi i repareret Stand maa Skønsmændene forestille sig, hvorledes Skibet vil se ud, naar de af dem foreskrevne Reparationer er udført, og de maa regne med de Priser og Konjunkturer, som da vil være raadende. Det sidste er vanskeligt, og Vurderingen vil praktisk talt altid ske med Skibspriserne paa Skønnets Dato som Grundlag. Men kan der oplyses noget sikkert om Fremtiden, er Tendensen paa Fragtmarkedet stigende, maa der tages Hensyn til saadanne almindelige Muligheder for Fortjeneste. Vurderingen skal kun gaa ud paa at finde Skibets Værdi som almindelig Salgsgegenstand; der maa ikke tages Hensyn til dets særlige Værdi for Ejeren som Led i en Flaade eller Rute. Særlige kontraktsmæssige Forhold vedrørende Skibet kan heller ikke tages i Betragtning. De falder ligeledes udenfor Reglens samfundsmæssige Grundlag. Er der f. Eks. sluttet gunstige Certepartier, som Skibet vil kunne naa at opfylde, kan den derved skabte højere Værdi ikke medregnes, lige saa lidt som ugunstige Certepartier kan tages i Betragtning¹³⁾. Skibet selv maa kun vurderes under Forudsætning af, at det skal føres tilbage til sin tidligere Stand, Klasse, Bæreevne, Styrke o. s. v. Hvis Rederen under Reparationen vil forbedre det, maa denne Værdiforøgelse lades ude af Betragtning.

5. Ved Skibets Værdi i beskadiget Stand er det Formaalet at faa oplyst, hvad Vraget, som det henligger, kan indbringe ved selvstændig Afhændelse. Det er urigtigt at foretage denne Vurdering efter, hvad Vragets Værdi vilde være, hvis det benyttedes som Grundlag til at bygge et nyt Skib¹⁴⁾. En saadan Vurdering vilde nemlig give et Resultat, der vilde være et forudbestemt Produkt af de to andre Faktorer: Reparationsomkostningerne og det reparerede Skibs

¹³⁾ Se f. Eks. N. D. 1917 81, hvor Norges Højesteret ansaa en Kondemnation efter Søl. § 6 for uforbindende for Befragteren, da der var taget Hensyn til et langvarigt, for Rederiet ufordelagtigt, Tidscerteparti.

Hvis Skibet senere kan fuldføre den paagældende Rejse og derved indtjene en god Fragt, maa denne altsaa heller ikke medregnes. Se om saadan senere indtjent Fragt i Kap. 32 § 6.

¹⁴⁾ Udtrykkeligt udtalt i U. 1911 1002 og 1912 376.

Værdi. Ligningen vilde da ikke give den selvstændige Vejledning, som det netop er Meningen, at den skal, men kun udtale det selvfølgelig, at Reparationsomkostningerne plus Værdien i beskadiget Stand altid er lig Værdien i repareret Stand.

Skønsmændene skal altsaa vurdere, hvad Vraget, som det henligger, selvstændigt kan indbringe. Alle de individuelle Omstændigheder, der foreligger, skal her være medbestemmende: Konjunkturerne, Stedets Priser og Forhold, Skibets særlige Konstruktion og Materialer. Almindeligt vil det være Ophugningsværdien (scrap), som man lægger til Grund, thi denne Udnyttelse er altid mulig. Men kan Skibet bruges til et Formaal, der giver det større Værdi, f. Eks. til Kulhulk, Logiskib o. s. v., skal den derved opnaaelige Pris lægges til Grund¹⁵⁾. For at tage en saadan højere Pris i Betragtning maa Skønsmændene dog i Forvejen have sikret sig, at Skibet kan afhændes til en Anvendelse, der betinger den højere Pris. Den bedste Vej til at bestemme Værdien er at holde Auktion over Vraget eller indhente faste Bud, og den første Fremgangsmaade maa enhver af Parterne kunne forlange^{15a)}.

Det er kun Vragets Nettoværdi¹⁶⁾, som tages i Betragtning. Alle forudseelige fremtidige Udgifter til Vragets Bjergning og Bugsering, Afhændelse o. s. v., der falder paa Ejeren, og som Køberen ikke skal afholde og derfor tager Hensyn til i sit Tilbud, maa fradrages. Man maa nøje passe paa, at Udgiften ikke fradrages to Gange. Derimod fradrages ikke hverken de Pantebehæftelser, der er lagt paa Skibet, eller overhovedet nogen Art af Hæftelse, der hviler paa Skibet som Følge af dette eller tidligere Havarier, f. Eks. Bodmeri, Havarigrossebidsbidrag, Søpant. Heller ikke fradrages tidligere af Ejeren eller Assurandøren afholdte Bjergningsomkostninger¹⁷⁾; men kun saadanne, der fremtidigt skal afholdes, kan fradrages. Indflydelse fra saadanne tilfældige Forpligtelser vil jo kunne give forskelligt Resultat i objektivt set fuldkommen ensartede Tilfælde.

¹⁵⁾ U. 1912 376 tilsigter næppe at udelukke dette. Dommens Udtalelser er fremsat under Hensyn til Diskussionen i den konkrete Sag.

^{15a)} I N.D. 1923 65 antaget, at efter n. Pl. § 52 B b har Assurandørerne ikke Adgang til at bevise Urigtigheden af Skønsmændenes Ansættelse af Vragets Værdi ved at forlange Auktion afholdt.

¹⁶⁾ A. § 1125.

¹⁷⁾ Reglen er udtrykkelig udtalt i U. 1912 376, forsaavidt angaar de af Forsikrede selv betalte Bjergningsudgifter, og i S.H.R.T. 1922 222, for saa vidt angaar de af Assurandøren tidligere afholdte Bjergningsudgifter.

6. Reparationsomkostningerne. Skønsmændene maa først foretage en personlig og indgaaende Besigtigelse, saaledes at Grundlaget for Vurderingen ubestridelig er i Orden. Et ubegrundet Skøn er uden Betydning. Skibets Tilstand og de enkelte Skader maa nævnes og beskrives med Hensyn til Aarsag og Omfang¹⁸⁾. Hvis Skønsmændene ikke kan undersøge f. Eks. Bunden, maa de lade dette Forhold være uafgjort, til Skibet kommer i Dok. Hvor de stoler paa andres Udsagn, f. Eks. Dykkererklæring, maa de anføre dette. Forsikrede maa sørge for Besigtigelsens og Skønnets Nøjagtighed, jfr. Kap. 40^{18a)}.

Rederen kan ikke ubetinget forlange, at Skibets Tilstand i alle Retninger skal blive lige saa god som før Reparationen, jfr. Kap. 35 § 3.

Alle til Reparationerne medgaaende positive Udgifter maa tages i Betragtning¹⁹⁾: Værftsregninger, Havneudgifter, Bugsering til Reparationsstedet, eventuel Bjergeløn²⁰⁾, Doksætning, temporære Reparationer og deres Fjernelse²¹⁾. Rederiets Tidstab medregnes ikke. Heller ikke de særlige Havariomkostninger. Hvis Skibet har Erstatningskrav mod Trediemand for hele eller en Del af Skaden, — Havarigrossebidrag eller for Kollision —, fradrages disse Beløb ikke, thi saadanne Krav bestaar uafhængigt af, om Skibet bliver repareret²²⁾.

7. Naar der foreligger en bindende økonomisk Kondemnation efter Søloven, bliver det altsaa et særligt Spørgsmaal, om denne som Kondemnation er bindende for Assurandøren, saaledes at denne skal udrede Erstatning for Totalforlis. Betingelserne herfor rummes i Policernes foran nævnte Klausul.

a. Det maa først fremhæves, at Forsikrede har Bevisbyrden for, at alle i Policen nævnte Betingelser er opfyldt. Hvis Skønsforretningen mangler, er ufyldestgørende eller uklar, ganske særligt, hvis den

¹⁸⁾ A. § 1128.

^{18a)} N.D. 1904 177, men anderledes S.H.R.T. 1917 429. Et Skib var kondemneret efter Bergens Sorets Skøn. Assurandøren fremlagde herimod Udtalelser af Direktøren for Det norske Veritas og af forskellige Vidner, men blev dømt, da den danske Soret vanskeligt kunde danne sig sit eget Skøn, og det var en Fejl, at Assurandøren ikke havde taget Overskøn.

¹⁹⁾ Det mest praktiske vil være at indhente Tilbud fra Værfter, jfr. n. Pl. § 52 B.

²⁰⁾ Hvis den ikke forud er fradraget i Vragets Værdi.

²¹⁾ A. § 1129.

²²⁾ A. § 1125. I N.D. 65 antaget, at Forsikrede ikke behøver at afvente den endelige Reparationsregning men efter n. Pl. kan forlange lovligt Skøn eller Anbud lagt til Grund.

ikke udtaler sig om Skadens Indtræden og Aarsag, saaledes at Reparationen af de Assurandøren uvedkommende Skader ikke kan udskilles fra de ham vedkommende, maa Assurandøren allerede af denne Grund frifindes. Dette følger af den almindelige Regel i Konv. § 205, der er indskærpet ved Konv. § 179, og det er gentagne Gange udtalt af Domstolene²³⁾.

b. I Kondemnationens formen overfor Assurandøren indsættes først *Forsikringstaksten* i Stedet for *Skibets Værdi i repareret Stand*. Taksten fremgaar af selve Policen (Kap. 5). Taksten er jo valgt, fordi den er Kaskopolicernes sædvanlige Udtryk for Forsikringsværdien af Skibet. I Nutiden er dette imidlertid ikke altid saa givet, som det var, da Klausulen blev formuleret. Udviklingen af Interessecforsikringen har medført, at man for at spare Præmiebeløb under høje Skibspriser ikke altid sætter Taksten lig med Forsikringsværdien. Se Kap. 27 § 1. Hvis Taksten i nedadgaaende Tider følger Forsikringsværdien, vil det i Klausulen liggende Værn kunne blive illusorisk. Det rigtigste vilde derfor være altid at fastsætte en særlig, oftest en højere Kondemnationstakst, hvad der ogsaa undertiden sker i Praxis²⁴⁾.

c. *Skibets Værdi i beskadiget Stand* tages uændret som nævnt foran. Derimod kommer atter en Forskel frem ved Bestemmelsen af,

²³⁾ I S. H. R. T. 1922 341 udtalt, at Kondemnationen ikke er bindende, »idet det ikke er bevist, at Skibets Værdi i beskadiget Stand i Forbindelse med Istandsættelsesomkostningerne for den paa Rejsen lidte Skade overstiger Forsikringstaksten. Desuden er Assurandørernes Bestemmelse ikke indhentet forinden Kondemnationen.«

N. R. 1893 657, N. D. 1901 337. Rederiet har ifølge n. Pl. Pligt til at fremskaffe det fornødne Bevismateriale til Afgørelse af, om Kondemnationen er bindende efter n. Pl. Assurandøren frifandtes, da dette ikke var sket.

N. D. 1904 177. Forsikredes Pligt til at foranledige Overskøn, hvis han er utilfreds med Skønnet, fremhævet, og Assurandøren frifundet.

N. D. 1912 353. En Kondemnation anset uforbindende, da Besigtigelsen ikke havde erklæret sig om Skadens Oprindelse (gammel eller ny Skade), og i det hele var for løs og uspecificeret.

N. D. 1913 193. Taksten var bygget paa for løst Grundlag, særlig angaaende Bundskaden. Ingen Specifikation og ingen Angivelse af Skadens Oprindelse. Allerede derfor frifandtes Assurandøren.

N. D. 1910 185. Assurandøren frifundet, fordi Besigtigelsen ikke skelnede imellem gammel og ny Skade.

I N. D. 1923 225 tilsidesatte Retten et Kondemnationsskøn afgivet af Skønsrænder udmeldte af den norske Konsul, især dets Afgørelse af, hvilke Skader der skyldtes Raad og Ælde, og hvilke der skyldtes Havari paa Rejsen, og foretrak udenretslige Erklæringer afgivet af Det norske Veritas Besigtigelsesmand paa Stedet og en Ingeniør fra Hovedkontoret. Assurandøren kun dømt til at betale Reparationsomkostningerne.

²⁴⁾ I Tyskland, Ulrich 168.

hvilke Reparationsomkostninger der kan medregnes overfor Assurandøren. Denne hæfter selvfølgelig kun for Følgerne af saadanne Skader, der efter Tid og Aarsag falder under hans Ansvar efter Policen.

Ved Forsikringer paa Tid eller for flere Rejser under eet, vilde Assurandørens Risiko for Kondemnation stige, hvis Rederen undlod at reparere de indtrufne mindre Skader. Det er ganske vist dennes almindelige Pligt, jfr. Konv. § 180 og Kap. 35 § 4, at foretage Reparation snarest og i hvert Fald paa Bestemmelsesstedet. Men da Assurandøren ofte giver Lov til Udsættelse, og da det kan volde Tvivl at bestemme hvorledes og for hvilke Følger af Rederens Undladelser Assurandøren ikke hæfter, har Policeklausulen positivt fastsat, at kun Omkostninger ved Reparation af »den paa Rejsen lidte Skade« kan medregnes overfor Assurandøren, altsaa selv om denne hæfter for den tidligere indtraadte Skades Reparation²⁶⁾. Allerede Konv. § 179 5. Pkt., udtalte vist denne Regel ved Ordene »*egentlig Ulykke*« og ved de deri nævnte Eksempler²⁶⁾.

Ved *Rejsen* forstaas vistnok Tidsrummet fra sidste Indladning eller Lossested, altsaa uden Hensyn til Certepartiets og Policens Bestemmelser af Rejsen. Ved Aarspolicer kan man i hvert Fald ikke medtage Havarier fra tidligere Rejser. Dette vilde være særlig ubilligt overfor Interesseassurandørerne. Kun Reparationsomkostningerne²⁷⁾ for saadanne paa Rejsen lidte Skader, der efter Policens særlige²⁸⁾ og Konventionens almindelige Regler²⁹⁾ falder under Assurandørens An-

²⁶⁾ U. 1881 384. Et Skib takseredes som skadelidt til 5.000 Kr., i repareret Stand til 16.000 Kr. Reparationen af ældre Skader vurderedes til 11.000 Kr., de under Rejsen lidte desuden til 3.910 Kr. Rettens Afvisning af Assurandørens Paastand om Frifindelse, fordi Skibet allerede var kondemnabelt efter de ældre Skader, er urigtig. Retten begrunder denne med »allerede fordi der ikke haves mindste Oplysning om, at Reparation af Skibets ældre Skader vilde have været nødvendig i det af Besigtigelsesmændene antagne Omfang, hvis den paa Rejsen tilstødte Skade ikke var kommen til«. Usikkerhed her burde snarere gaa ud over Forsikrede og ikke over Assurandøren.

²⁸⁾ Ofte tilføjes i Policeklausulen følgende Ord: »...*ved et under Assurandørens Ansvarlighed hørende Ulykkestilfælde*...«. Jfr. U. 1881 384. Disse Ord findes i Policerne for Kaskointeresse, Forskud og Udredning og i Klausulen »Kun mod Totalforlis«.

²⁷⁾ Omkostningerne kan selvfølgelig kun medregnes i den Udstrækning, Assurandøren hæfter for Reparationens Udførelse.

²⁸⁾ Klart Eksempel findes i N. J. A. 1897 369. Assurandøren af Fragt er ifølge Policen fritaget for al partikulær Skade udenfor Stranding. Skibet forlades i aaben Sø, bjerges og kondemneres som ikke Istandsættelse værd. Assurandøren frifindes, da den Skade, der har fremkaldt Kondemnationen, ved Policen er undtaget fra hans Risiko.

²⁹⁾ H. B. § 77 Nr. 1.

svar, kan medregnes. I Reparationsomkostningerne fradrages ikke de sædvanlige Afdrag⁸⁰⁾ (Kap. 35 § 9), ej heller Fradragene ifølge Konv. §§ 73 og 74 (se Kap. 35 §§ 6—8).

8. Faren for at faa daarlige, om ikke uhæderlige Skønsmænd, Vanskeligheden for Assurandøren ved at blive repræsenteret paa Stedet og endelig de store Forskelligheder, der kan være selv i Sagkyndiges Udtalelser, har ført til Policens særlige Regel om, at et Skib ikke kan kondemneres³¹⁾ udenfor Europa, samt paa Færøerne, Island og Grønland, forinden Assurandørens Bestemmelse om, hvorvidt Skibet skal forsøges repareret, er indhentet³²⁾, se foran § 3.

Det bestemmende er Skibets Strandingssted, ikke Skønsforretningens Dateringssted. Ordene om »*manglende Midler*« er undertiden udeladt i Formuleringen. Der kan næppe tillægges dem megen Betydning, da »*Midler*« sprogligt omfatter saavel Penge som Materialer, og da manglende Midler i denne Forstand altid vil have Indflydelse paa Havarisituationen. Derimod forudsætter Klausulen for sin Anvendelse, at Strandingen ikke er sket paa eller nær et Sted, hvor Reparationen kan foretages.

Klausulen giver ikke Assurandøren Ret til uden videre at afvise Kondemnationen^{32a)}, men kun Ret til i Gerning at vise Skønnets Urigtighed, enten ved selv at lade Skibet reparere paa Stedet, eller lade det føre til Reparationshavn. Den store Margin for urigtig eller forskellig Bedømmelse ligger oftest deri, hvilke Materialer der er fornødne, om de kan fremskaffes til Stedet, og om Skibet er stærkt nok til at føres til Reparationshavn. Bekostningerne ved Beviset, nemlig til Bugsering, temporære Reparationer, Materialernes Transport til Strandingsstedet og til selve Reparationens Udførelse maa Assurandøren selv udlægge³³⁾, modsat den ellers gældende Regel, jfr. Kap. 40.

⁸⁰⁾ A. § 1025.

³¹⁾ Policens Klausul om 10 Maanedersfristen for Bjergning giver ikke Assurandøren Ret til at forlange Kondemnation udsat saalænge, se Kap. 31.

³²⁾ N. Pl. § 52 B giver Assurandøren Ret til altid »for egen Regning« at flytte Skibet til Reparationshavn og lade Kondemnation foregaa der. I sv. Pl. ingen tilsvarende Regel.

^{32a)} S. H. R. T. 1922 341.

N. D. 1909 478. Bestemmelsen i en gensidig Forenings Love om, at en Kondemnation ikke var bindende, medmindre Foreningen selv anerkendte den, ikke antaget at give Foreningen Ret til at nægte at betale Totalerstatning, naar et Skib var lovligt kondemneret efter baade engelsk og svensk Ret.

³³⁾ N. Pl. § 52 B b, jfr. N. D. 1920 289 og N. D. 1922 353.

Assurandøren maa tage sin Bestemmelse og paabegynde Udførelsen heraf inden en rimelig Tid efter, at han er bleven bekendt med den skete Kondemnation. Klausulen kan ikke benyttes til Forhaling³⁴⁾. Hvis denne Ret betages Assurandøren ved Forsikredes Handlinger, er hans Ansvar ophævet³⁵⁾.

Naar Skibet er bragt til endelig Reparationshavn, kan begge Parter forlange nyt Skøn, og dettes Resultat bliver da afgørende³⁶⁾. Assurandørens Benyttelse af Klausulen medfører vel ikke, at Bevisbyrden gaar over paa ham, men det er dog naturligt, at Forsikredes Pligt til at bevise, at Kondemnationen er berettiget, svækkes noget³⁷⁾.

9. Forholdene i Havaritilfælde vil ofte ændres. Forsikrede har ubestemt Ret til at forlange Kondemnationen anerkendt, hvis denne er bindende for Assurandøren efter Forholdene, da Skønsforretningen foretages, eller paa et senere Tidspunkt efter Havariets Indtræden. Derimod kan Forsikrede ikke forlange, at der skal tages Hensyn til Forholdene forinden Skønnets Afholdelse. Forsikrede kan i hvert Fald udøve sin Ret ved at forlange nyt Skøn, og det er da rimeligt, at han ogsaa har Lov til at bevise for Assurandøren og Retten, at Forholdene har ændret sig fra, som de er beskrevet i Skønnet, saaledes at Udtalelserne heri ikke længere er rigtige. Denne Adgang er naturlig, da det ofte er vanskeligt at sondre mellem Beviser for, at Skønnet ikke har vurderet de tidligere Forhold rigtigt, og at Forholdene senere har ændret sig saaledes, at Udtalelserne nu ikke længere er rigtige. Retten bør altid i videst muligt Omfang forlange, at Forsikrede skal bevise sine Paastande ved optagne Skøn. Forsikredes Ret ophører først, naar Indbjergningen er sket, og Reparationen er begyndt³⁸⁾.

Naar Kondemnationen engang er blevet bindende for Assurandøren,

³⁴⁾ N.D. 1920 289. Efter n. Pl. § 52 B b. har Assurandøren Ret til for egen Regning at flytte Skibet til Reparationssted og der føre Bevis for, at Kondemnationsbetingelserne ikke er tilstede. Det tog 8 Maaneder, inden Skibet var bragt fra Syd-Georgia til Montevideo. Denne Tidsfrist efter Omstændighederne ikke anset urimelig.

³⁵⁾ S. H. R. T. 1922 341.

³⁶⁾ Forsikrede kan ikke forlange de Omkostninger, der paaløber ved at bringe Skibet til Reparationshavn, medregnet i Reparationsomkostninger, jfr. ogsaa n. Pl. § 52 og U. 1912 376.

³⁷⁾ N. Pl. § 52 B, jfr. N.R. 1900 12, hvor Assurandøren antoges at have Bevisbyrden og blev dømt, da han ikke havde opfyldt den.

³⁸⁾ A. § 1906. I tysk Ret endda selv under Reparationen, se H. B. § 77 Nr. 3. Ligeledes i norsk Ret og Praxis, se f. Eks. N.D. 1917 81, 1904 177.

kan senere Ændringer i Prisforholdene og lign. ikke ophæve dette. Totalskaden maa anses indtraadt paa det Tidspunkt, da Havariet skete, og hvis der er flere efter hinanden følgende Havarier, da paa det Tidspunkt, hvor samtlige Omstændigheder, der kræves til at antage Kondemnationen, bevisligt har foreligget, og ikke først naar Kravets Berettigelse er bevist, eller selve Kravet fremsat³⁹⁾.

Det er tvivlsomt, om Reglen i Søl. § 261, jfr. § 260, hvorefter Forsikredes Ret til at forlange Kondemnation bortfalder, hvis den ikke gøres gældende inden 1 Maaned efter Besigtigelsens Modtagelse, kan anses for gældende. Reglen ses ikke anvendt i Praksis⁴⁰⁾.

Assurandøren har ingen Ret til at afværge Kondemnationen ved at lade Skibet reparere og derefter overlade det til den Forsikrede, end ikke selv om han frafalder Krav paa Erstatning for Afdragene, som Forsikrede jo selv skal bære⁴¹⁾.

Forsikrede har ingen Pligt til at kondemnere Skibet overfor Assurandøren. Han kan vælge imellem, om han ønsker Skaden opgjort efter Reglerne om partielt eller totalt Havari⁴²⁾, men kan dog næppe i første Fald forlange en højere Erstatning, end Totalerstatningen minus Vragets Værdi vilde udgøre. Den første Fremgangsmaade kan være fordelagtigst for ham under meget høje Skibspriser, hvor Totalerstatningen ikke er et Udtryk for Skibets Salgsværdi.

Formen for Krav om Totalerstatning for det kondemnerede Skib er en simpel mundtlig eller skriftlig Erklæring, ledsaget af Tilbud om Overdragelse af Vraget⁴³⁾; efter Konv. § 183 fradrages 2 pCt. Om Afstaaelsens Retsvirkning og Omfang samt om Forholdet overfor flere Assurandører, se Kap. 32 § 6 og 41 § 5. Naar Totalerstatning skal erlægges for kondemneret Skib, bortsælges Vraget forinden af Forsikrede. Der er selvfølgelig intet til Hinder for, at Forsikrede selv kan købe det og lade det reparere, se Kap. 41 § 1.

10. Skibets Kondemnation har Indflydelse paa alle de til Skibet knyttede Interesser⁴⁴⁾: Ladning, Fragt o. s. v. I disse Relationer maa det være tilstrækkeligt til, at den paagældende Assurandørs Erstatningspligt indtræder, at Kondemnationen er bindende for Reder og

³⁹⁾ Dette kan have Betydning f. Eks. i gensidige Foreninger ved Præmiers Fastsættelse. Udtrykkeligt udtalt i N.D. 1904 54.

⁴⁰⁾ H.B. § 77 Nr. 4.

⁴¹⁾ A. § 1204.

⁴²⁾ A. § 10.

⁴³⁾ I engelsk Ret forlanges Abandon, jfr. M.A. § 62.

⁴⁴⁾ F. Eks. U. 1881 384, 1896 949 (Forskud og Udrustning).

Befragter ifølge Søloven og Certepartiet⁴⁵⁾. Ladningsassurandørerne maa i dette Tilfælde erstatte efter Konv. §§ 189—190, og Fragtforskuddet er tabt. Assurandøren af Fragt eller Havaripenge maa erkende, at Totalforlis er indtraadt. At lade Kaskopolicens Særregel gælde vilde være unaturligt, og det maatte i hvert Fald kræve en udtrykkelig Udtalelse i Policen. Dog er det givet, at Kondemnationen altid maa være en Følge af en saadan Skadesaarsag, som Assurandøren hæfter for ifølge sin Police, og at den maa være indtraadt paa den forsikrede Rejse⁴⁶⁾.

⁴⁵⁾ Efter n. Pl. §§ 60 1 og 65 2 er Kondemnationen kun bindende for Fragt, Fragtforskud og Passagerpenge, naar den er bindende for Kaskoassurandøren, men for Ladning, forudbetalt Fragt og andre Interesser er den lovlige Kondemnation tilstrækkelig. Se Udtrykket i N. D. 1901 337, 1905 202. — Ifølge sv. Pl. §§ 64 3. og 6. Stk. samt 85 3. Stk. er Kondemnation ifølge § 66 ikke nødvendig ved Fragt og Bodmeri. Se Kap. 39 Note 15.

⁴⁶⁾ U. 1881 384.

34. KAPITEL.

Skadesberegning ved Totalforlis.

1. Ved Totalforlis af den forsikrede Genstand er denne som Formuegenstand gaaet til Grunde. Forsikrede skal derfor have Erstatning i hele det Omfang, han har forsikret. Beregningen er principielt ens for alle Arter af Totalforlis.

Hvis Genstanden forinden Forliset har lidt en urepareret Skade, fremkaldt af en Aarsag, som Assurandøren ikke hæfter for, maa Værdien af denne Forringelse fradrages og eventuelt erstattes af den Assurandør, som bær Risikoen i det Tidsrum, da det tidligere Havari skete¹⁾. Dette er udtalt i Konv. § 167, der foreskriver, at *Totalforliset skal være indtraadt ved en under Assurandørens Risiko hørende Fare*²⁾, det følger af Forsikringens Indhold og endvidere af Konv. § 190 3. Pkt.³⁾, der er Udtryk for en almindelig Regel⁴⁾. Forsikrede eller den tidligere Assurandør vilde faa en ubegrundet Fordel, hvis Forsikrede alligevel kunde opnaa fuld Erstatning. Det er altsaa uden juridisk Betydning, at ved Genstandens Totalforlis vilde en Skade svarende til den forudgaaende partielle Skade være faldet paa Assurandøren, se nærmere Kap. 4 § 6. Efter Praxis gøres en Undtagelse, naar Skibet kun er forsikret »mod Totalforlis«, se Kap. 26 § 16.

Fradraget sker saavel for Skade, der er foranlediget af Farer, som Assurandøren aldrig hæfter for efter Konventionens almindelige Regler, jfr. Kap. 17—21, som for Skade fremkaldt af Aarsager, som Assu-

¹⁾ Se U. 1919 717. H. B. § 77 Nr. 1.

²⁾ Reglen er ikke udtrykkeligt udtalt i n. Pl. §§ 28, 52 og 91 eller i sv. Pl. §§ 64, 65, 66 og 67, men gælder selvfølgelig ogsaa i disse Tilfælde.

³⁾ Det i Konv. § 190 omtalte Tilfælde er i Virkeligheden Kondemnation af Ladning.

⁴⁾ En Forudsætning herom findes desuden i Konv. §§ 47, 201 og 207.

randøren ifølge Policen særligt har undtaget. Dette har især for Vareforsikring sin store Betydning, idet alle de positive Indskrænkninger i Assurandørens Ansvar efter den almindelige københavnske Varepolice ogsaa gælder ved Totalforlis. Den nærmere Begrundelse herfor gives udførligt i Kap. 36 § 3. Praksis er fast. Reglen stemmer ogsaa med tysk, svensk og norsk Ret, med hvilken dansk er nærmest beslægtet. Kun er der Grund til at fremhæve, at Skibets Totalforlis med Ladning ombord bør opstilles som en særlig Skadesaarsag eller *art*, Assurandøren hæfter for, ved Siden af Stranding, Ild og Kollision, se Kap. 36. Hvis det altsaa f. Eks. kan oplyses, at Halvdelen af Varerne har været paa Dæk, og er blevet skyllet overbord, eller at de har været raadnet op, forinden Totalforliset indtraadte, gives ingen Erstatning for denne Del.

Tvivl kan opstaa i Tilfælde af Aarsagskrydsning, f. Eks. hvor Varerne fordærvs, medens de er tilbageholdt under Kapringen, eller hvor den foregaaende Beskadigelse baade skyldes normal Udlækning og Stranding, se herom Kap. 17 IV og 20 Note 32.

Ofte vil imidlertid saadanne tidligere Forringelser eller Skader ikke kunne konstateres efter at et virkeligt Totalforlis eller Abandon er indtraadt. Af Hensyn til disse Bevisvanskeligheder bestemmer Konv. § 76 3. Stk., at der ved Ladning intet Fradrag sker for saadanne Skader, som Assurandøren ikke hæfter for, medmindre Skibet forinden Forliset har været i Havn, hvor man har konstateret disse Skaders Størrelse. En tilsvarende Regel er givet om Skibe ved Konv. § 183 i. f., hvorefter der intet Fradrag sker for en partikulær Skrogskade, opstaaet i haardt Vejr uden Støden, jfr. Konv. § 74, hvis strandet Skib totalforliser uden at være taget af Grunden. Med Stranding maa sidestilles Synkning. Endvidere er det Praksis, at der ved Totalforlis af Skib intet Fradrag sker for den almindelige Slitage efter Risikoens Begyndelse, hvad enten Skibet er rejse- eller tidsforsikret⁵⁾.

Det er sikkert overensstemmende med Princippet i disse Bestemmelser og i Abandonreglerne at indskrænke Forsikredes Bevispligt saaledes, at han ikke ved virkeligt Totalforlis og egentlig Abandon (Konv. § 168 Nr. 1), altsaa overalt ved Genstandens totale Forsvin- den, skal dokumentere, at Genstanden ikke forinden har lidt et Havari, for hvilket Assurandøren ikke hæfter. Pligten til at bevise et tidligere Havaris Eksistens og Omfang paahviler i disse Tilfælde Assurandøren.

⁵⁾ Se Kap. 4 Note 17.

Hvis Assurandørens Fritagelse for at erstatte den tidligere partielle Skade ikke er begrundet deri, at dens Aarsag ligger udenfor Risikoens, men skyldes særlige Fradragshensyn, der jo kun har Gyldighed, for saa vidt Skaden beregnes som partiel, fradrages ved efterfølgende Totalforlis intet for den tidligere Skade. Eksempler herpaa er:

Partikulær Beskadigelse paa Rig og Redskab, jfr. Konv. § 73 i. f. Reglen er forudsat i Konv. § 183 3. Pkt., se Kap. 35 § 6.

Skade paa Skibets Maskiner, se Kap. 35 § 8.

Alle Afdragsregler ved Skibets Skrogskade, se Kap. 35 § 9.

Franchisens 3 pCt. efter Konv. § 204, se Kap. 29.

Beskadigelsesprocenterne i Ladningspolicerne, se Kap. 36 § 9.

Hæfter Assurandøren imidlertid for den tidligere Beskadigelse, og denne ikke er istandsat, betales intet derfor, men der fradrages heller intet⁶⁾ i Totalerstatningen. Denne vil jo ogsaa i sig selv give Erstatning for Beskadigelsen. Er Skaden repareret af Forsikrede, eller hæfter han personlig, ikke hvis Trediemand blot har Søpant uden Forsikredes personlige Hæftelse⁷⁾, erstattes Tabet særskilt udenfor Totalerstatningen, jfr. Konv. §§ 200 og 203, se Kap. 29 § 3.

2. Ifølge Konv. § 183 1. Pkt., fradrages i Skadeserstatningen for Skib »*Nettoudbyttet af det solgte Skib og Skibsredskab*«, jfr. 2. Pkt. og Konv. § 171 (Fragt). Forsikrede skal altsaa selv realisere Vraget. Om Ladning findes en tilsvarende Regel i Konv. § 190. I Modsætning hertil udtaler Sølovens § 257, jfr. § 239, at Assurandøren skal betale Totalerstatning og derefter har Ret til at overtage, hvad der maatte bjerges.

Assurandørerne handler i Praxis⁸⁾ overensstemmende med Konv. § 183, dog overtager og realiserer de undertiden selv Vraget^{9a)}. De har dog ikke nogen Pligt hertil undtagen ved Abandon, se Kap. 32. Det maa i alle Tilfælde paahvile Forsikrede paa egen Bekostning at fjerne Vraget⁹⁾. Se iøvrigt nærmere Kap. 41 § 4.

3. Søl. § 257 udtaler som almindelig Regel, at der skal afkortes i Erstatningen, hvad der »*bespares paa Udgifter*«, som er indbefattede

⁶⁾ A. § 1032, M. A. § 77 Nr. 2.

⁷⁾ Se Kap. 29 § 3 om Bodmeris Indflydelse.

⁸⁾ Se U. 1922 233.

^{9a)} Hermed er i Virkeligheden en af de store Forskelligheder imellem Erstatning ved Abandon og ved Kondemnation bortfaldet. B. 678.

⁹⁾ Jfr. N. D. 1906 321.

Ved Ansvarspolice, Kap. 24 Note 45, er denne Risiko specielt dækket.

under Forsikringen¹⁰⁾. Dette er en naturlig Følge af Forsikringens Formaals¹¹⁾. Forsikrede skal holdes skadesløs, ikke tjene. Reglen faar jo kun Betydning, hvor der i Forsikringsværdien er medregnet Udgifter, som man kun taber en Del af, hvis Genstanden forliser¹²⁾. Konv. § 183 2. Pkt.¹³⁾ siger udtrykkeligt, at naar Udredningsomkostningerne er forsikrede i Forbindelse med Skibet, jfr. Konv. § 39, afdrages »*hvad der ikke tabes af samme*«, se herom Kap. 26 Note 60 ff.

4. Endelig fradrages ifølge Konv. § 167, jfr. §§ 183 og 190 i. f., altid 2 pCt. af Forsikringssummen¹⁴⁾, selvfølgelig kun beregnet for den paagældende Sending, der er under Transport. Der tages intet Hensyn til, at Erstatningsbeløbet bliver mindre paa Grund af særlige Afdrag, eller større paa Grund af Omkostninger. Tanken har vist været, at Assurandøren skulde beholde disse 2 pCt. til Dækning af de sædvanlige Omkostninger, der paaløber ved Opgørelsen, saa at hans virkelige Tab ikke kunde komme til at overstige 100 pCt. Muligvis skyldes Reglen ogsaa tidligere Tidens Uvilje imod, at Assurandøren bærer hele Forsikredes Risiko. Afdraget gjaldt alle Interesser; det er fastholdt i Praksis¹⁵⁾, men er nu ophævet ved Varepolicen¹⁶⁾.

¹⁰⁾ Se Kap. 39 § 7 om den herimod stridende Praksis ved Erstatning for Bruttofragt.

¹¹⁾ Br. 98, Pl. 644, B. 678, n. Pl. §§ 60 5. Stk. og 62 2.

¹²⁾ Der fradrages intet for Genstandens Slitage under Rejsen, dens Værdiforringelse ved Prisdald, eller Forbrug under Rejsen af Udredning, jfr. n. Pl. § 65 3, Mot. 2620.

¹³⁾ Jfr. ogsaa Konv. § 172.

¹⁴⁾ Findes ikke i sv. Pl. og n. Pl., H. B. og M. A.

¹⁵⁾ I U. 1916 915 udtalt, at Fradraget efter Konv. § 167 stadig gælder.

¹⁶⁾ »*Assurandørens Ret til at afdrage 2 pCt. i Tilfælde af Totalforlis bortfalder.*«

Nogle Assurandører havde ophævet Afdraget i Kaskointeressepolicer for Krigsfare.

35. KAPITEL.

Partiel Skade paa Skib.

I. *Almindelige Erstatningsregler.*

1. Snarest mulig efter Skadens Indtræden skal Forsikrede lade afholde en Besigtigelses- og Skønsforretning¹⁾. Pligten hertil er indskærpet Forsikrede ved Konv. § 179, og den er yderligere paalagt Skipperen ved Søloven. Besigtigelsen og Skønnet er det nødvendige Bevis for Skadens Art og Grundlaget for Erstatningsberegningen, som Forsikrede er pligtig at fremskaffe. Enhver Forsømmelse hermed rammer Forsikrede, se Konv. § 205 og Kap. 40, især Note 20, samt Kap. 33 Note 23. Besigtigelses- og Skønsmændene skal udmeldes af Retten, hvor Skibet henligger og efter de der gældende Regler²⁾. I Udlandet kan danske Konsuler udmelde Mændene. Ved Smaaskader o. lign. vil kyndige og upartiske Mænds Udtalelser være tilstrækkelig, ligesom man altid ad denne Vej kan underbygge og supplere Skønnet. Assurandøren eller hans Agent skal altid varsles, jfr. Konv. § 179 i. f.^{2a)}.

Besigtigelsesmændene skal ifølge Konv. § 179 udtale sig om³⁾, hvilke Skader der forefindes, angive Skadernes sandsynlige Aarsager og Tidspunktet for deres Indtræden, samt ansætte Reparationsomkostningerne (takserer⁴⁾ Skaden). Hver enkelt Skade skal beskrives og tak-

¹⁾ N. Pl. § 53, sv. Pl. § 63. H. B. § 74 1—9 behandler de Sagkyndige som en Slags Voldgiftsret, hvis Afgørelse er bindende for Parterne. Granfelt 245—247. Der aflægges oftest Søforklaring, jfr. Konv. § 166.

²⁾ I Danmark vil Udmeldelsen ske, i København ved Sø- og Handelsretten, udenfor København af den almindelige Sørét. (L. 12. April 1892.)

^{2a)} N. D. 1913 193. Assurandørens Frifindelse begrundet ogsaa ved Henvi-
sning hertil. Se Kap. 40 Note 17 og Kap. 16 Note 32—34.

³⁾ H. B. § 74 5 og n. Pl. § 52 specificerer ligeledes de følgende Regler.

⁴⁾ Det er ret almindeligt, at dette — især ved mindre Skader — undlades, og Afgørelsen altsaa overlades til Parternes senere Forhandling. En saadan Fremgangsmaade er dog uheldig, da den aabner Mulighed for uberettigede Krav om Kulanceerstatning.

seres for sig⁵⁾). Endvidere skal Mændene angive Skibets Værdi i beskadiget og i repareret Stand, hvis dette begæres af Hensyn til mulig Kondemnation, jfr. Kap. 33 §§ 4 og 5.

Mændene skal altid begrunde deres Skøn og angive det Materiale, hvorefter de er naaet til deres Resultater. Det er nødvendigt, at Besigtigelsen bliver udført og beskrevet saa detailleret som muligt. Besigtigelsen vil nemlig kunne faa sin selvstændige Betydning⁶⁾, uanset at Mændenes Skøn, d. v. s. deres Bedømmelse af Forholdene og Værdierne, anfægtes, idet saavel senere Skøn som Rettens eget Skøn beror paa deres Besigtigelse, naar Forholdene umuliggør en ny.

Hver af Parterne kan fremskaffe Oplysninger til Hjælp ved Besigtigelsen og Skønnet. Naar Assurandøren lader møde, har ogsaa han Pligt til ved Oplysninger og hensigtsmæssige Spørgsmaal at bidrage til Besigtigelsens Nøjagtighed og Skønnets Rigtighed.

Hvis en af Parterne er utilfreds med Mændenes Beretning og Skøn, bør han begære Overskøn⁷⁾ udmeldt af Retten, eller nu i Danmark nyt Skøn, saa ofte Retten vil tillade dette. Naar Skaden er repareret, er egentlig Skøn udelukket^{8a)}. Overskøn har i Almindelighed den Betydning, at dets Resultat foretrækkes fremfor det tidligere Skøn. Efter den danske Retsplejelov tillægges der ikke Overskøn nogen særlig Betydning. Retten afgør altid selv⁸⁾, hvilken Betydning den vil tillægge en Besigtigelses- og Skønsforretning, ogsaa overfor andre, modstridende Skøn og Overskøn. Den tager herunder Hensyn til Skønsmandenes Personer, den Garanti, der ligger i deres Erfaring og Uddannelse, samt især til den Omhu og Nøjagtighed, hvormed Skønsresultatet begrundes. Retten er ikke pligtig til at følge noget af de foreliggende Skøn, men kan følge sin egen Opfattelse.

Parterne kan ved udenretslige Oplysninger, f. Eks. Vidneførsel, Tilbud og lign., saavel svække Tilliden til de foreliggende Besigtigelser^{9a)} og Skøn, som supplere og underbygge disses Indhold. Hvor det er gørsligt, bør Parterne dog altid fremskaffe autoritative Erklæringer eller

⁵⁾ N.R. 1871 355. Assurandøren frifundet, fordi dette var undladt. N.D. 1922 561. Slitage og Ælde paavist under Besigtigelsen.

⁶⁾ Br. 115.

⁷⁾ S. H. R. T. 1917 429. N.D. 1904 177.

^{8a)} N.D. 1922 280 (n. Pl. § 53).

⁸⁾ F. Eks. U. 1911 1002. N.D. 1904 218.

^{9a)} I N.D. 1923 225 tilsidesattes Skønsforretningen for Skøn fra Det norske Veritas.

lade Spørgsmaalet undersøge af de retsligt udmeldte Mænd⁹⁾, thi begge har Pligt til at skaffe det bedst mulige Bevis.

Policens Indhold og Betingelser bør ikke forelægges Skønsmændene som Grundlag for deres Skøn eller til Fortolkning. Derved kan disse let forledes til at tilpasse deres Skøn efter det Resultat, de personlig anser for rigtigt. Fortolkning af Policen er Domstolenes Sag. Policen bør kun fremlægges for at vise, hvilke faktiske Oplysninger og Spørgsmaal der er af Betydning. I flere Tilfælde har Retten netop tilsidesat Skøn, fordi det juridiske Grundlag har været forelagt og opfattet urigtigt¹⁰⁾.

2. Forsikrede er ikke berettiget til at forlange Erstatning for de Skader, der falder under Policen, blot fordi og naar de er lovligt takserede. Skibet vil oftest blive repareret. Forsikrede maa paa egen Bekostning lade Reparationen udføre uden at kunne forlange Forskud hertil af Assurandøren, se Kap. 40 § 4. Bliver den foretagne Reparation billigere end takseret, erstattes kun de faktiske Udlæg¹¹⁾, jfr. Konv. § 181; bliver den dyrere, lægges dog Taksterne til Grund, idet det overskydende antages at skyldes Forbedring, jfr. Konv. § 182¹²⁾. Assurandøren har derfor Interesse i, at Reparationen virkelig udføres.

Det er dog ikke ubetinget nødvendigt for den Forsikredes Ret til Erstatning, at Reparationen foretages¹³⁾. Der findes ingen offentlige Hensyn, der, som f. Eks. ved Brandforsikring, paabyder Genopbygelse af den forsikrede Genstand¹⁴⁾. Grundbetingelsen for Assuran-

⁹⁾ N. R. 1919 689. Privat Takstforretning foranlediget af Forsikrede tilsidesat for den af Assurandøren foranledigede retslige Skønsforretning. N. D. 1922 561. Private Erklæringer optaget længere Tid efter Havariet ikke tillagt Betydning.

¹⁰⁾ U. 1911 1002, 1912 376. N. D. 1917 81.

¹¹⁾ N. Pl. § 53 3, sv. Pl. § 72 Nr. 2. H. B. § 75 Nr. 1. N. D. 1904 440;

Taksten var ansat til 23,000 Kr., men et i Nødhavnen liggende Værft tilbød at udføre Reparationen for 17,500. Rederen lod mod Assurandørens Protest Reparationen udføre andetsteds for 22,500 Kr. Retten tilpligtede kun Assurandøren at betale 17,500 Kr.

¹²⁾ N. Pl. § 53 3, sv. Pl. § 72 2, H. B. § 75 3. I M. A. § 69 1 findes ingen Takst forudsat.

I N. D. 1907 54 antaget, at Taksten maa tages som en Helhed. Overskridelse af Taksten for en enkelt Post kan opvejes af Besparelser paa andre Poster. Assurandører kan ikke paa en Gang drage Fordel af begge Minima.

¹³⁾ Br. 117, M. A. § 69 2—3.

¹⁴⁾ Se dog den under Krigen vedtagne Lov af ¹⁸/₅ 1917 om Baandlæggelse af Forsikringssummerne for danske Skibe til Brug ved Erhvervelse af ny Tonnage.

dørens Erstatningspligt er givet ved Havariets Indtræden, straks da foreligger Formuetabet. Reparationen er kun et Moment, der kan begrænse og mere klart bestemme Assurandørens Erstatningsansvar. Konv. § 181 har til naturlig Forudsætning, at Reparation normalt finder Sted, og den rummer iøvrigt ikke i sin Formulering et ubetinget Krav om Reparation. At dette ikke foreligger, er ogsaa forudsat der ved, at Forsikrede ved Totalforlis ingen Pligt har til Anskaffelse af et nyt Skib, og at en lovlig Kondemnation overfor Befragteren, der ikke er forbindende for Assurandøren som Totalskade, erstattes efter Reglerne om partielle Skader, uden at Rederen har Pligt til at lade Skibet reparere.

Forsikrede har altsaa Valget mellem, om han vil reparere eller ej. Reparerer han ikke, kan han dog ikke uden videre forlange Takstbeløbet udbetalt. Assurandøren maa efter Reglen i Konv. § 181 have Ret til at forlange, at der holdes Licitation og til i det hele at oplyse, at Reparationen kan gennemføres billigere, end Taksten angiver¹⁵⁾. Selvom Skibet ikke repareres, maa der afdrages, se §§ 6—9. Reglen har især Betydning, hvor Forsikrede sælger det havarerede Skib, som det er, men forbeholder sig Erstatningskravet¹⁶⁾. Om han har taget et saadant Forbehold, maa fortolkes efter den med Køberen indgaaede Aftale.

3. Assurandørens Erstatningspligt gaar kun saa langt, som Konventionen og Policen positivt foreskriver¹⁷⁾, jfr. Kap. 17 III. Forsikrede har ikke ubetinget Krav paa, at Skibet skal sættes i nøjagtig samme Stand som før¹⁸⁾. Det skal selvfølgelig være sødygtigt og kunne faa sin tidligere Klasse, men kan dette opnaas mod en rimelig Udgift^{18a)}, kan Forsikrede ikke forlange f. Eks. en fuldstændig Ombygning, der vil koste uforholdsmæssigt. Den Forringelse i Styrke, Skønhed eller Bæreevne, som nødvendigt følger af en Reparation, faar han ingen Erstatning for¹⁹⁾. Saavidt mulig bør dog Reparationen ske i Harmoni med Skibets Bygning og Linjer.

¹⁵⁾ Udtrykkeligt: n. Pl. § 53 3, sv. Pl. § 72 2, H. B. § 75 Nr. 5, N. R. 1919 689.

¹⁶⁾ A. § 1032 b og 1033, jfr. N. R. 1894 225.

Et Skib var solgt af Forsikrede, og først Køberen havde ladet det reparere. Der tilkendtes Sælgeren Erstatning paa Grundlag af Taksten.

¹⁷⁾ N. D. 1917 439, 1915 225, 1913 412.

¹⁸⁾ N. Pl. § 53 4, sv. Pl. § 72 3, Br. 118, G. 208, 216 og 217.

^{18a)} M. A. § 69 Nr. 1 »reasonable cost of repairs«.

¹⁹⁾ Derimod erstattes selvfølgelig Skibets »almindelige Værdiforringelse« som Følge af Ulykken, jfr. N. D. 1922 561. I N. D. 1904 401 tilkendtes der dog

(fortsættes)

Rederiet kan ikke forlange Reparationen fremskyndet ved Nat- eller Overarbejde²⁰). Rederiets Udlæg til Hyre og Kost og Tidstab ved Skibets Henliggen indtil og under Reparationen, Bugseringen og Bjergningen²¹) erstattes ikke. Hyre- og Kostpenge til Mandskab, der er ombord som Tilsyn ved Reparationen, erstattes dog i Praksis med et vist Beløb pr. Dag for Kaptajns Tilsyn og et mindre pr. Mand for Besætningens Assistance²²), jfr. Konv. § 195. Hvis Mandskabet hjælper ved Reparationen og derved sparer Værftet Omkostninger, maa saadan Bistand særskilt erstattes, ligesom Kulforbruget, hvis Skibet leverer Elektricitet eller Maskinkraft under Reparationen.

Erstatningspligten omfatter først selve Reparationsregningerne fra Værftet (Konv. § 181), altsaa Materialer, Arbejds løn og Fortjeneste, men desuden ogsaa Slæbning til Reparationsstedet, Doksætning, midlertidige Reparationers Indsættelse og Fjernelse, Anskaffelse af Midlerne hertil o. lign., hvis disse Foranstaltninger har været nødvendige eller hensigtsmæssige til Reparationens Gennemførelse. Se iøvrigt Kap. 38. Af de udlagte Penge svares sædvanlig Rente fra Udlæggets Dato,

Rederiet Erstatning for Skibets forringede Bæreevne. Afgørelsen synes fornuftig begrundet med, at Assurandøren havde ladet Reparationen foretage, og at han havde valgt en meget billig Maade i Stedet for den, der syntes rimeligst af Hensyn til Rederen, men er netop derfor ikke afgørende for Princippet.

²⁰) G. 214.

²¹) G. 207—208. Efter London Institute Time & Voyage clauses betaler dog Assurandøren »£ 30 per cent. per annum on the insured value for the time actually lost in waiting for tenders for the repairs«, se Witherby 3 og 10.

²²) Dog ikke udover 10 pCt. af de Assurandøren vedkommende Reparationsomkostninger. Denne Praksis er især rimelig, naar Reparationen sker uden for Bestemmelsesstedet under Rejsen. I Analogi hermed bør Erstatning gives ved Beslaglæggelse af fremmed Magt og Henliggen efter Sammenstød, hvis Skibet henligger efter Samraad med Assurandøren. N. Pl. §§ 42 3. Stk., 56 og 57, sv. Pl. § 92, N. D. 1912 119, N. D. 1913 412, G. 214 og 219.

Norske Kaskopolicer:

»Kost og hyre (maanedspenger) til skipper og mandskap erstattes — uden for de i Sjøforsikringsplanen nævnte tilfælder — ogsaa under ophold i havn for reparation af skade, som erstattes i henhold til denne polise, i dette tilfælde med en halvpert.

I alle tilfælder, da kostpenger erstattes, følges ved erstatningsberegningen det regulativ, som for hvert aar fastsættes af styret i Sjøassurandørernes Centralforening i Kristiania.

Har mandskabet været benyttet som arbejdere under havariet, og betaling er beregnet for dette, godtgøres ikke kost og hyre (maanedspenger.)«

Efter svensk Praksis erstattes Hyre og Kostpenge under Reparation af partikulære Skader fuldt.

mens hele Erstatningen først er forfalden til Udbetaling efter Konv. § 210²³), se Kap. 40 § 4.

4. Reparationen skal af Hensyn til Risikoen for Skibet og for Skadens Forøgelse altid ske snarest muligt²⁴), i Nødhavn eller paa første Bestemmelsessted, jfr. Konv. § 180. Udsættelse af Reparationen kan kun ske med Assurandørens udtrykkelige eller stiltiende Samtykke, og Skibet maa kun sejle eller bugseres til Rutens efterfølgende Havne, naar der erhverves Sødygtighedsattest for, at Skibet uden Risiko kan foretage Mellemsreisen, og Skønnet udtaler, at Reparationen paa det senere Bestemmelsessted er billigere²⁵).

Som Følge af Konv. § 181 er Rederen ikke berettiget til uden videre at acceptere Reparationstilbud svarende til Taksten^{26a}). Paa Assurandørens Forlangende maa han indhente Tilbud fra andre forsvarlige Værfter i Nødhavnen eller paa den kommende Rute. Med disse Indskrænkninger er Rederen berettiget til at vælge Reparationsstedet og Værft paa sin Rute²⁶) og paabegynde Reparationen snarest. Assurandørens Erstatningsansvar er jo begrænset til Taksten, og da Rederen i Fremtiden skal bruge Skibet og bærer alt Tidstab ved Reparationen, bør han saavidt muligt have Afgørelsen af, hvor og naar Reparationen skal ske.

Hvis Assurandøren ønsker, at der benyttes et billigere, men dog forsvarligt Værft, der ligger udenfor Skibets forsikrede Rute, saaledes at der vil medgaa ekstra Omkostninger til Rejsen derhen og tilbage og desuden tabes Tid, kan Assurandøren, der jo faar Fordelen heraf, kun forlange Reparation foretaget der, hvis han erstatter Rederens særlige Tab ved Ruteændringen²⁷) og bærer Risikoen under Frem- og Tilbagerejsen. Er han villig hertil, kan han forlange Reparation foretaget andetsteds²⁸).

²³) G. 214, H. B. § 75 Nr. 4.

²⁴) N. Pl. § 50, H. B. § 75 1.

²⁵) N. Pl. § 53 2, sv. Pl. § 72 Nr. 1. I Praxis anmelder Forsikrede Havariet til Assurandøren, og hvis denne ikke forlanger øjeblikkelig Reparation, fortsætter Skibet sin Rejse.

^{26a}) N. D. 1904 440. I engelsk Policer benyttes en »Tender clause« (Witherby 3).

²⁶) Assurandøren kan saaledes ikke forlange Reparation paa Hjemstedet, selv om den er billigere, jfr. U. 1868 1012.

²⁷) N. D. 1919 44. Et Skib forlanges af Assurandøren repareret udenfor Taksationsstedet. Ved Ankomsten kan Reparation ikke ske paa Grund af Lockout. Assurandøren maa erstatte Udgifterne ved den forgæves Rejse.

²⁸) G. 214, n. Pl. § 53 2, sv. Pl. § 72 1—2. I N. D. 1922 353 udtalt, at sv. Pl. § 53 2. Stk. medfører, at Skibet under Flytning er under Assurandørens Ansvar.

(fortsættes)

5. Det maa iagttages, at kun de Beløb paa Reparationsregningen, der hidrører fra en i Overensstemmelse med Forsikringens Principper foretagen Reparation af de Skader, der vedkommer Assurandøren, erstattes. Reparationen vil ofte gaa videre, f. Eks. klassificeres ofte Skibet samtidigt, eller Reparationen gøres bedre eller mere omfattende end nødvendigt²⁹⁾. En skønsmæssig Fordeling af Fællesudgifterne for Reparationen, som f. Eks. Bugsering, Doksætning o. s. v. bør da ske, foruden at den særlige Reparation holdes ude fra Erstatning³⁰⁾.

Det er uden Indflydelse paa Assurandørens Erstatningspligt for det skete Havari, at hans Risiko er ophørt, forinden Reparationen sker eller er færdig, f. Eks. fordi den forsikrede Rejse er endt, eller Tidspolicen udløbet³¹⁾. Hvis Risikoen er ophørt, bærer Assurandøren dog intet Ansvar for nye Havarier og andre Udgifter, der ikke kan siges at have det oprindelige Havari til Hovedaarsag, se Konv. § 196 samt Kap. 17 § 15 og 22 § 6. Derfor erstattes heller ikke Forsikringspræmierne under Reparationen^{31a)}. For at afskære Tvivl i Havaritilfælde har Tidspolicen for Dampskibe indført en for begge Parter verbindende stilltende Prolongation, og for Sejlskibe givet Forsikrede Ret til at forlange Prolongation, indtil Reparationen er færdig, se Kap. 22 § 1.

Hvis Arbejdet udføres daarligt og foranlediger et senere Havari, maa Assurandøren erstatte dette og lade Reparationen gøre om, selv om hans Risiko er ophørt. Erstatningskravet mod Værftet tilkommer da Assurandøren³²⁾.

II. Skader, der ikke erstattes, og Afdrag.

6. Af lignende almindelige Grunde, som har ført til for Ladning at Assurandørens Ansvar indskrænkes ved Bestemmelser i Policen, Kap. 36, nemlig den vanskelige konkrete Afgørelse af Indflydelser fra Genstandens egen Beskaffenhed og Rejsens almindelige Forløb, Kap. 20,

Denne maa derfor betale: Præmie for Skibets Krigsforsikring, Bunkerkul til Rejsen og Assurance heraf. Derimod ikke nyt Ferskvand, der maatte anskaffes, fordi Tankene under Doksætningen maatte tømmes, da Ferskvand efter n. Pl. § 48 er Udstyr. Det sidste synes urigtigt, da Tabet er foranlediget ved Assurandørens Krav om andet Reparationssted.

²⁹⁾ N. R. 1919 689. Skibet var under Reparation blevet forlænget. Udgiften hertil var Assurandøren uvedkommende.

³⁰⁾ G. 217, sv. Pl. § 72 4, n. Pl. § 53 5.

³¹⁾ N. Pl. § 27.

^{31a)} N. D. 1922 561.

³²⁾ G. 214, N. R. 1914 819. En Propel blev under Aftagning ødelagt og derefter uforsvarlig indsat. Skib og Assurandør sagsøgte Værftet til Erstatning. Dette frifandtes dog, da intet var forsømt.

har Konventionen og Policen positivt foreskrevet en vis Franchise i Konv. § 204, jfr. Kap. 29 § 2, og udelukket fra Erstatning visse Arter af Skade helt eller delvist.

Ifølge Konv. § 73³³⁾ giver Kaskoassurandørerne »ikke Erstatning for partikulær Skade bestaaende deri, at ved Søens eller ved Vindens Magt, Mast eller lignende Redskab brækker, Tovværk skamfiles eller brister, Kjetting springer, Sejl skjørner, splittes eller flyver overbord eller overhovedet Redskab fortabes eller ødelægges.« Ved Redskab maa forstaas Skibsredskab, d. v. s. alt til Skibet hørende Tilbehør, jfr. Konv. § 38, se Kap. 4 § 2. Konv. § 73 omfatter ligeledes Udrustning, hvis denne er forsikret under Kaskopolicen, jfr. Konv. § 39³⁴⁾. Hertil er altsaa positivt føjet Masten. I Praksis regnes dog Jærnundermast som undtaget fra Konv. § 73³⁵⁾. Ligeledes er det gammel Praksis altid at erstatte Baade, som er paa deres rette Plads³⁶⁾. Fritagelsen gælder kun Indflydelse fra de udtrykkeligt nævnte Aarsager, altsaa ikke^{36a)}, hvis Genstandene ødelægges ved Brand, Kollision, speciel Krigsaarsag eller Stranding³⁷⁾. Hvis Genstandene erstattes i Havarigrosse, Kap. 30, eller hvis Skibet senere totalforliser, benyttes Fradraget ikke, se udtrykkeligt Konv. § 73 i. f. og i Kap. 34 § 1.

7. Ifølge Konv. § 74³⁸⁾ erstatter Assurandørerne kun det halve af »partikulær Skade, som ved haardt Vejr foraarsages paa Skibets Skrog, forsaavidt den ikke rejser sig af Støden«. Ved »haardt Vejr« forstaas det samme som i § 73, »Søens og Vindens Magt«, ligesom »Skrog« er Supplementet til Redskab. Skrogskade, som følger af andre end de nævnte Aarsager, erstattes, ligesom ved Konv. § 73. Ved »Støden« forstaas enhver Støden mod faste eller flydende Genstande³⁹⁾,

³³⁾ Se Konv. 1746 Hav-Regl. VIII §§ 4—5.

Lignende Regel findes i n. Pl. § 55 B, sv. Pl. § 73 3—4, H. B. § 59 2. Stk., G. 212. Se N. D. 1914 504.

³⁴⁾ Den særlige Police for Udredning giver ogsaa kun Erstatning ved Skibets Totalforlis, se Kap. 26.

³⁵⁾ Dette fremgaar forøvrigt af Policerne, idet den er afdragsfri, naar Reparation sker uden Fornyelse af den, jfr. nedenfor.

³⁶⁾ Jfr. n. Pl. § 55 B 5. Stk. Se om Krigsforsikring N. D. 1917 257.

^{36a)} Det er forudsat, at Tilbehøret er paa sin rette Plads, hvis det findes ovenbords, jfr. sv. Pl. § 45 2 i. f., se Kap. 20 Note 16.

³⁷⁾ eller Besætningens Fejl, se U. 1923 348. Reglen er forudsat ved Policens Bestemmelse om Afdrag for Maskinen.

³⁸⁾ Se n. Pl. § 55 A, sv. Pl. § 73 1.—2. Stk.

³⁹⁾ Jfr. Kap. 24 § 3 om Kaskopolicens Definition af Sammenstød og Policens Ord om Erstatning for Maskinen nedenfor. Anderledes Varepolicens Definition af Kollision, Kap. 36 § 7.

som Grundstødning, Kollision, herunder ogsaa med Is⁴⁰⁾. Optages Skrogskaden i Havarigrossedispachen, eller totalforliser Skibet, erstattes den, ligesom ved Konv. § 73, se dog om Konv. § 183 i. f. i Kap. 34 § 1.

Halvdelen afdrages først, efter at de almindelige, i § 9 nævnte Afdrag er foretaget, jfr. Konv. § 181 i. f.

Konv. § 74 forudsætter Træskrog. Ifølge Praksis ses derfor ved Staal- og Jærnskibe — baade Damp- og Sejlskibe — bort fra dette Afdrag, hvad der forøvrigt synes forudsat i Policernes Regler om Afdrag for Staal- og Jærnskipes Skrog.

8. Konventionen omtaler ikke Maskinen⁴¹⁾, da den ikke havde praktisk Betydning i 1850. Ved Policen er imidlertid følgende Regler svarende til Konv. § 73 givet for den og samtidigt for Kahytternes Inventar:

»Beskadigelse paa Maskinerne med Kedler, Dampkrø og andet Tilbehør (Aksel, Hjul og Skruer derunder indbefattet), saavel som paa alt, hvad der hører til Kahytternes Udstyr og Montering, erstattes kun, naar Skaden er foranlediget ved Stødning, Paasejling eller Ildsvaade. Udtrykkene: Stødning og Paasejling omfatter al Skade, som forårsages ved Stødning mod faste eller flydende Genstande.« Heraf følger, at bl. a. Tyveri af Inventar o. s. v. aldrig erstattes af Kaskoassurandørerne; anderledes efter Konv. §§ 73 og 74 ved Udrustning og Skrog.

9. Allerede Konv. § 181 fastsatte som Hovedregel, at der af Reparationsbeløbet for den Beskadigelse, som Assurandøren erstattede, skulde fradrages $\frac{1}{3}$ for Forskellen mellem *»gammelt og nyt«*. Tilsvarende Regler findes overalt⁴²⁾. De forudsætter ikke, at Skibets Værdi

⁴⁰⁾ N. Pl. § 55 A 3. H. B. § 61. Se dog i Kap. 20 Note 6.

⁴¹⁾ N. Pl. § 55 C, sv. Pl. § 73 7, H. B. § 65.

N. D. 1912 119. En forsikret Staalpram faar Slagside, fyldes med Vand, men holdes af Lasten flydende med Dækket under Vand. Det indtrængende Vand beskadiger Donkeymaskinen. Efter sv. Pl. § 73 Nr. 7 anses der at have foreligget *»Synkning«*, og Skaden erstattes. Hyre- og Kostpenge til Bugserdampere samt dennes Kulforbrug, medens den ventede paa Prammens Reparation, ikke erstattet.

⁴²⁾ N. Pl. § 54, sv. Pl. § 73, H. B. § 76, M. A. § 69 1, *»customary deductions«*. Efter W. v. K. § 713, jfr. §§ 714—716, og S. H. L. B. § 771 betaler Assurandøren kun $\frac{2}{3}$ af de partielle Skader. Br. 115, G. 217—219, B. 679, Pl. 660, A. §§ 1023—1031. I England er Reglen om $\frac{1}{3}$ Fradrag opstaaet i Domstolenes Praksis som den af Retten ansatte skønsmessigt rigtige Fordeling — men kun for Træskibe og ikke for første Rejse. Reglerne om Afdrag hviler alle paa

(fortsættes)

er blevet forøget ved Reparationen, men begrundes med den rigtige Betragtning, at ved en Reparation vil normalt, hvad der repareres, være noget slidt, og Rederen vil derfor spare en Udgift, som beregneligt vilde falde paa ham indenfor de nærmeste Aar.

Konventionens og Policens Regler er positive; de skal anvendes uden Undersøgelse af, om der i det enkelte Tilfælde er sket en Fornyelse, en Indsættelse af nyt Materiale eller besparet en fremtidig Udgift.

Konventionens Regler er ændrede ved Policerne saaledes:

Policerne for Dampskibe:

III. *I det første Aar, efter at Skibet har forladt den Havn, hvor det er bygget, fradrages intet for Forbedring ved Erstatning for Skade paa Skrog, Master, Rundholter og staaende Rig. Ved Erstatning for Skade paa Sejl, løbende Gods, Varpegods, Baade og andet løst Inventar etc., samt hvad der henhører til Kahytternes Udstyr og Montering, fradrages intet i de første 3 Maaneder. Fra Omkostninger ved Skrabning, Maling og Forgyltning fradrages altid $\frac{1}{3}$, og Erstatning herfor finder kun Sted for selve den ved Ulykken forårsagede Skade. For Bundmaling, som er over 9 Maaneder gammel, erstattes intet.*

Ved Erstatning for Skade paa Maskineri^{42a}) med Tilbehør — Kedler og Skorsten undtaget — fradrages intet for Forbedring i de første 3 Aar, $\frac{1}{6}$ i de næste 3 Aar og senere $\frac{1}{3}$.

Afdraget regnes efter Maskinens (ikke de enkelte Deles) Alder; dog regnes Skruens Alder fra den Dag, paa hvilken den er taget i Brug, og Skrueakslens, for saa vidt den beskadigede Aksel var indsat for Rederiets Regning, fra Indsættelsen.

For Kedler, Skorsten og Skrueaksel^{42b}), som er over 12 Aar gamle, gives ingen Erstatning.

Fra Omkostningerne ved Fornyelse af Kedler og Skorsten, heri indbefattet Udgifter ved Udtagelse og Indsættelse, afdrages $\frac{1}{144}$ for hver fulde Maaned for Tiden fra Indsættelsen til Fornyelsen; for mindre Reparationer, der ikke kræver Udtagelse, kommer sædvanligt Maskinafdrag til Anvendelse.

Policerne for Sejlskibe:

IV. *Ved Beregning af Erstatning for partikulær Skade paa det faste*

Domspraksis og er altsaa begrundede i Forsikringens Natur og Omfang, se Kap. 20 § 2 b og c. Efter de nyeste Time and Voyage Institute clauses sker intet Fradrag »of thirds, new for old« Witherby 2 og 10). Se Kap. 29 Note 9 b.

^{42a}) N. D. 1923 24. Elektrisk Motor i Undervandsbaad sidestilles med Dampmaskinen efter sv. Pl. § 73 7.

^{42b}) Udgaet i de nyeste Policer.

Skrog, hvorunder ikke er indbefattet Metalhuden, for hvis Vedkommende Konventionens § 181 og ovenstaaende Bestemmelser forbliver uforandrede, fradrages intet for Forbedring i det første Aar, efter at Skibet har forladt den Havn, hvor det er bygget. Ved Erstatning for Skade paa Rundholter, Baade, Rigning og Inventar fradrages intet i de første 3 Maaneder efter samme Tidspunkt. Fra Omkostningerne ved Maling og Forgylldning trækkes altid $\frac{1}{3}$, og Erstatning herfor finder kun Sted, forsaavidt angaar Maling og Forgylldning af de ved Ulykkestilfældet beskadigede Dele af Skibet. For Bundmaling, som er over 9 Maaneder gammel, erstattes intet.

Policerne for Sejlskibe med Motor:

Motoren med Tilbehør antages at vare i 5 Aar. I de første 3 Maaneder, efter at ny Motor er blevet indsat, fradrages intet for Forbedring ved Reparationer paa Motoren, senere $\frac{1}{3}$.

Ved Fornyelse af Motoren — herunder Omkostninger ved Udtagelsen og Indsættelsen — fradrages $\frac{1}{80}$ for hver fulde 30 Dage, der er forløbet mellem den Dag, da Motoren som ny er taget i Brug, og dens Fornyelse.

Ved Reparation eller Fornyelse af Aksel eller Skrue fradrages intet i det første Aar efter, at disse er taget i Brug, senere $\frac{1}{3}$.

Der gives kun Erstatning for Skade paa Motor, Aksel og Skrue, naar Skaden er foranlediget ved Stødning, Paasejling eller Ildsvaade.

Skade paa selve Motoren ved Eksplosion er Assurandørerne uvedkommende.

Fællesregler for alle Skibe:

Er det forsikrede Skib et Staal- eller Jernskib, som henhører under Veritas 1ste Division, fradrages intet for Forbedring ved Beregning af Erstatning for Skade paa de Dele af Skroget, der er af Staal eller af Jern, samt paa Undermaster og Ror, forsaavidt samme er af Staal eller af Jern, i de første 10 Aar, regnet fra det ovenangivne Tidspunkt. I de paafølgende 5 Aar fradrages $\frac{1}{6}$ og efter Udløbet af det 15de Aar $\frac{1}{3}$. Hører Skibet til Veritas 2den Division, fradrages intet i de første 8 Aar, $\frac{1}{6}$ i de næste 4 Aar og senere $\frac{1}{3}$. Hører Skibet til 3dje Division, fradrages intet i de første 4 Aar, $\frac{1}{6}$ i de paafølgende 2 Aar og senere $\frac{1}{3}$.

Er Skibet klassificeret i engelsk Lloyd, regnes A 100 og A 95 som 1ste Division, A 90 og A 85 som 2den og enhver lavere Betegnelse som 3dje Division.

Er Skibet ikke klassificeret, bliver det ved Overenskomst mellem den Forsikrede og Assurandørerne at afgøre, om Skibet i den oven-

anførte Henseende bør stilles lige med Skibe, henhørende til 1ste, 2den eller 3dje Division i Veritas.

Staal- eller Jerndelev af Skibets faste Skrog, Master eller Ror, som kan laskes eller paa anden Maade repareres, kan af den Forsikrede kun forlanges fornyede, naar det fordres for Klassifikationens Skyld. Fra Omkostningerne ved de beskadigede Deles Udtagning, Reparation og Genindsætning eller Retning paa Stedet, hvis Udtagning ikke er nødvendig, gøres intet Fradrag for Forbedring; dog for Spanter og Bundstokkes Vedkommende med den Indskrænkning, at Fritagelse for Fradrag kun finder Sted, naar de rettes paa Stedet.

Konv. § 181 2. Stk. om Metalhud⁴³⁾ bestaar uændret, men Policen for Damp- og Sejlskibe samt Sejlskibe med Motor tilføjer:

Ved Beregning af Erstatning for Metalhud forudsættes Kobber at være 7 Aar, Yellow Metal 5 Aar og Zink eller andet Metal 2½ Aar.

Reglerne i Konv. § 181 om Ankere gælder uændret for alle Skibe, hvorefter Ankere altsaa erstattes uden Afdrag⁴⁴⁾.

Alder beregnes fra Skibets første Indtræden i Fart, uanset at Genstanden senere kan være blevet delvis fornyet. Hvor en Del har særligt Afdrag, regnes Alderen dog fra denne Dels særlige Indsættelsesdag. Alderen regnes altid til Havariets Indtræden. Dog plejer man i Praksis for Bundmaling at regne indtil den Dag, Fornyelsen faktisk sker. Afdraget for Staal- eller Jernskroget kan mod særlig Præmie medforsikres.

Af Udgifter til Doksætning, Dokleje, Kajaftgifter o. a. lign. Beløb, der er Dele af Reparationen^{45a)}, ligeledes Hyre- og Kostpenge beregnes Afdrag⁴⁵⁾, hvis den væsentlige Aarsag til Udgiften er en Skade, som Assurandøren hæfter for. Afdraget beregnes da efter Hovedskadens Regler. Undertiden finder en Fordeling Sted.

Der beregnes aldrig Afdrag paa Omkostningerne ved Havariet, se Kap. 38, Nødreparationer⁴⁶⁾, Udgifter til Skibets Flytning fra og til Værft⁴⁷⁾, Indtagen af Ballast og Bunkers, Opmagasiner af Inventar.

⁴³⁾ N. Pl. § 48 3, sv. Pl. 73 5.

⁴⁴⁾ N. Pl. § 54 C., sv. Pl. § 73 10. Stk., H. B. § 76 Nr. 7.

^{45a)} N. D. 1922 561. Afdrag anvendt paa Udlæg til Fragt og Assurance for de til Reparationen af Forsikrede selv indkøbte Kedler.

⁴⁵⁾ N. Pl. § 54 Nr. 1. Ikke i England. A. § 1031.

⁴⁶⁾ Br. 116, n. Pl. § 54 Nr. 3, sv. Pl. § 73 11. Stk., A. § 1031.

⁴⁷⁾ N. D. 1916 308. Paa Grund af Afdragsreglerne skulde Kedelskaden ikke erstattes, men Omkostningerne ved Skibets Flytning for Reparation fik Forsikrede erstattet.

Forudsætningen for Afdraget er nemlig, at der ved Udgifterne skabes en blivende Værdi for Skibet⁴⁸⁾.

Hvis en Tredjemand f. Eks. ved Kollision er erstatningspligtig for Skaden, fradrages den indkomne Erstatning i selve Omkostningerne, og Afdraget beregnes først af det tiloversblevne, som jo Assurandøren skal erstatte⁴⁹⁾. Hvis Skaden erstattes i Havarigrosse, gælder selvfølgelig kun de Afdrag, som er fastsat for Havarigrosse enten ved York-Antwerp Rules eller Søloven, jfr. foran Kap. 30 § 4.

Resterne af de ødelagte Genstande — Vragstumperne — kommer altid Assurandøren til Gode, jfr. Søl. § 257⁵⁰⁾, men fradrages først, efter at Afdragene er beregnet. Derimod har Assurandøren ingen Ret til Andel i den reddede Fragt, selv om Udredningen er forsikret i Forbindelse med Skibet⁵¹⁾.

⁴⁸⁾ Hvis der indsættes brugte Genstande, bortfalder i hvert Fald den Del af Afdraget, der svarer til den Tid, Genstanden har været brugt. (Br. 116.)

⁴⁹⁾ N. Pl. § 54 Nr. 4.

⁵⁰⁾ Jfr. n. Pl. § 54 4. Stk., sv. Pl. § 73 Nr. 14. H. B. § 75 3. Stk. Nr. 2.

⁵¹⁾ Gram 571—572.

36. KAPITEL.

Partikulær Skade paa Ladning. I.

Almindelige Erstatningsregler.

1. Erfaringen har lært Assurandørerne, at Beskadigelser under Transporten er hyppigere og større for nogle Varer end for andre, mens Risikoen for Tab ved Havarigrosse og for Varers Totalforlis sammen med Skibets (Abandon, virkeligt Totalforlis) er nogenlunde ens for alle Varer. Dette beror paa, at Varer har en forskellig Grad af Modtagelighed overfor Indflydelserne under Transporten, især Tryk fra den øvrige Last, Havets og Luftens direkte Paavirkning. At Assurandøren ikke hæfter for Skade, der skyldes Varens egen Beskaffenhed, fritager ham selvfølgelig ikke for at erstatte andre Arter af Beskadigelser, der har antaget et stort Omfang, fordi Varen er særlig ømfindtlig. Udsondring af Beskadigelser hidrørende fra Varens egen Natur er ofte praktisk umulig, og hele Skaden vil derfor paa Grund af Bevisvanskeligheder ofte noget uretfærdigt falde paa Assurandøren, se Kap. 20.

For at ikke Præmierne for samtlige Varearter skulde blive for høje, og for dog at imødekomme den praktiske Trang til ensartet Tarifiering for de flest mulige Varearter¹⁾, indførte Assurandørerne allerede i Søforsikringens Barndom Regler, hvorefter deres almindelige Ansvar for alle partikulære Beskadigelser blev begrænset til det objektivet let konstaterlige Havari: Strandingstilfældet, og hvorefter Beskadigelsen for visse særligt modtagelige, nærmere opregnede Varer skulde overstige visse Procenter — sædvanligt 3 eller 10 pCt. — for at berettigede til Erstatning.

Varernes forskellige Grad af Modtagelighed overfor en Beskadigelse

¹⁾ Lignende Hensyn har senere ført til, at Tidspolicerne for Kasko har et almindeligt Omraade, som Skibene maa besejle, og andre Omraader, hvor de enten ikke eller kun mod Tillægspræmie maa sejle, se Kap. 23 § 1. Gram 489.

se, der skulde erstattes, udlignedes herved noget, saaledes at Præmierne kunde beregnes efter ensartede Regler²⁾, og desuden opnaaede Assurandørerne at udelukke fra deres Ansvar de Beskadigelser, der ikke utvivlsomt var opstaaet som Følge af et virkeligt Skadestilfælde, hvorved Præmierne overhovedet blev billigere.

Den tidligst kendte og vigtigste Klausul med dette Formaal er det saakaldte »Memorandum« i Lloyd's Police af Maj 1749³⁾. Denne har givet Anledning til et Utal af Processer, men brugtes dog i halvandet hundrede Aar, trods stærke Angreb for Uklarhed⁴⁾. I Nutiden er »Memorandum«s Indflydelse bortfaldet, idet den engelske Police og Lov paa dens Principper har uddannet mere omfattende, tidssvarende og klare Regler. Under Paavirkning af den engelske Police og Praxis har de andre evropæiske Lande udformet Regler efter lignende Principper⁵⁾, men forskellige i deres positive Indhold.

²⁾ I Holland forsøgte man med forskellige Præmiesatser for de forskellige Varer, men dette viste sig at være praktisk ubrugeligt. G. 172—173.

³⁾ G. 172. Witherby 123. Allerede ved Varepolice i Konventionen 1746 findes al Skade under 3 pCt., »for Uld, Hamp, Hør, Stokfisk og Sukker under 10 pro Cent«, undtaget.

⁴⁾ Om dens Forstaaelse og Betydning for engelsk Søforsikring af Varer, se G. 170—184.

⁵⁾ N. Pl. har i §§ 34—37 en nærmere Bestemmelse af de forskellige Klausuler: Fri for Beskadigelse o. s. v., se Kap. 26. Ifølge n. Pl. § 75 er en Vareforsikring tegnet »fri for Beskadigelse undtagen i Strandingstilfælde« (n. Pl. § 35), med mindre det er bestemt, at den er tegnet »fri for n. n. Procent Beskadigelse« ved at Procenten er angivet i Policen, jfr. § 36, eller med mindre andet er vedtaget i selve Policen. Denne indeholder nu følgende:

3. Ad Sjøforsikringsplanens § 75:

A. Med damp-, motor- og sejlskibe:

a. Is er forsikret »fri for smeltning« og »fri for beskadigelse«. Dog erstattes smeltning og beskadigelse, som er en følge af skibets totale forlis.

b. Levende fisk er kun forsikret mod totaltap, som er en følge af skibets totale forlis. Fersk, iset eller røket fisk er forsikret »fri for beskadigelse«.

c. Andre levende dyr end fisk er forsikret »fri for beskadigelse og død undtagen i strandingstilfælde«.

d. Calciumcarbid, krudt, nitroglycerin og andre eksplosionsfarlige stoffer er forsikret fri for eksplosion og for beskadigelse, undtagen i strandingstilfælde.

e. Kunst- eller oldsaker er forsikret »fri for beskadigelse«.

B. Med skibe af staal og jern, som drives utelukkende med dampmaskine eller motor.

Følgende varer forsikres:

a. Fri for 3 pCt. beskadigelse (f. f. 3 pCt.): Ankere, ankerkjettinger, asfalt, beg, bomuld, cellulose, fyrstikker i zinkemballage, garn, harpiks, horn, kaffe, manufakturvarer, norgessalpeter i tønder, silke, specier, uld.

(fortsættes)

2. Konv. § 76 følger i sine detaillerede Regler nærmest tysk Forbillede. Partikulære Beskadigelser opstaaet ved »Ild, fjendtligt An-

b. Fri for 5 pCt. beskadigelse (f. f. 5 pCt.): Hamp og hampegarn, huder, lin, lær, lys, skind, stearin, stivelse, sukker, talg, taugverck, raatobak, voks.

C. Forsendelser med damp-, motor- og sejlskibe, som ikke gaar ind under bestemmelserne i 3 A. og B. er forsikret »fri for beskadigelse undtagen i strandingstilfælde«, forsaavidt ikke andet er fastsat i polisens skrevne tekst.

Hvis Varerne er afskibet i beskadiget Stand, uden at Beskadigelsen er fastslaaet før Afsendelsen, gælder de som forsikrede »fri for beskadigelse« (n. Pl. § 34) jfr. § 76.

Ifølge sv. Pl. § 80 maa Policen selv angive, paa hvilke nærmere Betingelser Varerne er forsikret, og Klausulernes Fortolkning er da angivet i § 56. En almindelig Fortolkningsregel er altsaa ikke vedtaget.

De sædvanlige Betingelser er følgende:

1. Enskild skada genom försämring och/eller partiell förlust å nedennämnda gods, lastadt under däck, ersättes endast, då skadan efter den i försäkringsplanen fastställda beräkningsgrunden och utan tillägg af kostnader, uppgår till eller öfverstiger de här nedan upptagna procenttalen. De af skadan förorsakade kostnaderna ersättes ej i annat fall, än då själfva skadan drabbar bolaget.

Med ångara:

3 pCt.	5 pCt.	10 pCt.
Bomull, pressad, i serier om 10 balar.	Färgträ.	Bomull i opressade balar.
Färger och Färgstoffer.	Ljus.	Frö i säckar.
Garn.	Rå- och Kross-socker i serier:	Gryn i säckar.
Huder.	om 25 korgar,	Gödnings- och Foder-ämnen.
Kaffe.	— 50 säcker,	Hampa.
Läder.	— 10 fat,	Humle.
Raffinad-socker, ej löst i rummet.	— 10 kistor (Brasil),	Kork, skuren.
Rå- och Kross-socker, hela partiet utan indelning i serier.	— 30 kistor (Havanna).	Korta varor.
Specerier.	Stearin.	Lin.
Tobak, i emballage, hela partiet utan indelning i serier.	Stärkelse.	Salpeter.
Trämassa.	Tallg.	Skin.
Trävaror, huggna och skurna.	Tobak i serier:	Svafvel.
Tändstickor i zink.	om 8 fat,	Trävaror, hyflade.
Ull.	— 15 seroner.	Tändstickor, utan zink-emballage.
Vävnader.	Tågverk.	
	Vax.	

(fortsættes)

greb eller anden Vold» samt ved »Skibets Undergang eller Stranding«, erstattes altid, jfr. Konv. § 76 1. Stk. De andre Arter af partiku-

Med seglare, klassificerede lægst $\frac{5}{10}$ l. 1. eller motsvarende:

3 pCt.	5 pCt.	10 pCt.
Bomull, pressad, i serier om 10 balar.	Kaffe, hela partiet utan indelning i serier. Rå- och Kross-socker. hela partiet utan indelning i serier. Socker, raffineradt, ej löst i rummet. Ull.	Hampa. Hudar. Kaffe i serier om 50 säckar eller balar. Lin. Läder. Rå- och Kross-socker i serier: om 25 korgar, — 50 säcker, — 10 fat, — 10 kistor (Brasil), — 30 kistor (Havanna). Tobak i serier: om 8 fat, — 15 seroner.

2. Enskild skada å annat, här ofvan icke omförmält gods, särskildt: Fisk, Fjäder, Flytande varor, Frukt, Frö och Gryn, löst i rummat, Födoämnen, Glas och Porslin, Järn- och Stålvaror, Kalk, Kemikalier, Kol och Koks, Kreatur, Krut och andra explosiva ämnen, Lump, Malt, Maskiner, Medicinalier, Möbler och Konstsaker, Papper, Patroner, Salt, Spanmål, Tobak utan emballage, ersättes endast, när skadan tillkommit genom strandningsfall (§ 56 mom. 2 försäkringsplanen) och, oberäknadt kostnader, uppgår till eller öfverstiger 3 pCt. af försäkringsvärdet. Kostnaderna ersättes i enlighet med mom. 1 här ofvan.

3. När ersättning utbetalas, afdrages icke ofvan angifna procenttal utom för flytande varor, då 2 pCt. såsom vanligt läckage alltid afdrages.

Ifølge H. B. § 82 hæfter Assurandøren, naar intet andet er vedtaget, kun for Beskadigelse i Strandingstilfælde, jfr. § 114. Dog gælder for visse Varer, der er opregnet i 2. Stk. Nr. 1, at Assurandøren altid hæfter for al partikulær Skade paa disse, men ifølge § 34 1. Stk. skal Beskadigelsen paa disse Varer, hvor intet andet er vedtaget, overstige 3 pCt. for at berettigede til Erstatning. Franchisesatser findes ofte i Policerne. Endvidere bestemmer H. B. § 82 2. Stk. Nr. 2, at hvor Policen er tegnet »fri for N. N. Procent«, eller »fri for de første N. N. Procent«, jfr. H. B. §§ 117 og 118, hæfter Assurandøren ogsaa udenfor Strandingstilfælde. Det hamburgske System er saaledes ganske det samme som den danske Policies, og ved den enkelte Policies konstante Henviisning til H. B. som Forsikringens almindelige Grundlag er disse Regler en Bestanddel af selve Policen.

Om engelsk Ret, se A. §§ 882—900 og Kap. 26. Hollandsk Ret, se W. v. K. § 643 og Børspolicerne.

lære Beskadigelser blev altid erstattet, naar de oversteg 3 pCt. (§ 76 Nr. 4); paa visse Varer skulde Beskadigelsen dog overstige 10 pCt. (§ 76 Nr. 3), og paa nogle Varer blev den overhovedet ikke erstattet (§ 76 Nr. 2). Konventionen indeholder altsaa i § 76 et System, hvorefter Erstatning beregnedes for alle Arter af Varer, saaledes at Assurandørerne altid kunne benytte de samme Policeformularer og Præmieberegninger.

Den nugældende Varepolice fastholder dette System. Den bygger paa og henviser til Konventionen, jfr. Stk. 1 nedenfor, men den tilføjer: »med de nedenfor nævnte Afvigelser«. Disse Afvigelser maa altsaa forstaaes paa Basis af Konventionens Regler, især i § 76. Policen er saalydende (Nummereringen er Forfatterens):

- 1) *Forsikringen er afsluttet i Henhold til det københavnske Søassurances Kompagnis Konvention af 2den April 1850, dog med de nedenfor nævnte Afvigelser^{5a)}:*
 - 2) *Paa følgende Varer maa den partikulære Beskadigelse, forsaavidt den ikke hidrører fra Stranding, Ild eller Kollision (Stødning mod faste eller flydende Genstande, ogsaa I s), beløbe sig til over 10 pCt. for at komme til Erstatning:*
 - 3) *Amboite, Ankere, Ankerkæitinger, Asfalt, Beg, Bomuld, Cassia lignea i Kister, Cochenille, Fabrikater af Bomuld, Linned, Silke og Uld, Farvetræ og Farvetræekstrakt, Guld- og Sølvvarer, Gummikopal, Harpiks, Horn og Hornspidser, Hvalbarder, Indigo og Indigoekstrakt, Kaffe, Kamfer, Kanel, Kardemomme i Kister, Kviksølv, Metalier i Blokke, Moskus, Muskatnødder, Nelliker, Nikkel, Opium, Peber, Piment, Rabarber, Kis i Fade, Saffran, Schellak, Silke, Skildpadde, Spermacet, Staal i Fade og Kister, Stearin, raa Sukkere og Farin i Fade, raa Sukkere i Kister, raat Svovl, Talg, The i Kister, Tovværk, Uld, Vanille, Voks, Zink i Plader og Zinnober.*
 - 4) *Partikulær Beskadigelse paa raa Frugter og paa Salt, løst i Skibet, erstattes kun i Tilfælde af Stranding eller Ild.*
 - 5) *Paa alle andre Varer end de ovenfor nævnte godtgøres partikulær Beskadigelse, derunder Udlækning af flydende Varer, kun, naar den er en umiddelbar Følge af Stranding, Ild eller Kollision.*
 - 6) *For Kreaturs Død, Tilskadekommen, Overbordskylning eller Overbordkastning indestaas udenfor Havarigrosse-Tilfælde kun, naar Tabet er foranlediget ved Stranding, Ild, Kollision el-*
- ^{5a)} Det erindres, at Krigsrisiko altid er undtaget, jfr. Kap. 25 § 1.

ler Skibets totale Forlis. Omkostninger ved Kreaturers Op- hold i Nødhavn godtgøres, naar de ikke er beregnede som Ha- varigrosse, kun i Tilfælde af Stranding, Ild eller Skibets totale Forlis.

- 7) *Under Landtransport erstattes Varers Beskadigelse kun, naar den opstaar ved Brand, Jernbaneulykke og Tyveri.*
- 8) *Dækslast erstattes, selv om den er angivet, kun naar den tabes ved Stranding, Ild, Kollision eller Skibets totale Forlis.*
- 9) *Bestemmelsen i Konventionens § 204, at det partikulære Tab paa Policen skal beløbe 3 pCt. af Forsikrings-Summen for at komme til Erstatning, forandres ikke ved foranstaaende Regler.*
- 10) *Assurandørernes Ret til at afdrage 2 pCt. i Tilfælde af totalt Forlis bortfalder.*

Hovedreglen i Konv. § 76 Stk. 1, og Varepolicen Stk. 5, er ens, nemlig at den partikulære Beskadigelse erstattes, der er en Følge af »Stranding, Ild eller Kollision«. Men medens Konv. § 76 Nr. 4 udtaler, at al anden partikulær Beskadigelse paa alle Varer erstattes, naar den blot overstiger 3 pCt., — undtagen paa de i Nr. 2 nævnte Varer, hvor saadan Beskadigelse slet ikke erstattes, og paa de i Nr. 3, hvor den kun erstattes, for saa vidt den overstiger 10 pCt., — bestemmer Policen i Stk. 2, at anden Art af partikulær Beskadigelse kun erstattes paa visse nævnte Varer, og da kun naar den overstiger 10 pCt. Principperne i Konv. § 76 Nr. 2 og 3 er blevet de almindelige, Nr. 4 er bortfaldet.

Allerede Konv. § 76 er saaledes affattet, at dens Forstaaelse volder megen Tvivl. Ved Policens Tilføjelser, der ikke er naturligt indarbejdede i Konv. § 76, og heller ikke selv giver en fuldstændig og detailleret Fremstilling af hele Ansaret, er Uklarheden forøget. I det følgende vil blive forsøgt en af baade Policens og Konventionens System uafhængig Fremstilling af det samlede Ansvar.

Skadesaarsager udenfor Varepolicen.

3. »Partikulær« er i sin sproglige Oprindelse det fuldstændige⁶⁾ Modstykke til »fælles« eller »almindeligt« Havari. Udtryk som »Havari« eller »Tab«⁷⁾ og maaske ogsaa »Skade« har ingen Særbetydning; de angiver kun, at der er sket Skade, eller at der er sket Formuefor-

⁶⁾ Hæftelsen for Kollisionsansvar kan dog næppe altid falde ind under dette Udtryk i Planer eller Policen. Den er en Udvidelse af Assurandørens Ansvar, som er sket længe efter, at Ordet »partikulær« er opstaaet. Se Kap. 24.

⁷⁾ N. Pl. § 28 B. 2 bruger Udtrykket »Tab«. Se anderledes N. D. 1921 433.

ringelse. Deres Anvendelse medfører derfor ikke Sondringer indenfor Omraadet for »partikulær«.

Anderledes med Ordet »Beskadigelse«, der anvendes saavel i Konv. § 76 som i Varepolisen. Beskadigelse er Betegnelse for den særlige Skadesform, der foreligger ved en Genstands kvalitative Forringelse^{7a)}. Beskadigelse er lig med det tyske Ord »Beschädigung«; men næppe med det engelske »average«. Ogsaa de kvantitative Forringelser falder dog naturligt under Ordet, især i forsikringsteknisk Sprogbrug. Der er i hvert Fald ingen Tvivl om, at det saavel efter Policen som efter Konventionen er Mening, at disse »partielle« Totalforlis bør behandles efter ganske de samme Regler som Kvalitetsforringelser. Konv. § 186 forudsætter efter sin Plads og sit Indhold, at de følgende Regler i Konv. §§ 187 og 190 skal anvendes ved partielle Totalforlis, og derigennem ogsaa, at disse maa behandles som »Beskadigelse« efter Reglerne i Konv. § 76, se ligeledes Konv. § 76 5. Stk. om Udlækning. Policen godkender denne Opfattelse og Sprogbrug ved i Stk. 5 at henregne »Udlækning«⁸⁾ af »flydende Varer« til partikulær Beskadigelse, og i Stk. 7 at betegne »Tyveri« som Beskadigelse. Begge Skadesformer kan nemlig kun fremkomme som kvantitative Forringelser. En anden Regel vilde ogsaa være urimelig, og Resultatet stemmer med Assurandørernes Praksis⁹⁾.

Den eneste Forskel er, at Skadesberegningen ved kvantitative Forringelser er særdeles let. Der behøves ingen Auktion til at sælge det »beskadede«, intet Skøn over Værdien. Erstatningen bliver altid samme Del af Forsikringsværdien, som det tabte udgør af hele det forsikrede, jfr. Konv. § 186¹⁰⁾. Der er heller ingen Anvendelse for de særlige Regler om Opgørelse paa Bestemmelsesstedet, thi det tabte er aldrig »ankommet«.

Under »partikulær Beskadigelse« falder ikke sprogligt Omkostninger afholdt til den forsikrede Genstands Redning og Bevaring (se Kap. 38), men det er i hvert Fald Reglen, jfr. Konv. § 187 1. Stk. i. f. og § 190, at Omkostninger kun erstattes, for saa vidt Assurandøren hæfter for selve Skadestilfældet¹¹⁾.

^{7a)} Overset i A. S. R. Nr. 90 i N. F. 1922 306.

⁸⁾ Ved denne Indføjelse har man tilsigtet at ophæve Reglen i Konv. § 76 Stk. 5. Se Kap. 20 § 4.

⁹⁾ Herimod N. D. 1921 433.

¹⁰⁾ Se n. Pl. § 82 3. Stk.

¹¹⁾ Anderledes M. A. § 72 2.

4. Spørgsmaalet bliver imidlertid, om ogsaa hele den forsikrede Ladnings virkelige Totalforlis¹²⁾ — jfr. Kap. 31 — falder under »Beskadigelse«. Paa Forhaand synes Svaret let. Totalforliset som det endelige Resultat af Beskadigelsens gradvise Udvikling bør juridisk behandles som denne selv. En Adskillelse i Erstatningsreglerne synes at være urimelig, især da Overgangen ofte er vanskeligt konstaterlig. Her glemmer man imidlertid, at Kaskoforsikringen netop kender en saadan Adskillelse mellem det mindre Erstatningsansvar for partielle Beskadigelser, se Kap. 35 §§ 6—9 om Fradrag og Afdrag efter Konv. §§ 73, 74 og 181, og det større for det Skib, der har lidt saa stor partikulær Beskadigelse, at det maa kondemneres, Kap. 33. I sidste Tilfælde erstattes uden Afdrag og som ved virkeligt Totalforlis. Sondringen er altsaa ikke hverken urimelig eller ubrugelig. Flere Totalforlis indtræder endvidere uden forudgaaende partielle Beskadigelser, f. Eks. ved Skibets Undergang. I England benyttes ogsaa ved Vareforsikring forskellige Erstatningsregler ved Totalforlis og Beskadigelser; »particular average« omfatter ikke Varens Totalforlis, jfr. M. A. § 64. Se Kap. 26 § 21.

En udtrykkelig Udtalelse om, at Totalforlis behandles som en partikulær Beskadigelse, saaledes som i H. B. § 113, jfr. §§ 82 og 114 samt i n. Pl. §§ 34 og 35, foreligger ikke i dansk Ret. Systematisk set falder Totalforlis i n. Pl. § 28 a udenfor partikulært Tab, jfr. ogsaa H. B. §§ 71 og 91.

Polisen forudsætter i hvert Fald, at naar Varens Totalforlis giver Ret til Abandon, behøver Aarsagen hertil ikke at være Stranding, Ild eller Kollision. Ligeledes følger det af Konv. § 189 2. Stk. og § 190, at ved Salg af Varer udenfor Bestemmelsesstedet, der jo erstattes som Totalforlis, er Assurandørens principielle Erstatningspligt ikke afhængig af Konv. § 76, men blot af, at Rejsens Afbrydelse og Salgets Nødvendighed skyldes en almindelig Skadesaarsag, se Kap. 37 § 1. Kun de forudgaaende Beskadigelser fradrages og bedømmes i begge Tilfælde efter Konv. § 76 og Policen. Denne Opgørelsesmaade, der jo er godkendt i Pol. Stk. 1, indfører i Virkeligheden en udvidet Hæftelse for Varens Totalforlis i de fleste praktisk forekommende Tilfælde og bevirker derved, at der kun kan være Tvivl om to Tilfælde:

1. Totalforlis af Ladning, saaledes at Resterne af Ladningen ankommer til Bestemmelsesstedet.

¹²⁾ Konv. § 167, jfr. Søl. § 256, udtaler kun, hvorledes Erstatningsberegningen er ved Totalskade, ikke for hvilke Skadesaarsager der hæftes (jfr. n. Pl. §§ 28 A og 79).

2. Totalforlis af Ladning bevirket af og faldende sammen med Skibets bevislige Totalforlis.

Det er sikkert Opfattelsen i Praksis^{12a)}, at Totalforlis i det første Tilfælde skal behandles som Resultatet af de forudgaaende Beskadigelser og altsaa være undergivet Begrænsningerne i Hæftelsen herfor efter Konv. § 76 og Policen; et Resultat som i norsk og tysk Ret. En Støtte herfor kan ogsaa findes i Konv. § 76 Stk. 3, der bestemmer, at ved Totalforlis skal en forudgaaende Beskadigelse fradrages, hvis den kan oplyses, og hvis den ikke erstattes efter Reglerne i § 76 Nr. 1—4. Derved forudsættes vistnok samme Erstatningsbetingelser for Totalforliset som for en Beskadigelse. Da endvidere de særlige Erstatningsbetingelser efter Reglen i Konv. § 190 skal anvendes, naar en i Væsen ødelagt — se Kap. 31 § 1 b — Ladning ankommer til Nødhavn, maa det samme selvfølgelig gælde, hvis Ladningen i saadan Stand kommer frem til Bestemmelsesstedet. Opfattelsen i Praksis er derfor rigtig.

Derimod maa det andet af de nævnte Skadestilfælde løses modsat. I Konv. § 76 1. Stk. nævnes udtrykkeligt *Skibets Undergang* som en selvstændig Skadesaarsag, Assurandøren hæfter for, udenfor Begrænsningerne i Nr. 1—4. Denne Opfattelse er gentaget i Policen.

Naar det nemlig om »*Kreaturer*« og »*Dækslast*« i Varepolicens 6. og 8. Stk. udtrykkeligt siges, at Assurandøren hæfter for »*Skibets totale Forlis*«, er det sikkert hermed Meningen at fremhæve en almindelig Betingelse og ikke Hensigten at udtale noget for disse Tilfælde særegent, da Ansvar for denne Art Forsendelser netop er mindre end det normale. Naar Totalforlis udtrykkeligt nævnes, er det, fordi Policen ikke i 6. og 8. Stk., som i de foregaaende 2., 4. og 5. Stk., benytter Betegnelsen »*partikulær Beskadigelse*«, men sondrer Hæftelsen i Havarigrosse, og hvad der ligger udenfor. Ladningens Forsvinden ved Skibets Totalforlis er systematisk set en *partikulær* Skade, men sprogligt ikke en *partikulær Beskadigelse*. I Stk. 6 og 8 udtaler Policen derfor kun, hvad der i Stk. 2—5 forudsættes at gælde for al anden Ladning.

De økonomiske og tekniske Grunde til Indskrænkning af Assurandørens Ansvar, — som er nævnt foran —, er heller ikke tilstede ved Varens Undergang sammen med Skibet. Det er derfor rigtigt at antage, at Assurandøren hæfter for Skibets Totalforlis med Ladningen som en særlig Skadesaarsag, altsaa uden at Totalforliset skal være

^{12a)} Se A. S. R. Nr. 84 i N. F. 1922 304—05.

foranlediget ved Stranding, Ild eller Kollision¹³⁾. Praksis er sikkert overensstemmende hermed^{13a)}.

Hvis en Del af Ladningen reddes fra Undergangen, kommer selvfølgelig de særlige Erstatningsregler i Pol. Stk. 2—9 til Anvendelse for denne Dels Vedkommende. Om den forinden Skibets Undergang skete Beskadigelse, se Kap. 34 § 1.

5. Policen tilsigter kun at ændre Konv. § 76 Nr. 1—4. De i Konv. § 76 1. Stk. særligt nævnte Skadesaarsager falder udenfor Policens Indskrænkninger af Assurandørens Ansvar. Ved alle Varer: Ambolte o. s. v. (Stk. 3), raa Frugter¹⁴⁾ (Stk. 4) og Kreaturer (Stk. 6) erstattes derfor principielt partikulær Skade, som er opstaaet ved: »*fjendtligt Angreb eller anden Vold*«.

Konventionen forudsætter en Police, der baade dækker mod Sø- og Krigsfare, jfr. Konv. § 64. De nævnte Aarsager har deres største Betydning for Krigsrisikoen¹⁵⁾. Hæftelsen er iøvrigt forudsat i Konv. § 168 Nr. 2 og maa antages at omfatte alle Arter af Kapring, Beslaglæggelse o. s. v., jfr. Konv. § 76 Stk. 5 (»*anholdes*« af »*Regering*«). Nu undtager enhver Varepolice Krigsrisikoen. For Søforsikringen har det nævnte Ansvar dog ogsaa Betydning, idet under »*Vold*« maa falde andre Personers voldelige Tilegnelse af Genstandene, altsaa »*Sørøveri*«¹⁶⁾, statslig Konfiskation og lign.¹⁷⁾, for saa vidt saadanne Aarsager overhovedet kan være og er dækket af Policen, jfr. Kap. 17 II.

Om Tyveri¹⁸⁾.

6. Ifølge Slutningsordene i Konv. § 64 dækker Assurandøren principielt mod Tyveri under Rejsen. Ved Policen og Konventionen er

¹³⁾ Br. 112. Efter engelsk Ret er Totalforlis (virkeligt og konstruktivt) derimod en særlig Art Tab og ikke indbefattet under partikulært Havari. Saavel dette som Havarigrosse betegnes som partielt Havari, jfr. M. A. §§ 56, 57 og 60 overfor § 64 og især Overskriften til Kap. 12. A. § 1032 b. G. 216. Se Kap. 28 § 21.

Tysk Ret stemmer principielt med dansk, jfr. H. B. §§ 113 og 114, jfr. §§ 91 og 92, ligeledes norsk, jfr. n. Pl. §§ 34, 35 og 78 c 2. Stk., og svensk, se sv. Pl. 56 Nr. 2.

^{13a)} Se A. S. R. Nr. 84 i N. F. 1922 304. I nyere Varepolicer udtales dette udtrykkeligt.

¹⁴⁾ Se Bevis herfor i U. 1917 492, S. H. R. T. 1916 253.

¹⁵⁾ F. Eks. U. 1917 492, U. 1920 12. Krigsrisiko er jo altid undtaget, jfr. Kap. 25 § 1.

¹⁶⁾ Gentaget i Konv. § 64: »*Sørøvere*«.

¹⁷⁾ H. B. § 91, jfr. §§ 71—73. (Verfügungen von hoher Hand.) Se Kap. 32 § 2 c.

¹⁸⁾ Efter H. B. § 28 er Tyveri inkluderet, men de fleste Policer tegnes »frei von Diebstahl«, hvorefter Tyveri kun er dækket i Strandingstilfælde.

N. Pl. § 22 3. Norsk Policeklausul:

imidlertid Ansvar for »*partikulær Beskadigelse*« paa Ladning indskrænket til visse Skadesaarsager. Tyveri bevirker altid en Kvantitetsforringelse, og alle saadanne falder under Benævnelsen partikulær Beskadigelse, jfr. Pol. Stk. 7.

Iblandt Skadesaarsagerne i Policen er Tyveri ikke nævnt. Den eneste tænkelige Analogi er fra det under Konv. § 76 1. Stk. nævnte Begreb »*Vold*«. Tyveribegrebet er dog ikke Tilegnelse under Vold, men hemmelig Tilegnelse, og der er god praktisk Grund til at fastholde Konventionens Bestemmelse om voldelig Tilegnelse som Betingelse for Ansvar ved uretmæssig Tilegnelse^{18a}).

Hermed stemmer ogsaa Policens Tekst. I Stk. 7 er om Landtransport udtalt, at derunder erstattes ogsaa Tyveri. Dette er sikkert at betragte som en Udvidelse af Assurandørens Ansvar efter Policen, fordi Assurandørens Risiko under Landtransporten er ringere, idet f. Eks. Havarigrossebidrag er udelukket. I Praksis erstattes imidlertid Tyveri af *hele Kollo*, ofte udtrykt i selve Policen, idet denne Hændelse betragtes som »partielt Totalforlis«, ikke som en »Beskadigelse«, og idet Policens Indskrænkninger i Erstatningspligten ikke antages at gælde, fordi Genstanden ikke er kommet frem til Bestemmelsesstedet. I Almindelighed undtages dog i Policen: *Tyveri af enkelte Dele i et Kollo* (Rapseri). Se Kap. 32 Note 16.

5. Tyveririsiko.

Selskabet er kun ansvarlig for tyveri og skade foraarsaket af tyver naar denslags ansvar er overtaget ved uttrykkelig bestemmelse i polisens skrevne tekst. Isaafald maa særskilt tillægspræmie altid betales. For forsikringen gjælder i tilfælde ved siden af bestemmelsene i Sjøforsikringsplanen følgende vilkaar:

Assurandøren erstatter kun 75 pCt. af det tap eller den skade, som falder ind under hans tyveririsiko. Assurandørens ansvar er betinget af, at varene er indpakket med den nødvendige omsorg, og at emballagen er solid og godt avpasset efter varenes tyngde, størrelse og beskaffenhed. (At varene er pakket paa sædvanemæssig maate er ikke i og for sig nok). Det er ikke tilstrækkelig bevis for tyveri, at et kollo eller enkelte dele af et kollo mangler, men den forsikrede maa godtgjøre, at ulovlig indgripen af 3dje mand har fundet sted i forsikringstiden.

Er tyveririsiko overtaget, gjælder franchisebestemmelsen i Sjøforsikringsplanens § 78 b, medmindre andre franchisebestemmelser uttrykkelig er fastsat.

Efter hollandske Policer og Praksis er Tyveri ikke dækket, medmindre aftalt. Efter engelsk Ret dækkes »theft and/or pilferage« kun, hvor en Klausul herom staar i Policen (Witherby 31).

^{18a}) Se saaledes i Konv. 1746. Hav.-Regl. IV § 2, der kun nævner Ladning, som plyndres eller røves.

Skadesaarsagerne i Varepolice.

7. Hovedreglen findes i 5. Stk., der omfatter alle Arter af Ladning, hvorom der ikke er givet Særregler, og er saalydende:

— »Paa alle andre Varer end de ovenfor nævnte godtgøres partikulær Beskadigelse, derunder Udlækning af flydende Varer, kun naar den er en umiddelbar Følge af Stranding, Ild eller Kollision«¹⁹⁾. —

Ved Stranding²⁰⁾ forstaas ifl. Konv. § 76 6. Stk., at Skibet sidder fast paa Grunden, saaledes at det kun kan komme af ved »særegne Foranstaltninger«, f. Eks. ved at benytte »fremmed Hjælp«, losse Ladning, »kappe Mast«, men ikke ved blot »at hive paa Ankeret eller manøvrere med Sejlene«, altsaa ved at benytte de til Sejladens Gennemførelse »sædvanlige Foranstaltninger«. Domstolene har i U. 1911 695 paa Grund af Skibsbygningens Udvikling set bort fra Bestemmelsen om, at Skibet skal have faaet »en betydelig Læk«. Det er derfor noget tvivlsomt, om Definitionen i Konv. § 76 vil blive fulgt. Det maa dog kræves, at Skibet har siddet fast i nogen Tid og ikke blot har rørt Grunden. Det har ingen Betydning, om Skibet kan bevæge sig eller ej, eller hvorpaa det sidder fast, om det er Klipper, Havbund eller Genstande som Vrag, Bøjer o. lign., der selv sidder fast paa Havbunden. Under Stranding falder ogsaa Skibets Synken til Bunds, men ikke at det flyder paa sin Last²¹⁾. Udelukket fra at kunne kaldes »Stranding« er altid en saadan Grundstødning, som er en sædvanlig og forudseelig Følge af Besejlingsforholdene det paagældende Sted, se Kap. 20 Note 5, f. Eks. naar normalt Lavvande indtræder i Havnen, eller naar en Barre passerer.

Ved Tilføjelse af »Kollision« dækker Policen nu alle Tilfælde, hvor Skibet²²⁾ støder, idet Kollision i selve Policens Stk. 2 defineres som »Stødning mod faste eller flydende Genstande, ogsaa Is«. I Stk. 4 og delvis 6 er Kollision derimod ikke medtaget, og den særlige Bestemmelse af Stranding har derfor stadig Betydning.

¹⁹⁾ Naar Udlækning af flydende Varer specielt nævnes, er det for at ophæve Konv. § 76 5. Stk. 1. Pkt.

Den ældre Police af 1886 havde en særlig Regel om Udlækning.

²⁰⁾ N. Pl. § 35, sv. Pl. § 56 2. H. B. § 82, jfr. § 114. G. 174—180, A. §§ 888—890. N. J. A. 1897 369.

²¹⁾ G. 180. Udtrykkeligt udtalt i N. D. 1911 465.

²²⁾ Da der ikke udtrykkeligt siges Skibets Kollision, aabner den givne Definition Mulighed for, at Skade ved, at Ladningskolli støder mod andre eller mod Skibet selv eller dets Tilbehør, falder under Assurandørens Risiko. Se om Skibets Kollision i Kap. 24 Note 21 a.

Polisen nævner »Ild« som en direkte Aarsag, ikke som f. Eks. de engelske Policer »the ship be burnt«²³⁾, hvorved menes Brand i Skibet eller maaske Brand af hele Skibet. Sprogligt set er »Ild« mere omfattende end »Brand«, der altid forudsætter en Flammedannelse, d. v. s. at Iltningsprocessen har naaet Antændelsespunktet for den paagældende Genstand^{23a)}.

Begrebets Grænser er iøvrigt vage. En Fastholden af dette Begreb vilde derfor føre til praktiske Vanskeligheder for Søforsikringen og til en urimelig Udvidelse af Ansaret. Benyttelsen af Ordet »Ild« skyldes vist en populær Oversættelse af den engelske Klausul, se Kap. 26 § 22, der benytter Udtrykket: »burnt«. Det har næppe været Assurandørernes Hensigt dermed at udvide deres Ansvar eller at benytte Begreber, der volder praktiske Vanskeligheder, eller overhovedet at bruge andet Grundlag end det almindelige for al Brandforsikring. Et Bevis herfor ligger i Stk. 7, der er af nyere Dato og benytter Udtrykket »Brand«. Naar man ikke senere har ændret »Ild« til Brand, skyldes det, at Formlen er saa indlevet i daglig Tale. »Ild« i Varepolicen bør derfor fortolkes som »Brand«; den omfatter altsaa hverken Hede, Glødning eller anden Iltningsproces uden Flammedannelse og heller ikke Eksplosion uden forudgaaende Flammedannelse. Men hvis Ild er tilstede, kan jo Skaden udbredes og direkte foraarsages, f. Eks. af Heden alene, og saadan Skade erstattes.

Ved Selvantændelse erstattes selvfølgelig ikke Skaden i det Gods, hvori Ilden er opstaaet²⁴⁾, jfr. Kap. 20 § 4; derimod erstattes al den derved bevirkede Beskadigelse paa andre Dele af Ladningen (og Skibet, jfr. Kap. 35).

Policens Ord omfatter al Skade fremkaldt ved Brand saavel i Skibet som i Ladningen. Ikke alene Skade paa selve de Genstande, hvori Branden har været, men ogsaa den ved Branden — og Slukningen — foraarsagede Skade (Smeltning, Røgskade o. s. v.) i andre Dele af Ladningen erstattes.

8. Allerede Konv. § 76 1. Stk. foreskrev, at den Beskadigelse, der forlangtes erstattet, skulde »paaføres ved« eller »foraarsages« af de nævnte Skadesaarsager, og betonedes saaledes, at der skulde være et

²³⁾ G. 180—181, A. § 927.

^{23a)} Se Baches klare Fremstilling, pag. 16 ff. At Skade ved Nytteild er udelukket følger af de i Kap. 20 nævnte Synspunkter. Derfor er det rigtigt at fremhæve, at Ilden skal være »løssluppen«.

²⁴⁾ Ofte tegnes særlig Forsikring mod Skade ved Selvantændelse f. Eks. i Skibets Bunkers eller i Kulladninger. Se coal clauses § 9, Witherby 150.

Aarsagsforhold tilstede. Den engelske Forstaaelse²⁵⁾ af den tilsvarende engelske Klausul er anderledes. Konventionen er imidlertid i Overensstemmelse med n. Pl. § 35 og H. B. § 114, jfr. især 3. Stk. 2. Pkt., der yderligere kræver, at Skroget skal have lidt saa store Skader, at Ladningens Beskadigelse kan være opstaaet derved.

Varepoliceen forlanger desuden udtrykkelig, at Beskadigelsen skal være en »umiddelbar Følge«²⁶⁾ af Stranding, Ild eller Kollision, hvad der sikkert, selv om Ordene ikke overalt er de samme, maa gælde for Skadesaarsagerne i alle Varepolicens Klausuler, 2—8²⁷⁾.

Ved »umiddelbar Følge« menes i hvert Fald, at Strandingen o. s. v. skal have været Hovedaarsagen til Beskadigelsen. Herved siges egentlig kun, hvad der altid gælder om Assurandørens Ansvar for de i Policen dækkede Aarsager, jfr. Kap. 17 IV om Aarsagskrydsning. Det har næppe været Policens Mening at foreskrive skærpede Betingelser, f. Eks. at Strandingen skal have været den eneste Aarsag. Den udtrykkelige Fremhævelse har dog sin Betydning ved at opfordre Domstolene til at paalægge Forsikrede en streng Bevisbyrde for Beskadigelsens Forbindelse med Skadesaarsagen. Især bør Beviset skærpes, hvor der er Grund til at formode, at Beskadigelsen har foreligget forinden Afskibningen. Forsikrede skal vel ikke altid bevise, at dette ikke har været Tilfældet, men fremkommer der Oplysninger, som tyder derpaa, bør en streng Bevisbyrde paalægges ham.

I n. Pl. § 76 foreskrives, at naar Varer afskibes i beskadiget Stand, er de kun forsikrede »fri for Beskadigelse«, jfr. n. Pl. § 35²⁸⁾. En saadan af tekniske Grunde fornuftig Regel gælder ikke i Danmark.

Ordene »umiddelbar Følge« har næppe heller særlig Betydning som

²⁵⁾ De engelske Domstole har saaledes udtalt, at naar Assurandøren af Hensyn til de udviklede og ubeviselige Aarsagsforhold ved en Skade paa Ladning, opstaaet under Transporten, blankt har fraskrevet sig ethvert Ansvar med mindre Skibet strander, synker eller brænder, saa bør Styrkeden omvendt ogsaa komme Forsikrede til Gode, saaledes at han, naar en af de nævnte Aarsager har bevirket Havari under Rejsen, ikke behøver at bevise noget Aarsagsforhold mellem Beskadigelsen paa hans Ladning og de nævnte Aarsager, ja, det nytter end ikke Assurandøren at bevise, at Skadesaarsagen klart er en anden. Naar blot et Havari har ramt Skibet, og Varerne dengang var ombord, hæfter Assurandøren for al partikulær Beskadigelse, med mindre han kan oplyse, at den skyldes de almindelige Aarsager, han ikke hæfter for (egen Beskaffenhed, daarlig Emballage o. s. v.). Se M. A. Sch. I. § 14, A. §§ 886—887.

²⁶⁾ U. 1918 87.

²⁷⁾ Jfr. bl. a. U. 1916 529, hvor dette siges at være herværende Coutume.

²⁸⁾ N. D. 1912 149. H. B. § 84.

begrænsende Forsikredes Adgang til økonomisk Erstatning, thi Reglerne herom i Konv. §§ 187—190 er klare.

9. Fra Hovedreglen gælder 5 Undtagelser, hvor Erstatningspligten er særlig bestemt, indskrænket eller udvidet.

2—3 Stk.:

Paa følgende Varer maa den partikulære Beskadigelse, forsaavidt den ikke hidrører fra Stranding, Ild eller Kollision (Stødning mod faste eller flydende Genstande, ogsaa I s), beløbe over 10 p C t. for at komme til Erstatning:

Ambolte, Ankere, Ankerkættinger, Asfalt, Beg, Bomuld, Cassia lignea i Kister, Cochenille, Fabrikater af Bomuld, Linned, Silke og Uld, Farvetræ og Farvetrækstrakt, Guld- og Sølvvarer, Gummikopal, Harpiks, Horn og Hornspidser, Hvalbarder, Indigo og Indigoekstrakt, Kaffe, Kamfer, Kanel, Kardemomme i Kister, Kviksølv, Metaller i Blokke, Moskus, Muskatnødder, Nelliker, Nikkel, Opium, Peber, Piment, Rabarber, Ris i Fade, Saffran, Schellak, Silke, Skildpadde, Spermacet, Staal i Fade og Kister, Stearin, raa Sukkere og Farin i Fade, raa Sukkere i Kister, raat Svovl, Talg, The i Kister, Tovværk, Uld, Vannille, Voks, Zink i Plader og Zinnober.

Klausulen er en mere moderne Udførelse af Konv. § 76 Nr. 3²⁹). Varebetegnelserne maa forstaas efter Handelslivets Sprogbrug³⁰).

Foruden Ansaret for den Beskadigelse, der følger af Stranding, Ild eller Kollision, og som jo er uafhængig af Beskadigelsens Størrelse — dog Kap. 29 —, hæfter Assurandøren altsaa ved disse Varer for al anden partikulær Beskadigelse, naar Skaden blot overstiger 10 pCt. af Varernes Værdi, og Skadesaarsagen efter Konventionens og Policens almindelige Erstatningsregler, jfr. Kap. 17 II, bevisligt falder under hans Ansvar. Grunden til denne Udvidelse, der især betyder, at Søvandets og Stuvningens skadeforvoldende Indflydelser er dækket, er, at disse Varer paa Grund af deres Konsistens eller Emballage regnes for mere modstandsdygtige. For at udfinde Beskadigelsens Størrelse kan medregnes al Skade hidrørende fra en hvilken som helst forsikret Aarsag³¹), men selvfølgelig ikke fra Havarigrosse³²), blot den er opstaaet mellem Risikoens Begyndelse og dens Slutning. Derimod med-

²⁹) Jfr. H. B. § 82 2. Stk., hvor Varearterne er ført à jour efter Nutidens Forhold, n. Pl. §§ 36 og 37, sv. Pl. § 56 5.

³⁰) G. 173, A. § 883. Huder er ikke Uld, se S. H. R. T. 1918 73.

³¹) G. 119, A. § 893. Anderledes om Franchisen efter Konv. § 204, se Kap. 29 § 2.

³²) Ligeledes M. A. § 76 3, jfr. sv. Pl. § 78 2.

regnes ikke Omkostninger³³⁾, selv om de erstattes. Grænsen trækkes nemlig efter den faktiske Beskadigelses Størrelse, ikke efter Erstatningens. Beskadigelsens Værdi beregnes efter Varens Bruttoværdi paa Stedet (Konv. § 187 eller Konv. § 190), og derefter sammenlignes den med Varens Bruttoværdi³⁴⁾. Hvis Beskadigelsen overstiger 10 pCt., erstattes den fuldt ud³⁵⁾.

10. Beregningen sker særskilt for alle de Varer, der er forsikrede under eet³⁶⁾, altsaa ikke for det enkelte Kollo eller for totalt Tab af en bestemt Del af selve Partiet³⁷⁾. Denne Regel gør Assurandørens Ansvar mindre, jo større den forsikrede Ladning er. For at stille de Forsikrede ens og uafhængigt af den enkelte Sendings Størrelse, har Praksis indført den saakaldte Serieinddeling. Allerede Konv. § 62 udtalte, at det enkelte Vareparti kunde opløses i »flere enkelte for sig bestaaende Forsikringer« af Hensyn til Konv. § 76 Nr. 3—4 og til Konv. § 204³⁸⁾. Ideen udførtes oprindeligt paa den Maade, at Varepartiet blev adskilt i flere Partier, og disse blev da angivet med særskilt Forsikringssum (Takst) paa Policen, Konv. § 62. Kravet om en særskilt opgivet Forsikringssum for hver Serie er i Nutiden frafaldet. Der kræves kun oplyst en bestemt Aftale om Serieinddeling. Assurandøren har fastholdt som det vigtigste, at selve Ladningen faktisk deles i Partier, og at disse svarer til den i Policen aftalte Deling. Dette er kun gennemførligt, hvor de enkelte Kolli er mærkede eller individualiserede paa anden Maade, og dette i Forvejen er meddelt til og derfor kan oplyses rigtigt af den Forsikrede. Fejltagelser kan nemt indtræde, hvor to forskelligt forsikrede, men ensartede Varesorter aflades og forsendes samtidigt.

I Praksis benyttes ofte den Fremgangsmaade, at blot Seriernes Størrelse aftales³⁹⁾ forud, medens selve Inddelingen af Varerne og deres

³³⁾ Jfr. M. A. § 76 4, Gram 491. Anderledes Konv. § 204.

³⁴⁾ Ved Konv. § 204 Forsikringssummen.

Franchisen efter Konv. § 204 maa selvfølgelig særskilt beregnes, se Kap. 29.

³⁵⁾ A. § 900.

³⁶⁾ U. 1900 211, jfr. 596. Undtagelsen her skyldes, at de enkelte Varepartier i Virkeligheden var særskilt forsikrede, idet der var en løbende Police, hvor Forsikringssummerne skulde beregnes efter Fakturaerne.

³⁷⁾ Anderledes efter n. Pl. § 36, idet det antages i N. D. 1921 433, at Planen skelner skarpt imellem Tab og Beskadigelse af Last, og § 36 kun gælder Beskadigelse. Vistnok en meget tvivlsom Afgørelse.

³⁸⁾ N. Pl. § 73, sv. Pl. § 13, H. B. § 7. A. §§ 359, 361, 899 og 1085.

³⁹⁾ F. Eks. »5 Sække een Serie« eller blot »hvert Fad, Kiste, Tønde, Sæk een Serie.«

Henførelse til de enkelte Serier sker samtidig med Indladningen eller inden Losningens Begyndelse.

En Melafskibning paa 250 Sække, der er umærkede, eller hvis Numre Forsikrede ikke kender, deles i Policen f. Eks. i 25 Serier à 10 Sække. Hver Gang 10 Sække er udlosset, mærkes disse med samme Kendetegn, og de udgør da tilsammen en Serie. Kendes Sækkenes Mærker, f. Eks. fra Fakturaen, kan der ved Tegningen aftales en Inddeling i Serier efter disse Mærker. Ved Losningen maa da Partiet deles efter de aftalte Serier. Dette har imidlertid den Ulempe, at Mærkerne kan være udvisket under Transporten, saa at Serieinddelingen ikke kan gennemføres som aftalt.

For at benytte Serieinddeling maa der altid være en klar Aftale herom. Hvis den skal ske efter Rækkefølgen ved Losningen, maa denne foregaa paa naturlig Maade; Varerne maa tages, som de ligger efter Stuvningen, ikke saaledes at de beskadigede Kolli samles i enkelte Serier. Det »hændelige« eller »tilfældige« maa gøre sig gældende. Kolliene maa straks efter Ilandbringelsen paaføres Seriens Mærke. Kan Individualiseringen ikke senere konstateres, brister Serieinddelingen, for saa vidt de ikke fuldstændige Serier angaar.

Saa vel Beskadigelsesprocenten efter Policen som Franchisen efter Konv. § 204 beregnes særligt for hver Serie. Den enkelte Series Forsikringssum (Takst) udfindes ved at fordele Partiets samlede Forsikringssum pro rata over Serierne, jfr. Konv. § 63.

11. 4. Stk.: *»Partikulær Beskadigelse paa raa Frugt og paa Salt, løst i Skibet, erstattes kun i Tilfælde af Stranding eller Ild.«*

Kollisionsskade er altsaa udelukket⁴⁰⁾. Raa Frugt maa forstaaes overensstemmende med sædvanligt Handelssprog. Ordene omfatter kun Træfrugter, ikke Rodfrugter som Kartofler og Kaalrabi, eller Bærfrugt.

12. 6. Stk.: *»For Kreaturers Død, Tilskadekommen, Overbordskylning eller Overbordkastning indestaas udenfor Havarigrosse Tilfælde kun, naar Tabet er foranlediget ved Stranding, Ild eller Kollision eller Skibets totale Forlis. Omkostninger ved Kreaturers Ophold i Nødhavn godtgøres, naar de ikke er beregnede som Havarigrosse, kun i Tilfælde af Stranding, Ild eller Skibets totale Forlis.«*

⁴⁰⁾ U. 1916 528.

Det synes dog at være Coutume at betale Skaden ved Kollision.

Klausulen viser, at Assurandøren overhovedet hæfter for levende Dyr, og hvor stort dette Ansvar er. Kreaturer er efter Landboopfattelse et ret snævert Begreb, men Reglen maa vist analogisk anvendes paa alle levende Dyr⁴¹⁾, for saa vidt de er opgivet i Policen, hvad der altid er nødvendig, for at de er forsikret, jfr. Konv. § 135 Nr. 4, se Kap. 10 § 5⁴²⁾. Som nævnt foran i § 4 er Tilføjelsen: »*Skibets totale Forlis*« ikke en Udvidelse af Ansvaret. Udtalelsen skyldes, ligesom selve Reglen, at man har ønsket at give en samlet og udtømmende Fremstilling af Erstatningsansvaret for Dyr. Forsikrede skal bevise Aarsagssammenhængen mellem Dyrets Død eller Sygdom og Søulykken, se Kap. 17, hvad der i Praksis bedst sker ved en Dyr lægeundersøgelse⁴³⁾. At Dyret var rask ved Indladningen, er nødvendigt, men ikke tilstrækkeligt.

Det udtales, at Nødhavnsudgifter foranlediget ved Kollision er undtaget; disse kan nemlig for levende Dyr blive ret store, og Foderet er jo netop ikke en Udgift, der forsikringsmæssigt bør erstattes, jfr. Kap. 20 § 2.

13. 7. Stk.: »*Under Landtransport erstattes Varers Beskadigelse kun, naar den opstaar ved Brand, Jernbaneulykke og Tyveri.*«^{43a)}).

At Varen skal transporteres over Land, maa opgives Assurandøren eller fremgaa af Risikoens Betegnelse, se Kap. 10—11. Ved »*Brand*« forstaas det samme som ved »*Ild*«. »*Jernbaneulykke*« svarer til Stran-

⁴¹⁾ U. 1895 1036 (Hest). N. D. 1918 119 (Hest). I forskellige nyere Policer bruges Udtrykket »levende Dyr«.

⁴²⁾ N. Pl. § 72. H. B. § 60.

⁴³⁾ N. D. 1918 119. Assurandøren dømt efter indhentet Udtalelse fra Veterinærkollegiet om Sygdommens Aarsag.

^{43a)} Den norske Varepolice:

10. Landtransport og oplag i omladningshavn:

Hvis Forsikringen omfatter landtransport og/eller oplag iland i omladningshavn udenfor bestemmelsesstedet, er assurandøren under landtransporten og oplaget kun ansvarlig for skade og tap, som er en umiddelbar følge af transportulykker eller af brand, samt for udgifter og omkostninger m. v. overensstemmende med de i Sjøforsikringsplanens § 28 B uttalte principper. Selskabet er ikke ansvarlig for transitlagring utover 30 dager, hvis det ikke uttrykkelig er vedtaget, at forsikringen skal fortsætte at løpe. Tillægspræmie maa i tilfælde være betalt.

Den svenske Police:

5. Om försäkring tecknats för transport pr. järnväg, gäller dylik försäkring för skador, som uppstå genom eld, explosion, sammanstötning, urspårning eller översvämning; likvisst svarar försäkringsgivaren för brandskada på järnvägsstation eller därtill hörande magasin endast under (8) dagar efter varornas ankomst dit.

ding og Kollision paa Havet. Assurandøren vil altsaa ogsaa paa Land kun svare for Følgerne af egentlige Ulykker. I Udtrykket ligger en Forudsætning om, at Transporten sker pr. Jernbane. Skal den f. Eks. ske pr. Motorvogn, maa dette opgives, for at Skade er dækket.

»Tyveri« (af hele Kolli) er en positiv Udvidelse af Ansaret, se § 6, og udelukker ikke, at »Røveri« ligesom de andre i Konv. § 76 Stk. 1 nævnte Skader ogsaa er dækket⁴⁴). Ved Betegnelsen »opstaar« er der ikke sket en Svækkelse af Kravet til Aarsagsforbindelsen.

Assurandørerne hævder i Praksis, at ifølge Analogien af Konv. § 139 om Dækslast forudsættes Godset at blive transporteret i lukket Jernbanevogn, medmindre andet opgives. Analogien er dog tvivlsom, da Risikoen ved Dækslast vistnok er stærkere forøget end Risikoen i aaben Vogn overfor lukket, og Indskrænkningen burde tydeligt udtales.

14. 8. Stk.: »Dækslast erstattes, selv om den er angivet, kun, naar den tabes ved Stranding, Ild, Kollision eller Skibets totale Forlis«⁴⁵).

If. Konv. § 139 skal Ladning, der føres som Dækslast, være anmeldt som saadan for overhovedet at være forsikret, hvad Policen altsaa udtrykkeligt indskærper. At det har været ukendt for Forsikrerede eller hans Fuldmægtig, at Ladningen førtes paa Dækket, er uden Indflydelse⁴⁶). Reglen er opretholdt i Praksis og udtrykkeligt stadfæstet gentagne Gange af Domstolene⁴⁷). For Forsikring af Dækslast betales altid Ekstrapræmie.

Ved Dækslast forstaas Ladning, der føres paa Skibets sædvanlige Dæk, selv om den er fastsurret eller særligt beskyttet, f. Eks. ved Presenning. Hvis Varen stuves under en fast Overbygning paa Dækket

⁴⁴) U. 1920 12.

⁴⁵) N. Pl. § 78 c, sv. Pl. §§ 35 og 81 3. Stk., H. B. § 85.

Den norske Varepolice:

6. Dækslast.

For varer, som skibes paa dæk med den forsikredes eller hans fuldmægtigs vidende eller vilje, er assurandøren kun ansvarlig, naar dækslastrisiko er overtaget ved uttrykkelig bestemmelse i polisens skrevne tekst.

Varer, som skibes paa dæk uden den forsikredes eller hans fuldmægtigs vidende eller vilje, er forsikret »fri for beskadigelse«, jfr. Sjøforsikringsplanens § 34. For saadan Dækslast beregnes dobbelt præmie. Den forsikrede skal underrette assurandøren, saasnart han blir bekendt med, at varerne er skibet paa dæk. Gjør han ikke dette, er varerne kun forsikret »mot skibets totalforlis«.

⁴⁶) Anderledes n. Pl. § 78 i. f.

⁴⁷) U. 1893 860, 1895 324, 1908 709 og 1919 805. U. 1911 695 (fast Coutume).

eller under Broen, betragtes den alligevel som Dækslast⁴⁸⁾. Om der foreligger Dækslast, maa iøvrigt afgøres efter Sædvane paa Stedet og for Ruten, og der er en Tendens til ved kortvarige Rejser og i Kystfart at indskrænke saavel Begrebet som Reglens Anvendelse⁴⁹⁾. Den udtrykkelige Fremhævelse af »*Skibets totale Forlis*« er, som nævnt i § 4, ikke en Udvidelse. Klausulen forudsætter, at Havarigrossebidrag for Dækslast erstattes efter sædvanlige Regler, se Kap. 30 § 7. Hvis Kastning og Overbordskylning af Dækslast iøvrigt skal forsikres, maa dette særligt aftales, og Ekstrapræmie ogsaa betales herfor⁵⁰⁾. Dækslastens Emballage maa altid være særlig stærk og vandtæt.

Blandede Skadestilfælde.

15. Hvis flere Arter af Varer er forsikret i samme Police og med en fælles Forsikringssum, maa denne fordeles pro rata efter de forskellige Arters Forsikringsværdier, jfr. Konv. § 63. Skaden behandles derfor efter særskilt for hver Vareart, som om den var forsikret⁵¹⁾ med særskilt Forsikringssum, jfr. Konv. § 188.

Hvis kun en Del af de under samme Forsikring hørende Varer er beskadiget eller bortsolgt i Nødhavn, beregnes Erstatningen særskilt for disse, idet Forsikringssummen og Forsikringsværdien fordeles efter denne Dels Forhold til hele Partiet⁵²⁾, jfr. Konv. § 186.

Det kan ske, at flere særskilt forsikrede og ejede Varepartier ved Havariet sammenblandes, altsaa mister deres Individualitet. I saa Fald foreligger i Virkeligheden Totalforlis for samtlige Partier, men i Praksis plejer man at opgøre Erstatningen efter Reglerne om beskadigede Varer paa Bestemmelsesstedet.

Har de forskellige Partier ikke været individualiseret ombord, f. Eks. samladede Ladninger af Korn og Majs, vil de udlossede Kvanta til de enkelte Modtagere ofte være i forskellig Grad skaderamte. Efter Coutume fordeler Importørerne indbyrdes Tabet og Omkostningerne mellem sig⁵³⁾, og denne Fremgangsmaade anerkender Assurandørerne, hvis Skaden vedkommer dem.

⁴⁸⁾ Sv. Pl. § 81 3.

⁴⁹⁾ Se N. R. 1895 129, hvor det antoges at være unødvendigt at opgive, at Lægteren førte Dækslast, da dette var fast Praksis for Lægtere paa den paa gældende Rute.

⁵⁰⁾ U. 1911 695. Skade forårsaget ved oversprøjtende Søvand dækker Assurandørerne aldrig; den skyldes nærmest Transportens egen Natur, jfr. Kap. 20 § 2 b.

⁵¹⁾ N. Pl. § 82 2., M. A. § 72. A. § 1018.

⁵²⁾ Sv. Pl. § 82 2. Pkt., n. Pl. § 82 3. Pkt., H. B. § 94.

⁵³⁾ N. D. 1918 87.

Hvis Varerne har været ramt af to Beskadigelser, af hvilke den ene falder under Assurandørens Ansvar, den anden ikke, maa man ved Skønnet søge at angive den sandsynlige Indflydelse fra hver af Aarsagerne. Det følger vistnok af Reglen i Konv. § 76 3. Stk., at hvis Assurandøren hæfter for den sidst indtraadte Skadesaarsag, maa han ved Totalforlis have Bevisbyrden for Indflydelsen fra den første Skadesaarsag, som han ikke hæfter for, jfr. Kap. 34 § 1.

37. KAPITEL.

Partikulær Skade paa Ladning. II.

Skadesberegningen¹⁾.

1. Skadesberegningen i Konventionen er forskellig, efter som Varerne ankommer til Bestemmelsesstedet (Konv. §§ 187—188), og efter som de er gaaet tabt forinden (Konv. §§ 189—190). Denne Forskel i Opgørelsesmaaden dækker i Virkeligheden over en betydelig materiel Forskel i Assurandørens Ansvarsbetingelser, der har sit Sidestykke i Forskellen mellem Kaskoassurandørens Hæftelse for partiel og total Skade (se Kap. 31, 32 og 33 overfor Kap. 35). Der er ingen Tvivl om, at Erstatningsbetingelserne for Beskadigelser, der har ramt Varen, forinden den ankommer til Nødhaven, er de samme, som for de til Bestemmelsesstedet ankomne beskadigede Varer. Saavel Konv. § 187 som § 190 (jfr. Konv. § 189 1. Stk) henviser ved Ordene: saafremt »Beskadigelsen kan falde Kompagniet til Last«, til Konv. § 76, der jo nu er ændret i Varepolisen, og forudsætter altsaa Assurandørens foran i Kap. 36 beskrevne indskrænkede Ansvar. Konv. § 190 foreskriver endvidere udtrykkeligt, at det, naar Varerne henligger beskadiget i Nødhavn, skal oplyses, om Beskadigelsen er af saadan Art, at den falder under Assurandørens Ansvar — nu efter Varepolicens Regler —, idet Beskadigelsen ellers ikke erstattes.

Naar Rejsen afbrydes, og Varerne losses i Nødhavn, behøver de ingenlunde at være beskadigede. Selve Afbrydelsen af Rejsen er et Havari, der forvolder Tab: ved paaløbende Udgifter, ved Tab af forudbetalt Fragt, undertiden ved højere Fragtrater for Videretransporten, men først og fremmest ved, at Varen maaske maa sælges, fordi

¹⁾ Br. 119, Pl. 662, B. 680, Gram 574—579, Granfelt 249—252. G. 195—200, A. §§ 1008—1023. De følgende Regler er kun direkte anvendelige paa generisk bestemte Varer, ikke paa individuelt bestemte Genstande, jfr. U. 1873 1012 (Forsikring af en Vogn). Se Note 23 a.

den ikke kan taale en langvarig Oplagring, eller fordi den slet ikke kan faas videreforsendt. Her ligger den store Udvidelse af Assurandørens Ansvar, thi han hæfter efter Konv. §§ 189—190 for Følgerne af Rejsens Afbrydelse, selv om Afbrydelsen ikke skyldes de i Varespolice n æ v n t e Forhold. Han hæfter efter Konv. § 189 2. Stk., naar blot Havariet skyldes en af de almindelige Skadesaarsager, Kap. 17 II. Hans Ansvar her er altsaa det sædvanlige og kan som nævnt sidestilles med Kaskoassurandørens Ansvar for Totalforlis.

Opgørelse paa Bestemmelsesstedet²⁾.

2. Den følgende Opgørelsesmaade anvendes overalt, hvor Varerne er ankommet til Bestemmelsesstedet, jfr. Konv. § 187. Hvis Varerne ikke kommer frem, foreligger enten fuldstændigt Totalforlis eller Bortsalg af dem i Nødhavn.

Hvor Varerne fremkommer i aldeles værdiløs Stand til Bestemmelsesstedet, foreligger Totalforlis, se Kap. 31, men Erstatningen udregnet efter Konv. § 167, se Kap. 34, vil da give samme Resultat som efter Konv. § 187. Denne Paragraf omfatter alle øvrige Tilfælde.

Ankomstmaaden er ligegyldig³⁾. Varerne behøver ikke at være fremkommet i det forsikrede Skib; de kan være blevet omladede undervejs. I dette Tilfælde skal Ekstraudgifterne til Transporten desuden erstattes som Omkostninger, jfr. Konv. § 198 i. f. og Kap. 38.

Konv. § 187 foreskriver, at Forsikrede skal foranledige optaget Skøn⁴⁾ inden Modtagelsen, d. v. s. inden Assurandørens Risiko ophører, jfr. herom Kap. 22. Assurandøren kan vist forlange, at Besigtigelsen skal afholdes allerede i Anløbshavn eller Nødhavn, men dette Krav stilles dog sjældent, hvis det er sandsynligt, at Skibet vil fuldføre Rejsen med Varerne. Af Hensyn til muligt Erstatningskrav mod Transportøren og Skibet bør Ladningen besigtiges allerede ombord. Ligeledes maa Kontrol føres med Ladningens Tilstand og Kvantitet under Losningen, især hvis den modtages af Forsikrede direkte fra Skibet, og ligeledes ved Udleveringen, hvis Losningen sker til et

²⁾ N. Pl. § 82, sv. Pl. § 82 1. W. v. K. §§ 709 III og 710, M. A. § 71 3—4, H. B. § 93, har lignende Regler.

Br. 119—124, B. 680, Pl. 661.

³⁾ U. 1899 270 udtaler sig herimod. Nogle Brædder var kastet overbord og indbjerget til Bestemmelsesstedet i beskadiget Stand. Naar Dommen giver Forsikrede Ret til Abandon, skyldes dette vistnok, at Lasten var blevet solgt af det Offentlige til Dækning af Told o. a. Omkostninger, fordi Parterne var uenige om dens Udlevering, og derfor kunde betragtes som totalforlist.

⁴⁾ Se som Eksempel U. 1893 844.

Pakhuskompagni eller Skibets eget Pakhus. Dette er nødvendigt af Hensyn til Forsikredes Bevispligt, jfr. Kap. 40 § 1⁵⁾.

Besigtigelse skal altid optages, naar der blot er Mulighed for, at Ladningen har en Beskadigelse, der kan falde Assurandøren til Last. Ved Besigtigelsen skal først de beskadigede Varer udsondres fra de ubeskadigede bl. a. for at hindre Beskadigelsens Udbredelse^{6a)}. For disse sidste har Assurandøren selvfølgelig intet Ansvar. Besigtigelsesmændene skal beskrive Beskadigelsens Omfang meget nøjagtigt og specielt omtale de enkelte Kolli. Hvert Kollo maa aabnes og undersøges, eventuelt eftervejes. En Gennemsnitsvurdering er ikke nok⁶⁾. Hvor Beskadigelsens Art eller Omfang kun kan konstateres ved tekniske Aanalyser, maa dette ske efter udtagne Prøver. Man kan ikke nøjes med en skønsmæssig Vurdering. Endvidere skal Besigtigelsesmændene altid udtale sig om Tidspunktet for Skadens Indtræden, for at det kan oplyses, om den har ramt Varen, medens denne var forsikret, samt om Skadens Aarsag^{6a)}, for at det kan ses, om Assurandøren hæfter for den. Ofte vil de med Føje fordele en Skade procentvis paa forskellige Aarsager, f. Eks. Søvand og Kollision.

Endelig skal Skønnet vurdere Varernes Bruttoværdi⁷⁾ i beskadiget og ubeskadiget Stand, saaledes som denne er paa Bestemmelsesstedet, uden Hensyn til Prisen paa Produktionsstedet⁸⁾, til Fakturaprisen, til de paaløbne Omkostninger, eller til, om Forsikrede har betalt Varerne eller ej. Det er ikke tilstrækkeligt, at Skønsmændene angiver selve Værdiforringelsen udtrykt i Procenter⁹⁾. De skal netop begrunde Skønnet paa en Maade, der kan kontrolleres. Bruttoprisen er den Salgspris, der ved Ankomsten er opnaaelig ved Salg paa den Maade (loco, kontant, Kredit), som Forsikrede anvender i sin Forretning, eller som man plejer at anvende for Sendinger af paagældende Art¹⁰⁾. De Om-

⁵⁾ U. 1883 1264.

^{5a)} U. 1893 844.

⁶⁾ At der i den paagældende Branche er Coutume for, at Salg sker efter udvejet Vægt af f. Eks. 10 pCt., har ingen Betydning overfor Assurandøren.

^{6a)} N. D. 1922 59.

⁷⁾ Kun ved at sammenligne Bruttoværdierne faas den virkelige, den objektive Værdi af Beskadigelsen konstateret. Ved Nettoværdien spiller nemlig den Forsikredes egne Udlæg og Dispositioner en afgørende Rolle. A. § 1016.

⁸⁾ U. 1873 1012.

Assurandøren skal efter Sagens Natur »alene give Erstatning for den Skade, som Varen havde lidt, men ikke for det Tab, som er en Følge af, at Varens Værdi her er ringere end Indkøbsprisen«.

⁹⁾ Undtagelsesvis lagt til Grund i U. 1893 844.

¹⁰⁾ Br. 122, A. § 1013.

kostninger til Mægler og Provision, der fragaar, inden Sælgeren faar Salgssummen, maa fratrækkes. Men til de Omkostninger, som Sælgeren faar Vederlag for i Salgssummen, f. Eks. Fragt, Told, Udpakning, Kørsel, tages intet Hensyn. Hvor Priserne for de paagældende Varer regelmæssigt noteres paa saadant Grundlag, kan disse Noteringer lægges til Grund. Ansvar for Skønnets rigtige og nøjagtige Udførelse paahviler Forsikrede, se Kap. 40. Assurandøren skal underrettes om Afholdelsen.

Forsikrede er ikke pligtig til at overtage de beskadigede Varer, men kan forlange dem solgt ved offentlig Auktion. Det samme kan Assurandøren. Provenuet vil da træde i Stedet for Skønsmændenes Vurdering som den rigtige Brutto-Markedsværdi af de beskadigede Varer. Auktionen maa afholdes paa Stedets sædvanlige Maade, og saaledes at det bedste Resultat kan naas¹¹⁾. Auktionsprovenuet maa Forsikrede selv incassere, og det tilhører ham¹²⁾, se Kap. 41 §§ 4, 5. Ofte overtager Forsikrede efter Aftale med Assurandøren de beskadigede Varer paa Grundlag af Vurderingssummen.

3. Grundlaget for Erstatningen er ikke, hvad Varernes Rekonditionering eller Reparation vil koste¹³⁾, saaledes som ved Skib, jfr. Kap. 35 § 3. Forsikredes virkelige Tab er Differencen mellem Bruttoværdien af Varerne i beskadiget og ubeskadiget Stand. Assurandøren er imidlertid ikke pligtig at erstatte hele denne Difference, thi det saaledes udregnede Tab indeholder Indflydelse fra to Aarsager, som Assurandøren ikke hæfter for, nemlig: dels Fragt, Told og alle andre Omkostninger paa Bestemmelsesstedet, der paaløber inden Varens Salg, og dels Fortjenesten eller Tabet — eventuelt udover de normalt medforsikrede 10 Procent — som Forsikrede har paa disse Varer efter Prisforholdene paa Bestemmelsesstedet.

Grundlaget for Assurandørens Risiko er Forsikringsværdien, d. v. s. Værdien i Afgangshavnen plus en normal Avance, jfr. Kap. 4 §§ 10—11. Dette er den tredie Faktor, der medvirker til Bestemmelsen af Genstandenes Bruttoværdi paa Ankomststedet. Assurandørens Erstatnings-

¹¹⁾ U. 1893 844. Auktionsprovenuet ikke lagt til Grund, fordi de mere beskadigede Varer ikke blev solgt adskilt fra de mindre beskadigede, ligesom der blev forlangt kontant Betaling, uanset at Bekendtgørelsen lovede den sædvanlige 6 Ugers Kredit.

¹²⁾ Br. 123. A. § 1016. Efter H. B. § 93 3 i. f. bærer Assurandøren Risikoen for Provenuets Indgang.

¹³⁾ U. 1873 1012. Se dog Replacement clause, Note 23 a.

pligt maa derfor bedømmes alene paa Grundlag heraf med Udelukkelse af de to førstnævnte Faktorer.

Assurandøren er altsaa kun pligtig at bære en saadan Andel af det virkelige Tab, som Forsikringsværdien udgør af Bruttoværdien i ubeskadiget Stand. Dette udtrykkes i Konv. § 187 saaledes, at Assurandøren erstatter den Procentdel af Forsikringsværdien, som Tabet (Differencen mellem Bruttoværdien af Varerne i beskadiget og ubeskadiget Stand) udgør af Bruttoværdien i ubeskadiget Stand:

$$\text{altsaa } \frac{\text{Tab}}{\text{Bruttoværdi}} \times \text{Forsikringsværdi.}$$

Forskellen mellem det virkelige Tab og det, der erstattes, vil da netop være den Andel i Tabet, som skyldes de to andre Faktorer, nemlig: Fragt, Told og andre Udgifter paa Bestemmelsesstedet og Avancen ud over den medforsikrede (normalt 10 pCt.), idet disse udgør Differencen mellem Forsikringsværdien og Bruttoværdien i ubeskadiget Stand. Herimod kan Forsikrede imidlertid dække sig, idet han kan tegne særskilt Forsikring for begge Interesser, jfr. Konv. § 44, Kap. 26 § 15¹⁴) og Kap. 27 § 9 om Forsikring af Ekstraavance.

Konv. § 187 bruger stadig Udtrykket *Forsikringssummen*. Det mest praktiske er, som Teksten, altid at benytte Forsikringsværdien¹⁵). Kun hvor denne sidste er større end Forsikringssummen, skal denne anvendes, se Kap. 5, 6 og 29.

4. Ved denne Opgørelsesmaade er Varens Prisfald eller Prisstigning paa Bestemmelsesstedet ud over den forsikrede Værdi altsaa uden Indflydelse paa Assurandørens Erstatningspligt. Det kan synes uforsvarligt¹⁶), at Forsikrede ved Prisfald kan faa en Erstatning, der er større end de beskadigede Varers virkelige Værdi, men dels er dette en rimelig Konsekvens af, at Prisstigningen ikke kommer Assurandøren til Skade, og dels maa det erindres, at Forsikredes Interesse paa Afgangsstedet er Grundlaget for Forsikringen¹⁷). Forsikringsmæssigt er der heller intet i Vejen for, at Prisfaldet kan være dækket

¹⁴) Eksempler Br. 121, A. § 1013.

¹⁵) Man kan selvfølgelig bruge Forsikringssummen, men da maa Erstatningen bagefter nedskrives efter Forholdet imellem Forsikringsværdien og Forsikringssummen, jfr. Konv. §§ 55 og 199.

¹⁶) Se U. 1873 1012. I U. 1921 832 udtalt af G. S., at Forsikrede havde Krav paa Avanceforsikringen ved Totalforlis uanset at Erstatningen for Varen fra den udenlandske Assurandør paa Grund af Kursstigning oversteg Avancen.

¹⁷) Br. 123 og A. S. R. Nr. 39 i N. F. 1921 695.

under Forsikringen. Det fremkommer nemlig ved Forhold, som er tilfældige, og som Forsikrede ingen Indflydelse har paa^{17a)}.

5. Særskilt erstatter Assurandøren endvidere, jfr. Konv. § 187 1. Stk. i. f., alle Omkostninger *formedelst Beskadigelsen*, for saa vidt denne selv erstattes¹⁸⁾, se Kap. 38. Herunder falder Udgifter til Auktion, Sortering, Besigtigelse, Forsendelse til Salgssted¹⁹⁾ o. s. v.

Omkostningerne ved Varernes *Videreforsendelse* fra Nødhavn erstattes imidlertid uafhængig af, om en Beskadigelse foreligger, og af om denne erstattes efter Varepolicens særlige Regler; Godtgørelsen af dem afhænger udelukkende af, om selve Videreforsendelsen har været nødvendiggjort af en af de almindelige Aarsager, som Assurandøren hæfter for — altsaa Princippet i Konv. §§ 189—190²⁰⁾, jfr. Konv. § 198 —, og skal betales af Forsikrede, samt indeholder en ekstraordinær Opofrelse for denne.

Hvis Fragten ikke er forudbetalt, Skibet totalforliser, og Varerne udlosses i Nødhavn, maa Assurandøren af Ladning, der ikke har medforsikret Fragten, alligevel finde sig i, at Distancefragten fragaar i Varernes Provenu ved Salg i Nødhavn²¹⁾. Dette Tab er en Følge af Ulykken. Men videresendes Varerne til Bestemmelsesstedet, erstatter han i hvert Fald kun, hvad den herfor betalte Fragt tillagt Distancefragten overstiger den originale Fragt med, altsaa Forsikredes virkelige Tab. For Risikoen under Videreforsendelsen hæfter Assurandøren²²⁾.

Hvis Fragten er forudbetalt og inkluderet i Ladningens Forsikringsværdi eller udtrykkelig assureret sammen med denne, erstattes under denne Forsikring Forsikredes Fragttab ved, at det første Certeparti ikke bliver opfyldt af Rederen paa Grund af Ulykken, altsaa Differencen mellem den aftalte, forsikrede Fragt og den, der er indtjent ved Varens Befordring til Nødhavn, hvor Skib og Ladning skilles²³⁾.

^{17a)} I n. Pl. § 82 1. Stk. findes en Regel, hvorefter Erstatningsprocenten aldrig beregnes af noget højere Beløb end de ubeskadigede Varers Markedsværdi. Denne lægges altsaa altid til Grund, hvis den er lavere end Forsikringsværdien eller Taksten. Reglen forudsætter iøvrigt, at Prisfaldet indtil den nævnte Grænse skal bæres af Assurandøren.

¹⁸⁾ U. 1900 211. Kun Besigtigelsesomkostningerne for den Del af den samlede Skade, der erstattedes, blev betalt.

¹⁹⁾ Br. 119, A. § 1019.

²⁰⁾ N. Pl. § 82 4. Stk. U. 1918 331. Br. 124 »den forøgede Fragtudgift«, sv. Pl. §§ 61 og 79 2. Stk.

²¹⁾ U. 1920 267.

²²⁾ H. B. § 95 2. Stk.

²³⁾ U. 1919 456.

Ved Salg i Nødhavn udtrykkes dette ved Erstatningsberegning efter Nettoværdien, ved Fremsendelse til Bestemmelsesstedet, f. Eks. ved, at Ekstrafragten herfor erstattes særskilt^{23a)}.

6. Hvis Varepolice foreskriver *Opgør efter Nettoværdi*²⁴⁾, fastsættes Beskadigelsesprocenten efter Forholdet mellem Varernes Netto-værdi i beskadiget og ubeskadiget Stand, altsaa med Fradrag af Fragt, Told og Omkostninger paa Bestemmelsesstedet. For denne Forsikring, der ikke er meget brugt i Danmark, betinges Ekstrapræmie, da den i Virkeligheden træder i Stedet for en særskilt Forsikring af Fragt, Told o. a. Omkostninger paa Bestemmelsesstedet, jfr. Konv. § 44 og Kap. 26 § 15.

*Opgørelse udenfor Bestemmelsesstedet*²⁵⁾.

7. Naar Ladning losses udenfor Bestemmelsesstedet, og Skibet er ude af Stand til foreløbig at fuldende Rejsen, skal der efter Konv. § 189 straks udmeldes Skønsmænd, der skal besigtige og skønne over to Forhold:

d e l s over Varernes Beskadigelse, — hvis saadan foreligger —, dens Aarsag og Omfang, og bestemme Bruttoværdien i ubeskadiget Stand, alt saaledes som nævnt foran under § 2,

d e l s over, om Varerne kan og bør forsendes videre til Bestemmelsesstedet.

Hvis Varerne overhovedet ikke kan sendes videre, skal de

^{23a)} Naar den forsikrede Genstand er en bestemt Genstand, vil Ødelæggelsen af en bestemt Del af denne ofte kunne bevirke en Værdiforringelse af hele Genstanden, der langt overstiger Værdien af den enkelte, ødelagte Del. Til Værn mod saadanne ekstraordinære Tab benytter Assurandørerne ved Maskin-gods ofte saalydende Klausul:

M a s k i n k l a u s u l (incl. Brudrisiko).

Ved partikulær Beskadigelse, som bestaar i Tab eller Beskadigelse af en Del af en Maskine, er Assurandørerne kun ansvarlige for Omkostninger ved Genanskaffelsen af den tabte eller beskadigede Del.

Tilsvarende ser den saakaldte Replacement clause (Witherby 118):

Should any claim for particular average arise hereon for loss of or injury to any part of the interest insured this policy only to be liable up to insured value of parts lost or injured, plus cost of forwarding same to destination.

²⁴⁾ N. Pl. § 82 5, Br. 38.

²⁵⁾ N. Pl. § 81, sv. Pl. §§ 79 4 og 82 2. Stk. samt H. B. §§ 95 og 96 har Regler svarende til de danske. Br. 119, B. 681, Pl. 662.

M. A. §§ 60 og 61 behandler Tilfældet som »constructive total loss«, der berettiger Forsikrede til Abandon. G. 156—159. Se endvidere W. v. K. § 709 II.

straks sælges, og Certepartiet hæves. Hvis det skønnes, at Varerne ikke kan afvente Skibets Reparation uden Fare for — yderligere — Forringelse i Værdi eller Paaløb af uforholdsmæssige Omkostninger, kan Befragteren hæve Certepartiet efter Søl. § 164, og dette bør Forsikrede da gøre efter Forhandling med Assurandøren.

Baade i dette Tilfælde og ellers hvor Certepartiet er hævet, fordi Skibet er totalforlist, jfr. Søl. § 160 (virkeligt eller konstruktivt), skal Skønsmændene desuden skønne over, — de to Forhold vil ofte falde sammen —, om Varerne bør sælges straks paa Grund af de nævnte Omstændigheder. Hvis dette antages, skal Forsikrede straks sælge dem ved Auktion eller bedst muligt. Forinden Skønnet skal der ske en Adskillelse mellem de forinden beskadigede og de endnu ubeskadigede Varer. De beskadigede Varer vil oftest være udsat for, at Beskadigelsen forværres ved en Ventetid. For de ubeskadigede Varers Vedkommende maa der foreligge en virkelig begrundet Udsigt til deres Fordærvelse ved Ventetiden eller Genindladningen. Konv. § 190 forudsætter, at den Fordærvelse, der kan befrygtes som Følge af den usædvanlige Ventetid, ikke kommer den Forsikrede til Skade, idet Assurandøren alligevel maa udrede Erstatning, se ligeledes Søl. § 249 Nr. 3 og Kap. 20 Note 31a—37. Da Assurandøren saaledes bærer Risikoen for Fordærvelse, har Forsikrede næppe ubetinget Ret til at forlange Varernes Bortsalg alene af den Grund. Bestemmelsen herom maa ligge hos Assurandørerne.

Grundlaget for Bedømmelsen af, om Varerne af økonomiske Grunde bør sælges, er efter n. Pl. § 81, om en fornuftig Købmand som uforsikret Ejer vilde sælge straks eller vilde foretrække at føre Varerne til Bestemmelsesstedet, altsaa en Overvejelse ud fra den Forsikredes Interesse. Herved spiller imidlertid saavel Fragterne som Prisforholdene i Nødhavnen og paa Ankomststedet en betydelig Rolle. Det er urimeligt, at Forsikrede kan bortsælge ufordærvede og ufordærvelige Varer, blot fordi det Provenu, han vil faa ud af dem paa Ankomststedet, hvor Prisen f. Eks. er reduceret til en Trediedel, vil være ringere end Provenuet i Nødhavnen, og eventuelt ganske uden Hensyn til den Fragtbesparelse, der ligger i, at Skibet, der har faaet Fragten forudbetalt, senere kan føre Ladningen frem. Derved vil han kaste hele Konjunkturtabet over paa Assurandøren og belaste denne med urimelige Omkostninger.

Grundlaget for Bedømmelsen af, om Varer af økonomiske Grunde bør sælges, kan derfor kun være, om det er i Assurandørens Interesse, at de sælges. I hans Interesse vil det kun være, hvis hans Erstatning,

beregnet efter Salg i Nødhavn, vil blive mindre, end naar Godset kommer beskadiget frem. Dette er ogsaa Reglen i Konventionen²⁶⁾. § 189 2. Stk. betoner nemlig udtrykkeligt ved Ordene om, at Forsikrede skal handle »i *Compagniets Interesse*«, at Vurderingen ikke kan ske efter den Forsikredes købmandsmæssige Chancer.

Da Skønsmændene sjældent vil være i Stand til at bedømme dette rigtigt, vil de kun kunne tilraade Varerne solgt, hvis Udgifterne ved Oplagring, Udlosning og Genindladning i Nødhavn samt Viderebefordring er saa uforholdsmæssig store, at de spiser Varernes Værdi op²⁷⁾, f. Eks. ved Saltladninger, hvor Varens egen Værdi er en ringe Del af Fragten. Den Forsikrede maa i alle Tilfælde, hvor Varerne ikke ubetinget skal sælges, forhandle med sin Assurandør, der har Ret til at afgøre, om Salg skal ske straks, eller Varerne oplagres og senere forsøges bragt frem paa hans Regning. Da Assurandørerne bærer alle Omkostningerne ved Havariet og almindeligvis ogsaa ved Videreforsendelsen og endvidere Risikoen for Varernes Ødelæggelse eller Forringelse paa Grund af og under Opholdet (se dog øverst Side 271), vil de oftest være interesseret i hurtigt Salg selv under ret ugunstige Opgørelsesvilkaar.

Assurandørens Bestemmelse skal efter Konv. § 189 2. Stk. foreligge inden 6 Maaneder, hvis Varerne er i Nødhavn i Europa, og ellers inden Aar og Dag — 1 Aar 6 Uger —, Tiden regnet fra den Dag, Assurandøren har modtaget Underretning om Ulykken. Fristen svarer til Abandonfristen, jfr. Konv. § 168 Nr. 2, se Kap. 32 § 2. Naar Fristen er oversiddet, kan den Forsikrede forlange Erstatning for Totalskade, se Kap. 34.

8. Fremsendes Varerne eller en Del af dem til Bestemmelsesstedet, bærer Assurandøren de særlige Omkostninger herved, og Skaden reguleres som nævnt foran efter Konv. § 187, se især § 5.

Bortsælges Varerne i Nødhavnen, findes Erstatningsreglerne i Konv. § 190. Salget skal, hvis Parterne ikke enes om en anden Fremgangsmaade, ske ved offentlig Auktion, jfr. Konv. § 189 3. Stk. Salget sker for Forsikredes Regning, idet han skal oppebære Nettoudbyttet, men for Assurandørens Risiko, idet denne derefter erstatter Forsikrede

²⁶⁾ I U. 1919 459 betones rigtigt, at Overvejelse maa ske ud fra Assurandørens Interesse. Tilfældet var ekstraordinært derved, at alene Omkostningerne ved Videreforsendelsen blev saa uhyre, at Forsikrede af denne Grund ikke havde Ret til at forlange Videreforsendelse.

²⁷⁾ Efter engelsk Ret M. A. § 60 2 III er Betingelsen, at Omkostningerne ved Reparation og Videreforsendelse overstiger Godsets Værdi ved Ankomst til Bestemmelsesstedet.

Differencen mellem Provenuet og Forsikringsværdien²⁸⁾. Fremgangsmaaden ligner altsaa ikke Abandon²⁹⁾. Forsikrede er stadig Ejer af Varerne og Provenuet. Da Assurandørerne kun kan regne sig Netto-udbyttet af Varerne til Gode, følger heraf, at alle paaløbende Omkostninger, Fragt, Told og lignende fradrages i Provenuet³⁰⁾. Ligeledes bærer Assurandøren Risikoen for Prisforholdene i Nødhavnen.

Hvis Varerne forinden Ankomsten til Nødhavnen har lidt en Beskadigelse, følges samme Fremgangsmaade, saafremt Assurandøren hæfter for Beskadigelsen efter Varepolicens Regler, jfr. foran i Kap. 36. Er dette ikke Tilfældet, sker Erstatningsberegningen saaledes, at Assurandøren fritages for Tabet ved Beskadigelsen, men hæfter for det ved Realisation i Nødhavn bevirkede Tab, idet Assurandøren udbetaler Differencen mellem Varernes Nettoværdi i ubeskadiget Stand og Forsikringsværdien og desuden alle Omkostninger ved Opholdet. Fradraget af 2 pCt. i Erstatningssummen, jfr. Konv. § 190 1. Stk. i. f., er ophævet i Varepolice, Stk. 10.

9. Det er selvfølgelig forudsat, at Assurandøren hæfter for Rejsens Afbrydelse, d. v. s. at Hovedaarsagen hertil er en af de almindelige Skadesaarsager, se Kap. 17³¹⁾). Hvis Rederen uberettiget annullerer Certepartiet og lossers Godset, hæfter Assurandøren for Skaden, men ikke hvis Forsikrede cnes med ham herom uden Foranledning i Godsets Beskaffenhed, eller hvis Annulationen sker i Henhold til en usædvanlig Klausul i Certepartiet, Kap. 18 § 6³²⁾). Hvis Nødhavnssøgen udelukkende skyldes Godsets egen Beskaffenhed, idet det paa Grund af fremadskridende Bedærvelse, f. Eks. Selvantændelse i en Kulladning, maa losses for sin egen og Skibets Sikkerhed, hæfter Assurandøren ikke, jfr. Søl. § 249 Nr. 3. Har Skibet været usødygtigt ved Afrejsen og derfor søger Nødhavn, hæfter Vareassurandøren, men har da Regres til Rederen gennem Forsikredes Krav ifølge Certepartiet. En Søassurandør hæfter ikke, hvis Oplosningen f. Eks. skyldes Skibets Kapring eller andre Foranstaltninger af krigsførende Magt, se Kap 25 § 7³³⁾.

²⁸⁾ Hvis Varerne er underforsikrede, betales kun pro rata, jfr. Kap. 29.

²⁹⁾ U. 1917 553.

³⁰⁾ Selv om Varerne er forsikret uden Tillæg af Fragt, idet denne ikke er forudbetalt, bærer Assurandøren Tabet ved, at Rederen forlanger sin Distancefragt af Varerne. Ligeledes selv om de paagældende Udgifter vilde være paa løbet paa Bestemmelsesstedet, men altsaa bespares.

³¹⁾ U. 1918 741 (Krigsforsikring).

³²⁾ Isklausuler maa vist anses for usædvanlige i denne Henseende. U. 1917 553.

³³⁾ U. 1920 267.

TILLÆG TIL 37. KAPITEL.

I.

Almindeligt Tilfælde.

Forsikringsværdien til ombord	10.000 Kr.
plus 10 pCt. Avance	1.000 »
Forsikringssummen ansættes lig Forsikringsværdien til ..	11.000 Kr.
Bruttoværdien paa Bestemmelsesstedet er	14.000 Kr.
hvoraf Omkostningerne til Fragt, Told osv. er	3.000 »
altsaa Nettoværdien	11.000 Kr.
er lig den forsikrede Værdi.	
Forretningen giver Købmanden en Avance paa	1.000 Kr.
Hvis Varerne fremkommer beskadiget til Bestemmelses-	
stedet og der sælges for Brutto	7.000 Kr.
medens de ubeskadiget vilde have udbragt	14.000 »
er Differencen	7.000 Kr.
Beskadigelsesprocenten udgør herefter 50 pCt., nemlig:	

$$\frac{7000}{14000} \times 100$$

Assurandøren erstatter altsaa 50 pCt. af Forsikringsværdien 11.000 Kr. med	5.500 Kr.
Af Bruttoudbyttet	7.000 Kr.
afholdes Fragt, Told o. s. v.	3.000 »
Forsikrede faar herefter Netto	9.500 Kr.
og taber saaledes	1.500 »
nemlig Tabet af de uforsikrede Omkostninger paa Bestemmelsesstedet.	

I a.

Underforsikring.

Hvis Forsikringssummen kun er 6.000 Kr., erstatter Assurandøren 50 pCt. heraf med	3.000 Kr.
Auktionsudbyttet udgør netto	4.000 »
Forsikrede faar tilsammen	7.000 Kr.
Han taber herefter	4.000 »
	11.000 Kr.

Tabet 4.000 Kr. består af:

50 pCt. af Omkostningerne 3.000 Kr.	1.500 Kr.
50 pCt. af Underforsikringen 5.000 Kr.	2.500 »
	<u>4.000 Kr.</u>

I b., jfr. IV.

Opgør efter Nettoværdi betinget.

Auktionsprovenu Brutto	7.000 Kr.
÷ Omkostninger	3.000 »
	<u>Nettoprovenu 4.000 Kr.</u>

Varernes Nettoværdi ubeskadiget er 11.000 Kr.

Beskadigelsesprocenten er herefter

$$\frac{7000}{11000} \times 100 = 63\frac{7}{11} \text{ pCt.}$$

63 $\frac{7}{11}$ pCt. af 11.000 Kr. udgør	7.000 Kr.
Auktionsprovenu Netto	4.000 »
Forsikrede faar fuld Dækning	<u>11.000 Kr.</u>

II.

Varernes Pris paa Bestemmelsesstedet er faldet.

Forsikringsværdi af Varerne	10.000 Kr.
plus 10 pCt. Avance	1.000 »
	<u>samlet 11.000 Kr.</u>

Bruttoværdi paa Bestemmelsesstedet	7.000 Kr.
Omkostninger (Fragt, Told)	3.000 »
	<u>Nettoværdi paa Bestemmelsesstedet 4.000 Kr.</u>

Altsaa er Købmandens Konjunkturtab 6.000 Kr. foruden mistet Avance 1.000 Kr. Varernes Beskadigelsesprocent er 50 pCt.

Assurandøren erstatter:

50 pCt. af Forsikringsværdien 11.000 Kr. med	5.500 Kr.
Auktionsudbyttet er	3.500 Kr.
÷ Omkostninger	3.000 »
	<u>500 »</u>
Forsikrede faar herefter	6.000 Kr.
Varernes virkelige Nettoværdi er kun	4.000 »
	<u>Forsikrede faar altsaa 2.000 Kr.</u>

IV.

Salg i Nødhavn.

Forsikringsværdien til ombord	10.000 Kr.
plus 10 pCt. Avance	1.000 »
Forsikringssummen sættes til	11.000 Kr.
Varene sælges beskadigede i Nødhavn for	6.000 Kr.
Herfra drages Distancefragt, Told og andre Omkostn. ..	2.000 »
Nettoprovenu	4.000 Kr.
Assurandøren erstatter da	7.000 »
Forsikrede faar altsaa fuld Dækning	11.000 Kr.

Princippet i Skadesberegningen vil medføre, at Assurandørens Erstatning altid vil udgøre Differencen mellem Nettoprovenuet og Forsikringsværdien, altsaa svinge med Forholdene i Nødhavn. Prisen paa Bestemmelsesstedet er uden Indflydelse.

V.

Salg i Nødhavn, naar den forudgaaende Beskadigelse er Assurandøren uvedkommende.

Forsikringsværdien til ombord.....	10.000 Kr.
plus 10 pCt. Avance	1.000 »
	11.000 Kr.
Varene sælges beskadiget i Nødhavn for	6.000 Kr.
÷ Omkostninger	2.000 »
Nettoprovenuet til Forsikrede	4.000 Kr.
Skønnet erklærer, at Varernes Netto-Værdi i ubeskadiget Stand er	9.000 Kr.
÷ Omkostninger	2.000 »
	7.000 Kr.
Assurandøren erstatter	4.000 »
	11.000 Kr.

Tabet ved Beskadigelsen er:

Differencen mellem det virkelige Salgsprovenu	4.000 Kr.
og Provenuet, hvis Varene havde været ubeskadiget	7.000 »
nemlig	3.000 Kr.

Forsikrede bærer selv dette Tab, idet han modtager		
Nettoprovenuet	4.000	Kr.
Erstatningen fra Assurandøren	4.000	»
	8.000	Kr.
medens Varernes Forsikringsværdi er	11.000	»
	Differencen	3.000 Kr.
er lig Tabet ved Beskadigelsen.		

38. KAPITEL.

Omkostninger.¹⁾

1. Erstatningens Hovedstol er Kravet i Anledning af Tabet eller Forringelsen af selve den forsikrede Interesse, den partielle eller totale Beskadigelse. Alle Udgifter til den forsikrede Genstands Reparation falder herunder, se Kap. 35. Assurandørens Erstatningspligt omfatter imidlertid ogsaa i et vist Omfang de ved et Havari paaløbne Omkostninger, uafhængigt af om Beskadigelse er indtraadt. Herunder findes en mangeartet, i Henseende til Aarsag og Størrelse forskellig Samling af Enkeltilfælde, hvis Afgrænsning overfor Erstatningens Hovedstol er meget vanskelig at drage.

¹⁾ I tysk Ret findes Hovedreglen i H. B. § 32, jfr. §§ 34, 37, 38 og 41. Sv. Pl. §§ 49 og 53 svarer til Søl. §§ 252—253. N. Pl. gengiver ikke klart Søloven, men de tilsvarende Bestemmelser findes i §§ 22 Nr. 4, 23, 28 B 2 og 29.

I engelske Policer findes i Almindelighed den saakaldte »Sue and Labour Clause«, jfr. M. A. § 78, hvis Hensigt er at opmuntre den Forsikrede, jfr. M. A. § 78 Nr. 4, til i Assurandørens Interesse at redde den forsikrede Genstand. Klausulen paalægger derfor Assurandøren at erstatte Forsikrede hans egne, hans Folks og Fuldmægtiges særlige Udgifter og de af dem afsluttede Kontrakter med Bjergerne til Redning og Bevaring af det Forsikrede, G. 222—227, A. § 865. Erstatningspligten kan som beroende paa særligt Supplement overstige Forsikringssummen. Alle andre Bjergningsomkostninger »salvage charges« til Trediemand behandles som umiddelbare Følger af selve de Farer, der er forsikret imod, jfr. A. §§ 863 og 865 samt M. A. § 65 Nr. 1 (»consequences of the perils insured against«). De betragtes derfor ikke som »particular charges« og heller ikke som »particular average«, men betales, uanset om Policen indeholder »f. p. a. clause«, jfr. M. A. § 76 2. De behandles derimod som »partial loss«, M. A. § 56 Nr. 1, og erstattes derfor ikke, hvis Policen er tegnet mod »total loss only«. Disse Udgifter erstattes kun indtil Forsikringssummen. M. A. § 64 Nr. 2 giver i Overensstemmelse med tidligere Praxis Forsikrede Ret til Erstatning for »particular charges«, og det siges udtrykkeligt, at disse ikke er indbefattede under »particular average« (A. § 869). En Række »particular charges« falder under »Sue and Labour Clause«.

Hovedreglen er, at ingen Omkostninger erstattes, uden at særlig Hjemmel herfor kan paavises i Søloven, Konventionen, Policen eller Praksis. De positive Lovregler er faa og fattige. De vejledende Afgørelser findes i Dispachørernes og Assurandørernes Praksis, i de konkrete Skadesopgørelser, der ikke er offentligt tilgængelige. Beløbene er jo ofte saa smaa, at man foretrækker et Forlig fremfor en Proces. Dog maa erindres, at der under Assurandørernes Konkurrencekrig er opvokset ret vidtgaaende Kulancer, som selvfølgelig ikke er bindende for de andre Assurandører eller ved fremtidige Skadesopgørelser.

Pligten til at erstatte Omkostninger har altid til Forudsætning, at Assurandøren hæfter for den Aarsag²⁾, der har foranlediget dem, jfr. Konv. § 192, mens det ikke er nødvendigt, at selve Skaden kan kræves erstattet^{2a)}. Hvis Omkostningerne ikke udelukkende er anvendt i Assurandørens Interesse, men ogsaa for at redde uforsikrede Interesser, f. Eks. Erstatningssag mod den for Kollisionen ansvarlige, bør Udgifterne forholdsmæssig deles.

Naar en Skadesaarsag er positivt undtaget i Policen, f. Eks. Kapsringsrisiko i en Krigspolice, er samtidig enhver Omkostning forårsaget direkte herved undtaget, se Kap. 25 Note 6. Ved Klausulen »kun mod Totalforlis« hæfter Assurandøren næppe for Bjergningsomkostninger, selv om derved et Totalforlis bevislig er undgaaet³⁾, se Kap. 26 § 15. Hvis Forsikrede har overtraadt sin Omsorgspligt i Havaritilfælde — Kap. 28 —, bærer Assurandøren ikke de derved foranledigede Omkostninger⁴⁾. Det er for Erstatningspligten uden Betydning, at Tiden for Assurandørens Risiko er udløbet, naar blot selve Skaden er indtruffet inden Tidens Udløb⁵⁾.

2. 1. Den vigtigste Regel er, at alle Omkostninger, der godtgøres i Havarigrosse, erstattes af Assurandøren, hvad enten de er²⁾ Udtalt bl. a. i N.D. 1906 233 og 1915 225, hvor Udgifter foranlediget af Fartøjets Usødygtighed ikke blev erstattet.

Varepolicens særlige Indskrænkninger, se Kap. 36, gælder ogsaa for Omkostninger. Herimod N.D. 1922 59, hvor Dispachørsalær blev erstattet til Trods for, at Skadens Aarsag ikke faldt under Policen.

2a) Det kan være, at denne ikke erstattes paa Grund af Afdragsreglerne, se Kap. 35 § 9. Sv. Pl. § 77, jfr. N. J. A. 1914 153 anvendes ogsaa paa Ladning, se N.D. 1922 59.

3) G. 222 Note 1, M. A. § 78 Nr. 3.

4) N.D. 1919 465. N. J. A. 1919 470.

5) Kap. 22 § 6 og Kap. 35 § 5. Se dog om Pligten til Prolongation ved Tidsforsikring i Kap. 22 § 1.

afholdt af den Forsikrede eller af de andre Interesserede, se Konv. § 195 2. Pkt., og nærmere Kap. 30, samt at Erstatningen for Kollisionsansvar omfatter alle de Omkostninger, den Forsikrede skal betale sin Modpart, jfr. Kap. 24 § 5.

2. Alle Omkostninger, hvis Afholdelse Assurandøren har billigt eller beordret, maa han selvfølgelig erstatte⁶⁾, jfr. Konv. § 203, 2. Pkt. og Søl. § 252. Udtrykkelig Indvilligelse vil Assurandøren sjældent give, da Forsikrede jo selv er pligtig at disponere i Havaritilfælde, men undertiden kan Undladelse af Protest mod en given Underretning fortolkes som Godkendelse. Forsikrede bør altid ved Udlæg af større Beløb og især, hvor Forsikringssummen muligvis kan blive overskredet, forud sikre sig Assurandørens Samtykke. Assurandørens Godkendelse er altid betinget af, at det senere viser sig, at han overhovedet hæfter for Skaden⁷⁾.

3. Allerede ifølge almindelige Erstatningsregler maa Assurandøren godtgøre alle Omkostninger, der udelukkende eller hovedsageligt (Kap. 17) er foraarsaget af en Ulykke, som Assurandøren hæfter for, jfr. Konv. § 192, »er blevet nødvendige«, og Konv. § 187 1. Stk. i. f., der nævner alle de »formedelst Beskadigelsen« paa de til Bestemmelsesstedet ankomne Varer paaløbne Omkostninger, se Kap. 37 § 5.

Hertil hører de Tilfælde, hvor en anden uden den Forsikredes Samtykke har disponeret i dennes Interesse for at redde hans truede Værdier, saaledes at den Forsikrede bliver forpligtet, f. Eks. hvor Kaptejnen handler paa Ladningens Vegne uden at kunne naa at raadføre sig med den Forsikrede selv. Ligeledes hvor Forsikrede selv har disponeret, men under Begivenhedernes Tryk, saaledes at han faktisk intet Valg har haft. Endvidere kan nævnes alle Tilfælde, hvor Udgiften er en uundgaaelig Følge af Ulykken. For Ladning, der udlosses i Nødhavn, bliver paa Grund af Reglen i Konv. § 190 alle derunder opstaaede Udgifter fratrukket i Provenuet. Men iøvrigt maa, selv om Salg ikke finder Sted, alle Udgifter til Ladningens Udlosning, Opbevaring, Indladning, Sortering, Reparation (af Emballage) o. s. v. erstattes⁸⁾.

Som uundgaaelige Følger kan nævnes: partikulære Nødhavnsudgifter, temporære Reparationer og i mange Tilfælde Bjergeløn, samt Udgifter til Forsvar overfor saadanne Retsskridt, som Modparten fore-

⁶⁾ N. Pl. § 23, H. B. § 32 Nr. 1 Stk. 2.

⁷⁾ N. Pl. § 17 3. Stk. N. D. 1906 233.

⁸⁾ Sv. Pl. § 61, n. Pl. § 81 2—3, H. B. § 95 3.

tager, f. Eks. Arrest og Sagsanlæg efter Kollision. Ved Kapring er mange af de under Beslaglæggelsen opstaaede Udgifter ofte — efter en vis Analogi fra Konv. § 189 — blevet anset for nødvendige Følger⁹⁾.

Som nødvendige Omkostninger kan aldrig anses de sædvanlige Udgifter under Rejsen (»petty average«), selv om de er forøget ved indtraadt Havari, jfr. Konv. §§ 193¹⁰⁾, 195 2. Pkt. og 197, f. Eks. Rederens Skibsudgifter, Hyre, Kostpenge, offentlige Afgifter, Ladningsejerens Fragt¹¹⁾, nærmere Kap. 20 § 2a. Saadanne Udgifter erstattes derfor kun, hvis de udelukkende er afholdt i Assurandørens Interesse, jfr. Konv. § 193 i. f., altsaa hvis Skipperen i Assurandørens Interesse bliver paa Strandingsstedet¹²⁾, eller Mandskabet har et særligt Krav paa Godtgørelse for dets Arbejde til Skibs eller Ladnings Frelse, jfr. Konv. § 195 1. Pkt. En Anvendelse heraf er det, at Assurandøren erstatter Bjergeløn, selv om det bjergende Skib tilhører samme Rederi som det reddede (Søsterskibe)¹³⁾. Om Hyre og Kostpenge til Mandskabet under Skibets Reparation, se Kap. 35 § 3¹⁴⁾.

3. 4. Hovedgruppen er imidlertid de Omkostninger, Forsikrede har afholdt med Overlæg for at hindre en truende Fares Indtræden og/eller Udbredelse, overhovedet for at redde den havarerende Genstand. Assurandørens Pligt til Erstatning heraf begrundes med, at det er i hans egen Interesse at opmuntre den Forsikrede til at formindske Skadens Udbredelse, og at Reglen er et nødvendigt Supplement til Konventionens Paabud til den Forsikrede om at handle selvstændigt i Havaritilfælde, jfr. Kap. 28.

For at saadanne Omkostninger kan kræves erstattet af Assuran-

⁹⁾ U. 1918 331, jfr. N. D. 1917 417, N. D. 1920 10. Udgifter til beslaglagte Vares Frigivelse er en direkte Følge af Krigsforanstaltninger.

¹⁰⁾ Sv. Pl. § 46.

¹¹⁾ A. § 876.

¹²⁾ I Schl. II 348 udtalt, at Kost, Logi og Hyre til Besætningen, der opholdt sig paa Strandingsstedet for Havariets Skyld og for at erhverve de nødvendige Dokumenter, maatte erstattes.

¹³⁾ I U. 1889 341 begrundes dette med, at Rederen efter sit Forhold til Assurandøren og Ladningsejeren havde retlig Interesse i at faa Bjergelønnen til det arresterede Skib fastsat, og at den Forsikredes Diligenspligt efter Konv. § 165 ikke omfattede Hjælp med et andet ikke under samme Forsikring hørende Skib. Jfr. N. R. 1904 549 og N. D. 1913 17. I Policerne findes undertiden en udtrykkelig Klausul herom, ligesom om Kollision, Kap. 24 §§ 3 og 8. Lignende Klausuler anvendes baade i England og Tyskland (Witherby 1, 5 og 9 og Ritter 512).

¹⁴⁾ N. Pl. §§ 42 3. Stk. og 57, sv. Pl. § 92. N. D. 1912 119.

døren, forlanger Søl. § 252, at Udgiften skal være afholdt i »god Tro«, Konv. § 192, at den skal være »hensigtsmæssig«¹⁵⁾. Af Angst for at stille for store Fordringer har Søloven stillet for smaa, thi det kan ikke altid være tilstrækkeligt, at Forsikrede har handlet i god Tro. Det er rigtigt at lade Assurandøren hæfte, selv om det tilsigtede Resultat ikke opnaas¹⁶⁾, og uden Hensyn til, om en fornuftig Disposition mislykkes eller bagefter viser sig at have været mindre fornøden, men Assurandøren bør ikke hæfte for taabelige Forsikrede eller taabelige Dispositioner, selv om de er foretaget i god Tro. Det er maaske for meget at forlange, at Dispositionen skal være virkelig hensigtsmæssig, men Forsikrede maa i det mindste have handlet, som en fornuftig Mand vilde have gjort i den paagældende Situation, hvortil i Særdeleshed hører, at han ikke disponerer uden at have skaffet sig de flest mulige Oplysninger eller paa Omraader, hvor han ingen Sagkundskab har, samt at han, jo mere Tid der er til Overvejelse, og jo mere Handlingen kun er hensigtsmæssig, ikke nødvendig, spørger sig for hos Assurandøren eller Sagkyndige.

Midlertidig Reparation af Skib, hvorved dets Sejlads til endelig Reparationssted kan sikres, eller Bugseraftale¹⁷⁾, bør ikke foretages, uden at Assurandøren er blevet spurgt. Forsikrede kan ikke paabyrde Assurandøren Omkostningerne ved et fjærnt Reparationssted eller ved særlig hurtig Reparation¹⁸⁾. Kontrakt om Bjergning skal, hvis der er Tid, forelægges Assurandøren^{16a)} og ellers kun sluttet paa Basis af »no cure, no pay«. Saavidt mulig bør Bjergelønnen overlades til Domstolens senere Fastsættelse, men det er ikke altid ufornuftigt straks at antage en bestemt Procent. Derimod maa en Forsikret aldrig uden Assurandørens Samtykke afslutte en Bjergningskontrakt, hvorved han bliver pligtig at tilsvare et fast Beløb, hvis Bjergningen lykkes, og et mindre, hvis den ikke lykkes, især hvis han personlig skal hæfte.

¹⁵⁾ H. B. § 32 1. Stk. Nr. 1 »den Umständen nach für geboten halten dürfte«. M. A. § 65 2 og 78 1, »expenses properly incurred«, n. Pl. § 22 Nr. 4 »i den Hensigt at undgaa« — men herimod § 23 i. f.

¹⁶⁾ H. B. § 32 Nr. 2, jfr. N. J. A. 1914 153.

Det kan være naturligt at lade Skibet dykkerundersøge og sætte i Dok for at efterse dets Bund. Udgiften maa erstattes, selv om der ingen Skade findes.

¹⁷⁾ N. D. 1911 326. Rederen burde, forinden Bugsertjenesten blev betalt, have konfereret med sine Assurandører. Vederlaget blev derfor nedsat til det halve.

¹⁸⁾ G. 214—215, N. D. 1904 440. Se udførligt Kap. 35 § 4.

^{16a)} Som i n. Pl. § 17 4. Stk.

Om Erstatning for Bjergeløn findes iøvrigt saalydende særlige Klausuler i Kaskopolicen: »*Dersom Skibet er ballastet, bliver Bjergelønnen kun at erstatte af Kasko-Assurandørerne i Overensstemmelse med de ovenfor for Havari-grosse-Bidrag givne Regler, saaledes at det bliver den til Grund for Bjergeløns-Beregningen lagte Værdi af Skibet i god Stand, der tages i Betragtning ligeoverfor Forsikringstaksten*«^{18b}). Herved har Assurandøren sikret sig den samme Retsstilling, som om Bjergelønnen blev erstattet i Havarigrosse, se Kap. 30 Note 56.

Hvis Ladningen er oplosset i Nødhavn, tilkommer det Assurandøren — enten for Fragt eller Ladning — at bestemme, om og hvorledes Videreforsendelsen skal ske, jfr. Konv. § 198¹⁹). Se Kap. 37 § 7. Men Sortering og ny Emballering, hvorved Skadens Udbredelse hindres, kan straks foretages.

Omkostninger er altid hensigtsmæssige, hvorved Fordele indvindes for Assurandøren, saaledes at dennes Erstatningspligt formindskes, f. Eks. Ladningen befordres videre, hvorved den forsikrede Fragt indvindes²⁰). Lægebehandling for Dyr kvæstede under Sørejsen bør erstattes²¹). Forsikredes Udlæg for andre i Havariet Interesserede er derimod hverken nødvendige eller hensigtsmæssige og erstattes ikke, medmindre de godtgøres som Havarigrosse, se Kap. 30.

Omkostninger til Retsskridt, der er nødvendige for at sikre Erstatningskrav mod Tredjemand for Skade, denne har forvoldt paa Genstanden²²), for at opnaa den beslaglagte Genstands Frigivelse²³) (Konv. § 78) eller for at bevare Genstanden selv mod Erstatningskrav fra Tredjemand, for saa vidt Assurandøren hæfter for dette Ansvar, hvad han jo kun gør ved Kollision²⁴), maa afholdes, saafremt Sagkyndige (Juristerne) tilraader dette. Herunder falder Salær til Sagførere, Retsafgifter, Omkostninger til den vindende Modpart, Provision af Bank-

^{18b}) Lignende findes i engelske Time and Voyage Institute clauses (Witherby 2 og 10).

¹⁹) U. 1919 459. En Ladning Soda var krigsforsikret fra England til København, og Fragten 51 Kr. pr. Ton inkluderet. Afsejling hindredes ved den tyske Spærreerklæring, hvorefter Ejeren førte Ladningen til København paa dansk Dampskib for en Fragt af 250 Kr. pr. Ton. Assurandøren frifandtes for at erstatte de uforholdsmæssigt forøgede Fragtudgifter.

²⁰) Se f. Eks. N. R. 1913 17, hvor partikulære Omkostninger, som ellers ikke erstattedes, blev erstattet, fordi Forsikrede derved havde undgået Havari-grosse. A. § 880.

²¹) Herimod U. 1895 1036.

²²) N. Pl. § 23 4. Stk.

Forsikrede er jo i særlig Grad pligtig at foretage disse Skridt, jfr. Kap. 41 §§ 6—7.

²³) U. 1918 331, N. D. 1917 417, 1920 10.

²⁴) N. Pl. § 18 2—3 og § 23 4. Stk.

garanti for at opnaa eller til Afværgelse af Arrest paa Skib eller Værer, eller for at faa dem udleveret uden Hensyn til Havarigrossebidsbidrag. Derimod maa Retssag ikke anlægges uden Assurandørens Samtykke, ligesom Forpligtelser af større Rækkevidde maa forelægges ham, forinden de antages.

4. 5. Alle nødvendige Omkostninger til Havariets forsikringsmæssige Opgørelse, til Indsamling af Beviser for og Konstatering af Kendsgerninger, som er nødvendige ifl. Konventionen og Søloven, for at Forsikrede kan faa Assurandørens Ansvar bestemt²⁵⁾, jfr. Søl. § 252 i. f., maa Assurandøren erstatte, thi Forsikrede er ifølge Konv. §§ 205—206 pligtig at indsamle dette Materiale. Herunder falder: Dispachorsalær²⁶⁾, Gebyrer og andre Omkostninger ved Søforhør, Skønsforretninger, Besigtigelser o. s. v., Dykkerhonorar, Konsulatsgebyrer, Realisationsomkostninger ved Auktioner, jfr. Konv. §§ 187 og 190. Havarikommissær kan næppe antages uden Assurandørens Samtykke^{26a)}. Undtages maa alle Udgifter ved Tilrettelæggelsen eller Anlæg af Retssag mod Assurandøren, der kun erstattes af Domstolene ved Tilkendelse af Sagsomkostninger²⁷⁾, ligeledes Forsikredes egen Ulejlighed, hans Tidsspilde og Kontorudgifter under Behandlingen af Havariet²⁸⁾.

5. Konv. § 203 udtaler, at kun de Omkostninger, der er afholdte efter Aftale med Assurandøren, kan erstattes, naar Forsikringssummen overskrides. Dette Krav er umuligt at fastholde under Hensyn til Indholdet af Konv. § 165; det er desuden i Strid med Søl. § 253 2.

²⁵⁾ N. Pl. § 28 B. 2 og § 23 4. Stk. i. f.

Sv. Pl. § 49 og § 77, H. B. § 32 1. Stk. Nr. 3. M. A. § 76 Nr. 4.

Se Schl. II 348.

²⁶⁾ N. J. A. 1914 153. Uagtet Assurandøren frifindes for at erstatte den ham ved Dispachen paalagte Skade, dømmes han til at betale Omkostningerne ved Dispachens Opgørelse. Ligeledes N. D. 1922 59 (Skadesaarsagen ikke dækket).

^{26a)} Sv. Pl. § 39.

²⁷⁾ H. B. § 32 1. Stk. Nr. 3 i. f.

Videregaaende N. R. 1900 12. Udenfor Forsikringssummen tilkendes der Forsikrede Erstatning for Udgifter paadraget ved Assurandørens uberettigede Vægning ved at erstatte som for Totalforlis.

²⁸⁾ N. Pl. § 29 Stk. 5, sv. Pl. § 91 Stk. 2.

Hvis Forsikrede selv er Kaptajn, bør han dog have den ham som saadan tilkommende Hyre eller Andel i Bjergeløn.

Pligten omfatter ikke Bjergning med Søsterskib, jfr. U. 1889 341 og Note 13.

Pkt. og nyere Praksis²⁹⁾. Naar man imidlertid forlader Princippet i Konv. § 203, er det vanskeligt at drage en Sondring indenfor Udgifternes Kreds. Man kan næppe opstille anden almindelig Regel end Søl. § 253, hvorefter alle Omkostninger erstattes, selv om Forsikringssummen derved overskrides³⁰⁾. Forsikringssummens Overskridelse er ogsaa en Omstændighed, som oftest er uberegnelig for den Forsikrede og først viser sig ved Uheld eller ved Skadesberegningens endelige Opgørelse. Til Assurandørens Værn maa man da ved Bedømmelsen af, hvilke Udgifter der er »hensigtsmæssige« eller foretaget »i god Tro«, skærpe den Forsikredes Pligt til at underrette og raadspørge Assurandøren, hvis Forsikringssummen er overskredet, eller der er Fare herfor. Derved faar denne Ledelsen af Havariet i sin Haand og kan selv afgøre, hvilken Risiko han vil løbe. En Følge af dette Synspunkt maa være, at Minimumsgrænsen ifl. Konv. § 204 — 3 pCt. — ikke gælder for Omkostninger³¹⁾.

6. Om Erstatningspligten iøvrigt maa fremhæves følgende:

Omkostninger erstattes fuldtud, altsaa med Tillæg af sædvanlig Bankrente fra Udbetalingsdagen³²⁾ (Konv. § 194). Dette er ikke udelukket ved Konv. § 210, se Kap. 40 § 4. Udgifter ved Rederiets Overførsel af Pengene, eller ved Kaptajnens Anskaffelse heraf, fordi han ikke i Tide har kunnet faa dem fra Rederen, f. Eks. Bodmeripræmie, erstattes ligeledes, Konv. § 194. Fremmed Mønt godtgøres efter betalt Kurs³³⁾, men særlige Udgifter, fordi Forsikrede har Vanskeligheder ved at faa Kredit, erstattes ikke³⁴⁾, jfr. Kap. 18.

²⁹⁾ N. Pl. § 23 4. Stk. Sv. Pl. § 53 er lig Søl. § 253. H. B. § 37 Nr. 2, jfr. § 32. Efter W. v. K. §§ 283 II og 665 III samt I. H. L. B. § 436 erstattes alle Omkostninger uanset Forsikringssummens Overskridelse.

³⁰⁾ Gram 472. N. D. 1920 10. Et Vareparti opbringes og frigives. Merudgifterne til Lagring og Viderebefordring overstiger alene Forsikringssummen. Da Assurandøren ikke havde forlangt Abandon af Varerne eller Salg i England, dømtes han til at betale dem udover Forsikringssummen, uanset at Varerne efter Ankomsten havde indbragt en betydelig Avance. Se ogsaa N. R. 1900 12.

³¹⁾ N. Pl. § 24 b, H. B. § 34 Nr. 2, G. 222, M. A. § 78 Nr. 1.

³²⁾ N. Pl. § 29 Pkt. 1—2, jfr. sv. Pl. § 91 1. Stk.

Assurandøren har derfor Interesse i, at Forsikrede forinden Udlægget spørger ham, da han maaske kan yde Pengene billigere. Ifølge n. Pl. § 21 og sv. Pl. § 40 skal Forsikrede saaledes, forinden Udlæg gøres, meddele Assurandøren, hvilke Beløb der er nødvendige, for at denne kan afgøre, om han vil yde Forskud.

³³⁾ Sv. Pl. § 96, herimod n. Pl. § 29 3. Stk.

³⁴⁾ N. D. 1914 113. Rederiet havde stor Gæld og daarlig Kredit og maatte derfor betale 9 pCt. Provision af Havaripengene. Denne Fordyrelse maatte falde paa Rederiet selv efter n. Pl. § 44. Se ogsaa n. Pl. § 29 4.

Assurandøren hæfter ikke direkte overfor de paagældende Kreditorer, f. Eks. Bjergerne³⁵⁾, medmindre han selv har forpligtet sig overfor disse. Han hæfter kun overfor den Forsikrede, altsaa for de Beløb, denne lovligt skal udrede. Det er for Hæftelsen ligegyldigt, om Kreditorerne for Omkostningerne har Krav paa den Forsikrede personlig eller kun Søpant i de forsikrede Genstande. Hvis Assurandøren ikke hæfter for Udgifterne, kan han i Erstatningen fradrage, hvad de paagældende Kreditorer tilegner sig af Provenuet, fordi de er Søpant-havere. Hvis Omkostningerne bestaar i Opofrelser af den forsikrede Genstand selv, behandles dette Tilfælde som almindelig Beskadigelse.

Omkostningerne forfalder først til Betaling samtidig med den øvrige Erstatning, jfr. Konv. § 210 og Kap. 40. Der paahviler derfor ikke Assurandøren nogen Forskudspligt³⁶⁾, ud over det særlige Tilfælde i Konv. § 194 i. f., der nærmest er en Ret for Assurandøren. Da Havariudgifterne ofte vil kunne beløbe sig til store Summer, er dette haardt for en mindre velhavende Forsikret. Assurandørerne udbetaler derfor undertiden af Velvilje et passende Beløb³⁷⁾ eller stiller de forlangte Garantier. Det fastholdes imidlertid, at dette er Kulance, og Forsikrede skal altid svare Rente af det ydede Forskud³⁸⁾, se Kap. 40 § 4.

Forsikring af Havariudgifter.

7. Assurandøren kan ikke forlange, at Forsikrede for hans Regning skal forsikre betalte eller skyldige Havariudgifter, for hvilke hans Forsikring dækker. Saadanne Udgifter er jo netop det konstaterede Tab under Forsikringen, — kun Erstatningens Udbetaling er udsat —, og

³⁵⁾ Udtalt i U. 1889 341, se Kap. 40 § 8.

³⁶⁾ I U. 1868 1012 udtalt, at der ikke eksisterer nogen Sædvane, hvorefter Assurandørerne er pligtige at udbetale Forskud til Dækning af Havariudgifter, jfr. U. 1922 787. Sv. Pl. § 97 giver Forsikrede Ret til Forskud saavel af Erstatningsbeløbet, nemlig det Mindestebeløb, som Assurandørens Erstatningspligt i hvert Fald vil omfatte, som af Havariudgifterne, nemlig $\frac{3}{4}$ af disse sidste. En saadan Ret kan dog kun gives, hvor som i Sverige Erstatningsberegningen i Tvivlstilfælde foretages af Dispachørerne. N. Pl. § 21 giver ikke Forsikrede Ret til Forskud, men henstiller dette til Assurandøren. Efter H. B. § 32 Nr. 2 er Assurandøren pligtig at give Forskud.

³⁷⁾ Dette er saa almindeligt, at Reassurandøren og Coassurandøren maa følge Hovedassurandørens Udbetaling. Jfr. n. Pl. § 94 3. Stk.

³⁸⁾ Sv. Pl. § 97 3. Stk. fastsætter: $\frac{1}{2}$ pCt. Rente om Maaneden, jfr. n. Pl. § 29.

Se U. 1873 535, hvor Domstolene anerkendte Rentepligten, uden at der forelaa Aftale herom.

forsikringsmæssigt kan dette Tab ligesaa lidt forsikres under en sædvanlig Police for Havariudgifter, som den Erstatning, Assurandøren har udbetalt. Tegnes alligevel saadan Forsikring, er denne sikkert uden Betydning for den første Assurandør, thi Assurandøren af Havariudgifterne har ved Skadesudbetaling samme Ret til Erstatning af ham, som Forsikrede har. Hvis en saadan Forsikring var gyldig, vilde den være en Forsikring imod at komme til at udbetale mere end Forsikringssummen, se Kap. 29 § 3. En Assurandør kan selvfølgelig dække sig herimod, men en saadan Forsikring er i det mindste en saa særlig Art af Interessesforsikring, at dens Indhold maa oplyses for den, som dækker den, og Forsikrede er ikke pligtig at tegne den³⁹⁾. Ved at Forsikrede optager Bodmeri, kan Assurandøren derimod faktisk opnaa en saadan Sikkerhed, se Kap. 29.

Assurandøren kan derfor kun forlange, at Forsikrede i hans Interesse skal assurere saadanne Havariudgifter, som denne har udlagt for fælles Regning, d. v. s. for de andre i Transportens Gennemførelse interesserede, som der ikke haves anden Sikkerhed for end i selve Genstandene, og som skal dækkes af Assurandøren, hvis disse forliser, altsaa Havarigrosseudgifter. For Bidrag til Havarigrosse hæfter jo kun de reddede⁴⁰⁾ Værdier, og Forsikrede vil derfor, hvis de under Transport værende Værdier forliser, miste den Adgang til Fordeling og Dækning, som han ellers vilde have haft. Policen paalægger Rederen — ikke Vareejeren — en Pligt hertil ved saalydende Klausul:

»For Havari-grosse-Udgifter paa Rejsen, for hvilke der endnu ikke er ydet Erstatning, er Rederiet forpligtet til at forsikre Havari-Penge for Resten af Rejsen. Undladelse heraf medfører, at den Forsikrede bærer det Tab, der ellers vilde være dækket af Havari-Penge-Assurandørerne.« Se Kap. 30 § 6.

For egen Regning kan Forsikrede selvfølgelig assurere Havariudgifter, hvis han ikke har assureret, eller sin eventuelle Fordring mod Assurandøren paa Godtgørelse, men dette sidste er Forsikring af en Søfordring. Hertil kan sikkert de almindelige Policer for Havaripenge benyttes, se Kap. 26.

³⁹⁾ Dette Synspunkt er underkendt i n. Pl. § 17 4 og 23 2, medens H. B. § 37 3 har det principielt rigtige Synspunkt, men i Nr. 4 gør en positiv Afvigelse for Kollisionsansvaret under Hensyn til de brugelige Ekscedentforsikringer.

⁴⁰⁾ D. v. s. de faktisk reddede og de opofrede med den Erstatning, der tillægges dem i Dispathen.

39. KAPITEL.

Fragtforsikring.¹⁾

1. Fragten er den tredie store maritime Interesse. For ingen af de andre Interesser er Situationsmulighederne saa mange, og Vanskelighederne ved Erstatningens Fastsættelse saa store, da Fragten som Interesse udelukkende beror paa Parternes Aftale, for saa vidt angaar Størrelse, Forfaldstid, Risiko, o. s. v. At Interessens Grundlag er den mellem Parterne truffne Aftale, har Søforsikringen godkendt, og herpaa bygger Policerne. Det maa iagttages, at dette let foranderlige Grundlag ikke efter Risikoens Begyndelse eller især efter et Havaris Indtræden ændres af Parterne, at det givne Kontraktsgrundlag nøje følges, samt at det Tab, der kræves erstattet, er fremkaldt af Transportens hændelige Farer og ikke af andre Omstændigheder, der er uden Forbindelse hermed²⁾, som f. Eks. Parternes forretningsmæssige Dispositioner, jfr. Kap. 18 og 19.

Da den indgaaede Fragtkontrakt, Certepartiet, saaledes er Risikoens Grundlag, skal der indledningsvis fremhæves to særlige Omstændigheder ved denne, der har afgørende Betydning for Assurandøren. I engelsk Søret har Rederen kun Ret til Fragten, hvis hele den betingede Rejse gennemføres, medens den kontinentale Retsopfattelse tillægger Rederen Fragt i Forhold til den Del af den betingede Rejse, han har transporteret Godset, jfr. Sølovens §§ 160, 161 og 164, uanset om Skibet er Skyld i Rejsens Ophævelse, og om Rederen annullerer. Om den nærmere Forstaaelse heraf maa henvises til Søretten.

Oprindelig var Fragten altid i Risiko for Rederen, idet Fortjenesten af den var afhængig af Transportens — hele eller delvise — Gennemførelse. Ladningsejeren betalte kun for den udførte Transport. Dette

¹⁾ Pl. 662—663, G. 153, 161—166 og 198—205. A. §§ 1161—1181.

²⁾ G. 162.

er endnu Sølovens Standpunkt, naar intet andet er aftalt, jfr. Søl. § 151. Eftersom Forsikring af Fragt blev almindelig, betød dette væsentligt, at Rederen imod at betale en Præmie overflyttede Risikoen for Fragtens Indtjening til Assurandøren. Spørgsmaalet, om Reder eller Befragter skulde bære Risikoen, blev herefter nærmest et Spørgsmaal om, hvem af dem der skulde betale Præmien for denne Forsikring, altsaa om Fragts Størrelse.

Fraktkontrakten forekommer nutildags i to Former, enten saaledes, at Rederen kun faar Fragt for den Transport af Godset, hans Skib har udført, — det er Lovens Standpunkt —, eller saaledes, at Rederen efter særlig Aftale faar Fragten for hele eller en Del af den betingede Rejse, uanset dens Gennemførelse. Hvis Fragten i sidste Tilfælde er forudbetalt, kaldes den i Praksis for forudbetalt not returnable³⁾.

Om Fragten er betinget betalt uden Hensyn til Transportens Gennemførelse, afgøres efter Søloven, Certepartiet og Praksis. Om saadanne Aftaler henvises til Søretten⁴⁾. I det Omfang, hvori Fragten er forudbetalt, bærer Ladningsejeren saaledes Tabet, hvis Transporten bliver afbrudt, forinden den Strækning, hvorfor Fragten er forudbetalt, er indsejlet⁵⁾. Denne Risiko dækker han altid sammen med Ladningen, jfr. Kap. 4 Note 32a, og Erstatning herfor behandles derfor sammen med denne i Kap. 37.

I det følgende tales kun om Fragt i Risiko for Rederiet, og udelukkende om Risikoen for Fragt, hvis Indtjening afhænger af Rejsens Gennemførelse. Om Rederens Risiko, hvis Fragten er forudbetalt uden Pligt til Tilbagebetaling, se Kap. 4 Note 57a—59.

2. Fragt kan som Kasko forsikres enten for en Rejse eller for et bestemt Tidsrum⁶⁾. Den sidste Form benyttes i stigende Grad. Policeformularen benyttes baade til Tidsforsikring og Rejseforsikring. Skadesberegningen er ens i begge Tilfælde, idet Forskellen kun har Hensyn til det Tidsrum, i hvilket Assurandøren løber Risikoen. Tidspolice for Fragt udvides ofte ved en særlig Klausul til samtidig at

³⁾ At Fragten faktisk er forudbetalt, er ikke nok, ligesom Fragt i Risiko for Ladningsejer ikke behøver faktisk at være erlagt.

⁴⁾ Pl. 347. B. 172.

⁵⁾ Hermed maa retsligt sidestilles, at Fragten f. Eks. er fastsat til en Lumpsum, der betales uden Hensyn til den fremkomne Ladnings Kvalitet og Kvantitet.

⁶⁾ Sv. Pl. § 87.

være en Fragt- og/eller Interessepolicy⁷⁾, for at Forsikrede skal have Fordel af, at Policiesummen holdes højere end den normale Rejsefragt, se herom Kap. 27 § 8. Undertiden anvendes en Policy, hvorved Fragten er dækket samtidig med Kaskointeresse^{7a)}).

Rejsefragt.

Assurandørens Erstatningspligt.

3. a. Bidrag til Havarigrosse⁸⁾, der paalignes Fragten, og Tab af Fragt ved Havarigrosse erstattes efter Konv. § 83 og Policens Klausul⁹⁾. Denne er affattet overensstemmende med Klausulen i Kaskopolicen. Om den almindelige Forstaaelse heraf henvises til Kap. 30. Det forudsættes — jfr. Kap. 29 — at Fragten i Risiko er fuldt forsikret¹⁰⁾. Naar Rederen kun har forsikret sin hele Restfragt, fordi han har modtaget Fragtforskusd, der ikke skal tilbagebetales, erstattes dog i Praxis¹¹⁾ Rederens fulde Bidrag til Havarigrosse. Ellers — især hvis Fragtforskusd skal tilbagebetales —, maa han selvfølgelig have forsikret hele Bruttofragten for at være dækket.

⁷⁾ Den brugelige Klausul er citeret sidst i Kap. 27 Note 28.

^{7a)} *Er der Fragt paa Kølen, betragtes det udover Bruttofragten for Rejsen tegnede Beløb som dækket paa Kaskointeresse og deltager sammen med alle tegnede Kaskointeresser og efter samme Regler som de i Erstatning for den Del af Havarigrosse-Bidraget, som ikke dækkes af Kaskopolicen.*

Er der ingen Fragt paa Kølen, bliver Interessen at betragte som en Kaskointeresse og deltager i Bjergeløn paa samme Maade som ovenfor for Havarigrosse-Bidrag bestemt. Se Kap. 27 § 8.

⁸⁾ N. Pl. § 60 6. Stk., jfr. sv. Pl. § 85.

⁹⁾ *Havarigrosse afgøres efter den paa rette Sted lovlig opgjorte Dispache. Omkostninger, som ved denne er henført partikulært paa Fragten, medens de efter dansk Ret er Havarigrosse, godtgøres kun, naar dette særligt er vedtaget. Er Tab ved Overbordskylning og Overbordkastning af Dækslast ikke ved Dispachen henført til Havarigrosse, erstattes det kun, naar saadant særligt er vedtaget. Reglen i Konventionens § 204, at Havarigrosse skal beløbe sig til 3 pCt. for at komme til Erstatning, bortfalder.*

Indeholder Certepartiet og/eller Konnossementet Klausul om Groshaveriets Opgørelse efter York and Antwerp Rules, bliver Assurandørernes Erstatningsansvar at beregne i Overensstemmelse med disse Regler I—XVIII, saaledes som de vedtoges i Liverpool i Aaret 1890, selvom der i Certepartiet eller Konnossementet maatte være vedtaget Afvigelser fra disse Regler i et eller flere Punkter, med mindre saadanne Afvigelser forud er anmeldt for og godkendt af Assurandørerne.

¹⁰⁾ Se herom Kap. 4. Om Nettofragt se sv. Pl. § 86 3.

¹¹⁾ Jfr. sv. Pl. § 86 Nr. 2, n. Pl. § 58 4.

b. Erstatning for Rederens Ansvar i Tilfælde af Kollision¹²⁾ gives efter saalydende Klausul i Policen: »*Den Del af Omkostninger og Erstatninger, som i Anledning af en Paasejlingssag efter Kaskopolicens Bestemmelser henføres paa Bruttofragten, erstattes i det Forhold, hvori Forsikringsbeløbet staar til Bruttofragten. Dog er Erstatning for Tab af Menneskeliv eller Skade paa Person i intet Tilfælde Forsikringen vedkommende.*« Se om den nærmere Forstaaelse heraf i Kap. 24. Om Restfragten gælder samme Praxis som nævnt foran.

Partikulære Skader.

4. Medens Skib og Ladning er materielle Genstande, som kan forringes i Substans, er Fragt en Forventning om Indtægt. Tab af Fragt forekommer saaledes ikke som en egentlig Beskadigelse, og der er derfor ingen Grund til Sondring mellem partielt og totalt Tab. Fragten vil iøvrigt paa Grund af Retten til Distancefragt sjældent tabes totalt. De partielle Tab behandles som partielle Totalforlis og efter samme Regler som disse. Derimod er det vigtigt at sondre mellem, om Fragtens Tab skyldes Indflydelse fra Begivenheder, der rammer Skibet, eller Begivenheder, der rammer Ladningen¹³⁾.

Hvis Skib med Ladning ombord faktisk totalforliser — se Kap. 31 — erstattes den derved tabte Fragt.

Hvis Skib med Ladning forsvinder o. s. v., fastsætter Konv. § 168 Nr. 4, at Fragten kan a b a n d o n n e r e s efter de samme Frister som ved Skib og Ladning. Policen havde tidligere særlige Frister, men de er nu atter ensartede¹⁴⁾. Se iøvrigt om Abandon i Kap. 32.

¹²⁾ N. Pl. § 60 6. Stk. N. R. 1907 129.

¹³⁾ G. 165. Heraf ses Grunden til, at Risikoen for Fragt bør løbe forskelligt for de Ulykker, der kan ramme Skib og Ladning. Se nærmere Kap. 22 § 4.

¹⁴⁾ *Fristerne for Befaling mod Abandon ved borteblevne Skibe nedsættes for Rejser paa europæiske Farvande til 6 Maaneder for Sejlskibe og 3 Maaneder for Dampskibe, for transatlantiske Rejser til 9 Maaneder for Sejlskibe og 6 Maaneder for Dampskibe og for Rejser mellem Europa og Farvandene hinsides Kap Horn og Kap det gode Haab til 12 Maaneder for Sejlskibe og 9 Maaneder for Dampskibe.*

For Rejser, som ikke berører Europa, fastsættes Fristerne til 6, 9 eller 12 Maaneder for Sejlskibe og til 3, 6 eller 9 Maaneder for Dampskibe, efter som Rejsens Gennemsnitsvarighed er henholdsvis under 2 Maaneder, under 3 Maaneder eller længere for Sejlskibe og under 1 Maaned, under 2 Maaneder eller længere for Dampskibe.

For Sejl- eller Dampskibe, som forlades af Besætningen, fastsættes Fristerne til henholdsvis 6 og 3 Maaneder, naar Skibet er forladt i europæiske

(fortsættes)

Hvornaar Skibet skal anses *k o n d e m n e r e t*, findes ingen særlig Regel i Fragtpolice, saaledes som i Kaskopolice, se Kap. 33. Naar Skibets Kondemnation i Henhold til Søl. §§ 6 og 160 og efter Befragtningskontrakten er lovligt bindende mellem Reder og Befragter, er derfor Fragtassurandøren uden videre¹⁵⁾ forpligtet til Erstatning.

Ved Skibets Totalforlis, som nævnt ovenfor, er Befragtningskontrakten ophørt ifølge Loven, jfr. Søl. § 160, og Rederen har tabt den Fragt, han ventede at tjene, minus den Distancefragt, han kan faa. Det er en Forudsætning for Rederens Ret til Erstatning, jfr. Kap. 34 § 1, at Skibets Totalforlis skyldes saadanne Aarsager, som Assurandøren hæfter for efter almindelige Regler, Kap. 17, og ikke f. Eks. Usødygtighed, Raad¹⁶⁾, jfr. Konv. § 131 og Søl. §§ 248 og 249 Nr. 1 (Kap. 18, 20 og 21).

Ved partikulære Beskadigelser paa Skibet ophører Befragtningskontrakten ikke efter Søloven. Søl. § 164 giver dog Befragteren Ret til at annullere Kontrakten, hvis der i Nødhavnen er Fare for Ladningens Ødelæggelse. Herom giver Policen^{16a)} den særlige Regel, at Fragten for ubeskadigede Varer, der udlosses i Medfør af Søl. § 164, ikke erstattes, uden at særlig Aftale er truffen, men forudsætter altsaa, at Fragten for beskadigede Varer erstattes efter de nedenfor nævnte Regler¹⁷⁾.

Hvis L a d n i n g e n ¹⁸⁾ fremkommer beskadiget til Bestemmelserne

ske Farvande, og til henholdsvis 9 og 6 Maaneder, naar det er forladt i Farvande udenfor Europa, hvilke Frister dog forkortes til det Halve, naar Skibe, som ikke kan flyde paa deres Last, er forladt i synkefærdig Stand.

¹⁵⁾ I hvert Fald gælder dette i dansk Ret, da Betingelserne i Konv. § 179 er lig med Søl. § 6, men det synes overhovedet rigtigst altid at lade Tekstens Regel gælde for Fragtforsikringen. Herimod n. Pl. §§ 60 1 og 65 2, jfr. N. D. 1905 202, hvor Kondemnationen af et Skib blev anset bindende for Assurandørerne af Restfragt og Udstyr, fordi n. Pl.'s almindelige Betingelser var opfyldt. Se Kap. 33 Note 45.

¹⁶⁾ N. D. 1913 407. Fragtassurandøren ikke ansvarlig, da Skibet blev kondemneret inden Afgangen, og dette antoges at skyldes Usødygtighed.

^{16a)} »Frugt, som tabes, fordi ubeskadigede Varer i Henhold til Sølovens § 164 maa udleveres Ejeren i Nødhavn mod Afstandsfragt, erstattes ikke, med mindre saadant særligt er betinget.«

¹⁷⁾ N. Pl. § 60 9. Stk. giver Erstatning for Varer, der sælges i Nødhavn, og som Befragteren er fri for at betale Fragt for.

¹⁸⁾ Det maa erindres, at Forudsætningen for Erstatningspligten ved Fragttab som Følge af Ladningens Indflydelse er, at Rederen overfor Assurandøren er berettiget til at føre den paagældende Ladning, se Kap. 10, 11 og 13 samt Konv. § 134.

stedet, betales normalt fuld Fragt, jfr. Søl. § 151¹⁹⁾). Hvis denne udlignes, fordi Rederen er ansvarlig for Godsets Beskadigelse, jfr. Søl. §§ 142 og 145, erstatter Assurandøren ikke dette Tab, da det er Ansvarsskade, jfr. Kap. 17 III og 24 § 1. Hvis Fragt tabes, fordi Varen ikke »er i Behold«, Søl. § 151, eller abandonneres, jfr. Sølovens § 152, er Assurandøren principielt ansvarlig, men Erstatning er udelukket ved den nedennævnte Policeklausul.

Hvis Ladningen ikke fremkommer til Bestemmelsesstedet, betales normalt ingen Fragt heraf, jfr. Søl. § 151²⁰⁾, eller i hvert Fald kun Distancefragt. Tabt Fragt af saadant Gods bør principielt erstattes²¹⁾. Dette sker altid, hvor Ladningen totalforliser med Skibet, se foran. Hvor Skibet derimod fremkommer, og Ladningen kun er delvist tabt undervejs, indskrænker Policen²²⁾ Erstatningspligten for saavel Bortsmeltning, Udlækning som overhovedet »Ødelæggelse af hele Ladningen eller Dele af samme« — altsaa enhver Skade — til de Tilfælde, hvor »Skaden paa Varerne er en umiddelbar Følge af Stranding, Ild Kollision eller Skibets totale Forlis«²³⁾. Fragtassurandørerne anvender altsaa den samme Begrænsning som Ladningsassurandørerne²⁴⁾. Om Fortolkning af Klausulens Ord, se Kap. 36 § 7. Grunden er her som der, at Assurandøren vil værgе sig imod at komme op for Erstatning i Tilfælde, hvor han i Virkeligheden efter Forsikringens almindelige Principper ikke bør betale, men hvor han ikke kan bevise dette.

Frugt af overbordskyllet eller kastet Dækslast erstattes efter Po-

¹⁹⁾ Ladningsejeren faar ikke Erstatning herfor uden ved særlig Forsikring, se Kap. 26 V.

²⁰⁾ Hvis Rederen dog har Krav paa Fragt efter Søl. § 151 1. Stk., hæfter Assurandøren ikke, selv om det ikke lykkes at inddrive Beløbet, men kun hvis Rederens Krav ikke anerkendes af Domstolene, jfr. n. Pl. § 60 6. Stk.

²¹⁾ N. Pl. § 60 6. Stk.

²²⁾ Tab af Fragt, foraarsaget ved Bortsmeltning, Udlækning, Ødelæggelse af hele Ladningen eller Dele af samme, erstattes kun, naar Skaden paa Varerne er en umiddelbar Følge af Stranding, Ild, Kollision eller Skibets totale Forlis (ved Salt, løst i Skibet, og raa Frugter: Stranding, Ild eller Skibets totale Forlis; ved Is: Skibets totale Forlis).

²³⁾ Ved Fragtforsikring er det ifølge Konv. § 134 paalagt Rederen at oplyse, at Skibet fører smeltelige Varer, der aflades løst i Skibet. Ved smeltelige Varer forstaas Sukker, Salt, Is m. m. Reglen bør analogt udvides til at omfatte Varer, der er udsatte for betydelig Udlækning o. lign., jfr. Fragtpolicens Klausul. Selv om Fragtpolicen indskrænker Assurandørens Ansvar for Smeltning til de umiddelbare Følger af Stranding, Ild og Kollision, bør Konv. § 134 opretholdes.

²⁴⁾ N. Pl. § 66 7. og 8. Stk., sv. Pl. § 85 2, H. B. § 105 Nr. 1.

licen udenfor Havarigrosse^{24a)} kun, »naar saadant er særligt vedtaget«²⁵⁾. I Almindelighed betales en særlig Præmie herfor²⁶⁾. Fragt af Dækslast erstattes desuden kun, naar Dækslasten er anmeldt til Assurandøren²⁷⁾ og tabes som »umiddelbar Følge af Stranding, Ild, Kollision eller Skibets totale Forlis«.

5. Hvis Certepartiet annulleres iflg. Søl. §§ 159 og 161, fordi Godsets eller Skibets Afgang hindres ved Foranstaltning fra offentlig Myndighed, er dette et Tab, der falder ind under Policen, hvis Aarsagen er en Hændelse, der er forsikret imod, se Kap. 17. Da de fleste Aarsager af denne Art imidlertid er saadanne, der maa karakteriseres som Krigsaarsager, vil Skaden sjældent dækkes af den almindelige Søforsikring.

Her gælder dog først den udtrykkelige Bestemmelse i Konv. § 185, der omfatter baade Krigs- og Søforsikring, jfr. Konv. § 64, at Fragttabet ved, at Afrejse fra Afgangshavnen hindres ved offentlig Foranstaltning, ikke erstattes. Kun Præmien ristorneres uden Gebyr. Reglen gælder, selv om Risikoen er begyndt.

Hvis den offentlige Foranstaltning rammer Skib og Ladning i en Mellemhavn, eller Skibet kapres tilsøs²⁸⁾, maa Fragttabet principielt erstattes, thi selve Annulationen er ikke vilkaarlig, men tilladt i Søloven. Annulationen fra Rederiet maa ske øjeblikkeligt²⁹⁾, naar Omstændighederne berettiger hertil.

Som Tilfælde, hvor Erstatning ikke gives af Fragtassurandøren, kan nævnes:

Rejsen kommer ikke i Stand eller ophører undervejs:

f o r d i Parterne enes om at ophæve Certepartiet, Søl. §§ 126—130, eller

f o r d i Certepartiets Betingelser ikke opfyldes af den ene Part, og den anden derfor annullerer, enten berettiget eller ej, f. Eks. Skibet

^{24a)} Kastning af Dækslast vil sjældent være Havarigrosse, jfr. York-Antwerp Rules I.

²⁵⁾ N. Pl. § 60 6. Stk. og H. B. § 85.

²⁶⁾ U. 1918 22, 1911 695. Om de forsikringsmæssige Grunde herfor se bl. a. Sv. Andersen i N. F. 1924 87—88.

²⁷⁾ U. 1918 22.

²⁸⁾ N. D. 1916 438. Skib tilbageføres ved Krigens Udbrud af Myndighederne til russisk Havn. Efter 3 Maaneders Ophold opløses Lasten, og Rejsen opgives. Da Betingelserne for at annullere Certepartiet efter Søl. §§ 161, jfr. 159, forelaa, dømtes Fragtassurandøren til at erstatte den tabte Fragt. Ændret N. D. 1921 519. Men rigtigt i U. 1919 456.

²⁹⁾ N. J. A. 1919 470.

kommer for sent til Lastepladsen³⁰⁾, Skibet forliser paa en tidligere Rejse, Ladningsejeren leverer ikke Lasten rettidigt (Søl. § 122), Rederen nægter at udføre Rejsen³¹⁾, Skibet kondemneres ikke i Nødhavn, men fuldfører Rejsen med Ladningen, men Kaptajnen sælger af denne, til Rejsens Fortsættelse.

Forsikredes Diligenspligt.

6. Hvis Rederen har Valget imellem at hæve Certepartiet eller ej og overalt, hvor han iøvrigt har Ret til at føre Ladningen frem med et andet Skib, eller hvor Befragteren frivilligt tillader dette, maa Rederen give Fragtassurandøren Adgang til at benytte denne Mulighed for, f. Eks. ved at befragte et andet Skib, at indtjene den fulde afbetalte Fragt, jfr. Konv. § 198³²⁾.

Skadens Udregning.

7. Formaalet med Erstatningen er, at Rederen skal have det samme Beløb, som han vilde have faaet ved Transportens lykkelige Fuldførelse³³⁾. Ved Totalforlis erstattes hele den tabte Bruttofragt, jfr. Søl. § 256 Nr. 2 og Konv. § 167.

Ved partielt Tab erstattes Differencen mellem den betingede Fragts Bruttobeløb og Nettoprovenuet af den reddede Fragt, jfr. Konv. § 184, altsaa den tabte Bruttofragt³⁴⁾. Hvis kun Nettofragt er forsikret, — altsaa Udredningen eksklusiv —, maa den i det særlige Tilfælde tabte Nettofragt udfindes og erstattes helt eller delvist, jfr. Kap. 4 § 15.

Hvis Rederen har faaet Forskud, der ikke skal tilbagebetales^{34a)}, er Assurandøren kun pligtig at erstatte i n d t i l Differencen mellem den

³⁰⁾ A. §§ 788 og 879.

³¹⁾ Hvis Rederen har været uberettiget til at annullere Certepartiet, og Fragten er i Risiko for Ladningen, maa dennes Assurandør bære Tabet ved Ladningens Videreforsendelse, men har selvfølgelig Erstatningskrav mod Rederen, se N. J. A. 1884 325.

³²⁾ N. Pl. § 60 4. Stk.

Hvis Videreforsendelsen sker til lavere Rate, har U. S. A.'s Domstole tilladt Fragtassurandøren at tage Fortjenesten, A. § 1041, G. 153. Hvis Forsikrede selv ordner Videreforsendelsen, synes han i hvert Fald berettiget til Fortjenesten.

³³⁾ Udtrykkeligt n. Pl. § 60 5. Stk.

³⁴⁾ Jfr. A. § 1041, M. A. § 70, n. Pl. § 60 3.

^{34a)} Forskud, der skal tilbagebetales, erstattes med det Beløb, hvormed det overstiger den Skibet tilkommende Fragt minus Havaribidrag. Særlig Forsikring kan tegnes saaledes, at den reddede Fragt ikke fradrages, jfr. sv. Pl. § 84 2.

betingede Fragt og det forudbetalte Beløb³⁵⁾, thi denne er Forsikringsværdien³⁶⁾, og Tabet er ikke større. Hvis Rederen har Distancefragt til Gode, — ogsaa ved Skibets Totalforlis —, kan Erstatningspligten ikke overstige Differencen mellem denne og den betingede Fragt, thi større er Tabet ikke. Indkrævning af Distancefragt maa ske paa Rederens egen Risiko³⁷⁾, se Kap. 41 § 3. Ved Forsikring af Restfragt erindres, at i Skadestilfælde erstattes Differencen mellem Fuldfragt og Forskud eller Distancefragt, hvis denne er større end Forskudet^{37a)}. Distancefragten kommer kun til Udbetaling, for saa vidt den overstiger Fragtforskudet³⁸⁾.

Reglen i Konv. § 204 om Franchise — 3 pCt. — for alt partikulært Havari gælder endnu³⁹⁾, se Kap. 29 § 2.

I Erstatningsbeløbet for Fragt afkortes efter Konv. § 184 i. f. altid 2 pCt. af Forsikringssummen, hvis Skibet ikke kommer frem til Bestemmelsesstedet. I Stedet for Reglen i Konv. § 167, der kun gælder for Totalforlis, har man ved Fragt sat denne særlige Bestemmelse.

Forsikrede skal overlade til Assurandøren de under Udredningen hørende Genstande, der reddes, Konv. §§ 171 og 184 1. Pkt., jfr. Søl. § 257, eller deres Værdi skal fradrages i Erstatningssummen. Der sker i Praxis intet Fradrag i Erstatningen for det allerede skete Forbrug paa Rejsen, ligesaa lidt som for de Beparelser, der kan paaregnes, fordi Rejsen ophører. Dette er en ugrundet Fordel for Forsikrede og strider mod Søl. § 257⁴⁰⁾. Reglen støttes paa en Modsætningsslutning fra Ordene i Konv. § 171^{40a)}. Særskilt erstattes desuden Omkostningerne (Kap. 38).

³⁵⁾ Sv. Pl. § 58 4, Br. 122.

³⁶⁾ Sv. Pl. §§ 6 Nr. 3 og 12.

³⁷⁾ Jfr. U. 1919 456.

^{37a)} N. Pl. § 58 4. I Praxis tillades forlods Fradrag af fuldt Kollisionsansvar og Havarigrossebidrag.

³⁸⁾ N. D. 1905 202. N. J. A. 1884 325.

Er Distancefragten større end Fragtforskudet, har Assurandøren af Ladning inclusive dette altsaa intet Tab at erstatte.

³⁹⁾ Det er Coutume ved Forsikring af Dækslast at bortse herfra, jfr. U. 1908 709.

⁴⁰⁾ Br. 98—125, Pl. 643 og 644, n. Pl. §§ 60 5 Stk. og 62 2 Stk., sv. Pl. § 85 3. Ved Policen for »Frugt og/eller Interesse« er Undladelse af Fradraget rigtigt. I N. D. 1905 202 fradroges i Erstatningen for Restfragt reddet Proviant, besparede Udgifter paa Bestemmelsesstedet, Hyre og Kaplak.

^{40a)} Klausuler, hvorefter de besparede Udgifter kommer Assurandøren til Gode, anvendes af lokale Assurandører, der væsentligt arbejder med Søforsikring af Sejlskibe og Reders Fragt, især de gensidige Foreninger, se N. F. 1924 91.

Tidsbefragtning.

8. Har Rederen tidsbortfragtet sit Skib, kan han forsikre sin Tidsfragt (Bruttofragt) baade efter Rejse og Tid; hyppigst forsikres efter Tid.

Hvis Rederens Krav paa Tidsfragt er uafhængig af Transporten af Godset for den enkelte Rejse, kan Tab, bortset fra Havarigrosse, kun opstaa, hvis Skibet ikke kan bruges, og Fragtbetalingen derfor ophører. For at Tab af Tidsfragten kan kræves erstattet, maa Tabet imidlertid væsentligt skyldes de almindelige Aarsager som Assurandøren hæfter for, og ikke f. Eks. særlige Klausuler i Certepartiet⁴¹⁾.

Fragten bidrager til Havarigrosse med Rejsefragten, ikke med Tidsfragten, selv om der ingen Rejsefragt tjenes for den paagældende Rejse. Det er imidlertid antaget i Praxis⁴²⁾, at Rejsefragtens Bidrag senere maa fordeles mellem Reder og Tidsbefragter udenfor Dispachen. Den Andel, der herefter falder paa Tidsfragten, maa bæres af dennes Assurandør.

Tidsfragten kan imidlertid undertiden være Fragten for Skibets indehavende Last, og i saa Fald bidrager den selvfølgelig efter nærmere Udregning til Havarigrosse, ligesom den bærer Andel i Kollisionsansvar⁴³⁾, og Assurandøren maa da erstatte disse Tab.

Partikulært Fragttab erstattes pr. Dag⁴⁴⁾ i det Forhold, Forsikringssummen staar til Forsikringsværdien, udregnet som nævnt i Kap. 4 § 16. Endvidere erstattes alle Udgifter, for saa vidt de lovligt paalægges Tidsfragten, overensstemmende med de i Kap. 38 nævnte Principper.

I Erstatningen fradrages i Praxis intet for Udgifter, der ifølge Certepartiet paahviler Rederen, men bespares, men kun hvad der indkommer for Levnedsmidler, Kul o. s. v., se Konv. § 171⁴⁵⁾.

Tidsbefragteren er med Hensyn til Erstatning for tabt Rejsefragt stillet som den almindelige Reder, se foran, hvis han har forsikret den fulde Bruttofragt for Rejsen. Hans Fritagelse for at betale Tidsfragten kommer Assurandøren til Gode, og derfor forsikrer han ofte kun Fragtoverskudet: Differencen mellem Tidsfragt og Rejsefragt. Ved Totalforlis af Fragten faar han hele Fragtoverskudet erstattet, ved partielt Tab bør han have Erstatning med samme Brøkdel som Rederens Fragt.

⁴¹⁾ G. 203—205, A. §§ 785 og 787, n. Pl. § 62 3, H. B. § 105 Nr. 5. Institute Time og Voyage clauses undtager altid Fragttab opstaaet ved Tidstab, hvad enten Grunden er »peril of the sea or otherwise« (Witherby 25 og 27). Se Kap. 18 Note 27.

⁴²⁾ N. D. 1915 128.

⁴³⁾ N. R. 1907 129.

⁴⁴⁾ N. Pl. § 62 1.

⁴⁵⁾ Herimod n. Pl. § 62 2 Stk.

VI. BOG.

ERSTATNINGEN.

40. KAPITEL.

Erstatningskravets Gennemførelse.

I.

Beviset¹⁾.

1. Konv. § 205 udtaler, at den, som »fordrer Forsikringsgodtgørelse«, har behørigt at bevise alle de Omstændigheder, hvorpaa hans Ret til saadan Godtgørelse beror²⁾. Reglen er kort gentaget i alle Policen³⁾ og er stemmende med skandinavisk⁴⁾ og tysk⁵⁾ Ret.

Det er urigtigt at læse Konv. § 64 saaledes, at da Assurandørerne principielt hæfter for alle Aarsager undervejs, saa hæfter de ogsaa, naar en Ulykke har ramt Genstanden, uden Bevis for, hvilken Ulykke der er indtraadt, og hvorledes den er indtradt⁶⁾. Det er i IV Bog paavist, at Assurandøren langtfra hæfter for enhver Skade. Der er store Begrænsninger i Risikoens Omfang (Kap. 22—23) saavel efter Aarsagernes Art og Styrke som efter Skadens Art (Kap. 17). Og Policen selv rummer positive Begrænsninger (V Bog). Assurandørens Løfte er kun, at han under de i Policen nævnte Omstændigheder hæfter

¹⁾ B. 681, Pl. 664, Br. 129—132, Gram 580—584. Granfelt 253—257. Se Afhandlinger i N. D. 1907 I, 17 og 49 om ældre norske Plans § 75.

²⁾ Forsikrede er derimod ikke pligtig til at opstille et Udkast til Skadesberegning som efter H. B. § 44, se U. 1878 195.

³⁾ »Erstatningen udbetales senest 2 Mdr. efter, at alle behørige Bevisligheder er forelagt Assurandørerne.«

⁴⁾ N. Pl. § 93, sv. Plan § 95.

⁵⁾ H. B. § 44.

⁶⁾ Retten udtalte i U. 1917 561, at Konv. § 64 ikke kan læses saaledes, at Assurandøren maa erstatte forsvundne Varer, »hvor der slet ikke anes noget om, hvor Varerne er blevet af, eller hvad der har forvoldt deres Bortebliven.« Varerne var søforsikret København—Liverpool med Omladning til Bordeaux og var forsvundet, uden at Aarsagen kunde oplyses. Da der forelaa Skademuligheder, hvorfor Assurandøren ikke hæftede, blev han frifundet.

for Skaden. Og Forsikrede maa derfor efter almindelige Retsregler bevise, at disse Omstændigheder foreligger.

Det er ogsaa naturligt at paalægge Forsikrede denne Pligt. Assurandøren kan ikke selv undersøge de Tusinder af Skadestilfælde, der falder paa hans Policier. Forsikrede vil derimod have let Adgang til at kende alle de nærmere Omstændigheder, thi gennem hans Hænder vil alle Dokumenter og Rapporter gaa, og han har Pligt til at handle i Havaritilfælde, se Kap. 28. En Række af Oplysningerne kunde maaske blive forelagt og afgjort ved Policens Tegning⁷⁾, men da denne sædvanligt sker hurtigt, og det desuden kun er i et Faatal af Tilfælde, at der indtræffer Skader, er det Sædvane, at en Generaloplysning først finder Sted ved Skadesopgøret.

2. Konv. § 206 udtaler kort hvilke Dokumenter, der normalt skal fremlægges. Forsikrede maa først dokumentere den hos Assurandøren tegnede Forsikring ved at fremlægge Bevis for dens Indgaaelse, sædvanligvis Police eller Indtegning i Kontrabog, jfr. om Generalpolice Kap. 9 § 3, samt oplyse hvilke andre Søforsikringer, der er tegnet af ham eller andre paa samme Interesse, jfr. Konv. § 207⁸⁾. I Nutiden kan det ogsaa være af Interesse at faa oplyst, om der er tegnet andre Arter af Forsikring, f. Eks. Ansvarsforsikring eller Ulykkesforsikring af Hensyn til den flydende Grænse mellem disse og Søforsikringen.

Dernæst maa Forsikrede dokumentere sin Interesses Tilstedeværelse, dens Art og Forsikringsværdi, jfr. Konv. § 60. Om Betydningen heraf se i II og III Bog. Ejeren af Skib maa bevise sin Adkomst⁹⁾ ved Kontrakt eller Skøde, Panthaveren ved Pantebrev, og andre Rettighedshavere: Agenter, Leverandører og Skibsfolk ved saadanne Dokumenter som Kontrakter, Slutsedler, Certepartier, Hyrekontrakter o. s. v., hvorefter deres Ret fremgaar. Hvis ikke Interessens Størrelse ses heraf, eller hvis den paastaas at være anderledes, maa dette særskilt oplyses, f. Eks. ved Vurderingsforretning af Skibet, stedfundne Skibssalg eller lign. (Se især om Interessecforsikring Kap. 27 og Avance Kap. 4 §§ 10—14). Fragtens Størrelse maa oplyses ved Certeparti og det indladede Kvantum ved Konnossementerne, eventuelt Manifestet. Ladningens Værdi og Kvantum maa dokumenteres ved Købekontrakten eller Faktura, Notaer over de afholdte Udgifter, Bankens

⁷⁾ F. Eks. n. Pl. § 7. Om den særlige Bevisklausele se Kap. 22 Note 44.

⁸⁾ S. H. R. T. 1912 145, jfr. n. Pl. § 7 Nr. 7, sv. Pl. § 95 2. Om Betydningen heraf se Kap. 6 og 29.

⁹⁾ U. 1868 1012.

Remboursafregning, se Kap. 4 § 9. Ladningens Indladning i Skibet maa ligeledes dokumenteres¹⁰⁾. Avancen maa oplyses ved Salgskontrakter eller ved Erklæringer fra Mæglere eller Grosserer-Societetet om Markedsprisen. Fragtforskud, Udstyr i Forskud og andre Udgifter bevises ved Kvittering for Modtagelsen eller Betalingen. Hvis der er særlige Omstændigheder, som bevirker Forsikringsværdiens Nedsættelse, f. Eks. tidligere optaget Bodmeri, se Kap. 4 § 7, indtraadte Havarier el. lign., maa dette opgives¹¹⁾.

Ulykkens Indtræden, dens Aarsag og Omfang maa især nøje oplyses. Hertil anvendes retslig Søforklaring¹²⁾, Udskrifter af Skibets Dagbog, Attester fra danske eller fremmede Konsuler eller andre mere specialkyndige Autoriteter, som Klassifikationsselskabernes Repræsentanter, Skønsforretninger eller Besigtigelsesrapporter fra retsligt eller konsulært udmeldte Mænd eller fra anerkendte Havarieekspertes, Besigtigelser, Tailleraapporter over ind- og udlosset Ladning, Værftets Regninger, Dispatcher og lign. Beviserne kan eventuelt suppleres ved Vidneførsel, Partsforklaring og Ed, jfr. Konv. § 60. Se specielt i Kap. 33, 35 og 36 om Besigtigelser og Skøn over Skibe og Varer.

3. Det er Forsikredes Pligt at forskaaffe sig det efter Forholdene bedst mulige Bevis. Han maa derfor altid, hvor det er gør ligt, skaffe autoritative Skøn og Udtalelser og ikke nøjes med private¹³⁾ og især ikke med sine egne Funktionærers og Søfolks Beretninger. Beviserne skal desuden optages saa hurtigt som muligt¹⁴⁾, medens Ulykken og dens Virkninger endnu er friske. Det er Forsikredes Pligt at fremlægge de originale Dokumenter for Assurandørerne. Disse er ikke pligtige at nøjes med bekræftede Afskrifter heraf¹⁵⁾. Hvis

¹⁰⁾ Konv. § 71 er ikke gældende mere. Se om Beviset for, at de paagældende Varer overhovedet har været afskibet i Schl. III 659. Konnossement er ikke fuldt Bevis for Varernes Afskibning, jfr. U. 1917 561.

¹¹⁾ Konv. § 207, sv. Pl. § 95 2.

¹²⁾ Søprotester er maaske i Brug endnu, men har ingen juridisk Betydning.

¹³⁾ N. R. 1912 347. En udenretslig Besigtigelse af en Beskadigelse paa Ladning, hvortil Assurandøren ikke var varslet, anset ufyldestgørende, og Assurandøren derfor frifundet, da nødvendigt Grundlag for Skadens Beregning ikke forelaa. Se N. R. 1919 689 og N. D. 1922 561.

¹⁴⁾ U. 1883 1264. I N. D. 1904 218 antog Norges Højesteret, at Forsikrede havde Bevisbyrden for Skadens Aarsag, jfr. n. Pl. §§ 103 og 77 A 1, og tilside-satte senere udfærdigede Besigtigelseserklæringer.

¹⁵⁾ U. 1913 313.

Assurandøren selv har optraadt og beset Forholdene, behøver Forsikrede ikke at føre Bevis for, hvad Assurandøren herved har kunnet skaffe sig Viden om¹⁰⁾. Forsikrede er altid pligtig at give Assurandørerne Varsel om Besigtigelser og lign., Konv. § 179 i.f.¹⁷⁾, og er dette ikke sket, svækkes den bevisende Betydning heraf.

Et strengt juridisk Bevis vil det ofte være umuligt eller i hvert Fald altfor kostbart og omstændeligt at føre. Assurandørerne nøjes derfor almindeligt med en Sandsynliggørelse, der afhænger af deres Tillid til vedkommende Forsikrede, Omstændighederne, og hvad der sædvanlig i Forretningslivet godtages som Bevis. Herfor taler ogsaa Konv. § 206 2. Stk., der er formet som et Løfte til de Forsikrede¹⁸⁾. Hvis Policen indeholder særlige Klausuler, der begrænser Assurandørens Erstatningspligt, skærpes Forsikredes Bevisbyrde, se saaledes om den strenge Oplysningspligt ved Kondemnation, Kap. 33. Der bliver almindeligt stillet større Krav til Beviset for, at Skadens Aarsag er dækket af Policen og falder indenfor dens Tids- og Stedsbegrænsning (se Kap. 22—23), end til Beviset for Tabets Størrelse, da der i første Tilfælde er Spørgsmaal om, hvorvidt Assurandøren overhovedet hæfter.

Hvis der er Strid om Bevisets Fuldstændighed og Dokumenternes Ægthed og Rigtighed, maa dette afgøres af Domstolene. Disse forlanger heller ikke noget absolut Bevis, men en saadan Sandsynliggørelse¹⁹⁾, som efter praktiske Folks Erfaring er tilstrækkelig, fastsat under Hensyn til, hvilke Krav til Forsikredes Bevisbyrde og Omhu man i det enkelte Tilfælde kan forsvare at stille. Det rette Indtryk heraf vil kun faas ved Gennemgang af de Domme, som findes citeret ved Fremstillingen af de enkelte Skadestilfælde.

Reglen om Forsikredes overvejende Bevisbyrde er fastholdt. Hvor

¹⁰⁾ S. H. R. T. 1922 123. Skibet var ikke kondemnabelt, men da Assurandørernes »Hovedagent« havde modtaget Meddelelse om, at Skibet var kondemnert, og givet Tilladelse til dets Bortsalg ved offentlig Auktion, var Assurandørerne bundet heraf.

I S. H. R. T. 1917 429 blev Assurandøren dømt, fordi der forelaa et udenlandsk Søretsskøn, og Assurandøren ikke havde taget Overskøn.

U. 1893 844. Da Assurandørens Agent selv havde beset Varerne i Skibet og været tilstede ved Losningen, kunde det ikke bebrejdes Forsikrede, at han havde undladt at anstille Undersøgelse om Skadens Aarsag m. m. ifølge Konv. § 165. Assurandørens Optræden kan endog være positivt forpligtende, se N. D. 1912 325 og Kap. 16.

¹⁷⁾ U. 1893 844, N. D. 1913 193. N. R. 1912 347.

¹⁸⁾ Jfr. D. H. G. B. § 888.

¹⁹⁾ N. D. 1905 161. Skadens Aarsag anset bevist ved den Maade, hvorpaa den var opstaaet, og Assurandøren dømt.

Retten ikke tør antage sandsynliggjort, at Skaden skyldes Aarsager, som Assurandøren hæfter for, vil det altsaa gaa ud over Forsikrede, og Assurandøren frifindes²⁰⁾. Ogsaa Domstolene er noget mindre strenge ved Kravet til Beviserne for Skadens Omfang end for dens Aarsag. I et enkelt Tilfælde²¹⁾, hvor Ladningens Værdi ikke var oplyst, har Norges Højesteret, da den antog Assurandøren for principielt erstatningspligtig, overladt Fastsættelsen af Ladningens Værdi til et senere lovligt Skøn. Endvidere stiller Domstolene større Krav til Beviset, naar Assurandøren kun har paataget sig en bestemt Risiko, f. Eks. »kun mod Totalforlis« (Kap. 26 § 15), Kollision (Kap. 24), end hvor Assurandøren bærer det almindelige, ret ubegrænsede Ansvar. Et Udtryk herfor er Reglen om, at en Skade anses for Søskade, med mindre der paavises en Krigsaarsag, jfr. Kap. 25 § 6. Bevislættelser findes for Forsikrede ved Abandon, herom i Kap. 32, og i visse Tilfælde af Totalforlis, se Kap. 34.

Oft²²⁾ anmodes Dispachørerne om at opgøre partikulære Havarier, saaledes at hele Erstatningsspørgsmaalet overlades til disse²³⁾. En saadan Erstatningsberegning er ikke bindende for Parterne, medmindre det udtrykkelig er vedtaget. Den har sin særlige Værdi derved, at den er opgjort af en Sagkyndig, hvis Skøn over baade Jus og Faktum er trænet ved Behandlingen af mange Enkeltilfælde. Hvis den paa gældende Beregning ikke anerkendes af Parterne, kan Forsikrede kun indstævne Assurandøren for Domstolene; han kan ikke, som ved den egentlige Dispache, indstævne Dispachøren til at omgøre Beregningen.

Ifl. Søl. § 263 i. f. og Konv. § 178 har Assurandøren Ret til at be-

²⁰⁾ Som Eksempler paa Frifindelse af denne Grund se U. 1917 561. Ladningen var forsvundet undervejs. Retten udtalte, at naar der er Tvivl om Skadens Aarsag, maa Forsikrede bevise eller sandsynliggøre, at Skaden skyldes en saadan Begivenhed, mod hvilken Policen forsikrer. S. H. R. T. 1912 145.

Se de frifindende Domme ved Kondemnation, Kap. 35; endvidere N. R. 1871 355, N. D. 1904 346 (Skib), 1904 218, 1906 233 (Varer), 1910 408, 1911 52 (Skib), 1913 407 (Skib), 1916 157, 1922 569 (Varer). Om Bevisbyrden efter n. Pl. se Afhandlinger i N. D. 1907 1, 17 og 49.

²¹⁾ N. D. 1912 97, jfr. U. 1893 844.

²²⁾ F. Eks. U. 1910 240.

²³⁾ N. Pl. § 93 1. Stk. forudsætter, at denne Fremgangsmaade ofte benyttes frivilligt, sv. Pl. § 95, jfr. 94, foreskriver, at Papirerne skal indsendes til Dispachør inden en Maaned efter Modtagelsen af dem, hvis Assurandør og Forsikrede ikke kan enes om Erstatningens Størrelse. H. B. § 44 2 giver Assurandøren Ret til at forlange Opgørelse ved Dispachør.

holde alle de ham overgivne Dokumenter, ogsaa Originalerne²⁴⁾). Grunden hertil er, at Assurandøren maa være udstyret saaledes, at han kan gennemføre et eventuelt Regreskrav, og at Assurandøren overfor sine Reassurandører til enhver Tid maa kunne dokumentere den udbetalte Erstatnings Størrelse og Berettigelse.

II.

Forfaldstiden.

4. Assurandøren skal ifølge Konv. § 210 betale Erstatningen i det seneste 2 Maaneder efter, at alle behørige Beviser er blevet overgivet ham. Policerne gentager udtrykkeligt denne Regel²⁵⁾). Fristen regnes fra den Dag, da de sidste nødvendige Beviser er overleveret Assurandøren. Ved Havarigrosse regnes den altsaa fra den Dag, Dispachen blev modtaget. Hvilke Beviser der er nødvendige, maa afgøres af Domstolene, se foran § 3.

Fristen er ikke urimelig. Den tilsigter at give Assurandørerne Tid til i Ro at gennemse og overveje Skadespapirerne samt at give dem Tid til at indkræve Reassurandørernes Andel i Skaden.

Af Reglens Formulering fremgaar vel, jfr. Konv. § 206 2 Stk., at Assurandørerne har Pligt til at fremskynde Opgørelsen mest muligt, og at de derfor i klare Skadestilfælde bør udbetale hurtigere²⁶⁾, men juridisk betyder Konv. § 210, at Erstatningen ikke er forfalden, før de to Maaneder er forløbet.

Forsikrede kan altsaa ikke anlægge Sag mod Assurandøren før efter

²⁴⁾ I U. 1913 313 blev et Rederi anset pligtig til at udlevere Assurandøren Hovedeksemplaret af Dispachen.

²⁵⁾ »Erstatningen udbetales senest 2 Maaneder efter, at alle behørige Bevisligheder er forelagt Assurandørerne.«

Se n. Pl. § 93 2, sv. Pl. §§ 95—97. I norske Kaskopolicer findes følgende Klausul:

6. Istedetfor Planens § 93, 2det afsnit, gjælder følgende bestemmelse: Erstatning forfalder til betaling for totaltap 2 maaneder fra den tid, tapet er eller skal anses at være indtruffet, efter hvilken tid lovlige renter (4 pCt.) blir at beregne. Erstatning for partielt tap forfalder til betaling 1 maaned efterat erstatningen er eller efter Planens § 93 1ste afsnit skulde være decidert.

W. v. K. §§ 680 og 721 foreskriver 6 Ugers Betalingsfrist, hvorefter 6 pCt. Rente løber. Varepolicen udstrækker Fristen til 3 Maaneder. Italienske Policer foreskriver 15 Dage.

Granfeldt 258—262.

²⁶⁾ I Praxis iagttages dette ogsaa ved Havarigrosse og partielle Skader, medens man altid ved Totalforlis benytter hele Fristen. Se A. S. R. Nr. 48, N. F. 1921 696.

de to Maaneders Udløb, medmindre denne forinden har afslaaet at betale det forlangte Beløb²⁷⁾). Rente af Erstatningsbeløbet kan aldrig fordres^{27a)} før fra Udløbet af de to Maaneder. Ofte vil Domstolene efter almindelige Retsregler først beregne Renter fra Sagsanlæggets Dato²⁸⁾).

Hvis der under Sagen maa fremlægges nye Beviser for Erstatningskravet, der burde have været overgivet Assurandøren forinden Sagsanlægget, idet de maa anses for nødvendige, bør Retten vel ikke frifinde Assurandøren »for Tiden« under Hensyn til, at Sagen ifl. Konv. § 210^{28a)} er for tidligt anlagt, men Forfaldstiden bør i Dommen angives til to Maanedersdagen, og Renter bør i hvert Fald først gives fra denne Dag eller fra Domsafsigelsen²⁹⁾).

Af Konv. § 210 følger klart, at Assurandøren ikke er pligtig at yde Forskud³⁰⁾ paa Skadeserstatningen, heller ikke til Dækning af Forsikredes Havariudgifter, der jo erstattes som en Del af det samlede Beløb³¹⁾, herom nærmere Kap. 38, se dog Undtagelsen i Konv. § 194 i. f. Assurandørerne fastholder Reglen om, at de ikke er pligtige at give Forskud. De vil have Tid til i Ro at undersøge Sagens Dokumenter for at vurdere Erstatningspligten og mener, at en Udbetaling altid vil præjudicere deres Stilling. Ydes Forskud frivilligt, kan dette ikke betragtes som en endelig og bindende Anerkendelse af, at Skaden falder ind under Policen³²⁾).

27) Udtrykkeligt udtalt i U. 1878 195. I U. 1888 116 antaget, at da Kravet først var forfaldet efter de 2 Maaneders Udløb, kunde Sag ikke forinden anlægges.

27a) Dette udelukker ikke, at der betales Renter af Forsikredes Udlæg til Omkostninger — Kap. 38 § 6 — og Reparationer af Skib — Kap. 35 § 3 — fra Udlæggets Dato.

28) F. Eks. U. 1918 572, 1919 456, fra Forligsklagens Dato og med 5 pCt., og U. 1886 242. Men anderledes U. 1922 233. Erstatningen anset forfalden 2 Maaneder efter, at Søforhør var afholdt i København, og Renten, 6 pCt., tilkendt fra denne Dag af hele Erstatningen uden Fradrag af Vragprovenu, og til Trods for at Forligsklage var udtaget senere. I Norge antages Renten at være 4 pCt., jfr. f. Eks. N. R. 1904 549.

28a) Se U. 1878 195.

29) Saaledes J. U. 1873 773. I U. 1886 242 blev der saavel tilstaaet Renter fra Forligsklagens Dato som idømt Assurandørerne Sagsomkostninger, da det antoges, at Assurandørerne selv var Skyld i, at Oplysningerne først var fremkommet under Sagen.

30) N. Pl. § 21, sv. Pl. § 97. Anderledes H. B. § 32 Nr. 2, W. v. K. § 655.

31) U. 1868 1012, 1922 787.

32) Udtrykkeligt n. Pl. § 93 3. Stk. og § 17 3. Stk., jfr. N. D. 1916 11.

Hvorvidt Udbetaling kan fordres efter de nævnte Regler, naar der haves Regres til eller Erstatningskrav mod Tredjemand for Skaden, se i Kap. 41 § 6. Naar præsumtivt Totalforlis³³⁾ foreligger, og Forsikrede udøver sin Ret til Abandon, kan den særlige Frist af to Maaneder ikke lægges til Abandonfristen. Reglerne om Abandon er særlige og indskrænker den specielle Regel i Konv. § 210. Herfor tæller ogsaa Formuleringen i Konv. § 168, i Policerne og i Søloven³⁴⁾. Forfaldstiden er derfor indtraadt straks ved Abandonfristens Udløb under Forudsætning af, at Beviset er ført for Forsikredes Ret, hvilket kan være sket forinden eller ske samtidigt.

Forfaldstiden kan ved særlig Aftale være forlænget eller forkortet. Under Verdenskrigen anvendtes saaledes, da Behandlingen af Priseretssagerne i England trak ud i Aarevis, en Klausul, hvorefter Skadeserstatningen først skulde udbetales, naar endelig Priseretsdom forelaa. Hermed var det bl. a. Meningen at udelukke Forsikredes Ret til Abandon. Disse Klausuler blev anerkendt af Domstolene, dog ikke hvor det var umuligt at faa Priseretsdom, enten fordi Varene ikke laa i England³⁵⁾, eller fordi Varene ikke eksisterede mere³⁶⁾.

En anden Klausul, som oprindeligt blev indført af den svenske Stats Krigsforsikringskommission, gik ud paa, at Erstatning skulde udbetales paa det Tidspunkt, Assurandøren i hvert Tilfælde bestemte. Denne Klausul blev ikke af Retten fortolket efter sin Ordlyd som overladende Forfaldstiden til Assurandørens frie Valg³⁷⁾.

III.

Udbetalingen.

5. Forsikringspolice er et Legitimationsdokument³⁸⁾, se Kap. 9 § 6. Herved forstaas, at Assurandøren er berettiget til at betale til den, der præsenterer Policen og ifølge dennes Indhold har lovlig Adkomst³⁹⁾

³³⁾ Det samme gælder om Timaanedersfristen i Kaskopolicerne, se Kap. 31 Note 9.

³⁴⁾ Jfr. N. D. 1917 345.

³⁵⁾ U. 1918 572.

³⁶⁾ U. 1919 621.

³⁷⁾ N. D. 1917 345 (»rimelig Tid«), 1917 421.

³⁸⁾ B. G. B. § 808, Lassen I 560, B. 618. Dom J. U. 1872 684 omhandler ikke en Transportpolice, og ifølge Policens Tekst og Assuranceselskabets Love var det positivt fastslaaet, at Udbetaling skulde ske til den »retmæssige Indehaver«.

³⁹⁾ En Kvittering eller et Endossement fra den, til hvem Policen er udstedt, vil være tilstrækkeligt. Se iøvrigt Lassen I 641—42.

til at disponere over den. En Undersøgelse af, om Adkomsten er i Orden, er Assurandøren kun pligtig at foretage paa den Maade, som sædvanligt sker. Han maa saaledes være berettiget til at antage Underskrifterne for ægte.

a. Denne Regel forudsættes i Konv. § 211, der imidlertid gaar videre, idet den giver Assurandøren Ret til altid at udbetale til Søforsikringspolicens Ihænde-haver, hvad enten denne har lovlig Adkomst ifølge Policens Tekst eller ej^{39a)}. Dette maa ogsaa gælde, hvis Policen ifølge sin Tekst er tegnet for fremmed Regning eller Vedkommendes Regning, selv om angivet uden Ordre⁴⁰⁾. Det fremgaar imidlertid af Konv. § 211, at hvis Policen selv indeholder en anden Regel⁴¹⁾, eller der forinden Udbetalingen er nedlagt Forbud⁴²⁾ af rette Ejer, kan Assurandøren ikke med frigørende Virkning betale til Ihænde-haveren. Det maa derfor ogsaa antages, at Assurandøren ikke kan benytte Konv. § 211, naar han er i ond Tro, d. v. s. naar han er vidende om, at en anden er den retmæssige Ejer, og at Ihænde-haveren til egen Fordel vil disponere over Beløbet⁴³⁾, se Kap. 7 Note 32.

b. Assurandøren er altid berettiget til at betale til den, der med eller uden Police i Hænde beviser, at han er den rette Ejer. Dette synes forudsat i Konv. § 211, der omtaler, at Udbetaling til Policens Ihænde-haver kan hindres ved Forbud, hvorved maa forståas Forbud fra rette Ejer. Beviset vil ofte være vanskeligt at føre for denne, men naar det er muligt, kan Ejeren, som nævnt i Kap. 9 § 6, forlange Betaling, forudsat at de øvrige Betingelser er i Orden, og Assurandøren er derfor ogsaa frigjort ved Erlæggelsen af Betaling til ham.

c. Ligeledes bør Assurandøren være berettiget til at betale til den, der fremtræder ifølge Policen som den oprindelige Forsikringstager⁴⁴⁾

^{39a)} Ifl. n. Pl. §§ 14 3 og 94 2, jfr. H. B. § 56, kan en Forsikringstager, der har tegnet Policen uden Ordre, ikke transportere og kvittere Policen uden Forsikredes Samtykke.

⁴⁰⁾ U. 1873 535.

⁴¹⁾ J. U. 1872 684.

⁴²⁾ S. H. R. T. 1864 19.

⁴³⁾ Lassen I 647, n. Pl. §§ 14 3 og 94 2, U. 1922 369. Assurandøren var ikke frigjort ved at betale Erstatningen, saaledes at han modregnede Beløbet overfor Forsikringstageren, der havde tegnet Policen for fremmed Regning og var ekstra bemyndiget til at modtage Pengene, da Forsikringstageren havde standset sine Betalinger, og Assurandøren derved skaffede sig Fyldestgørelse for sit eget Krav paa Forsikredes Bekostning.

⁴⁴⁾ N. Pl. § 94 3. Stk., Lassen I 649.

eller Forsikrede, uden at han behøver at forlange at se Policen, saa længe indtil det ubestridt er meddelt ham, at den Paagældende ikke længer er dispositionsberettiget. I Praxis er Assurandøren nødt til at forhandle med denne i Skadestilfælde, se Kap. 7 § 11, give Forskud eller lign., og det vil være uoverkommeligt altid at forlange Policen tilstede. Hvis Policen overdrages, eller den virkelig Forsikrede selv ønsker at disponere, er det berettiget at forlange, at han underretter Assurandøren herom.

Denne Løsning kan maaske ogsaa anvendes i Konfliktstilfælde, enten naar der er Strid om, hvem der er Ejer, naar Kravet er pantsat, eller naar Forsikredes Kreditorer gør Arrest i Erstatningssummen. Der kan nemlig i saadanne Tilfælde indtræffe Situationer, hvor der skal disponeres og gives Forskud, og Assurandørens selvstændige Interesse synes at kunne hjemle en saadan Regel⁴⁵⁾, naar den berettigede ikke kan findes, eller hans Identitet ikke bindende fastslås.

6. Assurandøren kan altid forlange⁴⁶⁾ Policen udleveret i kvitteret Stand, forinden han udbetaler Erstatning, jfr. Konv. § 213⁴⁷⁾. Hvis der er flere Assurandører, maa disse indbyrdes ordne sig med Policens Besiddelse. Naar Forskud udbetales, kan Assurandøren ligeledes forlange Afskrivning paa Originalpolicen, jfr. Konv. § 213⁴⁸⁾. Hvis Originalpolicen er bortkommet, maa den mortificeres, se Kap. 9 § 9. En betryggende Sikkerhed maa dog foreløbig kunne anses tilstrækkelig.

Ihændehavelsen af Policen giver ikke Vedkommende Ret til at kræve Udbetaling. Hertil maa yderligere forlanges, at Præsidenten beviser, at han er den Forsikrede, enten ved at Policen lyder paa hans Navn, eller ved at han har en i Formen lovlig Adkomst hidrørende fra den ifølge Policen virkelig berettigede, eller at han paa anden Maade beviser, at han er den rette Ejer.

7. For Modregning gælder Lovgivningens almindelige Regler⁴⁹⁾, jfr. Konv. § 214. Alle Assurandørens Krav mod den virkelig Forsikrede, af hvad Oprindelse de end er, kan bringes i Modregning,

⁴⁵⁾ N. Pl. § 94 3. Stk., H. B. § 56.

⁴⁶⁾ Dette sker ikke altid i Praxis.

⁴⁷⁾ I N. D. 1916 11 udtalt, at Udbetaling kun kan forlanges mod Policens Udlevering.

⁴⁸⁾ Men han er ikke forpligtet hertil. Policen er ikke negotiabel. Afskrivning finder sjældent Sted.

⁴⁹⁾ Lassen I 540 f. f. og 732 f. f., n. Pl. § 94 5.

medens Krav blot mod Forsikringstageren ikke kan benyttes hertil⁵⁰⁾. Assurandøren ved jo, at denne ikke er den virkelige Forsikrede, og kan derfor ikke ved sine Dispositioner⁵¹⁾ tage Hensyn til mulig Modregning overfor ham. Dette gælder uden Hensyn til, hvem der indkræver Erstatningen, thi denne er jo den Forsikredes.

Naar Policen anmeldes som overdraget til en anden⁵²⁾, og denne Overdragelse lovligt kan ske, se Kap. 8, bortfalder Assurandørens Adgang til at bringe fremtidig opstaaende Krav paa Overdrageren i Modregning, medens han bevarer Retten til at anvende de allerede opstaaede hertil. Assurandøren er ikke pligtig at respektere en Anmeldelse om Transport eller Pantsættelse, uden at denne er behørigt dokumenteret, og hertil fordres saadanne Beviser, at Erhververen vil være berettiget til at forlange Erstatning udbetalt til sig.

Præmien for den paagældende Forsikring kan, selv om den er krediteret, hvis den blot ikke er betalt til Assurandøren, altid bringes i Modregning (Konv. § 214) uden Hensyn til, hvem Forsikringen er tegnet af, og hvem der forlanger Skaden betalt⁵³⁾. Kun maa undtages det Tilfælde, at Policen er udstedt kvitteret og præsenteres af godtroende Tredjemand. I saa Fald har Assurandøren positivt medvirket til at skuffe Erhververen⁵⁴⁾. Maaske kan ogsaa andre Fordringer, der hidrører fra det bestemte Forsikringsforhold, modregnes, saasom betalte Forskud med Renter.

IV.

Erstatningskravets Karakter.

8. Erstatningsbeløbet er den Forsikredes private Ejendom. Han alene er berettiget til at kræve Erstatning af Assurandøren. Krav fra enhver anden kan afvises, medmindre en Overdragelse til Vedkommende har fundet Sted.

Selv om den forsikrede Genstand er pantsat eller givet til Sikkerhed, er Assurancesummen kun medpantsat, for saa vidt det ud-

⁵⁰⁾ U. 1873 535. Præmier, som for andre Forsikringer haves tilgode hos den, der opgiver at tegne pr. Kommission, kan ikke modregnes. Se U. 1922 369, N.R. 1877 246.

⁵¹⁾ Hvis Forsikringen er tegnet som for egen, men i Virkeligheden for fremmed Regning, er den ikke altid ugyldig. se Kap. 7 § 2, men i hvert Fald bør Assurandøren bevare sin Adgang til Modregning. Se om Forbud mod Transport, Kap. 8 § 5.

⁵²⁾ Eller givet til Sikkerhed, pantsat.

⁵³⁾ Sv. Pl. § 95 3.

⁵⁴⁾ Konv. § 153, M. A. § 54, H. B. § 49.

trykkeligt er aftalt og udført i Overensstemmelse med Lovgivningens Regler om Panterettens Stiftelse vedrørende Fordringer, f. Eks. ved Policens Overlevering⁵⁵⁾ og Meddelelse til Assurandøren. At Ejeren har forsikret sin Interesse, er nemlig i Forhold til Panthavere og andre en tilfældig Omstændighed, der kun kommer ham selv til Gode. Panthaveren kan desuden selvstændigt assurere sin Risiko.

Heller ikke de, der er blevet Forsikredes Kreditorer under saadanne Omstændigheder, at Forsikrede har Ret til at faa sin Skyld til dem erstattet af sin Assurandør, har nogen direkte Ret eller Fortrinsret til Forsikredes Erstatning, jfr. Søl. § 270. Dette gælder Rederen for skyldig Fragt, Speditøren for Udgifter⁵⁶⁾, Værftet, der har repareret Skibet, Krav paa Havarigrossebidrag, Bjergeløn⁵⁷⁾, Krav mod Reder for Kollisionsansvar⁵⁸⁾, Bodmerikreditor, Laangiver⁵⁹⁾ eller Leverandør til Skibet⁶⁰⁾. End ikke Forsikringstageren for fremmed Regning har en direkte Ret. Han er bemyndiget til at kvittere for Erstatningen i Forsikredes Navn; han har for sine Krav paa Forsikrede Retentionsret i Policen og vil derved have særlig let Adgang til at gøre sig betalt i Erstatningen eller til ved Arrest hos Assurandøren at hindre Udbetaling til Forsikrede⁶¹⁾.

Ofte vil Assurandøren af Kulance og ud fra de samme Betragtninger, hvorefter han undertiden frivillig yder Forskud, optræde i Havaritilfælde og direkte forhandle, aftale Bjergeløn, udstede Revers eller give Garanti for Havarigrossebidrag, stille Kaution for Skibets Frigivelse efter Kollision eller optræde i Søgmaal desangaaende⁶²⁾. Hvis dette er Tilfældet, har vedkommende Tredjemand selvfølgelig et direkte Krav paa Assurandøren, uafhængigt af Forsikredes Kon-

⁵⁵⁾ Se som Udtryk herfor U. 1912 407, hvor Banken udtrykkeligt havde Panteret i Skibenes Forsikringssummer. Haandpant i Policen er selvfølgelig beskyttet mod andre Kreditorer, se f. Eks. N. R. 1918 205. Se endvidere Kap. 8 Noter 2 og 6.

⁵⁶⁾ S. H. R. T. 1906 309. En Speditør, der udlægger Penge for Ladningsmodtageren, har intet selvstændigt Krav paa Assurandørerne.

⁵⁷⁾ U. 1884 342. Retten paasaa ex officio, at Dommen over en Skibsfører til Bjergelønnens Betaling ikke blev givet med Ret til Eksekution i Assuranceerstatningen, jfr. U. 1889 341 og N. J. A. 1890 119.

⁵⁸⁾ U. 1885 191. Arrest for Kollisionsskade i Skibets Forsikringssum ophævet, da denne ikke hæftede direkte, og Skipperen, der var sagsøgt, ikke kunde forpligte Rederiet. Se N. J. A. 1876 454.

⁵⁹⁾ U 1883 448, 1888 719.

⁶⁰⁾ N. R. 1906 199.

⁶¹⁾ N. R. 1872 242.

⁶²⁾ F. Eks. N. R. 1906 165.

kurs og ogsaa af Assurandørens Indsigelser mod Forsikrede⁶³). Assurandøren fratrækker i Skadeserstatningen til Forsikrede, hvad han saaledes maa yde til Tredjemand⁶⁴).

Kravet paa Skadeserstatning hører altsaa til Forsikredes almindelige Formue, som enhver anden Fordring mod Tredjemand, jfr. Konv. § 212. Enhver af Forsikredes Kreditorer kan gøre Udlæg eller Arrest i det, og gaar Forsikrede konkurs, tilhører Kravet hans Bo.

V.

Sagsanlæg.

9. Hvis Assurandøren ikke betaler ved Forfaldstid eller nægter at anerkende Forsikredes Krav, kan denne anlægge Retssag mod Assurandøren. Assurandørens Værneting er Domstolen paa hans Hjemsted, ved Aktieselskaber den i Vedtægterne som Hjemsted angivne By. Sagsanlæg efter en Søforsikringspolice behandles som Søsag. Naar Assurandøren har Hjemsted i København, behandles den af Søs og Handelsretten⁶⁵), naar han bor udenfor, enten af den stedlige Underret, hvis Sagsgenstanden er under 800 Kr., ellers af Østre, Vestre eller Søndre Landsret, efter som Assurandøren bor henholdsvis østen eller vesten for Lillebælt eller i Sønderjylland⁶⁶).

Naar et udenlandsk eller udenfor København boende Selskab benytter de almindelige Policer, hvorefter Reglerne i Konventionen er gældende⁶⁷), medfører dette, at begge Parter i Medfør af Konv. § 216 kan forlange Sagen afgjort ved Søs og Handelsretten i København⁶⁸). Udenlandske Selskaber, der er anmeldte til Aktieselskabsregistret her i Landet⁶⁹), har ifølge Aktieloven Værneting, hvor deres Generalagent har anmeldt at tage Bolig. Denne kan stævnes paa Selskabets Vegne; Varsel og Forkyndelse beregnes efter ham⁷⁰). Ellers kan Assurandø-

⁶³) F. Eks. N. D. 1918 325.

⁶⁴) Antaget i N. D. 1911 72, at Kaskoassurandør, der har gjort Udlæg for at dække Havarigrossebidrag, har en selvstændig Fordringsret direkte mod Fragten og Ladningen for deres Andel i Bidraget og ikke behøver at lade sin Fordring gaa gennem Rederens Konkursbo.

⁶⁵) Lov ¹⁹/₂ 1861 m. fl.

⁶⁶) Jfr. Retsplejeloven §§ 4, 9 og 225.

⁶⁷) »Forsikringen er iøvrigt afsluttet i Henhold til det københavnske Sø-Assurance-Kompagnis Konvention af 2. April 1850«.

⁶⁸) Domssamlingerne viser en Række Eksempler herpaa.

⁶⁹) Uden saadan Anmeldelse kan udenlandske Assuranceselskaber ikke lovligt drive Virksomhed her i Landet, se foran, Kap. 10 Note 2 a.

⁷⁰) N. R. 1894 678.

ren ikke stævnes ved den Agent, der har tegnet Forsikringen, men kun ved Selskabets Direktør eller Bestyrelse.

Hvis den udenlandske Assurandør ikke godvilligt opfylder Dommen, og der ikke her i Landet haves de nødvendige Midler til Opfyldelse af den, maa den Forsikrede skride til Sagsanlæg i Udlandet, hvor Assurandøren bor. Den danske Dom vil da ventelig uden Prøvelse blive lagt til Grund af den udenlandske Domstol, allerede fordi Assurandøren i Policen og ved Anmeldelsen til Registret har vedtaget dansk Domstols Afgørelse. Ifølge Aktielovens § 46 inddrages i dette Tilfælde det udenlandske Selskabs Ret til at drive Virksomhed her i Landet.

I gensidige Foreninger findes undertiden Bestemmelser om, at Generalforsamlingen skal afgøre Tvist om Erstatningen. Dette udelukker dog ikke den Forsikrede fra at gaa til Domstolene⁷¹⁾.

VI.

Tilbagesøgning.

10. Hvis Assurandøren efter Udbetalingen opdager, at han ikke — helt eller delvist — har været forpligtet, opstaar Spørgsmaalet, om han har Ret til at kræve Erstatningen tilbage. Den samme Situation foreligger, naar der er truffet Aftale om Erstatningens Størrelse, og Assurandøren bagefter vil anfægte denne⁷²⁾. Det forudsættes, at Udbetalingen ikke er sket med udtrykkeligt Forbehold⁷³⁾. Hvis de forelagte Kendsgerninger er i det væsentlige rigtigt og udtømmende oplyst, men Assurandøren har taget fejl af de juridiske Regler⁷⁴⁾, forstaaet Policens Indhold urigtigt, kan han ikke søge Erstatningen tilbage⁷⁵⁾, medmindre den Forsikrede har været eller maattet være ganske klar over, at Assurandøren tog fejl, d. v. s. indsaa, at Assurandøren ikke tilsigtede at vise Kulance, men udelukkende betalte, fordi han ansaa sig forpligtet dertil⁷⁶⁾, saaledes at Forsikredes Optræden nærmer sig til Svig.

⁷¹⁾ U. 1873 897, 1892 228.

⁷²⁾ Efter lignende Principper maa det afgøres, om Forsikrede har Ret til at forlange yderligere Erstatning, naar han har modtaget og kvitteret for Beløbet.

⁷³⁾ U. 1919 831.

⁷⁴⁾ A. §§ 1242—45.

⁷⁵⁾ U. 1920 744. Assurandøren havde anerkendt Skaden. Senere viste det sig, at den var udelukket fra Erstatning, fordi Ladningen var Sukker i Sække, ikke i Fade. Assurandøren dømtes.

⁷⁶⁾ N. R. 1889 569. I N. D. 1922 588 anerkendtes Assurandørens Ret til hos Forsikrede at tilbagsøge den af ham betalte Bjergeløn, som han ved en Fejltagelse ikke havde fradraget i Erstatningsbeløbet.

Hvis derimod Kendsgerningerne, paa Basis af hvilke Erstatningen er blevet udbetalt, har været væsentligt urigtige eller mangelfulde, og de er blevet fremskaffet af Forsikrede, uden at Assurandøren har været i Stand til at kontrollere dem, kan han principielt søge Erstatningen tilbage⁷⁷⁾. Har Assurandøren derimod selv fremskaffet eller kunde selv have undersøgt de paagældende urigtige Kendsgerninger, kan han ikke til sin Fordel paaberaabe sig, hvad der ved en almindelig Undersøgelse⁷⁸⁾ burde være opdaget af ham selv.

⁷⁷⁾ U. 1917 102. Varerne var forsikret til Danmark som deres endelige Bestemmelsessted, men efter Udbetalingen oplystes det, at over $\frac{1}{3}$ af dem var videresolgt til Tyskland. Forsikrede dømt til Tilbagebetaling.

⁷⁸⁾ N.R. 1911 488, B. R. D. D. II 1110. Reglen virker selvfølgelig ogsaa mod den Forsikrede. Denne kan af lignende Grunde ikke fragaa en truffen Overskomst, se N. D. 1913 59.

41. KAPITEL.

Assurandørens Indtræden i Forsikredes Retsstilling.¹⁾

Provenuet's Begreb.

1. Forsikringens Formaål er at give den Forsikrede Erstatning for de lidte Tab. De Værdier, der reddes efter eller opstaar ved Ulykken, maa derfor komme Assurandøren til Gode og formindske hans Udgift til Erstatningen, uanset om Retten til Provenuet skyldes Retsbrud, Lovregel eller særlig Kontrakt. Forsikrede har intet Krav²⁾ paa at beholde dem, da han jo derved vilde faa dobbelt Erstatning og altsaa blive bedre stillet, end hvis Skaden ikke var indtraadt.

Kun Værdier, der staar i saadan Forbindelse med Ulykkestilfældet, at dette maa anses for Hovedaarsagen til deres Opnaaelse, se Kap. 17 IV, kan betragtes som Provenu af Havariet. Hvis Aarsagsforbindelsen er fjernere, har Assurandøren intet Krav paa dem^{2a)}. Forsikrede, der køber det kondemnerede Skib (Konv. § 179), eller de ved Auktion (Konv. §§ 187 og 190) solgte Varer, skal ikke kreditere Assurandøren sin senere Fortjeneste herpaa. Kaskoassurandøren har aldrig Ret til Andel i Fragten, fordi han erstatter partikulære Beskadigelser. Assurandøren, der erstatter Tidstabet ved Reparation, har ikke Ret til Andel i Fragtfortjenesten, hvis Skibet bjerges og repareres hurtigt, medmindre dette er aftalt som Vederlag for Fremskyndelsen, se Kap. 35. Hvis Forsikrede opnaar en Akkord paa Varernes Indkøbspris, fordi han senere er kommet i økonomiske Vanskeligheder, eller hvis han hindres ved Regeringsforbud, f. Eks. ved Krig, i at betale kontant, kommer denne Fortjeneste ikke Assurandøren til Gode. Den Mægler eller

¹⁾ B. 626—630, Pl. 622—625, A. §§ 1225—1240, G. 168—170, Granfelt 263—267.

²⁾ A. § 1226: »He cannot take with both hands«.

^{2a)} Kun Forsikredes juridiske Krav gaar over til Assurandøren. Hvis saaledes Erstatning ydes af en Tredjemand som Gave til den Forsikrede personlig, falder denne Gave udenfor Overgangen (A. § 1534). Se U. 1921 832.

Ladningsejer, der har forsikret Provision eller Ekstraavance paa en god Kontrakt, skal ikke fratrække denne i Erstatningen, fordi han for Leverandøren slutter et nyt Salg til samme Køber som Erstatning for den totalforliste Ladning, medmindre Policen udtrykkeligt refererer sig til Kontrakten, og den nye Ladning remplacerer den forliste^{2b)}.

Hvis Tidsbefragteren har forsikret hele Rejsefragten, men Skibet forliser, og han derved frigøres for Betaling af Tidsfragten, maa denne Besparelse selvfølgelig fradrages i Erstatningen, jfr. Kap. 39 § 8. Hvis derimod Tidsbefragteren har forsikret Fragtforskuud paa Tidsfragten, Skibet forliser, men han indtjener Rejsefragten ved at fremsende Godset med et andet Skib, han har ledigt, skal ingen Del heraf fradrages i Erstatningen, end ikke Fragtavancen paa et muligt gunstigere Certe-parti. Om Fragt indtjent efter Abandon, se i Kap. 32 § 6.

2. For de Værdier, der betragtes som et Provenu af den skadede ramte Genstand, bærer Assurandøren den fulde Risiko for det økonomiske Resultat, de indbringer. Han kommer altsaa til at hæfte for Indflydelse fra Aarsager, som han ellers ikke hæfter for, f. Eks. Insolvens, Konjunkturer o. lign. Dette stemmer med Reglerne om Aarsagskrydsning, idet den Ulykke, der har ramt Genstanden, er Hovedaarsag til det samlede Tab, og det forudsættes i Søl. § 239 3. Stk. Dog følger det ogsaa heraf, at Assurandørens Ret ikke kan formindskes ved Hæftelser paa Provenuet, der er indtraadt forinden Havariet og ikke vedkommer Assurandøren, f. Eks. Søpanterettigheder, se Konv. §§ 47 og 207, for hvis Opstaaen Assurandøren ikke er ansvarlig, fordi han kun hæfter for Totalforlis, eller fordi de stammer fra Ansvar for Besætningens Fejl, ifl. Søl. §§ 142 o. fl., se Kap. 34. Hvis Forsikrede ikke kan overlevere Assurandøren Provenuet uden saadanne Hæftelser, sker der tilsvarende Fradrag i Erstatningen.

3. Nogle i Forbindelse med Ulykken staaende Værdier er imidlertid ikke Provenu af Ulykken, til Trods for at deres Tilstedeværelse bevirker en Formindskelse af Assurandørens Tab. De er derimod en direkte Indskrænkning i Assurandørens Erstatningspligt. Hertil hører: besparede Udgifter, naar Ladning totalforliser og er forsikret med Tillæg af Fragt, Told og andre Omkostninger paa Bestemmelsesstedet,

^{2b)} I norske Policer findes følgende Klausul:

»Forventet fortjeneste« erstattes ikke, naar der istedetfor varer som er tapt eller beskadiget før skibets afgang, med samme skib sendes andre tilsvarende varer.

jfr. Konv. §§ 44 og 172, se Kap. 26 V, — fortjent Fragt, især Distancefragt, som skal erlægges³⁾, naar Fragt er forsikret for Rederiet, eller Fragt, som er indtjent, naar Fragtforskuud er i Risiko for Ladningsejeren —, de beskadigede Ladninger, der kommer til Bestemmelsesstedet (Konv. § 187⁴⁾), — ligesom selve Skibet, der har lidt partielle Beskadigelser —, samt Skibets, Fragtens og Ladningens tilbageværende Værdi ved Forsikring af Rettigheder over disse (Konv. § 48), Kap. 26 § 4.

I saadanne og lignende Tilfælde gøres selve Erstatningsberegningen op med Fradrag af disse tilstedeværende Værdier. Assurandøren hæfter kun for den saaledes udregnede Erstatning; han har intet Ansvar for Resternes senere Ødelæggelse eller Pengenes manglende Indgang paa Grund af senere Omstændigheder, der ikke dækkes af Policen, som Insolvens og lign.

Provenuets Behandling.

4. Skadelidte Genstandes egentlige Provenu falder naturligt i to Grupper, først Resterne af den skadelidte Interesse, enten de legemlige Genstande (Vrag) eller Fordringer, dernæst Erstatningskravene mod de Personer, der bærer Ansaret for Havariet.

Der er to Maader, paa hvilke Provenuet kan komme Assurandøren tilgode. Enten afventes Provenuets Realisation, hvorefter det økonomiske Resultat bliver fratrasket i det Erstatningsbeløb, Assurandøren skal udrede, eller Assurandøren udbetaler straks den fulde Erstatning og faar Provenuet overdraget for selv at gøre sig betalt deri.

Ved den første Fremgangsmaade incasserer Forsikrede selv Provenuet. Hans Erstatningskrav kan da først udregnes og er derfor ogsaa først forfaldent, naar Provenuet er indkommet. Saaledes er Reglerne i Konventionen. For Provenuet af selve Interessen fremgaar dette af Konv. § 183 (ved Totalforlis af Skib), Konv. § 181 (partiel Skade paa Skib), Konv. § 171 (Totalforlis af Fragt) og Konv. § 190 (Erstatning for Ladning). Om Abandon gælder dog en anden Regel, Konv. § 168,

³⁾ U. 1919 456. Distancefragten indtil den Havn, hvor Rejsen blev standset ved Udførselsforbud, anset for indtjent af Rederen og blev fratrasket i Erstatningen af den forudbetalte Fragt fra Ladningsassurandøren, jfr. n. Pl. § 60 2. Stk.

Anderledes N. R. 1894 257, hvor Reders Distancefragt blev erstattet, til Trods for, at Kaptajnen ikke havde indkrævet den. Denne Skade blev anset for en Følge af Kaptajnens Forsømmelse.

⁴⁾ Forsikrede er vel ikke pligtig at modtage de beskadigede Varer, men Assurandøren bærer hverken Prisisikoen eller Ansaret for Auktionsprovenuets virkelige Indbetaling. Se Kap. 36—37.

jfr. 177, Kap. 32. Efter Konv. § 208 gælder den samme Regel, hvis der foreligger Erstatningskrav mod Tredjemand.

Denne Ordning er utvivlsomt uheldig for Forsikrede. Realisationen af Vraget, men især Gennemførelsen af Erstatningskrav mod Tredjemand vil kunne tage meget lang Tid; hvis der skal anlægges Proces i fremmede Lande, endog flere Aar. For Forsikrede, der er Forretningsmand, er Tabets hurtige Erstatning ligesaa vigtig som dets fulde Erstatning. Han skal have sin Kapital til at arbejde med. Trækker Opgørelsen ud, bærer han Rentetabet, thi han faar intet Forskud, medens Assurandøren faar en betydelig Rentefortjeneste. Samfundet er interesseret i, at Arbejdskapitalen kommer hurtigt tilbage til Omsættningens Hænder. Endvidere er det urimeligt, at den Forsikrede skal være daarligere stillet, hvis der efter Skaden foreligger et Provenu, der kan formindske Erstatningsbeløbet, end hvis der intet foreligger. Værdien af Erstatningskrav er desuden ofte saare problematisk, og skrupelløse Assurandører kan misbruge deres Ret, saaledes at Forsikrede kommer til at løbe en Risiko for Assurandørens Solvens.

Da Assurandøren utvivlsomt bærer det fulde Ansvar for Provenuets Skæbne, idet alle Hændelser, der formindsker det, ikke forringer hans Erstatningspligt overfor den Forsikrede, da han bærer alle Udgifterne ved Provenuets Indvinding, jfr. Kap. 38 § 3, og da han bestemmer, om og hvorledes Provenuet skal inddrives, Retssag anlægges og gennemføres, er der ingen afgørende Betæneligheder ved, at lade Erstatningens Forfaldstid være uafhængig af et eventuelt Provenus Tilstedeværelse og Indgang⁵⁾.

Af Hensyn til de Forsikrede var ogsaa Konventionens Opgørelsesmaade allerede inden Søloven stærkt ændret i Praksis.

Søloven foreskriver en anden Opgørelsesmaade end Konventionen, idet den i §§ 239 og 257⁶⁾ fastsætter, at Erstatningen skal opgøres og udbetales uden Hensyn til et foreliggende Provenu⁷⁾. Efter Indholdet

⁵⁾ Motiverne siger endog i Sp. 2632, at Søl. § 257 følger af sig selv.

⁶⁾ Mot. udtaler, Sp. 2623, at Reglen »ikke stemmer med almindelig dansk Ret«. Meningen er selvfølgelig ikke, at Forsikrede straks kan kræve Erstatning, men kun, at dette kan ske efter de almindelige Regler herom, — se Kap. 40 — uden at Erstatningskravets Gennemførelse skal afventes.

⁷⁾ Sv. Pl. § 18 er lig Søl. § 239, § 65 lig § 257. Men herimod synes § 90 at forudsætte, at Erstatningskrav fra Tredjemand udsætter Forfaldstiden, ligesledes § 66 2. Stk., jfr. § 73 Nr. 14, hvorefter Provenu fradrages, ikke afstaas. Praksis er vist som i Danmark, jfr. for Ladning N. J. A. 1884 325, 1918 A Nr. 280, for Skib N. J. A. 1917 A Nr. 323.

N. Pl. § 18 gentager ikke den vigtige Sætning i Søl. § 239 3. Stk. Af §§ 86 4. og (fortsættes)

af Policen gælder vel Konventionen fremfor Søloven, men Assurandørerne følger dog ofte i denne Henseende Lovens Regler, uden at man tør paastaa, at denne Kulance er naaet til at være en almindelig og fast Sædvane.

Ved Totalforlis følges vist i Praksis Søl. § 257. De reddede Rester af Skib, Ladning og Udstyr (Frugt), overtages og realiseres af Assurandøren⁸⁾. Selv Reglen i Konv. § 190 følges ikke, hvor de reddede Rester har ringe Værdi. Forsikredes Udlæg erstattes dog ofte først af Vragets Provenu.

Ved partielle Skader er det egentlige Provenu, der kan opstaa, ofte ret ringe. Ved Skib og Frugt fremkommer det normalt samtidig med, at Skadesopgørelsen foretages, og fradrages derfor heri.

Hvis Provenuet bestaar i en Fordringsret mod Tredjemand, f. Eks. ved Forsikring af Rettigheder (Bodmeri, Havaripenge o. s. v.), se Kap. 26, eller ved Forsikring efter Konv. § 51 2. Pkt., følges i Praksis Søl. § 239 3. Stk. uden Hensyn til Konv. § 208⁹⁾. Det er nemlig tilfældigt, om der haves en Fordring mod en Person, dette behøver ikke at oplyses ved Tegningen og bevirker ingen Præmiedifference. Naar man tager i Betragtning, at her er Tale om Søforsikring, ikke almindelig Solvensforsikring, og at Skaden udregnes som Differencen mel-

88 5. Stk. fremgaar imidlertid, at Erstatning er forfalden uden Hensyn til den personlige Fordring, og af § 28 A, at den er forfalden ved Totaltab uden Hensyn til Provenu. N. Pl. § 78 i. f. forudsætter, at Ladningsassurandøren erstatter uden Hensyn til mulige Erstatningskrav, jfr. N. R. 1903 752, 1917 889, 1919 211, N. D. 1910 390.

I Praksis erstatter Kaskoassurandørerne vist altid uden Hensyn til mulige Erstatningskrav, herimod § 54 4. Dette fremgaar af en Række Domme: N. R. 1896 177, 1899 532, 1906 165, 1914 819.

I D. H. G. B. § 822 udtales en til Søl. §§ 239 og 257 svarende Regel. I H. B. er den ikke udtalt, men Hovedreglen fremgaar forudsætningsvis af §§ 45, 46, 71 og 96.

I engelsk Ret følges Tekstens Regel ved Skadeserstatningskrav mod Tredjemand, hvad der er forudsat i M. A. § 79, jfr. § 14 Nr. 3.

Se W. v. K. § 284.

⁸⁾ U. 1922 233. Da Raadigheden over Vraggodset var overgaaet til Assurandørens Agent, kunde Assurandøren ikke forlange, at der forinden Skadens Udbetaling skulde opgøres Strandingsdispahe, eller paaberaabe sig Konv. § 183 om, at Provenuet først skulde realiseres af Forsikrede.

⁹⁾ N. Pl. §§ 86 4. Stk., 87 2. Stk. og sv. Pl. § 18 2 er lig Søl. § 239 2. Stk. Se klart sv. Pl. § 88 2. Pkt.

I U. 1921 105 antoges af Højesteret, at Assurandøren maatte erstatte den medforsikrede af Ladningsejeren forudbetalte Fragt, selv om denne havde Krav paa Rederiet om Tilbagebetaling.

lem Fordringen og de tilbageværende Genstandes Værdi, altsaa uafhængigt af Debtors øvrige Formue¹⁰⁾, bør den ogsaa udbetales uden Hensyn til Fordringen mod Debitor. Det erindres, at Erstatning kun gives, efter at de tilbageværende Genstandes Værdi er beregnet.

At Fordringen mod Skyldneren saaledes behandles som et tilfældigt Provenu, har sin store Betydning, hvis Debitor bliver insolvent af andre Grunde, end at hans Søformue formindskes. I dette Tilfælde lider altsaa Assurandøren Tabet¹¹⁾.

Den eneste Undtagelse i Praksis er ved Havarigrossebidrag. Her indtræder nemlig ifølge Søl. § 250, jfr. § 239 i. f. og Konv. § 202, Assurandørens Erstatningspligt for de Havarigrossebidrag, der skal ydes til den Forsikrede af de andre Interesserede¹²⁾, først naar disse bevisligt ikke har kunnet erholdes hos de bidragspligtige¹³⁾. Se herom Kap. 30 § 6. En Undtagelse bør ogsaa gøres, hvor Skibet er blevet anvendt til Bjergning og Bugsering uden Tilladelse fra Assurandøren, og denne dog hæfter for Skaden. I saa Tilfælde bør det indtjente direkte fragaa i Erstatningen¹⁴⁾.

Hvis Provenuet bestaar af Erstatningskrav mod en Tredjemand, følges i Praksis altid Søl. § 239 3. Stk. Allerede Konv. § 208 forudsætter, at Assurandøren ofte udbetaler, forinden Erstatningskravets Berettigelse er afgjort. Praksis er saa udbredt, at den maa siges at være Sædvane blandt Assurandørerne^{14a)}. I mange Kollisionssager optræder Assurandørerne selv. Domstolene har ikke haft Lejlighed til at fastslaa Reglen¹⁵⁾, idet ingen Assurandør har benyttet Konv. § 208.

Overgangen.

5. Af Motiverne Sp. 2623 fremgaar det, at Meningen med i Søl. § 239 1.—2. Stk. udtrykkeligt at udtale, at Assurandøren »indtræder«

¹⁰⁾ Dette er oversat i B. R. D. D. IV 601.

¹¹⁾ B. 628—629.

¹²⁾ Undertiden lægger Kaskoassurandørerne af Kulance Pengene ud, se N. D. 1911 72, eller stiller Garanti for Bidrag.

¹³⁾ Jfr. B. 628, Pl. 621, n. Pl. § 28, B. 1 5.

¹⁴⁾ H. B. § 64.

^{14a)} Se allerede en Udtalelse fra 1892 i »Fra Forsikringsverdenen« 1891—93 747. A. S. R. Nr. 36 i N. F. 1921 694 udtaler, at der ikke foreligger »bestemt Praksis« for, at Assurandørerne forlanger, at Forsikrede skal have gennemført sit Erstatningskrav mod Skadevolderen, forinden Erstatning udbetales.

¹⁵⁾ Tidligere U. 1886 242. I N. J. A. 1884 325 havde Assurandøren af Fragtfor-skud for Ladning betalt og sagsøgte selv Rederen for dennes uberettigede Annullation af Certepartiet.

i den Forsikredes Ret, har været at bestemme, at Retten ipso jure¹⁶⁾ overgaar til Assurandøren, saaledes at der altsaa ikke fordrer særlig Aftale om Transport. Konv. § 208 i.f. henviste herom til den gældende Lovgivning. Da Assurandøren som nævnt bærer enhver Risiko for Værdierne, for Fordringens eller Erstatningskravets Gennemførelse, og ifl. Søl. § 239 3. Stk. skal udbetale, uden at Forsikrede har gennemført Kravet, er det ogsaa rimeligt, at han til Gengæld stilles ganske uafhængigt af Forsikrede og dennes Kreditorer.

Rettighederne overgaar altsaa til Assurandøren uden Hensyn til, om Forsikrede i Betalingsøjeblikket er eller senere bliver inhabil eller inkompetent¹⁷⁾. Assurandøren maa selvfølgelig foretage de efter Lovgivningen og Praxis' nødvendige Forholdsregler for at være beskyttet i Relation til godtroende Tredjemand, f. Eks. forlange sig Pante- og Gældsbreve, der maatte være udstedt, eller samtlige Konnossementer udleveret og tiltransporteret. For at kunne legitimere sig overfor Skyldnere eller andre vil endvidere en formel Overførsel eller Anerkendelse fra Forsikredes Side ofte være nødvendig¹⁸⁾. Søl. § 263 og Konv. § 208 paalægger derfor den Forsikrede Pligt til at udfærdige alle de hertil nødvendige bevisende Dokumenter, f. Eks. Abandon-erklæring, Skøde, og udlevere f. Eks. Konnossementer, Gældsbreve o. lign., jfr. Konv. § 178. Søl. § 239 omtaler ikke Ejendomsretten til de legemlige Genstande, Vraget. Der kan dog ikke være Tvivl om, at Reglen maa anvendes analogisk, saa at ogsaa dette Provenu ipso jure overgaar til Assurandøren¹⁹⁾.

Indtil Erstatningen er udbetalt, har altsaa Forsikrede Ejendomsretten til de paagældende Fordringer og Genstande. Disponerer han over dem til egen Fordel, fortaber han imidlertid efter Søl. § 246 og Konv. § 165 for saa vidt sin Erstatningsret mod Assurandøren.

Ejendomsretten overgaar, efter som Erstatningen betales, altsaa ogsaa partielt, f. Eks. for ydet Forskud²⁰⁾, og uden Hensyn til, om Erstatning ydes forinden Forfaldstid eller ej. Kravet overgaar uden

¹⁶⁾ B. 624, Pl. 624 Note 42. S.H.R.T. 1916 253. Retten fandt ikke Anledning til udtrykkeligt at gøre Dommen afhængig af Abandon af Erstatningskrav eller Policens Udlevering.

¹⁷⁾ N.D. 1911 72. Kaskoassurandørerne havde gjort Udlæg til Havarigrosse-udgifter for Rederiet. Dette gik senere fallit. Assurandørerne antoges at have erhvervet en direkte Ret til Indkassering af Fragts og Ladningens Havaribidrag og skulde ikke konkurrere i Boet for deres Udlæg.

¹⁸⁾ N.R. 1899 532.

¹⁹⁾ Pl. 643.

²⁰⁾ Se N.D. 1911 72, jfr. Schjelderup N.D. 1923 346—347.

Hensyn til, hvorfor Assurandøren har betalt, og selv om han har betalt uden at være forpligtet, f. Eks. af Kulance. Hverken Forsikrede eller Skyldneren kan gøre Indsigelser af denne Grund²¹⁾.

Alt hvad der indgaar under den paagældende Interesses Forsikringsværdi, maa afstaas. Erstatningens og Afstaaelsens Grundlag er identisk.

Naar den hele Erstatning er betalt, er ogsaa alle den Forsikredes Rettigheder overgaaet til Assurandøren. Denne behøver dog ikke at have givet fuld økonomisk Ækvivalent. Det er nok, at han har betalt det Beløb, han ifl. Policen skal udrede for den paagældende Skade. At der er særlige Afdrag, se Konv. §§ 181 og 130^{21a)}, eller almindelige, se Konv. §§ 167, 183, 184 og 204, i Erstatningsbeløbet, formindsker ikke Assurandørens Ret. Hvis den paagældende Interesse derimod har været underforsikret, se Kap. 6 og 29, eller kun delvist forsikret, jfr. Konv. § 176 og Søl. § 262 2. Stk., indtræder Assurandøren, selv om han har været uvidende herom, kun i Rettighederne, for saa vidt hans Forsikring dækker Interessen. Hvis der er flere Assurandører, overgaar Rettighederne til dem altsaa pro rata af Forsikringssummerne. Hvis Ejeren er uforsikret for en Del af Interessen, bevarer han for saa vidt sin Andelsret til det hele Provenu eller sin direkte Ret til Provenuet af de uforsikrede Genstande. Dette kan f. Eks. ske, hvor Udstyr ikke er forsikret hverken under Skib eller Fragt, jfr. Konv. §§ 169—170, se nærmere Kap. 26 IV, — hvor der ombord er Nyanskaffelser eller andre Ting, som ikke omfattes af Skibets Forsikringsværdi —, hvor Policen med Vilje ikke omfatter hele Ladningen (se Konv. §§ 137, 138, 140 og 143), eller hvor den er ugyldig for enkelte Deles Vedkommende (Konv. § 135 og 139), se Kap. 10. Om Forholdet overfor Interesseassurandørerne, se i Kap. 27 § 7.

Erstatningskrav mod Tredjemand.

6. Det er Erstatningskravet, nøjagtigt saaledes som det eksisterer i Forsikredes Haand, der gaar over til Assurandøren. Den skadeforvoldende Tredjemand beholder alle sine Indsigelser, og Assurandøren mister ikke Fordelen af Forsikredes Paastande. Med Kravet følger alle Sikkerhedsrettigheder, men ogsaa alle Forpligtelser. Re-derens, overhovedet Arbejdsgiverens, personlige Ansvar for sine Undergivnes Handlinger vedvarer. Grundlaget for Kravet staar altsaa uændret, hvad enten dette er Lovens Regler, f. Eks. Søl. § 142, en

²¹⁾ A. § 1225.

^{21a)} N. R. 1868 182.

særlig gunstig eller ugunstig Klausul i Konnossementet eller private Aftaler. Om Forsikredes Pligt til ikke at antage usædvanlige Klausuler, se Kap. 18 § 6.

Ved Krav paa Skadeserstatning fra Tredjemand vil Forsikrede som nævnt i § 5 kunne have en selvstændig Skadesfordring, der rummer Erstatning for særlige Dele af hans Interesse, som Assurandøren ikke har forsikret og derfor heller ikke giver Erstatning for. Ved Erstatning for Kollisionsskade falder saaledes ikke alene Krav paa Erstatning for personlige Kvæstelser eller for Rederens Ansvar for Mandskabets Liv og Ejendele udenfor Assurandørens Ret, men ogsaa Rederens Krav paa Erstatning for Tidstab. Selvfølgelig falder andre Personers Krav ogsaa udenfor, som f. Eks. Mandskabets Krav for tabte Effekter, eller Vareejers Krav for tabt Gods.

Hvor en Saminteresse saaledes opstaar, maa Assurandøren optræde i Fælleskab med de andre Interessenter og den Forsikrede, hvis disse ønsker at deltage. Udgifterne maa da fordeles pro rata²²⁾, for saa vidt de andre Interesserede vil deltage²³⁾ i Søgsmålet, eller for saa vidt de derved faar Gevinst. Hvis Assurandøren ikke anser Erstatningskravet for Søgsmålet værd, kan Forsikrede ikke forlange Proces anlagt, naar han faar sin fulde Erstatning efter Policen. I eget Navn og paa egen Bekostning kan han, og enhver anden, selvfølgelig anlægge Sag for deres særlige Interesser. Hvis Erstatning opnaas ved Forlig, eller der holdes Auktion, maa det paases, at det klart fremgaar, hvorledes den fordeeler sig paa de forskellige Interesser. Hvis dette ikke er sket, maa Erstatningen vist fordeles pro rata til Kravene.

Om Forholdet overfor Assurandørerne af Interesse, se Kap. 27.

7. Forsikrede er pligtig at gøre sit yderste for at bevare og gennemføre Erstatningskravene, se Kap. 28 § 6. Han maa saaledes uden at spørge Assurandøren foretage alle efter Omstændighederne fornødne og sædvanlige Skridt til Kravets Bevisliggørelse og Sikring, jfr. Søl. §§ 245 og 246, Konv. §§ 77 og 165. Straks efter Skadens Opstaaen maa dens Størrelse konstateres og Aarsagerne til den fastlægges ved Søforklaringer, Besigtigelser og lign. Ved Havarigrosse maa den Forsikrede ikke udlevere Genstande tilhørende de andre Bidragspligtige uden at faa deres personlige Indestaaelse, eventuelt betryggende Ga-

²²⁾ Anderledes N. D. 1912 84, men herfor sv. Pl. § 90 2 og n. Pl. § 18 2.

²³⁾ Sv. Pl. § 90 2. og 3. Stk., n. Pl. § 18 2—3.

ranti²⁴⁾. Ved Kollision maa Rederen, hvis det andet Skib er skyldigt, straks arrestere dette, jfr. Konv. § 77, og det samme gælder for Ladningsejeren og andre overalt, hvor kun Søformuen hæfter for Skaden. Pligten er selvfølgelig afhængig af Kravets Størrelse, særlig i Relation til Søformuens Værdi, og af dets bevisligt klare eller tvivlsomme Karakter.

Forsikrede er pligtig til straks at underrette Assurandøren om Erstatningskravets Eksistens. Forsikredes Pligt til Bistand vedvarer ogsaa efter Assurandørens Betaling af Erstatningen²⁵⁾. Forsikrede er saaledes pligtig at gennemføre Processen i eget Navn²⁶⁾, selv om Assurandøren har betalt. Dette har stor Betydning, dels ved Erstatningskrav i Udlandet, dels ved at tilsløre, at Forsikrede har assureret, da denne Omstændighed ofte svækker Domstolenes Lyst til at paalægge Skadeforvolderen Erstatningspligt i fuldt Omfang. Assurandøren maa selvfølgelig betale alle Omkostninger og Tab herved.

Forsikrede maa ikke disponere over Erstatningskravet uden Assurandørens Samtykke, f. Eks. give Afkald, slutte Forlig²⁷⁾ eller træffe processuelle Dispositioner af Betydning²⁸⁾.

For det Tab, der opstaar for Assurandøren ved den Forsikredes Forsømmelser, er denne erstatningspligtig, jfr. Søl. § 246 2. Pkt. Betingelsen er ikke objektiv, saaledes at Forsikrede ubetinget bærer Ansvaret for den bedste og rigtigste Handlemaade. Hvis Fejlen skyldes hans Folk, eller han har været i undskyldelig Uvidenhed, er han ikke erstatningspligtig. Denne Risiko bør Assurandøren naturligvis bære. Fejlen maa altsaa være subjektivt dadelværdig, se Kap. 28 § 7.

8. Man har tvivlet om, hvorvidt Assurandøren har Ret til hele Erstatningskravet, hvis dette overstiger den udbetalte Erstatning med Tillæg af Omkostninger. Tilfældet er muligt, fordi Assurandøren kun forsikrer Interessen og giver Erstatning for den efter en bestemt ob-

²⁴⁾ Se U. 1899 270, hvor Resultatet vist vilde være blevet anderledes, hvis ikke Assurandørernes Repræsentant havde billiget Forsikredes Handlemaade.

²⁵⁾ H. B. § 40.

²⁶⁾ H. B. § 46, n. Pl. § 18. I U. 1896 153 antaget, at Forsikring ikke udelukker Forsikrede fra at sagsøge den ansvarlige.

²⁷⁾ N. D. 1922 202. Ejeren af et kapret Parti Kaffe indgik uden Assurandørens Samtykke et Forlig med den engelske Regering, hvorved Priseretsbehandlingen blev undgaaet, og Halvdelen af Varernes Værdi blev frigivet. Allerede derfor fri fandtes Assurandøren, idet hans Adgang til at faa Kapringens Lovlighed prøvet var berøvet ham.

²⁸⁾ H. B. § 45 2. Stk.

jektiv Vurdering, Kap. 3, 4 og 17, medens selve Interessen kan være af større økonomisk Værdi, som efter de almindelige Retsregler om Ansvar for Retsbrud kan blive lagt til Grund for Erstatningen fra Tredjemand.

Naar man til Udelukkelse af Assurandørens Ret har henvist til, at hans Ret til Indtrædelse i Erstatningskravet kun har det Formaal, at han derved skal opnaa Fyldestgørelse for sit Tab, er dette intet Argument, men et Postulat, der skal bevises.

Assurandøren indtræder i Forsikredes Ret til Erstatning. Dette fremgaar klart af Søl. § 239 og Konv. § 208. Han paastaar ikke at have en selvstændig Ret overfor Skadeforvolderen. Den vil han kun sjældent juridisk kunne begrunde. Tredjemand kan derfor ingen Indsigelse rejse, thi han skal ikke nyde Fordel af, at Assurandøren optræder.

Spørgsmaalet er da kun, om Forsikrede kan reservere sig et muligt Overskud. Dette beror paa en Fortolkning af den indgaaede Forsikringskontrakt. Hvis denne ikke udtrykkeligt giver Forsikrede en saadan Ret, er den udelukket, thi det er netop Grundlaget for enhver Forsikringskontrakt, at Genstandens Forsikringsværdi — Takst — er vedtaget mellem Parterne som Interessens Værdi. Til Fordel eller Skade²⁹⁾ binder denne Værdiansættelse dem begge. At Havariet er forvoldt ved et Retsbrud, der giver Adgang til Erstatning, er kun en af de mange Aarsager, Assurandøren hæfter for. Tilfældet er sjældent. Og endnu sjældnere er Muligheden for en Erstatning udover Assurancesummen. Der findes ingen Grund til at fravige Hovedreglen her, udover det glædelige Faktum, at Assurandøren bliver mere end dækket. Men dette er ingen Grund, lige saa lidt som det er Grund til at nedsætte Erstatningen, at Forsikrede undertiden og hyppigere som Følge af det samme Princip faar i Erstatning mere, end hans Interesse vilde have været værd, hvis alt var gaaet godt.

Forsikrede er desuden aldrig pligtig at forlange Erstatning af Assurandøren. Hvis han ved heldige Prisforhold kan bringe mere ud af sine beskadigede Varer udenfor Bestemmelsesstedet, jfr. Konv. § 190, eller hvis han mener, at Erstatningskravet mod Tredjemand vil bringe ham større Erstatning, kan han gaa den Vej. Han kan i nogen Tid vente med at forlange Erstatning hos Assurandøren, indtil han kan bedømme Situationen bedre. Naar Forsikrede imidlertid henvender

²⁹⁾ Partikulære Beskadigelser erstattes jo, uanset om Skibets virkelige Værdi er højere end Taksten.

sig til Assurandøren og forlanger sin Erstatning, maa det efter Policens kontraktlige Indhold fastholdes, at den Interesse, som er forsikret, fuldtud og uigenkaldeligt overgaar til Assurandøren, naar den bliver erstattet, uanset at den Erstatning, Forsikrede faar, ikke svarer til Interessens mulige større økonomiske Værdi for ham³⁰⁾.

Ved Abandon er det ifl. Konv. § 177, jfr. Søl. § 262, givet, at Forsikrede ikke har Krav paa noget Overskud hidrørende fra den abandonnerede Genstand, thi Afstaaelsen er endelig. Reglerne om Afstaaelsen ved Abandon er imidlertid kun Udtryk for de almindelige Retsvirkninger. Kun af historiske Grunde er de mere detaljeret fremstillet ved Abandon.

Da Søl. § 239 1. Stk. ingen Begrænsning indeholder, jfr. ogsaa Konv. § 208, mangler der i dansk Ret Hjemmel til at give Forsikrede Ret til Overskudet. Naar man desuden fastholder de i § 6 nævnte Principper og kun lader Assurandøren indtræde i Erstatningskravet, saa vidt hans Risiko ifl. Policen gaar, og hans Erstatningspligt opfyldes, vil Tilfældet yderst sjældent forekomme.

Assurandørerne giver undertiden af Kulance Afkald paa Overskudet. En Policebestemmelse herom vilde næppe være urimelig, eftersom Assurandørerne i Kaskopolicerne selv gør nogle Afvigelser fra Princippet om, at Taksten er Udtryk for Forsikringsværdien, se Kap. 30 § 12 (Havarigrosse) og Kap. 38 § 3 (Bjergning).

9. Tvivl om, hvorvidt Erstatningskravet overgaar til Assurandøren, opstaar endvidere, hvor den Forsikrede selv er den Erstatningspligtige for Skaden, f. Eks. hvor Rederen fører sine egne Varer som Ladning, og disse ødelægges ved Skibets Fejl, eller to af hans Skibe

³⁰⁾ Ordene i n. Pl. § 18 1. Stk. er ikke tænkt som stridende herimod. Men se dog N. D. 1912 84.

Et Skib var ved takseret Police forsikret for 25.000 Kr. Det gik tabt ved Kollision. Det skyldige Skib blev idømt 30.000 Kr. i Erstatning. Assurandørens Procesudgifter paa Rederiets Vegne var 2.692,37 Kr., som han vilde fradrage fuldt ud i Rederiets Part af Erstatningen. Retten udtalte dog, at Rederiet kun skulde bære $\frac{5000}{30000}$ heraf, idet det antoges, at Assurandøren kun var indtraadt i Regreskravet, for saa vidt han havde betalt.

Dommen strider mod Tekstens Opfattelse, og det synes særlig urimeligt, at Assurandøren ikke forlods blev fuldt dækket for sit Tab.

Den rigtige Anskuelse er derimod forudsat i N. R. 1868 182. Ligeledes er Reglen, for saa vidt angaar Provenu, klart udtalt i N. J. A. 1918 99, hvor en Assurandør (Krig) af Ladning fik Ret til at forlange hele denne afstaaet som Betingelse for Erstatningens Udbetaling, uanset at en anden Assurandør havde forsikret Ekstraavance.

kolliderer, eller hvor den ene Part af Ladningsejerens Varer f. Eks. ved daarlig Emballering ødelægges den anden Part.

Hvis Forsømmelsen ligger hos den Forsikrede personlig, saa at han selv er direkte Skyld i Skaden, bortfalder allerede paa Grund heraf Assurandørens Erstatningspligt, jfr. Kap. 18.

Hvis derimod den Forsikredes Erstatningspligt, personligt eller med Søformuen, udelukkende er en Følge af hans Ansvar som Arbejdsgiver, jfr. Søl. §§ 7 og 8, bortfalder juridisk hans Regresret³¹⁾, da han selv er den skaderamte og den for Skaden økonomisk ansvarlige i een Person, og ingen kan have et Krav mod sig selv³²⁾. Dette logiske Resultat kan imidlertid ikke uden videre paaberaabes af Assurandøren. Forsikringsmæssigt beror Afgørelsen paa, om Assurandørens Erstatningspligt for Besætningens — og andres — skadegørende Handlinger er en stærkere Regel end hans Ret til Indtræden i Erstatningskravet mod den ansvarlige. Der kan næppe være Tvivl om, at dette er Tilfældet, men Resultatet er dog tvivlsomt, fordi Søforsikringen da faktisk virker som en Ansvarsforsikring. Domstolene har udtalt sig for Assurandørens Erstatningspligt³³⁾ uden Hensyn til Rederens Ansvar.

Hvor imidlertid den almindelige Klausul om Kollision mellem Søsterskibe findes, jfr. Kap. 38 Note 13, i det ansvarlige Skibs Søforsikringspolice, medfører denne selvfølgelig, at dettes Assurandør er erstatningspligtig overfor skaderamte Skibs Assurandør, idet Kollisionen skal bedømmes, som om Skibene ejedes af forskellige Rederier. Denne Regel bør gælde overalt, hvor Forsikrede har forsikret det Ansvar, han konkret ifalder ved Havariet.

³¹⁾ Kravet paa den virkelige Skadeforvolder, jfr. Søl. § 8 2 bestaar selvfølgelig, jfr. N. R. 1896 177.

³²⁾ Dette er Begrundelsen i engelsk Ret. A. § 1231, G. 169.

³³⁾ N. D. 1910 33 dømmer Assurandøren under Dissens, men lægger særlig Vægt paa, at Assurandøren vidste, at Skib og Ladning tilhørte samme Ejer, idet de var forsikret i samme Police. Se N. D. 1907 285.

N. D. 1920 284. En Lægter under Slæb af en Slæbebaad støder mod en Jagt og lider Skade paa Ladningen. Baade Lægter og Slæbebaad tilhører Ladningens Ejer. Assurandøren paastaar, at Skaden skyldes grov Ugatsomhed fra Lægterens Folk, og mener, at Forsikrede hæfter som Reder herfor, jfr. Søl. §§ 8 og 268 Nr. 4. Dette Regreskrav vil Assurandøren indtræde i, naar Erstatning betales, jfr. Søl. § 239, og han gør det da straks gældende til Modregning i Assuranceerstatningen. Da Assurandørerne hæfter for Mandskabets Fejl, blev denne Modregning ikke tilladt.

42. KAPITEL.

Forældelse.¹⁾

1. Ifølge Søl. § 264²⁾ har »enhver Fordring ifølge Forsikringskontrakt tabt sin Retskraft«, d. v. s. den kan ikke gøres gældende for Domstolene, naar der er gaaet 5 Aar fra dens Opstaaen. Forældelsen rammer begge Parter, altsaa ogsaa Assurandørens Ret til Præmie³⁾. I det følgende omtales som det mest praktiske kun Forældelsens Indflydelse paa Forsikredes Rettigheder.

Fristen løber fra Fordringens Opstaaen. Herved forstaas det Tids-

¹⁾ Pl. 664, B. 684, Br. 136—138. Om den almindelige Forældelsesregel, se Lassen I 830—868. Granfelt 267—269.

²⁾ Norsk Sølov § 264 fastsætter kun 3 Aar, den svenske Sølov 5 Aar, som den danske. Søl. § 264 er uberørt af L. ²²/₁₂ 1908.

I 1892 var det et betydeligt Fremskridt at faa den almindelige Forældelsestid, der ifl. D. L. 5—14—4 var 20 Aar, forkortet til 5 Aar. Nu, da den almindelige Forældelsestid praktisk talt er 5 Aar, synes der Grund til at faa den særlige Forældelse for Søforsikringskrav yderligere forkortet. Den er endnu saa lang, at den ingen Rolle spiller i Praksis, og Assurandørerne har den største Interesse i en kort Forældelse af Hensyn til Skadesreservesne rigtige Beregning og Afviklingen med Reassurandørerne.

Den norske Plan § 95 2. Stk. har en Regel om kortere Forældelsestid, der imidlertid ligesom Konv. § 215 ikke er absolut. Sv. Pl. §§ 64—65 og 94 2. Stk. svarer til Søl. §§ 260—261 og 264.

I N. D. 1923 182 antaget, at Krav paa Fragterstatning for Reders Fragt tabt ved Lastens Beslaglæggelse i England var forældet, og at Tiden løb fra det Øjeblik, Varerne var beslaglagte, selv om selve Erstatningskravet ikke da kunde være blevet nøjagtigt opgjort.

H. B. § 48 har en absolut Forældelse, der indtræder 5 Aar fra det Aar, hvori Forsikringen afløber, og en kortere Forældelse i § 42 paa 15 Maaneder fra Forsikringens Udløb, hvis ikke Skadens Anmeldelse sker forinden.

C. de C. § 432 (5 Aar), I. H. L. B. § 924 (1 Aar fra den forsikrede Rejses eller Tids Ophør), S. H. L. B. § 954 (3 Aar fra Policens Ophør eller Skadens Indtræden), England (ingen særlig Forældelse).

³⁾ N. D. 1914 504.

punkt, hvor alle de Kendsgerninger foreligger, der begrunder Erstatningskravet, altsaa normalt naar Havariet er indtruffet. Det er ikke nødvendigt, at dette er kendt, at alle Beviserne foreligger, eller at Skaden er anerkendt. Ofte vil der jo hengaa længere Tid efter Havariet, inden alle Oplysninger om dette er indsamlet, saa at man kan se, om det falder under Assurandørens Ansvar. Ligeledes er Forfaldstiden — se Kap. 40 § 4 — uden Betydning.

Forældelsen omfatter »enhver Fordring«, altsaa ikke alene Forsikredes Krav paa selve Skadeserstatningen, men ogsaa paa Dækning for Udlæg, paatagne Forpligtelser (Revers), Ristorni o. s. v.

Fristen beregnes særskilt for hvert Havari eller andet Krav, selv om Fordringerne er knyttet til den samme Interesse og Police. Alle de enkelte Krav, der opstaar som Følge af et bestemt Havari, og de senere aarsagsforbundne Følger af dette — se Kap. 29 — følger derimod Hovedkravets Forældelse. Udlæg forældes altsaa ikke særskilt, — maaske dog, hvis de er godkendt af Assurandøren.

For Retten til Abandon gælder dog en særlig, hurtigere Forældelsesregel, jfr. Søl. §§ 260—261, se Kap. 32 § 3. Hvor denne oversiddes, og Forsikrede har den almindelige Bevisbyrde for sin Erstatning, maa Forældelsen herfor beregnes paa sædvanlig Maade, altsaa uden Hensyn til Abandonfristens Udløb⁴⁾). Om Forældelse af Retten til Kon demnation se Kap. 33 § 9.

Afbrydelsen af Forældelsen kan ifl. Søl. § 264 kun ske ved Søgsmaal. Ved Søgsmaal maa Afbrydelsen regnes fra den Dag, Forligs kiage og/eller Stævning indleveres til Rettens Justitskontor til Beram melse, eller Arrestforretning foretages, for saa vidt Retsforfølgningen herefter uden ufornødent Ophold gennemføres til Opnaaelse af Dom. Det er altsaa ikke tilstrækkelig til Afbrydelse, at Skaden er anmeldt til Assurandøren, eller at samtlige Skadepapirer er indsendt. Det er ligeledes ligegyldigt, om Aarsagen til Undladelse af Søgsmaal er Forsikrede utilregnelig, f. Eks. Uvidenhed eller anden Fejl. Til Trods for Ordene maa det dog antages, at hvis der er opnaaet Dom, eller hvis Assurandøren har skriftligt anerkendt Kravet i et bestemt Omfang, udelukkes Forældelsen ifl. § 264, jfr. Lov ²²/₁₂ 1908 § 1 i. f., og kun den almindelige Forældelsesregel efter D. L. 5—14—4 gælder (20 Aar).

⁴⁾ Hvis dette ikke antages, maa Forældelsen løbe fra Abandonfristens Udløb, thi forinden er det særlige Krav ikke opstaaet.

Søl. §§ 260—261 synes at indeholde en Forudsætning herom, B. 684 og ældre sv. Søl. § 285 regner fra Fristernes Begyndelse, H. B. § 42 derimod fra Fristernes Udløb.

Da Sølovens Regel om Præskription maa anses for præceptiv, ligesom de andre Forældelsesregler, gælder den for alle Forsikringskontrakter, og Forsikrede kan ikke nøjes med Assurandørens Løfte — f. Eks. en Klausul i Policen — om, at denne ikke vil paaberaabe sig Fristen. Dog er Domstolene ikke pligtige ex officio at paase Reglens Overholdelse, saa at Assurandøren efter et saadant Løfte eller iøvrigt altid kan undlade at paaberaabe sig § 264.

Søl. § 264 udelukker ikke, at Parterne retsgyldigt kan vedtage kortere Forældelsesfrister i Policerne, og lader derfor Reglen i Konv. § 215 være uberørt, ligeledes Reglen i Konv. § 162 om Forældelse af Retten til Ristorno, se Kap. 15 § 7. Ligeledes udelukker § 264 ikke, at en Undladelse af at anmelde en Skade forinden de 5 Aar kan være en saadan tabforvoldende Forsømmelse, at Assurandøren helt eller delvist af denne Grund er fri for al Erstatningspligt, se Kap. 28.

2. Bestemmelsen i Konv. § 215 er paa Grund af sin Formulering lidet anvendelig og benyttes kun sjældent i Praxis⁵⁾. Den er en Sammenblanding af en Forældelsesregel og en Anmeldelsespligt. Ifølge § 215 falder alle Krav paa Erstatning for lidt Skade — altsaa ikke Krav paa Ristorno, hvorom særlig Regel findes i Konv. § 162, og heller ikke Assurandørens mulige Krav — bort, naar Forsikrede ikke inden $1\frac{1}{2}$ Aar fra Skadens Indtræden, hvis denne er sket i Europa, og ellers inden 3 Aar fra samme Tidspunkt *»fremkommer med sin endelige Paastand og alle til samme hørende Oplysninger«*. Tidsfristen regnes altsaa ogsaa her fra Skadens d. v. s. Havariets Indtræden. *»I Europa«* maa forstaas som omfattende alle til Europa hørende Have, selv udenfor Tremilegrænsen.

I Modsætning til Søl. § 264 sker Afbrydelsen blot ved, at Forsikrede fremkommer med sin *»endelige Paastand«* og alle de behørig Beviser herfor. Herved maa forstaas det Krav paa Erstatning, Forsikrede vil gøre gældende. Dog maa han senere kunne indskrænke sin Fordring. Om hvilke Oplysninger der i Almindelighed forlanges, se Kap. 40.

Fristen forlænges imidlertid, naar Forsikrede blot inden dens Udløb underretter Assurandøren om, at han ikke kan fremkomme med sin Paastand og de nødvendige Oplysninger, saa at denne selv kan varetage sine Interesser, d. v. s., selv gribe ind i Havarisagen, hvis han ønsker, og underretter sine Reassurandører. Der foreskrives

⁵⁾ A. S. R. Nr. 122 i N. F. 1923 99. Om Oprindelsen til Konv. § 215, se Konv. 1746 Hav.-Regl. XVIII.

ikke, at Aarsagen til Forsinkelsen skal være undskyldelig for Forsikrede, eller sættes en Grænse for, hvor længe Fristen herved kan forlænges.

Paa Grund af den sidste Bestemmelse kan § 215 ikke opfattes som en Forældelsesregel, men kun saaledes, at Undladelse af at fremkomme med den endelige Paastand og de nødvendige Oplysninger fritager Assurandøren for Erstatning, for saa vidt han kan bevise, at han ved Undladelsen har lidt Tab. Hvis der efter Skadens Indtræden er gjort Anmeldelse om den, vil en Forsømmelse af at fremkomme med det endelige Krav vanskeligt kunne bevises at have forvoldt Assurandøren Tab, idet denne jo har faaet Kendskab til Skaden og selv har kunnet gribe ind, hvis han havde ønsket dette. Det er oftest Undladelsen af overhovedet at anmelde Skaden, der kan forvolde Assurandøren Tab, se herom Kap. 28 § 6. Der er ingen Betænkelighed ved denne Fortolkning, naar man i Søl. § 264 har en absolut Forældelsesregel.

REGISTRE.

I.

REGISTER OVER DOMME OG RESPONSA.

Det første Tal angiver Sidens Nummer, det eventuelt følgende angiver Notens Nummer.

Hvor der til Tallene er føjet en *, angives herved, at Dommen er refereret helt eller delvist det citerede Sted.

Danske Domme er fortrinsvis refereret efter »Ugeskrift for Retsvæsen«, mens de norske og svenske Domme fortrinsvis er refereret efter »Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender«.

DANSKE DOMME.

1.

SCHLEGELS SAMLING AF HØJESTERETSDOMME

(cit. Schl.)

I. Bind Side 69: 30. 29 — 185. 18*.	II. — 763: 160. 21.
I. — 130: 185. 17.	III. — 659: 545. 10.
II. — 104: 164. 36*.	III. — 666: 181. 13 — 302. 44.
II. — 348: 318. 51. — 524. 12*. — 527. 25.	

2.

JURIDISK UGESKRIFT ÆLDRE RÆKKE

(cit. J. U. I—VIII).

VI. Bind Side 377: 162. 27a* — 165. 38.	VIII. — 413: 260. 18*. — 277. 7.
	VIII. — 958: 30. 29.

3.

JURIDISK UGESKRIFT NY RÆKKE

(cit. J. U.).

1850 — 719: 260. 19*. — 278. 12*.	1872 — 684: 550. 38*. — 551. 41.
1853 — 299: 355. 54*.	1873 — 773: 549. 29.

4.

UGESKRIFT FOR RETSVÆSEN

(cit. U.).

- 1868 — 1012: 178. — 177. 26* — 529. 36*. — 544. 9. — 549. 31.
- 1870 — 154: 343. 26*.
- 1873 — 535: 529. 38*. — 551. 40. — 553. 50*.
- 1873 — 897: 556. 71.
- 1873 — 901: 250. 18*.
- 1873 — 1012: 506. 1. — 508. 8*. — 509. 13. — 510. 16.
- 1878 — 195: 250. 18. — 277. 6. — 278. 15. — 398. 21*. — 543. 2. — 549. 27. — 549. 28a.
- 1878 — 1218: 413. 5*.
- 1880 — 711: 250. 18*. — 252. 30 — 257. 10. — 260. 20*. — 395. 7. — 399. 23. — 441. 12.
- 1881 — 384: 54. 6*. — 73. 64. — 73. 66. — 282. 31*. — 284. — 285. 42. — 360. 29*. — 360. 30*. — 362. 39. — 362. 40. — 367. 64*. — 463. 25*. — 463. 26. — 466. 44. — 467. 46.
- 1881 — 768: 81. 25.
- 1881 — 1013: 456*.
- 1882 — 1227: 149. 13a.
- 1883 — 448: 554. 59.
- 1883 — 1264: 298. 29. — 302. 44*. — 508. 5. — 545. 14.
- 1884 — 342: 554. 57*.
- 1885 — 191: 554. 58*.
- 1886 — 242: 60. 25. — 549. 28 — 549. 29*. — 563. 15.
- 1888 — 116: 549. 27*.
- 1888 — 719: 258. 13. — 554. 59.
- 1889 — 341: 421. 22. — 524. 13*. — 527. 28*. — 529. 35. — 554. 57.
- 1892 — 228: 556. 71.
- 1893 — 839: 229. 11*. — 229. 12. — 255. 2. — 256. 5*.
- 1893 — 844: 221. 31*. — 398. 20*. — 401. 34. — 507. 4. — 508. 5a. — 508. 9. — 509. 11*. — 546. 16*. — 546. 17. — 547. 21.
- 1893 — 860: 503. 47.
- 1893 — 1326 stadf. 1895. 324: 143*.
- 1895 — 139 stadf. 1898. 235: 98. — 101*. — 112. 7*. — 388. 31.
- 1895 — 324: 47. 15*. — 127. 10. — 144*.
- 1895 — 1036: 218. 23*. — 264. 2*. — 269. 21. — 502. 41. — 503. 47. — 526. 21.
- 1896 — 153: 567. 26*.
- 1896 — 949: 252. 29*. — 256. 6*. — 257. 11. — 360. 30*. — 362. 42*. — 363. 49*. — 394. 5. — 466. 44.
- 1897 — 257: 127. 10.
- 1897 — 709: 218. 22*. — 282. 30. — 282. 32. — 283. 35.
- 1898 — 235: 101*. — 105. 6*. — 112. 7. — 149. 13. — 389. 13.
- 1899 — 270: 221. 34*. — 443. 17*. — 507. 3*. — 567. 24.
- 1900 — 211 stadf. 1900. 569: 284. 41. — 500. 36*. — 511. 18*.

- 1901 — 322: 215. 9.
1901 — 339: 122. 41.
- 1902 A — 260: 215. 9.
- 1903 A — 30: 365. 54. — 422. 26. — 425. 38*. — 425. 39*. — 430. 68.
1903 A — 710: 122. 38.
- 1904 — 507: 172. 14.
- 1906 — 232: 127. 10.
1906 — 739: 219. 26.
1906 — 950: 424. 32*.
- 1907 — 330: 127. 13. — 127. 15*. — 206. 22. — 212. 45.
1907 — 539: 128. 15*.
1907 — 541: 135. 9a*. — 169. 3.
1907 — 703: 172. 14.
- 1908 — 709: 404. 8*. — 503. 47. — 539. 39*.
- 1908 — 766: 278. 15. — 279. 20. — 284. 38. — 286. 48. — 398. 21.
- 1910 — 240: 234. 28. — 547. 22.
- 1911 — 695: 40. 496*. — 503. 47. — 504. 50. — 537. 26.
1911 — 1002: 458. 11*. — 459. 14. — 473. 8. — 474. 10.
1911 — 1024: 112. 8*.
- 1912 — 376: 458. 11. — 458. 12*. — 459. 14. — 460. 15. — 460. 17. — 465. 36. — 474. 10.
1912 — 407: 554. 55*.
1912 — 972: 268. 19*.
1912 — 979: 122. 38.
- 1913 — 255: 126. 7*.
1913 — 313: 545. 15. — 548. 24*.
- 1914 — 254: 327. 24a.
- 1915 — 460: 341. 13. — 342. 21*.
1915 — 763: 129. 17.
1915 — 928: 340. 10. — 348. 39*.
- 1916 — 91: 211. 42. — 340. 10. — 348. 39*.
1916 — 118: 348. 40.
1916 — 254: 47. 15. — 185. 17. — 296. 19. — 313. 17. — 316. 32a. — 316. 39.
1916 — 267: 122. 39.
1916 — 528 stadf. 1918. 87 (se her).
1916 — 529: 498. 27*. — 501. 40.
1916 — 915: 98*. — 101. 16. — 443. 20*. — 471. 15*.
1916 — 939: 99. 8a. — 101. 17. — 112. 5*. — 160. 21. — 162. 28*.
1916 — 963: 122. 39.
- 1917 — 72: 48. 19. — 186. 20*.
1917 — 77: 340. 10.
1917 — 102: 557. 77*.
1917 — 321: 43. 11. — 284. — 285. — 285. 43.
1917 — 325: 278. 14. — 279. 17. — 279. 19. — 279. 20. — 279. 21. — 280. 25*. — 283. 35. — 288. 57*.
1917 — 449: 121. 36*.
1917 — 485: 122. 39.
1917 — 492: 233. 22. — 234. 30. — 241. 45. — 271. 35*. — 344. 27. — 494. 14. — 494. 15.
1917 — 553: 228. 7*. — 228. 8. — 229. 15. — 234. 26*. — 240. 41. — 251. 25. — 252. 26*. — 344. 27. — 443. 17. — 443. 19*. — 515. 29.
1917 — 561: 543. 6*. — 545. 10. — 547. 20*.
1917 — 570: 350. 49.
1917 — 724: 191. 3.
1917 — 728 stadf. 1918. 52: 350. 48. — 427. 51. — 429. 62*. — 430. 64. — 430. 65.
1917 — 731: 187. 25.
1917 — 740: 122. 42.

- 1917 — 733: 353. 56*.
 1917 — 769: 122. 39.

 1918 — 14: 340. 10.
 1918 — 22: 430. 67*. — 537. 26. — 537. 27.
 1918 — 52: 424. 34.
 1918 — 87: 40. 7. — 234. 30. — 240. 41. — 241. 45*. — 270. 29. — 271. 34*. — 272. 38. — 498. 26. — 498. 27. — 501. 40.
 1918 — 331: 344. 28. — 511. 20. — 524. 9. — 526. 23.
 1918 — 334 stadf. 1919. 620: 197. 19.
 1918 — 338: 134. 6.
 1918 — 341: 350. 49.
 1918 — 571 stadf. 1918. 961: 345. 31.
 1918 — 572: 60. 21. — 396. 11. — 549. 28. — 550. 35.
 1918 — 584: 214. 4.
 1918 — 591 stadf. 1920. 91 (se her).
 1918 — 597: 162. 28. — 185. 16*. — 187. 24. — 187. 25.
 1918 — 741: 228. 7*. — 242. 46. — 344. 27. — 515. 31.
 1918 — 869: 164. 34*. — 278. 9*. — 279. 20.
 1918 — 871: 345. 30. — 447. 33*. — 452. 48.
 1918 — 881: 122. 41.
 1918 — 884: 122. 38.
 1918 — 961: 345. 31*.

 1919 — 133: 340. 10. — 348. 39*.
 1919 — 177: 276. 5*. — 279. 18. — 285. 45*. — 285. 46.
 1919 — 182: 342. 23*. — 347. 35*.
 1919 — 440: 206. 26. — 210. 39. — 216. 12*.
 1919 — 454: 216. 10*.
 1919 — 456 stadf. 1920. 383: 228. 8. — 234. 30. — 240. 41. — 243. 53*. — 341. 18*. — 344. 27. — 511. 23. — 537. 28. — 539. 37. — 549. 28. — 560. 3*.
 1919 — 459: 197. 19. — 344. 27. — 514. 26*. — 526. 19*.

 1919 — 465: 240. 41. — 252. 26*.
 1919 — 620: 135. 9a. — 169. 3*. — 177. 4. — 194. 9. — 197. 19. — 211. 42. — 287. 54.
 1919 — 621: 60. 21. — 396. 11. — 550. 36.
 1919 — 717: 80. — 468. 1.
 1919 — 720: 139. 26. — 152. 16. — 248. 8. — 285. 46. — 291. 62*. — 400. 31*.
 1919 — 806: 503. 47.
 1919 — 807: 122. 39.
 1919 — 831: 556. 73.

 1920 — 12: 49. 21. — 229. 15a. — 339. 6*. — 341. 20. — 343. 26. — 442. 15a. — 494. 15. — 503. 44.
 1920 — 91: 48. 19. — 186. 20.
 1920 — 267: 229. 15a. — 341. 20*. — 442. 15a. — 511. 21. — 515. 33.
 1920 — 275: 350. 49.
 1920 — 288: 352. 56. — 353. 57a.
 1920 — 383, se 1919. 456.
 1920 — 582: 184. 15.
 1920 — 744: 217. 13. — 218. 18. — 218. 21*. — 556. 75*.
 1920 — 787: 122. 38. — 122. 41.
 1920 — 853: 207. 28a.

 1921 — 105: 47. 15. — 63. 29. — 71. 60*. — 93*. — 562. 9.
 1921 — 406: 47. 14. — 316. 36. — 318. 50. — 318. 52. — 319. 55*.
 1921 — 415: 277. 8*. — 279. 20. — 279. 22.
 1921 — 620: 47. 14. — 186. 21. — 304. 4. — 304. 5*. — 306. 7a. — 313. 16. — 315. 29. — 318. 50. — 318. 52.
 1921 — 806: 242. 46. — 271. 35*. — 389. 33.
 1921 — 827: 122. 38.
 1921 — 899: 279. 20. — 279. 22*. — 280. 26.
 1921 — 832: 82. 28. — 510. 16*. — 558. 2a.

- 1922 — 233: 470. 8. — 549. 28*. — 3a*. — 304. 4a*. — 318. 50. — 562. 8*.
 1922 — 369: 551. 43*. — 553. 50. 1923 — 155: 211. 43*.
 1922 — 742 ændret 1923. 604: 278. 1923 — 160: 156. 9. — 156. 9a. — 162. 9*. — 280. 25. — 288. 57. 27a*.
 1922 — 769: 122. 40. 1923 — 344: 348. 40*.
 1922 — 775: 122. 40. 1923 — 348: 40. 7a. — 239. 40*. — 255. 2. — 255. 3. — 260. 22a*.
 1922 — 776: 122. 40. — 403. 3a*. — 423. 29a. — 479. 37.
 1922 — 787: 427. 47*. — 529. 36. — 462: 352. 56*.
 1922 — 836: 149. 13*. 1923 — 507: 63. 28.
 1923 — 60: 165. 38. 1923 — 604: 278. 9*. — 280. 25.
 1923 — 140: 26. 12a. — 47. 13. — 214. 1923 — 630: 388. 30a*.

5.

SØ- OG HANDELSRETSTIDENDE

(cit. S. H. R. T.).

- 1864 — 19: 551. 42. 1917 — 152: 112. 7. — 128*. — 187. 24. — 313. 16. — 350. 49a*.
 1868 — 60: 162. 27a. — 165. 38. 1917 — 223: 135. 10a. — 150. 14a*. — 313. 18.
 1906 — 309: 554. 56*. 1917 — 228: 187. 25. — 313. 16. — 353. 56.
 1911 — 284: 320. 3*. — 334. 47. 1917 — 273: 148. 9a*.
 1912 — 145: 302. 44*. — 544. 8. 1917 — 302: 351. 49a*.
 1912 — 438: 111. 3*. 1917 — 372: 48. 19. — 187. 25.
 1915 — 145: 341. 12. — 347. 36*. — 425: 350. 49a*.
 547. 20. 1917 — 429: 383. 14. — 461. 18a*. — 473. 7. — 546. 16*.
 1915 — 266: 340. 10*. — 348. 39. 1918 — 38: 187. 25.
 1915 — 329: 342. 21. — 348. 40*. 1918 — 45: 48. 19. — 345. 30a*.
 1915 — 332: 340. 10*. — 348. 39. 1918 — 73: 499. 30.
 1915 — 334: 345. 31*. 1918 — 133: 48. 19. — 345. 30*. — 388. 31.
 1915 — 337: 170. 4. 1918 — 253: 84. 31c*. — 85. — 86. 34. — 353. 56*.
 1916 — 253: 242. 46. — 271. 35*. — 337: 228. 8*. — 228. 9. — 341. 16*. 18*.
 1916 — 343: 107. 13*. — 150. 14b. — 390. 37. 1919 — 39: 65. 39. — 371. 78a*. — 372. 82a*. — 381. 13*.
 1917 — 17: 85*. — 86. 37. — 87. 40a*. 1919 — 79: 46. 12. — 70. 57*. — 103. 2. — 402. 2*.
 — 401. 35*.

1919 — 369: 98. 7a*. — 160. 21. — 163. 32*. — 279. 22. — 282. 34*.	1921 — 211: 74. 67. — 149. 11. — 378. 3*.
1919 — 399: 345. 31*.	1921 — 329: 70. 55. — 111. 3.
	1921 — 441: 352. 55*.
1920 — 58: 86. 33a. — 92. 57. — 93. 60. — 112. 6*. — 112. 9*. — 122. 41.	1922 — 123: 186. 23. — 218. 22. — 282. 27. — 282. 28*. — 287. 54. — 291. 59*. — 546. 16*.
1920 — 186: 282. 27. — 282. 33. — 287. 54*. — 381. 12*. — 383. 18*.	1922 — 222: 370. 78. — 467. 17.
1920 — 278: 387. 27*.	1922 — 341: 253. 34a. — 395. 8a*. — 396. 10*. — 462. 23*. — 464. 32a. — 465. 35.
1920 — 421: 248. 10. — 249. 13. — 250. 18*.	1922 — 400: 156. 9. — 164. 35a. — 181. 12a*.
1921 — 94: 302. 44*.	1922 — 456: 156. 9. — 156. 9a. — 162. 27a*.
1921 — 205: 352. 56*.	

6.

ASSURANDØRSOCIETETETS RESPONSA

(cit. A. S. R. Nr. — N. F.).

Nr. 5: 425. 37. — 425. 39.	Nr. 84: 493. 12a. — 494. 13a.
» 17: 270. 31a.	» 87: 147. 3a.
» 35a—35b: 216. 11.	» 90: 491. 7a.
» 36: 563. 14a.	» 103: 179. 7a.
» 39: 65. 37. — 510. 17.	» 105: 178.
» 48: 548. 26.	» 107: 122. 38.
» 50: 318. 50.	» 122: 147. 4a. — 573. 5.
» 50—51: 303. 3a.	» 129: 147. 4a.
» 74: 303. 2a.	» 144: 84. 31b. — 270. 31a.
» 75: 216. 12a.	» 146: 304. 4a.
	» 154: 376. 1. — 379. 5a.

NORSKE OG SVENSKE DOMME

1.

NORDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER

(cit. N. D.).

1900 — 177: 163. 30*. — 280. 25. — 280. 26. — 282. 27*. — 287. 53.	1901 — 23: 425. 37a.
1900 — 263: 73. 64. — 361. 31.	1901 — 257: 434. 4*. — 453. 3*.
1900 — 417: 161. 25*. — 248. 8*. — 255. 3. — 277. 5*. — 277. 6. — 285. 46. — 286. 49.	1901 — 321: 298. 31*.
	1901 — 337: 462. 23*. — 467. 45.
	1901 — 457: 239. 40. — 260. 21. — 286. 49*.

- 1902 — 25: 162. 25a*. — 162. 27*. — 186. 22*. — 217. 16. — 220. 30.
1902 — 161: 277. 8. — 278. 13*.
- 1903 — 23: 137. 15*.
1903 — 237: 302. 7.
1903 — 310: 217. 16.
1903 — 412: 233. 23. — 233. 25*. — 264. 3. — 475. 17.
- 1904 — 54: 466. 39*.
1904 — 177: 70. 55. — 434. 3a*. — 453. 3. — 461. 18a. — 462. 23*. — 465. 38. — 473. 7.
1904 — 218: 241. 43*. — 265. 7*. — 269. 26. — 271. 33. — 473. 8. — 545. 14*. — 547. 20.
1904 — 346: 239. 40. — 248. 10. — 250. 18. — 547. 20.
1904 — 401: 475. 19*.
1904 — 440: 474. 11. — 477. 25a. — 525. 18.
- 1905 — 38: 73. 64. — 358. 21*. — 359. 26. — 360. 28.
1905 — 161: 249. 15*. — 265. 12*. — 268. 18. — 302. 44*. — 546. 19.
1905 — 202: 363. 45a. — 363. 51. — 467. 45. — 535. 15*. — 539. 38. — 539. 40*.
- 1906 — 229: 121. 36.
1906 — 233: 277. 8. — 285. 47*. — 287. 54. — 288. 58. — 522. 2*. — 523. 7. — 547. 20.
1906 — 321: 470. 9.
- 1907 — 54: 474. 12.
1907 — 108: 177. 4.
1907 — 205: 112. 5*. — 118. 23*. — 173. 17.
1907 — 264: 322. 7.
1907 — 285: 570. 33.
- 1908 — 33: 94. 63. — 158. 15. — 163. 30. — 163. 31.
1908 — 289: 250. 18*.
- 1908 — 337: 298. 31.
1908 — 369: 282. 27. — 282. 33*. — 287. 53. — 288. 56.
1908 — 481: 164. 35*.
- 1909 — 166: 230. 16a. — 239. 40. — 243. 49*.
1909 — 228: 322. 7.
1909 — 233: 326. 19.
1909 — 478: 464. 32a*.
- 1910 — 33: 256. 5. — 260. 21. — 570. 33*.
1910 — 84: 73. 64*. — 358. 19. — 359. 24*. — 360. 28.
1910 — 185: 462. 23*.
1910 — 193: 82. 25a. — 112. 5*. — 113. 10*.
1910 — 209: 112. 5. — 379. 7*.
1910 — 327: 287. 50*.
1910 — 390: 562. 7.
1910 — 408: 547. 20.
1910 — 449: 249. 16*. — 255. 2*. — 260. 21.
1910 — 465: 244. 57*.
1910 — 524 stadf. 1913. 151: 72. 63.
- 1911 — 52: 547. 20.
1911 — 72: 555. 64*. — 563. 12*. — 564. 17*. — 564. 20.
1911 — 235: 186. 21. — 316. 34*.
1911 — 326: 426. 41. — 429. 62 — 525. 17*.
1911 — 465: 48. 20*. — 49. 22. — 496. 21.
- 1912 — 84: 566. 22. — 569. 30*.
1912 — 97: 48. 18. — 218. 17. — 219. 25. — 316. 31*. — 547. 21.
1912 — 115: 454. 5. — 396. 11.
1912 — 119: 476. 22. — 480. 41*. — 524. 14.
1912 — 129: 47. 14. — 138. 24*. — 186. 21. — 304. 4. — 313. 16*. — 313. 19. — 315. 29.
1912 — 149: 498. 28.
1912 — 249: 334. 48.
1912 — 268: 326. 21a*.

- 1912 — 325: 546. 16.
 1912 — 353: 462. 23*.
- 1913 — 17: 524. 13.
 1913 — 59: 433. 2*. — 557. 78.
 1913 — 113: 425. 37*.
 1913 — 151: 72. 63*. — 379. 6.
 1913 — 193: 462. 23*. — 472. 2a*. — 546. 17.
 1913 — 252: 287. 54*.
 1913 — 305: 417. 13. — 418. 14. — 418. 16*. — 418. 18. — 423. 29a. — 426. 41. — 426. 42. — 426. 44. — 431. 70.
 1913 — 326: 47. 13. — 48. 20*. — 49. 24. — 139. 26.
 1913 — 407: 282. 27*. — 284. 38*. — 535. 16. — 547. 20.
 1913 — 536: 163. 30*. — 165. 41. — 185. 19. — 188. 27.
 1913 — 545: 303. 2.
- 1914 — 7: 138. 24*. — 300. 37.
 1914 — 67: 135. 9. — 171. 9*.
 1914 — 85: 250. 18*. — 277. 6.
 1914 — 103: 294. 9.
 1914 — 108: 334. 46.
 1914 — 113: 245. 2*. — 528. 34*.
 1914 — 285: 147. 5*. — 401. 32.
 1914 — 504: 242. 46*. — 255. 2. — 479. 33. — 571. 3.
- 1915 — 37: 174. 20. — 208. 33.
 1915 — 87: 313. 19.
 1915 — 106: 226. 2. — 412. 4*. — 418. 15. — 419. 19. — 421. 21*. — 424. 31. — 428. 53*.
 1915 — 128: 540. 42.
 1915 — 225: 234. 25. — 264. 1*. — 475. 17. — 522. 2*.
 1915 — 228: 126. 7.
 1915 — 333: 278. 13a.
 1915 — 350: 345. 31*.
- 1916 — 11: 549. 32*. — 552. 47*.
 1916 — 157: 547. 20.
 1916 — 209: 342. 21*.
- 1916 — 270: 112. 7. — 113. 10*.
 1916 — 305: 147. 5*. — 401. 32.
 1916 — 308: 483. 47.
 1916 — 347: 229. 16. — 301. 42a*. — 341. 16a.
 1916 — 350: 342. 23.
 1916 — 388: 340. 9a.
 1916 — 422: 347. 36*.
 1916 — 438 ændret 1921. 519: 229. 16. — 341. 16a. — 537. 28*.
 1916 — 446: 348. 40.
 1916 — 449: 196. 14*.
 1916 — 465: 234. 28.
- 1917 — 11: 348. 38*.
 1917 — 24: 251. 20. — 401. 35*.
 1917 — 57: 83. 30. — 398. 21.
 1917 — 71: 346. 31*.
 1917 — 81: 459. 13*. — 465. 38. — 474. 10.
 1917 — 92: 346. 31*.
 1917 — 139: 241. 46. — 264. 6.
 1917 — 225: 342. 21. — 348. 40.
 1917 — 228: 348. 40*.
 1917 — 251: 82. 28*.
 1917 — 257: 239. 40. — 479. 36.
 1917 — 273: 239. 40. — 342. 21*.
 1917 — 282: 342. 21. — 348. 40.
 1917 — 287: 342. 21.
 1917 — 305: 239. 40. — 342. 21*.
 1917 — 318: 353. 56.
 1917 — 345: 550. 34. — 550. 37.
 1917 — 381: 136. 12. — 193. 6. — 196. 14. — 198. 23.
 1917 — 417: 344. 28. — 524. 9. — 526. 23.
 1917 — 421: 550. 37.
 1917 — 439: 234. 26*. — 475. 17.
 1917 — 474: 348. 40.
 1917 — 485: 233. 23. — 234. 27*.
 1917 — 488: 82. 28*.
 1917 — 497: 206. 26. — 211. 41.
 1917 — 536: 352. 55. — 396. 12. — 401. 34*. — 449. 38.
 1917 — 569: 353. 58.
- 1918 — 17: 341. 12*. — 342. 22.
 1918 — 26: 243. 50*. — 344. 27.

- 1918 — 43: 255. 3. — 286. 49*.
 1918 — 87: 504. 53.
 1918 — 97: 82. 28*.
 1918 — 101: 389. 33.
 1918 — 119: 268. 18c. — 502. 41. — 502. 43*.
 1918 — 125: 265. 11*.
 1918 — 148: 390. 36*.
 1918 — 170: 239. 40. — 341. 16. — 346. 33*.
 1918 — 197: 353. 50.
 1918 — 236: 353. 56*.
 1918 — 245: 239. 40. — 341. 14*. — 346*.
 1918 — 321: 378. 4*.
 1918 — 325: 555. 63.
 1918 — 327 stadf. 1920 84 (se her).
 1918 — 422: 346. 31*.
 1918 — 430: 164. 37*. — 165. 41.
 1918 — 456: 228. 8*. — 229. 15. — 344. 27.
 1918 — 458: 341. 18*.
 1918 — 516: 340. 10*. — 348. 39.
 1918 — 531: 346. 31.
 1918 — 548: 164. 33.
 1918 — 614: 342. 24. — 349. 47*.
 1919 — 21: 385. 23.
 1919 — 38: 341. 17*. — 342. 23. — 348. 37*.
 1919 — 44: 477. 27.
 1919 — 91: 371. 81.
 1919 — 134: 353. 56.
 1919 — 165: 294. 10. — 301. 42a*
 1919 — 183 stadf. 1920. 486: 239. 40. — 240. 42.
 1919 — 188: 342. 24. — 349. 43*.
 1919 — 196 ændret 1921. 369: 342. 24.
 1919 — 227: 242. 46. — 243. 51*.
 1919 — 235: 340. 10. — 348. 39.
 1919 — 317: 165. 41. — 352. 55.
 1919 — 323: 346. 31*.
 1919 — 355 ændret 1922. 465: 239. 40. — 240. 42. — 342. 24.
 1919 — 358 ændret 1922. 1: 342. 24.
 1919 — 385: 320. 2. — 324. 12. — 325. 16*. — 326. 19.
 1919 — 401: 371. 81. — 383. 16*
 1919 — 405: 163. 31*. — 165. 41.
 1919 — 409 stadf. 1921. 209: 349. 44*.
 1919 — 465: 399. 24*. — 522. 4.
 1920 — 10: 344. 28*. — 524. 10*. — 526. 23. — 528. 30*.
 1920 — 36: 348. 38.
 1920 — 84: 27. 25b. — 193. 6. — 194. 9. — 311. 15. — 312. 15a*.
 1920 — 101: 255. 3. — 286. 49.
 1920 — 113: 234. 28. — 345. 29*.
 1920 — 118: 340. 8*.
 1920 — 134: 353. 57a.
 1920 — 154: 341. 17*. — 348. 38*
 1920 — 270: 194. 9*. — 197. 19.
 1920 — 284: 570. 33*.
 1920 — 289: 434. 5a*. — 464. 33. — 465. 35*.
 1920 — 326: 85. 32c. — 88. 41*.
 1920 — 353: 280. 25. — 282. 27*. — 378. 4*.
 1920 — 481: 379. 7*.
 1920 — 486: 389. 35*.
 1920 — 493: 340. 9*.
 1920 — 490: 389. 32.
 1921 — 37: 348. 36*.
 1921 — 97: 255. 2a. — 257. 10. — 349. 42*. — 441. 12.
 1921 — 121: 80. 20.
 1921 — 209: 242. 24. — 349. 44.
 1921 — 212: 352. 55.
 1921 — 237: 342. 24. — 349. 45*.
 1921 — 294: 74. 67.
 1921 — 299: 341. 15. — 348. 41*.
 1921 — 326: 348. 36.
 1921 — 346: 111. 4. — 340. 9a.
 1921 — 369: 342. 24. — 349. 46.
 1921 — 423: 348. 38*. — 385. 23.
 1921 — 433: 253. 33. — 254. 35. — 297. 26*. — 490. 7. — 491. 9. — 500. 37*.
 1921 — 441: 336. 3*.
 1921 — 519: 537. 28.
 1921 — 531: 352. 55*.
 1921 — 555: 326. 20. — 326. 22. — 327. 23*.

- 1921 — 571: 49. 21*. — 339. 6*.
 1922 — 1: 342. 24. — 349. 45*.
 1922 — 9: 342. 23*. — 348. 38*.
 1922 — 17: 48. 18*. — 135. 9a. — 214.
 3a. — 214. 4*. — 304. 4*.
 1922 — 59: 269. 21a. — 270. 30a*. —
 341. 18*. — 345. 30. — 508. 6a.
 — 522. 2*. — 522. 2a*. — 527.
 26.
 1922 — 202: 567. 27*.
 1922 — 205: 64. 31. — 85. 32b. — 88.
 41. — 135. 9a. — 180. 10*. —
 244. 57a. — 341. 18.
 1922 — 244: 207. 29a. — 376. 1. —
 379. 5*.
 1922 — 257: 185. 19a. — 188. 27*.
 1922 — 268: 240. 42. — 341. 15. —
 349. 41*.
 1922 — 280: 473. 7a.
 1922 — 289: 408. 17a*.
 1922 — 305: 419. 18a*. — 431. 71.
 1922 — 353: 234. 25. — 464. 33. —
 477. 28*.
 1922 — 369: 85. 32b. — 87. 40*. —
 108. 16*. — 149. 9a*. — 352.
 55*. — 401. 34.
 1922 — 423: 279. 16a. — 280. 26.
 1922 — 444: 265. 6*.
 1922 — 456: 342. 24. — 349. 44*.
 1922 — 469: 349. 45*.
 1922 — 497: 49. 24. — 137. 15*.
 1922 — 538: 385. 23*.
 1922 — 540: 228. 9a*.
 1922 — 545: 349. 45*.
 1922 — 561: 40. 9a*. — 234. 25. — 234.
 28a. — 473. 5*. — 474. 9*. —
 475. 19*. — 478. 31a. — 483.
 44a*. — 545. 13.
 1922 — 569: 242. 46*. — 340. 9*. —
 349. 44. — 547. 20.
 1922 — 588: 556. 76*.
 1923 — 24: 481. 42a.
 1923 — 61: 125. 3. — 126. 6. — 126.
 7a. — 128. 15a. — 162. 29. —
 163. 31. — 183. 14a. — 186.
 23.
 1923 — 65: 44. 11b. — 460. 15a. —
 461. 22.
 1923 — 97: 346. 31.
 1923 — 141: 26. 24b.
 1923 — 225: 462. 23. — 473. 8a.

2.

NORSK RETSTIDENDE

(cit. N. R.).

- 1850 — 97: 133. 3.
 1863 — 177: 451. 46*. — 452. 47.
 1868 — 182: 565. 21a. — 569. 30.
 1868 — 393: 156. 6. — 157. 13*.
 1868 — 750: 143. 33.
 1871 — 355: 27. 25a. — 473. 5*. —
 547. 20.
 1872 — 242: 554. 61.
 1877 — 246: 111. 4*. — 553. 50.
 1878 — 372: 239. 40*. — 244. 58.
 1880 — 49: 250. 18*.
 1880 — 620: 241. 43*.
 1880 — 483: 53. 5.
 1882 — 449: 287. 50*.
 1883 — 193: 302. 43. — 306. 8*. —
 317. 42.
 1889 — 569: 556. 76.
 1890 — 383: 299. 36.
 1891 — 98: 173. 18a*.
 1891 — 524: 125. 3.
 1891 — 545: 91. 50*. — 94. 64. — 108.
 16*.

1892 — 152: 173. 18a.	1906 — 165: 554. 62. — 562. 7.
1892 — 441: 119. 28. — 129. 18*. — 143. 32. — 252. 31.	1906 — 199: 554. 60.
1892 — 540: 221. 32*.	1907 — 129: 95. 68. — 331. 35. — 534. 12. — 540. 43.
1893 — 657: 462. 23.	1911 — 488: 105. 6. — 557. 78.
1894 — 209: 134. 7*.	1912 — 347: 545. 13. — 546. 17.
1894 — 225: 475. 16*.	1913 — 17: 526. 20*.
1894 — 257: 257. 12*. — 395. 7*. — 560. 3*.	1914 — 819: 478. 32*. — 562. 7.
1894 — 678: 555. 70.	1915 — 929: 109. 22.
1895 — 129: 161. 25*. — 504. 49*.	1917 — 456: 129. 19*.
1896 — 177: 101. 17*. — 112. 5*. — 138. 24*. — 217. 16. — 256. 6*. — 257. 9. — 562. 7. — 570. 31.	1917 — 889: 251. 22*. — 251. 25a. — 562. 7.
1896 — 307: 239. 40. — 250. 18.	1918 — 205: 126. 6. — 554. 55*.
1897 — 73: 112. 5. — 118. 23*. — 173. 17.	1918 — 397: 342. 22.
1897 — 221: 163. 30*.	1918 — 279: 353. 57a.
1899 — 257: 73. 64*. — 360. 29*.	1919 — 118: 82. 28.
1899 — 289: 172. 14.	1919 — 147: 346. 31*.
1899 — 387: 164. 33*.	1919 — 211: 251. 24*. — 251. 25a. — 562. 7.
1899 — 499: 219. 24.	1919 — 309: 295. 16.
1899 — 532: 562. 7. — 564. 18.	1919 — 677: 344. 27.
1900 — 12: 48. 17. — 465. 37*. — 527. 27*. — 528. 30.	1919 — 689: 474. 9*. — 475. 15. — 478. 29*. — 545. 13.
1900 — 798: 200. 7. — 304. 4. — 306. 7b.	1919 — 764: 133. 3. — 135. 9*.
1903 — 752: 562. 7.	1919 — 768: 348. 40*.
1904 — 549: 524. 13. — 549. 28*.	1921 — 565: 127. 11. — 129. 19*.
	1921 — 653: 280. 23*. — 284. 38. — 287. 53. — 288. 57.

3.

DOMME OG KENDELSER VED KRISTIANIA BYRET M. M.

udgivet af Hambro og Sievers I—V

(cit. B. R. D. D. I—V).

I — Nr. 1579: 135. 9a. — 148. 9*.	II — Nr. 832: 173. 17.
II — Nr. 582: 57. 13. — 138. 25.	II — Nr. 1072: 174. 21.
	II — Nr. 1110: 218. 20. — 557. 78.

- II — Nr. 1196: 69. 52*. — 73. 65. — 124*. — 367. 65.
 II — Nr. 1198: 203. 12. — 208. 33.
 II — Nr. 1203: 249. 14*.
 II — Nr. 1206: 136. 13*.
- III — Nr. 1077: 329. 28*.
 IV — Nr. 597: 326. 19.
 IV — Nr. 601: 72. 63*. — 562. 10.
 V — Nr. 581: 174. 20. — 208. 33.

4.

NYTT JURIDISK ARKIV

(cit. N. J. A.).

- 1876 — 314: 200. 7.
 1876 — 454: 554. 58.
 1879 — 36: 112. 7.
 1879 — 61: 200. 7*.
 1880 — 51: 200. 7*.
 1880 — 399: 173. 17.
 1884 — 325: 538. 31*. — 539. 38. — 561. 7. — 563. 15*.
 1888 — 342: 112. 5. — 252. 30.
 1890 — 119: 554. 57.
 1891 — 335: 220. 28.
 1895 — 533: 118. 22. — 118. 23. — 173. 17.
 1897 — 57: 257. 8. — 260. 21*.
 1897 — 369: 463. 28*. — 496. 20.
 1897 — 526: 421. 23*. — 426. 43.
- 1898 — 269: 239. 40. — 247. 7. — 249. 16. — 250. 18*.
 1898 — 583: 389. 33. — 434. 7*.
 1902 — 279: 134. 6.
 1914 — 153: 522. 2a*. — 525. 16. — 527. 26*.
 1917 — A Nr. 323: 561. 7.
 1917 — 473: 344. 27.
 1918 — 50: 82. 28*.
 1918 — 99: 384. 21*. — 390. 36* — 569. 30*.
 1918 — A Nr. 280: 561. 7.
 1919 — 111: 344. 27.
 1919 — 362: 326. 19*.
 1919 — 470: 234. 26. — 245. 2. — 344. 27. — 399. 24*. — 522. 4. — 537. 29.

II.

REGISTER OVER DE I VÆRKET OMTALTE PARAGRAFFER I SØLOVEN AF 1. APRIL 1892, KAPITEL 10.

Det første Tal angiver Sdens Nummer, det eventuelt følgende angiver Notens Nummer.

Hvor der til Tallet er føjet en *, angives herved, at Paragraffen er udførligere omtalt det paagældende Sted.

Af praktiske Hensyn er de Sider ikke anført, hvortil en Henvisning ingen Interesse har.

- § 230: 54. 3. — 55 ff*. — 59 ff*. — 67 ff*. — 70 ff*. — 90. 47. — 104. — 227. — 232. — 239. — 263. — 354. — 358. 20. — 362. 38.
- § 231: 38. — 39. 7. — 111 ff*. — 115 ff*.
- § 232: 133. — 134. — 137 ff*. — 170.
- § 233: 64. 32. — 75 ff*.
- § 234: 63. — 106 ff*. — 177. — 250. 19.
- § 235 1. Stk.: 38. — 63. — 64. 31. — 125. 5.
- § 235 2. Stk.: 104 ff*. — 201.
- § 236: 64. 32. — 74. — 110*.
- § 237: 58. 15*. — 103 ff*. — 403.
- § 238: 87. 38. — 97 ff*.
- § 239: 357. — 361*. — 470. — 559*. — 561 ff*.
- § 240: 172. — 199 ff*. — 210.
- § 241: 114. — 118. 26. — 155 ff*. — 183 ff*.
- § 242: 114. — 115. — 118. — 155 ff*.
- § 243: 38. — 159 ff*.
- § 244: 166 ff*. — 183 ff*.
- § 245: 395 ff*. — 407. — 449. — 566.
- § 246: 399*. — 564. — 566. — 567.
- § 247: 138. 19. — 170 ff*.
- § 248: 117. — 192. — 226 ff*. — 230. — 232. — 239. — 242. 46. — 246 ff*. — 256 ff*. — 263. — 335. — 421. 21. — 535.
- § 249 Nr. 1: 26. — 262. 24*. — 276 ff*. — 324*. — 325. 15. — 327. 23. — 356. — 366. — 535.
- § 249 Nr. 2: 240. — 265*. — 267 ff*. — 270. — 366.
- § 249 Nr. 3: 240. — 268 ff*. — 356. — 515.
- § 249 Nr. 4: 253. 34. — 254*.
- § 250 1. Stk.: 408. 17. — 412. — 416 ff*. — 431. ff*. — 563.
- § 250 2. Stk.: 427*.
- § 251: 422. 25. — 424 ff*.
- § 252: 398. 18. — 417. — 523 ff*.
- § 253: 405*. — 407. — 408. — 527 ff*.
- § 254 1. Stk.: 117. — 180. 10. — 193*. — 306. — 311 ff*.
- § 254 2. Stk.: 117. — 193*. — 311 ff*.
- § 255: 117. — 193 ff*. — 248. 9. — 306. — 310. — 311 ff*.
- § 256 Nr. 1: 433 ff*. — 492. 12.
- § 256 Nr. 2: 538*.

- § 256 Nr. 3: 389. 35.
§ 256 Nr. 4: 355. — 360*.
§ 257 1. Stk.: 26. — 370. — 402.
§ 257 2. Stk.: 38. — 454*. — 458. —
470. — 484. — 539*. — 561 ff*.
§ 258: 439 ff*.
§ 259: 441 ff*.
§ 260: 445*. — 572.
§ 261 1. Stk.: 384. 21. — 385. — 445*.
466.
§ 262 1. Stk.: 447*. — 569*.
§ 262 2. Stk.: 565.
§ 263: 446. 29*. — 547. — 564.
§ 264: 26. — 212. — 571 ff*.
§ 265: 206*. — 207*. — 212.
§ 266: 207 ff*. — 211.

III.

REGISTER OVER DE I VÆRKET OMTALTE PARAGRAFFER I KONVENTIONEN AF 2. APRIL 1850. KAPITEL II—VI (§§ 34—216).

Det første Tal henviser til den Side, hvor vedkommende Paragraf er nævnt, det eventuelt følgende angiver Notens Nummer. Hvis der til Tallene er føjet en *, betyder dette, at en nærmere Omtale gives det paagældende Sted.

Af praktiske Hensyn er de Steder ikke nævnt, hvortil en Henvisning ikke har Interesse.

ANDET KAPITEL.

§ 34: 55. — 56. — 58. 15. — 67*.	§ 48: 360*.
70 ff*.	361. 31. — 560.
227. — 263. — 354. —	§ 49: 104.
358. 20. — 401. 1.	§ 50: 63. — 76. 2.
§ 35: 57*.	§ 51: 104. — 201. — 562.
59. — 60*.	§ 52: 105 ff*.
§ 36: 86. — 149*.	209. — 296.
§ 37: 79*.	§ 53: 55. — 76. 2. — 148.
87.	§ 54: 96 ff*.
§ 38: 76 ff*.	§ 55: 38. — 97 ff*.
150. — 479.	510. 15.
§ 39: 150. — 151. — 285. — 362. —	§ 56: 98*.
363. — 471. — 479.	209.
§ 40: 78. — 91 ff*.	§ 57: 96*.
§ 41: 54. 6. — 91. — 93. — 363.	§ 58: 101*.
§ 42: 92.	148.
§ 43: 82 ff*.	§ 59: 101*.
87. — 151. — 368.	§ 60: 96. — 544. — 545.
§ 44: 368 ff*.	§ 61: 85. — 86. — 102. — 363. — 368.
510. — 512. — 560.	§ 62: 102*.
§ 45: 86 ff*.	405. — 500 ff*.
102. — 388.	§ 63: 102. 21. — 148. — 363. — 368.
§ 46: 354 ff*.	70a. — 501. — 504.
361.	
§ 47: 81. 23. — 81. 24. — 155. 5. —	
468. 4. — 559.	

TREDIE KAPITEL.

§ 64: 192. — 226 ff*.	§ 65: 37. — 254. 35. — 256 ff*.
256. — 263. —	310.
323. — 323. 9. — 324. 10. — 335.	— 315. 28. — 323. — 360. 30. —
— 342. — 494. — 537. — 543.	402. 1. — 425. 39a.

- § 66: 37. — 254. 35. — 256.
 § 67: 37. — 46. — 229. — 245 ff*. — 269. — 351.
 § 68: 37. — 43. 11. — 276 ff.
 § 69: 149. — 150. — 196. — 393.
 § 70: 37. — 249. — 277. — 351*.
 § 71: 545. 10.
 § 72: 260. 18. — 277. 7*.
 § 73: 239. 40. — 260. 22a. — 266. — 268. — 366. — 403. — 464. — 470. — 479*. — 492.
 § 74: 266. — 268. — 403. — 464. — 469. — 479 ff*. — 492.
 § 75: 370 ff*.
 § 76 1. Stk.: 239. — 424. — 429. — 487 ff*. — 497*. — 503. — 506.
 § 76 2. Stk. Nr. 1—4: 267. — 268. — 271. 32. — 372. — 489 ff. — 499. — 500.
 § 76 3. Stk.: 81. — 469. — 493. — 505.
 § 76 4. Stk.: 489 ff*.
 § 76 5. Stk.: 270. — 496. 19*.
 § 76 6. Stk.: 496*.
 § 77: 323 ff*. — 334. — 399. — 566 ff*.
 § 78: 46. — 240. — 317. 45. — 335 ff*. — 347 ff*. — 526.
 § 79: 37. — 46. — 351.
 § 80: 353.
 § 81: 353.
 § 82: 37. — 126 ff*. — 130. — 143. — 198. — 210. — 212. 47.
 § 83: 38. — 416 ff*. — 429 ff*. — 533.
 § 84: 38. — 416. 9. — 428 ff*.
 § 85: 163. — 178 ff*. — 268. — 283. — 300. 39. — 301 ff*.
 § 86: 296*.
 § 87: 296*.
 § 88: 296*.
 § 89: 299*.
 § 90: 40. 8. — 297 ff*.
 § 91: 296 ff*.
 § 92: 355*. — 360. — 365.
 § 94: 292*.
 § 95: 316.
 § 96: 316.
 § 97: 316.
 § 98: 316*.
 § 99: 309. — 312. — 314. 24. — 315. 28. — 317. 42. — 317. 45. — 317. 49.
 § 100: 315. 28. — 319.
 § 101: 295. — 296. — 316.
 § 102: 316*.
 § 103: 316*.
 § 104: 315. 28.
 § 105: 292*.
 § 106: 293 ff*. — 302.
 § 107: 192. — 197*. — 285. — 212. 47.
 § 108: 168. — 188. — 192. — 196*. — 314. — 317. 41. — 393.

FJERDE KAPITEL.

- § 109: 133*. — 138. 22. — 146. 1*. — 170.
 § 110: 133*. — 134. 8. — 138. 22. — 170.
 § 111: 111 ff*. — 149.
 § 112: 116*.
 § 113: 37. — 39. 7. — 115*.
 § 114: 137. — 144. 35. — 153. 4. — 155 ff*. — 182 ff*. — 283. — 314. 55.
 § 115: 161*.
 § 116: 156. — 157.
 § 117: 64. — 106. — 177. — 207. 24b. — 209. — 248.
 § 118: 59. — 148. — 155. 5. — 351*.
 § 119: 59. — 148. — 155. 5. — 178. — 350*. — 351. 49a.
 § 120: 187. 24. — 317. 45. — 347. 33a.
 § 121: 37. — 41. — 155. 5. — 251 ff*. — 425.
 § 122: 149*.
 § 123: 148*.
 § 124: 37. — 149.
 § 125: 37. — 150.
 § 126: 37. — 151.
 § 127: 37. — 155. 5. — 178. — 350*. — 351.
 § 128: 37. — 178*.

- § 129: 37. — 178*.
 § 130: 38. — 164. — 331. — 416. — 429*. — 565.
 § 131: 535.
 § 132: 91. — 150. — 362.
 § 133: 91. 51. — 94. — 150.
 § 134: 150. — 155. 5. — 164. — 272. — 535. 18. — 536. 23.
 § 135: 46. — 150*. — 151*. — 164. — 249. — 288. — 351. — 502. — 565.
 § 136: 150. — 164. — 249. — 288 ff*.
 § 137: 148. — 150*. — 565.
 § 138: 124. — 150*. — 565.
 § 139 1. Pkt.: 151*. — 155. 5. — 211. — 413. 5. — 430. — 503 ff*. — 565.
 § 139 2. Pkt.: 150*. — 422. 26*. — 430*.
 § 140: 151. — 369. — 565.
 § 141: 369.
 § 142: 150. — 151. — 369.
 § 143: 150. — 369. — 565.
 § 144: 152*.
 § 145: 155. 5. — 180*. — 208. — 299 ff*.
 § 146: 150. — 151. — 152. — 155. 5. — 180 ff*. — 208. — 296. — 299. — 369.
 § 147: 161. — 165. — 178. 7. — 180. — 204. 17. — 206. 24. — 211. — 212. 47. — 300 ff. — 314. 22.
 § 148: 149.
 § 149: 35*.
 § 150: 49*. — 139. — 144.

FEMTE KAPITEL.

- § 151: 118*. — 172*.
 § 152: 138. — 170*.
 § 153: 121. 33. — 126. — 143. — 170 ff*. — 206. 25. — 553. 54.
 § 154: 206 ff*.
 § 155: 107. 15. — 211*. — 212.
 § 156 1. Stk.: 207 ff*.
 § 156 2. Stk.: 207 ff*. — 212.
 § 157: 210 ff*. — 212.
 § 158: 204. — 211*.
 § 159: 210*. — 212*.
 § 161: 207. 28b. — 209.
 § 162: 212*. — 573.
 § 163: 212*.
 § 164: 40. — 210*.

SJETTE KAPITEL.

- § 165: 37. — 394 ff*. — 407. — 524. 13. — 527*. — 546. 16. — 564. — 566.
 § 166: 472. 1.
 § 167: 38. — 79. 17. — 80. — 356. — 370. — 383. — 388. — 433*. — 435. — 453. — 468 ff*. — 471*. — 492. 12. — 507. — 538. — 565.
 § 168 Nr. 1: 439 ff*. — 469. — 550. — 560.
 § 168 Nr. 2: 345. 30. — 388. 30a. — 442 ff*. — 444. — 445. 26*. — 494. — 514.
 § 168 Nr. 3: 442*. — 443.
 § 168 Nr. 4: 443. — 534.
 § 168 Nr. 5: 443.
 § 168 Nr. 6: 443.
 § 169: 367. — 565.
 § 170: 499*. — 565.
 § 171: 364. 52. — 367. — 470. — 539. — 540. — 560.
 § 172: 471. 13. — 560.
 § 173: 390*. — 443. — 446.
 § 175: 448*.
 § 176: 565.
 § 177: 385. — 446. — 447*. — 561. — 569.
 § 178: 446. 29*. — 547. — 564.
 § 179: 265. — 267*. — 370. — 439. — 453. — 454 ff*. — 472 ff*. — 535. 15. — 546. — 558.
 § 180: 463. — 477*.

- § 181: 385. — 474 ff*. — 477. — 480 ff*. — 492. — 560. — 565.
 § 182: 474*.
 § 183: 81. — 364. 52. — 367. — 383. — 385. — 466. — 469. — 470 ff*. — 480. — 560. — 565.
 § 184: 91. — 229. 14. — 272. — 538. — 539. — 565.
 § 185: 210. — 212. 47. — 229. 14. — 537*.
 § 186: 491. — 504*.
 § 187: 233. — 369. — 370. — 491. — 500. — 506 ff*. — 514. — 523. — 527. — 558. — 560.
 § 188: 504*. — 506 ff*.
 § 189: 234. 30. — 271. — 436. — 443. — 492. — 506*. — 512 ff*. — 524.
 § 190: 80. — 233. — 368. 68. — 389. — 453. — 468. — 471. — 491. — 492. — 493. — 500. — 506*. — 512 ff*. — 523. — 527. — 558. — 560. — 562.
 § 191: 389.
 § 192: 37. — 418. — 522 ff*.
 § 193: 264. — 524*.
 § 194: 528*. — 529. — 549.
 § 195: 264. — 416. — 417. — 428. — 476*. — 523. — 524*.
 § 196: 293. 6. — 329. — 418. — 478.
 § 197: 524.
 § 198: 507. — 511. — 526*. — 538.
 § 199: 103. — 402*. — 510. 15.
 § 200: 200. — 405*. — 470.
 § 201: 81. — 406 ff*. — 468. 4.
 § 202: 416. — 563.
 § 203: 37. — 397. 16. — 398. 18. — 405 ff*. — 418. — 432. — 470. — 523*. — 527 ff*.
 § 204: 40. — 331. — 402 ff*. — 432*. — 470. — 479. — 499. 31. — 500. 34. — 501. — 533. 9. — 539. — 565.
 § 205: 38. — 179. — 301 ff*. — 346. — 426. — 444. — 472. — 527. — 543 ff*.
 § 206: 38. — 302. 44. — 346. — 444. — 448. — 527. — 544 ff*. — 548.
 § 207: 468. 4. — 544. — 545. 11. — 559.
 § 208: 37. — 357. — 448. — 562. — 563 ff*. — 568 ff*.
 § 209: 125 ff*. — 127. 15. — 130*.
 § 210: 477. — 528. — 529. — 548 ff*.
 § 211: 121*. — 142*. — 551 ff*.
 § 212: 555.
 § 213: 142*. — 552*.
 § 214: 142*. — 174. — 552 ff*.
 § 215: 573 ff*.
 § 216: 555.

IV. SAGREGISTER.

Første Tal angiver Sidens Nummer, det eventuelt følgende Notens.

Aaben Police: 96.

Aabningspolice, se foreløbig *Police*: 135.

»*Aar og Dag*«: 443, 514.

Aarsager dækket under Søforsikringen: 226—230.

Aarsagskrydsning: 236—244 — Deling af Skaden 241 — skadeforvoldende *Aarsag* 241 — tidligere virkende *Aarsag* 242 — *Aarsagers* naturlige Følger 243 — 244 — mellem Sø- og Krigsforsikring 346—350.

Aarsforsikring, se *Tidsforsikring*.

Abandon: Historie 437—439 — Skibets Bortebliven 439—441 — forladt Skib 441—442 — Anholdelse m. m. 442—443 — Beviset 443—444 — Forældelse 444—446 — Abandonerklæringen 446—448 — Overdragelsen 448—450 — Fragten 449—450 — Totalforlis' Indtræden 450—452 — til Interesseassurandørerne 384—386 — Assurandørens Krav om 407, 444.

adækvate Aarsagssammenhæng: 238. 37.

Afbrydelse af Rejsen: 316. 34.

Afdrag: ved Totalforlis 2 pCt. 471 — ved Reparation af Skib 480—484.

Affektionsværdi: 56.

Afkortning i Erstatning: Skrogskade i haardt Vejr 479—480 — Skib af Fyr 178 — Havarigrosse ved Skib i Ballast 429 — Fragt naar Skib ikke kommer til Bestemmelsesstedet 529.

Aflader for Ladningsejer: 254.

Afskibning, Ladningens: 83 — successivt 150 — flere 150 — se Risikoens Begyndelse.

Afskrivningspolice, se *Generalpolice*: 136 — *Ristorno* 211.

Afvigelse, se *Rejsen*.

Agenter, Assurandørens: 160 — Ansvar for Præmien 174, 216 — Forholdet til Assurandøren 215—217 — Provision 216 — Fuldmagt 217—221.

Aktionærinteresse, Søforsikring af: 73, 362.

Alder, Skade ved: 265, 267, se egen Beskaffenhed.

Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen: 25.

Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan: 26, 44.

Ambolte: 499.

Andens Regning, se fremmed Regning.

Anholdelse: Krigsskade 350 — Abandon 442—443.

Ankere:

1) som Skibstilbehør, Erstatning 479 — Afdrag 483.

2) som Ladning 499.

Ankerkæde, se Ankere.

Ankomst, Skibets: 296, 298.

»*Ankomst til første Havn*«: 298. 31.

Anløbshavne: Rækkefølgen af 316.

Anmeldelse af Skade, Forsikredes Pligt til: ved Risikoforøgelse 196 — almindelige Pligt 398. 22.

Ansvarspolice: 333. 45.

Arrest:

1) i den forsikrede Genstand 227, 229.

2) i Erstatningsbeløbet 551, 554.

Asfalt: 499.

Assurandør-Societetet: 42.

Auktion: over Vraget 480 — over Ladningen 509, 512.

Avance:

1) paa Varer særskilt forsikret: Forsikringsværdi 86—88 — Bevis for Interessen 88—90 — Takst 98 — Policens Karakteristik 151 — Risikoens Begyndelse og Slutning 299 — Havarigrosse 389 — partikulær Erstatning 389. 34 — Abandon 446.

2) paa andre Genstande 90.

3) for andre end Ladningsejeren 390.

Baad, se Skibsbaad.

Ballast, Skib i: skal opgives Kaskoassurandøren 164, 309 — Kollisionsansvar 331 — Havarigrosse 428—429 — Bjergeløn 526.

Baratteri: 259. 16.

Befragters Interesse: se Fragt, forudbetalt Fragt og Tidsfragt.

Beg: 499.

Begyndelse, Risikoens B. og Slutning: forinden Policens Tegning 165, 178. 7, 299—301 — farlig Situation ved R. B. 178—181 — Tidsforsikring 292—295 — Rejseforsikring, Kasko 296—297 — Ladning og Avance 297—299 — Fragt 299 — Tidens Betydning 301—302, 478, 546.

»*begyndt*«, Rejsen er: 180, 196.

»*Behold, i god*«: 178, 180.

- »beholden Ankomst«, Interesse i eller paa 58, 73, 371—372.
- »beholden Ankomst inden«, Interesse i: 88.
- Benzin, Varepolice 151 — Kaskopolice 288. 59.
- Besigtigelse, se Skøn.
- »Beskadigelse« i Varepolice: 491—492.
- beskadiget Ladning inden Afskibningen: 164, 179.8, 269.
- Beskaffenhed, se egen Beskaffenhed.
- Beslaglæggelse, se Kapring.
- Besparelse af Udgifter: Fradrag ved Totalforlis 470—471 — ved Fragt 539 — ved Omkostninger paa Bestemmelsesstedet 370 — ved Udredning 367.
- Bestemmelsesstedet: Opgørelse paa 507—512 — udenfor 512—515.
- Besætning, se Mandskab.
- betinget Interesse: 67. 43, 69.
- Billighed, Ristorno efter: 210.
- Bjergeløn, Forsikring af: 59, 91. 49.
- Bjergning, Skib benyttes til: 164, 309.
- Bjergningsfartøjer, Forsikring af: 77.
- Bjergningskontrakt, Afslutning af: 525.
- Bjergningsomkostninger: ved Kondemnation 460, 461 — Erstatning for Skib 526.
- Blokade: 189. 1, 337. 4.
- Blæselampen i Motorfartøjer: 278. 16.
- Bodmerilaan: Indflydelse paa Kaskoforsikringen 81, 406, 460 — Forsikring af 354—357.
- Bodmeripræmien, Forsikring af: 354—355 — Erstatning herfor 528.
- Bomuld, Fabrikater af: 409.
- Bortebliven, Skibets: 439—440, se Abandon. — Krigs- eller Søskade 345—346.
- Brand: i Varepolice 497 — under Landtransport 502—503.
- Brutto for Brutto, se Opgørelse paa Bestemmelsesstedet.
- Bruttofragt, se under Fragt.
- Bruttoværdi, Bestemmelse af Varernes: 508—509.
- borgerlige Uroligheder, Skade ved: 229, 343.
- Bugserbaade, Forsikring af: 77. — Ansvar under Bugsering 325. 18a.
- Bugsering, Skib benyttes til: 309 — Kollision under 325.
- Bugserløn, Forsikring af: 91. 49.
- »Builders Risk«, Institute Clauses for: 70. 56.
- Bundmaling, Afdrag for: 481—483.
- Bunkerkul: 366. 57, 497. 27.
- Bureau of American and Foreign Shipping: 281. 26a. — Se Klassifikationsselskaber.
- Bæreevne, Skibets forringede: 475. 19.

- Calcium Carbid*: Kaskopolicen 288. 59, 290. 59.
Casco-Forsikring, se Skib.
Cassia lignea i Kister: 499.
Causalitetslæren: 165.
causa proxima: 237—239.
cif: Salg, Forsikring ved: 85, 112. 6, 112. 9, 121, 122, 368. 66.
Coassurance: Dobbeltforsikring 107. 13, 107. 15, 109. 22 — Retsforholdet 147.
Cochenille: 499.
»contingency freight«: 368. 67.
Coutume: Retskilde 40—42.
- danske Police*, Den: se københavnske Betingelser, De.
Dansk Krigs-Søforsikring for Varer: 337. 4.
»dansk Regning«, Forsikring for: 116.
Dampmaskinen, se Maskinen.
Deklarationspligt, se Oplysningspligt.
»demurrage«, se Overliggedagserstatning.
»despatch money«: 252. 26.
Deviation, se Rejsen.
Diligenspligt, Forsikredes: ved Risikoforøgelse 196—197 — Assurandørens Agent 218—221 — almindelige Pligt 393—401 — Indtræden, Ophør 395—396 — Indhold 396—399 — Overtrædelse 399—401.
»disbursement«: 359. 25, 362. 44.
Dispache: 410. 1 — Betydning i Havarigrosse 424—427 — Underkendelse 426 — rette Sted 424 — ang. partikulære Havarier 411. 1, 419.
Dispachør: dansk og udenlandsk 410. 1 — Valg af 424. 33.
Dobbeltforsikring: 106—110.
Dokning: Afdrag 483.
Dyr, levende: som Ladning 151 — Død 268 — partikulær Skade 501—502.
Dækslast:
 1) ved Ladningsforsikring 151 — Ristorno 211 — Franchise 404 — Havarigrosse 430 — partikulær Skade 503—504.
 2) Kaskoforsikring 422. 26.
 3) Fragtforsikring 150, 164 — Havarigrosse 430 — Erstatning 536—537.
Død, Tab ved Menneskers: 233 — ved Kollision 330.
- egen Beskaffenhed*, Skade fra Genstandens: ved Skib 266—268 — Ladning 268 — 272 — usædvanlig Forhaling 270—271 — Fragt 272, 536.
egentlige Aarsag, se Aarsagskrydsning.
Eksportforbud, se Udførselsforbud.
Ekspropriation: dansk 228, 229. 14 — krigsmæssig 341.

»Ekstraavance«: 388.

Emballage, Ladningens: 84, 164 — Mangler ved 269.

Embargo: Krigsskade 342 — Abandon 443.16a.

»enkelt Havarie«: 405.

Erstatningens Omfang: 230—236 — Minimum 402—405 — Maksimum 405—408 — Erstatningsbeløbets Karakter 553—555.

Erstatningskrav fra Tredjemand, Tab ved: erstattes ikke 234—235 — se dog Kollision.

Erstatningskrav mod Tredjemand, Forsikredes: Assuranceerstatningen 563 — Assurandørens Indtræden 563—565 — Forsikredes Pligter 565—567 — Assurandørens Ret til Overskudet 567—569 — Forsikrede selv erstatningspligtig 569—570.

Fakturaværdi, Ladningen: 83.

Fallit, se Konkurs.

Fangstbaade, Forsikring af: 77.

Fangstpolicen: 77.10, 295.15, 364.53, 457.8.

Fangstredskaber: 77.

Farin: 499.

Farlige Genstande: forsikret som Ladning 151, 164 — forbudt i Kaskopolicen 288—291.

Farvandsbegrænsninger ved Tidsforsikring: 301—309.

Farvetræ: 499.

Fiskebaade, d. v. s. Baade hørende til Fiskefartøjer: 77.9.

Fiskefartøjer, se Fangstbaade.

Fiskeredskaber, se Fangstredskaber.

Fiskeudredning, se Fangstpolicen.

Fjender, Forsikring for Landets: 59, 148.

»floating policy«: 135. 11.

Forandring:

1) af Interessen: 123—124.

2) af Rejsen, se Rejsen.

3) af Risikoen, se Risikoforøgelse.

4) af Policebestemmelser, se Policen.

Forbedring af Skib: 474—476.

Forbrug under Rejsen af Udredning: fradrages ikke 471.12, 367.

Forbud: mod Policens Overdragelse 128—129 — mod Udbetaling 551, 554.

Forbudte Farvande ved Tidsforsikring: 301, 309.

Fordampning: 269.

Fordringer, Søforsikring af: Princippet herom 71—77 — Takst 98 — Forsikringsværdi og Erstatningsregler 361—362.

Fordærvelse af Varer, se egen Beskaffenhed.

foreløbig Police: 135, 148. 9, 196.

foreløbig Takst: 101.

Forfaldstid, Erstatningens: 548—550.

Forfalskning af Policen, Agentens: 214. 3a, 217—221.

Forladt Skib: Abandon 442.

Forlig om Kollisionsansvar: 567.

forplantet Kollision: 327.

Forsikredes egen Skyld: 245—254 — økonomiske Dispositioner 245 — reale Grunde 246—247 — Uagtsomhed 248—250 — usædvanlige Kontraktsvilkaar 251—252 — Aktieselskaber 252—253 — Ansvar for Fuldmægtige 253—254 — Forsikrede selv erstatningspligtig 569—570.

Forsikringskontrakten, se Policen.

Forsikringspræmien:

- 1) Forsikring af for Skib, Udredning 78 — for Ladning 85.
- 2) Betaling af, Forfaldstid 170 — Kredit 170 — manglende Betaling 171—172 — Ansvar for F. 118, 129, 172—174 — Betaling til Agent 218, 220.
- 3) Erstatning for udlagte F. 233. 25.

Forsikringssum i Policen: 148.

Forsinkelse: Skade ved Rejsens usædvanlige 234, 236. 32, 270—271 — aabenbar utilbørlig 316.

Forskud, se Udredning.

Forskud paa Erstatning: 474, 529, 549.

Forsvinden, Skibets: se Bortebliven.

Fortielse, se Oplysningspligt.

Fortolkning af Policen: 44—50, 143—144.

forudbetalt Fragt, Ladningsejers Forsikring af: 85.

forudseelige Naturbegivenheder: 264.

Forudsætninger i Forsikringsforholdet: Kap. 13—14.

Forældelse: af Retten til Ristorno 212 — af Abandon 444—446 — af Konsekdemnation 466 — af Erstatningskrav 571—574.

»forøget Værdi og/eller Interesse«: 89, 388.

Frugt, Reders:

- 1) *Rejsefrugt*: Forsikringsværdi 91—94 — Takst 98 — Policens Overdragelse 127 — Policens Karakteristik 150 — Dækslast 150, 164 — Oplysningspligt 162—164 — Ristorno 204—212 — Skippers Skyld 256—262 — Ladningens indre Fordærv 272 — Risikoens Begyndelse og Slutning 299 — Kollisionsansvar 330—331, 534 — Havarigrosse Kap. 30 og 533. 9 — Abandon Kap. 32, 449—450 — Erstatning for partikulær Skade 534—539 — Søl. § 164 535 — Skadesberegningen 538—539.

2) *Tidsfragt*: 94—95, 540.

3) *forudbetalt Fragt*: 331. 35.

Fragtforskud

1) *Reders*: 92—93, 94, 533.

2) *Ladningsejers*: 93, 331. 35.

»*Fragtinteresse*«: 65, 67 — *Takst* 98, 99. 8 — *Overdragelse* 127 — *Policen* 386—387.

»*Fragt og/eller Interesse*«: 91. 49a, 94, 127. 13, 299. 35, 363. 46, 386, 388, 533, 539. 40a.

»*Fragt og/eller Udrustningsinteressepolice*«: 363. 46.

»*Fra Hus til Hus*«: 373.

Franchise: ved partikulært *Havari* 402—405 — ved *Skade* paa *Ladning* 499 —500.

»*free from p. a. unless the vessel or craft be stranded, sunk or burnt*«: 374—375.

»*free particular average*«: 373.

fremmed Regning, *Forsikring* for: 114 — *Ordrens Betydning* 115—116 — *Forsikringstagerens Stilling* 117—121 — *Oplysningspligten* 156 — *Ansvar for Præmien* 172—173.

fremmed Valuta eller Mønt: *Ladning købt* i 83 — *Forsikring heri* 148. 9a — *Udlæg* i 528.

fremtidige Fragter: 94.

fremtidig Interesse: 69.

»*Fri for bekendt Skade*«: 179. 7a.

»*Fri for de første N. N. Procent*«: 373.

»*Fri for N. N. Procent Beskadigelse*« (*Undervægt, Undermaal*): 372.

Frugt, partikulær *Beskadigelse* paa *raa*: 501 — *Fragttab* 536. 22.

Fuldmægtig for *Assurandøren*, se *Agenter*.

Funktionærer, *Forsikredes Ansvar* for: 252—253.

Fyr, *Skade* ved *slukkede*: 341. 13, 342. 21.

Fyr, *Skib* af: 178.

Fyrstedet, *Skade* ved *Ild* i: 267.

Følger, *middelbare* og *umiddelbare*, se *Erstatningen*.

førende Assurandør: 147.

»*gaming policy*«, se »*wagering policy*«.

Garnering: *Skibets faste* 76 — *løse* 78.

Generalagenter: 215. 8, 217. — Se *Agenter*.

Generalpolice: *Indhold* 135—137, 138, 172 — *Risikoforøgelse* 195 — *Forsikringsens Overdragelse* 201 — *Ristorno* 206. 27 — *Risikoens Begyndelse* 301

Germanischer Lloyd: 281. 26a. — Se *Klassifikationsselskaber*.

Gevinst, se *Avance*.

Gods, se *Ladning*: 151.

Groshavari, se *Havarigrosse*.

Grundstødning: forinden *Policens Tegning* 185 — ved normal *Ebbe* 264.

Gummikopal: 499.

Haandpantsætning af *Policen*, se *Pantsætning*.

haardt Vejr, *Skade* ved: 479—480.

Handelsfordel, forventet paa *Varer*, se *Avance*.

Handelsplads, *Forsikredes*: *Kondemnation* af *Fiskefangst* 457.8.

Harpiks: 49.

Havne og *Revierfare*: 203.

Havaribond eller *revers*: 427.

Havarigrosse: *Historie* 410—413 — *Havarigrosseopgørelse* 413—416 — bindende for *Parterne* 416—419 — uerholdelige *Havarigrossebidrag* 419—420 — *Forsikring* af *Havarigrosseudlæg* 420 — *Skipperens Fejl* 420—421 — *Dispachen* 421—427 — *Ballastrejse* og *Reders Ladning* 428—429 — *Havarisaarsagen* 429—430 — *Kaskoassurandørens Pligt* 431—432.

Havaripenge: *Forsikring* af 357—362 — *Forsikringsværdien* 359 — *Forsikredes Forsikring* af 529—530.

Havnearbejde, *Forsikring* af: 70.57.

»*hensigtsmæssige*« *Omkostninger*: 524—527.

»*honour policy*«: 61.26, 378.1a.

Hovedassurandør, se *førende Assurandør*.

Hyre og *Kostpenge*:

- 1) *Erstatning* for 234.25, 476, 524.
- 2) *Reders Forsikring* af 78.
- 3) *Mandskabs Forsikring* af 58, 60.

Ild, *Skade* ved: paa *Ladning* 487, 496—497.

»*Imaginær Avance*«, *Klausul* om: 86.36a, 89, 112.6, 122, 389.

»*increased value*«: 388.

»*indenrigs Fart*«: 303.3a.

Indigo: 499.

indirekte Interesse: skal oplyses 149.

indirekte Følger, se *Aarsagskrydsning*.

indirekte Sammenstødsskade: 325.17.

Indpakning, se *Emballage*.

Indre Fordærv, se *egen Beskaffenhed*.

»*indskrænket Fart*«: 304.4.

Indtræden i Forsikredes Retstilling, *Assurandørens*: *Provenu* 558—565 — *Erstatningskrav* 565—570.

Inspektionshavn, Anløb af: 342. 23.

Interesseforsikring, se *Kasko*, *Fragt* og *Ladningsinteresse*.

Inventar i *Skisbrummene*: 77, 267. 16.

ipso jure, *Assurandøren* indtræder: 564.

Is: *Skrogskade* 264—265 — *Skade paa Ladning* 496 — *Fragttab* 536. 22.

Isgang, pludselig: 265.

Isklausul: 251. 25.

Island: *Besejling* af: 304. 6.

Jernbaneskiner: 289. 59, 291. 59.

Jernbaneulykke, *Skade ved*: 502—503.

Jernbanevogn, *lukket eller aaben*: 503.

Jernundermast, 479.

Jord og *Lerarter*: 291. 59.

Kaffe: 499.

Kahytternes Udstyr og Montering: *Skade paa* 480, *Afdrag* 481.

Kalk, *ulæsket*: *Kaskopolicen* 288. 59, 290. 59.

Kamfer: 499.

Kanel: 499.

Kaplak, *Forsikring af*: 60, 92.

Kapring: 229 — *Søassurandørens Ansvar under* 243. 52 — *excl.* 339. 6 — *Abandon* 442—443.

Kaptajn, se *Skipper*.

Karakteristik, *Policens*: *Kap.* 10.

Karantæneforanstaltninger: 227.

Kardemomme: 499.

Kaskoforsikring, se *Skib*.

Kaskointeresse: *Takst* 98 — *Overdragelse* 127 — *Begrundelse og Benyttelse* 376—378 — *Adgang til at tegne* 378—379 — *Policens Indhold, Havari-grosse og Bjergeløn* 379—380 — *Kollisionsansvar* 380—381 — *Totalforlis* 381—383 — *Kondemnation* 382. 13b — *Andel i Provenu* 384—386.

Kastning af Dækslast: *Havarigrosse ved* 422, 430, 533. 9 — *partikulær Skade* 504.

Kedler: *Afdrag* 481.

Klassifikationsselskaberne: *Tilblivelse, Organisation* 280. 26a — *Registrenes Betydning* 162—163, 178, 186. — *Klassifikationens Betydning for Sødygtighed* 282. 27, 545.

Klinkebygget Skib: 178, 280. 24.

Klokkeslet i *Tidspolicerne*: 292.

Kobberhud: Afdrag 483.

Kollisionsansvar, Erstatning for Rederens:

1) *Kaskopolicen*, Kap. 24 — Policens Klausul 324 — Begrebet Kollision 325 — 327 — Ansvarets Omfang og Assurandørens Pligt 327—330 — Forde-
ling 330—332 — Excess-Skade 332—334 — Søsterskibe 334 — særlig Kas-
kotakst 332. 39.

2) *Kaskointeressepolicen*: 380—381.

3) *Fragtpolicen*: følger Kaskopolicen, 330—331.

Kommission for Indkøb af Ladning: 65, 67.

Kondemnation af Skib: 433—434 — Kap. 33 — Historie 453—457. — Policens
Klausul 457—458 — repareret Værdi 459 — beskadiget Værdi 459—460 —
Istandsættelsesomkostninger 461 — Forsikringstakst 462 — paa Rejsen
lidte Skade 463 — Skib udenfor Europa 464—465 — Prisændringer 465 —
Forældelse 466 — andre Interesser end Skib 466—467.

Konditionsdifferencepolice: 375.

Konjunkturtab: 233. 22, 234 — Krigsforsikring 338. 4.

Konkurs: Policens Overgang ved 128 — Forsikredes 172 — Assurandørens
199—261.

Konnossement: bevisende Betydning 545. 10.

Konsumgaranti, ved Krigsforsikring: 352. 56.

Kontrabande: 60, 162, 185. 16, 350. 49a, 351.

Kontrabog ved Generalpolice: 136, 137. 15.

Konventionen af 1ste Juli 1746: 29, 35.

Konventionen af 2den April 1850: Tilblivelse 30 — Retskilde 35—38, 48.

Konvoj, Sejlads i: 342. 24, 349.

Korn, farlig Ladning: 288. 59.

Kostbarheder, som Ladning: 151.

Kostpenge, se Hyre og Kostpenge.

Kreaturer, se Dyr.

Krigsfare, se Krigsforsikring.

Krigsforanstaltninger: 229, 339—343.

Krigsfornødenheder, Forsikring af: 59.

Krigsforsikring: ikke Pligt for cif-Sælger 122 — undtaget i Søpolicen 335
— Begrebet Krigsfare 336—343 — Minefaren 343—344 — Undtagelser 344
— 345 — Aarsagskrydsning mellem Sø- og Krigsforsikring 346—350 — objek-
tive Forudsætninger 350—351 — Oplysningspligten 351—352 — Prisedøm-
melse 353.

Krigsforsikringen for danske Skibe: 337. 40.

Kulance: Retskilde 39—40 — Agentens 218.

Kulier, som Ladning: 288. 59, 290. 59.

»Kun mod Totalforlis«: 73, 180, 241, 317. 44, 370—371, 396. 11, 433. 1, 522.

Kviksolv: 499.

københavnske Betingelser, De: 31, 34, 122, 152, se iøvrigt Policen.

Købers Regning, Forsikring for: 112. 6, 112. 9, 117.

Ladeplads for Ladningen: 83.

Ladning, Forsikring af: Forsikringsværdi 82—86 — Takst 96—102 — Overdragelse af Policen 125—130 — Policens Karakteristik 150—151 — Forøgelse undervejs 150 — farlige og kostbare Genstande 151 — Oplysningspligt 162, 164 — Ristorno 204—212 — Afladers, Modtagers og Funktionærers Skyld 253—254 — Skade ved indre Fordærv 268—272 — Skibets Usødygtighed 284—285 — Risikoens Begyndelse og Slutning 297—299 — Rejsændring 313—315 — Kollisionsansvar 320. 2 — Havarigrosse Kap. 30 — virkeligt Totalforlis 433—435 — Abandon Kap. 32 — Skibets Kondemnation 466—467 — Skadesberegning ved Totalforlis 468—471 — partikulær Skade Kap. 36—37.

Ladningsinteresse: Takst 98, 369. 71 — Policen 388—390, se Avance.

Landtransport, partikulær Skade under: 502—503.

»latent defect clause«: 251. 22.

Lastelinje, Lov om Skibes Dybtgaaende og: 59.

Legitimationsdokument, Policen er: 550—553.

Legitimation ved Udbetaling af Erstatning: 550—553.

Lloyd's underwriters: 22.

Lockout, Skade ved: 229. 13a.

Log, manglende: 276. 5.

lovlig Interesse: 59—60.

Lægtene, Ladning og Losning i: 297—298.

Lægterfolk, Ladningsmodtagerens: 254. 35.

Lægterleje, Forsikring af: 91. 49.

Løbende Forsikring eller Police, se Generalpolice: 136.

Løn, se Hyre.

Leje af Skib, se Tidsfragt: 95. 69.

Lejers Interesse: 68.

Letfordærvselighed, Ladningens: 268—271.

Leverandørs Interesse: 367.

Licitation: 475.

Lloyd's agents: 22. 20.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping: 22. 20, 280. 26a. — Se Klassifikationsselskaber.

Lloyd's surveyors: 22. 20.

- Mandskab*: Skade forvoldt af Kap. 19 — utilstrækkeligt 277.
Marine Insurance Act: 23.
Maskingods, Skade paa: 512. 23a.
Maskinskrevne Tilføjelser i Policen: 49.
Maskinen i Skibet: 76 — Skade 480 — Afdrag 481—482.
Mast: 76, 479 — Afdrag 481, 483.
Mellemeuropæisk Tid: 292.
Mellemhavne: 316.
Menneskers Liv: Forsikring af 57 — Redning af 317.
»Merværdi«: 388.
Metalforhudning: 76, 80 — Afdrag 483.
Metaller: 499.
Minefare, Forsikring mod: 343—344.
Mineralier: 291. 59.
Minespærring, Skade ved: 341. 12.
Minimum, Erstatningens ved partikulært Havari: 402—405.
Modregning: 552—553.
Modtager af Ladning sidestilles med Forsikrede: 254.
Mortifikation, Policens: 145.
Moskus: 499.
Motor i Sejlskibe: Afdrag 482.
Motorskib: Definition af et Sejlskib med Motor: 303. 2a.
Mug: 269. 21a.
Muskatnødder: 499.
Mytteri: 442.
Mægler: som Mellemmand 156. 9, 213—214.

Nafta: 288. 59, 290. 59.
Nedbør, Skade ved: 228. 9a.
»negligence clause«: 25. 1.
Negotiabilitet, Policens: 141—143.
Nelliker: 499.
Netto for Netto, se Opgørelse udenfor Bestemmelsesstedet.
Nettofragt, Forsikring af: 92.
Nettoværdi, Opgør efter: 368. 70, 512.
»nevtral Interesse«, Forsikring af: 116.
Nikkel: 499.
»Nordsøfart«: 304. 4a.
Norsk Sjøforsikringsplan af 1907: 27, 44.
Normaludgifter, Tab ved forøgede, se under Omkostninger, ordinære.

»Nyt for gammelt«, Afdrag: 480—484.

»nærforestaaende«, Rejsen er: 180—181, 196.

Nødstilfælde: 317.

Nødhavn: Aarsagskrydsninger i 243—244 — Omkostninger for Ladning 501, 511, 514 — beskadiget Ladning 512—515, 523 — Skib i 477, 523.

Omkostninger:

1) til ombord for Ladning 84—86.

2) Partreders 54. 6.

3) ordinære under Rejsen 233, 264.

4) ved Udrustning af Skib, se Udredning.

5) paa Bestemmelsesstedet, Policen 151, 368—370.

6) i Skadestilfælde, Kap. 38 — Havarigrosse 522—523 — Kollisionsansvar 523 — godkendte 523 — nødvendige 523—524 — hensigtsmæssige 524 —527 — til Havariets Opgørelse 527 — Erstatningen 528—529 — Forskud 474, 529 — Forsikring af 529—530.

Omladning af Varer: 243—244, 507.

Omsorgspligt, se Diligenspligt.

Omsætningsforbud, Skade ved: 229. 15.

Opium: 499.

Oplægning: Ristorno ved 202—203 — Forlis under 244. 57.

Oplysningspligt:

1) Forsikredes ved Forsikringens Tegning, Kap. 11 — Personerne 155—156 Varigheden 156—157 — Omfanget 157—158 — Relevansen 159—165 — Bevisbyrden 165 — Følgen 165—167 — tilstedeværende Fare 179 — Assurandørens Agent 218, 220 — ved Krigsforsikring 351—352.

2) Assurandørens 168.

Oprør, Skade ved: 229. 13a, 343.

Opsigelse:

1) Assurandørens af Policen: Genstandens Salg 217 — manglende Præmie 171—172 — Forsikredes Konkurs 172 — ved Krigs Udbrud for fremmede Skibe 197—198 — hvis Danmark kommer i Krig 198. 25, 336. 4 — Krigsforsikring af Kasko 198. 25 — Fragtforsikring 537.

2) Forsikredes af Policen: Assurandørens Insolvens 199—201 Porteføljens Salg 201 — Oplægning 202—203 — se endvidere Ristorno.

Ordmulighederne i Policen: 46—47.

Ordre eller »til Ordre«: 128—129, 148, 351. 51a.

Ormestik: 267.

Overbordskylning: af Kreaturer 501 — Dækslast 504 — Havarigrosse 423, 533. 9.

Overdragelse af Policen: alene 125 — sammen med Genstanden 126—128 — Tidspolicen for Skib 127 — Erhververens Retsstilling 128, 129, 141—144 — Forbud 128—129 — Aftalen om Overdragelse 130.

»overdue«, Skibet er: 163.

Overforsikring: Definition 104—105 — Betydning 105—106.

Overliggedage, Tab ved: 233. 25, 252. 26.

Overskøn: 473.

Paasejling: 323, se Kollisionsansvar.

Panthavers Interesse, Forsikring af: 68, 123. 2.

Pantsætning af Policen: 125—126, 129, 553—554.

Parternes Mening: 46.

Partiel Skade paa Skib se partikulær Beskadigelse.

Partikulær Beskadigelse af Skib: Besigtigelse og Skøn 472—474 — Takstens Betydning 474 — Reparation unødvendig 474—475 — Reparationens Omfang 475—477 — Valg af Reparationssted 477 — Redskab, Rig og Maskine 478—480 — Afdrag 481.

Partikulært Havari er alt H., der ikke er Havarigrosse: 408, 490.

Passagerpenge, Forsikring af: 91. 51.

Peber: 499.

»perfect indemnity«: 231. 19.

Person, Skade paa: undtaget 57, 233, 330.

Petroleum: som Ladning 151 — Kaskopolicen 288. 59, 290. 59.

Piment: 499.

Policen: Retskilder 35 — Fortolkning 44—50, 144 — Form 133 — Indgaaelse 134—135 — Betydning 137—138 — Bevis 139 — Ændringer 139 — urimelige Bestemmelser 139—141 — Negotiabiliteten 141—144 — Stempling 144—145 — Mortifikation 145 — Indhold 146—152 — Legitimationsdokument 550—553.

Prismandskab ombord: 340. 10 — 348. 39.

Priseretsdom: 353.

Prisstigning, Ladning forsikret inclusive: 83. 30, 388.

Prolongation af Tidsforsikring: 293—295.

»prompt Afsejling«: 181.

pro-rata Princippet: 166.

»Protection and indemnity clubs«: 322. 6.

Provenu: Begreb 558—560 — Behandling 560 —563 — Udbetalingens Afhængighed af Provenuet 561—563 — Assurandørens Retserhvervelse 563—565.

Provision, Forsikring af: 91 — til Assuranceagenter 216.

»provisorisk« *Police*, se foreløbig P.

Præmien, se Forsikringspræmie.

Præskription, se Forældelse.

Raad, Skade ved: 267.

Rapseri af Ladning: 495.

Redskaber, Skibets: ordinære 77 — ekstraordinære 77 — Skade paa 479.

Regnvand, Skade ved: se Nedbør.

Rejsen: Ændring af forinden Risikoens Begyndelse 313—315 — og senere 315—317 — Fortolkning af 316—317 — Følgen af uberettiget Ændring 318—319 — Afvigelse p. Gr. a. Krigsfare 347—350 — ved Kondemnation 463.

Reklamationsudgifter, se Omkostninger i Skadestilfælde.

Rekvision: 229. 15a, 337. 4.

Renter: tillagt Ladningens Forsikringsværdi 85 — under Havariet 234. 27 — af Forskud 529 — af Erstatningsbeløbet 549.

Reparationssted, Valg af: 477.

»*replacement clause*»: 512. 23a.

Reservegoods, ordinært eller ekstraordinært: 77.

Respondentiafordringer: 357. 18.

Restfragt, Reders Forsikring af: 93, 539.

retslig Interesse: 58.

»*rette Vej*»: 316. 32.

»*rettidig Ankomst*», Interesse i: 54, 65, 69.

Rhabarber: 499.

Rigtighed, Forsikredes Ansvar for Oplysningernes: 182—188.

Ris i Fade: 499.

Risikoforøgelse efter Policens Tegning: Kap. 14 — vilkaarlig og tilfældig 195 — Pligt til Underretning og Afværgelse 196—197.

Risikoændring: 190. 2.

Ristorno: 204—212 — Begrundelse 204—206 — Tilfælde 206—210 — forskellige Takster 210—211 — delvis Afskibning 211 — Beregning 211—212 — Gebyr 212 — Forældelse 212 — Bortfald 212.

Ristornogebyr: 206, 210, 212.

Rotter, Skade fra: 267, 269.

Rundrejser: Ristorno 211 — Erstatningens Maksimum 405.

Rust: 267.

Ruteforskrifter i Policen: 186, 187, 312—313.

Røg, Skade ved: 497.

Saffran: 499.

Sagsanlæg: 555—556.

Salt, partikulær Beskadigelse paa: 501 — Fragttab 536. 22.

samladede Ladninger: 504.

Sammenstød: i Kaskopolicen 324 — i Varepolicen 496.

Sandpumper: 77.

Sejl: Skade paa 479 — Afdrag 481.

Selvantændelse i Ladning: 269, 270, 31a, 497, 515.

Selvrisiko hos Forsikrede: 58, 178 — ved Avance 89 — ved Interessecforsikring 378.

Serieforsikring: 405, 500—501.

Shellak: 499.

Sikkerhedsstillelse af Policen, se Pantsætning.

Silke: 499.

Skib, Forsikring af: Forsikringsværdien 76—82 — tidligere Værdiforringelser 79—81 — efterfølgende Værdiforandringer 79—81 — Takst 96—102 — Overdragelse af Kaskopolicen 125—129 — Policens Karakteristik 149—150 — Oplysningsspligten 162—164 — »i god Behold« 178—180 — Risikoens Begyndelse 180—181 — Oplægning 202—203 — Ristorno 206—212 — Skippers Skyld 258—262 — Transporten og Skibets Natur 263—268 — Usødygtighed Kap. 21 — tunge og farlige Ladninger 288—291 — Risikoens Begyndelse og Slutning ved Tidsforsikring 292—295, ved Rejsecforsikring 296—297 — Rejseændringer 310—319 — Farvandsbegrænsninger 303—309 — Kollisionsansvar Kap. 24 — Havarigrosse Kap. 30 — virkeligt Totalforlis 433—436 — Abandon Kap. 32 — Kondemnation Kap. 33 — partikulær Beskadigelse Kap. 35.

Skibsbaad: 76, 267, 16, 479 — Afdrag 481, 482.

Skibspart: Overdragelse 127.

Skibssved: 228, 9a, 266.

Skibstilbehør: ordinært 76—77 — specielt 77—78.

Skimmel: 269.

Skipperen: Navn i Kaskopolicen 151—152 — skadeforvoldende Handlinger som Forsikret 249—250 — ang. andres Interesser 255—262 — Skipperens administrative Handlinger 256—258 — Usødygtighed 286 — Skyld i Havarigrosse 420—421.

Skildpadde: 499.

Skriftlige Tilføjelser i Policen: 49.

Skrog, Skibets: 76 — partikulær Skade paa 479—480 — Afdrag for 481—483.

Skrogskaade, partikulær i haardt Vejr: 469—470.

Skuld, Assuranceforeningen: 134, 5, 322, 7.

Skyld, se Forsikredes egen Skyld.

Skælmeri, Skippers: 259, 16, 260.

Skøn: til Bedømmelse af Skibets Usødygtighed 280, 282 — ved Skibets Kondemnation 458—461 — partikulær Beskadigelse af Skib 472—474 — Varer paa Bestemmelsesstedet 507—509 — udenfor Bestemmelsesstedet 512—514 — Omkostninger 527 — Betydning 545.

- Slitage* paa Skib: 79, 265, 469.
- Slæbeløn*, Forsikring af: 91. 46.
- Slæbning*, *Skibets*: oplyses 164.
- »*Small Damage Clubs*«: 134. 5.
- Smeltning*: smeltelige Varer som Ladning 268 — opgives Fragtassurandøren 150 — Erstatning 536. 23.
- Smuglervarer*: 59.
- Spermacet*: 499.
- Sprængstoffer*: i Kaskopolicen 288. 59, 290. 59.
- Staal* i Fade og Kister: 499 — Tillægspræmie i Kaskopolicen 291.
- Standsnings af Transport*: 288.
- Statstilsyn* med Skibe: 279.
- Stearin*: 499.
- Stranding*: Timaanedersfristen ved Skib 435—436, 443 — Skade paa Ladning 496.
- »*Stranding, Ild eller Kollision*«: Ladning 496—497 — Fragt 536.
- Strejke*, Skade ved: 229. 13a.
- Stuvningsgods*, *Skibets*: 76.
- Stuvning*, Ladningens: 277—278.
- Støbejern* og *Støbestaal*: 289. 59, 291. 59.
- Støden*: 479, 480.
- Subrogation*, se *Indtræden*.
- successiv Afskibning*: 150.
- Sukker*, raa: 499.
- Svig*: ved Overforsikring 106 — ved Ristorno 209 — Agenters 218 — Forsikredes 248.
- Svind*: 268.
- Svovl*, raat: 499.
- Sædvane*: Retskilde 39—43.
- sædvanemæssig* Forsikring: 122.
- sædvanlige Omkostninger*: 264, 524.
- Sødygtighedsattester*: 282.
- Søforklaring*: 472. 1, 545.
- Søkort*, manglende: 276. 5.
- Sølovens* Kap. 10: Tilblivelse 31 — Retskilde 35—39.
- Sømærker*, Skade ved Inddragning af: 342. 22.
- Søpanlefordringer*, Forsikring af: 71.
- Søprotest*: 545. 12.
- Sørøveri*: 229, 442—443.
- Søsterskib*: *Kollision* 334.

Taksation af Skaden: paa Skib 472—473 — Takstens Betydning 474—475.

Takst i Policen: Kap. 5, Nedsættelse 97—98 — Forhøjelse 99 — Bevisbyrden 100 — Fortolkning 100—101 — flere Genstande 101—102 — Betydning 102 — Havarigrosse 431—432 — Kondemnation 462.

Talg: 499.

Tarifaftaler: 133. 4.

Tarifpræmie: 169.

Telegrafapparat, traadløst 77.

»*tender clause*«: 476. 21, 477. 25a.

Temperaturforandringer, Skade ved: 228. 9a.

temporære Reparationer: ved Kondemnation 461, 464—465 — forinden endelig R. 476, 525.

The i Kister: 499.

»*tidal harbours*«: 264. 5.

Tidsforsikring af Skib: Overdragelse 125—129 — Prolongation 293—295 — Opælægning 202—203 — Usødygtighed 283 — Ladningens Art 288—291 — Risikoens Begyndelse og Slutning 292—295 — Farvandsbegrænsninger 304—307.

Tidsfragt,

1) Reders Forsikring af: 94—95 — Erstatning 540.

2) Tidsbefragters Forsikring af: 68, 95, 540.

Tidstab, Reders: erstattes ikke 234, 461 — Henliggen efter Kollision 329.

Tilbageholdelse: 229.

Tilbagesøgning: 556—557.

Tillægspræmie: ved farlige og tunge Ladninger 299. 51 — Prolongation 293—295 Farvandsbegrænsninger 307.

tinglig beskyttet Interesse: 68.

Totalforlis, Kun mod: se Kun mod Totalforlis.

Totalforlis:

1) virkeligt 433—436 — Skadesberegningen 468—471 — Provenuers Overdragelse 560—565.

2) præsumtivt, se Abandon.

3) konstruktivt, se Kondemnation.

Tovværk, Skade paa: 479.

Transatlantiske Rejser: 441. 11.

Transport, se Overdragelse.

Tunge Ladninger iflg. Kaskopolicen: 291.

Tyveri:

1) af *Skibets Dele*: 235. 31 — 480.

2) af *Ladning*: 229 — Erstatning 494—495 — under Landtransport 502—503.

3) *Mandskabets Tyveri* 256.

- »uangiven Avance«: 89.
- »ubetinget og uigenkaldelige« Abandon: 447—448.
- udenlandske Assurandører: 146.2a — Sagsanlæg 555—556.
- udenretslige Oplysninger om Skaden: 473—474, 545.
- Udførselsforbud som skadegørende Aarsag: 228.
- Udførselstilladelse er Rejsevilkaar: 228. 8.
- Udførselstold for Ladning: 85.
- Udlækning: sædvanlig 268 — Erstatning for Ladning 496 — for Fragt 536.
- Udredning, Skibets: dækket under Bruttofragten 78 — særlig Forsikring 363—365 — Forsikringsværdien 363—364 — paa Kaskopolicen 365 — Udredningspolicen 363. 47, 365—367.
- Udlosning, se Risikoens Begyndelse og Slutning.
- Udrustning, Skibets, se Udredning.
- Udstyr, ekstraordinært 77. 7, 363.
- Udsættelse med Reparation: 477.
- Uklarhed i Policen: 47—49, 139.
- Uld: 499.
- umiddelbare Følger: i Varepolicen 498. — Fragtpolicen 536—537. Se Aarsagskrydsning.
- Underforsikring: 103—104 — Skadesberegningen 402.
- Undtagelsesklausuler, Policers: Fortolkning 48—49, 230.
- »unevtral Regning«, for: 148.
- usædvanlige Betingelser: antaget af Forsikrede 251—252 — York-Antwerp Rules 425.
- Usødygtighed, Skibets: Udviklingen 273—276 — Bestemmelsen af 276 — 280 — Bevisbyrden 280—282, 286—287 — Tidspunktet 283—284 — kun for Reders Forsikring 284—285 — Aarsagssammenhæng 285—286.
- Usødygtighed, Skibets uegentlige: 288 — farlige Ladninger 288—291 — tunge Ladninger 291.
- Uvidenhed om Policebetingelsen: Forsikredes 139.
- Vanille: 499.
- Varer, se Ladning: 150.
- »wagering policy«: 61. 26.
- »wear and tear, ordinary«: 265.
- »Vedkommendes Regning«, Forsikring for: 114, 116, 117, 148, 360.
- »Vens eller Fjendes Regning«, for: 148.
- Veritas, Bureau: Takstansættelse 99, 281. 26a. — Se Klassifikationsselskaber.
- Veritas, Det norske: 27, 281. 26a. — Se Klassifikationsselskaber.
- vice propre, se egen Beskaffenhed.

Videreforsendelse, Varers: 511—512 — Fragtassurandøren 538. 32.

Voks: 499.

Vrag: ved Totalforlis 470, — Overdragelse til Assurandøren 562—565.

Væddedeforsikring: 61—64.

Yellow Metal: Afdrag 483.

York-Antwerp Rules: 412—425.

Zink: Afdrag 483.

Zinnober: 499.

TRYKFEJL.

Side 24 Linie 12 f. n.: »Westboek van Koophandel«, læs: »Wetboek van Koophandel«.

- » 60 Note 25: Se U. 242, læs: Se U. 1886 242.
- » 62 Note 28 Linie 1: pag. 545 1 især Note 5, læs: pag. 545, især Note 5.
- » 72 Note 63 Linie 5: N. D. 1913, læs: N. D. 1913 151.
- » 82 Note 28 Linie 1 f. n.: Se U. 1921 § 32, læs: Se U. 1921 832.
- » 118 Linie 1 f. n.: jfr. (Søl. § 242 1. Stk.), læs: (jfr. Søl. § 242 1. Stk.).
- » 123 Note 1 Linie 2: Lassen II § 12 3 II I A. §§ 175—181, læs Lassen II § 12 3 II, A. §§ 175—181.
- » 185 Note 19a Linie 2: West Hartepool, læs: West Hartlepool.
- » 272 Note 38: N. 1918 87, læs: U. 1918 87.
- » 328 Note 26a Linie 2: »loss of life personal injury«, læs: »loss of life or personal injury«.
- » 330 Note 31 Linie 1 f. n.: G 245 I, i Skandinavien . . . , læs: G. 245. I Skandinavien
- » 337 Note 4 Linie 16 f. n.: Rekvisitionen, læs: Rekvisition.
- » 342 Note 24 Linie 1: N. D. 1919 188 i N. D. 1921 209, læs: N. D. 1919 188, N. D. 1921 209.
- » 345 Note 31 Linie 5: s/v Cederbank, læs: s/v Cedarbank.
- » 351 Linie 1 f. n.: ombord⁵³), læs: ombord⁵⁴).
- » 400 Note 26 Linie 3: minix mising, læs: minimising.

I 1918 udkom :

CONVENTIONEN AF 2. APRIL 1850

UDGIVET, FORSYNET MED NOTER, SAGREGISTER
OG ET TILLÆG AF

GEORGE K. SCHIØRRING
CAND. JURIS.

I Kommission hos G. E. C. Gad, Kjøbenhavn